



RÉSUMÉ

Route 131

Projet de contournement
de Saint-Félix-de-Valois

Étude d'impact sur l'environnement



Mars 2004



Route 131

Projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois

Étude d'impact sur l'environnement

Mars 2004



TECSULT Environnement Inc.

experts-conseils en environnement
85, RUE STE-CATHERINE OUEST, MONTRÉAL (QUÉBEC) CANADA H2X 3P4
TÉLÉPHONE : (514) 287-8500 / TÉLÉCOPIEUR : (514) 287-8643

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.	INTRODUCTION.....	1-1
2.	CONTEXTE DES AMÉLIORATIONS À LA ROUTE 131	2-1
2.1	Historique.....	2-1
2.2	Description du projet étudié	2-1
3.	PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET	3-1
4.	SENSIBILITÉS DU MILIEU RÉCEPTEUR	4-1
4.1	Milieu physique	4-1
4.2	Milieu biologique	4-1
4.3	Milieu socio-économique.....	4-2
4.4	Occupation du territoire.....	4-2
4.5	Zonage municipal et aménagement du territoire	4-2
4.6	Milieu agricole.....	4-3
4.7	Patrimoine et archéologie	4-3
4.8	Milieu visuel.....	4-3
4.9	Climat sonore	4-4
5.	IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DU TRACÉ DE CONTOURNEMENT PROPOSÉ.....	5-1
5.1	Milieu naturel.....	5-1
5.2	Milieu humain	5-3
5.3	Impacts positifs	5-4
6.	PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI.....	6-1
6.1	Programme de surveillance environnementale	6-1
6.2	Programme de suivi de la qualité des eaux souterraines	6-1
6.3	Programme de suivi de l'impact économique	6-2
6.4	Programme de suivi de l'impact sonore	6-2
7.	CONCLUSION	7-1

LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

	Page
Figure 5.1	Tracé de contournement retenu et ses principaux impacts..... 5-9

Tableau 5.1	Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation sur le milieu naturel..... 5-6
Tableau 5.2	Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation sur le milieu humain 5-7

1. INTRODUCTION

La route 131 est l'un des deux principaux axes routiers nord-sud desservant la région de Lanaudière. La présence de segments désuets entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, de même que l'augmentation du flux de circulation et du nombre d'accidents dans ce tronçon depuis plus de dix ans, font en sorte que la situation devient préoccupante.

Différentes actions à court terme, telles que l'élargissement de la chaussée à certains endroits et l'installation de feux de circulation, ont été réalisées par le ministère des Transports du Québec (MTQ) en vue de régler partiellement les problèmes rencontrés. D'autres mesures correctives, s'inscrivant cette fois dans un échéancier de réalisation à plus long terme, font également l'objet d'études au Ministère pour solutionner ces problèmes. À ce titre, il est envisagé d'élargir à quatre voies la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, ainsi que de contourner, par cette même route, le noyau urbain de Saint-Félix-de-Valois. Le document dont il est question ici constitue le résumé de l'étude d'impact environnemental ayant trait à ce dernier projet, soit le contournement de la route 131 à Saint-Félix-de-Valois. On y aborde successivement :

- le contexte du projet;
- les éléments de problématique et justification qui s'y rapportent;
- les sensibilités du milieu dans lequel le projet s'insère;
- ses principaux impacts sur l'environnement avec les mesures d'atténuation recommandées;
- les programmes de surveillance et de suivi proposés qui viennent compléter ces mesures d'atténuation;
- et une brève conclusion termine le document.

2. CONTEXTE DES AMÉLIORATIONS À LA ROUTE 131

2.1 Historique

L'historique du projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois peut être résumé comme suit :

- 1989 : amorce d'une première étude d'impact sur les améliorations devant être apportées à la route 131 entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, laquelle étude fut cependant interrompue en 1991;
- 1993-1994 : première étude d'opportunité sur les améliorations devant être apportées à la route 131 entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois;
- 1995 : consultations complémentaires à la première étude d'opportunité;
- 1997 : dépôt d'une seconde étude d'opportunité qui examine trois scénarios de contournement du village de Saint-Félix-de-Valois et trois scénarios d'augmentation de la capacité sur la route entre cette municipalité et Notre-Dame-des-Prairies;
- 1999 : étude d'impact préliminaire de deux variantes de contournement du village de Saint-Félix-de-Valois;
- 2000 : dossier de positionnement et d'argumentation de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois face au projet de contournement;
- 2001 : élaboration d'un nouveau tracé de contournement et présentation de celui-ci à la municipalité de Saint-Félix-de-Valois;
- 2002 : consultations menées par la municipalité de Saint-Félix-de-Valois sur le nouveau tracé et optimisation subséquente de ce tracé par le MTQ;
- 2003 : étude d'impact finale sur le nouveau tracé optimisé du contournement.

2.2 Description du projet étudié

Le projet contournement ayant fait l'objet de l'étude d'impact finale est illustré à la figure 5.1, soit dans le chapitre traitant à proprement parler de ses impacts. De plus, des profils en travers de la future route sont présentés à cette figure, ce qui permet de faciliter la compréhension du projet.

La longueur totale du contournement serait d'environ 6,1 km. Le contournement projeté débute à la jonction de la route 131 et du chemin Barrette pour s'étendre jusqu'au rang 1^{er} Ramsay. La largeur nominale de l'emprise prévue est de 35 m, alors que la largeur de la chaussée projetée est de 7 m. Des fossés de drainage ouverts vont être aménagés de part et d'autre de la route. Les coûts d'acquisition et de construction pour l'ensemble du projet de contournement sont estimés à 16,2 M \$ et la date de sa mise en service est en révision à l'heure actuelle au Ministère.

En premier lieu, le contournement projeté emprunte un tracé localisé dans la portion est du parc industriel actuel, ce qui nécessite un réaménagement de l'accès à ce parc. Une voie de desserte reliant le rang Frédéric à un échangeur étagé localisé sur le lot 518-p pourrait éventuellement prendre place dans le futur. Toutefois, rien n'est encore statué sur cette voie de desserte.

L'échangeur dans le parc industriel est prévu pour être raccordé au chemin Barrette afin de canaliser le trafic lourd qui doit se diriger vers la route 345 et un carrefour giratoire est projeté à la jonction du chemin de Joliette. Ce carrefour vise à faciliter l'accès à la fois à la trame urbaine du noyau de Saint-Félix-de-Valois et, pour les véhicules circulant en direction de Joliette, aux espaces commerciaux situés au sud de la municipalité. En effet, la présence d'une glissière rigide en béton sur la future route 131 amènera une modification des accès à trois commerces dans ce secteur pour la circulation en direction de Joliette.

En progressant ensuite vers le nord, le contournement projeté demande un réaménagement du rang Saint-Martin. En fait, ce rang est à déplacer du côté ouest du contournement de manière à pouvoir rejoindre le chemin de Ligne Frédéric. Du côté est, il va se terminer en cul-de-sac. Les fossés situés dans la zone de recharge de la nappe aquifère, notamment le long du rang Saint-Martin, seraient imperméabilisés pour protéger les puits d'eau potable de la municipalité présents dans ce secteur.

Des passages étagés vont être construits au-dessus de la voie ferrée, du chemin de Ligne Frédéric et du rang Sainte-Marie. Ces dernières routes ne seront pas raccordées à la nouvelle

route 131. Avant d'arriver au rang Sainte-Marie, le tracé du contournement retenu longe la limite ouest du développement résidentiel de Place Jardin des Beaux-Arts. Des buttes antibruit de 3 m de hauteur seront aménagées dans ce secteur et celui de la rue Sandy afin de limiter les incidences sonores en milieu résidentiel.

Pour le bénéfice de la municipalité, une voie de desserte commerciale pourrait être aménagée à l'est de la voie de contournement et ce, entre Place Jardin des Beaux-Arts et le rang Sainte-Marie. Cette voie fournirait alors une façade privilégiée aux commerces dépendant de la circulation de transit et desservirait ainsi une zone d'expansion possible hors de la zone agricole permanente. De plus, avec une telle voie, on permettrait aux résidents du quartier Place Jardin des Beaux-Arts d'accéder plus facilement à la route 131 en direction nord.

Ainsi, en disposant d'un accès aux commerces et au parc industriel de la partie sud du territoire de Saint-Félix-de-Valois, et en donnant une opportunité de développement dans la partie nord, le tracé retenu devrait favoriser un développement plus équilibré entre la fonction commerciale locale et la fonction industrielle et ce, comparativement aux variantes qui avaient été évaluées dans l'étude d'impact préliminaire de 1999.

Pour terminer avec la portion nord du contournement, mentionnons qu'un second échangeur y prendra place. Ses bretelles d'accès et de sortie vont être dirigées vers la rue Principale (ancienne route 131) plutôt que sur le rang Sainte-Marie comme cela avait déjà été proposé dans le passé. Étant donné que les lots utilisés à des fins agricoles seront morcelés dans ce secteur, et en vue de donner accès à la partie ouest de ces lots, une courte voie de desserte est prévue à cet endroit pour les exploitants agricoles.

3. PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET

Les arguments qui justifient la réalisation du projet étudié sont soulevés en fonction des problèmes actuels, de ceux anticipés avec les projections de circulation et aussi sur la base des orientations de développement municipales et régionales. Ils peuvent être résumés comme suit :

- vitesses moyennes faibles sur la route 131 dans le village de Saint-Félix-de-Valois;
- difficultés pour accéder aux commerces riverains à la route 131 à proximité du chemin Barrette;
- problématique d'accidents en section courante sur la route 131 à proximité du carrefour avec le chemin Barrette;
- concentration d'accidents mortels sur la route 131 entre le chemin Barrette et le rang Saint-Martin;
- en section courante sur la route 131, il y a des taux d'accidents qui dépassent les moyennes nationales entre le chemin Barrette et la route 345;
- dans le segment entre la route 345 et le chemin Côte-du-Domaine, le taux critique d'accidents est même dépassé en section courante sur la route 131;
- la problématique d'accidents devrait être amplifiée dans le futur avec la croissance du trafic prévue sur la route 131;
- importance du trafic lourd dans le village de Saint-Félix-de-Valois, lequel est source de nuisances et dont les impacts risquent de croître selon l'analyse des projections de la circulation;
- projet souhaité par les instances municipales et régionales et conformité avec les orientations de développement.

4. SENSIBILITÉS DU MILIEU RÉCEPTEUR

Les lignes qui suivent résument les principales sensibilités du milieu aux plans physique, biologique et anthropique. Aucune figure n'est spécifiquement insérée au résumé en vue d'illustrer les caractéristiques du milieu. Par contre, le lecteur doit être informé qu'il retrouvera, à la figure 5.1, certaines composantes pouvant être affectées par le projet ou avoisinant le corridor du futur contournement.

4.1 Milieu physique

Il s'agit d'un milieu appartenant aux bassins hydrographiques des rivières L'Assomption et Bayonne, et dont le relief varie généralement de plat à légèrement ondulée. Les sols sont composés de sable fin ou moyen reposant sur de l'argile, les épaisseurs de sable étant de 30 à 35 m dans la partie sud du projet et au-delà de 100-150 m dans la partie nord. Aucune zone de contrainte significative n'est susceptible d'affecter le projet selon la topographie, les sols et le réseau hydrographique. La seule sensibilité recensée au plan physique réside dans la présence d'une zone aquifère pour la municipalité de Saint-Félix-de-Valois (prises d'eau); cette zone est située dans un secteur d'anciennes sablières à proximité du rang Saint-Martin, tout juste au nord du chemin de Ligne-Frédéric.

4.2 Milieu biologique

Des boisés sont présents dans les lieux traversés par le projet de contournement et sont composés principalement d'érablières rouges, de bétulaies blanches et de peupleraies. Aucun peuplement d'intérêt phytosociologique n'est recensé à l'endroit du tracé. Également, les inventaires de terrain réalisés n'ont pas permis de déceler la présence d'espèces végétales à statut précaire. Quant aux cours d'eau traversés ou à proximité du projet, ceux-ci présentent un faible potentiel faunique. Il n'y a pas non plus de site de nidification pour les oiseaux qui a été recensé à l'endroit du tracé selon la littérature. Tout au plus, les recherches effectuées dans les banques de données existantes indiquent que des espèces de l'herpétofaune et des petits mammifères avec un statut précaire pourraient potentiellement être présentes dans le milieu

étudié. Donc, la végétation ne présente pas une grande sensibilité face à la réalisation du projet, mais cette sensibilité est possiblement un peu plus élevée dans le cas de la faune.

4.3 Milieu socio-économique

L'étude du milieu révèle le rôle de pôle économique que joue la municipalité de Saint-Félix-de-Valois dans la MRC de Matawinie. On y trouve une concentration importante d'emplois, de commerces, d'entreprises manufacturières et d'institutions dans le noyau urbain. Le projet étudié est donc susceptible d'être un enjeu économique majeur, non seulement au plan régional, mais également au plan local.

4.4 Occupation du territoire

La route 131 et les chemins secondaires qui seront traversés sont tous occupés par une forme de développement linéaire du milieu bâti en bordure de ceux-ci. Il faut aussi noter la présence d'un nouveau développement urbain à proximité du rang Saint-Martin (Place Jardin des Beaux-Arts) et d'un parc industriel en développement dans la partie sud du projet, soit dans le secteur du croisement entre la route 131 actuelle et le chemin Barrette. Des sentiers récréatifs (VTT, motoneige, ski de fond et équitation) coupent le tracé de contournement projeté à plusieurs endroits, de même qu'une série d'infrastructures d'utilité publique (lignes électriques, conduite de gaz naturel, conduites d'aqueduc, voie ferrée). Considérant ces occupations nombreuses, il y a alors une certaine sensibilité face à la réalisation du projet, surtout aux endroits où les routes secondaires seront traversées et aux points de raccordement avec la route actuelle.

4.5 Zonage municipal et aménagement du territoire

Le zonage municipal reconnaît sensiblement l'occupation actuelle du territoire en ce sens que les zones commerciales sont établies le long des routes 131 et 345, que les zones publiques sont au cœur du noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois, que les zones industrielles se trouvent dans le nord-est de cette municipalité et au parc industriel, et que le reste du périmètre d'urbanisation de la municipalité est réservé à des usages résidentiels. Une zone d'expansion urbaine souhaitée par la municipalité se trouve néanmoins à l'extérieur du périmètre

d'urbanisation, là où le tracé de contournement est prévu. Cette zone se situe dans le quadrant sud-est du croisement entre les rangs Sainte-Marie et Saint-Martin, en dehors de la zone agricole. Il va de soi qu'elle présente un enjeu dans le cadre du présent projet.

4.6 Milieu agricole

Essentiellement, les sols en zone agricole provinciale qui sont visés par le contournement, soit aux extrémités sud et nord du projet, ont des potentiels de classe 4. Les terres sont principalement utilisées pour la culture des céréales et du foin, avec quelques parcelles en friche. Des installations avicoles sont aussi présentes à proximité du tracé de contournement prévu dans la portion nord du projet. À noter que la municipalité de Saint-Félix-de-Valois joue un rôle prépondérant dans la production avicole au sein de la MRC de Matawinie et de la région de Lanaudière. Ainsi, même s'il est manifeste que le milieu agricole apparaît sensible face à la réalisation du projet, cette sensibilité est néanmoins concentrée dans des endroits ponctuels.

4.7 Patrimoine et archéologie

Aucun bien ou site patrimonial n'a été l'objet d'une reconnaissance ou d'un classement dans le territoire étudié. De plus, aucun site archéologique n'est actuellement connu, classé ou reconnu dans l'emprise ou à proximité du tracé proposé. Aucune sensibilité n'existe donc en la matière, bien que mesures préventives devront tout de même être prises au chapitre de l'archéologie.

4.8 Milieu visuel

L'analyse a révélé que c'est dans la partie centrale du bassin de la haute terrasse que les enjeux seront les plus importants au plan visuel. Ce bassin correspond à peu de choses près au secteur des rangs Sainte-Marie et du Portage. L'assez grande sensibilité de ce secteur provient du fait que le relief y est plat, qu'il y a la présence d'éléments symboliques et qu'il y a des ouvertures en retrait des bâtiments existants. Pour le reste, les autres secteurs traversés par le projet de contournement présentent peu ou moins de sensibilité au plan visuel.

4.9 Climat sonore

Environ 135 résidences sont présentement soumises à des perturbations qui peuvent être qualifiées de moyenne à forte en bordure de la route 131 actuelle, soit entre les points de raccordement sud (début du projet) et nord (fin du projet). Pour ce qui est des maisons situées sur les chemins secondaires qui seront traversés, les niveaux de perturbations sonores y sont présentement jugés acceptables à faibles en général.

5. IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DU TRACÉ DE CONTOURNEMENT PROPOSÉ

Le présent chapitre cible les principaux impacts du projet de contournement de la route 131 à Saint-Félix-de-Valois. Ces impacts sont présentés à la fin du chapitre dans les tableaux 5.1 et 5.2 en fonction de chacune des phases du projet. À ces tableaux, on fait aussi état sommairement des mesures d'atténuation pouvant être déployées afin de réduire l'effet des impacts appréhendés et on y détermine l'importance des impacts résiduels une fois les mesures prises en compte. À noter que les mesures proposées sont identifiées et décrites dans le détail à l'intérieur du rapport complet de l'étude d'impact. Les lignes qui suivent se veulent un bref condensé des impacts résiduels anticipés.

La figure 5.1, elle aussi insérée à la fin du chapitre, montre les impacts qui sont plus importants, ou encore ceux qui sont les plus faciles à spatialiser. Comme il a été indiqué auparavant, cette figure donne également les détails techniques du projet retenu, de même que certaines particularités du milieu.

5.1 Milieu naturel

À ce chapitre, les impacts résiduels les plus significatifs risquent de concerner les composantes biologiques, et plus particulièrement les espèces fauniques à statut particulier. En effet, certains habitats propices à la présence de sept de ces espèces risquent d'être détruits par la construction de la voie de contournement. Toutefois, les pertes encourues seront minimales et ne sont pas en mesure d'affecter les effectifs et la productivité de ces espèces à l'échelle régionale. De plus, une seule de ces espèces a déjà été répertoriée dans tout le territoire qui a fait l'objet de l'évaluation environnementale, soit la pipistrelle de l'Est (une espèce de chauve-souris). C'est pourquoi, sans vouloir minimiser l'importance de l'impact, celui-ci doit être tout au plus qualifié d'importance moyenne. Aucune mesure d'atténuation ne peut cependant en réduire l'effet.

Les impacts résiduels sur le reste de la faune sont de faible importance. Quelques mesures peuvent d'ailleurs réduire la portée de certains impacts. Quoi qu'il en soit, la faune présente est majoritairement composée d'espèces bien adaptées aux milieux périurbain et agroforestier et les travaux dans les fossés et cours d'eau sont plus que limités. Conséquemment, il ne devrait

pas y avoir d'effets perceptibles sur les populations et la productivité des espèces. En outre, celles-ci vont sans doute trouver des habitats favorables à leur survie dans les secteurs avoisinant le site des travaux et du contournement.

L'impact résiduel sur la végétation sera lui aussi de faible importance. Plusieurs mesures peuvent être mises en place afin de limiter les effets négatifs du projet à l'égard de la végétation. De surcroît, les inventaires de terrain ont permis de confirmer qu'aucune espèce végétale à statut particulier n'est comprise dans l'emprise projetée du contournement. Il est vrai que des pertes seront encourues dans une érablière à sucre et dans une érablière rouge, mais mis à part ces peuplements, les boisés affectés par le projet sont communs pour la région et ne représentent pas un intérêt particulier. Même que l'érablière à sucre concernée a été drastiquement réduite par le développement du parc industriel et la construction du garage municipal de Saint-Félix-de-Valois.

Pour ce qui est des composantes physiques, il va de soi que des impacts ont été initialement appréhendés à l'égard des eaux souterraines, particulièrement à cause de la proximité des puits municipaux dans le secteur du rang Saint-Martin. Mais ces impacts devraient quand même être très limités en raison des mesures déjà prises au projet et de celles proposées dans la présente étude. Il est notamment déjà prévu d'imperméabiliser les fossés dans la zone de recharge des puits afin de prévenir une éventuelle contamination par les sels de déglacage une fois l'autoroute en opération. En outre, d'autres mesures sont proposées dans la présente étude pour protéger ces puits, de même que des puits privés situés au sud et au nord de la section à imperméabiliser. Aussi, une série des mesures sont inscrites afin de protéger les eaux souterraines lors des travaux de construction. Il en résulte alors des impacts résiduels faibles à leur égard.

De même, une série de mesures sont proposées pour prévenir le ruissellement et protéger la qualité des eaux de surface et des sols lors des travaux de construction. Dans presque tous les cas, les impacts appréhendés dans ces domaines pourront être ramenés à un niveau négligeable une fois les mesures considérées. En outre, les impacts ne sont pas vraiment importants même avant atténuation. Premièrement, les quelques cours d'eau qui traversent l'emprise projetée sont intermittents et vu leur faible hydraulicité et l'éloignement relatif des rivières Bayonne et

l'Assomption, il est peu probable qu'une modification de la qualité de l'eau par les matières en suspension sera notable dans ces rivières. Deuxièmement, comme la route de contournement sera implantée en tête de bassin versant et dans des secteurs où la topographie est relativement plane, les impacts seront assez ponctuels sur les conditions de ruissellement et l'érosion des sols.

5.2 Milieu humain

Les impacts résiduels sur le milieu humain sont plus significatifs que sur le milieu naturel. C'est au chapitre du paysage que les impacts résiduels seront vraisemblablement les plus importants. Indubitablement, lors des travaux, la déstructuration du cadre bâti aura des incidences visuelles qui seront très difficiles d'atténuation. En outre, le déboisement et la mise en place des buttes antibruit pourront avoir comme effet de changer de manière importante les perspectives visuelles pour certains résidants. Sans compter que la présence des ouvrages d'art en hauteur, une fois la route en opération, modifiera de manière permanente la vue pour bon nombre de résidants, surtout dans les secteurs plats. Plusieurs mesures sont proposées dans le cadre de la présente étude pour en atténuer les effets négatifs sur le paysage. Les impacts résiduels demeureront néanmoins forts au début du projet et ils s'estomperont probablement de manière progressive au fur et à mesure que le contournement deviendra familier pour les résidants.

Des impacts forts sont aussi appréhendés pour un peu plus d'une dizaine de résidences en ce qui concerne le climat sonore projeté une fois l'autoroute en opération. Toutefois, à la différence du milieu visuel, les mesures d'atténuation proposées en cette matière auront pour effet de diminuer passablement les niveaux sonores dans les secteurs concernés. Aussi, il faut rappeler que des buttes antibruit sont déjà prévues au projet afin d'atténuer les impacts sonores. Tout cela fait en sorte que les impacts résiduels seront le plus souvent de faible à moyenne importance en ce qui concerne les résidences avec les degrés de perturbation les plus forts. Par contre, il faut soulever le fait que des secteurs subiront un impact résiduel appréciable au plan sonore (trois à quatre résidences), mais que le degré de perturbation y sera généralement faible une fois l'autoroute en opération. Il s'agit de secteurs se trouvant à l'heure actuelle dans un environnement de 45 dBa Leq (24 h). Pour ce qui est du bruit lors des travaux, il faut

préciser que l'impact résiduel devrait être faible étant donné le caractère temporaire de l'impact, les mesures préconisées et la nature des travaux à réaliser (absence de sautages).

Par ailleurs, des impacts résiduels de moyenne importance sont, dans l'ensemble, anticipés à l'égard des terrains et bâtiments et de l'agriculture. Pour les propriétaires fonciers et exploitants agricoles, l'application de mesures compensatoires et d'indemnités financières prévues habituellement par le MTQ permet de réduire de manière assez appréciable le niveau d'impact anticipé. Il n'en demeure pas moins que pour les propriétaires de bâtiments, il subsiste parfois des impacts indirects associés à une relocalisation. Aussi, dans le cas présent, il y a certains terrains qui ne seront plus lotissables pour certains propriétaires fonciers. De plus, pour la composante agricole dans la présente étude, il faut considérer un certain morcellement des terres et des incidences sonores possibles en matière de bruit sur les poulaillers. Sur ce dernier point, il faut cependant préciser que l'impact résiduel n'apparaît pas des plus importants étant donné que les poulaillers sont plutôt vulnérables au changement soudain des niveaux de bruit et que ces changements vont être assez limités en phase de construction parce qu'il n'y a pas vraiment de sautages à prévoir avec les travaux.

Enfin, pour les autres composantes du milieu humain, les impacts résiduels à leur égard vont être faibles, voire même négligeables. Cela vise la perte de superficies potentiellement développables pour la municipalité, certaines nuisances associées aux poussières et à la circulation lors des travaux, la relocalisation ou la perturbation d'infrastructures avant ou pendant les travaux, de même que des répercussions négatives à court terme pour certains types de commerces établis dans la section détournée de l'actuelle route 131. Pour cet aspect, une planification rigoureuse et stratégique de la part de la municipalité et de la MRC en bordure du nouveau tracé et au coeur du noyau urbain devrait permettre d'atténuer cet impact négatif. En outre, l'impact économique global sera compensé par les aspects positifs associés au projet.

5.3 Impacts positifs

D'abord, en phase de construction, des retombées économiques découlant de la fourniture en biens et services représentent un impact positif du projet à l'échelle locale et régionale. Mais

c'est surtout en phase d'exploitation que la nouvelle route devrait contribuer davantage à l'essor économique aux plans local et régional. Ce qui est surtout à retenir au chapitre des impacts économiques, c'est que la réalisation du contournement offre plusieurs opportunités intéressantes de développement pour la municipalité de Saint-Félix-de-Valois, tout comme cela se présentera d'ailleurs pour d'autres collectivités de la Matawinie et de Lanaudière.

Par ailleurs, les utilisateurs de la nouvelle route pourront profiter d'un paysage plus dynamique. De même, la présence et l'exploitation de la voie de contournement créeront des impacts positifs en terme de circulation routière (caractère plus fonctionnel et sécuritaire) et ce, de par la ségrégation entre les circulations de transit et lourde, et la circulation locale (avec accès privés). De plus, la qualité de vie des résidants et des usagers de la section détournée sera accrue (réduction du bruit et de la poussière). Au niveau du bruit, il y a même un gain appréciable absolu puisque c'est au-delà de 100 résidences de moins qu'à l'heure actuelle qui devraient être affectées par une perturbation sonore supérieure à 60 dBA Leq (24 h).

Tableau 5.1
Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation sur le milieu naturel

Composante	Nature des impacts	Mesures d'atténuation	Importance résiduelle sur la composante
Sols	<u>Construction</u> <ul style="list-style-type: none"> • Accroissement des phénomènes d'érosion, avant tout dans les environs du chemin de Ligne-Frédéric. • Risque de contamination en raison de la présence de chantiers. • Compactage des sols et formation d'ornières. • Excavation possible de sols contaminés. 	Prévention de l'érosion; contrôle du déboisement; prévention des risques de contamination; gestion des sols contaminés, le cas échéant, selon la réglementation en vigueur.	Négligeable
Ruissellement	<u>Construction</u> <ul style="list-style-type: none"> • Modification du patron de ruissellement naturel. • Modification ponctuelle des conditions de ruissellement. 	Dispositions sur les ponceaux; protection des arbres; contrôle des opérations sur le terrain, notamment de la machinerie.	Négligeable
Qualité des eaux de surface et souterraines	<u>Construction</u> <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation des matières en suspension entraînées dans les cours d'eau environnants. • Possibilité que des contaminants provenant de la machinerie soit entraînés dans les eaux de surface et souterraines. <u>Exploitation</u> <ul style="list-style-type: none"> • Épandage des sels de déglacage pouvant entraîner la contamination des puits municipaux et de certains puits privés dans le secteur du chemin de Ligne-Frédéric et des rangs Saint-Martin et Sainte-Marie. • Déversements accidentels de matières dangereuses pouvant survenir lors d'accidents routiers et qui pourraient alors contaminer la nappe phréatique. 	Gestion des eaux de ruissellement sur le chantier; protection de la végétation; mise en place d'installations sanitaires sur le chantier; contrôle des opérations et de la machinerie sur le terrain; imperméabilisation de fossés; érection d'une butte de protection imperméabilisée.	Faible
Végétation terrestre	<u>Construction</u> <ul style="list-style-type: none"> • Perte de végétation par un déboisement anticipé de 23 ha qui s'effectuera dans des peuplements communs pour la région et sans intérêt particulier; bien que 3 ha d'un peuplement d'érables à sucre et 10 ha de différents peuplements d'érables rouges seront touchés par les travaux de déboisement de l'emprise projetée. • Aucune espèce végétale a statut précaire n'a été observée à l'intérieur de l'emprise qui est projetée pour réaliser le contournement de Saint-Félix-de-Valois. 	Protection de la végétation lors des opérations de chantier et de celles de la machinerie; prévention des risques de contamination; maintien d'une bande boisée le long des cours d'eau intermittents lorsque cela est possible; restauration du couvert végétal.	Faible
Faune aquatique, semi-aquatique, terrestre et avienne	<u>Construction</u> <ul style="list-style-type: none"> • Destruction et perturbation possibles d'habitats pour la faune, entre autres pour des espèces à statut particulier; sept de ces espèces ont un potentiel de présence sur le territoire étudié, mais seulement une y a été répertoriée par le CDPNQ (pipistrelle de l'Est qui est une espèce de chauve-souris) et il y en deux autres qui ne seront certainement pas touchées puisqu'elles ne se trouvent pas dans cours d'eau comme ceux qui seront traversés (deux espèces de poissons : esturgeon jaune et fouille-roche gris). <u>Exploitation</u> <ul style="list-style-type: none"> • La présence de la route aura pour effet de fragmenter différents habitats et de créer un obstacle aux déplacements pour la faune. • Son utilisation aura pour effet d'augmenter le bruit et la circulation dans les secteurs traversés, de sorte que certains animaux pourront s'éloigner de leur habitat actuel et que cela pourra provoquer des collisions. 	Mesures relatives au déboisement, aux engins de chantier et à la circulation lors du chantier traitées dans les rubriques précédentes.	Moyenne

Tableau 5.2
Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation sur le milieu humain

Composante	Nature des impacts	Mesures d'atténuation	Importance résiduelle sur la composante
Archéologie et patrimoine	<p><u>Construction</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Aucun impact sur le patrimoine. Absence des sites archéologiques connus, mais il pourrait y avoir présence et découvertes fortuites de sites archéologiques suite à un inventaire dans l'emprise projetée. 	Inventaire de terrain dans l'emprise avant d'entreprendre les travaux.	Nulle
Infrastructures d'utilité publique	<p><u>Construction</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Perturbation de la circulation sur l'actuelle route 131 et sur les axes transversaux au futur contournement et à ses raccordements (chemin Barrette, accès au parc industriel, chemin de Ligne-Frédéric, rang Saint-Martin, rang Sainte-Marie, rang du Portage, rang 1^{er} Ramsay). Des nuisances pourraient être occasionnées aux passages des convois sur la voie ferrée traversée. Risque de bris des conduites de gaz dans la partie sud de l'actuelle route 131 et sur le rang Sainte-Marie Risque de bris des conduites d'aqueduc dans la partie sud de l'actuelle route 131 et sur le rang Saint-Martin et vers le secteur des prises d'eau 	Prendre les dispositions d'usage avec les compagnies ou organismes gestionnaires.	<p>Faible à négligeable</p> <ul style="list-style-type: none"> Impact positif à prévoir lors des travaux de par la possibilité d'effectuer le bouclage du réseau d'aqueduc municipal Impact positif une fois la route de contournement en opération de par l'amélioration des conditions de circulation
Terrains et bâtiments	<p><u>Construction</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Acquisition et déplacement de bâtiments : 11 bâtiments à acquérir, dont un commerce de béton et de fer ornemental, le reste étant des résidences; trois résidences sont à déplacer; et une autre résidence pourrait être à déplacer s'il y a un niveau sonore inacceptable. Réduction des marges de recul de 14 bâtiments, dont six seront dérogoatoires par rapport à la réglementation applicable, parmi lesquels trois sont cependant déjà dérogoatoires à l'heure actuelle. 	Compensation / indemnisation des propriétaires affectés; optimisation du projet dans le secteur de l'échangeur nord.	Moyenne
Zone d'expansion urbaine	<p><u>Construction</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Perte d'une superficie de 24 ha dans un secteur projeté éventuellement pour accueillir du développement urbain. 	Aucune	Faible
Agriculture	<p><u>Construction</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Perte de terres chez une dizaine de propriétaires en zone agricole provinciale et équivalant à une superficie de 8,3 ha. Perte d'un peu plus de 5,5 ha en culture. Morcellement de quelques terres agricoles avec une modification des accès pour les agriculteurs Perturbations de deux fermes avicoles de par l'augmentation possible du niveau sonore <p><u>Construction et exploitation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Augmentation du niveau sonore sur les installations avicoles 	Compensation / indemnisation; discussions supplémentaires avec les agriculteurs pour la voie de desserte de l'échangeur nord; prévention des bruits brusque aux abords des installations avicoles; protection des espaces boisés.	Faible à moyenne
Activités récréotouristiques	<p><u>Construction</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Une discontinuité des sentiers de motoneige et VTT sera engendrée à la hauteur de l'intersection du rang Saint-Martin et du chemin Pointe-à-Roméo. Fragmentation des sentiers de ski de fond dans la zone d'expansion urbaine projetée Croisement d'un sentier équestre sur le rang Sainte-Marie, (entre Saint-Martin et du Portage) 	Entente à prendre avec les gestionnaires des sentiers récréatifs quant aux reconfigurations à privilégier ou autres dispositions à prévoir.	Faible

Tableau 5.2
Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation sur le milieu humain

Composante	Nature des impacts	Mesures d'atténuation	Importance résiduelle sur la composante
Qualité de l'air	<u>Construction</u> <ul style="list-style-type: none"> Altération de la qualité de l'air lors des travaux, surtout pour les gens résidant en bordure des rangs et chemins traversés. 	Contrôle des poussières et de la machinerie durant les travaux.	Faible <ul style="list-style-type: none"> Impact positif de par la réduction des nuisances associées à la circulation dans le noyau urbain
Ambiance sonore	<u>Construction</u> <ul style="list-style-type: none"> Équipements pouvant générer des niveaux sonores horaires entre 70 et 75 dBA lors de certaines journées de travaux intenses. <u>Exploitation</u> <ul style="list-style-type: none"> Impact sonore fort ou moyen pour 18 résidences (une dizaine d'impacts forts), mais dont le degré de perturbation sera le plus souvent faible une fois l'autoroute en opération. 	Contrôle des périodes de travaux; contrôle de la machinerie et du camionnage; conservation d'espaces boisés le long de la voie projetée; rehaussement de la butte anti-bruit le long de Place Jardin des Beaux-Arts; rehaussement et rallongement des glissières en béton aux ponts d'étagement; évaluation d'autres mesures selon la <i>Politique sur le bruit routier</i> .	Généralement faible, mais trois à quatre impacts forts isolés <ul style="list-style-type: none"> Impact positif de par la réduction des nuisances associées à la circulation dans le noyau urbain : environ 115 résidences de moins avec une perturbation sonore supérieure à 60 dBA Leq (24 h)
Paysage	<u>Construction</u> <ul style="list-style-type: none"> Déstructuration du cadre bâti sur les axes transversaux. Déboisement et mise en place des buttes antibruit pourront changer les perspectives visuelles. <u>Exploitation</u> <ul style="list-style-type: none"> Présence d'ouvrages d'art en hauteur qui va modifier de manière permanente les vues pour bon nombre de résidents. Nuisances pour les résidents liées à l'éblouissement causé par les phares. 	Contrôle du déboisement, du terrassement / nivellement et de l'entreposage lors des travaux; planification d'aménagements paysagers à différents endroits; création de zones tampons; intégration harmonieuse des buttes anti-bruit.	Forte (surtout dans le secteur le plus sensible au nord du rang Sainte-Marie) Impact positif : dynamisme visuel qui sera créé pour les usagers de la route de par l'alternance de champs ouverts et fermés
Sécurité des déplacements et circulation routière	<u>Construction</u> <ul style="list-style-type: none"> Accroissement des risques de collisions durant les travaux. 	Élaboration et application de schémas de circulation durant les travaux	Négligeable <ul style="list-style-type: none"> Impact positif en phase d'exploitation en raison de la diminution des risques d'accidents.
Activités économiques	<u>Construction</u> <ul style="list-style-type: none"> Acquisition d'une entreprise. Perte d'une liaison de chaque côté de la route pour un commerce. <u>Exploitation</u> <ul style="list-style-type: none"> Perte de clientèle anticipée pour une trentaine de commerces sensibles au trafic de transit, mais dont seulement 19 seraient moyennement affectés ou affectés fortement. En outre, il n'y a que le tiers de ces derniers qui opèrent sur une base saisonnière, ce qui veut dire que les autres ont une clientèle locale et régionale à la base de leur chiffre d'affaires. 	Compensation / indemnisation pour les deux entreprises directement touchées mais avec des tentatives préalables de relocalisation de celles-ci; mesures à développer de concert avec la municipalité pour contrer les effets négatifs sur la trame commerciale et pour stimuler le développement futur; valorisation des entrées nord et sud de la municipalité; mise en place d'une signalisation adéquate	Faible <ul style="list-style-type: none"> Mais impacts positifs : <ul style="list-style-type: none"> approvisionnement en biens et services lors du chantier; possibilité de dynamisation et diversification de la fonction commerciale de la municipalité; confirmation du rôle de carrefour de la municipalité; meilleure accessibilité à son parc industriel

6. PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

Le contournement de Saint-Félix-de-Valois par la route 131 justifie la mise en oeuvre d'un programme de surveillance environnementale et de trois programmes de suivi, soit un relatif à l'impact sur la qualité des eaux souterraines, un visant à préciser l'impact économique et un dernier permettant de mieux définir l'impact sonore du projet.

6.1 Programme de surveillance environnementale

Le programme de surveillance environnementale consistera à déterminer les modalités pour s'assurer que les mesures d'atténuation proposées dans la présente étude soient appliquées rigoureusement par l'entrepreneur et qu'un rapport de surveillance en fasse état régulièrement. La première étape essentielle est d'inclure dans le cahier des charges de l'entrepreneur les mesures qu'il devra appliquer pour protéger l'environnement. Ces mesures ont été identifiées dans cette étude d'impact et leur insertion au cahier des charges de l'entrepreneur devrait faciliter le travail du surveillant. Au besoin, des modalités de pénalités devraient être appliquées pour le non-respect des clauses environnementales.

6.2 Programme de suivi de la qualité des eaux souterraines

Afin de s'assurer que le projet n'altère pas la qualité de l'eau d'alimentation de la municipalité, un programme de suivi de la qualité chimique de l'eau potable municipale a été élaboré par le MTQ avec la collaboration de la municipalité. Cet échantillonnage a pour but de connaître la signature chimique actuelle de l'eau, avant la construction de la route 131, et de vérifier si le réseau routier local en place, qui fait l'objet actuellement d'épandages dans le cadre de son entretien hivernal, a une quelconque influence sur les teneurs des principaux paramètres traceurs (chlorures, sodium, dureté, etc.). Ce suivi a débuté en octobre 2002 et se poursuivra pendant quelques temps. Des prélèvements sont effectués à tous les mois dans le bassin de la réserve d'eau Saint-Martin par des employés de la municipalité. Les paramètres suivants seront analysés :

- . alcalinité totale;
- . calcium;
- . chlorures;
- . couleur vraie;

- . dureté totale;
- . fer;
- . magnésium;
- . manganèse;
- . nitrites et nitrates;
- . pH;
- . sodium;
- . matières dissoutes totales;
- . turbidité.

À la lumière des résultats qui seront obtenus, il sera alors possible d'établir une cédule d'échantillonnage moins serrée en ciblant les périodes critiques, s'il y a lieu, dans le but de compléter le suivi, toujours en collaboration avec les autorités municipales.

6.3 Programme de suivi de l'impact économique

Le programme de suivi devrait avoir comme principal but d'évaluer l'impact économique réel du projet de contournement sur la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois. Cette étude de suivi devrait en conséquence poursuivre les objectifs suivants : 1) mesurer les impacts positifs et négatifs à court terme sur les activités commerciales de la municipalité; 2) mesurer l'impact à moyen terme de ces mêmes activités sur la population de Saint-Félix-de-Valois; 3) documenter les ajustements réalisés en regard des commerces affectés par la réduction de la clientèle de transit, ceux réalisés par la municipalité avec son plan de zonage et quant à sa stratégie de développement économique et, finalement, ceux réalisés par le reste de la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois.

6.4 Programme de suivi de l'impact sonore

Le programme de suivi sonore aura pour premier objectif de quantifier l'impact réel attribuable au projet actuel et de vérifier l'efficacité des écrans acoustiques. En connaissant mieux l'importance des inconvénients du projet, des mesures adaptées à chaque situation pourront être définies et mises en œuvre. Le programme se poursuivra ensuite pour vérifier l'efficacité des mesures qui seront mises en place durant le suivi.

7. CONCLUSION

La réalisation de l'étude d'impact du contournement de Saint-Félix-de-Valois par la route 131 a permis l'identification et l'évaluation des enjeux environnementaux déterminants du projet. Des gains significatifs seront mesurables au plan économique à long terme à Saint-Félix-de-Valois et même plus globalement au niveau régional chez les municipalités situées plus au nord de la MRC de la Matawinie, de même que chez certaines autres dans la MRC D'Autray (industries forestière et récréotouristique). À Saint-Félix-de-Valois, la réalisation du projet constituera une occasion pour la municipalité de revoir son rôle et sa vocation économique tout en donnant une opportunité de dynamiser son secteur commercial et industriel. Le décongestionnement du centre-ville et la quasi disparition du trafic lourd peuvent aussi être considérés comme des atouts dans cette perspective de valorisation des activités commerciales. Outre une plus grande fluidité de la circulation, on notera aussi une amélioration de la sécurité routière et de la qualité de vie en général.

Il y aura évidemment un prix à payer à d'autres niveaux, dont une perte d'achalandage à court terme qu'on estime en moyenne à environ 15 % du chiffre d'affaire actuel pour les commerces liés à la restauration et aux services de vente d'essence et de mécanique automobile. À cet impact économique s'ajouteront aussi de nouvelles nuisances que devront subir les résidents des rangs Sainte-Marie et Saint-Martin, chemin de Ligne-Frédéric, rue Sandy et ceux établis dans les quartiers résidentiels limitrophes. Les nuisances seront au plan visuel et au plan de l'ambiance sonore. La mise en place d'écrans et talus antibruit par endroits atténuera ces nuisances qui ne pourront toutefois être complètement évitées ailleurs. La mise en place de la nouvelle route occasionnera aussi l'acquisition de 11 bâtiments principaux, dont un commerce. Enfin, il faut aussi mentionner que le projet aura comme effet de fragmenter quelques terres agricoles, notamment dans les secteurs du chemin Barrette et du rang du Portage.

