



## Résumé

# Élargissement de la **Route 131** entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois

Étude d'impact sur l'environnement



Août 2004



## Résumé

Élargissement de la **Route 131**  
entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois

Étude d'impact sur l'environnement

Août 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
TABLE DES MATIÈRES.....	i
LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX.....	ii
1. INTRODUCTION.....	1-1
2. CONTEXTE DES AMÉLIORATIONS À LA ROUTE 131 .....	2-1
2.1 Historique.....	2-1
2.4 Description du projet étudié .....	2-2
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 Aménagement du territoire et zonage municipal.....	4-2
4.4 Occupation du sol.....	4-3
4.5 Particularités des activités économiques en bordure de la route.....	4-3
4.6 Milieu agricole.....	4-4
4.7 Sites d'intérêt.....	4-4
4.8 Milieu visuel .....	4-4
4.9 Ambiance sonore.....	4-5
5. IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS .....	5-1
5.1 Milieu naturel .....	5-1
5.2 Milieu humain .....	5-2
5.3 Impacts positifs.....	5-3
6. PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI.....	6-1
6.1 Programme de surveillance .....	6-1
6.2 Programmes de suivi de l'impact sonore durant les travaux.....	6-1
6.3 Programme de suivi des activités commerciales .....	6-1
7. CONCLUSION.....	7-1

## LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

---

		Page
Figure 2.1	Coupe transversale de la future emprise.....	5-3
Figure 5.1	Identification des terrains et bâtiments touchés en milieu agricole et autres impacts .....	5-9
Figure 5.2a	Identification des terrains et bâtiments touchés dans les milieux construits avec autres impacts - Secteur du 1 <sup>er</sup> Rang de la Chaloupe .....	5-11
Figure 5.2b	Identification des terrains et bâtiments touchés dans les milieux construits avec autres impacts - Secteur du rang Sainte-Rose .....	5-13
Figure 5.2c	Identification des terrains et bâtiments touchés dans les milieux construits avec autres impacts - Secteur de la route Principale .....	5-15
Figure 5.2d	Identification des terrains et bâtiments touchés dans les milieux construits avec autres impacts - Secteur au nord du rang Frédéric.....	5-17
- - - - -		
Tableau 5.1	Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation sur le milieu naturel.....	5-4
Tableau 5.2	Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation sur le milieu humain .....	5-5

## **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 de contourner le noyau urbain de Saint-Félix-de-Valois, de même que d'élargir à quatre voies la route 131 entre cette municipalité et Notre-Dame-des-Prairies plus au sud. Le document dont il est question ici constitue le résumé de l'étude d'impact environnemental ayant trait à ce dernier projet, soit l'élargissement à quatre voies. 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 d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et 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 de concepts d'aménagements routiers (terre-plein large vs terre-plein étroit) qui se basent sur un projet d'élargissement à quatre voies de la route 131 actuelle entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et ce, plutôt que sur un projet routier dans un nouveau corridor;
- 2000-2001 : amorce de l'étude d'impact sur le projet d'élargissement à quatre voies par des rencontres avec les municipalités, les commerçants et les agriculteurs, et par l'examen de variantes complémentaires d'aménagements routiers (rétrécissement de l'emprise à certains endroits, mise en place de voies de desserte, côtés de la route à privilégier pour l'élargissement, mise en place de voies de virage à gauche dans les deux sens à certains endroits);
- 2004 : finalisation de l'étude d'impact sur le projet retenu.

### **2.4 Description du projet étudié**

Le projet d'élargissement à quatre voies de la route 131 qui a été évalué dans l'étude d'impact débute dans les environs du croisement avec le 1<sup>er</sup> Rang de la Chaloupe, pour se terminer à l'endroit où le projet de contournement du noyau urbain de Saint-Félix-de-Valois débute, soit un peu un sud du croisement avec le chemin Barrette. Il possède ainsi une longueur d'un peu moins de 8 km.

Le projet étudié s'appuie sur une variante de réalisation avec un terre-plein étroit et des bretelles de demi-tour, plutôt que sur une variante avec un terre-plein large et des demi-tours autorisés à certains endroits dans ce terre-plein. Trois bretelles de demi-tour sont prévues, soit une au sud et une au nord du périmètre urbain de Notre-Dame-de-Lourdes, de même qu'une autre au sud du rang Frédéric pour desservir le milieu bâti et commercial allant de ce rang jusqu'au chemin Barrette. Le concept routier retenu est présenté plus loin aux figures indiquant les impacts du projet (voir figures 5.1, 5.2a, 5.2b, 5.2c et 5.2d à la fin du chapitre 5).

Le choix du terre-plein étroit repose essentiellement sur les deux considérations suivantes :

- d'une part, une variante avec ce type de terre-plein présente de forts avantages comparatifs à l'égard des milieux agricole et bâti, en ce sens qu'elle limite de beaucoup les acquisitions et les expropriations par rapport à une variante avec un terre-plein large;
- d'autre part, même si cette dernière variante apparaît légèrement plus avantageuse en matière de circulation et de sécurité routière, il n'en demeure pas moins qu'une variante avec un terre-plein étroit répond aussi amplement aux objectifs de sécurité du MTQ à l'égard de son réseau routier.

Le profil type de la section en travers du projet retenu est montré à la figure 2.1. Le terre-plein étroit aura une largeur de 3 m et sera constitué d'une glissière rigide en béton de type « New-Jersey ». Toutes les intersections où il y aura des ouvertures dans le terre-plein seront munies de voies de refuge permettant les virages à gauche. À ces endroits, la glissière rigide sera abaissée et remplacée par un terre-plein de faible hauteur afin de faciliter la visibilité pour les usagers désirant effectuer cette manœuvre. Ces ouvertures dans le terre-plein seront situées aux endroits suivants :

- 1<sup>er</sup> Rang de la Chaloupe;
- en face des deux bâtiments commerciaux situés tout juste au nord de la rivière Chaloupe;
- rang Sainte-Rose;
- bretelle de demi-tour au sud du périmètre urbain de Notre-Dame-de-Lourdes;
- rue Thibodeau;
- route Principale;
- bretelle de demi-tour au nord du périmètre urbain de Notre-Dame-de-Lourdes;
- bretelle de demi-tour au sud du rang Frédéric;

- . rang Frédéric;
- . entrée du camping Sentinelle du Parc.

Le projet retenu aura pour effet de porter l'emprise de la route 131 à une largeur avoisinant les 40 m (cette emprise aurait été de 60 m avec un terre-plein large). Considérant la largeur actuelle de l'emprise qui est de 25 à 26 m la plupart du temps, une bande d'environ 13 à 15 m devra donc être acquise. L'élargissement est prévu du côté ouest de la route actuelle, essentiellement parce que la grande majorité des bâtiments et des infrastructures d'utilité publique se situent du côté est. La chaussée actuelle sera récupérée pour aménager les deux voies en direction nord et les voies en direction sud seront alors aménagées sur une nouvelle chaussée. La mise en place de cette nouvelle chaussée nécessitera par le fait même l'allongement de sept ponceaux au croisement des cours d'eau suivants : rivière de la Chaloupe, branche des Vingt Arpents, branche des Quinze Arpents, branche des Cinq Arpents, ruisseau Sainte-Rose, ruisseau Saint-Frédéric et ruisseau Frédéric (figure 5.1).

Il convient tout de même de mentionner que les intersections actuelles devront être réaménagées et que certains travaux devront de ce fait être réalisés du côté est de la route 131 existante. Dans le cas particulier de l'intersection du rang Sainte-Rose, il faut également noter que les feux de circulation seront éliminés afin de maintenir la meilleure fluidité possible sur la future route. La perte de ces feux sera compensée par la présence, comme c'est le cas à l'heure actuelle, d'une voie de virage à gauche pour s'insérer sur le rang transversal, mais aussi par l'ajout d'une bretelle d'accès à la route 131 à partir du rang Sainte-Rose; le tout afin que l'insertion sur la route et les manœuvres sécuritaires soient facilitées à ce carrefour. Seuls les feux de circulation des noyaux urbains de la route Principale et du 1<sup>er</sup> Rang de la Chaloupe seront maintenus. Aucun feu ne caractérise présentement le rang Frédéric et cette situation prévaudra toujours suite au projet.

Enfin, parmi les aménagements complémentaires analysés au cours de l'étude, seule une voie de desserte prendra place à Saint-Félix-de-Valois, plus précisément au nord du rang Frédéric (voir figure 5.2d). Cette voie aura une largeur de 20 m et longera la propriété du camping Sentinelle du Parc. La conservation et la densification d'un écran végétal sont prévues entre ce camping et la voie de desserte. Il a été jugé opportun de préconiser une telle voie dans le

concept d'aménagement, car en la jumelant avec la bretelle de demi-tour prévue au sud de ce rang et en aménageant une ouverture supplémentaire dans le terre-plein en face de l'entrée du camping, cela aura pour effet de donner accès aux résidences et entreprises du secteur. Avec cette voie de desserte, les accès directs sur la route 131, du côté ouest, seront alors fermés au nord du rang Frédéric pour des raisons de sécurité routière et remplacés par des accès sur la voie de desserte (voir la problématique d'accidents sur ce segment au prochain chapitre). Il y aura aussi mise en commun d'accès pour des entreprises et résidences au nord de ce rang et ce, des deux côtés de la route. La voie de desserte pourra éventuellement se prolonger vers l'échangeur nord du projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois, mais rien n'est encore statué à ce sujet.

### **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 :

- impossibilité de dépassement entre le 1<sup>er</sup> Rang de la Chaloupe et le rang Sainte-Rose, de même qu'entre la route Principale à Notre-Dame-de-Lourdes et le chemin Barrette, ces tronçons fonctionnant à pleine capacité durant les pointes de fins de semaine (niveau de service « E » pour le premier de ces tronçons et niveau de service « D » pour le second);
- ralentissements ponctuels et occasionnels, surtout durant les pointes de fins de semaine et entre le 1<sup>er</sup> Rang de la Chaloupe et le chemin Barrette;
- difficultés pour accéder aux commerces riverains à la route 131 à proximité de la route Principale à Notre-Dame-de-Lourdes;
- congestion récurrente occasionnée aux carrefours par les forts débits, principalement sur : 1) la route 131 au croisement du rang Sainte-Rose (niveau de service « F » en fin d'après-midi le dimanche); 2) la route 131 au croisement de la route Principale (niveau de service « F » en fin d'après-midi le dimanche); 3) et sur le rang Frédéric au croisement de la route 131 (niveau de service « D » en fin d'après-midi le dimanche);
- congestion non récurrente occasionnée par des obstructions lors des manœuvres de véhicules à proximité des commerces, principalement à proximité de la route Principale à Notre-Dame-de-Lourdes;
- problématique d'accidents entre le rang Frédéric et le chemin Barrette (secteur le plus accidentogène du tronçon étudié de la route, cette problématique étant probablement due au plus grand nombre d'entrées charretières présentes sur ce segment);
- l'analyse des projections de circulation fait ressortir que la capacité théorique de l'ensemble du tronçon de route à l'étude serait pratiquement atteinte d'ici une dizaine d'années;
- les intervenants rencontrés au cours de l'étude d'impact ont fait ressortir que la problématique d'accidents entre le rang Frédéric et le chemin Barrette pourrait s'accroître dans l'avenir et ce, à cause de la présence d'un marché aux puces qui possède à lui seul quatre entrées charretières sur la route et qui génère beaucoup de déplacements les fins de semaine, surtout le dimanche en fin d'après-midi pendant la

période estivale, soit au même moment où les villégiateurs et les amateurs de plein air en provenance du nord retournent vers leur domicile;

- l'amélioration du lien de la route 131 est souhaitée par les instances municipales et régionales des MRC traversées par le projet à l'étude, de même que par les intervenants économiques de Lanaudière.

#### **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, aux figures du chapitre 5, 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 presque exclusivement au bassin de la rivière Bayonne et dont le relief est généralement plat. Les sols sont composés de dépôts de sable ou de sable silteux dans la partie nord du projet, tandis que dans la partie sud, on retrouve une proportion importante des dépôts de surface qui est constituée de sable silteux sur argile silteuse. L'horizon d'argile est d'ailleurs omniprésent le long de la route 131. 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 le fait que certaines résidences à proximité de la route s'alimentent en eau potable à partir des eaux souterraines (tous les puits échantillonnés présentent des anomalies au chapitre des sulfures, des matières dissoutes totales et du sodium, et certains excèdent la norme en ce qui a trait à la couleur et un dépasse la norme pour le paramètres des chlorures).

##### **4.2 Milieu biologique**

Les boisés ne sont pas très présents dans le milieu qui sera traversé par le projet d'élargissement. Les espaces boisés les plus importants en bordure de la route actuelle se trouvent uniquement entre le 1<sup>er</sup> Rang de la Chaloupe et le rang Sainte-Rose. Ils se composent généralement de jeunes forêts de feuillus, entrecoupés ici et là par d'autres jeunes forêts de type mélangé à dominance feuillue comme l'érable rouge. Quelques petits îlots de peuplements résineux, composés soit de pin blanc ou de pin rouge, ont été localisés également dans ce secteur. Aucun peuplement d'intérêt phytosociologique n'est recensé à l'endroit du tracé. Pour ce qui est des espèces végétales à statut précaire, deux espèces ont déjà été localisées par le

passé dans la région de Joliette selon les recherches effectuées, soit l'ail des bois et une orchidée, la platanthère à gorge tuberculée, variété petite-herbe. Les observations furent réalisées à moins de 10 km du territoire à l'étude, mais jamais aucune mention n'a été répertoriée dans ou à proximité de l'emprise projetée avec l'élargissement.

Enfin, en ce qui a trait à la faune, les recherches effectuées indiquent qu'aucune espèce à statut précaire n'est vraiment potentiellement présente à l'endroit de l'élargissement, tant pour les poissons, l'herpétofaune, les oiseaux et les mammifères. En fait, parmi ces espèces, seul le fouille-roche gris (poisson) est susceptible d'être présent, mais avant tout dans le bassin supérieur de la rivière Bayonne. Au chapitre des poissons, mentionnons qu'il n'y a pas non plus de frayère ni d'espèce d'intérêt sportif qui a été relevée dans les cours d'eau qui seront traversés. Donc, dans l'ensemble, la végétation et la faune ne présentent pas une grande sensibilité face à la réalisation du projet.

### **4.3 Aménagement du territoire et zonage municipal**

On trouve deux périmètres urbains le long du projet d'élargissement étudié, soit un dans le secteur du 1<sup>er</sup> Rang de la Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies et un autre dans le secteur de la route Principale à Notre-Dame-de-Lourdes. Dans ces périmètres, les usages prédominants autorisés en bordure de la route 131 sont les commerces et les industries sans nuisance. Pour le reste du territoire traversé, il s'agit avant tout d'affectations agricoles où prédomine l'agriculture (entre le rang Sainte-Rose et le périmètre urbaine de Notre-Dame-de-Lourdes et entre ce périmètre et le rang Frédéric) et d'affectations de type « agricole et rurale », là où l'habitation et les commerces, suivant une autorisation préalable de la CPTAQ, peuvent se juxtaposer à l'agriculture (entre la rivière de la Chaloupe et le rang Sainte-Rose, là où existe à l'heure actuelle une demande d'exclusion à la CPTAQ du côté est de la route). Enfin, toute la portion sise au nord du rang Frédéric, même si elle est avant tout bâtie, n'est pas dans un périmètre urbain, mais plutôt seulement dans une zone commerciale et industrielle établie par la municipalité de Saint-Félix-de-Valois. En demeurant dans l'axe actuel de la route, il va de soi que le projet d'élargissement ne présente pas de sensibilité particulière par rapport à la planification du territoire et ce, parce qu'il respecte le zonage en place. Mais des non-

conformités par rapport aux normes d'urbanisme sont tout de même susceptibles d'être rencontrées avec les acquisitions qui sont projetées.

#### **4.4 Occupation du sol**

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. Les occupations commerciales dominent le milieu bâti au 1<sup>er</sup> Rang de la Chaloupe, à la route Principale et à la 1<sup>re</sup> Avenue, de même qu'au nord du rang Frédéric, alors que ce sont les occupations résidentielles qui dominent le milieu bâti trouvé au rang Sainte-Rose. Malgré tout, le secteur du rang Frédéric est très hétérogène puisqu'on y recense à la fois des habitations, une résidence pour personnes âgées, des commerces, des entreprises manufacturières, des bâtiments de fermes servant pour l'élevage de volailles et des constructions à vocation récréative pour l'usage d'un terrain de camping. Puis, des sentiers récréatifs (VTT, motoneige) traversent le segment étudié de la route, et on y recense aussi une panoplie d'infrastructures d'utilité publique le long ou à travers de celles-ci (lignes de distribution électrique, conduite de gaz naturel, conduites d'aqueduc, conduites d'égout à Notre-Dame-de-Lourdes). Considérant ces occupations nombreuses, il y a alors une certaine sensibilité face à la réalisation du projet, surtout aux endroits où les routes ou rues secondaires seront traversées ou croisées.

#### **4.5 Particularités des activités économiques en bordure de la route**

On dénombre 36 entreprises en bordure du segment de route étudié en 2003. De ce nombre, c'est la catégorie des commerces de biens réfléchis qui occupe le plus d'importance avec 25 % de tous les commerces recensés (9), suivie des services reliés à l'automobile (22 %), des services divers (22 %), des industries et autres entreprises de transformation (17 %), et des commerces associés à la restauration, à l'alimentation et au divertissement (14 %). Ces entreprises employaient environ 200 travailleurs en 2000 et le salaire annuel moyen de ces travailleurs était alors inférieur à 25 000 \$. Le chiffre d'affaires annuel moyen des entreprises dénombrées était de 745 357 \$ en 2000. Celles-ci desservent très majoritairement une clientèle régionale et de villégiateurs (i.e. les usagers en transit sur la route), ce qui confère donc une sensibilité certaine à la trame commerciale présente en bordure de la route.

#### **4.6 Milieu agricole**

Les sols en zone agricole provinciale qui sont visés par le contournement sont importants et ont de très bons potentiels pour l'agriculture. Ceux-ci sont majoritairement de classes 2 et 3, seuls les secteurs au sud du rang Sainte-Rose et au nord du rang Frédéric présentant un potentiel moindre avec des sols de classe 4. Les terres riveraines à la route 131 sont principalement utilisées pour les grandes cultures telles le maïs, l'orge et le soja. Les rendements moyens y sont de l'ordre de 3,75 à 4,0 t/ha pour le maïs, 3,25 t/ha pour l'orge et 2,0 t/ha pour le soja. Les terres en culture sont avant tout louées par de grosses entreprises agricoles qui n'ont pas de propriété en bordure de la route. Ceci oblige donc les exploitants agricoles à se déplacer avec leur machinerie pour cultiver les terres riveraines. Notons enfin que des installations avicoles sont présentes à proximité de la route, soit du côté est dans le secteur du rang Frédéric (un couvoir et un élevage de dindons lourds). Au même titre que les commerces, le milieu agricole présente donc lui aussi une sensibilité certaine face à la réalisation du projet.

#### **4.7 Sites d'intérêt**

Aucun élément patrimonial ni aucun élément archéologique n'est connu, reconnu ou classé en bordure du tronçon étudié de la route 131. Aucune sensibilité n'existe donc en la matière, bien que mesures préventives devront tout de même être prises au chapitre de l'archéologie. Néanmoins, il faut rappeler la présence du camping Sentinelle du Parc en bordure de la future voie de desserte projetée au nord du rang Frédéric, lequel présente une certaine sensibilité face aux nuisances anticipées avec le projet étudié.

#### **4.8 Milieu visuel**

Sur le plan visuel, le territoire étudié est nettement défini par la présence d'un bassin visuel prédominant, soit celui de la plaine agricole. Un autre bassin se trouve dans la portion nord du projet, soit celui de la basse terrasse. Ces deux bassins présentent une faible sensibilité par rapport au projet étudié parce qu'il ne s'agit pas d'un nouveau corridor routier et qu'il n'y a pas non plus d'aménagement dénivelé ou en hauteur de prévu. En réalité, seule la glissière rigide en béton peut être une source d'impact au plan visuel.

#### **4.9          Ambiance sonore**

L'analyse du climat sonore actuel révèle que les abords de la route 131 sont, en ce moment, des lieux déjà passablement bruyants. En effet, sur les quelque 130 résidences dénombrées le long ou à proximité du segment de route étudié, la moitié sont fortement ou moyennement perturbées. Environ une cinquantaine de résidences ont un niveau de perturbations sonores qualifié de faible, tandis que seulement une quinzaine ont un climat sonore jugé acceptable.

## **5. IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS**

Le présent chapitre cible les principaux impacts du projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois. Ces impacts sont présentés à la fin du chapitre dans les tableaux 5.1 et 5.2. 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.

À noter que la figure 5.1 et les figures 5.2a à 5.2d, elles aussi insérées à la fin du chapitre, montrent les impacts qui sont les plus importants, ou encore ceux qui sont les plus faciles à spatialiser. Comme il a été indiqué auparavant, ces figures donnent aussi certaines informations techniques relativement au projet (emprise en plan, localisation du terre-plein, localisation des bretelles de demi-tour, etc.).

### **5.1 Milieu naturel**

C'est en période de construction que les impacts résiduels seront les plus notables sur le milieu naturel. La plupart des travaux qui seront alors réalisés, ainsi que la machinerie qui sera utilisée, auront comme conséquences de perturber, d'une manière ou d'une autre, les sols, la végétation, la qualité des eaux, les conditions de drainage actuelles et, par effet d'entraînement, certains habitats pour la faune aquatique. Plusieurs mesures ont été proposées afin de limiter les incidences négatives sur ces composantes pendant les travaux, mais il est impossible de réaliser le projet sans impact. Toutefois, il importe de préciser que les composantes du milieu naturel n'offrent pas de sensibilité particulière dans le cas à l'étude.

Une fois la nouvelle route en opération, les impacts résiduels qui vont demeurer sur le milieu naturel sont surtout en lien avec la qualité des eaux et le régime hydrologique, soit d'une part, en ce qui concerne les risques de contamination des eaux par les sels de déglacage et, d'autre part, en ce qui a trait à la modification permanente du patron de drainage. Mentionnons cepen-

dant que ces deux impacts résiduels sont jugés de faible importance et ce, même si aucune mesure d'atténuation n'est prévue pour en réduire les effets. Dans le cas des sels de déglacage, les éléments suivants sont à retenir :

- leur utilisation n'est pas de nature à compromettre la qualité des eaux de surface ou souterraines à l'échelle locale;
- les risques de contamination à l'égard des puits municipaux sont nuls;
- pour ce qui est des puits privés, la situation ne devrait pas tellement changer par rapport à la situation actuelle, l'élargissement n'étant que d'un peu plus de 10 m du côté le moins habité de la route.

Puis, dans le cas du patron de drainage, les éléments suivants sont à retenir :

- les modifications appréhendées n'apporteront aucun changement notable au plan général d'écoulement des eaux de surface qui se drainent dans les rivières Bayonne et L'Assomption (seulement le déplacement de fossés et le prolongement de ponceaux existants);
- plusieurs des ruisseaux et petits cours d'eau du milieu étudié ont déjà fait l'objet de redressement et de détournement pour les fins d'exploitation agricole.

## **5.2 Milieu humain**

En ce qui a trait au milieu humain, les impacts résiduels négatifs concerneront d'abord la qualité de vie des résidants qui devront tolérer quelques nuisances pendant et après la réalisation du projet. Durant la construction, les résidants pourront être dérangés par le bruit, par les poussières, par les chaussées souillées résultant du transport de divers matériaux ou par les conditions de circulation plus difficiles qu'en situation normale. Après les travaux et une fois le projet en opération, des nuisances associées au bruit et aux déplacements supplémentaires seront également susceptibles de demeurer pour certaines résidences et le camping Sentinelle du Parc. C'est pourquoi, une série de mesures est proposée pour limiter ces nuisances, tant en phase d'exploitation qu'en phase de construction. Un suivi de l'impact sonore est même proposé plus loin pour que les mesures les plus appropriées soient prises une fois la nouvelle route en opération.

Les impacts résiduels en regard du milieu humain ne pourront être négligés non plus en ce qui a trait à l'utilisation et l'occupation du sol. En cette matière, les impacts résiduels les plus significatifs se trouveront en phase d'exploitation. Des impacts négatifs subsisteront en ce qui

concerne la réduction des marges avant des bâtiments, la perte de terres agricoles et, surtout, pour ce qui est de la perte de clientèle et de la baisse du chiffre d'affaires pour certains commerces. Dans ce dernier cas, il s'agit d'ailleurs de la seule composante pour laquelle l'impact résiduel sera de moyenne importance dans l'ensemble du projet. Les commerces qui seront les plus sensibles à cette baisse ou cette perte seront ceux qui dépendent avant tout d'une clientèle de transit, c'est-à-dire d'une clientèle composée à forte majorité de villégiateurs ou de camionneurs. Des mesures ont été proposées pour atténuer les effets de cet impact négatif, mais il reste qu'elles auront peu d'effets sur certains commerces. De la même manière, une série de mesures a été proposée pour limiter les impacts résultant de la modification des accès aux terres agricoles. Enfin, du côté du milieu humain, il ne faut pas négliger non plus les impacts résultant des acquisitions de bâtiments, de terrains et de terres agricoles; ces impacts pourront quand même être tous compensés par des indemnités qui seront versées aux propriétaires et exploitants concernés.

### **5.3 Impacts positifs**

Les principaux impacts positifs qui résulteront du projet viendront contrebalancer grandement les impacts négatifs résiduels appréhendés. Un impact positif fort est anticipé pour ce qui est des possibilités de développement économique offertes avec l'amélioration de la route 131, tant pour le bénéfice des collectivités qui sont directement desservies par la route 131 que pour l'ensemble de Lanaudière. Une plus grande fluidité du trafic sur la route sera en effet en mesure de contribuer à une meilleure mise en valeur du territoire. En contrepartie de l'impact résiduel négatif sur certains commerces en bordure de la route, il faut aussi souligner que les conditions générales de sécurité routière seront nettement meilleures qu'à l'heure actuelle, même si la route ne pose pas pour le moment de graves problèmes à ce chapitre. Enfin, le projet aura manifestement des retombées économiques positives à court terme dans les municipalités situées non loin du tronçon étudié (approvisionnement en biens et services lors des travaux).

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

Composantes	Impacts	Mesures d'atténuation	Importance de l'impact résiduel
<b>Milieu physique</b>			
Sols	Perte de sols pour la mise en place des aménagements		Faible
	Érosion des sols lors des travaux: avant tout le long des berges des 7 cours d'eau traversés (ces sols sédimenteront dans ces mêmes cours d'eau)	Prévention de l'érosion lors des opérations de la machinerie; contrôle du déboisement.	
	Risque de contamination des sols lors des travaux par la machinerie	Prévention des risques de contamination par des précautions d'usage lors du ravitaillement des véhicules et de la machinerie	
	Présence de sols potentiellement contaminés le long de la route actuelle	Gestion des sols contaminés, le cas échéant, selon la réglementation en vigueur.	
Qualité des eaux	Augmentation des matières en suspension dans les cours d'eau lors des travaux	Prévention de l'érosion des berges et remettre en état le plus rapidement possible les berges.	Faible
	Risque de contamination accidentelle des eaux de surface et souterraines avec la machinerie lors des travaux de construction	Restrictions au ravitaillement des véhicules et à l'entretien de la machinerie	
	Contamination des eaux de surface et souterraines par les sels de déglacage qui seront épandus en phase d'exploitation de la route	Aucune	
Régime hydrologique	Modification du patron de drainage une fois la route en opération avec des fossés qui auront été déplacés et des ponceaux qui auront été allongés	Aucune	Faible
<b>Milieu biologique</b>			
Végétation riveraine	Disparition ou perturbation temporaire de la végétation riveraine associée au prolongement des ponceaux et aux autres travaux en bordure des 7 cours d'eau traversés	Balisage des opérations; interdiction de passages à gué ou ponts temporaires; restauration de la végétation; entourage et plantations.	Négligeable
Végétation terrestre	Enlèvement de la végétation dans l'emprise sur 0,6 ha	Protection de la végétation lors des opérations de chantier et de celles de la machinerie; récupération des bois marchands; réutilisation des copeaux et sols forestiers; restauration du couvert végétal.	Faible
	Dégradation de la végétation terrestre située en bordure de l'emprise lors des travaux de construction, de même que par les modifications des sols et les conditions de drainage	Balisage des opérations; respect et rétablissement de l'écoulement normal des eaux; contrôle de l'abattage des arbres; prise en compte de la capacité portante des sols lors des opérations.	
	Dégradation de la végétation terrestre située en bordure de l'emprise due à l'utilisation des sels de déglacage en exploitation et au rejet de polluants par les véhicules qui circuleront sur la future route	Réalisation d'ensemencements	
Faune	Détérioration temporaire de l'habitat du poisson liée à des changements de la qualité de l'eau : mise en suspension de particules fines dans les 7 cours d'eau traversés avec le déboisement, le décapage du sol, le creusage des fossés et l'allongement des ponceaux	Réduction de l'érosion; remise en état des berges perturbées; restriction au ravitaillement et à l'entretien de la machinerie; restrictions à la traversée des cours d'eau et ruisseaux avec la machinerie.	Faible
	Perte ou perturbation des habitats pour la faune terrestre, aviaire et semi-aquatique	Aucune	

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

Composantes	Impacts	Mesures d'atténuation	Importance de l'impact résiduel
<b>Utilisation et occupation du sol</b>			
Terrains et bâtiments	Acquisition et déplacement de bâtiments : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 résidences, 1 bâtiment commercial et 2 bâtiments secondaires devront être obligatoirement acquis</li> <li>• 2 résidences et 1 bâtiment secondaire devront être acquis ou pourront être déplacés selon les particularités des lieux</li> <li>• 1 résidence, 1 commerce et 1 bâtiment secondaire pourront être déplacés</li> </ul>	Compensation / indemnisation des propriétaires affectés.	Nulle à faible
	Réduction des marges de recul de bâtiments et non conformité à la réglementation d'urbanisme : 9 à 10 bâtiments touchés, dont 3 entreprises	Évaluation plus précise de l'effet de la réduction des cours avant, de manière à définir des modalités d'intervention concertées avec les propriétaires et les municipalités.	
	Acquisition de terrains : 14,3 ha à acquérir auprès de 35 propriétaires	Compensation / indemnisation des propriétaires affectés.	
	Réduction des possibilités de lotissement des terrains : 2 résidus ne pourront être lotis, 1 terrain construit sera dérogoire et 4 terrains n'auront plus la profondeur exigée (de 6 à 7 m)	Proposition d'une réduction de la profondeur requise pour les terrains au nord du rang Frédéric, du côté de la voie de desserte; évaluation de la possibilité de réduire la superficie exigée des lots à Notre-Dame-de-Lourdes depuis la mise en service d'un réseau d'égout.	
	Réaménagement de terrains requis par les nouvelles modalités d'accès préconisées et par la mise en place des servitudes de nonaccès dans les bretelles de demi-tour	Compensation / indemnisation des propriétaires affectés; évaluation de chaque cas d'espèce avec les ces mêmes propriétaires.	
Espaces développables retenus par les municipalités	Perte d'espaces développables pour les municipalités : 0,2 ha dans le périmètre urbain de Notre-Dame-des-Prairies; 0,7 ha dans le périmètre urbain de Notre-Dame-de-Lourdes, 2,6 ha dans une affectation agricole et rurale entre la rivière Chaloupe et le rang Sainte-Rose, et 4,3 ha dans les zones commerciales au nord du rang Frédéric à Saint-Félix-de-Valois	Proposition d'une réduction de la profondeur requise pour les terrains au nord du rang Frédéric, du côté de la voie de desserte.	Faible
Infrastructures /équipements	Risque de bris des infrastructures ou d'interruptions accidentelles des services (eau, énergie et communications) lors des travaux de construction : fils aériens/souterrains, conduite de gaz naturel près des fossés existants et aux intersections, relocalisation d'un poste de régulation de gaz au nord du rang Frédéric, une conduite d'aqueduc du côté ouest de la route actuelle au sud de la rivière Chaloupe, une conduite d'aqueduc du côté ouest de la route actuelle au nord du rang Frédéric et des conduites d'aqueduc et d'égout qui traversent la route 131 dans le secteur de la route Principale	Prendre les dispositions d'usage avec les compagnies ou organismes gestionnaires.	Faible à nulle
	En période d'exploitation, difficulté supplémentaire pour la réparation des conduites qui traversent la route 131 à la hauteur de Notre-Dame-de-Lourdes	Insertion des conduites traversées à Notre-Dame-de-Lourdes dans des gaines protectrices.	
	Souillage et possibilité d'endommager les voies de circulation locales en raison du trafic lourd accru lors des travaux	Utilisation prioritaire de la route 131 et de la route Principale comme accès principaux aux zones des travaux et limitation du déplacement de la machinerie.	

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

Composantes	Impacts	Mesures d'atténuation	Importance de l'impact résiduel
Activités agricoles et rurales	Perte de terres en culture sur 7,5 ha, dont 2,1 ha bénéficient d'un drainage souterrain. Huit cultures seront affectées chez 7 exploitants différents	Compensation / indemnisation des producteurs et propriétaires affectés.	Faible à nulle
	Réduction du territoire agricole protégé au Québec et dans Lanaudière : 9,0 ha de terres sont requis en « zone verte »	Aucune	
	Modifications des accès aux terres agricoles à cause de la mise en place d'un terre-plein central : 4 des 7 exploitants en bordure de la route seront affectés (1 en provenance de Sainte-Élizabeth, 1 en provenance de Saint-Paul-de-Joliette et 2 de Notre-Dame-de-Lourdes)	Série de mesures spécifiques qui sont prévues pour développer des alternatives aux accès actuels au 1 <sup>er</sup> Rang de la Chaloupe, au rang Sainte-Rose, au nord de la route Principale et au rang Frédéric (négociation de droits de passage, récupération de résidus de terrains, allongements additionnels de ponceaux); compensation / indemnisation le cas échéant.	
	Altération de l'ambiance sonore à proximité des installations avicoles, avant tout pendant les travaux de construction	Prévention des bruits brusques aux abords des installations avicoles.	
	Réduction des superficies d'épandage du fumier sur environ 7 ha	Définition des modalités de compensation des pertes de superficies pour l'épandage du fumier avec l'UPA et les producteurs concernés.	
	Perte de matières ligneuses à valeur commerciale pour exploitation (pinède entre le rang Sainte-Rose et la rivière Chaloupe)	Récolte des bois marchands dans la nouvelle emprise.	
Activités commerciales et industrielles en bordure de la route	Perte de clientèle pour les entreprises une fois la route en opération : entre 10 et 15 entreprises affectées, avant tout celles du secteur de la restauration, de l'alimentation et du divertissement, et celles associées aux services reliés à l'automobile	Développement d'une stratégie d'affichage et de signalisation de concert avec les entrepreneurs et les municipalités; support des initiatives locales visant à mettre en valeur les terrains et bâtiments vacants en bordure de la route, ou encore visant le changement de vocation de certains commerces; aménagement de facilités aux commerces avec les résidus de terrains récupérés.	Faible à moyenne (impact positif néanmoins pour certaines entreprises)
	Réduction du nombre d'employés des entreprises une fois la route en opération : pourrait équivaloir à environ 20 emplois (10 %) parmi tous ceux recensés en bordure de la route, mais cette réduction pourrait être compensée à la longue par les nouvelles possibilités de développement offertes aux entreprises moins sensibles au trafic de transit	Développement d'une stratégie d'affichage et de signalisation de concert avec les entrepreneurs et les municipalités; support des initiatives locales visant à mettre en valeur les terrains et bâtiments vacants en bordure de la route, ou encore visant le changement de vocation de certains commerces; aménagement de facilités aux commerces avec les résidus de terrains récupérés.	
	Diminution du chiffre d'affaires des entreprises une fois la route en opération : pourrait se chiffrer à 2 millions de dollars, soit 9 % du total du chiffre d'affaires de toutes les entreprises recensées en bordure de la route	Développement d'une stratégie d'affichage et de signalisation de concert avec les entrepreneurs et les municipalités; support des initiatives locales visant à mettre en valeur les terrains et bâtiments vacants en bordure de la route, ou encore visant le changement de vocation de certains commerces; aménagement de facilités aux commerces avec les résidus de terrains récupérés.	
	Diminution de la valeur des propriétés où sont localisées les entreprises une fois la route en opération : entre 10-15 % de ces entreprises pourraient subir une telle baisse	Aucune	

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

Composantes	Impacts	Mesures d'atténuation	Importance de l'impact résiduel
Activités et équipements récréotouristiques	Perturbations sur le camping Sentinelle du Parc : inconvénients temporaires associés aux travaux de construction (bruit, poussières, contournement d'obstacles) et des inconvénients sont appréhendés en phase d'exploitation à cause de la présence de la voie de desserte au nord du rang Frédéric (bruit, poussières)	Voie de circulation alternative pour le camping lors des travaux; densification de l'écran boisé existant le long du camping et de la future voie de desserte.	Faible
	Relocalisation de traverses de motoneige et de VTT, et reconfiguration de certains sentiers, plus précisément dans les secteurs du 1 <sup>er</sup> Rang de la Chaloupe, du rang Sainte-Rose et de la route Principale	Entente à prendre avec les gestionnaires des sentiers récréatifs quant aux reconfigurations à privilégier ou autres dispositions à prévoir.	
<b>Qualité de vie des résidants</b>			
Qualité de l'air	Détérioration de la qualité de l'air en période de construction : l'utilisation de la machinerie et des véhicules pour le transport des matériaux contribuera à accroître les concentrations de poussières et de contaminants dans l'air	Contrôle des poussières et de la machinerie durant les travaux.	Faible
Ambiance sonore	Nuisances occasionnées par le bruit en période de construction : lors de certaines pointes de travaux intenses, des niveaux horaires de bruit ambiant entre 70–80 dBA Leq (24h) pourront affecter environ 40 résidences	Contrôle des périodes de travaux; contrôle de la machinerie et du camionnage; suivi sonore durant les travaux de construction.	Faible
	Aggravation du climat sonore après la réalisation du projet : il s'agira avant tout d'impacts acoustiques faibles pour la grande majorité des résidences, mais 8 d'entre-elles devraient néanmoins subir un impact acoustique d'importance moyenne, soit une augmentation de l'ordre de 2 dBA Leq (24 h)	Respect des engagements contenus dans la <i>Politique sur le bruit routier</i> du Ministère.	
Paysage	Discordances visuelles dues à l'entreposage des matériaux et de la machinerie, et à la présence des roulottes de chantier lors des travaux	Aucune	Faible
	Barrière visuelle discordante amenée par la présence d'une glissière rigide en béton une fois la nouvelle route en opération	Embellissement des terre-pleins bas gazonnés aux intersections par des aménagements paysagers.	
Sécurité des déplacements et circulation routière	Augmentation des risques d'accidents sur le réseau routier durant les travaux (sur la route 131 et le réseau local)	Élaboration et application de schémas de circulation durant les travaux; ajustement de l'horaire des travaux en fonction des pointes de circulation; maintien d'une circulation durant tout le temps des travaux.	Faible à négligeable
	Difficulté d'entretien de la route posée par la glissière rigide et à cause de l'orientation des vents dominants	Déploiement des mesures d'entretien hivernal usuelles pour des routes semblables.	Faible
	Détours et distances supplémentaires pour une vingtaine d'habitations : une seule d'entre-elles verra toutefois une augmentation notable dans les temps de déplacement pour ses résidants	Développement d'un accès fonctionnel au rang Sainte-Rose pour le parc de maisons mobiles.	Faible
	Amélioration importante de la fluidité de la circulation et amélioration de la sécurité des déplacements pour les véhicules automobiles, camions et machinerie agricole (impact positif)	Aménagements piétonniers et cyclistes sécuritaires à la route Principale; dispositions pour les accotements soient suffisamment larges pour accueillir des déplacements sécuritaires de la machinerie agricole.	Impact positif fort

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

<b>Composantes</b>	<b>Impacts</b>	<b>Mesures d'atténuation</b>	<b>Importance de l'impact résiduel</b>
<b>Autres</b>			
Développement socio-économique	Lors des travaux, il y aura création d'emplois et achat de biens et services aux niveaux local et régional (impact positif)	Embauche prioritaire d'une main d'œuvre locale et favoriser l'achat de biens et services dans la région immédiate des MRC de Joliette et de Matawinie.	Impact positif moyen à fort
	Essor économique anticipé dû à un réseau routier efficace et bien structuré (impact positif), autant pour le bénéfice des municipalités qui sont directement visées par le projet d'élargissement que pour les collectivités plus au nord et au sud de Lanaudière	Aucune	
Archéologie et patrimoine	Lors des travaux de construction, plus particulièrement avec les opérations de creusage, de terrassement et de nivellement, il pourrait y avoir la détérioration de sites ou de vestiges d'intérêt archéologique inconnus jusqu'à présent	Inventaire de terrain dans l'emprise avant d'entreprendre les travaux.	Nulle

## **6. PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI**

### **6.1 Programme de surveillance**

Le programme de surveillance environnementale consistera à déterminer les modalités pour s'assurer que les mesures d'atténuation proposées dans cette étude soient appliquées rigoureusement 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. Au besoin, des modalités de pénalités devraient être appliquées pour le non-respect des clauses environnementales inscrites au cahier des charges.

### **6.2 Programme de suivi de l'impact sonore durant les travaux**

Un programme de suivi établissant spécifiquement les niveaux sonores à respecter pendant les travaux de construction devra être élaboré et déposé pour approbation. Ce programme visera uniquement les milieux bâtis de Notre-Dame-des-Prairies, Notre-Dame-de-Lourdes et Saint-Félix-de-Valois. Les niveaux sonores à respecter pour ces milieux seront établis en référence aux spécifications du Ministère dans le contexte d'une situation temporaire de chantier de construction. Suivant les seuils fixés, le programme devra inclure des mesures d'atténuation plus précises que celles déjà énoncées et veiller à les faire appliquer le cas échéant.

### **6.3 Programme de suivi des activités commerciales**

Le programme de suivi devrait avoir comme but général d'évaluer l'impact économique réel du projet sur les commerces établis en bordure de la route 131, tout en évaluant les effets indirects (positifs et négatifs) dans les deux principales municipalités traversées, soit Notre-Dame-de-Lourdes et Saint-Félix-de-Valois. Cette étude de suivi devrait en conséquence poursuivre les objectifs opérationnels suivants : 1) mesurer les impacts positifs et négatifs à court terme sur les activités commerciales de ces municipalités; 2) mesurer l'impact à moyen terme de ces mêmes activités sur les populations de ces municipalités; 3) documenter les ajustements réalisés par les commerces riverains eux-mêmes, ceux réalisés par les municipalités avec leur plan de zonage et leur stratégie de développement économique et, finalement, ceux réalisés par le reste de la communauté d'affaires.

## **7. CONCLUSION**

Le projet retenu et évalué dans ce rapport est celui qui présente le meilleur compromis entre les objectifs de fonctionnalité et de sécurité que poursuit le Ministère en regard de son réseau routier et les préoccupations qui ont été manifestées par le milieu à ce jour.

Dans l'ensemble, les éléments du milieu étudié ne présentent pas de résistances majeures pour la réalisation du projet d'amélioration de la route 131. Les aspects qui sont apparus plus significatifs à considérer se rapportent plutôt aux personnes habitant à proximité de la route actuelle, de même qu'aux entreprises opérant en bordure de celle-ci. Ces enjeux concernent surtout les nuisances par le bruit, la perte de clientèle pour certains commerces, la modification des accès aux terres pour les agriculteurs et la perte de bâtiments, de terrains et de terres pour les propriétaires, les commerçants et les exploitants agricoles.

L'application des mesures d'atténuation et de compensation identifiées dans cette étude aura pour effet de minimiser, parfois significativement, les impacts du projet, de sorte que l'importance des impacts résiduels variera le plus souvent de nulle à faible; des impacts positifs sont même anticipés en certaines circonstances. Par contre, en d'autres cas, les mesures d'atténuation auront probablement peu d'effets et l'impact résiduel sera au-delà d'un seuil qui peut être qualifié de négligeable ou de faible. Les impacts résiduels les plus importants découleront de la présence du terre-plein central. Les effets négatifs appréhendés à cause de celui-ci seront les plus difficiles à atténuer ou compenser, surtout à l'égard des activités commerciales et des inconvénients causés aux résidents et agriculteurs. Il est apparu important de mettre en place, en plus d'un programme de surveillance environnementale, des programmes de suivi pour l'ambiance sonore durant les travaux et pour l'évolution future du secteur commercial en bordure de la route.

Les évaluations environnementales complétées permettent de croire que les répercussions négatives du projet d'élargissement de la route 131 seront beaucoup moindres que s'il y avait eu un nouveau corridor pour aménager la route. Les incidences négatives ont été réduites le plus possible et le projet répond à une volonté locale et régionale d'améliorer l'écoulement du trafic sur cette portion de la route 131.

