
Rapport d'analyse environnementale

**Projet de déviation de la route 117
à L'Annonciation
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-38

Le 22 juillet 2003

Équipe de travail

Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargé de projet : Monsieur Denis Talbot
Coordonnateur – Projets énergie

Supervision administrative : Madame Linda Tapin, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Valérie Blais, secrétaire

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le projet du ministère des Transports (MTQ) faisant l'objet de la présente analyse consiste à dévier une section de la route 117 de façon à contourner le noyau urbain de l'ancien Village de L'Annonciation (maintenant fusionné avec la nouvelle Ville de Rivière-Rouge), de la Municipalité régionale de comté (MRC) des Laurentides. Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'amélioration globale de la route 117 que le MTQ poursuit depuis plus de 20 ans. Ainsi, cette route a déjà été déviée à Saint-Jovite et à La Conception et a été portée à quatre voies jusqu'aux portes de Labelle, à 15 km au sud de L'Annonciation.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), car il concerne la construction, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 mètres.

Le principal enjeu du projet est lié aux motifs de sa raison d'être. En effet, le flux grandissant de circulation de transit et du camionnage entraîne des problèmes de congestion et de sécurité dans le noyau urbain. L'augmentation de la circulation entraîne également une détérioration accrue de la qualité de vie des résidants ainsi que des conflits potentiels avec la vocation commerciale et de centre de services de ce village. L'ouverture de la déviation permettra de séparer le trafic de transit du trafic local, ce qui correspond aux orientations du schéma d'aménagement de la MRC et à la planification de développement du village.

Le principal impact potentiel du projet concerne la possibilité de pertes de revenus pour les commerces du village qui dépendent davantage de la clientèle de transit. Le MTQ propose à cet effet un programme de suivi et d'accompagnement pour atténuer les impacts potentiels. Le projet entraîne également certains impacts sur le milieu naturel qui peuvent toutefois être limités à des niveaux acceptables compte tenu des mesures proposées par l'initiateur de projet et des recommandations de la présente analyse, notamment le réaménagement et la renaturalisation d'une section de cours d'eau qui sera perturbé par le projet.

Le coût du projet retenu est évalué à 17 300 000 \$ en 2002. Il comprend la construction d'une section de route de 7,7 km de longueur pourvue de deux voies de circulation de 3,7 m chacune. La déviation de la route 117 se fera sans accès sauf aux extrémités et au centre du tracé de façon à maintenir le pouvoir attractif du noyau central du village. La mise en service de la déviation est prévue en 2008.

Considérant qu'il permettra d'améliorer la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation, qu'il contribuera à améliorer la qualité de vie de la majorité des résidants concernés et qu'il est acceptable sur le plan environnemental, nous recommandons l'autorisation du projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation selon les conditions prévues dans le présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. LE PROJET À L'ÉTUDE.....	2
1.1 Contexte.....	2
1.2 Raison d'être du projet	3
1.3 Description générale du projet et de ses composantes	3
2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE	5
2.1 Analyse de la raison d'être du projet.....	5
2.2 Analyse des solutions de rechange au projet.....	8
2.3 Activités commerciales et touristiques	9
2.4 Aménagement du territoire.....	12
2.5 Qualité de vie des résidants	13
2.6 Biodiversité du territoire	14
2.7 Autres considérations.....	17
2.7.1 Expropriations.....	17
2.7.2 Alimentation en eau potable.....	17
2.7.3 Nuisances et impacts temporaires	18
2.7.4 Zones potentiellement contaminées	18
CONCLUSION.....	19
RÉFÉRENCES	21
ANNEXES.....	23

FIGURES

Figure 1 : Localisation du projet..... 5

Figure 2 : Accès central 7

INTRODUCTION

Objet du rapport

L'analyse environnementale d'un projet, effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vise à porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet. Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du Ministère et du gouvernement permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité de ses impacts sur l'environnement et d'en déterminer les conditions d'autorisation, le cas échéant.

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de déviation de la route 117 sur le territoire de la Municipalité L'Annonciation et de la municipalité de Marchand par le ministère des Transports. Il est à noter que ces deux municipalités, ainsi que celle de La Macaza ont été fusionnées pour former la nouvelle ville de Rivière Rouge le 18 décembre 2002. Cependant le rapport utilisera les noms des anciennes municipalités compte tenu que l'étude d'impact de l'initiateur de même que l'audience publique sur le projet sont antérieurs à la fusion.

Cadre légal

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), car il concerne la construction, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 mètres.

Consultation gouvernementale

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet a été effectuée en consultation avec trois directions du ministère de l'Environnement (MENV) de même qu'avec cinq ministères provinciaux et deux sociétés québécoises. La liste de ces organismes est présentée à l'annexe 2.

Consultation publique

La période d'information et de consultation publiques a eu lieu du 19 mars au 3 mai 2002. Durant cette période, cinq demandes d'audience publique, dont une pétition de 15 commerçants locaux, ont été adressées au ministre de l'Environnement. Les principaux motifs invoqués par les requérants pour la tenue d'une audience publique concernaient la perte de la clientèle commerciale et les impacts négatifs pour l'économie de la municipalité suite à la déviation du trafic de transit à l'extérieur du noyau villageois. Un mandat d'audience publique a été confié au BAPE du 7 octobre 2002 au 7 février 2003. Les deux parties de l'audience se sont déroulées à L'Annonciation. La première partie a eu lieu les 8 et 9 octobre 2002 et la deuxième partie le 6 novembre 2002. Quatorze mémoires ont été déposés à la commission. Le rapport du BAPE a été remis au ministre le 7 février 2003 et rendu public le 13 mars 2003. Les principales constatations et recommandations de la commission sont présentées à l'annexe 1.

Présentation du rapport

La section 2 décrit le contexte dans lequel s'inscrit le projet de déviation de la route 117 à l'Annonciation, présente les motifs à l'appui de sa réalisation et la description des principales composantes du projet. Les éléments de cette section sont tirés de l'étude d'impact sur l'environnement de l'initiateur.

La section 3 contient une appréciation de la justification du projet de même que l'analyse qu'a fait le MENV des principaux impacts du projet, traduits sous forme d'enjeux.

Enfin, la section 4 constitue la conclusion du rapport et présente un résumé des enjeux, une appréciation de l'acceptabilité environnementale du projet et la recommandation quant à sa réalisation, assortie de certaines conditions.

L'annexe 1 présente les principales constatations et recommandations de la commission du BAPE, l'annexe 2 présente la liste des organismes et des experts gouvernementaux consultés dans le cadre de cette analyse et l'annexe 3 présente la chronologie des étapes importantes du dossier.

1. LE PROJET À L'ÉTUDE

1.1 Contexte

Le développement de la région des Laurentides s'est articulé autour des infrastructures de transport ferroviaire et routières qui ont donné accès à ce territoire. Le lien ferroviaire (le petit train du Nord) ayant été abandonné, l'autoroute 15 et la route 117 constituent maintenant les seuls axes majeurs de transport entre les régions de Montréal, des Laurentides et de l'Abitibi-Témiscamingue. L'autoroute 15 se terminant à Sainte-Agathe, la route 117 devient, au nord de cette municipalité, la seule route nationale assurant la liaison nord-sud.

Depuis plus de 20 ans, le MTQ a planifié l'amélioration de la route 117 en raison de l'augmentation constante de son achalandage. Ainsi, au cours des dernières années, les agglomérations de Saint-Jovite et de La Conception ont été contournées et la route a été portée à quatre voies jusqu'à l'entrée de Labelle. Au delà de ce point, la route 117 traverse l'agglomération de Labelle et celle de L'Annonciation environ 15 km plus au nord, obligeant les usagers à réduire leur vitesse et, ce faisant, causant le ralentissement de la circulation de transit.

Le projet s'inscrit dans le plan de transport des Laurentides sous les enjeux de l'accessibilité des lieux touristiques dans un contexte de demande croissante et de l'efficacité des liaisons routières interrégionales. Tenant compte de ces enjeux, l'orientation précise du plan de transport est d'améliorer et de parachever les liaisons routières interrégionales. Le plan de transport énumère un ensemble d'interventions visant la planification et la réalisation de travaux d'amélioration sur la route 117 dans le but d'accroître la fonctionnalité et la sécurité des liaisons routières vers l'Outaouais et l'Abitibi-Témiscamingue. Le projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation constitue une des interventions prévues au plan d'action 2001-2006 du plan de transport.

1.2 Raison d'être du projet

En préalable à la réalisation de l'étude d'impact, le MTQ a réalisé une étude de justification du contournement du noyau urbain de L'Annonciation par la route 117. Le premier chapitre de l'étude d'impact constitue un résumé de l'étude de justification. Les principales conclusions de cette dernière sont les suivantes :

- la vocation d'axe de transit de la route 117 est incompatible avec la vocation commerciale et de centre de service du noyau villageois et de ses environs immédiats compte tenu des objectifs de la municipalité ;
- le trafic sur la route 117 dans la Municipalité de L'Annonciation atteint le point de saturation aux périodes de pointe de l'été, particulièrement les vendredis et dimanches ;
- l'augmentation de la circulation entraîne un accroissement de la détérioration de la qualité de vie dans le noyau villageois et de ses environs ;
- une enquête réalisée auprès des usagers de la route 117 révèle qu'actuellement, environ 5 000 véhicules par jour, soit autour de 80 % du total quotidien, sont en transit.

L'étude révèle également que les taux d'accidents sur la route 117 à L'Annonciation sont généralement supérieurs à la moyenne observée pour une route nationale à deux voies en milieu urbain et en milieu rural. Selon le MTQ, cette concentration d'accidents provient surtout du grand nombre de déplacements, du nombre élevé d'accès, de la densité de l'activité commerciale et de la multiplication des carrefours.

L'ensemble de ces constats amène le MTQ à conclure à la nécessité d'intervenir pour corriger la situation.

1.3 Description générale du projet et de ses composantes

Solutions possibles

Deux grandes familles de solutions ont été évaluées par le MTQ, soit celles qui cherchent à améliorer l'efficacité du corridor routier existant, soit la route 117, et celles qui requièrent la construction de nouvelles infrastructures, soit la déviation proposée.

Deux possibilités ont été analysées pour l'amélioration du corridor existant, soit le réaménagement du carrefour avec la rue du Pont qui est le plus problématique en raison de la présence d'un feu de circulation et l'élargissement à quatre voies de la route 117 existante à L'Annonciation.

Deux autres possibilités ont également été analysées pour la voie de contournement, soit une déviation à deux chaussées qui offre une bonne augmentation de capacité et une déviation à quatre chaussées divisées, vraisemblablement non requise avant plusieurs années.

Les quatre solutions possibles ont été comparées à l'aide d'une analyse multi-critères. Une série de critères liés à la circulation et aux infrastructures, à l'aménagement et l'environnement ainsi que des critères financiers ont été pondérés et cotés.

Les résultats indiquent que la solution d'une déviation à deux voies s'avère la plus économique et la plus efficace. Elle offre également des avantages en gain de temps ainsi qu'au niveau de la sécurité des usagers.

Variantes de tracés

Le MTQ a défini un corridor d'étude pour la déviation et a identifié différentes unités d'environnement à l'intérieur de ce corridor. Chacune de ces unités a par la suite été classée en terme de degré de résistance au passage de la nouvelle route. Le résultat de cet exercice a permis à l'initiateur de conclure que, dans l'ensemble, le tracé préliminaire d'une déviation, établi dans les années 1970, demeurait celui qui rencontrait le moins de résistances environnementales, ce qui fait qu'aucune nouvelle variante n'a été élaborée. Cependant, suite à des consultations auprès des divers intervenants du milieu concernés par le projet, certaines optimisations du tracé initial et des accès au centre-ville à partir de la déviation ont été effectués.

Caractéristiques de la solution retenue

Le tracé retenu pour la future route 117 aura une longueur de 7,7 kilomètres et il évitera, par l'ouest, le village de L'Annonciation et la zone urbanisée de Marchand. Le point de départ de la déviation se situe à environ trois kilomètres au sud de l'intersection centrale avec la rue du Pont et le point d'arrivée à environ 550 mètres au nord de la route 321 qui donne accès à la Municipalité de Lac-Nominingue. La figure 1 présente le tracé prévu de la déviation.

Les besoins actuels de circulation justifient la construction d'une chaussée à deux voies de largeur. Dans sa phase ultime, lorsque les besoins le justifieront, la déviation de la route 117 comprendra deux chaussées distinctes, à deux voies chacune, séparées par un terre-plein central d'une largeur de 26 mètres. Les accotements auront 3,0 mètres de largeur et ils seront pavés. L'emprise minimale requise pour la déviation (4 voies) sera de l'ordre de 110 mètres.

La déviation de la route 117 se fera sans accès, conformément à la norme du MTQ compte tenu de sa classification fonctionnelle en tant que route nationale, sauf aux endroits suivants :

- aux deux extrémités du tracé pour les raccordements sud et nord avec la route 117 actuelle ;
- au centre du tracé, pour le raccordement au centre-ville de L'Annonciation. La planification de cet accès central présente toutefois certaines particularités. Dans son étude d'impact, le MTQ avait prévu d'aménager cet accès en échangeur avec d'importants travaux de déblais jusqu'à la 117 actuelle dans le but notamment de permettre de résoudre la problématique du camionnage dans la municipalité en provenance de La Macaza via la rue du Pont. Suite au dépôt de l'étude d'impact, le MTQ a évalué avec la Municipalité de L'Annonciation des modifications possibles à cet aménagement afin de limiter les principaux impacts pour le

secteur de la montée Marois, soit des impacts sur le milieu sonore et le milieu visuel ainsi que la perte d'une source municipale d'eau potable présentant un caractère patrimonial.

Devant l'impossibilité de limiter ces impacts appréhendés, le projet a été modifié. Ainsi, la Municipalité de L'Annonciation entend concevoir et réaliser son propre projet d'accès central. Celui-ci sera dédié exclusivement aux automobiles à partir de la déviation et il ne sera pas possible d'accéder à la déviation par la rue Marois depuis le centre-ville en utilisant l'accès central. Ce nouvel aménagement permettra d'éviter les principaux impacts. Une entente entre les deux parties prévoit que la municipalité assumera la conception de l'infrastructure, qui n'est donc plus partie intégrante du projet, alors que le MTQ réalisera les travaux au moment de la construction de la déviation. La figure 2 illustre l'allure de cette infrastructure, seules les aménagements relevant du MTQ étant illustrés.

La figure 2 permet également de constater que la montée Paquette sera sectionnée par la route de déviation. À l'est de cette dernière, la montée Paquette sera aménagée en boucle alors qu'à l'ouest, un chemin de desserte la reliera au futur échangeur et, via celui-ci, à l'accès central au village de L'Annonciation.

Le coût total du projet est estimé en 2002 à 17 300 000 \$, soit 1 100 000 \$ pour les acquisitions et 16 200 000 \$ pour la construction. La mise en service de la déviation est prévue pour 2008.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Les sections qui suivent présentent l'analyse des principaux enjeux du projet suivant la variante de tracé retenue et révélés par l'étude d'impact du MTQ, par la consultation gouvernementale et par les intervenants concernés du milieu lors de l'audience publique.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

L'analyse de la raison d'être du projet est basée sur les données fournies par l'initiateur, sur les constats découlant de plusieurs visites des lieux par l'équipe d'analyse et sur les interventions effectuées par les citoyens et organismes locaux lors de l'audience publique.

Les principaux éléments de justification présentés par le MTQ à l'appui de la réalisation du projet de déviation concernent :

- l'incompatibilité entre la vocation d'axe de transit de la route 117 et la vocation du noyau villageois de L'Annonciation ;
- le point de saturation du trafic dans la municipalité, particulièrement à certaines périodes ;
- les aspects rattachés à la qualité de vie et à la sécurité routière dans le noyau villageois et ses environs.

- FIGURE 1 : Localisation du projet

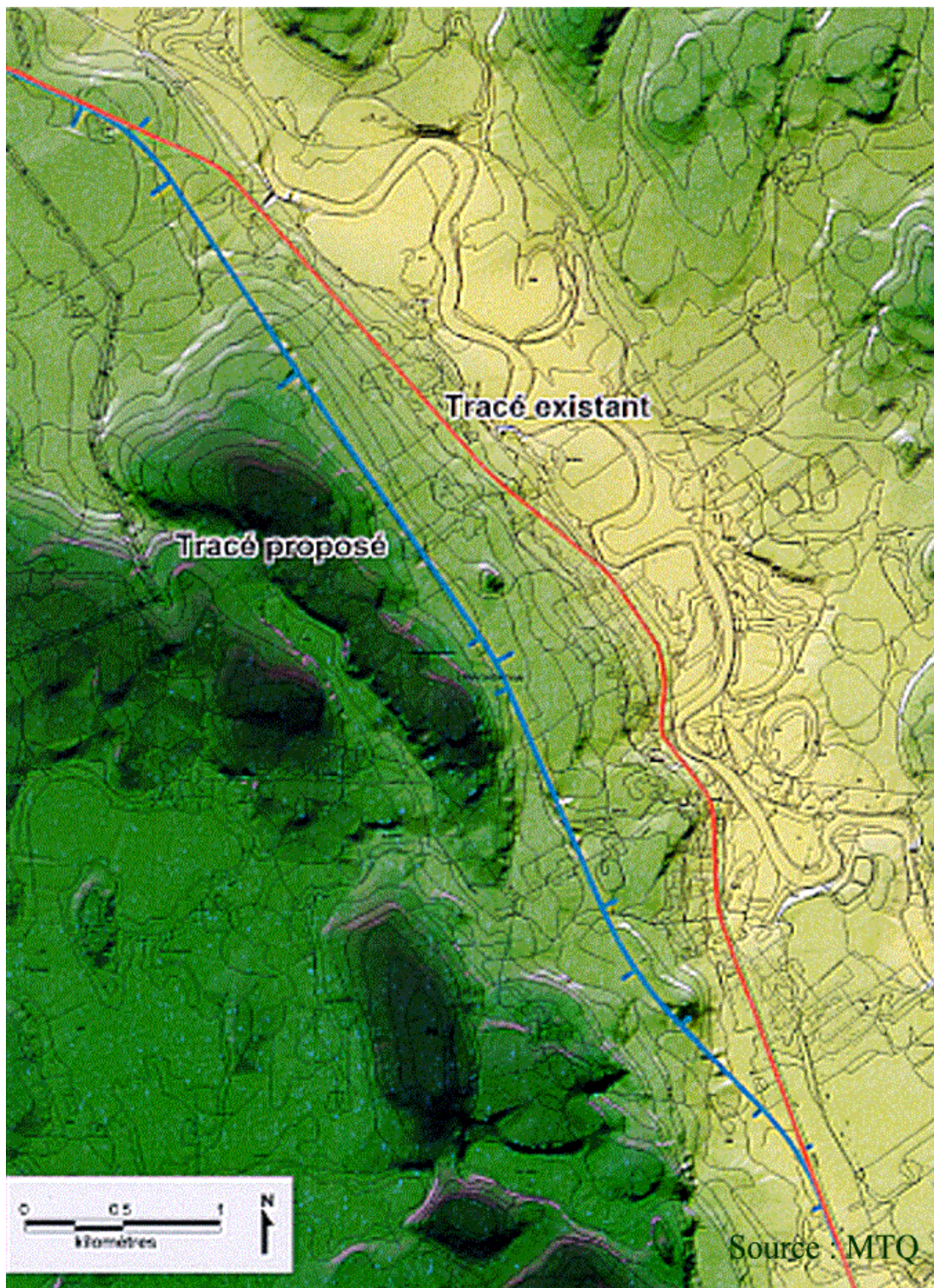
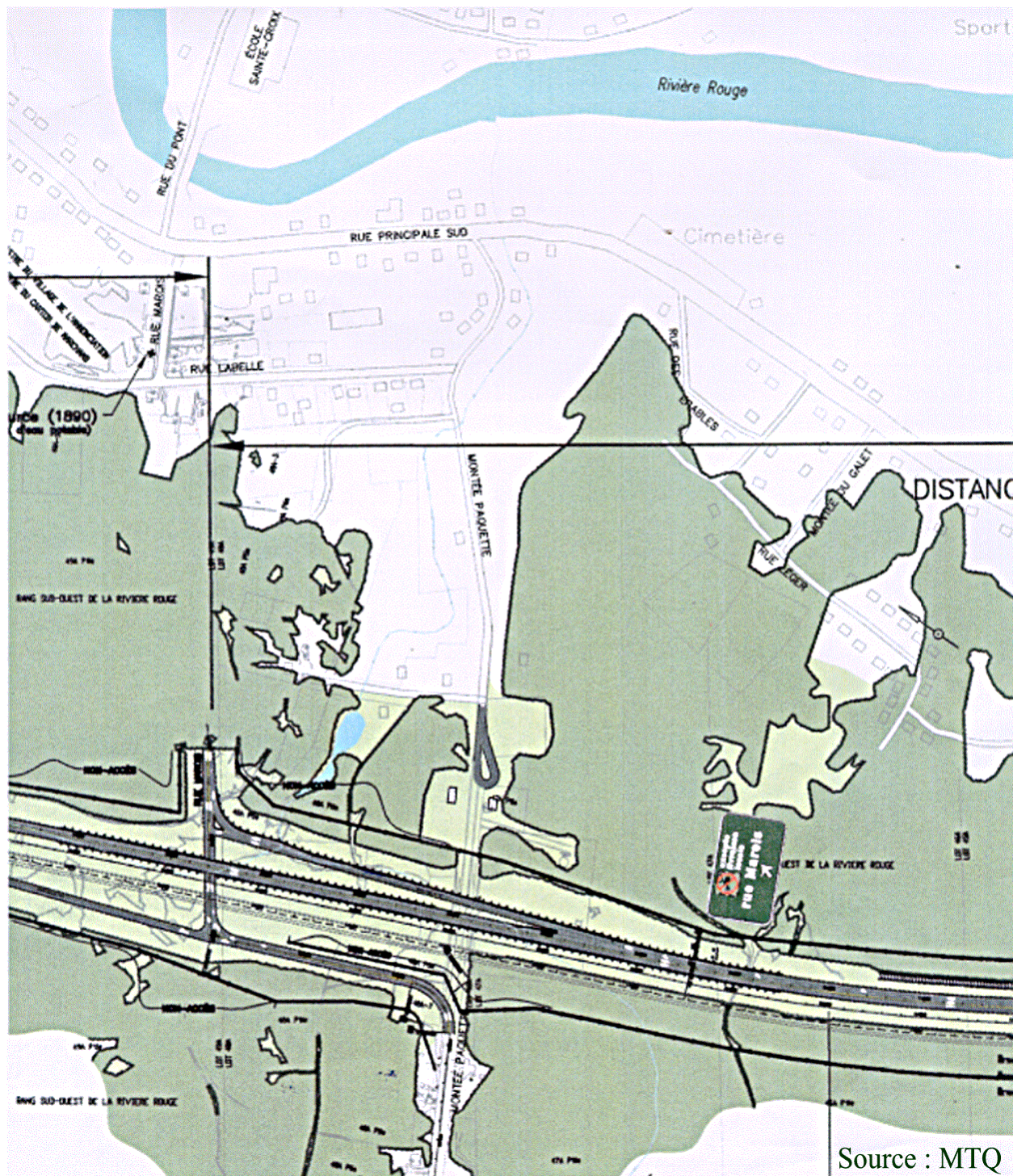


FIGURE 2 : Accès central



L'ensemble des éléments de justification du projet sont en fait reliés étroitement les uns aux autres. Ainsi, le passage du trafic de transit qui constitue, avec environ 5 000 véhicules par jour, près de 80 % du total quotidien, constituent une des causes première de la congestion particulièrement les vendredis et dimanches et des ralentissements fréquemment observables lors des manœuvres d'arrêt ou de stationnement dans le noyau urbain, notamment pour accéder aux commerces. Ces périodes de congestion, combinées au fait que le transport lourd constitue environ 11 % du trafic, entraînent une dégradation de la qualité de vie pour les résidants du noyau villageois en raison de la dégradation du climat sonore, des vibrations et de la poussière. Les divers mouvements de circulation et la densité de véhicules entraînent par ailleurs un taux élevé d'accidents routiers.

Lors de l'audience publique, la MRC d'Antoine Labelle et les municipalités de L'Annonciation et de Marchand, par la voix de leurs représentants, se sont prononcés clairement en faveur du projet de déviation de la route 117. Le projet est d'ailleurs inscrit dans le schéma d'aménagement de la MRC et dans les plans d'urbanisme des municipalités. Pour la Municipalité de L'Annonciation, ce projet contribuera à améliorer le cadre de vie des résidants dans le noyau villageois en séparant le trafic de transit de la circulation locale. Il s'inscrit parfaitement dans le cadre de son programme de revitalisation du centre-ville pour lequel elle a d'ailleurs signé une entente de coopération avec le MTQ. Cet aspect sera abordé plus spécifiquement dans la section portant sur les enjeux du projet liés à l'aménagement du territoire.

Enfin, lors de plusieurs visites de terrain, nous avons été à même de constater les problèmes de circulation qui affectent le centre de L'Annonciation. La présence de nombreux commerces entraîne des arrêts fréquents qui occasionnent des bouchons de circulation qui se traduisent à leur tour en diverses nuisances.

À la lumière des données contenues dans l'étude d'impact du MTQ et des documents supplémentaires produits, du témoignage des principaux acteurs de l'aménagement local et régional du territoire ainsi qu'à la suite de nos visites de terrain, nous considérons que le projet de déviation est justifié. Il permettra, en séparant la circulation de transit de la circulation locale, d'améliorer la fluidité de la circulation dans le noyau urbain de L'Annonciation, d'améliorer la sécurité routière et de favoriser la mise en place des conditions propices à la revitalisation du centre-ville.

2.2 Analyse des solutions de rechange au projet

L'analyse comparative des solutions possibles effectuée par le MTQ est complète et bien documentée. À partir du moment où l'on s'entend sur la nécessité d'une intervention pour solutionner les problèmes identifiés et déjà décrits, la solution d'un contournement à deux chaussées apparaît effectivement comme la plus apte à les régler. Afin d'éviter certains effets pervers concernant notamment la viabilité de certains commerces et le développement futur de la municipalité, cette solution doit cependant s'accompagner de certaines interventions au niveau de la municipalité. Cet aspect sera examiné plus en détail dans les prochaines sections de ce rapport d'analyse.

Au cours de l'audience publique, certains citoyens, notamment des commerçants, ont manifesté leur opposition au projet, évoquant même qu'il résulterait, à terme, en la transformation de L'Annonciation en ville fantôme. Des propositions pour améliorer la situation actuelle, telles qu'une meilleure synchronisation des feux de circulation, l'élargissement de la chaussée à même la 117 existante par l'élimination des plates-bandes et des pelouses, ainsi que la déviation de la circulation sur des voies secondaires, ont été proposées. Ces solutions partielles pourraient contribuer à améliorer quelque peu la situation pour un certain temps. Elles ne permettraient cependant pas d'atteindre les objectifs poursuivis par la réalisation de la déviation et cette dernière serait toujours requise tôt ou tard.

Nous sommes d'avis que la réalisation de la déviation à deux chaussées représente la meilleure solution pour régler les problèmes de circulation à L'Annonciation.

2.3 Activités commerciales et touristiques

Historiquement, la Municipalité de L'Annonciation s'est développée de part et d'autre de la route 117. Elle est aujourd'hui devenue le principal centre de services de la vallée de la Rouge en desservant entre autres les localités de Lac-Nominingue, de Sainte-Véronique, de L'Ascension, de La Macaza et de Marchand. Le fait de contourner l'agglomération en déviant une partie importante du trafic entraînera des impacts divers sur les commerces, en particulier sur ceux qui comptent davantage sur la clientèle de transit et sur les villégiateurs. Il s'agit en fait d'un enjeu important du projet.

Situation actuelle

L'étude d'impact nous apprend qu'on dénombre 109 commerces à L'Annonciation-Marchand entre les entrées nord et sud de la déviation projetée. La structure commerciale est variée, reflétant le caractère de pôle régional de l'agglomération. Les firmes de commerces et de services spécialisés constituent le plus important groupe avec le tiers du total. Les restaurants, casse-croûtes et hôtels-motels représentent 17 % de l'ensemble. Les entreprises associées au domaine des soins personnels, de l'automobile, de l'alimentation et des véhicules récréatifs/articles de sport constituent respectivement 15 %, 10 %, 9 % et 4 % des places d'affaires recensées. Les autres commerces non-catégorisés représentent 12 % du total.

Une étude réalisée pour le compte de la Municipalité de L'Annonciation dans le cadre de l'élaboration de son plan particulier d'urbanisme (PPU) indique qu'on peut distinguer deux principaux groupes de clients profitant de l'offre commerciale locale.

Le premier groupe est identifié comme étant les clientèles d'origine régionale. Il s'agit, d'une part, des résidents permanents des municipalités de L'Annonciation et Marchand et ceux des municipalités environnantes qui constituent le marché primaire des commerces locaux et, d'autre part, des villégiateurs propriétaires de résidences secondaires pluri-saisonnières ou estivales, situées dans les municipalités concernées ou dans les municipalités environnantes.

Le second groupe comprend les clientèles externes. Il s'agit d'une part des touristes en séjour dans la région (chasseurs, pêcheurs, amateurs de plein-air) et d'autre part, des usagers en transit, soit ceux qui doivent traverser le secteur de L'Annonciation-Marchand en route vers une destination plus au nord ou plus au sud. Pour certains de ces derniers, les commerces locaux peuvent constituer une étape le long de leur trajet ; l'enquête origine-destination (Cartier 1994) réalisée pour le MTQ indique que 14 % des usagers en transit effectuent un arrêt à L'Annonciation.

L'étude d'impact mentionne enfin que la situation économique de L'Annonciation est plutôt stable. De nombreuses pertes d'emplois chez les principaux employeurs de la région ont entraîné un ralentissement économique au début de la décennie. Une certaine morosité et une inquiétude quant à l'avenir persiste chez certains commerçants qui se sont exprimés lors de l'audience publique.

Description et évaluation des impacts

Les impacts appréhendés concernent la perte potentielle de revenus, après la mise en service de la déviation, pour les commerçants qui dépendent davantage de la clientèle de transit. Afin d'identifier ces impacts, le MTQ a d'abord procédé à une analyse de la sensibilité des différents commerces de L'Annonciation-Marchand aux groupes de clientèle décrits précédemment. Cet exercice, qui demeure théorique, amène le MTQ à conclure que la clientèle régionale est significative pour l'ensemble des commerces des deux municipalités concernées alors que l'importance de la clientèle externe est qualifiée de significative pour seulement 25 % des commerces.

Il est cependant plus difficile d'évaluer et de qualifier ces impacts potentiels. Il n'existe pas, au Québec, de bilan ou d'étude sérieuse quant au type et à l'ampleur des impacts causés par les projets routiers de déviation sur l'activité économique des municipalités concernés. Questionné par le MENV sur les répercussions d'un autre projet de déviation déjà réalisé sur la route 117, soit le contournement de Saint-Jovite ouvert à la circulation en 1979, le MTQ disposait de quelques informations. Une analyse de ce projet a été faite dans le cadre de la préparation du document « *Avis sur l'impact du contournement de la route 131 sur la communauté d'affaires de Saint-Félix de Valois*, Tecsub, 1998 ». Bien qu'il ne s'agisse pas d'une étude d'impact comme telle, le consultant a, pour procéder à la réalisation de cet avis, contacté des commerçants de Saint-Jovite. Il en résulte qu'une baisse d'achalandage s'est d'abord fait sentir dans les restaurants et les stations services. La majorité des commerçants ont cependant affirmé n'avoir subi aucune perte attribuable à la mise en place du contournement. Il faut cependant souligner qu'en 1983, la Chambre de commerce de Saint-Jovite a su tirer profit d'un programme gouvernemental pour financer un projet de réaménagement de la rue Ouimet (ancienne 117 à Saint-Jovite). L'avis mentionne que les intervenants locaux sont unanimes quant à l'impact positif du projet de réaménagement de la rue Ouimet tant au plan commercial que sur la qualité de vie des résidents.

Des études françaises et américaines ont été réalisées sur le sujet. L'étude française C.E.T.E. Méditerranée, *Déviations d'agglomérations, Un bilan de 20 cas*, Mai 1990, indique que, outre

les impacts bénéfiques pour l'usager de la route (gain de temps, réduction des accidents etc.) et les résidants des agglomérations concernées (niveaux sonores, qualité de vie etc.) les déviations seraient défavorables à certains types de commerce, notamment ceux ciblant la clientèle de passage.

L'étude américaine (Transportation Research Board (TRB). *Effects of highway bypasses on rural communities and small urban areas*. May 1996) confirme les conclusions de l'étude française ; les répercussions négatives relevées par les chercheurs américains concernent principalement l'activité commerciale visant la clientèle de transit (traffic serving businesses).

Afin d'évaluer l'importance de l'impact du projet de déviation sur l'activité économique locale, le MTQ a pris en compte une série de facteurs qui donnent la mesure de la capacité d'adaptation de la communauté. Les principaux sont :

- la part des commerces sensibles dans la structure commerciale locale ;
- le dynamisme affiché par la communauté commerciale locale, notamment à travers le maintien d'une Société d'initiative et de développement de l'activité commerciale (SIDAC L'Annonciation) ;
- le niveau de préparation de la communauté qui se traduit par l'existence d'un programme de revitalisation du centre-ville assurant la planification de l'activité commerciale locale et la prise en compte de nouvelles clientèles potentielles. Il est à noter qu'un projet d'entente a été préparé pour établir le partage des responsabilités et des coûts, le MTQ acceptant de participer financièrement à la réalisation du projet.

Pour l'ensemble de ces raisons, le MTQ considère que l'importance de l'impact est moyennement négative sur les activités économiques.

Mesures d'atténuation et suivi

Sur la base de l'analyse des expériences québécoises, françaises et américaines, le MTQ propose un certain nombre de mesures pouvant contribuer à l'atténuation des impacts négatifs du projet sur l'activité commerciale. Il s'agit principalement de :

- mettre en place une signalisation incitative, autre que la signalisation routière habituelle (panneaux verts et panneaux bleus) afin d'encourager les usagers de la route 117 à entrer au centre-ville, par exemple en faisant la promotion de services et d'entreprises commerciales ;
- réaliser, tel que prévu, la revitalisation du centre-ville envisagée par la Municipalité de L'Annonciation dans son plan particulier d'urbanisme (PPU) ;
- favoriser et participer à l'implication active des organismes locaux et régionaux et à la mise en œuvre par ceux-ci de mesures d'accompagnement destinées à assurer une transition harmonieuse suite à l'ouverture de la déviation. Ces mesures d'accompagnement pourraient

notamment inclure des mesures d'aide, de réorientation et de réorganisation pour les commerçants anticipant des difficultés.

Lors de l'audience publique, le MTQ a été amené à développer davantage la dernière mesure mentionnée. À cet effet un rapport complémentaire portant sur les aspects socio-économiques a été déposé sous forme d'un document de travail. Ce rapport propose l'application d'un protocole de suivi et d'une procédure d'accompagnement.

Le protocole de suivi du volet économique consiste à établir, avant le démarrage de la construction de la déviation, un état de référence de l'économie locale, des activités commerciales susceptibles d'être affectées et les effets de la déviation sur celles-ci. La procédure d'accompagnement, pour sa part, décrit diverses façons de faire pour privilégier l'établissement d'un processus fructueux. Divers acteurs potentiels sont identifiés et diverses mesures sont élaborées.

Nous estimons qu'à la condition que les mesures d'atténuation proposées soient effectivement appliquées et qu'à la condition que le MTQ applique les mesures des protocoles et la procédure de suivi et d'accompagnement précités, les impacts du projet de déviation sur les activités économiques devraient se limiter à un niveau acceptable et pourraient s'avérer globalement positifs à moyen terme.

2.4 Aménagement du territoire

La réalisation d'un nouveau projet routier et a fortiori d'un projet de contournement d'une agglomération existante entraîne des effets sur la planification de l'aménagement du territoire susceptibles d'être négatifs ou positifs pour la communauté. La localisation du projet par rapport à l'agglomération, le zonage du secteur où il se situe, les accès avec le centre et les servitudes d'accès ou de nonaccès le long de la nouvelle voie constituent autant de facteurs d'influence.

Le projet du MTQ étant planifié depuis longtemps, il est inclus dans le second projet d'aménagement révisé (PSAR-2) de la MRC Antoine-Labelle. Les affectations du territoire retenues par la MRC tiennent compte de l'éventuelle réalisation du projet de déviation de la 117 et identifient en bordure de la future route des fonctions périurbaines et rurales peu ou pas conflictuelles. À l'échelle plus locale, les plans d'urbanisme des municipalités de L'Annonciation et Marchand ont été rédigés en conformité avec le schéma d'aménagement initial de la MRC d'Antoine-Labelle qui date de 1998. Les deux plans d'urbanismes devront être revus et modifiés suite à l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé de la MRC. Cet exercice se fera vraisemblablement dans le cadre global de la nouvelle ville de Rivière Rouge qui regroupe notamment les deux municipalités. Toutefois, dans les plans d'urbanismes actuels, le tracé de la route de déviation indiqué et les affectations de zonage identifiés par les municipalités ne comportent pas de véritables potentiels de conflit avec le tracé de la nouvelle route. Lors de l'audience publique des représentants des municipalités de L'Annonciation et de Marchand sont d'ailleurs venus témoigner de leur appui au projet. Les représentants de L'Annonciation estiment, notamment, que la déviation présente des avantages indéniables pour la municipalité au niveau de la qualité de vie et pour une majorité de ses entreprises commerciales. La présence

d'une route déviant la circulation de transit et la circulation lourde du centre-ville, facilitera par ailleurs la revitalisation du noyau villageois.

Tel que déjà mentionné, la déviation de la route 117 se fera sans accès sauf aux deux extrémités et au centre du tracé. L'acquisition d'une servitude de non-accès le long du tracé de la déviation permettra de limiter l'utilisation des abords de celle-ci à des fins de développement résidentiel, commercial, institutionnel ou récréatif. Bien que certains commerçants aient manifesté des réticences à cette approche, la majorité des intervenants en audience publique, ainsi que les représentants de la MRC d'Antoine-Labelle et de la Municipalité de L'Annonciation souscrivent à cette approche. Pour les planificateurs du territoire, le maintien d'un non-accès le long de la déviation permet de maintenir l'intégrité et le pouvoir attractif du noyau central, notamment au niveau des commerces en évitant la dispersion et un développement anarchique peu compatible avec le projet de revitalisation du centre-ville.

Il faut par ailleurs mentionner que le maintien d'un non-accès le long d'un tronçon routier, qui sera utilisé par le trafic de transit et le trafic lourd, présente des avantages certains en terme de sécurité routière. À titre d'exemple, on peut citer le cas de Saint-Jovite. Suite à la réalisation du contournement de cette municipalité, des accès ont été maintenus à l'époque le long de la déviation. Il s'en est suivi l'établissement de plusieurs commerces et restaurants qui entraînent aujourd'hui des arrêts et des départs fréquents et conséquemment un taux d'accidents routiers, parfois graves, anormalement élevé en raison des conflits de circulation.

Pour l'ensemble de ces considérations, nous estimons que la réalisation de la déviation tel que planifiée devrait avoir un impact positif sur l'aménagement du territoire des municipalités de L'Annonciation et Marchand si elle est effectivement accompagnée du programme de revitalisation du centre-ville prévu.

2.5 Qualité de vie des résidants

Le détournement d'une partie importante du trafic de transit et en particulier du trafic lourd qui traverse actuellement le centre-ville de L'Annonciation (près de 70 % du trafic devrait utiliser la déviation) aura un impact positif notable sur la qualité de vie des riverains. La qualité de vie est une notion globale qui, dans le cadre de ce projet, réfère à des composantes comme le climat sonore, le sentiment de sécurité (section 2.1), la qualité de l'air, l'accès aisé aux commerces etc.

Climat sonore

Afin d'évaluer l'impact du projet sur le climat sonore, le MTQ a d'abord procédé à une caractérisation de l'environnement sonore actuel de la zone du projet. Des relevés sonores ont permis de calibrer un modèle de simulation du climat sonore actuel et de simuler les modifications à l'ouverture du projet et quinze ans plus tard, en intégrant les augmentations de débit de la circulation.

Le résultat des simulations indique que le climat sonore actuel peut être qualifié de faiblement perturbé selon la classification du MTQ (entre 55 et 60 dB(A)) pour 86 résidences localisées sur le parcours à l'étude de la 117 existante. Un total de 98 résidences sont localisées dans une zone

moyennement perturbée (niveaux supérieurs à 60 dB(A) mais inférieurs à 65 dB(A)) et 72 résidences sont localisées dans une zone fortement perturbée (L_{eq} (24 h) égal ou supérieur à 65 dB(A)).

À l'ouverture de la déviation, la diminution du débit de la circulation se traduira par une baisse du niveau de bruit L_{eq} (24 h) de près de 7 dB(A) pour la majorité des résidents localisés à proximité de l'infrastructure actuelle. Il est à noter que cet impact positif sera moindre pour les résidents localisés entre la rue du Pont et l'accès sud de la déviation compte tenu que la modification à l'accès central implique qu'il ne pourra servir au trafic lourd et qu'en conséquence, la part de ce dernier en provenance et en direction de La Macaza devra continuer à emprunter cette portion de la rue principale. Cependant, le transfert de la plus grande partie du trafic de transit, y compris du trafic lourd, sur la déviation implique que l'impact demeure positif même pour cette section de la route actuelle.

Par ailleurs, à l'ouverture du projet, la nouvelle route deviendra la principale source d'impact sonore dans le milieu et le niveau de bruit sera augmenté pour quelques résidences situés sur les montées Bellevue et Paquette, de même que pour le secteur situé à l'arrière de l'hôpital.

La méthodologie utilisée par le MTQ pour évaluer le climat sonore actuel et futur nous apparaît acceptable compte tenu, notamment, des relevés sonores effectués sur une période de 24 heures à l'entrée nord et sud.

Nous recommandons la mise en place d'un programme de surveillance du climat sonore un an, cinq ans et dix ans pour le secteur des résidences isolées situées sur les montées Paquette et Bellevue et le secteur situé à l'arrière de l'hôpital. Le cas échéant, le ministère des Transports devra mettre en place des mesures d'atténuation visant à respecter un niveau sonore de 55 dB(A), L_{eq} (24 h) dans les secteurs résidentiels et institutionnels visés.

Autres impacts sur la qualité de vie

Pour l'ensemble des autres aspects de la qualité de vie liés au projet, l'impact est positif bien que difficilement quantifiable. Plusieurs citoyens sont venus en témoigner lors de l'audience publique. La circulation dense dans le noyau villageois entraîne notamment une détérioration de la qualité de l'air et l'émission de poussières, en particulier durant les périodes de congestion de l'été. La déviation permettra une circulation plus aisée et sécuritaire des piétons et des cyclistes et contribuera à rendre le centre de la municipalité plus convivial.

2.6 Biodiversité du territoire

Le tracé se situe en milieu boisé et sur le flanc de collines s'abaissant vers la rivière Rouge sur la majorité de son parcours. Un ruisseau, exutoire du lac Paquet situé plus à l'ouest est traversé à la hauteur de l'accès central et se situe dans l'axe d'une bretelle de sortie de cet accès sur plusieurs centaines de mètres.

Impacts sur la faune

Le milieu naturel peu perturbé présente des habitats de qualité pour la faune terrestre, la faune avienne et, dans une moindre mesure, pour la faune aquatique.

Selon la Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ), il n'y a aucune mention d'espèce amphibienne ou reptilienne ni d'espèce de mammifère terrestre menacée ou vulnérable dans la zone d'étude. Cependant certains petits mammifères appartenant à cette catégorie ont un potentiel de présence, soit la musaraigne fuligineuse, la musaraigne pygmée, le campagnol-lemming de Cooper ainsi que trois espèces de chauve-souris. Les rongeurs requièrent des habitats spécifiques qui sont peu présents le long du tracé retenu alors que l'habitat des chauves-souris est omniprésent dans la zone d'étude, ce qui implique qu'elles peuvent se déplacer en fonction des perturbations subies par le milieu. L'impact devrait en conséquence être limité pour ces espèces.

Le cerf de Virginie est omniprésent dans la zone d'étude. Dans son étude d'impact, le MTQ cite un inventaire aérien, réalisé en 1994, qui avait permis de localiser un petit ravage au nord-ouest de la montée Paquette qui serait touché en partie par le déboisement de l'emprise. Le représentant de la FAPAQ a toutefois précisé lors de l'audience publique que ce « ravage » était plutôt considéré comme une pochette et ne possédait pas de statut permanent. Par ailleurs, un autre inventaire réalisé en 1999 n'a révélé aucun signe de présence du cerf dans le corridor d'étude, ce qui ne signifie toutefois pas que le cerf est absent de ce secteur en hiver. Afin de limiter l'effet de barrière de l'emprise et favoriser le déplacement des cerfs, le MTQ propose d'apporter une attention particulière à la conception finale de la route de façon à ce qu'elle soit à la même élévation que le terrain environnant dans certains secteurs plus susceptibles d'être empruntés par le cerf (corridors de déplacement constitués des peuplements forestiers que le cerf utilise lorsqu'il se déplace). Il est prévu que les pentes des talus soient douces et que les matériaux qui les composent soient d'un calibre restreint. L'application de ces mesures pourra faire l'objet d'un contrôle de la part du MENV.

Le milieu forestier ainsi que les zones de végétation riveraine de la zone d'étude constituent des habitats favorables pour de nombreuses espèces de la faune avienne. Les inventaires réalisés par le MTQ de même que la consultation de la banque de données de l'Atlas des oiseaux nicheurs permettent de confirmer la présence de 33 espèces d'oiseaux nicheurs dans la zone d'étude. Par ailleurs, la FAPAQ mentionne qu'aucune espèce avienne menacée ou vulnérable n'a été recensée dans le corridor à l'étude. Les oiseaux peuvent se déplacer et disposent d'habitats de recharge dans la zone d'étude. Cependant, pour l'avifaune nicheuse, la période la plus sensible est la nidification et l'activité potentiellement la plus néfaste liée au projet est le déboisement pendant cette période.

En conséquence, le MTQ devrait éviter de procéder au déboisement de l'emprise pendant la période de nidification de l'avifaune nicheuse, soit entre la mi-mai et la mi-juillet. Idéalement, le déboisement en hiver permettrait de plus de limiter l'érosion des sols.

En ce qui concerne les habitats aquatiques, l'impact potentiel le plus significatif du projet se situe au niveau du ruisseau qui traverse la montée Paquette près de l'accès central. Le ruisseau serait traversé de biais par la déviation proposée au sud de la montée Paquette. L'installation adéquate d'un ponceau bien dimensionné permettrait à cet endroit de limiter l'impact. Cependant, peu avant la traversée existante de la montée Paquette par le ruisseau, ce dernier serait situé directement dans l'axe de la voie d'accès est menant à la montée Marois, sur une distance de plusieurs centaines de mètres. Le ruisseau bifurque par la suite vers l'est en direction de la rivière Rouge.

Une visite des lieux nous a permis de constater que le secteur où la voie d'accès se superpose au cours d'eau est problématique compte tenu que le ruisseau se situe à cet endroit au fond d'une dépression et que ses rives constituent un habitat humide de qualité. Le ruisseau lui-même, en raison de son débit constitue un habitat du poisson. La construction de la voie d'accès, telle qu'illustrée sur la figure 2, laisse supposer qu'un important remblai serait nécessaire et que cette section du ruisseau devrait être artificialisée ou relocalisée.

Nous avons demandé au MTQ d'examiner la faisabilité technique de diverses solutions comme le déplacement de la chaussée prévue et la juxtaposition de la chaussée nord avec la future chaussée sud dans le but de limiter les empiètements dans le ruisseau en minimisant la largeur de l'emprise par l'élimination du terre-plein central. Dans une lettre en date du 20 mai 2003 le MTQ a analysé les différentes possibilités. Il appert que la chaussée direction sud ne peut être déplacée davantage vers l'ouest, compte tenu qu'il faut construire une bretelle de sortie sud entre cette chaussée et la montagne située plus à l'ouest. Par ailleurs, selon le MTQ, même si théoriquement la chaussée en direction nord peut être juxtaposée à la chaussée en direction sud, il n'y aurait pas d'avantage au niveau de la conservation du ruisseau et cela occasionnerait en plus des problèmes d'entretien hivernal tout en étant moins sécuritaire. Encore ici le relief accentué est un facteur limitant. De plus compte tenu qu'une seule chaussée doit être construite dans un premier temps, la planification de la juxtaposition des chaussées obligerait toutefois à construire des échangeurs doubles dès maintenant. La juxtaposition nécessiterait également beaucoup plus de déblais que le projet tel que prévu actuellement où les deux chaussées seraient construites en dénivelé (chaussée sud plus élevé que chaussée nord). Les échangeurs pourront être construits séparément, en fonction des besoins. Le MTQ s'engage par ailleurs à minimiser, lors de l'étude des plans détaillés, l'empiètement dans le ruisseau et de reconstituer une section de ruisseau présentant les mêmes caractéristiques techniques d'écoulement et de végétation des rives.

En conséquence, le plan de réaménagement du ruisseau devra être présenté lors du dépôt des plans et devis. Le réaménagement du ruisseau fera l'objet de contrôles du ministère de l'Environnement.

Impacts sur la flore

Les boisés recoupés par le tracé sont composés de sapinières, de bétulaies à bouleau blanc ou jaune et d'érablières. Les peuplements sont parfois purs, parfois mélangés. Ces peuplements sont abondants de part et d'autre du tracé retenu, ce qui contribue à relativiser les impacts du déboisement sur la ressource forestière soit environ 95 hectares. Selon la Direction de la

conservation et du patrimoine écologique du MENV, il n'y a aucune mention d'espèce floristique menacée ou vulnérable pour la zone d'étude.

2.7 Autres considérations

2.7.1 Expropriations

Étant donné que l'axe retenu pour la déviation chemine principalement en milieu forestier, le nombre de bâtiments devant faire l'objet d'expropriation est limité. Sommairement il s'établit à quelques résidences et quelques bâtiments commerciaux situés majoritairement à l'extrémité sud de la déviation et dans l'axe de l'infrastructure pour l'accès central. Il est à noter que la modification de l'accès central (voir section 1.3) permet d'éviter l'expropriation d'une résidence à caractère patrimonial. Pour les bâtiments qui se retrouvent dans les limites de l'emprise et pour ceux qui voient leurs accès compromis par cette dernière, le MTQ compte appliquer sa procédure habituelle. Il s'agit principalement de mesures de compensation ou de déplacement de bâtiments. Le MTQ prévoit rencontrer les propriétaires concernés et finaliser le choix des mesures à appliquer à l'étape des plans et devis.

Mis à part le nombre réduit de bâtiments devant être expropriés, le tracé de la déviation recoupe une soixantaine de lots ou de parties de lots. Il s'agit surtout de terrains boisés non-exploités. Cependant, le tracé recoupe également trois petites érablières exploitées artisanalement à l'extérieur de la zone agricole permanente. Afin d'atténuer les impacts du projet sur ces exploitations, le MTQ prévoit accorder aux propriétaires concernés un « droit d'accès limité pour fins d'utilité publique ». Les acériculteurs pourront ainsi continuer à accéder aux parties résiduelles de leurs exploitations situées à l'ouest de la route de déviation.

2.7.2 Alimentation en eau potable

La grande majorité des résidences de la zone d'étude sont desservies par l'aqueduc municipal dont la source est située du côté est de la rivière Rouge, donc dans un bassin versant distinct de celui de la future route 117. Cependant certaines résidences situées entre le noyau villageois et le tracé de la future déviation sont alimentées soit par des petits aqueducs privés ou par des puits individuels. Enfin il faut mentionner la présence de la source municipale à caractère patrimonial située sur la montée Paquette. Cette dernière est toutefois fermée à l'heure actuelle, le ministère de l'Environnement y ayant détecté une contamination.

Dans son étude, le MTQ a identifié les secteurs, situés en aval hydraulique du tracé de la future déviation, pour lesquels les puits existants seraient susceptible d'être contaminés, principalement par les chlorures en provenance des épandages de fondants sur la nouvelle route.

Le MTQ devra effectuer un programme de suivi de la qualité de l'eau des puits à risque de la zone d'étude sur une période de deux ans suivant l'ouverture de la déviation. Ce programme devra être détaillé au moment de la demande de certificat d'autorisation. Il devra préciser l'emplacement des puits à risque, indiquer leur caractérisation avant le début des travaux afin d'avoir un état de référence et préciser les périmètres à analyser et les informations à colliger sur les caractéristiques des

puits après l'ouverture de la déviation. Le programme devra également préciser les actions qui seront prises pour corriger la situation si des impacts négatifs sont révélés. Si la source patrimoniale de la montée Paquette est remise en opération, elle devra également faire partie du programme de suivi. Le MTQ s'est engagé à soumettre un tel programme dans le document de réponses aux questions et commentaires.

2.7.3 Nuisances et impacts temporaires

Les activités de construction de la nouvelle route sont susceptibles d'entraîner diverses répercussions tant sur les composantes biophysiques qu'humaines du milieu. Les effets sur le milieu biophysique et les mesures proposées sont traitées à la section 2.3.4 du présent rapport portant sur les aspects biophysiques.

Pour le reste, les principaux impacts appréhendés sont surtout liés au transport des matériaux vers les sites de travaux ou hors de ceux-ci, à l'utilisation de la machinerie et, éventuellement, au dynamitage qui engendrent diverses nuisances (bruit, poussière, vibrations etc.). Le MTQ prévoit mettre en place des mesures particulières portant sur les itinéraires empruntés pour le transport des matériaux, les chemins temporaires de construction et le maintien des accès privés qui feront l'objet d'ententes avec les autorités municipales. De plus, le MTQ s'engage à appliquer rigoureusement les mesures pertinentes du *Cahier des charges et devis généraux* (C.C.D.G.) qui comprennent entre autres l'utilisation d'abat-poussière, le respect d'horaires de travail prédéfinis et la mise en place de signalisation adéquate. Ces mesures feront l'objet d'une surveillance environnementale du MTQ lors de leur application et pourront faire l'objet d'un contrôle du ministère de l'Environnement.

Pendant la période de construction, compte tenu que certains travaux se feront à proximité de secteurs résidentiels, le MTQ devra mettre en place un programme de surveillance du climat sonore pour limiter les impacts sonores du chantier.

2.7.4 Zones potentiellement contaminées

Dans l'étude d'impact, le MTQ a répertorié six sources ou zones potentielles de contamination des sols et certaines de ces zones pourraient être interceptées par le tracé retenu de la déviation. Questionné sur le cheminement prévu pour caractériser ces sites, le MTQ a répondu, dans son document complémentaire, qu'une caractérisation complète des sols et des eaux souterraines sera réalisée dans les secteurs pouvant être affectés par les travaux. Cette vérification sera effectuée avant l'acquisition des terrains nécessaires au projet. Par la suite, le MTQ s'engage à ce que des dispositions soient prévues au niveau des plans et devis afin que les sols contaminés soient éliminés, décontaminés ou réutilisés selon la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* du MENV.

Compte tenu de ces engagements, l'impact potentiel devrait se limiter à un niveau acceptable.

CONCLUSION

L'analyse environnementale du projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation a été effectuée à partir de l'étude d'impact déposée par le MTQ le 18 mai 2001 et du document complémentaire déposé le 21 février 2002 qui comprend les réponses aux questions et commentaires reçus suite à une consultation intra et interministérielle ainsi qu'une modification au projet. Les opinions exprimés par les participants à l'audience publique ont également été pris en considération.

Le principal enjeu du projet est lié aux motifs de sa justification. La déviation de la route 117 permettra de séparer le trafic de transit du trafic local, ce qui entraînera des gains en terme de fluidité de la circulation, de sécurité pour les usagers et une amélioration de la qualité de vie des riverains de l'actuelle 117 dans le noyau urbanisé de l'ancienne Municipalité de L'Annonciation. La municipalité compte sur sa réalisation pour mettre en œuvre un vaste projet de revitalisation du noyau villageois.

Le principal impact potentiel du projet concerne la possibilité de pertes de revenus pour les commerces du village qui dépendent davantage de la clientèle de transit. Le MTQ propose à cet effet un programme de suivi et d'accompagnement pour atténuer les impacts potentiels. Le projet entraîne également certains impacts sur le milieu naturel qui peuvent toutefois être limités à des niveaux acceptables compte tenu des mesures proposées par l'initiateur et des recommandations de la présente analyse.

Considérant qu'il est justifié, qu'il correspond aux volontés d'aménagement et développement de la MRC et de la municipalité et qu'il est acceptable sur le plan environnemental, nous recommandons l'autorisation du projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation selon les conditions prévues dans le présent rapport.

Original signé par :

Denis Talbot
Chargé de projet

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, décembre 2000, 22 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORT. *Déviations de la route 117 à L'Annonciation – Étude d'impact sur l'environnement*, novembre 2000, 108 pages, 7 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Déviations de la route 117 à L'Annonciation - Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement*, avril 2001, 17 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Déviations de la route 117 à L'Annonciation - Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, février 2002, 14 pages, une annexe.

Cadre législatif et réglementaire québécois en relatif à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :

- Loi sur la qualité de l'environnement, LRQ, c. Q-2 (chapitre I).
- Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, RRQ, 1981, c. Q-2, r. 9.
- Règles de procédures relatives au déroulement des audiences publiques, RRQ, 1981, c. Q-2, r. 19.
- Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, D. 1529-93 (1993) 125 G.O. II, 7766 [c. Q-2, r. 1.001].

ANNEXES

ANNEXE 1 : Principales constatations du rapport d'enquête et d'audience du bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Le contexte et la raison d'être du projet

- *À la lumière de l'analyse de la problématique actuelle du transport routier à L'Annonciation, la commission est d'avis que des travaux importants d'amélioration sont nécessaires.*
- *La commission est d'avis que la séparation du trafic de transit du trafic local améliorerait efficacement la fluidité de la circulation dans le noyau urbain de L'Annonciation en réduisant l'ampleur, la fréquence et la durée des épisodes de congestion.*
- *La commission estime que le projet de déviation du MTQ permettrait de résoudre les problèmes de fluidité de la circulation et améliorerait la sécurité des usagers de la route 117 à L'Annonciation.*

La gestion des corridors routiers et des accès

La commission constate que l'accès central au noyau urbanisé demeure un concept inachevé. Dans la perspective où la source de la montée Marois ne pourrait plus servir à l'approvisionnement en eau potable, et sous réserve d'un réexamen comparatif des impacts de chacun des deux tracés envisagés, la commission estime que le tracé de l'accès central proposé par le MTQ serait plus efficace que celui de la municipalité pour régler les problèmes découlant de la circulation lourde dans le noyau urbanisé de L'Annonciation.

La commission considère que, comme pour l'échangeur central, l'aménagement de la voie collectrice vers le noyau urbanisé de L'Annonciation devrait faire partie intégrante du projet et, par conséquent, être encadré par l'éventuel décret d'autorisation.

La commission est d'avis (en accord avec le MTQ, la municipalité et la MRC concernées) que, pour des raisons de sécurité routière, les servitudes de nonaccès le long de la déviation de la route 117 doivent être conservées par le MTQ. D'autres solutions telles que le développement le long de l'accès central ou d'une voie de desserte à l'est de la déviation seraient alors préférables puisque plus sécuritaires et davantage conformes aux orientations municipales et à celles du MTQ.

En considérant que la construction d'une voie de desserte à l'ouest de la déviation créerait une opportunité pour un étalement urbain non désiré par la municipalité, la commission estime que l'acquisition de servitudes de passage par l'initiateur pour pallier l'enclavement des terrains à cet endroit est plus appropriée. Elle est d'avis que le MTQ, en plus d'acquiescer les servitudes, devrait assumer le financement de l'aménagement des chemins afin que l'accès carrossable aux lots enclavés soit assuré.

Les impacts du projet sur l'économie locale, l'ambiance sonore et le milieu biophysique

À l'instar de la majorité des participants à l'audience publique, la commission considère que la déviation serait défavorable à certains types de commerces, notamment ceux ciblant la clientèle de passage ou ceux dont la clientèle de transit atteint une proportion non négligeable. Il est cependant difficile de cerner de manière précise la nature et l'envergure des effets sur le secteur commercial qu'engendreraient un éventuel contournement routier.

La commission est d'avis que la route 117, en tant que route nationale, nuit aux usages résidentiels et commerciaux de la rue principale et que l'amélioration de la circulation routière pourrait créer des opportunités de développement dans le noyau urbanisé de L'Annonciation.

La commission constate que le projet de déviation répond aux intentions de la Municipalité de L'Annonciation de faciliter la circulation locale, de sécuriser les déplacements des usagers et d'améliorer la qualité de vie de ses citoyens afin d'accroître l'attrait de la rue Principale et de favoriser notamment l'activité commerciale.

Pour la commission, le projet de déviation constitue un moyen pour encourager l'application de mesures de revitalisation du noyau urbanisé de L'Annonciation et faire de la rue Principale une artère fonctionnelle et organisée.

De concert avec le Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle, et tout en respectant sa politique de gestion des corridors routiers, le MTQ devrait collaborer à la recherche d'un nouvel emplacement pour le bureau d'information touristique de L'Annonciation et faire en sorte qu'il puisse bénéficier d'un accès adéquat pour jouer pleinement son rôle.

Pour pallier la perte de visibilité du noyau urbanisé engendrée par la déviation proposée, la commission est d'avis qu'une signalisation routière appropriée et un affichage adéquat apparaissent essentiels pour favoriser l'attrait des commerces.

La commission considère que le MTQ, avec son protocole de suivi économique, propose un outil intéressant pour évaluer les répercussions économiques de son projet et l'efficacité des mesures d'atténuation. Le protocole de suivi apparaît d'autant plus approprié que le MTQ ne dispose pas d'étude québécoise à cet égard et que cette évaluation pourrait servir de référence aux futurs projets de contournement.

Comme l'augmentation prévisible pouvant aller jusqu'à 9 dB(A) doublerait le niveau de perception sonore pour certains résidents de la montée Marois et de la montée Paquette et que le niveau sonore se trouverait alors à la limite de la norme de 55 dB(A), la commission considère qu'un suivi particulier et à long terme devrait être effectué.

...pour le présent projet, la commission considère que les inventaires fauniques devraient être réalisés avant son autorisation par le gouvernement.

La commission considère qu'il est préférable d'éviter toute perte d'habitat de qualité ou ayant un potentiel particulier plutôt que de la compenser par l'aménagement d'un nouveau milieu de même type. Cependant, un déplacement éventuel du tracé ne devrait pas augmenter les impacts sur d'autres composantes valorisées du milieu, tel le milieu bâti.

Comme une partie importante de l'affluent se déversant dans le ruisseau Paquet est située dans l'axe de la déviation projetée, la commission estime que des mesures particulières de protection et de restauration devraient être prises afin de limiter les impacts sur cet écosystème et, conséquemment, sur le ruisseau Paquet.

La commission considère que les déplacements des cerfs de Virginie ne doivent pas être entravés par la présence de la route projetée. Toutefois, les activités de nourrissage ayant lieu dans le secteur du projet, particulièrement à l'est de l'éventuelle déviation, pourraient être à l'origine d'un risque accru d'accident routier avec un cerf. Ainsi, la commission estime que des mesures devraient être prises à cet effet, telles que la sensibilisation des gens du secteur, par la FAPAQ, aux risques que cette activité pourrait entraîner avec la réalisation du projet.

ANNEXE 2 : Liste des organismes gouvernementaux et des unités sectorielles du ministère de l'Environnement consultés

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet a été faite en consultation avec les unités administratives suivantes du MENV :

- la Direction régionale des Laurentides ;
- la Direction des politiques du secteur municipal ;
- la Direction du patrimoine écologique et du développement durable ;

et les ministères et organismes suivants :

- la Société de la Faune et des Parcs du Québec ;
- Tourisme Québec ;
- le ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- le ministère de la Culture et des Communications ;
- le ministère des Régions ;
- le ministère de l'Industrie et du Commerce ;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ;
- le ministère de la Sécurité publique.

ANNEXE 3 : Chronologie des étapes importantes du projet

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

<i>Date</i>	<i>Événement</i>
1983-02-02	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
1983-06-02	Délivrance de la directive
2001-06-18	Réception de l'étude d'impact
2001-06-29 au 2001-08-30	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2001-08-30	Transmission des questions et commentaires à l'initiateur de projet
2002-02-21	Réception des réponses de l'initiateur aux questions et commentaires
2002-03-06	Transmission de l'avis de recevabilité et du mandat d'information publique au BAPE
2002-03-19	Début de la période d'information et de consultation publiques
2002-05-03	Fin de la période d'information et de consultation publiques
2002-10-07 au 2003-02-07	Mandat d'audience publique
2003-02-07	Dépôt du rapport du BAPE au ministre