

Evaluations environnementales



ENVIRONNEMENT
ET FAUNE
QUÉBEC

Avis de projet

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Depuis l'entrée en vigueur, le 18 juin 1993, de la Loi sur l'établissement et l'agrandissement de certains lieux d'élimination de déchets (chap. 44), tout projet d'établissement ou d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire ou de dépôt de matériaux secs, au sens du Règlement sur les déchets solides, est aussi assujéti à la procédure prévue à la section IV.1 de la Loi sur la qualité sur l'environnement.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre de l'Environnement et de la Faune de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire avis de projet sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en quinze copies. Comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'une des deux unités administratives responsables de l'évaluation environnementale :

Ministère de l'Environnement et de la Faune
*Direction des projets industriels et
en milieu hydrique*
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3933
Télécopieur : (418) 644-8222

Ministère de l'Environnement et de la Faune
Direction des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 81
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3900
Télécopieur : (418) 644-8222

Février 1997

À l'usage du ministère de l'Environnement et de la Faune	Date de réception _____
	Numéro de dossier _____

1. Promoteur Ministère des Transports

Adresse 85, de Martigny Ouest, bureau 3.18

Saint-Jérôme (Québec)

J7Y 3R8

Téléphone (450) 569-3057

Télécopieur (450) 569-3072

Responsable du projet Jean-Pierre Barabé, ing., chef du SIP

Chargé de projet : Guy D'Astous, a.r.p.s.e.

2. Consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu) Tecsult env. inc.

Adresse 4700, boul. Wilfrid-Hamel

Québec (Québec)

G1P 2J9

Téléphone (418) 871-2452

Télécopieur (418) 871-5868

Adresse électronique _____

Responsable du projet Michel-L. Caron, biologiste

3. Titre du projet

Route 131, contournement de Saint-Félix-de-Valois

Projet n° 20-6571-9828

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

La route 131, au nord de Joliette, constitue l'axe majeur de pénétration du territoire nord de Lanaudière et plus particulièrement pour la MRC de Matawinie. Elle donne accès à un vaste bassin de ressources forestières et récréotouristiques. La municipalité de Saint-Félix-de-Valois constitue la porte d'entrée de ce territoire.

Une étude de circulation réalisée par le MTQ en 1981 débutait une série de démarches dans le but d'identifier le meilleur scénario d'intervention sur cette portion de la route 131.

Le scénario d'origine visait à relocaliser, dans un nouveau corridor, la route 131, de Joliette au nord de Saint-Félix-de-Valois. Un avis de projet de l'ensemble du réaménagement vous a été transmis le 9 septembre 1994 et des directives nous ont été envoyées le 21 février 1995. Cette approche a été par la suite abandonnée et modifiée dans sa portion sud. Ainsi, c'est le réaménagement de la route 131 actuelle qui a été retenu, de Joliette à Saint-Félix-de-Valois. Toutefois, la route de contournement de Saint-Félix, par le corridor ouest, était maintenue en raison de la problématique particulière du réseau dans cette municipalité.

Un avis de projet pour la portion sud vous a été transmis le 14 avril 1999 et l'actuel avis de projet concerne la route de contournement de Saint-Félix-de-Valois prévu à l'origine.

La route de contournement de Saint-Félix-de-Valois est nécessaire en raison des problèmes graves de sécurité dans l'agglomération et des problèmes de congestion récurrente en période de pointes de fins de semaine.

De plus, la route de contournement se justifie en raison de :

- ✓ la volonté régionale d'augmenter l'efficacité de la route 131;
- ✓ la traversée de l'agglomération qui constitue un imitant majeur sur l'itinéraire de la route 131 (intersection en T, zone de 50 km/h);
- ✓ projet positif de soutien aux développements économique et touristique du nord de Lanaudière;
- ✓ la construction de la route de contournement est économiquement rentable, compte tenu des gains anticipés au niveau des coûts liés aux accidents (sécurité) et des temps de parcours (temps, carburant, etc.).

5. Localisation du projet

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalité touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

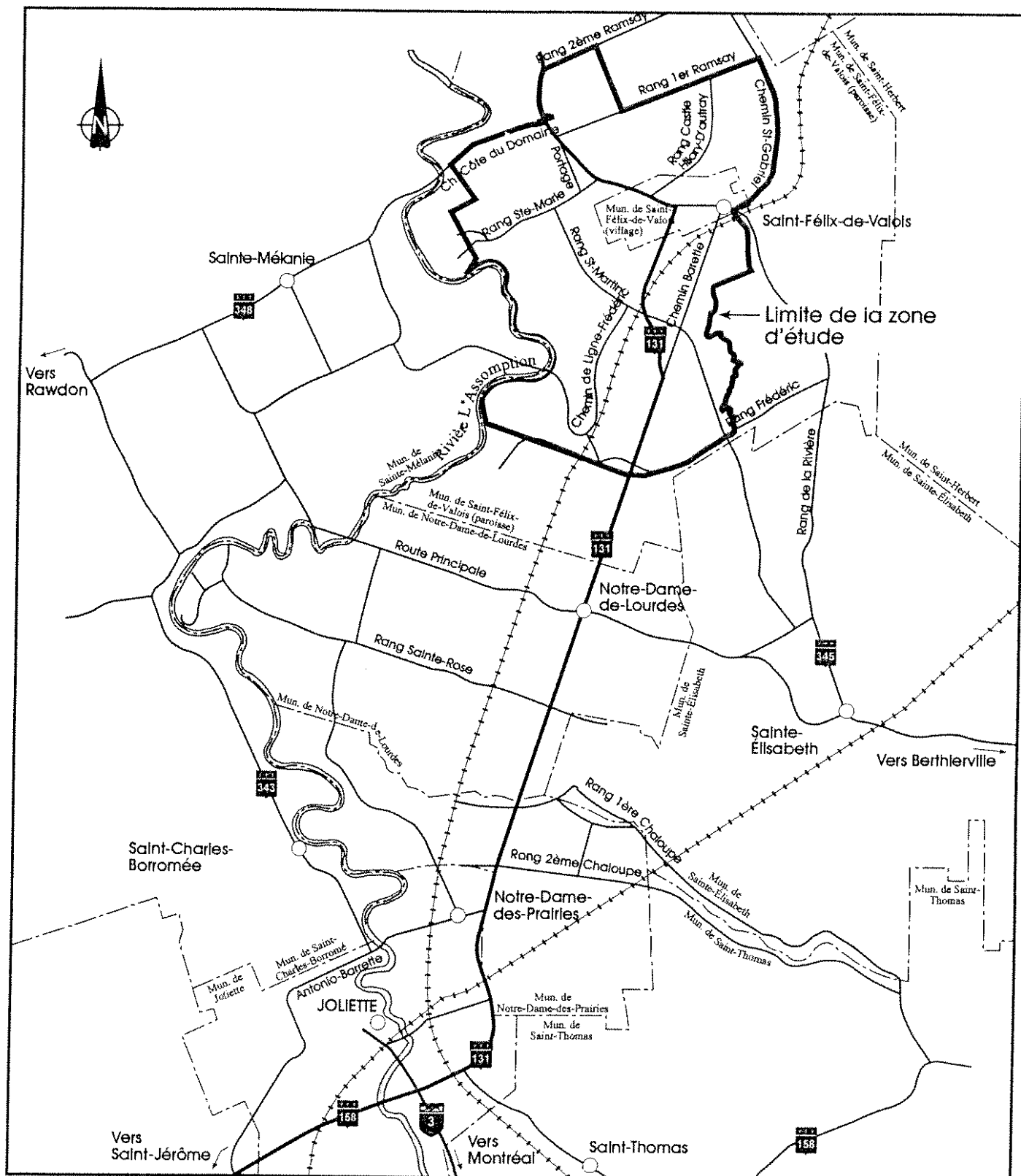
Voir figure 1 en annexe



6. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

La totalité des lots qui seront touchés par le projet sont de propriété privée.

Figure 1 : Situation locale de la zone d'étude



 <p>Gouvernement du Québec Ministère des Transports Direction de Laurentides-Lanaudière</p>	<p>Étude d'impact sur l'environnement ROUTE 131</p>	<p>Échelle : 1: 950 000 approx.</p>
 <p>TECSULT environnement</p>	<p>PROJET DE CONTOURNEMENT DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS</p>	<p>Date : Septembre 1999</p>

7. Description du projet et de ses variantes

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

La route de contournement par le comidor ouest du village de Saint-Félix-de-Valois aurait une longueur d'environ 6 km. L'ensemble du nouveau corridor posséderait deux voies, dont une pour chaque direction. Les caractéristiques de profil en travers préconisées pour cette nouvelle route comprendraient une emprise de 35 mètres, un pavage de 7,0 mètres de large (3,5 mètres pour chaque voie) et des accotements de 2,5 mètres de largeur.

Deux variantes seront étudiées dans le comidor ouest, soit une variante dans la partie ouest du corridor et une variante plus à l'est.

Variante ouest

Sa longueur totale serait de 5,7 km. Elle débiterait à partir de la route 131 et s'étendrait jusqu'au rang Saint-Martin en empruntant un tracé localisé à l'ouest du parc industriel actuel. Elle impliquerait un passage étagé au-dessus de la voie ferrée et du chemin de Ligne-Frédéric. Le chemin de Ligne-Frédéric ne serait pas raccordé à la nouvelle route 131. Elle comporterait aussi les accès souhaitables à la zone à vocation industrielle qui se trouverait scindée en deux par la route. Elle longerait ensuite la limite du développement résidentiel du Jardin des Beaux-Arts et se prolongerait jusqu'au rang Sainte-Marie. Le rang Sainte-Marie serait raccordé à la nouvelle route 131. Au nord de ce rang, cette variante impliquerait le morcellement de quelques lots utilisés à des fins agricoles avant de rejoindre l'actuelle route 131. L'ancienne route 131 serait aménagée en cul-de-sac à chaque extrémité. La nouvelle route sera dotée de non-accès. Les seuls accès seraient pour le parc industriel au sud et pour le rang Sainte-Marie au nord. En première phase, ces deux carrefours seront à niveau mais les emprises sont prévues afin de pouvoir étager ces deux intersections au moyen d'échangeurs de type losange.

Variante est

Sa longueur totale serait de 5,1 km. Elle débiterait aussi à partir de la route 131, mais un peu plus au nord que l'autre variante. Elle s'étendrait jusqu'au rang Saint-Martin en empruntant un tracé localisé plutôt à l'est du parc industriel actuel, ce qui nécessiterait un réaménagement de l'accès au parc industriel. Le nouvel accès serait étagé et les bretelles de sortie et d'entrée raccorderaient également le chemin de Ligne-Frédéric. La variante est comporterait aussi un passage étagé de la voie ferrée et du chemin de Ligne-Frédéric. Elle longerait ensuite la limite du développement résidentiel du Jardin des Beaux-Arts et se prolongerait jusqu'à l'intersection du rang Sainte-Marie et du rang du Portage. Cette variante emprunterait finalement le rang du Portage pour rejoindre l'actuelle route 131. L'ancienne route 131 serait aménagée en cul-de-sac à chaque extrémité.

Cette variante nécessiterait aussi le réaménagement du chemin Barrette sur plus de 900 mètres. La route 131 serait dotée de non-accès. Les seuls accès seraient pour le rang Sainte-Marie au nord et pour le chemin de Ligne-Frédéric au sud. Ce dernier carrefour serait construit dès la première phase. Il s'agirait d'un échangeur de type losange divisé avec voies de service à sens unique.

Cette variante respecterait mieux la limite entre les zones industrielles et commerciales établies dans ce secteur de Saint-Félix-de-Valois. Elle impliquerait par contre un réaménagement complet du

rang du Portage. Ce réaménagement occasionnerait des expropriations ou l'établissement de nouveaux accès vers l'actuelle route 131 ou le rang Sainte-Marie.

Quelle que soit la variante retenue, le rang Saint-Martin serait réaménagé, du côté ouest de la route de contournement, de manière à rejoindre le chemin de Ligne-Frédéric. De l'autre côté, il se terminerait en cul-de-sac. De plus, un passage étagé serait éventuellement aménagé sur le rang Sainte-Marie dans une phase ultérieure d'aménagement. Au début, l'accès à la nouvelle route de contournement serait assuré par une intersection à niveau. La figure 2 en annexe montre le profil type de la route de contournement et la figure 3, le tracé approximatif des deux variantes.

ROUTE 131

PROJET DE CONTOURNEMENT DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

FIGURE 2 : Profil en travers type du contournement proposé

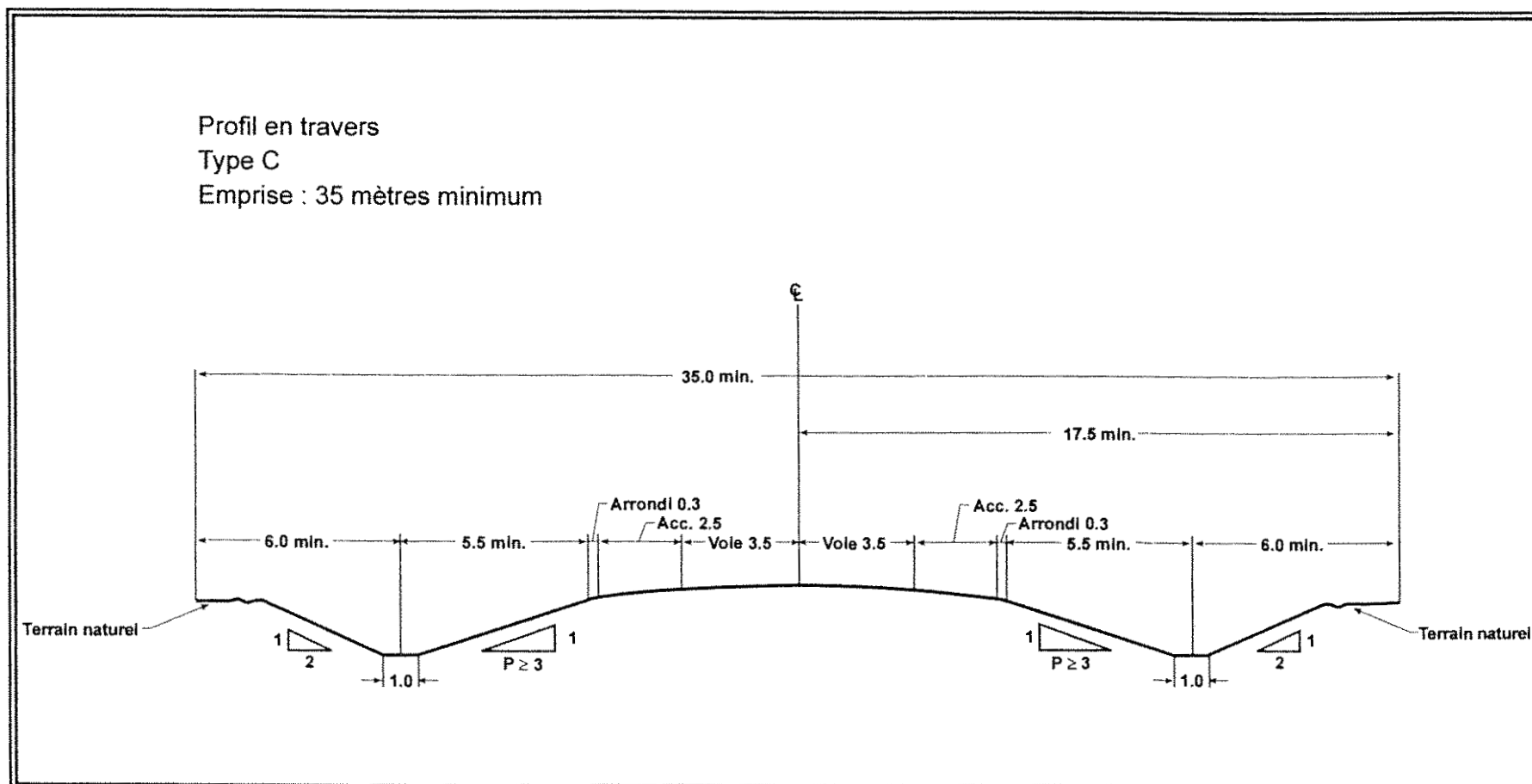
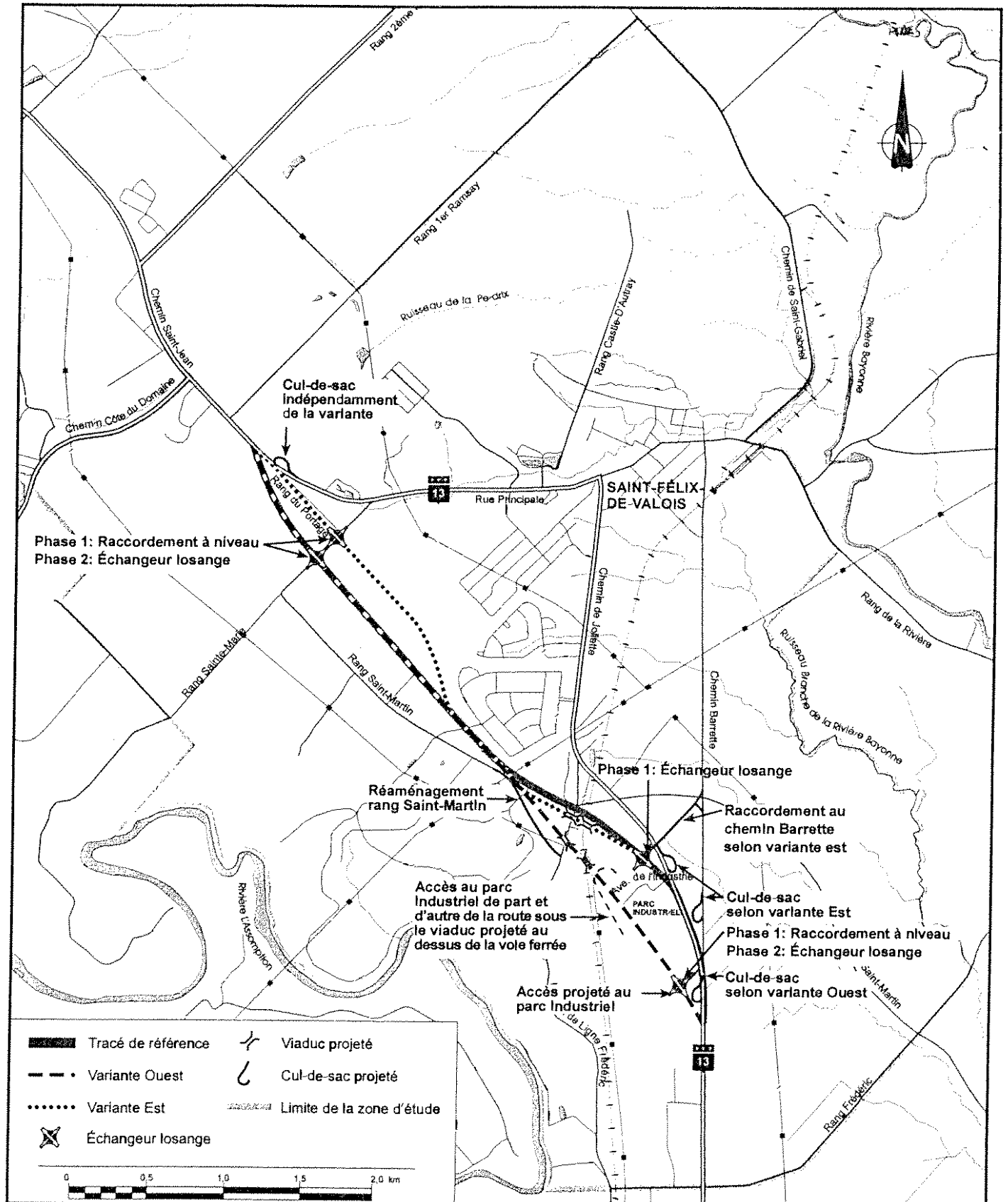


FIGURE 3 : Localisation des variantes de contournement



8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).

La zone d'étude correspond à un relief de transition entre les derniers reliefs montueux des Laurentides observés au nord et les Basses-Terres du Saint-Laurent au sud. La zone est comprise dans l'unité physiographique du plateau inférieur de Lanaudière organisé en terrasses sablonneuses qui descendent depuis les contreforts laurentiens vers les terrasses argileuses de la rivière Bayonne.

L'on retrouve, à l'ouest de la zone d'étude, le bassin de la rivière L'Assomption et à l'est, celui de la rivière Bayonne.

L'agriculture et l'urbanisation dominant dans le secteur à l'étude. Les espaces boisés ou naturels sont marginaux dans la zone d'étude. La zone blanche de la ville de Saint-Félix-de-Valois rassemble de grandes superficies vouées aux développements résidentiel et commercial. Un parc industriel de dimensions respectables est localisé dans le secteur sud de la municipalité.

L'agriculture qui est pratiquée dans le secteur est fortement axée sur la production de volailles. Cette activité est très marquée au sud et au nord de la zone urbaine.

La structure économique de Saint-Félix-de-Valois est assez bien diversifiée. Toutefois, 70 % des emplois sont du secteur tertiaire dans cette localité qui joue le rôle de sous-centre régional. Le pôle principal étant Joliette, à environ 10 km plus au sud, on y retrouve de nombreux commerces et services dont une certaine proportion tire profit du trafic de transit traversant la municipalité.

D'importantes infrastructures d'approvisionnement en eau potable de la municipalité sont localisées dans le secteur ouest de la zone.

9. Principaux impacts appréhendés

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieu naturel et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Les principaux impacts appréhendés par le projet concernent le milieu bâti à proximité du réseau existant, les zones de développements résidentiel, commercial et industriel, ainsi que les activités agricoles au nord de la zone d'étude.

L'impact de l'exploitation de la future route sur les sources d'approvisionnements en eau de la municipalité doit faire l'objet d'une attention particulière.

La réaffectation de la circulation sur la nouvelle route pourra également occasionner des impacts sur le milieu sonore et affecter les activités économiques de certaines entreprises commerciales (station de service, casse-croute, etc.).

10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

L'étude d'impact du projet de la route de contournement de Saint-Félix-de-Valois est pratiquement complétée puisqu'elle a débuté en 1995.

Un avis de projet transmis à votre Ministère en 1995 précisait nos intentions concernant Saint-Félix-de-Valois, mais concernait un tronçon global de Joliette à Saint-Félix-de-Valois. Ce projet global a été subdivisé en deux projets, soit celui de la route de contournement et celui concernant Notre-Dame-des-Prairies à Saint-Félix-de-Valois, dont l'avis de projet vous a été transmis le 14 avril 1999.

L'étude d'impact préliminaire vous sera donc transmise au cours de l'été pour commentaires. Nous anticipons le dépôt officiel au ministre de l'Environnement à l'automne 2000 et un décret en mai 2001. Nous espérons débiter les travaux à l'été 2003.

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Un projet connexe est prévu au sud de Saint-Félix-de-Valois, comme décrit dans l'avis de projet transmis le 14 avril 1999, pour le tronçon Notre-Dame-des-Prairies / Saint-Félix-de-Valois (sud).

12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact. Le cas échéant, inclure le plan de communication envisagé.

Le projet a déjà fait l'objet de consultation à plusieurs reprises dans le milieu. Nous résumons dans ce qui suit les organismes consultés.

1997 Rencontre et consultation avec les municipalités et les MRC sur l'étude d'opportunité globale Joliette / Saint-Félix-de-Valois.

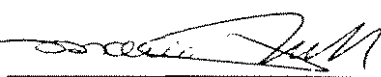
1999-2000 Plusieurs rencontres entre la municipalité, la Chambre de commerce, le Regroupement de citoyens et la MRC de Matawini.

13. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

Comme nous l'avons expliqué précédemment, nous vous transmettrons sous peu l'étude d'impact préliminaire préparée en fonction de l'ancienne directive (1995). Nous sommes actuellement en discussion avec nos partenaires régionaux (municipalité, etc.) dans le but de compléter le projet et préciser les mesures d'atténuations et de compensations. Nous anticipons donc des changements possibles au projet qui est décrit dans le présent avis de projet.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le  2020-06-29
par _____