

PR3

Déviation de la route 117 sur le territoire
de la Municipalité de L'Annonciation
L'Annonciation 6211-06-048

Ministère des Transports

Déviation de la route 117 à L'Annonciation
Étude d'impact sur l'environnement

Version finale

ROCHE

Ministère des Transports

Déviation de la route 117 à L'Annonciation
Étude d'impact sur l'environnement

Version finale

NOVEMBRE 2000



N/Réf.: 18703-000

Roche Itée,
Groupe-conseil
3075, ch. des Quatre-Bourgeois
Sainte-Foy (Québec)
G1W 4Y4
Téléphone :
(418) 654-9600
Télécopieur :
(418) 654-9699

ÉQUIPE DE TRAVAIL

ROCHE LTÉE, GROUPE-CONSEIL

Daniel Plourde	géographe-aménagiste, chargé de projet
Jacqueline Roy	biologiste, coordonnatrice - aspects biophysiques
Daniel Gamache	géomorphologue
J.-François Tremblay	économiste et urbaniste
Claire Filteau	architecte paysagiste
Mylène D'Aoust	agronome
Nancy Casault	technicienne CAO/DAO
Michel Brousseau	technicien CAO/DAO

En collaboration avec :

Claude Bergeron	historien de l'art Bergeron Gagnon (conseillers en patrimoine)
Jacques Boilard	ingénieur Yockell, Boilard et associés

MINISTÈRE DES TRANSPORTS - Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière

Guy D'Astous	a.r.p.s.e., chargé de projet, Service des inventaires et du plan
Jean-Pierre Barabé	ing., chef du Service des inventaires et du plan
Jean-Luc Pellerin	a.r.p.s.e., Service des inventaires et du plan
Luc Parent	a.r.p.s.e., Service de liaison des particuliers et des usagers
Robert Sergerie	ing., Service des inventaires et du plan
Gervais Pigeon	ing., Service des projets
Denis Trudel	éval. agréé, Service des projets

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	ii
INTRODUCTION	1
Préambule	1
Contenu de l'étude	1
PARTIE I	
1.0 MISE EN CONTEXTE DU PROJET	3
1.1 Historique du projet	3
1.2 Caractéristiques du réseau routier	4
1.2.1 Caractéristiques géométriques	4
1.2.2 État de la chaussée	4
1.3 Caractéristiques de la circulation	5
1.3.1 Enquête origine-destination	5
1.3.2 Débits de circulation	7
1.3.3 Estimation du débit journalier (DJMA)	7
1.3.4 Temps de parcours	9
1.3.5 Capacité de la route 117	9
1.3.6 Analyse d'accidents	10
1.4 Prévion de la circulation	11
1.4.1 Analyses préalables	11
1.4.2 Estimation des débits futurs	12
1.5 Identification des problèmes	13
1.5.1 Corridor de la route 117	13
1.5.2 Corridor de la déviation	13
1.6 Élaboration de solutions	13
1.6.1 Méthodologie et hypothèses de base	13
1.6.2 Solutions et caractéristiques	14
1.7 Analyse multi-critères	17
1.7.1 Méthodologie et critères d'évaluation	17
1.7.2 Résultats de l'analyse	17
1.8 Conclusions et recommandations de l'étude de justification	20

TABLE DES MATIÈRES (suite)

PARTIE II

2.0	INVENTAIRE ET ANALYSE DES COMPOSANTES DU MILIEU	21
2.1	Justification de la zone d'étude	21
2.2	Les composantes physiques	21
2.2.1	Géologie et géomorphologie	23
2.2.2	Hydrogéologie et hydrographie	24
2.2.3	Zones potentiellement contaminées	24
2.3	Les composantes biologiques	24
2.3.1	Végétation	25
2.3.2	Faune	25
2.4	Les composantes humaines et le milieu bâti	33
2.4.1	Démographie et économie régionale	33
2.4.2	Éléments de planification territoriale	34
2.4.3	Utilisation du sol	38
2.4.4	Activités commerciales	39
2.4.5	Milieu agricole	44
2.4.6	Aires d'extraction	45
2.4.7	Patrimoine culturel	45
2.4.8	Milieu visuel	48
2.4.9	Climat sonore	52
2.5	Bilan des inventaires et appréciation des composantes	56
2.5.1	Les composantes physiques	56
2.5.2	Les composantes biologiques	56
2.5.3	Les composantes humaines et le milieu bâti	56
2.5.4	Préoccupations du milieu	57
3.0	ÉLABORATION ET OPTIMISATION DU PROJET	59
3.1	Méthodologie	59
3.1.1	Identification des unités d'environnement	59
3.1.2	Caractérisation et hiérarchisation des unités d'environnement	59
3.1.3	Critères environnementaux de localisation	61
3.2	Unités d'environnement et résistance	62
3.3	Évaluation du tracé	62
3.4	Évaluation des accès	64

TABLE DES MATIÈRES (suite)

3.5	Résultats des séances d'information et de consultation	64
3.6	Description du projet retenu	66
3.6.1	Localisation du tracé	66
3.6.2	Caractéristiques générales et profil-type du tracé de la déviation	66
3.6.3	Accès prévus	67
3.6.4	Échéancier et coûts de réalisation du projet	67
4.0	ÉVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	69
4.1	Méthodologie	69
4.2	Description et évaluation des impacts	72
4.2.1	Impacts sur les composantes physiques du milieu	72
4.2.2	Impacts sur les composantes biologiques du milieu	73
4.2.3	Impacts sur les composantes humaines du milieu	77
4.3	Synthèse des impacts résiduels	101
5.0	PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI	105
5.1	Première phase – préparation des plans et devis	105
5.2	Deuxième phase – la construction	105
5.3	Troisième phase – l'utilisation et l'entretien de la route	106
	BIBLIOGRAPHIE	107
	PERSONNES CONSULTÉES	109

ANNEXE 1 Directive du ministère de l'Environnement et de la Faune

ANNEXE 2 Définition des critères

ANNEXE 3 Méthodes spécialisées

ANNEXE 4 Activités commerciales en bordure de la route 117

ANNEXE 5 Fiches des bâtiments d'intérêt patrimonial

ANNEXE 6 Résolution des municipalités de L'Annonciation et Marchand

ANNEXE 7 Cartes

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Liste des tableaux

Tableau 1.1	Répartition de la circulation en fin de semaine	7
Tableau 1.2	Estimation du DJMA sur la route 117 - L'Annonciation	8
Tableau 1.3	Accidents survenus sur la route 117 à L'Annonciation, 1992-94	11
Tableau 1.4	Caractéristiques des solutions	16
Tableau 1.5	Critères d'évaluation des solutions	18
Tableau 1.6	Résultats de l'analyse multi-critères	19
Tableau 2.1	Nombre de peaux récoltées par les trappeurs de L'Annonciation	27
Tableau 2.2	Liste des oiseaux nicheurs	31
Tableau 2.3	Répartition de l'activité commerciale le long de la route 117, par catégorie de commerce	40
Tableau 2.4	Sensibilité des commerces locaux aux groupes de clientèle	42
Tableau 2.5	Importance relative de la clientèle externe	43
Tableau 2.6	Unités et sous-unités de paysage	49
Tableau 2.7	Résultats des relevés de bruit et de comptage effectués au 274 Principale sud (point 1)	53
Tableau 2.8	Résultats des relevés de bruit effectués au 133 Montée Bellevue (point 2)	54
Tableau 2.9	Résultats des relevés de bruit effectués aux points 3 à 5	55
Tableau 3.1	Matrice d'estimation du degré de résistance environnementale d'une unité	60
Tableau 3.2	Évaluation du degré de résistance des unités d'environnement	63
Tableau 4.1	Matrice de détermination de l'intensité de l'impact	70
Tableau 4.2	Matrice de détermination de l'importance de l'impact	70
Tableau 4.3	Liste des lots visés pour fins d'acquisition partielle ou totale	82

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Liste des figures

Figure 1.1 Représentation des déplacements locaux et de transit	6
---	---

Liste des cartes

Carte 2.1 Délimitation de la zone d'étude	22
Carte 2.2 Composantes physiques	annexe 7
Carte 2.3 Composantes biologiques	annexe 7
Carte 2.4 Affectations et périmètres d'urbanisation	annexe 7
Carte 2.5 Composantes humaines et patrimoine bâti	annexe 7
Carte 2.6 Modes d'approvisionnement en eau potable	annexe 7
Carte 2.7 Milieu visuel	annexe 7
Carte 2.8 Climat sonore actuel	annexe 7
Carte 3.1 Unités d'environnement et résistance	annexe 7
Carte 4.1 Synthèse des impacts	annexe 7
Carte 4.2 Climat sonore à l'ouverture	annexe 7
Carte 4.3 Climat sonore 15 ans après l'ouverture	annexe 7

Introduction

PRÉAMBULE

Voilà plus de 20 ans, le ministère des Transports du Québec planifiait l'amélioration globale de la route 117, axe prioritaire du territoire du nord-ouest québécois, entre Saint-Jovite et Louvicourt. Dans le cadre de ce projet, le ministère envisageait notamment de dévier la route 117 dans les limites des municipalités de L'Annonciation et de Marchand.

Depuis ce temps, la route 117 a été portée à quatre voies de circulation jusqu'aux portes de la municipalité de Labelle. Au-delà de ce point, la route 117 traverse encore plusieurs agglomérations qui obligent les usagers à réduire leur vitesse et, ce faisant, ralentissent la circulation de transit.

Ainsi, à l'intérieur du noyau villageois de L'Annonciation, on constate actuellement des situations de forte congestion durant les périodes de pointe d'été, des problèmes de sécurité des véhicules, des piétons et des cyclistes et d'augmentation du trafic de transit automobile et de camionnage. Tous ces problèmes entraînent des nuisances à la population locale et riveraine et créent de l'irritation aux usagers de la route, notamment aux villégiateurs, dans une région où le tourisme revêt une importance particulière. Considérant que ces problèmes sont appelés à croître durant les prochaines années, il devient donc de plus en plus pressant pour le ministère des Transports d'intervenir dans le corridor de la route 117.

Les interventions prévues sur le réseau routier sont assujetties à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement puisque, selon le règlement Q.2, r.9, lequel définit les projets étant assujettis à cette procédure, elles visent:

« ... la construction, la reconstruction ou l'élargissement, sur une longueur de plus de 1 kilomètre, d'une route ou autre infrastructure routière publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus ... ».

CONTENU DE L'ÉTUDE

Conformément à l'article 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le présent document constitue l'étude d'impact sur l'environnement nécessaire à l'obtention du décret gouvernemental. Cette étude a été préparée conformément à la Directive finale du ministère de l'Environnement et de la Faune (1983) présentée à l'annexe 1. Un résumé vulgarisé de l'étude a également été produit. Pour les fins de la présente, le rapport a été subdivisé en deux parties distinctes lesquelles reprennent le cheminement suivi dans le cadre de l'évaluation technico-économique et environnementale du projet de déviation de la route 117.

Ainsi, la Partie I du rapport présente la mise en contexte du projet (chapitre 1), c'est-à-dire l'ensemble des éléments qui permettent de comprendre le contexte d'insertion du projet ainsi que les raisons d'être de celui-ci. Cette section de l'étude reprend, pour l'essentiel,

l'argumentation et les conclusions de l'étude de justification¹ réalisée par le Groupe Cartier pour le compte de la Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière du ministère des Transports du Québec.

La *Partie II* constitue quant à elle l'étude d'impact proprement dite du projet de déviation. Elle comprend quatre chapitres qui sont les suivants :

- la description du milieu récepteur (chapitre 2) qui expose l'état de l'environnement tel qu'il se présente dans la zone d'étude avant la réalisation du projet;
- la description du projet (chapitre 3) ainsi que l'évaluation préalable et l'optimisation de celui-ci qui décrit l'appréciation de la performance environnementale des composantes du projet en regard des résistances offertes par le milieu récepteur;
- l'analyse des impacts (chapitre 4) du projet qui comprend l'identification des impacts initiaux, l'élaboration de mesures destinées à atténuer ces impacts et l'identification des impacts résiduels;
- et finalement, le programme de surveillance et de suivi (chapitre 5).

En annexe au document principal, le lecteur trouvera la description des méthodes spécialisées utilisées lors des inventaires, les compléments d'information relatifs à certains inventaires (ex: relevés et analyse de la valeur patrimoniale du bâti, analyse de l'activité commerciale) ainsi que l'illustration cartographique des inventaires, de l'analyse des impacts ainsi que des impacts ponctuels appréhendés et des mesures d'atténuation proposées.

¹ Étude de justification du contournement pour la municipalité de L'Annonciation. Rapport synthèse, volumes 1 et 2, Groupe Cartier pour le ministère des Transports, mai 1996.

1.0 Mise en contexte du projet

La direction territoriale des Laurentides - Lanaudière du ministère des Transports du Québec a retenu les services du Groupe Cartier pour la réalisation d'une étude de justification pour le contournement de la municipalité de L'Annonciation, sur la route 117. Les objectifs de cette étude étaient de mettre en lumière les problèmes de circulation sur la route 117, d'évaluer les solutions à ces problèmes et d'identifier le projet le plus approprié. Le présent chapitre est une synthèse des études effectuées dans le cadre de ce mandat.

1.1 HISTORIQUE DU PROJET

Historiquement, le développement des Laurentides s'est articulé autour des infrastructures de transport (train et routes) qui ont donné accès à ce territoire. Au fur et à mesure que la région prenait de l'essor, on a procédé à des prolongements et des élargissements des principaux axes de pénétration (A-15, route 117). Le lien ferroviaire ayant été abandonné, l'autoroute 15 et la route 117 constituent dorénavant 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-des-Monts, la route 117 devient alors la seule route nationale assurant la liaison nord-sud. Au cours des dernières années, la route 117 a été portée à quatre voies jusqu'aux portes de Labelle et le contournement de La Conception, qui représentait le dernier tronçon à réaménager au sud de Labelle, a été ouvert à la circulation en 1996.

Le flux grandissant de circulation de transit, attribuable au développement de la villégiature, au déclin et à l'abandon du service ferroviaire et à l'urbanisation croissante des noyaux de service localisés dans ces villages, crée des problèmes de fluidité de plus en plus importants sur la route 117. À cela, il faut ajouter la croissance marquée du camionnage. Les portions de la route 117 en milieu urbanisé constituent autant de goulots d'étranglement à la circulation.

Pour pallier à ces inconvénients, le ministère des Transports a déjà réalisé une série de mesures correctives, dont les déviations de route à l'écart des noyaux villageois. Par exemple, des travaux du genre ont été réalisés il y a plusieurs années à Saint-Jovite. L'expérience acquise démontre que si ces travaux sont bien planifiés, le résultat est bénéfique tant au niveau de la fluidité de la circulation qu'au niveau de l'aménagement du territoire et du dynamisme économique de la région.

Des interventions s'avèrent maintenant nécessaires plus au nord. La recherche de solutions à ce moment est d'autant plus pertinente qu'elle s'inscrit dans un contexte où la révision des schémas d'aménagement des MRC et l'élaboration du plan de transport pour la région des Laurentides sont entamées.

C'est dans un tel contexte que les autorités du ministère des Transports ont été amenées à envisager la possibilité d'une déviation de la route 117 pour la municipalité de L'Annonciation.

1.2 CARACTÉRISTIQUES DU RÉSEAU ROUTIER

1.2.1 Caractéristiques géométriques

Afin d'en dresser les caractéristiques géométriques, la route 117 a fait l'objet d'un relevé sur plan confirmé par la suite sur le terrain. Tous les éléments relevés, soit le tracé en plan (courbes) et en profil (pentes, opportunités de dépassement) ainsi que les sections transversales (largeur des voies et des accotements) ont par la suite fait l'objet d'une analyse afin d'en vérifier la conformité aux normes d'une route nationale et d'en souligner les anomalies importantes.

Aucune anomalie ou non-conformité majeure aux normes du ministère n'a été relevée; les principales conclusions de l'analyse du ministère étaient les suivantes:

- en ce qui concerne les courbes, les rayons sont égaux ou supérieurs aux normes en fonction de la vitesse affichée, soit 90 m pour 50 km/h et 340 m pour 90 km/h;
- toutes les pentes ascendantes ou descendantes direction nord et sud sont conformes aux normes prescrivant un maximum de 7 %. La pente la plus forte (6 %) est localisée près de l'intersection avec la route 321, en direction nord. À cet endroit, une voie auxiliaire a été ajoutée;
- les opportunités de dépassement - 27% en direction sud et 40% en direction nord - sont sous la norme prescrite qui est établie à 60%. L'interprétation de ce résultat doit cependant se faire avec réserve étant donné l'existence du noyau villageois;
- les largeurs des voies et des accotements sont légèrement inférieures aux normes prescrites pour une route nationale de type B. Au sud du noyau villageois, dans chaque direction, la route 117 possède une voie plus un accotement asphalté sur 1 m de large complété par 1 à 2 m d'accotement en gravier. Au nord, les accotements ne sont pas asphaltés tandis qu'à l'intérieur du noyau villageois, l'accotement est généralement remplacé par du stationnement sur rue.

1.2.2 État de la chaussée

La direction territoriale des Laurentides-Lanaudière du ministère des Transports évalue de façon régulière l'état de la chaussée de la route 117. Elle retient cinq critères pour l'évaluation de ses chaussées et procède à la planification des travaux de réfection de son réseau routier en fonction du pointage obtenu pour ces cinq critères.

Les résultats utilisés dans le cadre de l'étude de justification dataient du 20 octobre 1995. L'investigation portait sur les éléments suivants :

- l'I.R.I. ou indice de rugosité international;
- la fissuration longitudinale;
- le carrelage;
- la fissuration polygonale;
- l'orniérage.

Le pointage global obtenu ainsi que la fourchette de variation des pointages par sections de 100 mètres, soit de 13 à 24, démontrent une route de bonne qualité ne requérant pas d'intervention majeure à court ou moyen terme. L'état de la chaussée est très bon voire

même en meilleur état que la moyenne de la Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière. Enfin, la route 117 présente un confort au roulement très adéquat.

1.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA CIRCULATION

1.3.1 Enquête origine-destination

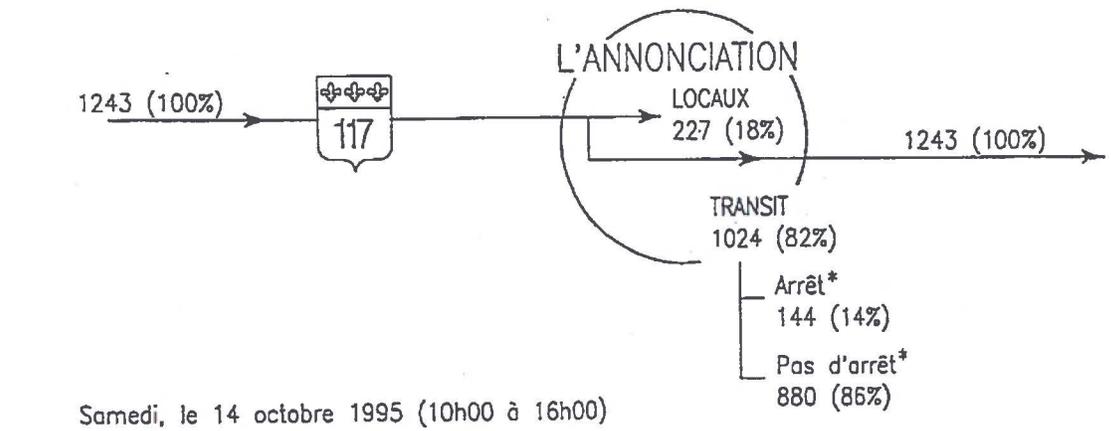
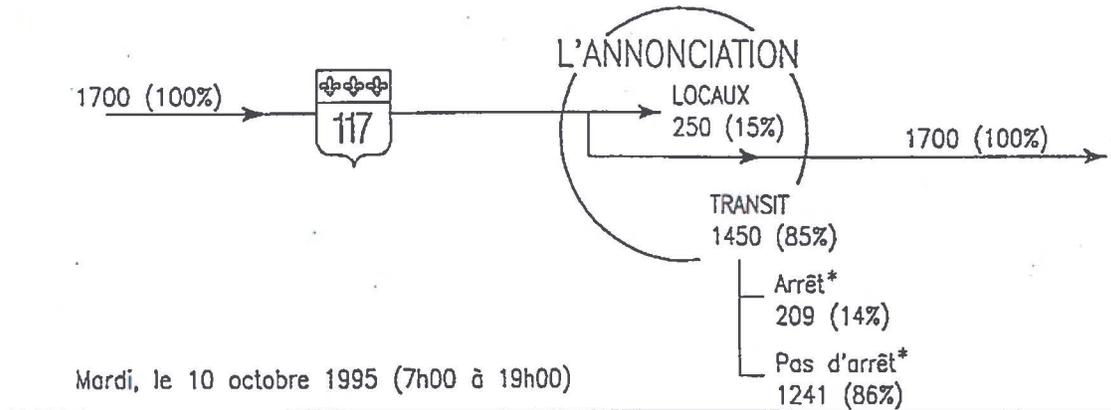
L'enquête origine-destination avait pour but de recueillir des données sur la circulation locale et de transit et connaître les habitudes des villégiateurs. Elle visait également à déterminer la proportion des usagers de la route 117, en transit, qui effectuaient un arrêt dans la municipalité de L'Annonciation. La période d'enquête choisie correspondait à la fin de semaine de l'Action de Grâce. Les journées d'enquête ont été les suivantes :

- mardi le 10 octobre 1995, de 7h à 19h;
- samedi le 14 octobre 1995, de 10h à 16h.

Le site d'enquête était localisé au sud de la municipalité de Labelle de manière à s'assurer de recueillir les informations requises des usagers allant en direction nord. Le taux de réponse obtenu lors des deux journées d'enquête a été très satisfaisant. Les origines et destinations qui ont été codées lors de l'enquête ont été regroupées en secteurs. Pour le Québec, les limites territoriales correspondent aux régions touristiques du Québec. Les principaux points à retenir sont les suivants :

- le mardi, les déplacements de camions constituaient 14,3 % de l'ensemble des déplacements en direction nord alors que le samedi, ils ne constituaient que 3,4 % des mouvements;
- les véhicules provenaient principalement de Montréal et de Laval (plus de 30 % des déplacements) ainsi que des Laurentides (environ 40 %) pour les deux jours d'enquête;
- le mardi, les véhicules se destinaient à 65 % vers l'ensemble de la région des Laurentides, l'autre région d'attraction principale étant l'Abitibi/Témiscamingue avec 7,5 %;
- le samedi, les véhicules se destinaient à 84 % vers l'ensemble de la région des Laurentides alors que 10 % seulement se destinaient vers l'Abitibi/Témiscamingue, ce qui confirme la destination principale des villégiateurs;
- les motifs principaux des déplacements étaient les suivants :
 - . mardi 10 octobre : affaires, 54 %, loisir, 35 %;
 - . samedi 14 octobre : affaires, 14 %, loisir, 80 %.
- la comparaison des résultats de cette enquête avec ceux d'enquêtes précédentes dans la même région tend à confirmer que les résultats du mardi 10 octobre sont représentatifs d'un jour ouvrable tant pour les motifs des déplacements que pour le pourcentage de camions;
- quelle que soit la journée, les déplacements totaux locaux représentent environ 20 % de l'ensemble comparativement à 80 % pour les mouvements en transit, comme le montre la figure 1.1. En ce qui concerne les véhicules en transit, 14 % effectuent un arrêt à L'Annonciation.

Figure 1.1 Représentation des déplacements locaux et de transit



* Le % est calculé par rapport aux déplacements de transit

Note: Les chiffres indiquent le nombre de déplacements enregistrés au cours de la période mentionnée

1.3.2 Débits de circulation

Des comptages automatiques ont été effectués par le MTQ à l'entrée du village (direction nord et direction sud) afin de connaître les fluctuations du trafic sur une période d'environ trois semaines (du 29 septembre au 23 octobre 1995). De plus, le MTQ a fourni des données détaillées d'un comptage provenant de la station permanente de la route 117 située à La Conception, pour le mois d'octobre 1993. Enfin, un comptage manuel a été fourni par le ministère pour le carrefour de la route 117 et de la rue du Pont à L'Annonciation pour le vendredi 24 mars.

Pour la municipalité de L'Annonciation, les points à retenir sont les suivants :

- un débit journalier maximum de 7176 véhicules (direction nord) a été observé le vendredi du début du congé de l'Action de Grâce;
- le débit maximum horaire a été de 831 véhicules en direction sud (12 % du débit journalier vers le sud), le lundi de l'Action de Grâce lors du retour du long congé;
- la répartition du trafic les jours de fin de semaine est directionnelle (tableau 1.1) avec une répartition de l'ordre de 70/30 à 75/25 aux heures de pointe.

TABLEAU 1.1 Répartition de la circulation en fin de semaine

	Vers le nord	Vers le sud
Vendredi	54 %	46 %
Samedi	65 %	35 %
Dimanche	40 %	60 %
Lundi	32 %	68 %

1.3.3 Estimation du débit journalier (DJMA)

L'estimation du débit journalier moyen annuel (DJMA) à L'Annonciation est basée sur une analyse des données de circulation disponibles pour la route 117. Les informations utilisées, à cette fin, sont les suivantes:

- l'évolution des DJMA aux postes permanents du MTQ à Sainte-Agathe (1980-1993) et à Mont-Laurier (1975-1985);
- les données disponibles pour 1983 et 1987 à L'Annonciation;
- les informations recueillies au poste permanent installé depuis 1993 à La Conception.

Dans le cas de Sainte-Agathe, l'analyse a démontré que les débits journaliers moyens annuels affichaient une tendance à la hausse à partir de 1982. Ainsi, sur une période de 10 ans (1983 à 1993), le DJMA y est passé de 7 752 à 12 800 véhicules, ce qui

constitue une augmentation annuelle moyenne de 5,1%². À L'Annonciation, les DJMA pour les deux années disponibles ont augmenté dans les mêmes proportions qu'à Sainte-Agathe.

Afin d'estimer un DJMA pour L'Annonciation ainsi que les variations de débits durant l'année, il fut nécessaire de choisir un poste permanent de référence qui soit représentatif de la situation pour cette municipalité. Étant donné sa localisation, le poste permanent installé en 1993 à La Conception semblait le plus pertinent. Les données extraites du «Manuel de recensement de la circulation sur les routes du Québec» (1993), indiquaient un DJMA de 5 860 véhicules.

La comparaison des débits journaliers moyens d'octobre 1995 à L'Annonciation versus les débits moyens d'octobre 1993 à La Conception a permis d'établir qu'on obtient la même répartition pour la semaine moyenne.

En outre, le débit journalier maximum d'octobre à La Conception était de 12 540 et le débit horaire maximum était de 1 380 (total des deux directions), soit 11% du débit journalier, ce qui correspond à l'importance des débits journaliers et horaires maximum observés à L'Annonciation. Par ailleurs, le débit horaire maximum obtenu en octobre 1993 à La Conception était du même ordre que le débit horaire maximum de juillet.

Selon les données de La Conception, le débit moyen d'un lundi du mois d'octobre est 13,1 % moins élevé que les DJMA. En appliquant ce facteur au débit du lundi moyen du mois d'octobre observé à L'Annonciation, il est possible d'estimer le DJMA. Pour fins d'analyses subséquentes, les débits moyens de semaine et de fin de semaine ont été estimés en plus du DJMA. On obtient ainsi, pour 1995, un DJMA de 7 177 pour L'Annonciation.

TABLEAU 1.2 Estimation du DJMA sur la route 117 - L'Annonciation

Jour	Débit moyen journalier pour le mois d'octobre		Facteur d'ajustement	DJMA 1995 L'Annonciation
	L'Annonciation (1)	La Conception (2)		
Lundi	7 125	6 630	1,13	6 300
Mardi	6 635	4 760	0,81	8 171
Mercredi	6 249	4 630	0,79	7 909
Jeudi	7 680	5 400	0,92	8 329
Vendredi	10 129	8 260	1,41	7 184
Samedi	7 710	6 920	1,18	6 528
Dimanche	8 104	8 070	1,38	5 820
Moyenne				
Jours ouvrables	7 563	5 936		7 579
Fin de semaine	7 862	7 495		6 174
Globale	7 649	6 381		7 177

(1) Comptages automatiques du MTQ, octobre 1995

(2) Comptages permanents du MTQ, octobre 1993

² La croissance observée n'est toutefois pas constante; en fait, on peut remarquer un ralentissement de la croissance qui coïncide avec les période de ralentissement de l'économie.

1.3.4 Temps de parcours

Des relevés de temps de parcours ont été effectués par le MTQ à L'Annonciation lundi le 9 octobre 1995 (lundi de l'Action de Grâce). Le trajet a été découpé en quatre tronçons, choisis lors de la visite du site à l'étude.

Il n'y a eu que cinq relevés par direction. En direction nord, les débits étant faibles, le temps de parcours est relativement stable. Étant donné les retours à domicile à la fin du long congé de l'Action de Grâce, on observe de plus grandes variations en direction sud pour les parcours effectués en après-midi jusqu'à 17 heures lorsque les débits sont plus élevés.

Les grandes variations de temps de parcours sont toutefois observées sur le tronçon situé en amont du feu de circulation. Ces variations seraient attribuables à la fois aux débits élevés (800 véhicules en direction sud de 15 h à 16 h), à la formation de pelotons (observés par le MTQ; faible possibilité de dépassement sur la route 117) et à la présence du feu de circulation qui régularise les débits au carrefour.

La vitesse observée était de l'ordre de 50 km/h dans le noyau villageois sauf pour le tronçon C - c'est-à-dire, du feu de circulation jusqu'à l'entrée nord de l'hôpital (1,9 km) - où elle diminuait à 33 km/h en moyenne (selon les deux observations effectuées), ce qui est probablement représentatif des conditions de congestion. Les vitesses observées sur les tronçons extérieurs au noyau villageois étaient variables. En général, les vitesses étaient plus élevées en quittant le village.

1.3.5 Capacité de la route 117

1.3.5.1 Analyse de la section courante

Pour fins d'analyse de capacité, la route 117 a été découpée en tronçons en fonction des facteurs suivants : la géométrie de la route, les zones de vitesse ainsi que la possibilité de dépassement. L'analyse de capacité a été effectuée avec le module HCS (Highway Capacity Software : logiciel d'analyse de capacité) «route rurale à deux voies». Les données d'entrée utilisées peuvent être regroupées en deux catégories :

- les caractéristiques géométriques;
- les caractéristiques de la circulation.

Les caractéristiques géométriques ont été identifiées à l'aide de plans et de relevés sur le terrain.

Les caractéristiques utilisées pour décrire la circulation sont représentatives des conditions de circulation pendant un jour moyen d'été. Une répartition horaire du trafic de 75/25 par direction a été retenue parce que représentant mieux les conditions de circulation problématiques sur la route 117 (heures de pointe du vendredi ou du dimanche après-midi).

Le débit de la 30^e heure a été choisi étant donné qu'il correspond à environ 12 % à 18 % du DJMA (débit journalier moyen annuel) et représente une référence standard de design dans le domaine routier en ce qui concerne la capacité. En classant les débits horaires par ordre décroissant sur une base annuelle, il exprime le débit correspondant à la 30^e heure durant l'année. Il est généralement reconnu que ce point correspond à une coordonnée

assurant la rentabilité optimale d'un projet. Ce débit correspond à un débit horaire de 1 330 véhicules. Le pourcentage de camions retenu est de 4 %.

Le niveau de service exprime, au sens large, diverses combinaisons de conditions survenant sur une route accommodant différents volumes de véhicules. Le niveau de service est une mesure qualitative de plusieurs éléments, notamment la vitesse, le temps de parcours, les interruptions dues au trafic, la fluidité de la circulation, la sécurité, le confort sur la route et les coûts d'opération. Il existe 6 niveaux de services identifiés de A à F. Le niveau de service D représente un écoulement à haute densité mais encore stable où il y a d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manoeuvre alors que le niveau de service E indique des conditions d'opération atteignant la capacité de la voie de circulation et entraînant une liberté de manoeuvre très restreinte. Le niveau de service E représente la capacité théorique de la voie routière et il est usuel de débiter la planification des projets alors qu'on atteint la fin du niveau de service D.

On obtient un niveau de service E partout sur la route 117 pour un débit de la 30^e heure. Par ailleurs, il est important de déterminer combien de fois dans l'année, on retrouve des conditions de circulation difficile. Pour ce faire, les débits horaires pour chaque jour moyen de semaine de l'année ont été estimés puis comparés à la capacité théorique de la route 117 pour un des tronçons choisis (tronçon type). Le niveau D est atteint près de 1 400 heures par année, réparties sur un total de 185 jours alors que le niveau E est atteint près de 400 heures par année, réparties sur 66 jours principalement en juin, juillet et août.

1.3.5.2 Analyse au carrefour

La capacité du tronçon urbain est caractérisée par le carrefour signalisé que l'on retrouve à l'intersection de la route 117 et de la rue du Pont. L'analyse de capacité a été effectuée avec le module HCS «carrefours signalisés».

L'analyse de sensibilité du délai au carrefour indique que la capacité du mouvement en direction sud est de 660 véhicules/heure mais qu'une dégradation rapide du niveau de service est enregistrée lorsque la demande dépasse 575 véhicules/heure.

Actuellement, le niveau de service de ce mouvement est établi à «E», ce qui équivaut à un retard de 42,6 secondes par véhicule. Cette gamme de débits critiques se retrouvait entre 12h et 17h le lundi de l'Action de Grâce. Par ailleurs, les enquêteurs du ministère sur place lors de cette même journée ont pu observer une formation de files d'attente importantes qui se dissipaient au terme de 4 à 6 cycles du feu de circulation.

1.3.6 Analyse d'accidents

Pour les fins de l'étude d'opportunité, les accidents s'étant produits entre les limites sud et nord de la déviation de la route 117 à L'Annonciation au cours de la période allant de 1992 à 1994 ont été considérés. Les accidents ont été localisés en fonction de leur chaînage et regroupés, pour chaque année, selon leur gravité (tableau 1.3).

La plupart des accidents se sont traduits par des matériels seulement. Le tronçon le plus affecté est celui du noyau villageois plus urbanisé avec un taux d'accidents plus de deux fois supérieur à la moyenne obtenue pour l'ensemble des tronçons (accidents par millier de véhicules/km de route, Mvéh-km). L'intersection de la route 117 avec la rue Eugène est celle où on constate le plus d'accidents.

Tableau 1.3 Accidents survenus sur la route 117 à L'Annonciation, 1992-94

Année	Mveh-km	Accidents							
		Mortel		Blessé		Matériel		Total	
		Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux
1992	19,23	1	0,05	6	0,31	49	2,55	56	2,91
1993	19,91	0	0,00	5	0,25	59	2,96	64	3,21
1994	20,62	2	0,00	6	0,29	63	3,06	69	3,35

1.4 PRÉVISION DE LA CIRCULATION

1.4.1 Analyses préalables

La prévision des déplacements a été effectuée en tenant compte des facteurs suivants :

- l'évolution historique des débits;
- l'évolution démographique de la région à l'étude;
- les projets de développement de la région susceptibles de contribuer à une augmentation sensible des débits sur la route 117.

Étant donné l'absence de poste de comptage permanent à L'Annonciation, l'évolution des débits à Sainte-Agathe (où il y a un poste permanent) a été retenue pour caractériser l'évolution historique des débits sur la route 117 à L'Annonciation. Selon l'analyse des débits journaliers de 1975 à 1993 à Sainte-Agathe, on constate :

- un accroissement du DJMA de 7 300 à 12 800 véh./jour représentant une augmentation moyenne annuelle de 3,2 % de 1975 à 1993;
- un taux de croissance annuel différent selon la période considérée, c.-à.-d. 3,1 % de 1975 à 1980 (8 522 véh./jour) suivi d'un ralentissement jusqu'en 1984 (baisse des débits à 8 040 véh./jour) puis d'une augmentation annuelle moyenne de 5,0 % de 1984 à 1991;
- malgré une période de croissance plus lente de 1987 à 1993, qui comprend des années de ralentissement économique, le taux de croissance annuel était de 3,7 %.

L'analyse de l'évolution du débit du jour moyen annuel fait ressortir les tendances générales de la demande. Toutefois, il faut aussi considérer ce qui se produit en période de pointe. L'évolution du débit de la 30^e heure, représentatif des conditions qui prévalent en pointe, a été analysée. De cette analyse, on constate que :

- la croissance du débit de la 30^e heure de 1975 à 1993 (2,1 % par année) est inférieure à celle du DJMA (3,2 %);
- la croissance en période de pointe ralentit ce qui peut être explicable par les contraintes de capacité à la source, c.-à.-d. dans la région de Montréal d'où provient une large part du trafic qui se destine à la région de L'Annonciation ou plus au nord.

Compte tenu des caractéristiques du corridor de la 117, il est raisonnable de s'attendre à des taux de croissance des débits à L'Annonciation semblables à ce qui a été observé à Sainte-Agathe depuis 1987. D'autre part, si on analyse l'évolution de la population de la région, on note une variation très faible de la population depuis 20 ans, soit :

- légère augmentation de 0,91 % pour la MRC Antoine-Labelle;
- faible décroissance de 0,08 % pour la municipalité de L'Annonciation.

On constate donc que l'augmentation de la circulation sur la route 117 est surtout attribuable à la circulation de transit et aux activités reliées à la villégiature. D'autre part, les projets à caractère industriel dans la région sont susceptibles d'engendrer un trafic important de camions qui pourrait être d'environ 200 déplacements par jour ouvrable.

1.4.2 Estimation des débits futurs

Les débits futurs ont été estimés pour les 20 prochaines années (c.a.d. jusqu'en 2015) en se basant sur l'évolution historique des débits sur la route 117. Pour les fins de l'estimation, les hypothèses suivantes ont été retenues :

- un taux de croissance du DJMA s'établissant à 3,5 % par année;
- un taux de croissance du débit de pointe de 2 % par année.

Pour L'Annonciation, le DJMA obtenu est de l'ordre de 14 200 véhicules en 2015; le débit pour la 30^e heure est d'environ 2 000 véhicules. Selon les hypothèses retenues quant à la distribution des débits, le débit horaire dépasse le seuil du niveau de service "E" près de 400 heures durant l'année 1995. Compte tenu de l'hypothèse de croissance de 3,5 % par an retenue pour la même distribution, ce nombre d'heures passerait à environ 2 200 en 2015, dont 1 450 heures durant les fins de semaine. En réalité, à cause de l'étalement prévisible des pointes, le nombre d'heures au-delà du seuil du niveau de service "E" serait encore plus élevé; en raison de la complexité de la tâche pour assurer des résultats rigoureux, ce nombre n'a cependant pas été évalué.

La prévision d'un accroissement annuel moyen de 3,5 % peut paraître optimiste. Il faut toutefois noter que cette prévision s'appuie sur les observations de la tendance observée sur plusieurs années à Sainte-Agathe et à Mont-Laurier. Aux deux endroits, la croissance est de 3,1 et 3,0 % par an de 1976 à 1987. A Sainte-Agathe, elle est de 3,3 % de 1976 à 1993 et de 5,1 % de 1983 à 1993. En 1994, la croissance est encore au delà de 5 % et le demeurerait en 1995 selon les indications obtenues du ministère.

Même si une part de l'augmentation observée à Sainte-Agathe est spécifiquement attribuable à des générateurs de déplacement de cette région et de la région de Saint-Jérôme, il n'en demeure pas moins que la croissance à L'Annonciation ne peut être de beaucoup inférieure, comme on peut le constater en comparant les taux observés à Mont-Laurier. Cette croissance soutenue est appelée à se poursuivre avec l'enrichissement de la génération d'après guerre (les «baby boomers») qui dispose de plus de temps et de moyens pour les activités de loisir et activités connexes.

Pour fin de comparaison, une vérification de l'impact d'une croissance de 2 % par année a été faite. Bien que le projet de déviation de la route 117 demeure économiquement efficace, il ne l'est plus alors que par une très faible marge.

1.5 IDENTIFICATION DES PROBLÈMES

1.5.1 Corridor de la route 117

Les problèmes soulevés sur la route 117 sont de deux types bien distincts : certains sont à caractère linéaire et affectent le tracé à l'étude sur toute sa longueur alors que d'autres sont fortement concentrés dans le noyau villageois.

On retrouve, sur la route 117, des problèmes de circulation. Ceux-ci touchent la sécurité en terme d'accident et d'absence d'aménagements particuliers pour les piétons et les cyclistes; le niveau de service, en ce qui concerne les problèmes de files d'attente et de congestion en période de pointe; les conflits de circulation relatifs aux zones de stationnement (noyau villageois) et à la prolifération des entrées charretières de grande surface (zones de grande vitesse) et enfin d'utilisation de la route en ce qui a trait au camionnage lourd en provenance du nord (117) et de La Macaza (rue du Pont), et à la forte proportion de circulation de transit.

On identifie également des problèmes d'infrastructures relatifs au manque de zones de dépassement et des problèmes d'aménagement du territoire, notamment en ce qui concerne les nuisances aux riverains, l'incompatibilité entre la vocation de transit de la route nationale 117 et les usages du noyau villageois et aussi le développement futur affecté par les problèmes de congestion vécus à l'intérieur des noyaux villageois.

1.5.2 Corridor de la déviation

À ce jour, les problèmes associés au tracé de la déviation concernent principalement l'aménagement et l'utilisation du territoire.

L'hypothèse de base, retenue aux fins d'identification des problèmes, est que la nouvelle route se conformera aux normes géométriques du ministère et suivra la tendance moyenne des routes nationales en terme de circulation (nombre d'accident, niveau de service, etc.).

Les problèmes identifiés comme exigeant une solution particulière sont l'expropriation à l'entrée sud de la déviation et sur la Montée Paquette ainsi que l'enclavement des secteurs sujets à des développements futurs.

1.6 ÉLABORATION DE SOLUTIONS

1.6.1 Méthodologie et hypothèses de base

L'élaboration des solutions est une étape critique de l'étude de justification de la déviation de la route 117 à L'Annonciation. À la lumière des relevés et analyses effectués, toutes les solutions réalistes, identifiées dans le cadre d'un processus discriminatoire clair et précis, doivent être examinées avant d'être choisies ou rejetées. Par la suite, les solutions choisies font l'objet d'une évaluation lors des analyses avantages/coûts et multi-critères. Deux grandes familles de solutions ont été analysées :

- dans un premier temps, celles qui cherchent à améliorer l'efficacité du corridor routier existant, soit la route 117;

- dans un second temps, celles qui requièrent la construction de nouvelles infrastructures, soit la déviation proposée.

Les grandes hypothèses de base retenues pour effectuer le choix discriminatoire des solutions sont les suivantes :

- les critères de conception retenus dans l'élaboration des solutions répondent aux normes géométriques du ministère des Transports pour une route nationale;
- les solutions considérées ne prévoient aucune expropriation massive, non souhaitable principalement dans les noyaux villageois.

Le critère de base considéré dans l'élaboration des solutions est l'augmentation de la capacité du corridor routier. Toutes les solutions, tant sur la route 117 que sur le tracé de la déviation, ont été sélectionnées en fonction de ce principe. Toutefois, d'autres éléments de solutions, issus de problèmes de différentes natures sont également soulignés, notamment en ce qui a trait à l'amélioration de la sécurité.

1.6.2 Solutions et caractéristiques

1.6.2.1 Solutions dans le corridor de la route 117

Parmi les solutions examinées et retenues, celles qui ont pour effet d'augmenter la capacité du corridor routier pour la route 117 sont les suivantes :

- *Solution 1*: Amélioration du carrefour de la rue du Pont pour augmenter la capacité du point le plus faible du corridor de la route 117 :
 - . ajustement du minutage;
 - . changement du contrôleur et ajout de boucles de détection;
 - . modification à la géométrie de l'intersection (intervention minimale).
- *Solution 2*: Élargissement à quatre voies qui permet d'augmenter de façon importante la capacité globale du corridor routier, qui demeure restreinte par la capacité du carrefour et qui entraîne des impacts importants à l'intérieur du noyau villageois.

Outre l'augmentation de capacité, critère déterminant dans le choix des solutions, des problèmes d'autres natures suggèrent d'autres mesures correctives ayant pour but notamment d'améliorer la sécurité du corridor.

À cet égard, les interventions proposées sont les suivantes :

- réaménagement des intersections à angle aigu pour ramener l'angle d'intersection avec la route 117 entre 75° et 105° ;
- réaménagement des entrées charretières trop larges et mal délimitées afin de limiter et de canaliser les accès à la route 117;
- aménagement des zones de changement de vitesse afin d'inciter les usagers à un plus grand respect des zones de 50 km/h.

1.6.2.2 Solutions de type déviation

Dans le cadre de l'étude de justification, trois grandes solutions de déviation de la route 117 ont été examinées. Les solutions suivantes sont retenues aux fins d'évaluation :

- *Solution 3*: Déviation à une chaussée (2 voies) qui offre une bonne augmentation de la capacité, construite sur une longueur de 7,7 km.
- *Solution 4*: Déviation à deux chaussées divisées qui offre une augmentation importante de capacité, vraisemblablement non requise avant plusieurs années.

Par ailleurs, une option de déviation "courte" par une chaussée de 2 voies dans un corridor de moindre résistance contournant le noyau villageois a été examinée mais non retenue pour évaluation en raison de fortes pentes excédant les normes établies pour une route nationale.

Dans les solutions de déviation, on cherche à minimiser l'aménagement de carrefours. En fait, seuls les carrefours donnant accès à la route existante aux extrémités nord et sud de la nouvelle route sont nécessaires du point de vue circulation. Par ailleurs, il faut prévoir au moins un viaduc à la Montée Paquette. Éventuellement, il faudra vraisemblablement envisager un autre viaduc plus au nord pour désenclaver des secteurs qui seront enclavés par la nouvelle route. L'accès à la déviation à partir de la route 117 comportera un panneau d'arrêt.

Le tracé proposé (plan TL-87-12-2002) a obtenu l'assentiment des municipalités de L'Annonciation et du Canton Marchand comme en témoigne l'échange de correspondance entre le ministère et les municipalités concernées :

- Résolution municipale n° 430 datée du 21 octobre 1985 demandant des modifications aux tracés C et D du MTQ en un tracé répondant à leurs exigences.
- Réunion interne du MTQ, le 26 novembre 1985, pour analyser les demandes de la municipalité par rapport à la résolution n° 430. Le tracé C est préconisé par le MTQ alors que le tracé D est favorisé par la municipalité.
- Réponse officielle du MTQ à L'Annonciation, le 20 juin 1986, pour soutenir le tracé C mais suggérer quelques améliorations.
- Résolution municipale n° 414 datée du 4 août 1986, maintenant les recommandations et sa résolution n° 430.
- Lettre du MTQ à L'Annonciation, le 10 décembre 1987, faisant état à la municipalité que le tracé qu'ils appuient sera intégré à l'étude d'impact.
- Lettre du MTQ à L'Annonciation, le 26 février 1988, transmettant le plan TL-87 répondant le mieux aux demandes formulées par cette dernière.
- Résolution municipale n° 366, datée du 2 octobre 1995, remplaçant les résolutions 414 et 430, approuvant le plan TL-87-12-2002 avec de légères modifications.
- Résolution municipale n° 401.95.12.12 datée du 12 décembre 1995, approuvant le plan TL-87-12-2002 illustrant la déviation à L'Annonciation.

Tableau 1.4 Caractéristiques des solutions

	Capacité (véh./h)	Réserve à la 30e heure (véh./h)	Nombre d'heures au niveau de service E	Opportunité de dépassement		Temps de parcours selon limites de vitesse (min)	Retard moyen au carrefour à la 30e heure (min/véh.)	
				Dir. nord	Dir. sud		en file d'attente sur la 117	moyenne pour le carrefour
Situation 1995								
Caractéristiques actuelles	1242 carrefour	22	304	12%	13%	6,74	0,71	0,48
Solution 1								
Feux de circulation optimisés	1500 carrefour	280	146	12%	13%	6,66	0,45	0,42
Carrefour amélioré	1627 carrefour	407	88	12%	13%	6,59	0,32	0,27
Horizon 20 ans Statu quo	1242 carrefour	-578	1875	12%	13%	6,74	7,9	4,95
Solution 1								
Feux de circulation optimisés	1500 carrefour	-320	1258	12%	13%	6,66	2,98	2,57
Carrefour amélioré	1627 tronçon 1 + 500 à 2 + 500	-193	1038	12%	13%	6,59	0,36	0,26
Solution 2								
Route 117 à 4 voies	2800 carrefour	980	287	100%	100%	6,59	0,36	0,26
Solution 3								
Contournement à 2 voies								
- contournement	2263	807	559	60%	60%	5,27		
- route 117	1242	878		12%	13%	6,74	0,08	0,16
Solution 4								
Contournement à 4 voies								
- contournement	7700	6244	0	100%	100%	5,20		
- route 117	1242	878		12%	13%	6,74	0,08	0,16

Source : Groupe Cartier. 1996. Étude de justification du contournement pour la municipalité de L'Annonciation. Rapport soumis au ministère des Transports.

1.7 ANALYSE MULTI-CRITÈRES

1.7.1 Méthodologie et critères d'évaluation

Pour les fins de comparaison des différentes solutions envisagées pour la route 117 à L'Annonciation, on a eu recours à l'analyse multi-critères. L'analyse multi-critères est une méthode d'évaluation comparative de différentes options de solution à un problème donné en fonction de critères choisis par les intervenants. L'avantage de cette méthode réside à la fois dans sa simplicité et dans le fait qu'il est possible de traiter de critères quantitatifs et qualitatifs dans une même analyse. Le choix des critères est fait par les intervenants qui doivent s'entendre sur le poids relatif à accorder à chacun des critères.

Le tableau 1.5 identifie les critères retenus en précisant dans chaque cas la mesure et la pondération relative. Ils sont regroupés en trois grandes catégories ayant à peu près le même poids; ce sont : la circulation et les infrastructures, 35 %; l'aménagement et l'environnement, 35 %; les critères financiers, 30 %.

Une fois définies les options à analyser, on procède à la caractérisation des options selon les critères d'évaluation retenus. Dans le cas de critères quantitatifs, on isole la valeur du paramètre choisi comme mesure du critère. Lorsqu'il n'est pas possible de quantifier la mesure, l'équipe procède à une évaluation qualitative des options selon une nomenclature qui permet de les différencier l'une par rapport à l'autre et éventuellement d'en faire la notation. Ceci fait, on procède à la notation des options. Cette notation, sur un maximum de 100 points, se veut le reflet de la mesure par laquelle une option respecte le critère d'évaluation ou atteint l'objectif sous-entendu par celui-ci.

1.7.2 Résultats de l'analyse

Le tableau 1.6 présente les résultats de l'analyse multi-critères agrégés par catégorie et par critère d'analyse. Comme on peut le constater, la solution d'une déviation de la route 117 à deux voies (76 points sur une possibilité de 100) se démarque nettement des autres solutions considérées (36 à 68 points).

En excluant les points accordés pour les critères financiers, les deux solutions de déviation (deux voies; quatre voies) se distinguent nettement des solutions d'intervention sur la route 117, tant du point de vue circulation et infrastructure que du point de vue aménagement et environnement.

En fait, toujours sans considérer les critères financiers, ces solutions sont équivalentes ou supérieures aux interventions sur la route 117 pour tous les critères considérés sauf celui de l'environnement. Dans ce dernier cas, la note inférieure est attribuable au fait que l'on se trouve à comparer une nouvelle infrastructure à des interventions dans un corridor existant.

En définitive, ce sont les critères financiers qui départagent les deux solutions de déviation de la route 117. L'analyse démontre clairement que si une déviation est une solution à privilégier, il n'est pas rentable de procéder immédiatement à l'aménagement d'une route à quatre voies divisées.

Tableau 1.5 Critères d'évaluation des solutions

Critère	Mesure	Poids
CIRCULATION ET INFRASTRUCTURES		35
CAPACITÉ		7
- réserve de capacité	véhicules/h	3
- niveau de service trafic de transit	débit/capacité	1,6
- niveau de service trafic local	débit/capacité	0,4
- opportunité de dépassement trafic de transit	%	1,6
- opportunité de dépassement trafic local	%	0,4
SÉCURITÉ		8
- réduction du nombre d'accidents mortels par année	nb. accident/an	2,67
- réduction du nombre d'accidents avec blessés par année	nb. d'accidents/an	2,67
- réduction du nombre d'accidents (dom. matériel) par année	nb. d'accidents/an	2,67
IMPACTS SUR VILLAGES		8
- débit et % de circulation de transit dévié (auto)	possibilité	3
- insertion de la circulation locale sur la route 117	amélioration	2
- maintien des espaces de stationnement sur rue	maintien	2
- impact sur la vitesse en zone urbanisée	réduction	1
GÉOMÉTRIE		4
- devers (adhérence)	respect des normes	0,5
- pentes (distance de visibilité)	respect des normes	0,5
- courbes (distance de visibilité)	respect des normes	0,5
- largeur des voies, accotements, etc.	respect des normes	2,5
GESTION CORRIDORS ROUTIERS		8
- nombre d'accès à la route	nombre/km	4
- nombre d'intersections	nombre	2
- nombre de conflit de stationnement	élimination	2
AMÉNAGEMENT ET ENVIRONNEMENT		35
IMPACTS SUR LES FONCTIONS URBAINES		12
- desserte des secteurs	degré d'accessibilité	3
- impact sur les commerces (incluant la visibilité)	nb. commerces, stationnement	2
- expropriation	nb./type de bâtiments	3
- compatibilité avec les usages riverains	localisation des usages	3
- valeur foncière	augmentation ou diminution	1
NUISANCES AUX RIVERAINS		6
- bruit/vibration, poussières	nb. de riverains touchés	2
- sécurité des piétons et cyclistes	positif, neutre ou négatif	2
- impact visuel et qualité de vie	positif, neutre ou négatif	2
PLANIFICATION ET ATTENTES DU MILIEU		10
- impacts potentiels sur le périmètre d'urbanisation	positif, neutre ou négatif	3,5
- impacts sur les potentiels d'aménagement du noyau villageois	positif, neutre ou négatif	3,5
- impacts sur projets connus	positif, neutre ou négatif	3
ENVIRONNEMENT		7
- milieux humides	(type et superficie touchée)	4
- autres	(type et superficie touchée)	3
CRITÈRES FINANCIERS		30
- ratio avantages/coûts	importance du ratio	10
- valeur actualisée nette	valeur en dollars	10
- besoin en financement à court terme	montant en dollars	10
TOTAL		100

Source : Groupe Cartier, 1996. Étude de justification du contournement pour la municipalité de L'Annonciation. Rapport soumis au ministère des Transports.

Tableau 1.6 Résultats de l'analyse multi-critères

	Poids	Pointage par solution			
		1 Carrefour amélioré	2 Route 117 à 4 voies	3 Contournement à 2 voies	4 Contournement à 4 voies
CIRCULATION ET INFRASTRUCTURES		3,9	10,9	28,4	31,0
Capacité	7	0,7	7,0	5,1	6,7
Sécurité	8	0,2	1,2	3,6	4,3
Impact sur le village	8	0,8	0,5	8,0	8,0
Géométrie	4	1,6	1,5	4,0	4,0
Gestion des corridors routiers	8	0,7	0,7	7,6	8,0
AMÉNAGEMENT ET ENVIRONNEMENT		11,3	8,8	22,8	22,8
Impacts sur les fonctions urbaines	12	4,5	3,5	7,5	7,5
Nuisances aux riverains	6	0,0	0,0	5,0	5,0
Planification et attentes du milieu	10	3,3	3,3	6,8	6,8
Environnement	7	3,5	2,0	3,5	3,5
CRITÈRE FINANCIERS		22,6	21,5	24,7	14,6
Ratio avantages/coûts	10	10,0	10,0	10,0	10,0
Valeur actualisée nette	10	2,6	3,3	10,0	4,6
Besoin en financement à court terme	10	10,0	8,2	4,7	0,0
TOTAL		37,7	41,2	75,8	68,3
DISONS		38	41	76	68

Source : Groupe Cartier, 1996. Étude de justification du contournement pour la municipalité de L'Annonciation. Rapport soumis au ministère des Transports.

1.8 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'ÉTUDE DE JUSTIFICATION

Les résultats de l'étude de justification pour la déviation de la route 117 dans la municipalité de L'Annonciation mènent aux conclusions 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 d'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 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.

Deux grandes familles de solutions peuvent être envisagées :

- celles qui cherchent à améliorer l'efficacité de la route 117 existante soit :
 - . l'amélioration du carrefour de la route 117 et de la rue du Pont;
 - . l'élargissement de la route 117 à quatre voies;
- et celles qui requièrent la construction de nouvelles infrastructures :
 - . une déviation à une chaussée (2 voies);
 - . une déviation à deux chaussées (4 voies).

La solution d'une déviation à deux voies s'avère la plus économiquement et globalement efficace. Elle offre également des avantages non seulement en gain de temps mais aussi du point de vue de la sécurité des usagers surtout dans le noyau villageois où le taux d'accidents est anormalement élevé. De plus, elle est rentable maintenant de sorte qu'il y a intérêt à en amorcer la réalisation dès que possible. Les recommandations faites au ministère des Transports sont donc les suivantes :

- poursuivre les activités et analyses techniques nécessaires pour entreprendre la réalisation du projet en débutant par l'étude d'impact sur l'environnement;
- procéder, dans les meilleurs délais, au changement du contrôleur des feux de circulation, installer des boucles de détection à toutes les approches et apporter des modifications mineures à la géométrie du carrefour pour assurer une certaine amélioration des conditions;
- effectuer un relevé des files d'attente et des temps de parcours en période de pointe d'été afin d'évaluer adéquatement les pertes de temps attribuables à la congestion ainsi que les gains qui découlent des solutions envisagées;
- effectuer périodiquement des comptages afin d'assurer un suivi des conditions de circulation;
- après avoir obtenu le certificat d'autorisation de réalisation (C.A.R.) des autorités gouvernementales, acquérir l'emprise de la déviation.

2.0 Inventaire et analyse des composantes du milieu

2.1 JUSTIFICATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

La délimitation de la zone d'étude pour le projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation vise à couvrir l'ensemble des différentes composantes du milieu récepteur et à circonscrire de façon aussi précise que possible le territoire pour lequel on anticipe des répercussions environnementales directes et indirectes.

La zone d'étude retenue comporte deux niveaux: une zone d'étude élargie et une zone d'étude restreinte. Elle s'appuie à la fois sur des composantes du milieu naturel et des distances arbitraires motivées par la nature du projet, la configuration du milieu et les besoins spécifiques de l'étude.

Les inventaires et les analyses environnementales prévues se feront donc en considérant les portions de territoire décrites ci-après (carte 2.1):

- une zone d'étude élargie, définie de manière à rendre compte avec justesse de la nature des éléments ou des composantes du milieu qui dépassent l'échelle ponctuelle ou qui n'ont de véritable sens que lorsque prises dans leur contexte local ou régional.

Cette zone est délimitée approximativement, à l'est, par la rivière Rouge et, à l'ouest, par une ligne tracée arbitrairement à 1 kilomètre de distance du tracé préliminaire de la voie de déviation.

Certaines informations seront toutefois colligées pour des territoires dépassant celui de la zone d'étude élargie, comme, par exemple, les municipalités de L'Annonciation et de Marchand ou encore la MRC Antoine-Labelle;

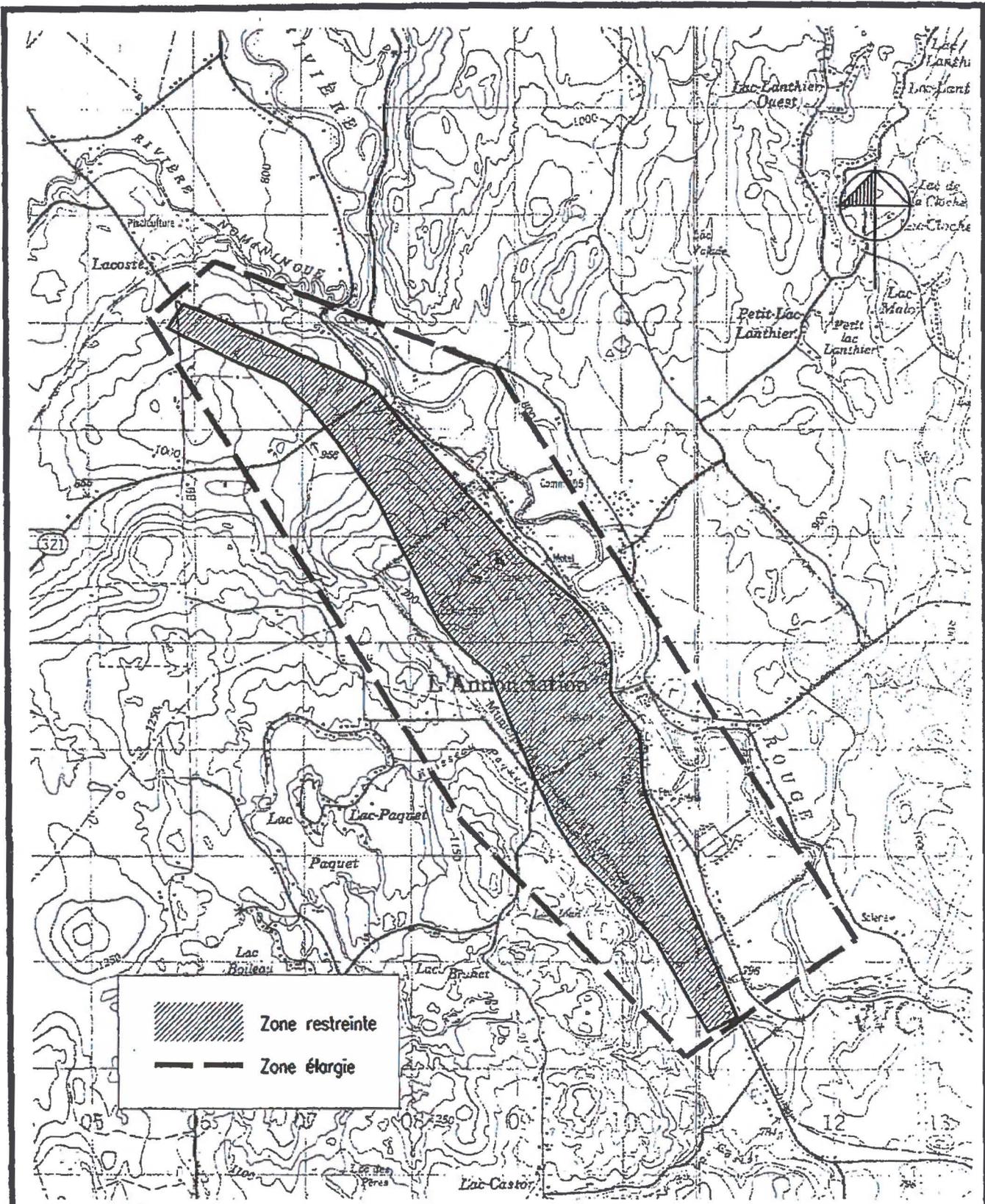
- une zone d'étude restreinte, qui permet la description et l'analyse détaillée de certaines composantes naturelles ou humaines localisées en périphérie immédiate du tracé étudié.

Cette zone couvre près de 8 kilomètres dans l'axe du tracé préliminaire de la voie de déviation; elle recoupe également les portions de territoire situées à 300 mètres et moins de part et d'autre de la ligne de centre de ce tracé. Lors de la phase inventaire, la plupart des composantes du milieu naturel (composantes physiques et biologiques) seront traitées à l'intérieur des limites de cette zone.

Cette zone est suffisamment large pour permettre une optimisation du tracé ou encore la génération de variantes. Elle permet également d'évaluer correctement les effets amont et aval du projet.

2.2 LES COMPOSANTES PHYSIQUES

L'inventaire du milieu physique provient en grande partie de la revue de la littérature existante (rapports, études, cartes et banque de données), de l'analyse et de l'interprétation de photographies aériennes (1991) au 1:15 000 ainsi que de relevés réalisés en juin 1997.



ROCHE

Roche Itée
Groupe-conseil
3075, ch. des Quatre-Bourgeois
Sainte-Foy (Québec)
Canada, G1W 4Y4
Téléphone: (418) 654-9600
Télécopieur: (418) 654-9699

DATE
février 1998

ECHELLE
1 : 50 000

DESSINÉ
M. Brousseau

PROJETÉ
J. Roy

 **Gouvernement du Québec**
Ministère des Transports

Étude d'impact sur l'environnement
Déviation de la route 117 à L'Annonciation
DÉLIMITATION de la ZONE D'ÉTUDE

1,8,7,0,3,0,0,0,1

carte 2.1

/LANNON/RAPL008.DWG (CADOVL)

2.2.1 Géologie et géomorphologie

Les roches retrouvées dans les limites du corridor à l'étude font partie d'un grand ensemble physiographique appelé les Laurentides. Cet ensemble de hautes collines fait partie d'un grand massif rocheux continental que l'on nomme le Bouclier Canadien. La partie est du Bouclier Canadien a subi quatre périodes de déformations ou orogénèses, lesquelles permettent de délimiter quatre provinces tectoniques (géologiques) dont une, la province de Grenville, couvre entièrement la région.

La province de Grenville renferme des roches du Précambrien (Éon), datant de l'ère Archéen, Archéen et/ou Protérozoïque et Protérozoïque (Aphébien et Hélikien). Dans le corridor étudié, on retrouve, de façon plus spécifique, des roches ou unités géologiques de types gneiss granitiques (Archéen et/ou protérozoïque) et des roches de types paragneiss mixtes et amphibolite et, à la limite ouest du corridor, des roches de types syénites (Hélikien).

Comparativement aux roches sédimentaires des Basses-Terres du Saint-Laurent, ces roches sont très dures, peu fracturées et peu fissurées. Elles sont essentiellement formées de cristaux de minéraux plus ou moins bien définis selon la nature ou le type de roche.

Les formes et les dépôts meubles retrouvés dans le corridor étudié originent de trois modes ou agents de mise en place distincts soit: la glace (lors de la dernière glaciation), les eaux de fonte glaciaire (au cours de la déglaciation) et les cours d'eau (fluvial).

Ainsi, dans le corridor retenu, on rencontre des dépôts et des formes associées d'origine glaciaire (till d'épaisseur variable ou moraine indifférenciée), fluvio-glaciaire (plaine d'épandage etc.) et fluviale (dépôt fluvial, méandre, talus d'érosion). Localement et peu fréquent dans les limites de la zone étudiée, on retrouve, dans de petites dépressions allongées et arquées (anciens délaissés de méandre) ou sur des surfaces planes (ancien lit de la rivière), des dépôts organiques plus ou moins bien dégradés. Ces derniers, de formation plus récente et d'origine biologique, résultent de l'accumulation de matière organique sur plusieurs centaines ou milliers d'années. Par endroit, ces accumulations atteignent plus de 3 mètres et constituent des milieux humides soit arbustifs, soit arborés ou encore en partie arbustifs (centre) et en partie boisés (sur le pourtour). La carte 2.2, présentée à l'annexe 7, permet de localiser les dépôts et les milieux humides.

Les dépôts fluvio-glaciaires constituent, habituellement, de très bonnes sources de matériel granulaire (bancs d'emprunts) pouvant servir à la construction de route. Ce type de matériel, occupant de grandes superficies à la fin de la déglaciation, a été en grande partie entaillé et remanié par les eaux de la rivière Rouge de telle sorte que le matériel résiduel ou remanié (dépôts fluviaux) présent à l'intérieur du corridor étudié n'a plus les mêmes caractéristiques texturales que le matériel d'origine (sable et gravier).

Les dépôts fluviaux présents à l'intérieur du corridor sont très sableux (sable fin à moyen) et pratiquement inexploités. Leur texture, leur épaisseur ainsi que la présence de la nappe phréatique à faible profondeur les rendent techniquement et économiquement peu attrayants. Comme on peut le constater, ce type de matériel est très fréquent le long du corridor étudié (carte 2.2 à l'annexe 7). Les dépôts fluvio-glaciaires sont, par contre, plus abondants du côté est de la rivière Rouge.

2.2.2 Hydrogéologie et hydrographie

Les unités rocheuses, identifiées le long du corridor de la route de déviation de L'Annonciation, ne constituent pas de bons aquifères. En effet, ces roches, peu fracturées et dont les fissures sont très étroites (fissures de compression) et peu profondes, sont peu perméables et ne renferment pas de cavités (grottes, larges fractures) où l'eau peut s'accumuler.

Au contraire, les dépôts meubles, et en particulier les dépôts fluvio-glaciaires et fluviatiles, retrouvés dans le corridor étudié constituent de très bons aquifères (zones d'accumulation d'eau souterraine). En effet, la texture sableuse et graveleuse de ces dépôts leur confère une très grande porosité et une très grande perméabilité. C'est dans la partie sud du corridor que l'on retrouve le plus de surfaces de mauvais drainage. Tel que déjà mentionné, c'est dans cette partie que l'on retrouve un ancien lit de la rivière Rouge. La nappe phréatique affleure presque à la surface et l'eau souterraine y circule très lentement.

Mise à part la rivière Rouge qui coule, en direction sud, dans une ancienne vallée glaciaire en grande partie comblée par les dépôts (fluvio-glaciaires et fluviatiles), le réseau hydrographique est simple, bien défini et peu abondant. En effet, les petits cours d'eau originant des collines situées à l'ouest-sud-ouest du corridor s'écoulent, sans obstacles majeurs, dans la direction est-nord-est vers la rivière Rouge. Ces petits cours d'eau sont, de façon générale, peu encaissés et stables. Le drainage varie, dans l'ensemble, de très bon (matériel fluvio-glaciaire) à mauvais (ancien lit de la rivière) dans la plaine et de bon à modéré sur les collines recouvertes de till à la bordure ouest-sud-ouest du tracé. Il n'y a pas de zones inondables cartographiées à l'intérieur de la zone d'étude; toutefois, on peut noter quelques plaines inondables en bordure immédiate de la rivière Rouge.

2.2.3 Zones potentiellement contaminées

Les sites potentiels de contamination ont été déterminés en fonction de la nature des activités sur le site (sites de dépôt), de la présence passée ou actuelle de réservoirs souterrains d'hydrocarbures (station) et de la présence éventuelle de réservoirs contenant des combustibles (huiles à chauffage, diesel, mazout) et des huiles usées.

Lors de la visite de terrain, quelques sources ou zones potentielles de contamination ont été répertoriées; celles-ci sont identifiées ci-après (voir carte 2.2 à l'annexe 7 pour la localisation précise de ces sites):

- site 1: présence de vieux réservoirs d'hydrocarbures;
- sites 2 et 3 : cimetières d'autos et entreposage de matériaux secs;
- site 4: atelier de réparation et cour d'entreposage de machinerie;
- site 5: atelier de réparation automobile (débosselage) et ancienne station service;
- site 6: ancien poste de répartition d'électricité désaffecté.

2.3 LES COMPOSANTES BIOLOGIQUES

L'inventaire des composantes du milieu biologique a été réalisé à partir des cartes et documents existants (cartes écoforestières, schéma d'aménagement, données provenant des différents ministères, etc.), des photographies aériennes au 1:15 000 ainsi que de visites de terrain qui ont permis de valider les différents renseignements récoltés et de noter les indices de présence ponctuels de certaines espèces.

2.3.1 Végétation

2.3.1.1 Peuplements

Selon la carte des régions écologiques (Thibault et Hotte, 1985), la région à l'étude se retrouve dans le domaine de l'érablière à bouleau jaune, plus précisément dans la région écologique du lac Nomingue. Cette région est caractérisée par la présence occasionnelle de prucheraie sur les stations xériques, et plus rarement de pessière rouge. Le sapin y est abondant.

La majeure partie de la zone d'étude est boisée, la partie résiduelle étant essentiellement constituée par la trame urbaine ainsi que par des habitations isolées bordant les rues traversant le corridor.

Les peuplements sont principalement caractérisés par des sapinières, des bétulaies à bouleau blanc ou jaune ainsi que des érablières, parfois purs, parfois mélangés avec d'autres essences (carte 2.3 à l'annexe 7). Les groupements sont généralement âgés de 50 ans, relativement denses (60 à 80 %) et d'une hauteur variant de 12 à 22 m.

Dans la plupart des cas, il s'agit de peuplements de transition menant vers l'érablière à bouleau jaune. On retrouve toutefois quelques zones de peuplements représentatifs d'une forêt vieille inéquienne³, principalement des érablières à bouleau jaune, peuplement qui est caractéristique du domaine écologique au stade climacique.

On note par ailleurs certains zones caractérisées par des essences de stade pionnier, notamment aux environs des cours d'eau (aulnes, saules, jeunes bouleaux, jeunes peupliers, etc.). La forêt située à l'intérieur du corridor à l'étude n'est pas exploitée sur une base commerciale à grande échelle.

2.3.1.2 Espèces floristiques menacées ou vulnérables

Selon la consultation menée auprès de la Direction de la conservation et du patrimoine écologique du ministère de l'Environnement et de la Faune, il n'y a aucune mention d'espèce floristique menacée ou vulnérable pour la zone d'étude.

Cependant, un site dans le voisinage de la zone d'étude a fait l'objet d'une mention qui concerne les marais: *Eleocharis robbinsii* (Lothar Marzell, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, comm. pers. novembre 1996). Ce type de milieu est toutefois absent de la zone d'étude.

2.3.2 Faune

2.3.2.1 Faune ichthyenne

La plupart des cours d'eau de la zone d'étude sont de faibles largeur et profondeur et coulent sur un substrat sableux. Aucun indice de présence de végétation aquatique n'a été noté. Toutefois, ces cours d'eau conservent une végétation riveraine limitant l'érosion des berges ainsi qu'un couvert, le plus souvent arborescent, qui protège le milieu aquatique contre le réchauffement estival. La plupart présente, à l'intérieur du corridor ou au niveau

³ Forêt vieille inéquienne: la plupart des tiges appartiennent à trois classes d'âge consécutives ou plus (entre 60 et 120 ans).

de la route 117 actuelle, une cassure dans le relief qui crée une zone infranchissable pour les poissons à partir de la rivière Rouge.

Le ministère de l'Environnement et de la Faune ne possède pas de données sur la faune ichtyenne peuplant ces différents petits cours d'eau. Toutefois, on sait que dans la rivière Rouge, on rencontre plusieurs espèces de salmonidés tels l'omble de fontaine, la truite brune et la truite arc-en-ciel, ainsi que d'autres espèces comme le grand brochet et le doré jaune (Brigitte Hardy, ministère de l'environnement et de la Faune, Direction régionale, comm. pers., décembre 1996).

Lors des inventaires de terrain, un meunier noir a été aperçu dans le cours d'eau longeant la Montée Paquette. Ce secteur présente une succession de petites cascades, ce qui représente un endroit intéressant pour cette espèce. Toutefois, l'habitat disponible est limité en amont par un seuil bétonné (prise d'eau privée) et en aval, par un autre seuil ayant servi à créer un petit lac artificiel. Aucun autre indice de présence d'espèces ichtyennes n'a été noté; cependant, il est possible que certains petits lacs aient été ensemencés avec de la truite par les propriétaires de ceux-ci.

Espèces ichtyennes menacées ou vulnérables

Selon les consultations menées auprès du ministère de l'Environnement et de la Faune (Brigitte Hardy, Direction régionale, comm. pers., décembre 1996; Pierre Aquin, Direction de la faune et des habitats, comm. pers., décembre 1996), il n'y a pas de mentions d'espèces ichtyennes menacées ou vulnérables dans la zone d'étude. Toutefois, selon monsieur Aquin, et bien qu'il n'y ait pas de mention spécifique, deux espèces ont un potentiel de présence dans le secteur, soit le méné laiton (*Hybognathus hankinsoni*) et le dard à ventre jaune (*Etheostoma exile*). Le premier figure sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables alors que le second constitue une espèce d'intérêt pour le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ).

Selon Beaulieu (1992), le méné laiton, espèce planctonophage, habite les eaux douces mais a des exigences spéciales au niveau de l'habitat puisqu'il apparaît très spécialisé. En effet, sa morphologie interne suggère une adaptation à une alimentation végétale. Cette espèce a été rapportée dans quelques tributaires de la rivière des Outaouais; elle est surtout observée dans les ruisseaux et les petits cours d'eau ainsi que dans les milieux d'eau claire et bien oxygénée en milieu agricole. Considérant les exigences d'habitat de cette espèce et les caractéristiques des cours d'eau dans la zone d'étude, sa présence apparaît improbable.

Le dard à ventre jaune habite les eaux claires, mortes ou à faible courant des lacs et des rivières possédant une végétation aquatique à racines et un fond de débris organiques, sable, tourbe ou mélange de ceux-ci (Scott et Crossman, 1974). Tel que mentionné précédemment, les cours d'eau traversant le corridor ne présentent pas de végétation aquatique propre à constituer un habitat pour cette espèce.

2.3.2.2 Faune semi-aquatique

Plusieurs signes de présence de castor ont été notés au cours de la visite de terrain. La présence de zones feuillues entourant des cours d'eau à débit lent favorise en effet cette espèce. La majorité des cours d'eau présentent ces caractéristiques d'habitat.

Les récoltes d'animaux à fourrure pour les six dernières années (Pierre Obry, MEF, comm. pers, mai 1997) font d'ailleurs état de plusieurs prises de castors et de rats musqués par les trappeurs résidant à L'Annonciation⁴ (tableau 2.1).

Tableau 2.1 Nombre de peaux récoltées par les trappeurs de L'Annonciation

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Belette	9	11	22	24	6	11
Castor	39	90	175	148	163	137
Écureuil		5	2	11	4	11
Martre	24	12	25	20	32	16
Ours noir				11	1	
Pékan	1	1	7	4	3	7
Raton-laveur	3	7	10	15	4	
Renard croisé	1		1			
Vison	19	16	31	23	14	14
Coyote	1		3	1		1
Loup	1	1				
Loutre	7	8	17	14	7	7
Rat musqué	34	71	161	135	103	86
Renard bleu			7			
Renard roux	21	4	2	8	9	16

Source : ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF), 1997.

Espèces semi-aquatiques menacées ou vulnérables

Aucune espèce de mammifères semi-aquatiques susceptibles d'être désignée menacée ou vulnérable ne figure dans la banque de données du MEF pour le territoire à l'étude (Pierre Aquin, MEF, comm. pers., décembre 1996).

2.3.2.3 Faune amphibienne et reptilienne

La documentation sur la faune amphibienne et reptilienne est très peu abondante. Selon la compilation effectuée par la Société d'histoire naturelle de la Vallée du Saint-Laurent et le MEF dans le cadre de la production de l'"Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec" (Bider et Matte, 1994), quelques espèces pourraient être présentes dans la zone d'étude ou aux alentours⁵, dont entre autres la rainette crucifère, le ouaouaron et le chélydre serpentine. Le faible nombre d'espèces reflète fort probablement le manque d'observateurs dans la région.

Espèces menacées ou vulnérables

Selon la consultation menée au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (Pierre Aquin, comm. pers, décembre 1996), aucune mention d'espèces amphibienes ou reptiliennes menacées ou vulnérables n'a été rapportée pour la zone d'étude.

⁴ Les données de vente de peaux sont compilées selon le lieu de résidence du trappeur. Selon monsieur René Lafond du MEF (comm. pers., mai 1997), les trappeurs exercent généralement leur activité dans un rayon de \pm 30 km de leur domicile.

⁵ Les données de l'Atlas sont compilées par blocs de 15° de latitude par 15° de longitude, soit environ 550 km², alors que la zone d'étude ne couvre qu'environ 2,4 km².

Toutefois, quatre espèces ont un potentiel de présence, à savoir: la grenouille des marais (*Rana palustris*), la tortue des bois (*Clemmys insculpta*), la couleuvre d'eau (*Nerodia sipedon*) et la couleuvre à collier (*Diadophis punctatus*). Les trois premières font partie de la liste officielle des espèces menacées et vulnérables alors que la dernière est une espèce d'intérêt pour le CDPNQ.

Selon Bider et Matte (1994), la grenouille des marais habite à proximité d'étangs, de lacs et de ruisseaux aux eaux claires, de préférence dans les champs qui bordent les forêts. Elle préfère les zones offrant un bon couvert végétal (Beaulieu, 1992). Ce type de milieu n'est pas caractéristique de la zone d'étude.

La tortue des bois a une répartition irrégulière qui semble associée aux rivières sinueuses aux fonds sablonneux et pierreux. Elle passe l'été dans les champs, les bois clairs, les tourbières et les étangs à proximité de sa rivière (Beaulieu, 1992). Ce type de milieu n'est pas caractéristique des cours d'eau traversant le corridor à l'étude.

La couleuvre d'eau semble peu exigeante en termes d'habitats; on la rencontre sur le bord des rivières, ruisseaux, étangs et lacs où elle vit dans les baies herbeuses, les marais à quenouille ou le long des rives caillouteuses. Cette espèce semble assez commune dans certains comtés tels celui de Labelle (Beaulieu, 1992; Bider et Matte, 1994).

Finalement, la couleuvre à collier fréquente les forêts humides durant l'été et spécialement les milieux où vivent un grand nombre de salamandres rayées. On la trouve alors sous des pierres plates, des troncs d'arbres ou des tas de feuilles mortes (Bider et Matte, 1994). L'habitat privilégié de ces salamandres se limite presque exclusivement aux vieilles forêts à litière épaisse. Or, on ne retrouve pas cette combinaison de milieux à l'intérieur du corridor.

2.3.2.4 Faune terrestre

Tel que montré au tableau 2.1 présenté précédemment, plusieurs espèces de mammifères terrestres sont susceptibles d'être rencontrées en nombre plus ou moins important dans la zone d'étude. La majorité du territoire présente un couvert forestier parcouru par quelques cours d'eau qui fournissent à la fois abri et nourriture à la majorité de ces espèces.

Par ailleurs, le cerf de Virginie est omniprésent dans la zone d'étude, comme en font foi les nombreuses pistes recensées. On a d'ailleurs aperçu un jeune de l'année dans le secteur du chemin de l'érablière. Un inventaire aérien réalisé par le MEF en février 1994 a par ailleurs permis de localiser un petit ravage au nord-ouest de la montée Paquette (Brigitte Hardy, comm. pers.) (carte 2.3 à l'annexe 7). Ce secteur est caractérisé par des zones de feuillus et des zones de forêt mélangée. Le cerf y retrouve donc à la fois des peuplements d'abri (résineux, principalement le sapin, qui offre à la fois abri et nourriture) et de nourriture (entre autres les feuillus), qui constituent la base à l'établissement d'un ravage.

L'application de la clé de "potentiel d'utilisation des peuplements forestiers par le cerf" présentée dans *Guide d'aménagement des ravages de cerfs de Virginie* élaboré par le MEF (MLCP, 1986) permet de déterminer les secteurs présentant le plus de potentiel pour le cerf en période hivernale (laquelle constitue la période critique pour l'espèce). Les peuplements les plus propices (zones "abri et nourriture" sur la carte 2.3 présentée à l'annexe 7) sont bien répartis dans la zone d'étude. Il en est de même des zones de nourriture et d'abri ainsi que des zones offrant uniquement un potentiel à des fins d'alimentation. Par ailleurs,

l'entremêlement de ces trois types de milieu accroît le potentiel du secteur pour le cerf. A priori, l'habitat d'hiver (ravages) ne semble pas limitant dans la zone d'étude.

Espèces de mammifères terrestres menacées ou vulnérables

Il n'y a aucune mention d'espèce de mammifère terrestre menacée ou vulnérable à l'intérieur du territoire à l'étude (Pierre Aquin, comm. pers.). Toutefois, certains petits mammifères ont un potentiel de présence, notamment la musaraigne fuligineuse, la musaraigne pygmée, le campagnol-lemming de Cooper ainsi que trois espèces de chauve-souris (rousse, argentée et cendrée).

La musaraigne fuligineuse (*Sorex fumeus*) habite les régions montagneuses et les forêts feuillues au sol friable et recouvert d'un humus épais. La musaraigne pygmée (*Sorex hoyi*) est présente sur des terrains humides tels que les tourbières et les marécages, dans les régions herbeuses à proximité des cours d'eau. Elle se rencontre sous les souches, entre les racines et l'humus épais.

Le campagnol-lemming de Cooper (*Synaptomys cooperi*) fréquente les tourbières à sphaigne et à éricacées, les marais herbeux et les forêts mixtes qui entourent les tourbières (Beaulieu, 1992). Considérant les habitats présents, ces espèces sont peu susceptibles d'être retrouvées dans le corridor à l'étude.

Les trois espèces de chauve-souris se rencontrent entre autres dans les régions boisées et semi-boisées (Beaulieu, 1992). Ces types de milieux sont omniprésents dans la zone d'étude.

2.3.2.5 Faune avienne

Les boisés présents dans la zone d'étude ainsi que les zones de végétation riveraine (incluant la bande d'aulnes ceinturant la majorité des cours d'eau) sont des habitats susceptibles d'attirer maintes espèces de la faune avienne terrestre.

Au cours des visites de terrain, plusieurs espèces ont été aperçues, notamment dans le secteur du ruisseau qui traverse la montée Paquette (parulines, pic, mésange, sittelle, bruant, carouge, chardonneret, etc.).

Selon les données contenues dans la banque de l'Atlas des oiseaux nicheurs, plusieurs espèces utiliseraient la zone d'étude à des fins de nidification (Yves Aubry, SCF, comm. pers., novembre 1996). Ainsi, la consultation de la banque de données a conduit à une liste d'une centaine d'espèces (tableau 2.2). De celles-ci, 33 ont été confirmées comme nichant dans le secteur⁶.

Espèces aviennes menacées ou vulnérables

Aucune mention d'espèces aviennes menacées ou vulnérables n'a été faite pour le corridor à l'étude (Pierre Aquin, MEF, Direction des habitats, comm. pers., décembre 1996). De plus, les carrés d'inventaire de l'Atlas des oiseaux nicheurs ne contiennent aucune mention de ce type.

⁶ La Banque de données de l'Atlas est bâtie en fonction de carrés de 10 km de côté. Trois carrés d'inventaire sont nécessaires pour couvrir l'ensemble du corridor à l'étude. L'axe est-ouest recoupe le corridor à peu près en son centre alors que l'axe nord-sud passe par l'intersection de la montée Paquette et de l'actuelle route 117.

Cependant, certaines espèces présentent un potentiel de présence dans le secteur (P. Aquin, comm. pers.). Ce sont: le Pygargue à tête blanche (*Haliaeetus leucocephalus*), l'Épervier de Cooper (*Accipiter cooperii*), la Buse à épaulettes (*Buteo lineatus*), le Troglodyte à bec court (*Cistothorus platensis*), le Bruant des plaines (*Spizella pallida*) et la Paruline à ailes dorées (*Vermivora chrysoptera*).

Le Pygargue à tête blanche niche à proximité des grands plans d'eau, sur des îles et le long des côtes, où il se nourrit de poissons rejetés sur les rives. Il construit habituellement son nid dans des arbres de grande taille, soit plus grand que vingt mètres (Beaulieu, 1992). L'Épervier de Cooper fréquente les forêts mixtes et décidues matures, parfois en bordure du milieu agricole, et il s'alimente fréquemment dans les parcs urbains où il se nourrit d'oiseaux (Beaulieu, 1992).

La Buse à épaulettes fréquente les forêts feuillues matures des basses terres. Cet oiseau de proie, carnivore, se nourrit de petits mammifères, de rongeurs, d'oiseaux, de grenouilles, de couleuvres. La nidification est limitée aux régions boisées des basses terres du Saint-Laurent et des contreforts des Laurentides. Elle habite les boisés mixtes et les forêts marécageuses, fréquente les boisés et les bosquets près des espaces ouverts (Beaulieu, 1992). En période de reproduction, la buse vit d'habitude dans des forêts de feuillues parvenues à maturité, plus particulièrement dans les boisés des plaines d'inondation ou des basses-terres situées à proximité d'étendues d'eau libre et de clairières, de marais et de lisières marécageuses boisées (Gauthier et Aubry, 1995).

Le Troglodyte à bec court habite les prés humides à végétation importante où se retrouvent des buissons dispersés, les marais, les champs humides et les tourbières (Beaulieu, 1992). Il affectionne particulièrement les prés humides à carex où poussent quelques buissons épars, tels que des saules et des aulnes. Il fréquente aussi les marais d'eau douce, les champs humides et parfois les abords des tourbières (Gauthier et Aubry, 1995).

Le Bruant des plaines est une espèce qui vient des Prairies et des Grands Lacs. La première preuve de nidification au Québec remonte seulement à 1975. Cette espèce niche dans divers habitats ouverts non cultivés, couverts d'herbages et parsemés d'arbustes. Au Québec, ces habitats se retrouvent parmi les pâturages et les terres en friches (champs abandonnés, bordures de routes, zones bûchées, etc.) mais ce bruant semble plutôt associé aux plantations de conifères (pins, sapins). On l'observe habituellement là où poussent de jeunes arbres, bien qu'il fréquente parfois les plantations plus vieilles, non loin de milieux herbeux (Beaulieu, 1992; Gauthier et Aubry, 1995). Finalement, la Paruline à ailes dorées se rencontre dans des milieux envahis par des plantes herbacées et de grands buissons, où les arbres sont relativement peu nombreux. Elle affiche de surcroît une nette préférence pour les buissons et les arbustes disposés en massifs en bordure des forêts. Les clairières, les bordures de forêts, le voisinage des étangs habités par les castors, ainsi que les friches en milieu forestier, lui conviennent tout à fait (Beaulieu, 1992).

Considérant les types d'habitats présents dans la zone d'étude ainsi que les spécificités de chacune des espèces mentionnées ci-haut, seuls l'Épervier de Cooper et la Paruline à ailes dorées pourraient avoir un faible potentiel de présence dans la zone d'étude.

Tableau 2.2

Liste des oiseaux nicheurs

Espèce	Carré sud-ouest		Carré nord-ouest		Carré sud-est		Carré nord-est	
	Code	Indice	Code	Indice	Code	Indice	Code	Indice
Huard à collier	B	Possible	B	Possible	Q	Confirmé	B	Possible
Butor d'Amérique					B	Possible	B	Possible
Grand Héron	B	Possible						
Canard branchu					B	Possible		
Morillon à collier					C	Probable		
Grand Bec-à-croie					B	Possible		
Busard Saint-Martin			C	Probable	Q	Confirmé		
Autour des palombes					B	Possible		
Petite Buse			I	Confirmé	B	Possible	B	Possible
Crécerelle d'Amérique	P	Confirmé	B	Possible	C	Probable		
Gélinotte huppée	P	Confirmé			B	Possible	B	Possible
Pluvier à bec noir			B	Possible	C	Probable		
Chevalier branlequeue			C	Probable	K	Confirmé		
Bécasse des marais					B	Possible		
Bécasse d'Amérique					B	Possible		
Goéland argenté			C	Probable	A	Observé		
Pigeon biset					N	Confirmé		
Tourterelle triste					C	Probable	B	Possible
Coulicou à bec noir	C	Probable						
Engoulevent d'Amérique			B	Possible	B	Possible		
Marinnet ramoneur			B	Possible	B	Possible		
Colibri à gorge rubis	B	Possible	B	Possible	B	Possible	B	Possible
Marin-pêcheur d'Amérique	B	Possible	C	Probable	C	Probable	K	Confirmé
Pic maculé	P	Confirmé	C	Probable	B	Possible	B	Possible
Pic mineur	B	Possible			B	Possible	B	Possible
Pic cheveu			C	Probable	N	Confirmé		
Pic flamboyant	P	Confirmé	B	Possible	B	Possible	B	Possible
Grand Pic					B	Possible		
Moucherolle à côtés olive	B	Possible	B	Possible	B	Possible		
Picou de l'Est	B	Possible	B	Possible	B	Possible		
Moucherolle à ventre jaune			B	Possible	B	Possible		
Moucherolle des aulnes	B	Possible	G	Probable	E	Probable	B	Possible
Moucherolle québécoise	B	Possible	B	Possible	B	Possible	C	Probable
Moucherolle phéni	B	Possible	B	Possible	B	Possible	B	Possible
Tyrann huppé			B	Possible	F	Probable	C	Probable
Tyrann tréflé	K	Confirmé	G	Probable	Q	Confirmé	B	Possible
Hirondelle bicolor	B	Possible	N	Confirmé	N	Confirmé	N	Confirmé
Hirondelle de rivage	B	Possible	B	Possible	C	Probable	N	Confirmé
Hirondelle des granges	P	Confirmé	N	Confirmé	N	Confirmé	I	Confirmé
Geai bleu	K	Confirmé	C	Probable	B	Possible	K	Confirmé
Corneille d'Amérique	B	Possible	P	Confirmé	C	Probable	B	Possible
Grand Corbeau					B	Possible	B	Possible
Mésange à tête noire	B	Possible	C	Probable	K	Confirmé	K	Confirmé
Mésange à tête brune			B	Possible				
Sittelle à poitrine rousse	P	Confirmé	B	Possible	B	Possible	B	Possible
Sittelle à poitrine blanche	B	Possible						
Grimpereau brun					B	Possible	B	Possible
Troglodyte des forêts	B	Possible	B	Possible	B	Possible	B	Possible
Roitelet à couronne dorée	B	Possible	B	Possible	B	Possible	B	Possible
Roitelet à couronne rubis			B	Possible	B	Possible	B	Possible
Merle-bleu de l'Est	B	Possible			B	Possible	C	Probable
Grive fauve	B	Possible	Q	Confirmé	B	Possible	B	Possible

Espèce	Carré sud-ouest		Carré nord-ouest		Carré sud-est		Carré nord-est	
	Code	Indice	Code	Indice	Code	Indice	Code	Indice
Grive à dos olive			B	Possible	B	Possible	B	Possible
Grive solitaire	B	Possible	B	Possible	B	Possible	B	Possible
Grive des bois			B	Possible	B	Possible	B	Possible
Merle d'Amérique	P	Confirmé	K	Confirmé	Q	Confirmé	B	Possible
Moqueur chat	B	Possible	B	Possible	B	Possible	B	Possible
Moqueur roux							B	Possible
Jaseur des cèdres	B	Possible	I	Confirmé	I	Confirmé	B	Possible
Étourneau sansonnet	P	Confirmé	K	Confirmé	N	Confirmé	P	Confirmé
Viréo à tête bleue	B	Possible	B	Possible	B	Possible	B	Possible
Viréo méridional			B	Possible	C	Probable		
Viréo aux yeux rouges	C	Probable	J	Confirmé	B	Possible	D	Probable
Paruline à joues grises	B	Possible	C	Probable	B	Possible	K	Confirmé
Paruline à collier			B	Possible	B	Possible		
Paruline jaune	B	Possible	B	Possible	B	Possible		
Paruline à flancs marron	B	Possible	C	Probable	C	Probable	K	Confirmé
Paruline à tête cendrée	B	Possible	B	Possible	C	Probable	B	Possible
Paruline bleue à gorge noire	B	Possible	C	Probable	B	Possible	B	Possible
Paruline à croupion jaune	B	Possible	B	Possible	C	Probable	K	Confirmé
Paruline verte à gorge noire	B	Possible	B	Possible	B	Possible	B	Possible
Paruline à gorge orangée			B	Possible	B	Possible	B	Possible
Paruline des pins					B	Possible	B	Possible
Paruline à poitrine baie			B	Possible	B	Possible		
Paruline noir et blanc	B	Possible	G	Probable	E	Probable	B	Possible
Paruline flamboyante	B	Possible	G	Probable	C	Probable	B	Possible
Paruline couronnée	G	Probable	C	Probable	D	Probable	B	Possible
Paruline des ruisseaux	B	Possible	G	Probable	B	Possible	G	Probable
Paruline triste	B	Possible	B	Possible	B	Possible	C	Probable
Paruline masquée	G	Probable	C	Probable	C	Probable	G	Probable
Paruline du Canada	B	Possible	B	Possible	C	Probable	B	Possible
Tangara écarlate			B	Possible	B	Possible	B	Possible
Cardinal à poitrine rose	P	Confirmé	I	Confirmé	C	Probable		
Passerin indigo	B	Possible						
Bruant familier	B	Possible	K	Confirmé	K	Confirmé	B	Possible
Bruant vespéral			C	Probable	C	Probable	C	Probable
Bruant des prés	P	Confirmé	B	Possible	B	Possible	B	Possible
Bruant chanteur	P	Confirmé	K	Confirmé	P	Confirmé	P	Confirmé
Bruant de Lincoln			B	Possible	B	Possible	B	Possible
Bruant des marais	G	Probable	B	Possible	G	Probable	G	Probable
Bruant à gorge blanche	B	Possible	B	Possible	D	Probable	G	Probable
Jurco ardoisé			B	Possible	B	Possible	G	Probable
Goglu			C	Probable	C	Probable		
Carouge à épaulettes	K	Confirmé	C	Probable	N	Confirmé	B	Possible
Sturnelle des prés			G	Probable				
Ouscale bronzé	B	Possible	C	Probable	K	Confirmé	B	Possible
Vacher à tête brune			B	Possible	C	Probable	C	Probable
Oriole du Nord			B	Possible				
Durbec des pins			B	Possible				
Roselin pourpré			C	Probable	C	Probable	B	Possible
Chardonneret des pins	B	Possible	B	Possible	B	Possible	C	Probable
Chardonneret jaune	B	Possible	C	Probable	C	Probable	B	Possible
Cros-bec errant	B	Possible	B	Possible	B	Possible	B	Possible
Mouneau domestique	B	Possible	I	Confirmé	N	Confirmé	B	Possible

Explication des codes

Observé
A: Observation de l'espèce pendant sa période de nidification
Possible
B: Présence de l'espèce dans son habitat durant sa période de nidification
Probable
C: Couple présent dans son habitat durant sa période de nidification
D: Comportement territorial (chants, querelles avec des voisins, etc.) observé sur un même territoire deux journées différentes à sept jours ou plus d'intervalle
E: Comportement nuptial: parade, copulation ou échange de nourriture entre adultes
F: Visite d'un site de nidification probable
G: Cri d'alarme ou tout autre comportement agité indiquant la présence d'un nid ou de jeunes aux alentours
H: Transport de matériel de construction d'un nid par des troglodytes; forage d'une cavité par des pics
Confirmé
I: Construction d'un nid ou transport de matériel (exception des troglodytes et des pics)
J: Nid vide ayant été utilisé ou coquilles d'oeufs de la présente saison
K: Adulte transportant de la nourriture (pour des jeunes) durant sa période de nidification
L: Preuve physiologique (i.e. plaque incubatrice très vascularisée ou oeuf présent dans l'oviducte)
M: Oiseau simulant une blessure ou détournant l'attention tels les canards, gallinacés, oiseaux de rivage
N: Adulte gagnant, occupant ou quittant le site d'un nid; comportement révélateur d'un nid occupé dont le contenu ne peut être vérifié (trop haut ou dans une cavité)
O: Adulte transportant un sac fécal
P: Jeunes en diuvel et jeunes venant de quitter le nid et incapables de soutenir le vol sur de longues distances
Q: Nid contenant des oeufs ou des jeunes (vus ou entendus)

Source: Atlas des oiseaux nicheurs du Québec.

2.4 LES COMPOSANTES HUMAINES ET LE MILIEU BÂTI

2.4.1 Démographie et économie régionale

2.4.1.1 *Évolution et caractéristiques de la population*

L'évolution des caractéristiques démographiques de la municipalité de L'Annonciation a été analysée en relation avec celle de la municipalité environnante de Canton Marchand et enfin, avec celle de la MRC Antoine-Labelle. Les statistiques compilées principalement à partir des données de Statistique Canada, font ressortir les informations suivantes :

- en 1996, la population des municipalités de L'Annonciation et du Canton Marchand s'établissait respectivement à 1 430 et 2 085 personnes, alors que celle de la MRC Antoine-Labelle était de 33 904 personnes. La population de L'Annonciation a légèrement diminué entre 1976 et 1996 (- 3,5 %) tandis que les populations de Canton Marchand (+ %) et de la MRC (+ 22 %) augmentaient au cours de la même période;
- le nombre de personnes par ménage a diminué de 1976 à 1996 passant de 3,0 à 2,55 pour L'Annonciation, de 3,3 à 2,36 pour le Canton Marchand pour la même période et de 3,4 à 2,48 pour la MRC, suivant en cela la tendance générale pour la province de Québec;
- dans son ensemble, la population de L'Annonciation et du Canton Marchand, tout comme celle de la MRC, vieillit. Le phénomène est cependant plus marqué pour L'Annonciation;
- la population de villégiature n'est pas comptabilisée et ce, malgré son importance dans le développement socio-économique de la région. Les estimations obtenues de la Société de développement économique des Laurentides suggèrent une population saisonnière très faible, soit 21 personnes pour L'Annonciation; pour le Canton Marchand et la MRC, cette population saisonnière est beaucoup plus élevée soit respectivement 1 565 et 22 686 villégiateurs en 1992.

La villégiature est très peu développée à L'Annonciation principalement à cause du fait que sa taille est petite et qu'elle est presque entièrement urbanisée. Par ailleurs, un nombre considérable de villégiateurs y transitent pour se rendre principalement dans les secteurs de Lac-Nominingue, La Macaza et L'Ascension;

- l'évolution de la structure occupationnelle de la municipalité et de la MRC est différente. Au niveau de L'Annonciation, de 1981 à 1991, on a assisté à une tertiarisation de cette structure occupationnelle au détriment des secteurs primaire et secondaire. Par ailleurs, la structure occupationnelle de la MRC Antoine-Labelle et de la municipalité de Marchand est demeurée relativement stable.

2.4.1.2 *Économie régionale*

La municipalité de L'Annonciation est identifiée comme un sous-centre régional administratif au sein de la MRC Antoine-Labelle. Il s'agit du deuxième pôle en importance dans la MRC après Mont-Laurier.

Le tissu économique de la MRC Antoine-Labelle est intimement lié au secteur forestier : exploitation forestière, aménagement forestier et transformation du bois constituent les principales activités économiques. Leur importance est telle que ces activités constituent à la fois les forces et les faiblesses de la structure économique régionale.

Ainsi, selon une étude effectuée en 1992 par le Centre d'emploi du Canada de Mont-Laurier, près des deux-tiers (65,8 %) des emplois du secteur primaire sont liés à l'exploitation et à l'aménagement de la forêt tandis que 66,8 % des emplois du secteur manufacturier et 38,5 % des entreprises manufacturières y sont associés.

Autour des activités économiques principales se greffent une série d'activités parallèles qui leur sont indirectement associées telles le transport, les services financiers, l'assurance ou encore l'entretien mécanique. Celles-ci sont en effet très dépendantes des revenus tirés par les activités liées à la forêt et à la transformation de la matière ligneuse.

Finalement, le secteur du tourisme assure un complément à la base économique de la région. Cette industrie s'appuie principalement sur les activités de grande nature telles la chasse et la pêche, la motoneige et le tourisme de plein air, pour la plupart des activités dépendantes de la forêt.

2.4.2 Éléments de planification territoriale

2.4.2.1 Schéma d'aménagement

La municipalité régionale de comté (MRC) Antoine-Labelle a élaboré et adopté, en mars 1997, un second projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR-2). Celui-ci énonce les enjeux avec lesquels les municipalités constituantes devront composer dans l'avenir. Ces enjeux sont traduits en grandes orientations, en objectifs et en grandes affectations du territoire que les outils de planification locaux (plan et règlement d'urbanisme) devront éventuellement intégrer.

Orientations, objectifs et moyens de mise en oeuvre

Les grandes orientations proposées dans le PSAR-2 s'inscrivent dans la continuité de celles initialement véhiculées par le premier schéma d'aménagement. Ainsi, la MRC Antoine-Labelle entend articuler le développement de son territoire autour de quatre grandes orientations dont les plus pertinentes, en regard du projet de déviation, sont présentées ci-après :

Orientation 1: retenir un choix d'aménagement territorial facilitant le développement socio-économique de la collectivité;

Orientation 3: s'assurer que les interventions faites sur le territoire respectent les principes que sous-tend le développement durable.

Par ailleurs, la MRC fait aussi état, dans son schéma d'aménagement, de préoccupations en regard du réseau de transport, de l'étalement urbain et de son développement économique; bien qu'aucune orientation formelle n'existe par rapport à ces problématiques particulières, la MRC indique quand même les objectifs qu'elle poursuit eu égard à celles-ci.

Les problématiques et les objectifs se rattachant à ces diverses préoccupations sont décrits brièvement ci-après:

- conditions de fluidité et de sécurité sur la route 117, en particulier dans le secteur de L'Annonciation (PSAR-2, volet Transport): l'aménagement d'une voie de déviation à deux chaussées est encouragé par la MRC, celle-ci s'appuyant sur l'urgence de la situation.

La MRC signale, toutefois, l'importance de prévoir un accès à la hauteur de la montée Marois. Sans cet accès, un nombre important de camions lourds, en provenance de La Macaza, devra continuer à transiter par le village de L'Annonciation, malgré la déviation. Les bénéfices du projet de déviation seraient ainsi nettement réduits;

- contrôle de l'étalement urbain : il s'agit d'une préoccupation importante pour la MRC Antoine-Labelle⁷. La MRC entend endiguer l'étalement urbain en cours à L'Annonciation en restreignant les usages permis à l'extérieur du périmètre d'urbanisation⁸. Ainsi, l'ouverture de nouvelles rues dans la zone péri-urbaine pourra se faire seulement dans le cas où aucun espace pouvant accueillir un tel développement n'est disponible dans la zone urbaine.

La zone péri-urbaine est maintenant développée en continu avec le noyau villageois; cette zone, autrefois rurale, comporte maintenant des commerces et des résidences et elle subit de fortes pressions de développement;

- développement économique : la MRC vise i) à favoriser le développement des activités touristiques sur son territoire et ii) à développer son secteur manufacturier, entre autres les activités reliées à la transformation du bois.

L'augmentation du nombre de visiteurs dans les municipalités localisées au nord de la MRC Antoine-Labelle, associée à une éventuelle croissance du secteur manufacturier dans cette région, contribueraient également à augmenter la circulation à L'Annonciation.

Affectations du territoire

La carte 2.4, présentée à l'annexe 7, illustre les principales affectations du sol de L'Annonciation et Marchand, telles qu'indiquées au Projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC Antoine-Labelle (PSAR-2). À l'intérieur des limites du corridor étudié, on compte trois grandes affectations du sol, à savoir du sud au nord:

- l'affectation péri-urbaine, qui s'applique aux espaces en voie d'urbanisation où le développement résidentiel de faible densité et le développement commercial pourront prendre place;

⁷ La MRC désire que les municipalités consolident leur noyau urbanisé avant d'ouvrir de nouveaux secteurs au développement, mais les outils dont elle dispose pour atteindre cet objectif sont limités. La délimitation des grandes affectations du territoire constitue le principal instrument à la disposition de la MRC pour orienter le développement des municipalités.

⁸ Les utilisations permises à l'extérieur du périmètre d'urbanisation sont, pour l'instant, nombreuses et peuvent laisser place à un développement relativement important. Il est notamment possible d'implanter au sein de cette affectation des activités économiques telles stations d'essence, restaurants et casse-croûte, commerces de vente de matériaux de construction et centres horticoles.

- l'affectation urbaine, qui correspond au périmètre d'urbanisation. Les principaux secteurs résidentiels, commerciaux et institutionnels y sont regroupés;
- l'affectation rurale, où dominent les grands espaces vacants et l'occupation de faible densité. Une grande diversité d'activités (agriculture, exploitation forestière, certains types de commerces et activités industrielles) y sont permises.

Par ailleurs, il importe de souligner que malgré le fait que la MRC identifie l'emprise de l'éventuelle voie de déviation (tracé initial du MTO) dans son schéma d'aménagement, le document ne contient aucun règlement spécifique garantissant sa protection.

Territoires d'intérêt

Le schéma d'aménagement révisé de la MRC Antoine-Labelle identifie une série de territoires d'intérêt à caractère culturel (patrimonial et archéologique), esthétique ou encore écologique. Parmi ceux-ci, l'arrondissement patrimonial au coeur du noyau villageois de L'Annonciation, la rivière Rouge et la gare de L'Annonciation - ces dernières situées hors des limites de la zone d'étude - sont les territoires qui présentent le plus d'intérêt dans les deux municipalités concernées.

2.4.2.2 Plans et règlements d'urbanisme

Adoptés respectivement en 1989 et 1990, les plans d'urbanisme de Marchand et L'Annonciation ont été élaborés sur des bases à peu près communes; c'est notamment le cas des sept grandes orientations inscrites dans les plans. Deux d'entre elles apparaissent pertinentes en regard du projet à l'étude : la distribution équilibrée et harmonieuse des utilisations du sol (*orientation 3*) et la mise en valeur rationnelle des ressources du milieu (*orientation 4*). La mise en application de ces orientations devrait se faire en tenant compte de deux grands principes d'aménagement: i) la consolidation du tissu urbain existant et ii) l'utilisation rationnelle en rapport avec les besoins, potentiels, contraintes et fragilité des équilibres écologiques du milieu.

Le plan d'urbanisme de L'Annonciation fait état de deux éléments particulièrement intéressants par rapport au projet de déviation⁹ :

- premièrement, il appert que la municipalité tient à concentrer son développement à l'intérieur des zones déjà urbanisées. Ainsi, la municipalité tente de regrouper, dans la mesure du possible, les implantations au sein des pôles existants en privilégiant, par exemple, le développement des commerces et des services sur la rue Principale;
- deuxièmement, le plan d'urbanisme souligne l'importance de la construction de la voie de déviation (section 5.7.3 - Réseau routier). Pour la municipalité, il s'agit d'une intervention jugée nécessaire pour améliorer les conditions de circulation rendues difficiles par le nombre important de véhicules qui empruntent la rue Principale.

Bien que chacun des plans d'urbanisme mentionne que la réalisation de la déviation devrait comporter des impacts minimes voire même nuls pour les commerces et l'économie locale, la municipalité de L'Annonciation souligne l'importance de n'accorder aucun accès riverain à la nouvelle route afin de ne pas affaiblir la vitalité commerciale du centre-ville.

⁹ Mentionnons que les plans d'urbanisme de Marchand et de L'Annonciation reconnaissent le tracé de la voie de déviation projetée (tracé initial).

Affectations du territoire

Les affectations du territoire présentées dans les plans d'urbanisme de Marchand et de L'Annonciation reprennent, sous des vocables différents, celles identifiées par la MRC Antoine-Labelle dans le schéma d'aménagement original. Celles-ci seront revues à la lumière des modifications apportées dans la version révisée du schéma d'aménagement dans les 24 mois suivant son adoption par le conseil de la MRC Antoine-Labelle.

Territoires d'intérêt

Dans leurs plans d'urbanisme respectifs, les municipalités de Marchand et L'Annonciation identifient certains potentiels patrimoniaux, ethnologiques et naturels (esthétique et écologique) qu'ils entendent protéger. Ces éléments sont essentiellement ceux qui sont déjà retenus au schéma d'aménagement; comme mentionné précédemment, seul le noyau villageois de L'Annonciation recoupe la zone d'étude.

Par ailleurs, il importe de mentionner que chacun des plans ajoute à la liste produite par la MRC. Ainsi, Marchand considère que le caractère rural de la municipalité et la qualité de l'environnement naturel sont des éléments d'intérêt puisqu'ils constituent la trace la plus visible des temps anciens. L'Annonciation insiste, quand à elle, sur la valeur de la vallée de la Rivière Rouge; elle identifie plus spécifiquement les perspectives visuelles à partir de l'entrée sud de la municipalité et des montées localisées à l'ouest des secteurs développés.

Bien qu'aucun de ces éléments ne soit illustré ou cartographié dans les plans, il convient tout de même de les considérer dans l'analyse du milieu.

2.4.2.3 Programme particulier d'urbanisme de L'Annonciation

En 1995, un programme particulier d'urbanisme (PPU) a été élaboré pour le centre-ville de L'Annonciation. La municipalité a aussi procédé à l'adoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour ce même secteur. Un constat ressort clairement de cet exercice de planification: "la route 117, qui traverse le ville, y génère une circulation de transit et de véhicules lourds qui est davantage une contrainte qu'un atout à son développement commercial"¹⁰. Le plan de revitalisation du centre-ville adopté par la municipalité est donc fondé sur la prémisse que la rue Principale sera libérée de la circulation de transit suite à l'aménagement de la voie de déviation.

Le programme particulier d'urbanisme propose d'ailleurs un certain nombre d'interventions qui sont en tout ou en partie fonction de la réalisation du projet de déviation de la route 117, à savoir : la réduction de la largeur de la chaussée au nord la rue du Pont, la reconstitution de la bande de verdure originale, l'encouragement du stationnement sur rue, la réfection des trottoirs, la relocalisation de la montée Marois. Dans ce cas, le PPU propose le ré-alignement de la montée Marois dans l'axe de la rue du Pont de façon à ce que celle-ci devienne l'accès principal entre le noyau villageois et la route de déviation¹¹.

¹⁰ Programme particulier d'urbanisme du centre-ville de L'Annonciation, p. 4, SOTAR, novembre 1994

¹¹ On indique également que le bâtiment du 80, rue Principale sud devrait être relocalisé alors que le bâtiment du 72, rue Principale sud - qui est d'intérêt patrimonial - et la source d'eau de la municipalité devraient être protégés (section 2.9, p. 18). Le plan 1 annexé au document principal du PPU illustre le ré-alignement proposé.

2.4.3 Utilisation du sol

2.4.3.1 Utilisation actuelle

Le développement de la municipalité de L'Annonciation s'est effectué d'une façon linéaire, longeant l'axe de la voie ferrée et celui de la rivière Rouge. L'occupation du territoire est relativement concentrée et la route 117 constitue le seul axe nord-sud. L'Annonciation est considérée comme un sous-centre régional à vocation administrative et de services. Cette municipalité dessert les localités de la Vallée de la Rouge, région qui regroupe environ 7 000 personnes.

Les principaux éléments à mettre en relief pour chacun des secteurs (carte 2.5 à l'annexe 7) sont les suivants:

- l'entrée sud du village (secteur 1) est caractérisée par une faible occupation du sol. La majeure partie des espaces est occupée par des terrains en friche ou boisés. À l'approche du noyau villageois, l'occupation du sol devient plus dense et on retrouve principalement des usages commerciaux;
- le noyau villageois (secteur 2) renferme l'ensemble des services à la population ainsi que la majorité des commerces et s'étale principalement le long de la 117 et, dans une moindre mesure, le long de la rue du Pont. Le noyau villageois est le secteur le plus densément peuplé et où la mixité des usages est la plus élevée;
- les grandes caractéristiques de l'occupation du sol du secteur situé à l'entrée nord du village (secteur 3) ressemblent à celles de l'entrée sud du village, à la seule différence qu'on y retrouve un pôle constitué du centre hospitalier et du CLSC. Des usages résidentiels viennent majoritairement compléter ce pôle;
- le secteur situé à l'est de la rivière Rouge (secteur 4) possède un caractère rural et est majoritairement occupé par des terrains en friche, cultivés ou boisés. Les habitations sont situées principalement près du pont menant au noyau villageois et l'occupation du sol devient plus diffuse à mesure qu'on s'en éloigne. Sur le chemin menant à La Macaza, on trouve un secteur industriel;
- le corridor longeant l'emprise de la voie de déviation proposée (secteur 5) est caractérisé par une très faible occupation du sol et est principalement constitué d'espaces boisés (avec un relief montueux). Il est traversé d'est en ouest par la montée Paquette.

2.4.3.2 Équipements et infrastructures

À l'intérieur de la zone d'étude, les résidences sont alimentées en eau potable soit par des puits individuels, soit par un aqueduc privé ou encore, par l'aqueduc municipal. Les informations présentées ci-après sont issues d'un rapport du ministère des Transports (1997). La carte 2.6, présentée à l'annexe 7, localise les différentes sources d'alimentation en eau potable.

Le réseau d'aqueduc municipal s'étend sur la route 117 au sud et au nord du centre-ville sur une longueur d'environ 5 km. Il dessert également plusieurs rues parallèles et perpendiculaires à cette dernière. L'eau servant à alimenter le réseau municipal provient de deux puits crépinés localisés à l'est de la rivière Rouge.

Les relevés de terrain ont permis d'identifier deux secteurs où les propriétaires sont alimentés en eau potable par des aqueducs privés. Le premier secteur est celui de la rue Perrier où environ 5 résidences sont alimentées par un puits de surface situé sur la ligne des lots 57b-58. Le deuxième secteur est celui des rues Bellevue et Charrette où une source, qui est située sur le lot 61a, sert à alimenter quelque 18 résidences.

Dans le secteur de la montée Paquette, environ 8 résidences sont alimentées par des puits individuels. Une vingtaine ont été dénombrées sur le Chemin des Lilas et cinq autres sur la route 117. Sur la route 321, environ 5 résidences s'alimentent à même des puits individuels alors que trois autres maisons font de même sur le Chemin de la Mullen. Selon les informations recueillies, ces puits individuels seraient majoritairement de type artésien.

Le centre hospitalier possède un puits artésien situé à proximité de la rue des Lilas, immédiatement à l'ouest de la rivière Rouge.

Finalement, la municipalité de L'Annonciation est propriétaire d'une source naturelle d'eau potable située à l'intersection des rues Marois et du Couvent (parc de la Source), au coeur même du noyau villageois. Cette source fut le premier point d'eau potable à desservir la collectivité en 1890 via un aqueduc en bois. Pour plusieurs des résidents locaux, celle-ci possède d'ailleurs un caractère patrimonial puisqu'intimement liée à l'histoire de la municipalité; on lui confère également une vocation touristique étant fréquentée tant par les citoyens de L'Annonciation que ceux des municipalités avoisinantes. Un relevé non-scientifique effectué en octobre 1998 par des citoyens soucieux de l'avenir de la source a permis d'estimer le nombre de visites hebdomadaires à 1 230, soit plus de 60 00 par année.

2.4.3.3 Projets de développement

À L'Annonciation, le développement résidentiel est très faible et il n'y a pas de projets d'envergure qui sont à prévoir dans aucun secteur d'activité.

Par contre, au niveau régional, on note la réalisation éventuelle de:

- une usine de panneaux gauffrés dans la municipalité de Bois-Franc;
- une usine de transformation de billots de feuillus durs à Sainte-Anne-du-Lac;
- un centre de tri des matières recyclables;
- la possibilité d'un nouveau site aéroportuaire à La Macaza ou à La Conception.

Dans le cadre de l'étude de justification (Cartier, 1996), on a estimé que les projets à caractère industriel dans la région étaient susceptibles d'engendrer un trafic important de camions, équivalent à environ 200 déplacements par jour ouvrable.

2.4.4 Activités commerciales

2.4.4.1 Caractérisation de l'activité commerciale locale¹²

La municipalité de L'Annonciation est reconnue pour être le principal centre de services de la Vallée de la Rouge. Cette municipalité dessert, entre autres, les localités de Lac-Nominingue, Sainte-Véronique, L'Ascension, La Macaza et Marchand. La municipalité de Marchand, dont le territoire entoure L'Annonciation, renferme elle aussi un certain

¹²

La méthode utilisée pour caractériser l'activité commerciale est présentée en détail à l'annexe 3.

nombre de commerces. Ceux-ci se trouvent principalement le long de la 117, au nord et au sud de L'Annonciation.

Nombre et localisation des commerces

Afin de bien comprendre la nature et l'envergure du développement commercial le long de la route 117, un relevé de tous les commerces et entreprises établis le long de ladite route a été réalisé à l'été 1997¹³. Les informations amassées ont été regroupées sur une base géographique de manière à en faciliter l'analyse; elles sont présentées au tableau 2.3.

TABLEAU 2.3 Répartition de l'activité commerciale le long de la route 117, par catégorie de commerce

Catégorie de commerce	Entrée Sud		Noyau villageois		Entrée Nord		Total	
	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%
Services professionnels et spécialisés	4	20%	32	40%	1	13%	37	34%
Restauration et hôtellerie	5	25%	12	14%	2	25%	19	17%
Soins personnels et vêtements	2	10%	14	17%	-	-	16	15%
Automobile	4	20%	5	6%	2	25%	11	10%
Alimentation	2	10%	7	9%	1	13%	10	9%
Véhicules récréatifs - articles de sport	2	10%	1	2%	-	-	3	4%
Autres	1	5%	10	12%	2	25%	13	12%
Total (nb)	20	18%	81	75%	8	7%	109	

Source : Compilation Roche Itée, été 1997.

Au total, on dénombre 109 commerces à L'Annonciation-Marchand (annexe 4) entre les entrées nord et sud de la déviation projetée. L'analyse de la structure commerciale de L'Annonciation et Marchand montre que celle-ci est loin d'être monolithique et qu'elle reflète bien le statut de sous-pôle régional qu'on lui attribue. Les commerces locaux offrent non seulement une variété de produits et services mais, de plus, le nombre d'entreprises actives dans chacune catégorie est significatif.

Les firmes de professionnels et de services spécialisés constituent le plus important groupe de commerces avec environ le tiers du total. Les restaurants, casse-croûte 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.

Sensibilité des activités commerciales aux divers types de clientèle

La variété offerte par les nombreux commerces de biens et services de l'agglomération L'Annonciation-Marchand leur permet de rejoindre différents types de clientèle. Les

¹³ Seules les places d'affaires proposant des biens et services aux consommateurs ont été considérées; les compagnies n'offrant leurs services qu'aux entreprises ont été exclues de l'inventaire puisque l'on peut supposer que cette clientèle ne sera pas influencée par la déviation de la route 117.

principaux groupes et sous-groupes de clients profitant de l'offre commerciale locale peuvent être définis comme suit¹⁴ :

- un premier groupe identifié comme étant les clientèles d'origine régionale, à savoir:
 - . les *résidents permanents* des municipalités concernées (L'Annonciation et Marchand) qui utilisent les services locaux sur une base régulière et ceux des municipalités environnantes (Lac-Nominingue, Sainte-Véronique, L'Ascension et La Macaza¹⁵) qui font affaire localement sur une base sporadique estimée à une à deux fois par semaine ou quelques jours par mois. Cette clientèle constitue, cela va de soi, le marché primaire des commerçants locaux.
 - . les *villégiateurs propriétaires de résidences secondaires* pluri-saisonniers ou uniquement estivales, situées dans les municipalités concernées ou dans les municipalités environnantes. Les effets de la présence de cette clientèle sont principalement ressentis en été; le reste de l'année, l'importance de ce marché serait davantage réduite. Les habitudes de consommation de ces individus ne seraient pas nécessairement les mêmes que celles de la population permanente; pour cette raison, leur impact se ferait sentir sur un nombre limité de commerces;
- un second groupe qui comprend les clientèles externes, c'est-à-dire :
 - . les *touristes en séjour* dans la région, durant une journée, quelques jours voire même une semaine. Sont notamment compris dans ce sous-groupe, les chasseurs et les pêcheurs, les amateurs de plein air (entre autres les cyclotouristes) ainsi que les familles en visite dans la région. L'impact de cette clientèle - importante, mais éphémère - se fait plus particulièrement sentir en saison de pêche au printemps, durant la saison estivale et à l'automne, lors de la période intensive de chasse. En hiver, leur incidence demeure, pour l'instant, marginale.
 - . les *usagers en transit* sur la route 117, c'est-à-dire la clientèle des automobilistes qui doit traverser le secteur L'Annonciation-Marchand en route vers une destination plus au nord (Hautes-Laurentides, Abitibi, Baie James) ou plus au sud (Montréal, Centre et Est du Québec). Pour certains de ceux-ci, les commerces locaux constituent une étape le long de leur trajet; l'enquête origine-destination (Cartier, 1994) indique, en ce qui concerne les usagers en transit, que 14 % de ceux-ci effectuent un arrêt à L'Annonciation.

On le constate, ces divers groupes et sous-groupes de clientèle ont un comportement différent et influencent donc de manière différente les commerces de la zone d'étude.

Afin de procéder, par la suite, à l'évaluation de la sensibilité des commerces de la route 117 aux clientèles extérieures, nous avons déterminé, pour chaque sous-catégorie,

¹⁴ Cette analyse des clientèles s'appuie, au départ, sur un exercice similaire réalisé par SOTAR, pour le compte de la municipalité de L'Annonciation, dans le cadre de l'élaboration du PPU du secteur centre-ville.

¹⁵ On considère que les populations de La Minerve, Labelle et Lac-Saguay fréquentent surtout Mont-Laurier et Saint-Jovite pour acquérir les services non disponibles dans leurs localités respectives.

l'importance¹⁶ - significative ou négligeable - de la clientèle de ces commerces (tableau 2.4). Une clientèle est qualifiée de significative lorsque les variations de celle-ci peuvent affecter de manière notable le niveau d'activité et/ou de rentabilité des entreprises.

Tableau 2.4 Sensibilité des commerces locaux aux groupes de clientèle

Catégorie et sous-catégorie de commerce	Importance relative de la clientèle régionale	Importance relative de la clientèle externe
Automobile		
Vente de véhicules	significative	négligeable
Services reliés à l'automobile	significative	négligeable
Stations-service	significative	significative
Restauration et hôtellerie	significative	significative
Alimentation		
Épiceries	significative	négligeable
Dépanneurs	significative	significative
Boutiques spécialisées	significative	négligeable
Location-vente de véhicules récréatifs et articles de sport	significative	significative
Services professionnels et spécialisés	significative	négligeable
Soins personnels et vêtements		
Soins personnels	significative	négligeable
Vêtements	significative	négligeable
Autres		
Commerces à vocation locale	significative	négligeable
Commerces à vocation régionale	significative	négligeable
Commerces à vocation touristique	négligeable	significative

Source: Roche Itée, 1997

Comme le montre le tableau précédent, les différentes catégories de commerce recensées ne visent pas toutes la même clientèle; de ce fait, il est juste de prétendre qu'elles ne tirent pas toutes le même avantage de leur localisation le long de la route 117.

Si la clientèle dite régionale peut être considérée comme significative pour l'ensemble des commerces des deux municipalités concernées, la clientèle externe semble, quant à elle, compter beaucoup moins pour plusieurs de ceux-ci.

En effet, on constate que ce type de clientèle peut être qualifié de significatif pour seulement 30% de ceux-ci (tableau 2.5). La forte présence de bureaux de professionnels

¹⁶ Cette évaluation repose sur l'expérience acquise dans le cadre de mandats similaires et sur notre compréhension générale de la dynamique commerciale locale.

à L'Annonciation, dont les services ne visent pas particulièrement la clientèle touristique, fait en sorte que les commerces qui profitent peu de cette clientèle sont nombreux. Seulement 25% des places d'affaires du centre peuvent tirer un profit significatif de leurs ventes aux touristes et villégiateurs alors que ce taux s'élève à environ la moitié pour les commerces regroupés dans les entrées sud et nord.

Tableau 2.5 Importance relative de la clientèle externe

Secteur	Importance significative		Importance négligeable		Total	
	nb	%	nb	%	Nombre total de commerces	%
Entrée sud	9	45%	11	55%	20	100%
Noyau villageois	20	25%	61	75%	81	100%
Entrée nord	4	50%	4	50%	8	100%
Total	33	30%	76	70%	109	100%

Source: Compilation Roche Itée, automne 1997.

Les commentaires reçus des commerçants, lors de la réunion avec la SIDAC et de la consultation tenue par le ministère des Transports en novembre 1997, incitent toutefois à une analyse prudente des résultats de cet inventaire.

Ainsi, bien que les commerçants de la zone d'étude constatent que la clientèle externe est nombreuse à fréquenter leur établissement en période estivale, une partie de celle-ci serait davantage représentée que l'autre. En fait, ce ne seraient pas les usagers en transit - qui ne font que traverser L'Annonciation, en route vers le nord ou le sud - qui constitueraient l'apport le plus significatif pour les marchands locaux. Ce seraient plutôt les touristes se dirigeant vers les principaux lieux de villégiature de la région (réserves fauniques, lacs, etc.), ou qui y séjournent et qui ont besoin de produits ou services, qui constitueraient la clientèle la plus appréciable. Quel que soit le tracé de la déviation de la route 117, les habitudes d'achat de ceux-ci font en sorte qu'ils continueront à consommer à ces endroits.

Par ailleurs, aussi importante qu'elle soit, la clientèle touristique n'est pas le marché premier des commerces de L'Annonciation; ceux-ci rejoignent d'abord et avant tout la clientèle locale et régionale. Les ventes aux touristes, aux villégiateurs et aux excursionnistes visitant la région sont toutefois intéressantes puisqu'elles compensent généralement pour les périodes moins profitables et les ralentissements saisonniers.

2.4.4.2 Dynamisme de la communauté d'affaires¹⁷

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 des activités au début de la décennie. Certains commerces du centre-ville, qui subissent depuis peu la concurrence de magasins à grande surface, ont d'ailleurs éprouvé des difficultés financières. Toutefois, la vigueur du secteur récréo-touristique - notamment reliée au

¹⁷ Cette section fait état des discussions tenues entre les représentants du ministère des Transports, le consultant et certains membres de la SIDAC L'Annonciation le 13 mai 1997.

développement du Parc linéaire Le P'tit train du Nord - et l'apparition d'établissements d'un nouveau genre, attirants pour la clientèle locale et de l'extérieur, ont permis de compenser les pertes encourues.

Les difficultés rencontrées par les commerces du centre-ville ainsi que l'éventualité d'une déviation de la 117 ont motivé les commerçants de L'Annonciation à se regrouper au sein d'une Société d'initiative du développement de l'artère commerciale (SIDAC) au début des années 1990.

Les commerçants ont d'ailleurs incité la municipalité à préparer un plan de relance du centre-ville qui tiendrait compte de l'éventuel aménagement de la voie de déviation. La situation actuelle est décrite par plusieurs de ceux-ci. Selon les commerçants locaux, la circulation intense sur la route 117 représente un handicap à leur développement, en raison des problèmes de sécurité, de bruit et de poussières qu'elle génère.

Exception faite des propriétaires de casse-croûte, de stations d'essence et autres services qui profitent directement de la circulation de transit, la majeure partie des commerçants considéreraient que le projet de déviation de la route 117 est nécessaire pour leur permettre de profiter pleinement du potentiel de leur municipalité.

D'ailleurs, en raison de sa situation géographique et de son statut, L'Annonciation peut compter sur de solides atouts pour attirer la clientèle de l'extérieur de la région, à savoir :

- 1° cette municipalité possède un éventail de produits et services qui est inégalé par aucune autre localité entre Saint-Jovite et Mont-Laurier;
- 2° L'Annonciation est une porte d'entrée pour deux réserves fauniques d'importance, Papineau-Labelle et Rouge-Matawin, en plus d'être située à proximité de nombreux lacs qui représentent un potentiel intéressant pour la villégiature. Pour ces clientèles, L'Annonciation apparaît comme un point de service incontournable, déviation ou pas;
- 3° des efforts de mise en valeur antérieurs ont déjà contribué à rendre le centre de L'Annonciation attrayant.

2.4.5 Milieu agricole

Selon le schéma d'aménagement, l'agriculture dans la MRC d'Antoine-Labelle représentait, en mars 1992, une production directe estimée à 17,4 millions de dollars. En 1991, 160 résidents de la MRC tiraient leur revenu principal de l'agriculture. Toutefois, à l'échelle de la municipalité, cette activité est très marginale. En effet, dans son plan d'urbanisme, la municipalité de L'Annonciation mentionne que l'agriculture n'est plus une activité économique et qu'aucune partie de son territoire n'est actuellement zonée agricole en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole.

Le corridor à l'étude est donc situé à l'extérieur de la zone agricole permanente. Aucune surface n'est actuellement cultivée à l'intérieur de celui-ci. La majorité des sols de ce secteur sont classés 7, soit des terres inutilisables autant pour la culture que pour les plantes fourragères vivaces. Les limitations sont dues au relief accidenté et à la pierrosité élevée. Une petite frange, située au début du corridor d'étude, présente toutefois des sols classés 4 (sols comportant de graves limitations qui restreignent le choix des cultures ou imposent des pratiques spéciales de conservation). Les principales limitations affectant cette classe de sol sont un manque d'humidité et une basse fertilité.

L'acériculture (carte 2.5 à l'annexe 7) n'est pas pratiquée sur une base commerciale dans la zone d'étude. Toutefois, certains peuplements font l'objet d'une exploitation artisanale (pour consommation personnelle):

- sur le lot 58, un résident exploite une superficie de 6,6 ha (550 à 600 entailles, produisant 75 à 100 gallons par année). Une cabane à sucre est présente sur ce lot;
- un autre résident exploite le lot 59 (environ 400 entailles produisant une trentaine de gallons par année). Il n'y a pas de cabane à sucre, la sève étant traitée à la maison. Ce même résident possède également les lots 56a, 56b et 57a; les érables sur ces lots ne sont pas entaillés pour l'instant mais ont le calibre pour l'acériculture.

2.4.6 Aires d'extraction

Plus d'une vingtaine de zones d'extraction sont situées à l'intérieur d'un rayon de 20 km de la route projetée. Parmi celles-ci, on note 9 sablières, 4 gravières et 10 sites extrayant à la fois du gravier et du sable. On note de plus une usine de béton située à Labelle. Les carrières et les sablières sont localisées dans les municipalités suivantes: Lac Nominique, Sainte-Véronique, Canton Marchand, L'Annonciation, La Macaza, Labelle et L'Ascension (MTQ, 1992). Les routes susceptibles d'être empruntées par les camions en provenance de ces sites sont donc la route 321, la route 117 ainsi que les diverses routes situées du côté est de la rivière Rouge.

2.4.7 Patrimoine culturel

2.4.7.1 Sites d'intérêt patrimonial à statut particulier

Sites d'intérêt régional

Aucune propriété ou site à l'intérieur de la zone d'étude ne possède de statut officiel (classement, reconnaissance, etc.), attribué par le gouvernement provincial ou fédéral. Dans le cadre de la confection de son schéma d'aménagement, la MRC Antoine-Labelle a toutefois retenu un certain nombre de sites d'intérêt culturel et archéologique qui se veulent représentatifs des activités traditionnelles de la foresterie et de la colonisation.

Dans le centre-ville de L'Annonciation, la MRC a identifié, à titre de site historique, l'ancienne gare. Située à l'est de la zone d'étude, cette gare est désormais mise en valeur à des fins culturelles et touristiques et est intégrée au parc linéaire le P'tit train du Nord. Le ministère de la Culture et des Communications du Québec a contribué à sa rénovation. Elle appartient à la municipalité qui en assure la gestion. La gare abrite la Société d'initiative et de développement des artères commerciales (SIDAC) de même qu'un centre d'exposition, dont la gérance est confiée au regroupement d'artistes appelé Les Précambriens.

Territoires municipaux d'intérêt

Le plan d'urbanisme de la municipalité de L'Annonciation reconnaît l'intérêt du site de l'ancienne gare. Par ailleurs, cette municipalité a adopté un PIIA (Plan d'implantation et d'intégration architecturale) sur la protection du patrimoine. Il est toutefois limité aux édifices localisés de part et d'autre de la route 117, au coeur de la municipalité, entre la montée Paquette et la rue du Moulin.

Finalement, en conformité avec le schéma d'aménagement de la MRC, la gare de L'Annonciation est identifiée comme site d'intérêt historique et patrimonial.

2.4.7.2 Analyse du potentiel patrimonial¹⁸

Portrait de la zone d'étude

Le centre-ville de la municipalité de L'Annonciation compte une concentration plus ou moins importante d'édifices patrimoniaux. Principalement localisés le long de la route 117 et dans certaines rues avoisinantes, ces bâtiments datent approximativement du tournant du XX^e siècle. On y retrouve donc des édifices représentant les principaux courants architecturaux en vogue à cette époque, dont ceux d'inspiration "Boom town", d'esprit vernaculaire américain et de style mansardé. On notera, par ailleurs, que l'infrastructure bâtie localisée aux extrémités nord et sud de la zone d'étude le long de la route 117 est d'implantation contemporaine.

Potentiel patrimonial à proximité du tracé de la déviation

À l'intérieur de la zone d'étude restreinte, quatre propriétés jugées d'intérêt patrimonial ont été inventoriées. Deux d'entre elles se trouvent à Marchand : le 201, chemin des Lilas ainsi que le 79, montée du lac Paquet. Les troisième et quatrième sont localisées au centre-ville de L'Annonciation. Il s'agit de la maison Morissette, rue Labelle sud, et de la maison Pecllet, rue Principale sud, à proximité de l'intersection avec la montée Marois. Des fiches individuelles, présentées à l'annexe 5, ont été réalisées pour chacune d'elles. La carte 2.5, présentée à l'annexe 7, localise ces propriétés.

Dans le cas de Marchand, il s'agit de deux propriétés de type agricole. Celle de L'Annonciation est une ancienne villa victorienne, de type monumental, érigée en 1908. Elle a avantageusement conservé ses revêtements et composantes décoratives en bois.

Potentiel patrimonial dans le corridor étudié

Les propriétés patrimoniales inventoriées dans le corridor d'étude sont contemporaines de la période de colonisation de L'Annonciation/Marchand, puisqu'elles ont été érigées à la fin du XIX^e siècle et dans la première décennie du XX^e siècle.

La typologie des bâtiments inventoriés est relativement limitée. On retrouve ainsi la maison à étage de comble, au toit à deux versants galbés très proche de la maison québécoise traditionnelle. De gabarit plutôt restreint, sa façade est dotée d'une seule paire de fenêtres. Quelques édifices appartiennent au style mansardé où la toiture est dotée d'un brisis (partie supérieure) et d'un terrasson (partie inférieure). Enfin, on notera la présence de bâtiments de "colonisation", de forme très simple, où les deux versants du toit sont droits et d'un édifice (la maison Morissette) appartenant au courant cubique, un style caractérisé par la forme carrée du plan au sol et un toit à quatre versants.

Dans le centre-ville de L'Annonciation, on constate une beaucoup plus grande variété de styles et de types architecturaux, ainsi qu'une plus grande qualité architecturale (présence d'édifices vernaculaire américain et de type "boom town" notamment).

¹⁸ La méthodologie utilisée pour juger de l'intérêt ou de la valeur patrimoniale des bâtiments est présentée à l'annexe 3 du présent document.

De façon générale, la quasi totalité des bâtiments principaux inventoriés a connu des transformations plutôt importantes. Ainsi, principalement en secteur rural, les revêtements anciens ont été remplacés par des parements de type moderne (vinyle, notamment) et, de la même façon, plusieurs fenêtres traditionnelles furent remplacées par d'autres plus contemporaines.

Exception faite de la maison Morissette de L'Annonciation, les édifices inventoriés ne possèdent pas non plus de composantes architecturales particulières comme des fenêtres en saillie, des garde-corps ornementés, etc.

En ce qui concerne les bâtiments secondaires inventoriés, il s'agit en majeure partie de granges-étables et de remises. Ces bâtiments secondaires anciens sont de configuration très modeste et n'offrent pas de caractéristiques architecturales particulières. Ils ont toutefois conservé leurs revêtements de mur ancien, principalement composé de planches verticales. Globalement, leur état physique est plutôt déficient.

2.4.7.3 Projets de mise en valeur du patrimoine

Plusieurs groupes ou organismes à caractère culturel sont actifs dans la région des Laurentides en général, ainsi que dans la municipalité de L'Annonciation en particulier. Ces groupes constituent des sociétés historiques aux intérêts et activités variés. La plupart possèdent des fonds d'archives et photographiques.

Dans les municipalités concernées, on notera la présence du Comité historique à L'Annonciation, ainsi que, au même endroit, Les Précambriens, responsable de la gestion des expositions dans l'ancienne gare.

Aucun projet de mise en valeur du patrimoine bâti ou culturel n'a été identifié dans la zone d'étude. À proximité de celle-ci, on notera toutefois la poursuite de l'aménagement du parc linéaire le P'tit train du Nord et une étude régionale (région des Laurentides) sur les paysages présentement en cours. Ailleurs, ni les municipalités concernées ni le ministère de la Culture et des Communications n'ont entrepris de projets susceptibles de favoriser la conservation ou la valorisation du patrimoine.

2.4.7.4 Archéologie

Le fichier de l'Inventaire des Sites Archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture et des communications du Québec indique qu'aucun site archéologique, préhistorique ou historique, n'est localisé dans les limites de la "zone restreinte" et de la "zone élargie" du projet à l'étude.

L'ISAQ indique également qu'aucun site archéologique n'est actuellement connu dans une aire de 10 km de rayon ayant pour centre le projet à l'étude.

À noter de plus, qu'un inventaire archéologique a été réalisé en 1984 par l'archéologue Claude Rocheleau (Rocheleau, C., 1984a, ISAQ, MCC) dans une aire localisée à environ 5 km au nord-ouest de la municipalité de L'Annonciation, avec des résultats négatifs.

2.4.8 Milieu visuel¹⁹

2.4.8.1 Caractéristiques générales du corridor à l'étude

La vallée de la Rouge présente une séquence classique marquée par une transition relativement rapide entre les basses terres bordant la rivière et le massif montagneux localisé à l'ouest du village. Cette transition s'amorce à la hauteur de la route 117 et le noyau villageois se trouve implanté sur les flancs de ces collines. L'importance des collines, sur le plan vertical, limite l'extension des champs visuels, surtout vers l'ouest.

À l'exception de la rivière Rouge, qui coule en direction sud au sein d'une ancienne vallée glaciaire, le réseau hydrographique ne comporte pas véritablement de cours d'eau ni même de plans d'eau importants. Les tributaires de la Rouge sont peu nombreux et de faible envergure. Prenant leur source dans les collines situées plus à l'ouest, ils coulent selon un axe généralement orienté ouest-est. Leur présence a occasionné le creusage de ravins plus ou moins profonds selon les endroits.

La majeure partie du corridor d'étude est densément boisée; la couverture végétale est caractérisée par la présence de sapinières, de bétulaies à bouleau blanc et jaune et d'érablières. Parfois purs, ces peuplements sont le plus souvent mélangés avec d'autres essences. Les environs des cours d'eau sont caractérisés par la présence d'essences habituellement associées aux stades pionniers de recolonisation végétale (aulnes, saules, jeunes bouleaux, jeunes peupliers, etc.).

L'utilisation du sol à L'Annonciation et Marchand est caractéristique des formes d'implantation des établissements humains des Hautes-Laurentides; le territoire est occupé de façon linéaire suivant l'axe d'éléments structurants tels la rivière, le chemin de fer et la route 117. Les usages à caractère urbain (résidentiel, commercial, industriel, public et institutionnel) sont confinés à une bande de terre de faible largeur s'étendant à l'ouest de la route. Hors du noyau villageois, les activités humaines se font rapidement moins intensives et la densité d'occupation devient vite très faible.

Dans la partie urbaine du territoire étudié, les vues sont généralement ouvertes vers l'est et relativement fermées vers l'ouest. Ces vues offrent un intérêt peu élevé en raison de la présence du bâti résidentiel et commercial. Dans la partie naturelle du corridor d'étude, les vues sont de manière générale limitées par la couverture végétale dense. Le secteur de la montée Paquette constitue un cas particulier; le bassin visuellement accessible aux résidents du secteur s'ouvre perpendiculairement au corridor d'étude suivant l'axe de la rue (orientation générale SO-NE).

Les collines situées derrière l'hôpital constituent le point de vue le plus intéressant du secteur; les champs visuels accessibles depuis celles-ci s'étendent toutefois vers l'est, c'est-à-dire en direction opposée à l'axe retenu pour l'implantation de la déviation projetée.

L'analyse du schéma d'aménagement de la MRC Antoine-Labelle n'a pas permis d'identifier de préférences particulières quant aux attraits du paysage local. En effet, si on fait exception des composantes patrimoniales ou écologiques telles la gare L'Annonciation et un ravage de cerf de Virginie, aucun autre élément d'intérêt mentionné ne se trouve dans les limites du corridor d'étude.

¹⁹ La méthode utilisée pour analyser le milieu visuel du corridor à l'étude est présentée à l'annexe 3.

Toutefois, la consultation d'autres documents de planification territoriale tels les plans d'urbanisme de L'Annonciation et Marchand a mis en lumière un certain intérêt relatif à la valorisation des paysages associés à la vallée et à la rivière Rouge, notamment en ce qui a trait aux perspectives visuelles offertes à partir de l'entrée sud de L'Annonciation et des montées situées à l'ouest du noyau villageois.

2.4.8.2 Types, unités et sous-unités de paysage

On retrouve, à l'intérieur des limites du corridor à l'étude, deux grands types de paysage :

- d'une part, les paysages humanisés qui regroupent i) les secteurs densément utilisés du noyau villageois de L'Annonciation, ii) le secteur de l'hôpital et iii) les secteurs d'occupation humaine extensive qu'on retrouve le long de la route 117;
- d'autre part, les paysages naturels – essentiellement forestiers - qui constituent la majeure partie de l'offre paysagère de la zone d'étude.

Pour les fins d'analyses plus précises, ces types de paysage ont été subdivisés en unités et, lorsque pertinent, en sous-unités de paysage (carte 2.7 à l'annexe 7).

De façon à permettre une meilleure évaluation des différents types de paysages identifiés précédemment, la zone d'étude a été découpée en 4 unités de paysage; un total de 8 sous-unités ont été délimitées tel que montré dans le tableau 2.6. Chacune des unités et sous-unités est décrite dans le texte qui suit.

Tableau 2.6 Unités et sous-unités de paysage

TYPE	UNITÉS	SOUS-UNITÉS
Paysage humanisé	1. Noyau villageois de L'Annonciation	
	2. Secteurs péri-urbains	2a. Entrée sud du village 2b. Entrée nord du village
	3. Secteur institutionnel	
Paysage naturel	4. Zone forestière (naturelle et humanisée)	4a. Zone forestière naturelle 4b. Zone forestière péri-urbaine 4c. Zone forestière champêtre 1 4d. Zone forestière champêtre 2

Unité 1 : Noyau villageois de L'Annonciation

L'unité 1 correspond à un ensemble paysager se caractérisant par une concentration de fonctions essentiellement urbaines (résidentiel, commercial, public et institutionnel) et une densité élevée d'occupation du sol. Organisée autour du coeur original du village, elle s'étend sur près 1,5 km de part et d'autre de celui-ci.

C'est à l'intérieur de cette unité de paysage que se concentrent les divers témoins historiques de la municipalité de L'Annonciation; à ceux-ci se greffent des bâtiments d'origine contemporaine. Ces ensembles présentent une valeur patrimoniale reconnue tant

dans le schéma d'aménagement de la MRC Antoine-Labelle que dans le plan d'urbanisme local.

Adossée aux zones forestières (paysage naturel) qui caractérisent la portion ouest de la zone d'étude, cette unité de paysage montre une grande cohésion qui la rend vulnérable à toute modification importante. Il s'agit donc d'un paysage humanisé de grande valeur.

Unité 2 : Secteurs péri-urbains

L'unité 2 se caractérise par une utilisation à caractère urbain, essentiellement résidentielle, et de faible densité. Les bâtiments y sont généralement peu concentrés voire même dispersés et séparés par des îlots de végétation ou encore des extensions des massifs boisés se trouvant à l'ouest du paysage humanisé. L'unité 2 se subdivise en deux sous-unités non contiguës, à savoir :

- la sous-unité 2a correspondant aux zones péri-urbaines de l'entrée sud du village, cette sous-unité ne présente pas de caractéristiques fonctionnelles essentielles à la vie communautaire. La nature des usages qui s'y retrouvent de même que la qualité des implantations et des aménagements font en sorte qu'il ne s'agit pas véritablement d'un paysage valorisé. Du point de vue naturel, cette sous-unité présente des attributs d'un intérêt limité et, surtout, inférieur aux unités et sous-unités adjacentes (zones forestières naturelles). La sous-unité 2a constitue donc un paysage de faible valeur environnementale;
- la sous-unité 2b regroupe deux noyaux résidentiels à caractère péri-urbain (c.a.d. de densité faible) s'insérant entre des zones boisées prolongeant les massifs forestiers de la portion ouest de la zone d'étude. De superficies réduites, ces deux noyaux n'en présentent pas moins une certaine cohésion malgré une qualité d'aménagement restant déficiente. Offrant un intérêt moindre que le noyau villageois (unité 1), la sous-unité 2b intègre tout de même des composantes qui, du point de vue visuel, contribuent à renforcer sa valeur intrinsèque. Cette sous-unité peut être considérée de valeur moyenne.

Unité 3 : Secteur institutionnel

L'unité 3 peut être décrite comme une enclave institutionnelle au sein des unités péri-urbaines et naturelles se trouvant au nord du noyau villageois. Cette portion du paysage humanisé de la zone d'étude correspond au site occupé par le centre hospitalier régional. Outre le bâtiment lui-même qui, en raison de son implantation sur un quasi-promontoire, constitue un repère visuel important dans le paysage local, cette unité comprend également une aire dite récréative - essentiellement vouée à la détente - localisée derrière celui-ci.

Le paysage de l'unité 3 présente des qualités qui le distinguent des autres unités ou sous-unités de la zone d'étude. Étant ni de caractère urbain ou péri-urbain, ni de caractère naturel, le secteur de l'hôpital a à la fois les qualités de toutes ces unités.

L'ensemble est d'une symbolique singulière (fonction particulière, bâti évocateur par son volume et sa localisation, repère important du paysage local) et la cohésion est grande entre ses composantes bâties et forestières. L'unité 3 est particulièrement vulnérable à toute modification de ses caractéristiques intrinsèques. Pour toutes ces raisons, sa valeur comme paysage est grande.

Unité 4 : Zone forestière (naturelle et humanisée)

L'unité 4 est la plus vaste des unités visuelles de la zone d'étude. Elle comprend toutes les portions de territoire pouvant être associées, en tout ou en partie, à un paysage naturel. L'unité présente une belle homogénéité, la majeure partie de celle-ci étant densément boisée et marquée par un relief important. Malgré la présence de collines dont les sommets culminent à près de 400 mètres, cette unité demeure faiblement perceptible depuis le village, la route 117 et même la rive gauche de la rivière Rouge. Les sous-unités composant l'unité 4 peuvent être décrites comme suit :

- la sous-unité 4a, zone forestière naturelle, constitue à elle seule la presque totalité des paysages forestiers de la zone d'étude. La nature, la variété comme la densité de sa couverture végétale et son relief montueux lui confèrent une valeur significative. Par ailleurs, il ne s'agit pas là d'une exception à l'échelle des paysages locaux ou même régionaux; les massifs forestiers non ou peu perturbés comme ceux-ci n'y sont toutefois pas rares.

Compte tenu de ces facteurs mais aussi de sa quasi-intégrité (absence de percées ou d'ouvertures significatives à travers la sous-unité), de la qualité de la forêt et de celle des peuplements qui la composent, cette sous-unité présente une valeur moyenne.

- la sous-unité 4b, zone forestière péri-urbaine, s'étend le long de la montée Paquette et du chemin conduisant au lac Paquet; sa fonction est essentiellement résidentielle et la nature comme la forme des aménagements montrent une recherche du caractère péri-urbain. L'encadrement forestier qui a été maintenu en marge des composantes bâties lui donne une ambiance singulière.

Le secteur de la montée Paquette marque, de plus, une sorte de transition entre la "ville" et les espaces voués à la villégiature dans "l'arrière-pays" de L'Annonciation; n'étant ni l'un, ni l'autre, il tient à la fois, d'un point de vue paysage, de l'un et de l'autre. L'ensemble manque de cohésion mais il apparaît tout de même vulnérable aux interventions affectant l'intégrité du milieu. Sa valeur paysagère est jugée moyenne.

- la sous-unité 4c, zone forestière champêtre 1 constitue une sorte d'enclave champêtre à la limite des zones forestières et péri-urbaines; il s'agit d'une certaine manière d'un paysage de transition qui n'est ni naturel, ni complètement humanisé. La qualité des aménagements (lacs artificiels, ouvrages de contrôle, murets de soutien) démontre à quel point ce milieu de vie est valorisé par les résidents qui y habitent. Bien que passablement remanié par de nombreuses interventions d'origine anthropique, cette portion de paysage possède des qualités intrinsèques qui l'apparentent davantage aux ensembles naturels. La valeur de la sous-unité 4b est grande.
- la sous-unité de paysage 4d, zone forestière champêtre 2, est un exemple type d'implantation champêtre en milieu forestier. Les efforts d'aménagements (bâti d'inspiration ancienne bien que contemporain, lac artificiel, etc.) consentis par les résidents témoignent d'une valorisation importante de cette portion de territoire. L'isolement dont bénéficie cette sous-unité face aux zones urbaines et péri-urbaines ou encore au réseau routier local et régional lui confère un intérêt encore plus grand. Sa vulnérabilité n'a pas à être démontrée puisqu'en raison de sa surface limitée, la moindre intervention est susceptible d'atténuer voire même affecter irrémédiablement ses qualités propres et, de ce fait, sa cohésion et son sens en tant que composante du paysage forestier.

2.4.9 Climat sonore²⁰

2.4.9.1 Analyse du climat sonore actuel

Niveaux de bruit relevés²¹

Au point 1 (voir carte 2.8 à l'annexe 7), localisé à une dizaine de mètres de la route 117, le climat sonore ambiant était presque exclusivement influencé par la circulation routière; les sources de bruit secondaires n'influençaient pas le niveau de bruit équivalent. Le niveau de bruit équivalent (Leq) a été relevé à toutes les heures durant 24 heures consécutives. Le niveau Leq (24 h) à cet endroit est de 65,7 dB(A) (tableau 2.7). Le comptage des véhicules automobiles a été effectué en simultanément à cet endroit afin de calibrer le modèle de simulation du bruit.

Au point 2, le climat sonore ambiant a été influencé par plusieurs sources soit, la circulation automobile de la 117 au loin (à environ 200 m), des conversations de gens dans le voisinage, les oiseaux, les insectes, le passage d'avions etc. Le niveau de bruit équivalent (Leq) a été relevé à toutes les heures durant 24 heures consécutives les 4 et 5 juin 1997, tout comme pour le point 1. Le niveau de bruit équivalent Leq (24 heures) est de 46,0 dB(A) (tableau 2.8).

Au point de mesure 3, le climat sonore ambiant a été influencé par différentes sources de bruit soit, des conversations, le bruit de circulation automobile au loin (la route 117 actuelle étant située à environ 280 m du point de mesure), les oiseaux ou insectes etc. Le niveau de bruit équivalent, relevé sur une période d'une heure, est de 43,3 dB(A) (tableau 2.9).

Au point de mesure 4, le climat sonore était plus élevé que pour les points de mesure 2, 3 et 5. Le bruit provenait surtout d'un ruisseau et de la circulation automobile sur la montée Paquette. Le ruisseau génère un bruit continu qui maintient le niveau de bruit de fond à 45 dB(A), ce qui est de 4 à 10 dB(A) supérieur aux autres points de mesure. Le niveau de bruit équivalent à cet endroit, relevé sur une période d'une heure, est de 55,1 dB(A) (tableau 2.9).

Au point de mesure 5, le climat sonore ambiant était également influencé par différentes sources de bruit normales dans un quartier. Le niveau de bruit équivalent est de 45,1 dB(A).

Les résultats de ces mesures de bruit indiquent que le niveau de bruit généralement présent à l'extrémité des quartiers résidentiels à l'ouest de L'Annonciation est de l'ordre de 45,0 dB(A), ce qui constituera la valeur de comparaison avec les résultats des simulations (tableau 2.9).

²⁰ La méthode utilisée pour caractériser le climat sonore actuel de la zone d'étude est présentée à l'annexe 3.

²¹ Les mesures de bruit ont été effectuées du 4 au 5 juin 1997.

Tableau 2.7 Résultats des relevés de bruit et de comptage effectués au 274 Principale sud (point 1*)

Heure	Débits de circulation				Niveau de bruit en dB(A)						
	Automobile	Camion int.	Camion lourd	Total	Leq	L1% **	L10%	L50%	L90%	L95%	L99%
10h - 11h	336	36	58	430	68,1	81,3	71,0	52,0	41,8	40,0	37,5
11h - 12h	293	31	70	394	68,5	81,3	71,5	53,8	41,3	38,3	34,8
12h - 13h	307	23	41	371	66,5	78,3	70,8	52,0	40,5	38,0	34,0
13h - 14h	319	18	39	376	68,3	76,8	68,3	48,5	38,8	37,3	35,8
14h - 15h	335	19	59	413	68,7	80,8	72,0	55,3	51,0	50,3	49,0
15h - 16h	374	22	40	436	65,8	77,8	69,5	55,0	51,8	51,0	50,0
16h - 17h	349	24	66	439	66,3	78,3	69,5	56,3	53,0	52,5	51,8
17h - 18h	327	13	32	372	64,5	78,3	69,8	54,0	51,0	49,8	49,0
18h - 19h	290	12	50	352	63,5	75,8	66,8	54,3	50,8	50,0	49,0
19h - 20h	213	12	48	273	63,4	75,3	65,3	52,5	49,8	49,3	48,0
20h - 21h	165	14	29	208	66,7	78,0	68,0	58,0	55,0	54,0	52,0
21h - 22h	100	0	12	112	64,3	75,0	64,0	60,0	59,0	58,0	58,0
22h - 23h	104	0	25	129	64,4	76,0	65,0	58,0	56,0	56,0	55,0
23h - 00h	74	0	36	110	64,4	78,0	64,0	50,0	46,0	45,0	44,0
00h- 1h	31	0	11	42	59,6	73,0	54,0	47,0	44,0	43,0	41,0
1h - 2h	20	3	29	52	65,0	75,0	65,0	49,0	45,0	43,0	42,0
2h - 3h	16	0	19	35	61,1	76,0	55,0	46,0	43,0	42,0	40,0
3h - 4h	15	0	31	46	64,5	77,0	65,0	52,0	45,0	44,0	43,0
4h - 5h	13	6	19	38	62,9	76,0	59,0	49,0	44,0	42,0	40,0
5h - 6h	72	15	32	119	65,5	79,0	66,0	50,0	43,0	41,0	37,0
6h - 7h	115	14	17	146	63,8	76,0	66,0	46,0	40,0	39,0	38,0
7h - 8h	296	11	48	355	66,4	79,0	70,0	52,0	40,0	38,0	35,0
8h - 9h	288	24	29	341	67,6	79,0	70,0	52,0	39,0	38,0	34,0
9h - 10h	330	24	21	375	64,1	75,0	68,0	53,0	44,0	42,0	39,0
Moyenne	199	13	36	249	<i>Leq (24 h): 65,7 dB(A)</i>						

Date des relevés sonores: du 4 au 5 juin 1997

* Le point 1 est situé à environ 10 m de la route 117 actuelle

** Niveau de bruit dépassé 1 % du temps

Tableau 2.8

Résultats des relevés de bruit effectués au 133 montée Bellevue (point 2*)

Heure	Niveau de bruit en dB(A)						
	Leq	L1% **	L10%	L50%	L90%	L95%	L99%
10h - 11h	42,5	51,0	44,0	40,0	36,0	34,0	32,0
11h - 12h	45,3	52,0	48,0	43,0	39,0	39,0	37,0
12h - 13h	42,8	50,0	46,0	39,0	33,0	32,0	31,0
13h - 14h	43,2	52,0	45,0	39,0	35,0	34,0	32,0
14h - 15h	47,4	55,0	50,0	45,0	40,0	38,0	36,0
15h - 16h	46,8	53,0	49,0	45,0	41,0	39,0	37,0
16h - 17h	45,2	53,0	47,0	42,0	37,0	37,0	36,0
17h - 18h	47,9	57,0	50,0	44,0	39,0	37,0	35,0
18h - 19h	46,4	56,0	49,0	42,0	37,0	36,0	34,0
19h - 20h	46,3	56,0	49,0	42,0	37,0	36,0	33,0
20h - 21h	45,2	52,0	48,0	43,0	37,0	35,0	32,0
21h - 22h	48,0	56,0	51,0	45,0	37,0	36,0	34,0
22h - 23h	50,4	60,0	54,0	45,0	34,0	32,0	31,0
23h - 00h	50,2	59,0	54,0	45,0	34,0	32,0	31,0
00h- 1h	44,4	54,0	48,0	37,0	32,0	30,0	29,0
1h - 2h	47,7	58,0	52,0	38,0	31,0	30,0	29,0
2h - 3h	43,8	53,0	48,0	37,0	32,0	31,0	31,0
3h - 4h	42,7	54,0	46,0	33,0	30,0	29,0	29,0
4h - 5h	42,0	51,0	46,0	37,0	30,0	29,0	28,0
5h - 6h	44,6	52,0	48,0	41,0	33,0	32,0	30,0
6h - 7h	44,1	51,0	48,0	41,0	37,0	36,0	34,0
7h - 8h	43,4	49,0	46,0	41,0	37,0	34,0	32,0
8h - 9h	43,7	51,0	46,0	41,0	38,0	37,0	35,0
9h - 10h	42,8	49,0	45,0	41,0	37,0	36,0	34,0

Leq (24h) : 46 dB(A)

Date des relevés sonores: du 4 au 5 juin 1997

* Le point 2 est situé à environ 200 m de la route 117 actuelle

** Niveau de bruit dépassé 1 % du temps

Tableau 2.9 Résultats des relevés de bruit effectués aux points 3 à 5

Point *	Date Heure	Niveau de bruit en dB(A)						
		Leq	L1%**	L10%	L50%	L90%	L95%	L99%
3 Derrière l'hôpital	4 juin 8h30-9h30	43,3	58,0	50,0	45,0	42,0	41,0	40,0
4 Montée Paquette	5 juin 10h15-11h15	55,1	68,0	53,0	47,0	46,0	45,0	44,0
5 Extrémité de la rue Léger	5 juin 10h25-11h25	45,1	49,0	47,0	45,0	37,0	36,0	35,0

* Les points 3, 4 et 5 sont situés respectivement à environ 280, 500 et 280 m de la route 117 actuelle

** Niveau de bruit dépassé 1% du temps

2.4.9.2 Évaluation de la perturbation actuelle le long de la route 117

Critères d'analyse utilisés

La grille suivante est utilisée par le ministère des Transports pour déterminer la qualité de l'environnement sonore près des infrastructures routières.

NIVEAU DE BRUIT

Leq ≤ 55 dB(A)

55 dB(A) < Leq ≤ 60 dB(A)

60 dB(A) < Leq < 65 dB(A)

Leq ≥ 65 dB(A)

ZONE DE CLIMAT SONORE

acceptable

faiblement perturbé

moyennement perturbé

fortement perturbé

Modélisation du climat sonore actuel

Le résultat de la simulation du climat sonore actuel est exprimé en Leq (24h) et est représenté à la carte 2.8 à l'annexe 7. Le débit de circulation utilisé lors de la simulation est le DJME fourni par le MTQ et correspond à un débit de circulation de 10 040 véhicules/jour (80 % d'automobiles, 5,5 % de camions légers et 14,5 % de camions lourds).

Selon les calculs de la simulation, un total de 86 résidences localisées sur le parcours à l'étude sont comprises dans une zone au degré de perturbation faible car elles sont exposées à des niveaux de bruit entre 55 dB(A) et 60 dB(A). Un total de 98 résidences sont localisées dans une zone au degré de perturbation moyen car elles sont exposées à des niveaux de bruit supérieurs à 60 dB(A) mais inférieurs à 65 dB(A) et 72 résidences sont localisées dans une zone fortement perturbée soit à un Leq (24h) égal ou supérieur à 65 dB(A).

2.5 BILAN DES INVENTAIRES ET APPRÉCIATION DES COMPOSANTES

2.5.1 Les composantes physiques

Les principales résistances physiques identifiées à l'intérieur du corridor consistent en la présence de cours d'eau à longer ou encore à traverser, d'une zone humide au sud du secteur (lot 42) et de collines rocheuses, constituées de roches très dures, qu'il faudra longer, gravir ou traverser.

La présence de ces éléments naturels constitue, du point de vue aménagement, autant de résistances (dynamitage, remblayage, excavation, traversée de cours d'eau) dont il faudra tenir compte lors de l'élaboration du tracé ainsi que de l'identification et l'évaluation des impacts.

2.5.2 Les composantes biologiques

Outre les vieux peuplements d'érablières à bouleau jaune, qui présentent une certaine valeur sociologique (valeur environnementale moyenne), les autres peuplements sont composés d'essences de transition; une valeur faible leur est accordée.

Au plan des habitats fauniques, les espaces qui offrent le plus de potentiel sont constitués, pour la faune terrestre (cerf de Virginie surtout), de la partie du ravage recoupant le centre-ouest du corridor étudié, et des secteurs de végétation arbustive ou jeune arborescent entourant certains cours d'eau, qui présentent un potentiel à la fois pour la faune ichtyenne, avienne et amphibienne. Une valeur moyenne est accordée à ces différents habitats.

La section amont du ruisseau qui traverse la montée Paquette s'est vue attribuer une valeur faible étant donné son potentiel faunique moins élevé que les habitats précédemment mentionnés.

2.5.3 Les composantes humaines et le milieu bâti

Au plan humain, quelques éléments se distinguent. Le noyau villageois de L'Annonciation regroupe les principales zones vouées aux fonctions résidentielle, commerciale, institutionnelle et industrielle de la municipalité. Presque toute l'activité sociale et économique de la municipalité y prend place. De plus, des efforts de mise en valeur ont rendu le centre de L'Annonciation particulièrement attrayant et celui-ci n'a pas encore atteint son plein potentiel. Une très grande valeur environnementale est accordée à cet espace.

Dans le même ordre d'idée, le terrain occupé par le centre hospitalier (pôle institutionnel) revêt une importance particulière, non seulement pour la population de L'Annonciation mais également pour celle des municipalités limitrophes. Une grande valeur environnementale est accordée à ce secteur.

L'aire récréative située à l'arrière du centre hospitalier, la zone utilisée à des fins acéricoles ainsi que la zone d'expansion commerciale située près de l'entrée de la municipalité reçoivent une valeur moyenne.

Finalement, une faible valeur environnementale a été accordée aux zones résidentielles de faible densité situées à l'extérieur du noyau villageois.

2.5.4 Préoccupations du milieu

Dans le cadre de la réalisation des inventaires (mai 1997), le ministère des Transports a tenu des rencontres avec plusieurs intervenants du milieu: municipalités de L'Annonciation et Marchand, MRC Antoine-Labelle et SIDAC L'Annonciation. Parmi les préoccupations énoncées par les participants à ces rencontres, mentionnons les suivantes:

- les nuisances (bruit, poussières, etc.) et les problèmes de sécurité engendrés par le passage de nombreux poids lourds et la circulation intense dans L'Annonciation. Cette situation nuit au développement des commerces situés au centre du village. La réalisation du projet de déviation (sans qu'il soit possible d'y construire des commerces) apparaît souhaitable aux différents groupes d'intervenants;
- l'importance de la réalisation du projet de déviation afin de permettre la mise en oeuvre de la revitalisation du centre-ville de L'Annonciation;
- l'importance de limiter la prolifération des commerces hors de la zone centrale de L'Annonciation. Pour la MRC et les municipalités concernées, qui entendent utiliser leurs pouvoirs en ce sens, l'acquisition d'une servitude de nonaccès en bordure de la route de déviation serait souhaitable;
- la circulation sur la montée Paquette qui est le seul accès pour les 300 villégiateurs établis en bordure des lacs Beaulieu, Jaune et Paquette. Il semble que les résidents du secteur apprécieraient toute mesure réduisant le trafic sur cette rue locale;
- le maintien du rôle de L'Annonciation comme point de service incontournable pour les touristes et les villégiateurs qui fréquentent les environs.

À l'exception de propriétaires de postes d'essence et de casse-croûte, les commerçants de L'Annonciation entendent avec optimisme la réalisation du projet de déviation de la route 117. Il semble que la circulation de transit ne représente pas une part importante de la clientèle des commerces locaux. Certains intervenants suggèrent par ailleurs d'améliorer la signalisation actuelle de la façon suivante:

- en indiquant la distance à parcourir avant d'atteindre L'Annonciation, de manière à ce que la municipalité soit reconnue comme ville étape importante entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier;
- en permettant aux commerçants d'offrir leurs services le long de la route 117, au nord et au sud de la ville.

3.0 ÉLABORATION ET OPTIMISATION DU PROJET

3.1 MÉTHODOLOGIE

3.1.1 Identification des unités d'environnement

Cette section de l'étude vise à élaborer et à comparer des variantes de tracé (déviation et accès) puis à sélectionner la meilleure alternative pour dévier la route 117 à l'extérieur des zones urbanisées de la municipalité.

Pour ce faire, l'approche retenue consiste à délimiter des unités d'environnement qui feront chacune l'objet d'une analyse en vue d'en déterminer la résistance à l'implantation du lien routier. Ces unités doivent présenter un caractère assez homogène et leur nombre dépend des caractéristiques du milieu et de l'échelle de travail.

Pour les fins de l'analyse, la cartographie utilisée pour le territoire est à l'échelle de 1:10 000. À l'intérieur du corridor à l'étude, le territoire est subdivisé en unités d'environnement représentant des parcelles homogènes et caractérisées par une série de variables environnementales discriminantes. Ces variables ont fait l'objet d'un consensus entre les spécialistes. Dans la présente étude, les variables suivantes ont notamment été retenues: la fonction ou l'utilisation dominante du sol, l'organisation spatiale des composantes ou la présence d'attributs naturels importants, etc.

Une valeur environnementale intégrée est par la suite déterminée pour chacune des unités d'environnement à partir de l'appréciation individuelle des composantes de l'environnement. Cette valeur reflète le consensus établi entre les différents spécialistes intéressés soit aux composantes du milieu naturel ou à celles du milieu humain de l'unité.

La valeur environnementale intégrée de l'unité tient compte des valeurs intrinsèques et extrinsèques des principales composantes. La valeur intrinsèque est établie en fonction de l'intérêt de la composante ou unité (usage, représentativité, rareté, fréquentation, diversité, etc.) et de la qualité de cette composante (dynamisme, harmonie, potentialité, etc.). La valeur extrinsèque ou sociale de la composante fait référence à la valorisation populaire de cette composante ou, le cas échéant, à un statut légal.

3.1.2 Caractérisation et hiérarchisation des unités d'environnement

Une fois les unités d'environnement délimitées, chacune de celles-ci est caractérisée en fonction de sa vulnérabilité au passage d'un lien routier. La vulnérabilité de l'unité réfère au niveau d'impact théorique et probable du projet sur les composantes du milieu et à la capacité de celui-ci à tolérer ou à intégrer plus ou moins harmonieusement le projet (capacité d'adaptation et surface minimale nécessaire pour préserver l'intégrité fonctionnelle de l'unité)

Cette évaluation tient également compte des possibilités d'appliquer des mesures d'atténuation; elle fait non seulement appel aux connaissances théoriques et scientifiques des professionnels mais aussi à leurs expériences pratiques antérieures. Encore là, un consensus entre les spécialistes est nécessaire pour déterminer le niveau de vulnérabilité. Dans cette perspective, une connaissance assez détaillée du projet et de ses effets probables sur l'environnement est aussi indispensable.

Trois classes de vulnérabilité sont identifiées : forte, moyenne et faible. La définition des classes est la suivante²² :

«Forte vulnérabilité: lorsque le milieu circonscrit par l'unité d'environnement est très peu tolérant aux modifications de son environnement de sorte qu'une modification même légère risque d'entraîner sa destruction structurale et/ou fonctionnelle.

Vulnérabilité moyenne: lorsque le milieu circonscrit par l'unité d'environnement peut tolérer un certain degré de modification de son environnement au-delà duquel ses qualités structurales et fonctionnelles risquent d'être sévèrement diminuées pour une période relativement longue sans toutefois entraîner sa destruction.

Faible vulnérabilité: lorsque le milieu circonscrit par l'unité d'environnement est relativement tolérant et possède une bonne capacité d'adaptation aux modifications de son environnement de sorte qu'une perturbation risque au plus d'atténuer légèrement ses qualités.»

La vulnérabilité et la valeur environnementale intégrée d'une unité définissent son degré de résistance en fonction de la matrice d'interaction standardisée présentée au tableau suivant.

Tableau 3.1 *Matrice d'estimation du degré de résistance environnementale d'une unité*

VULNÉRABILITÉ	VALEUR ENVIRONNEMENTALE				
	CONTRAINTE ABSOLUE	TRÈS GRANDE	GRANDE	MOYENNE	FAIBLE
Forte	Contrainte absolue	Très forte	Forte	Moyenne	Faible
Moyenne	Contrainte absolue	Forte	Forte	Moyenne	Faible
Faible	Contrainte absolue	Moyenne	Moyenne	Faible	Faible

Les cinq degrés de résistance pouvant être attribués aux unités d'environnement sont définis comme suit (MTQ, 1990) :

«Contrainte absolue: degré de résistance attribué à une unité d'environnement dont l'intégrité est légalement protégée et pour laquelle il n'existe aucun mécanisme dérogatoire courant.

Résistance très forte: degré de résistance attribué à une unité d'environnement d'une très grande valeur environnementale et présentant une forte vulnérabilité de sorte qu'une intervention dans un tel milieu risque fortement d'engendrer sa destruction, ce qui constituerait une perte environnementale très importante pour l'ensemble de la société.

²² Ministère des Transports. 1990. Outils d'estimation de l'importance des impacts environnementaux en vue de l'élaboration d'une méthode d'étude d'impact du ministère des Transports du Québec. Réimpression Janvier 1997.

***Résistance forte:** degré de résistance attribué à une unité de grande ou de très grande valeur environnementale et présentant une vulnérabilité variant de forte à moyenne de sorte qu'une intervention dans ce milieu grandement valorisé, risque d'engendrer sa destruction ou sa détérioration privant ainsi les différentes communautés impliquées de jouir pleinement de ses qualités.*

***Résistance moyenne:** degré de résistance attribué à une unité d'environnement de valeur environnementale variant de très grande à moyenne et présentant une vulnérabilité variant de forte à faible. Il y a deux catégories de milieu de résistance moyenne :*

- 1) d'abord, les milieux grandement valorisés mais possédant une faible vulnérabilité de sorte que malgré l'intégration du projet, ils conserveront leur identité mais risqueront de voir atténuer leurs qualités;*
- 2) les milieux moyennement valorisés dont l'intégration du projet risque, par contre, de les détruire ou de gravement les détériorer.*

***Résistance faible:** degré de résistance attribué à une unité d'environnement de faible ou moyenne valeur environnementale et de vulnérabilité variable. Il peut s'agir d'un milieu moyennement valorisé mais possédant une grande tolérance aux modifications ou encore d'un milieu peu valorisé dont la destruction ou la détérioration ne constituerait pas une perte environnementale significative.»*

Une fois l'évaluation des degrés de résistance effectuée, ces résultats sont reportés sur la carte des résistances qui servira de base à l'élaboration des variantes et au choix du meilleur tracé.

3.1.3 Critères environnementaux de localisation

L'élaboration d'un tracé de route s'appuie généralement sur des lignes directrices officiellement reconnues en matière de protection et de mise en valeur de l'environnement. L'utilisation d'orientations ou de critères environnementaux, indépendamment des unités ou des composantes du milieu, permet une meilleure intégration de l'infrastructure à l'environnement. Il s'agit, entre autres :

- de rechercher autant que possible les interfaces entre deux types d'utilisation du sol ou d'unités de paysage de façon à ne pas scinder une zone homogène; on vise également à éviter les zones de transition entre deux écosystèmes où la possibilité d'une perturbation écologique est plus grande;
- de rechercher un parcours ou un cheminement qui soit le plus direct possible et de traverser à angle droit les cours d'eau ainsi que les développements urbains linéaires;
- de rechercher des écosystèmes jeunes et/ou perturbés de préférence aux écosystèmes d'âge mûr et/ou stables;
- d'éviter, règle générale, de construire la route sur des crêtes rocheuses ou dans des dépressions;
- d'éviter d'implanter une route sur des terrains humides ou marécageux ainsi qu'éviter de modifier le drainage naturel de la zone choisie.

Par ailleurs, l'élaboration d'un tracé doit rencontrer les normes de conception routières du ministère des Transports au niveau du design; largeur des emprises, plans et profils types, courbes verticales et horizontales, pentes, etc.

3.2 UNITÉS D'ENVIRONNEMENT ET RÉSISTANCE

Treize unités d'environnement ont été délimitées à l'intérieur du corridor à l'étude (carte 3.1 à l'annexe 7). Ces unités correspondent généralement à une zone à usage défini ou encore à un type d'habitat faunique. Le tableau 3.2 donne les principales caractéristiques de chacune des unités, la valeur environnementale attribuée, la vulnérabilité au passage de la route et finalement, le degré de résistance, qui résulte de l'intégration de la valeur et de la vulnérabilité.

Le noyau villageois de L'Annonciation est le seul élément présentant une résistance très forte. La zone de l'hôpital présente, quant à elle, une résistance forte. Les éléments opposant une résistance moyenne au projet sont les suivantes : une zone utilisée à des fins d'acériculture, l'aire récréative située derrière l'hôpital, l'habitat faunique multispécifique composé du ruisseau traversant la montée Paquette, des ruisseaux et petits lacs présents au début du corridor et finalement, la zone d'expansion commerciale le long de la route 117.

Les autres unités d'environnement présentent une résistance faible au passage de la route; il s'agit des zones boisées, des zones résidentielles de faible densité situées à l'extérieur du noyau villageois, de certains habitats fauniques et d'une vieille érablière à bouleau jaune (représentative de la région écologique dans laquelle se retrouve le corridor).

Les principales résistances physiques et techniques ont également été reportées sur la carte (collines rocheuses, affleurements rocheux, cours d'eau et plans d'eau). Aucune valeur environnementale ne leur a toutefois été donnée.

3.3 ÉVALUATION DU TRACÉ

À la fin des années 70, le ministère des Transports avait élaboré un tracé pour réaliser la déviation de la route 117 à la hauteur de L'Annonciation; celui-ci est illustré sur la carte 3.1 présentée à l'annexe 7. Il ne traverse aucune zone de très forte ou de forte résistance. Il chemine toutefois dans des zones de résistance moyenne sur environ 1,6 km et dans des zones de faible résistance sur le reste du tracé.

Compte tenu du peu de résistances environnementales rencontrées par ce tracé, aucune variante n'a été élaborée. Toutefois, en quelques endroits, le tracé fera l'objet d'optimisations fines lors de l'étape des plans et devis définitifs. Les secteurs concernés sont les suivants:

- la bretelle d'accès à l'entrée sud de la municipalité qui s'inscrit dans une zone commerciale en développement;
- le drainage du tronçon de la route de déviation longeant le ruisseau sans nom dans le secteur de la montée Paquette.

Tableau 3.2 Évaluation du degré de résistance des unités d'environnement

Numéro de l'unité	Caractéristiques principales de l'unité	Valeur environnementale	Vulnérabilité	Degré de résistance
1a à 1h	Zones boisées par des espèces de transition; certains peuplements présentent un potentiel d'utilisation par le cerf de Virginie; cependant, aucun ravage n'y a été noté lors des derniers inventaires	Faible	Faible	Faible
2a à 2h	Zones résidentielles de faible densité hors du noyau villageois	Faible	Faible	Faible
3	Habitat faunique multispécifique présentant une bonne diversité d'habitat	Moyenne	Faible	Faible
4	Zone utilisée à des fins acéricoles (délimitation approximative)	Moyenne	Moyenne	Moyen
5	Hôpital de L'Annonciation	Grande	Forte	Fort
6	Aire récréative utilisée par les patients de l'hôpital	Moyenne	Moyenne	Moyen
7	Noyau villageois de L'Annonciation	Très grande	Forte	Très fort
8	Zone boisée utilisée par le cerf de Virginie (petit ravage)	Moyenne	Faible	Faible
9	Habitat faunique multispécifique	Moyenne	Moyenne	Moyen
10	Habitat aquatique situé en amont du précédent et présentant un potentiel légèrement inférieur en terme de diversité d'espèces	Faible	Moyenne	Faible
11	Érablière à bouleau jaune; vieux peuplement caractéristique de la région écologique	Moyenne	Faible	Faible
12 a et b	Habitat aquatique composé de ruisseau et de petits lacs (vraisemblablement ensemencés et utilisés)	Moyenne	Moyenne	Moyen
13	Zone d'expansion commerciale	Moyenne	Forte	Moyen

3.4 ÉVALUATION DES ACCÈS

Le projet de déviation de la route 117 comporte également la construction d'un accès visant à écarter du centre-ville la circulation lourde originant de la rive est de la rivière. Afin d'atteindre cet objectif, le dit accès doit être localisé le plus près possible du pont enjambant la rivière Rouge afin de minimiser la distance à parcourir à travers le village sur la route 117 actuelle.

Le ministère des Transports a étudié deux solutions (carte 3.1 à l'annexe 7):

- la variante "MTQ": préparée par le ministère des Transports, cette variante comprend le réalignement (à l'intersection rue Principale/rue de Pont) et le prolongement la montée Marois jusqu'à la future voie de déviation. Des travaux d'élargissement de la chaussée devraient cependant être effectués dans la partie existante de la montée;
- la variante "PPU" : élaborée lors de la préparation du plan particulier d'urbanisme de la municipalité de L'Annonciation, cette variante prévoit la construction d'un nouvel accès au centre-ville qui serait localisé dans l'axe du pont, tout juste au nord du précédent²³.

Tel qu'illustré à la carte 3.1 présentée à l'annexe 7, les deux variantes d'accès se rejoignent en un tracé commun environ quelques centaines de mètres à l'ouest de la rue Labelle.

Compte tenu de la proximité des deux axes considérés, aucune des solutions ne peut être vraiment distinguée sur la base des unités d'environnement et des résistances identifiées précédemment.

3.5 RÉSULTATS DES SÉANCES D'INFORMATION ET DE CONSULTATION

En novembre 1997, le ministère des Transports a tenu des séances d'information et de consultation auprès des autorités municipales et des citoyens de L'Annonciation et de Marchand afin de présenter le tracé évalué ainsi que les deux possibilités d'accès central et de recueillir les commentaires.

De façon générale, l'emplacement du tracé comme tel ne soulevait pas de préoccupations particulières, outre quelques aspects ponctuels tels les accès aux parties de lots enclavés.

Parmi les préoccupations formulées par le public lors de ces rencontres, mentionnons notamment les suivantes :

- l'acceptabilité sociale du projet de déviation de la route 117 et les raisons invoquées par le ministère (fluidité des déplacements, sécurité, accroissement de la circulation et des nuisances associées, etc.) pour ce faire;

²³ La variante dite du "PPU" prévoyait également que l'actuelle montée Marois devienne sans issue et que l'accès en automobile s'y fasse uniquement par la rue Labelle; cependant, un passage piétonnier la relierait à la rue Principale (route 117).

- les répercussions potentielles sur les commerces situés dans le village de L'Annonciation dû au fait que la circulation de transit ne passerait plus dans le village. Le cas de Saint-Jovite est cité comme exemple d'une telle situation. Les commerçants présents mentionnent l'importance de la clientèle en transit pour la viabilité de leurs entreprises;
- l'impossibilité pour les commerces de se relocaliser le long de la voie de déviation, compte tenu de l'existence d'une servitude de non-accès;
- l'acquisition des lots et bâtiments nécessaires à la construction de la déviation et la position du ministère quant aux lots enclavés et aux résidus de lots;
- l'accès visuel au village pour les usagers de la voie de déviation.

En avril 1999, le conseil de la municipalité de village de L'Annonciation approuvait, par voie de résolution (annexe 6), l'avant-projet définitif du tracé de la déviation de la route 117. Dans cette résolution, le conseil municipal demandait par ailleurs au ministère des Transports de "revoir le profil de la courbe pour l'entrée Sud du village pour augmenter les facilités d'accès."

Au mois de juin 1999, le ministère des Transports recevait une pétition de plus de 6000 signatures (dont près de 3500 signataires originaires de l'Annonciation et Marchand) déposée par le Comité de Citoyens pour l'Avenir l'Annonciation-Marchand (C.C.A.L.M.). Cette pétition visait à recueillir l'appui de la population régionale à un projet modifié de déviation de la route 117, dont les principales caractéristiques sont les suivantes:

- relocalisation de l'entrée Nord légèrement au sud de l'hôpital, avec viaduc et deux accès (entrée/sortie);
- révision de la géométrie proposée (90°) à l'entrée Sud pour favoriser un axe s'inscrivant dans le prolongement du tracé de l'actuelle route 117;
- maintien de la sortie sur la Montée Paquette suivant le tracé proposé antérieurement par le ministère;
- liaison à niveau à la hauteur de la rue Labelle, de manière à ce que celle-ci puisse servir d'alternative à la rue Principale;
- à moyen terme, construction d'un pont à une voie exclusivement réservé au camionnage lourd, dans le but d'éliminer la circulation devant l'école, d'assurer une plus grande sécurité aux enfants et de conserver les véhicules en transit dans le village.

Selon le C.C.A.L.M., les avantages d'une telle proposition seraient les suivants: visibilité accrue du village pour les usagers en transit sur la route 117, accès direct au village, sauvegarde de la source de la Montée Marois, conservation de plus de 170 acres d'érablières et meilleur contrôle de la circulation lourde dans le centre villageois.

Toujours au cours du mois de juin 1999, la municipalité de L'Annonciation déposait au ministère deux rapports portant respectivement sur les conséquences possibles du projet sur la source de la Montée Marois et sur une demande d'aide financière pour le réaménagement de la rue Principale (route 117 actuelle). Le premier de ces rapports conclut

à l'absence d'impact de l'accès central sur la source mais suggère tout de même de revenir au tracé qui privilégiait l'axe de la Montée Marois. Le second rapport, qui réfère aux impacts négatifs attendus sur l'activité commerciale locale, chiffre l'aide financière requise par L'Annonciation à 3 000 000 \$, soit 600 000 \$ par an pour une durée de cinq ans.

Lors d'une rencontre tenue à l'été 1999, le ministère des Transports a fait connaître sa position sur les revendications du C.C.A.L.M. Ainsi, le ministère a notamment rappelé que le tracé suggéré pour la déviation de la route 117 n'avait pas été entériné par la municipalité à l'époque et qu'il causerait plus d'impact que le nouveau tracé du ministère. Sur chacun des autres points soulevés par la pétition, le ministère a indiqué son intention de maintenir sa proposition.

3.6 DESCRIPTION DU PROJET RETENU

À la suite des consultations, le ministère a procédé à l'optimisation technico-économique du tracé des années 70. L'optimisation a touché principalement deux secteurs, soit le tronçon à l'arrière de l'hôpital (élimination de deux courbes non requises) ainsi que le raccordement nord à la hauteur de la route 321. De plus, le ministère a procédé à l'évaluation technico-économique des deux options d'accès central et a retenu la variante PPU, qu'il a optimisé pour rencontrer ses standards au niveau de la géométrie et de la sécurité. Les sections suivantes présentent donc la description du projet retenu et optimisé. Le tracé de la déviation ainsi que celui de l'accès central sont illustrés sur la carte 4.1 présentée à l'annexe 7.

3.6.1 Localisation du tracé

D'une longueur totale de 7,7 kilomètres, le tracé de la future route 117 évitera, par l'ouest, le village de L'Annonciation et la zone urbanisée de Marchand.

Le point de départ de la déviation se situe approximativement à trois kilomètres au sud de l'intersection de la rue du Pont; plus précisément, le point de raccordement à l'actuelle route 117 est localisé, sur les lots no. 39 et 40, à la limite sud des municipalités de L'Annonciation et Marchand.

La route de déviation se terminera au point de jonction de la route 117 actuelle, au nord de l'agglomération de L'Annonciation, dans les limites du canton Marchand. Le raccordement se fera, sur les lots 65, 66a et 67, à environ 500 mètres au nord de la route 321 qui donne accès à la municipalité de Lac-Nominingue.

3.6.2 Caractéristiques générales et profil-type du tracé de la déviation

Tel que démontré par l'étude de justification, les besoins actuels de circulation justifient pour l'instant la construction d'une chaussée à deux voies de largeur; la première chaussée à être mise en place sera la chaussée est, soit celle qui est la plus près du village. Lorsque les besoins le justifieront, une nouvelle chaussée pourra être construite.

Dans sa phase ultime, 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 voies de roulement seront de 3,7 mètres de largeur; lorsque requis, comme dans les montées particulièrement abruptes, des voies auxiliaires seront ajoutées.

Les accotements auront 3,0 mètres de largeur et ils seront pavés. L'emprise minimale requise pour la mise en place de la route de déviation (4 voies) sera de l'ordre de 110 mètres; sa largeur variera le long du tracé de la déviation suivant les infrastructures à construire et l'importance des remblais et des déblais. À titre d'exemple, à la hauteur de l'accès central, l'emprise nécessaire à la construction de la déviation et des bretelles d'accès à celle-ci sera d'environ 200 m.

3.6.3 Accès prévus

Conformément à la norme du ministère des Transports et en raison de sa classification fonctionnelle en tant que route nationale, la déviation de la route 117 se fera sans accès sauf aux endroits suivants, à savoir :

- 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, à la hauteur de la rue du Pont (variante PPU optimisée). Le ministère des Transports répond, par cette décision, aux demandes formulées en ce sens par les municipalités de L'Annonciation et Marchand. La présence de cet accès additionnel permettra de résoudre la problématique du camionnage dans les limites de ces municipalités.

Le raccordement nord (à la hauteur de la route 321) ainsi que l'accès central seront étagés et aménagés en échangeur alors que le raccordement sud demeurera à niveau tant et aussi longtemps que les besoins de circulation ne justifieront pas la mise en place d'un échangeur.

Enfin, la montée Paquette sera sectionnée par la route de déviation. À l'est de la déviation, 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.

3.6.4 Échancier et coûts de réalisation du projet

Le ministère des Transports prévoit faire la mise en service de la déviation de la route 117 au cours de l'année 2006; les travaux de construction, d'une durée totale de près de trois ans, seront donc amorcés au plus tard en 2003.

Le coût total du projet est estimé à 16 130 000 \$, soit 1 630 000 \$ pour les acquisitions et 14 500 000 \$ pour la construction proprement dite. Les coûts de construction se répartissent de la façon suivante: 7 460 000 \$ pour la déviation, le chemin de desserte et le raccordement sud, 3 180 000 \$ pour l'accès central, le viaduc et les bretelles d'accès et, enfin, 2 600 000 \$ pour l'échangeur à la hauteur de la route 321.

4.0 ÉVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

4.1 MÉTHODOLOGIE

L'analyse des impacts consiste à identifier, à décrire et à évaluer les interrelations qui existent entre le projet et le milieu récepteur.

Dans un premier temps, l'ensemble des éléments sensibles à l'implantation et à l'exploitation d'une infrastructure routière sont identifiés. Les impacts sont alors décrits et évalués un à un au moyen de critères qualitatifs permettant de mettre en évidence leur importance relative.

L'impact est apprécié en fonction de son **type** et de son **importance**. Cette dernière considère, entre autres, la valeur environnementale de la composante, laquelle a été appréciée précédemment (section 2.5).

Des mesures permettant soit de minimiser les impacts négatifs, soit de bonifier les répercussions positives sont par la suite appliquées, si possible, et l'évaluation globale du projet est finalement effectuée sur la base des impacts résiduels, c'est-à-dire ceux qui persistent après l'application des mesures d'atténuation ou de bonification.

L'appréciation du type et de l'importance d'un impact environnemental réfère aux paramètres décrits ci-après :

Le type d'impact

Les impacts sont soit de **type positif** (amélioration ou bonification), soit de **type négatif** (détérioration). Les impacts peuvent être soit à effets directs, indirects ou induits et ils peuvent également avoir un effet cumulatif.

L'importance de l'impact

L'importance d'un impact peut être qualifiée de faible, moyenne, forte ou très forte. Cette estimation tient compte de l'intensité de la perturbation, de la durée de la répercussion et de son étendue.

La première étape dans l'appréciation de l'importance de l'impact consiste à déterminer l'**intensité** de la répercussion (tableau 4.1). Une fois l'intensité de la répercussion connue, celle-ci est mise en relation avec la **durée** de la répercussion et son **étendue**. On obtient ainsi l'importance globale de l'impact (tableau 4.2).

- **Intensité**

L'intensité de l'impact exprime l'importance relative des conséquences découlant de l'altération de l'élément (ou la bonification) sur l'environnement. L'intensité peut être faible, moyenne, forte ou très forte. Cette intensité est fonction du **degré de perturbation** (ampleur des modifications structurales ou fonctionnelles) de l'élément et de sa valeur environnementale. Il y a trois degrés de perturbation :

Tableau 4.1 Matrice de détermination de l'intensité de l'impact

DEGRÉ DE PERTURBATION	VALEUR ENVIRONNEMENTALE DE L'ÉLÉMENT			
	FAIBLE	MOYENNE	GRANDE	TRÈS GRANDE
INTENSITÉ DE L'IMPACT				
Faible	Faible	Faible	Moyenne	Moyenne
Moyen	Faible	Moyenne	Forte	Forte
Fort	Faible	Moyenne	Forte	Très forte

Tableau 4.2 Matrice de détermination de l'importance de l'impact

DURÉE	ÉTENDUE	INTENSITÉ			
		FAIBLE	MOYENNE	FORTE	TRÈS FORTE
IMPORTANCE DE L'IMPACT					
Temporaire (C-t)	Ponctuelle	Faible	Faible	Moyenne	Forte
	Locale	Faible	Faible	Moyenne	Forte
	Régionale	Faible	Moyenne	Forte	Très forte
Permanente (M-t)	Ponctuelle	Faible	Faible	Moyenne	Forte
	Locale	Faible	Moyenne	Forte	Très forte
	Régionale	Faible	Moyenne	Forte	Très forte
Permanente (L-t)	Ponctuelle	Faible	Moyenne	Forte	Très forte
	Locale	Faible	Moyenne	Forte	Très forte
	Régionale	Moyenne	Forte	Très forte	Très forte

Temporaire/C-t : temporaire court terme (0 < 3 ans)

Permanente/M-t : permanente moyen terme (3 < 10 ans)

Permanente/L-t : (> 10 ans)

Ponctuelle : à l'intérieur de l'emprise ou à proximité

Locale : à l'échelle de plusieurs lots ou d'un quartier

Régionale : à l'échelle des municipalités concernées ou de la MRC

- Un *degré de perturbation faible* signifie que le projet altère ou améliore de façon peu perceptible un élément, sans modifier les caractéristiques propres de l'élément, leur utilisation ou leur qualité.
- Un *degré de perturbation moyen* signifie que le projet entraîne la perte ou la modification (ou bonification) de certaines caractéristiques propres à l'élément affecté et en réduit (ou en augmente) légèrement l'utilisation, le caractère spécifique ou la qualité.
- Enfin, un *degré de perturbation fort* signifie que le projet altère de façon significative les caractéristiques propres de l'élément affecté, remettant en cause son intégrité ou diminuant considérablement son utilisation ou sa qualité; une perturbation positive améliore grandement l'élément ou en augmente fortement la qualité ou l'utilisation.

Durée

La durée précise la dimension temporelle de l'impact. Elle évalue relativement la période de temps durant laquelle les répercussions d'une intervention seront ressenties par l'élément affecté. La durée de l'impact peut être temporaire ou permanente.

- L'impact est considéré comme *temporaire* lorsque l'effet est ressenti durant la période de construction ou lorsque le temps de récupération ou d'adaptation de l'élément est inférieur à 3 ans.
- L'impact est considéré comme *permanent moyen terme (M-t)* lorsque les effets sont ressentis sur une période pouvant aller de 3 ans à 10 ans.
- L'impact est considéré *permanent long terme* lorsque les effets sont ressentis sur une période ou diverses périodes dépassant 10 ans.

Étendue

L'étendue dépend de l'ampleur de l'impact considéré et/ou du nombre de personnes touchées par la répercussion. Elle peut être ponctuelle, locale ou régionale.

- Une *étendue ponctuelle* réfère à une perturbation bien circonscrite, touchant une faible superficie (ex: dans l'emprise de la route ou immédiatement aux abords) ou encore utilisée ou perceptible par quelques individus seulement.
- Une *étendue locale* réfère à une perturbation qui touche une zone plus vaste, par exemple une série de lots ou un quartier ou qui affecte plusieurs individus ou groupes d'individus, par exemple les résidents situés à proximité de l'emprise.
- Finalement, une *étendue régionale* se rapporte à une perturbation qui touche de vastes territoires ou des communautés d'importance, par exemple l'ensemble des municipalités de L'Annonciation ou de Marchand ou encore la MRC Antoine-Labelle.

Une fois le type et l'importance des différents impacts établis pour chacun des milieux, on examinera la possibilité d'atténuer ceux qui se sont révélés négatifs ou de bonifier ceux qui

apparaissent positifs. L'impact résiduel, c'est-à-dire celui qui subsiste une fois les mesures d'atténuation prises en compte, sera alors évalué.

4.2 DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS

L'évaluation des impacts sur l'environnement porte sur le tracé retenu pour la déviation de la route 117 tel qu'il est décrit à la section 3.6 du présent document. Les sections présentées ci-après abordent successivement les répercussions anticipées sur les composantes physiques, biologiques et humaines du milieu récepteur. Les impacts et les mesures d'atténuation spatialisables sont illustrés sur la carte 4.1, présentée à l'annexe 7. Les codes (B1, H1, V1, etc.) indiqués dans le texte réfèrent à cette carte.

4.2.1 Impacts sur les composantes physiques du milieu

Plusieurs composantes du milieu physique pourraient subir des perturbations plus ou moins importantes, tant en phase construction (effets temporaires) que durant l'utilisation et l'entretien (effets permanents) de la nouvelle route. Les perturbations habituellement associées à ce genre de projet sont les suivantes :

- l'abaissement de la nappe phréatique au niveau des segments en déblai;
- le blocage de l'écoulement souterrain (effet de barrière ou de digue) au niveau des segments en remblai;
- le risque d'apport supplémentaire appréciable de déglacant dans les eaux souterraines des terrains adjacents à la route;
- l'augmentation de la quantité d'eau de ruissellement recueillie au niveau de la route (grande superficie imperméabilisée);
- l'augmentation de la vitesse d'écoulement des eaux de surface;
- l'engorgement du système actuel de collecte des eaux de drainage;
- le débordement des drains pluviaux et l'augmentation des matières en suspension dans les eaux de ruissellement et l'augmentation soudaine du débit des cours d'eau lors d'événements climatiques majeurs (orages, fonte subite);
- finalement, l'augmentation de l'érosion des rives des cours d'eau due à l'augmentation soudaine du débit et des niveaux d'eau et risques d'inondation.

L'importance de la plupart des impacts identifiés peut, par l'application de mesures d'atténuation particulières, être grandement diminuée. L'intensité, l'étendue et la durée des perturbations anticipées peuvent ainsi être amoindries, circonscrites et raccourcies.

Les principales mesures d'atténuation qui seront appliquées lors de la conception finale du projet sont décrites ci-après :

- limiter à son minimum le rabattement de la nappe phréatique tout en s'assurant qu'il n'y ait pas création de surface d'eau stagnante en bordure de l'emprise de la route;

- assurer la libre circulation des eaux souterraines et des eaux de drainage entre les terrains de la partie ouest et les terrains de la partie est de l'emprise en mettant en place un nombre suffisant de drains souterrains perpendiculaires à cette dernière (traversant sous l'emprise de la route);
- mettre en place de petits bassins de rétention des eaux pluviales et des eaux de fonte afin de régulariser les débits (écrêter les pointes de précipitation, de fonte et de crues), permettre une courte décantation des matières en suspension et des contaminants (déglaçants) et diminuer les risques d'érosion, notamment dans le secteur de l'accès central;
- dimensionner, de façon adéquate, le réseau de drainage des eaux de ruissellement (pluie et fonte) de la route et le diriger vers des drains collecteurs de diamètres appropriés;
- raccorder, le cas échéant, les drains collecteurs au système de drainage existant en s'assurant que ces derniers ont un diamètre capable d'évacuer le surplus d'eau de ruissellement que l'on y déverse;
- stabiliser les rives des cours d'eau, adjacentes à l'emprise ou situées de part et d'autre de l'arrivée des drains pluviaux, en utilisant des techniques de stabilisation "douce" permettant leur revégétalisation.

Ces mesures d'atténuation particulières, réalisées de façon adéquate, diminueront considérablement le degré de perturbation causé par la route et, conséquemment, l'importance de l'impact négatif résiduel sur le milieu récepteur, laquelle est jugée faible.

4.2.2 Impacts sur les composantes biologiques du milieu

La construction de la voie de déviation, incluant les travaux connexes, entraînera des effets temporaires sur la qualité de l'eau et la faune aquatique. Des effets permanents tels la perte de superficies boisées ainsi que l'empiétement ou la modification permanente de certains milieux aquatiques sont également à prévoir. Ces effets se feront directement sentir sur l'habitat lui-même mais également, de façon indirecte, sur les espèces qu'il supporte.

4.2.2.1 Milieu aquatique et habitats

Effets temporaires sur le milieu aquatique et ses habitats

Les impacts temporaires sur le milieu aquatique sont principalement reliés à des modifications de la qualité de l'eau (augmentation des particules en suspension lors des travaux en eau visant l'installation d'ouvrages de franchissement), entraînant ainsi des effets, également temporaires, sur la faune ichthyenne peuplant ces cours d'eau. La modification temporaire de la section d'écoulement (requis pour l'installation des ponceaux ou encore, lors des déviations de portions de cours d'eau) peut également affecter la faune ichthyenne en augmentant les vitesses d'écoulement dans le tronçon et en bloquant partiellement le passage.

Globalement, la perturbation sur le milieu aquatique durant les travaux est jugée moyenne. Considérant la valeur faible à moyenne des cours d'eau touchés, l'intensité varie de faible à moyenne. La durée temporaire des modifications ainsi que l'étendue ponctuelle à locale font en sorte que l'impact négatif durant la construction est faible.

Certaines mesures seront appliquées pour minimiser les effets sur le milieu aquatique durant la période de construction, à savoir :

- éviter de laisser les berges à nu lors des périodes de crue afin de limiter l'érosion et l'augmentation de particules en suspension (prévoir l'échéancier de réalisation en conséquence ou encore, des moyens temporaires de stabilisation des talus); ceci est d'autant plus important dans le cas du cours d'eau traversant la montée Paquette puisque celui-ci alimente des bassins et étangs faisant partie de l'aménagement paysager de certaines propriétés;
- effectuer les travaux en milieu aquatique, et particulièrement ceux visant à modifier le cours du ruisseau passant sous la montée Paquette, en suivant les prescriptions contenues dans le guide "Ponts et ponceaux/lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique" du ministère des Transports du Québec.

Considérant ces mesures, l'importance de la perturbation de la qualité de l'eau et de l'habitat aquatique est considérée faible pour tous les cours d'eau. L'impact résiduel demeure faible.

Effets permanents sur le milieu aquatique et ses habitats

Les éléments du milieu aquatique, à savoir les trois petits cours d'eau qui traversent l'emprise, subiront plusieurs perturbations de nature permanente, dont: l'artificialisation de leurs berges à l'intérieur de l'emprise, la modification de leur section d'écoulement due à la présence d'ouvrages de franchissement, le déplacement de leur lit (dans le cas du cours d'eau traversant la montée Paquette), une perte de végétation riveraine et de boisés (lesquels jouent un rôle non négligeable dans la protection du milieu) et possiblement, un accroissement des risques d'érosion des berges. Toutes ces modifications directes entraîneront des effets sur le milieu aquatique et riverain et des pertes d'habitat pour la petite faune terrestre, les oiseaux terrestres, les amphibiens et reptiles ainsi que les mammifères semi-aquatiques.

L'entretien hivernal, par l'apport de sels, gravier et déglacants au cours d'eau, est également susceptible d'affecter le milieu aquatique à chaque hiver. Cet impact est ponctuel dans le temps mais se répète année après année pour la durée de vie de la route.

Globalement, les perturbations permanentes sur chacun des cours d'eau sont jugées moyennes. Considérant la valeur moyenne à faible accordée aux différents habitats aquatiques et riverains, l'intensité varie de faible à moyenne, selon le cas. Couplée à la durée permanente et à l'étendue ponctuelle, l'importance de l'impact négatif varie de faible à moyenne.

Certaines mesures d'atténuation particulières seront appliquées pour réduire la perturbation du milieu aquatique. Ainsi, on :

- dimensionnera les ponceaux de façon à conserver la section d'écoulement et les vitesses actuelles, à ce qu'ils ne soient pas sources d'érosion aux extrémités et qu'ils ne créent pas de chute et à permettre la reconstitution du substrat naturel au fond du ponceau;
- conservera toute la végétation riveraine présente sur les pentes des cours d'eau; là où il sera impossible de le faire, on procédera à des travaux de revégétation le long des

pententes des ruisseaux à l'aide d'arbustes indigènes. Ceci permettra de rétablir partiellement l'équilibre biologique du cours d'eau et minimisera les risques d'érosion;

- stabilisera toutes les surfaces mises à nu (revégétalisation avec des arbustes d'espèces indigènes pour conserver le caractère naturel des lieux) de façon à éviter l'érosion des berges;
- dans le cas du cours d'eau à déplacer (celui traversant la Montée Paquette), on reconstruira le nouveau tronçon de façon à lui donner un aspect le plus naturel possible; ainsi, on prévoira un matériel pour le lit du cours d'eau qui soit semblable à celui actuellement en place en amont et en aval et on revégétera les berges avec les espèces typiques présentes actuellement sur les rives du ruisseau. De plus, on veillera à ce que les conditions de débit ne soient pas modifiées (par exemple, éviter de dévier une partie du bassin versant) puisque de petits aménagements ont été faits en aval sur les terrains de particuliers.

Considérant ces diverses mesures, le degré de perturbation est réduit à faible. L'importance de l'impact négatif résiduel est donc considérée faible dans tous les cas (code B1 sur la carte 4.1 présentée à l'annexe 7).

4.2.2.2 *Milieu terrestre et habitats*

Effets permanents sur le milieu terrestre et ses habitats

Le tracé s'inscrit en milieu boisé sur la majorité de son parcours. Ces secteurs constituent des habitats présentant un certain potentiel pour la petite faune terrestre (petits mammifères et oiseaux) et pour le cerf de Virginie. Au total, environ 95 à 100 ha de forêt seront déboisés pour l'emprise de la route de déviation. Compte tenu du fait que les habitats aux alentours de l'emprise présentent des caractéristiques équivalentes à ceux qui seront déboisés, on n'anticipe pas d'effet marqué sur la petite faune terrestre.

En ce qui a trait au cerf de Virginie, l'analyse tient compte des habitats actuellement utilisés (ravages) et de ceux présentant un potentiel d'utilisation.

Le tracé s'inscrit en bordure du ravinage présent à l'ouest de la Montée Paquette. Le déboisement entraînera donc la perte d'une petite partie du ravinage (de l'ordre de 0,4 % de sa superficie), mais ne le sectionnera pas en deux. À l'échelle de la zone d'étude, et même à l'échelle du ravinage, cette perte est jugée non significative.

Le projet peut également avoir un effet indirect sur l'utilisation du territoire par le cerf, notamment en raison du bruit qui sera généré par la circulation routière, créant ainsi un effet de bordure le long de la route. Le cerf de Virginie tolère assez bien certaines activités humaines réalisées à proximité de son domaine vital telles la circulation automobile sur les routes (Marchington et Hirth, 1984; Singer et Beattie, 1986, dans Gauthier et Guillemette, 1994). Le cerf s'habitue à entendre des sons non naturels qui deviennent communs et répétitifs comme ceux provenant de voitures circulant à une certaine distance du lieu où il se trouve (Halls, 1978, dans Gauthier et Guillemette, 1994).

Par ailleurs, les bordures de routes constituent parfois un attrait pour les cervidés au printemps et au début de l'été, de mai à juillet; ils peuvent en effet s'y nourrir des jeunes pousses d'herbacées et consommer l'eau salée qui s'accumule dans des cuvettes là où il y a eu de l'épandage de sels en hiver.

Le tracé a également pour effet de sectionner (ou de fragmenter) des habitats présentant un bon potentiel d'utilisation pour le cerf de Virginie mais qui ne constituent toutefois pas des ravages actuellement. Comme en témoigne la localisation du ravage de la Macaza de part et d'autre de la route 117 à Labelle, la présence de deux voies à niveau (sans déblais et remblais importants) n'a pas pour effet de créer un effet de barrière pour cette espèce.

Un tel effet pourrait cependant être constaté lorsque les quatre voies de la route de déviation seront construites, notamment en raison de la largeur de l'emprise (110 m minimum). On sait que les déplacements des animaux, dont les cerfs, causent de nombreux problèmes (accidents routiers et mortalité des cerfs) en bordure de la transcanadienne en Alberta. L'emprise de cette route est du même ordre de grandeur que celle nécessaire à la construction de la route 117. Conséquemment, l'effet de barrière aux déplacements dépend vraisemblablement d'autres facteurs comme la hauteur des déblais/remblais ainsi que la nature et la pente des matériaux composant les talus. Cet effet sera d'autant plus prononcé que la route sera surélevée, que les pentes des talus sont abruptes et que les matériaux sont grossiers.

Outre les caractéristiques de la route comme telle, les types de peuplements présents de part et d'autre de la route peuvent également restreindre les déplacements des animaux. En effet, si les abords routiers ne fournissent pas d'abri au cerf, celui-ci hésitera à traverser car il sera plus vulnérable.

Pour faciliter les déplacements, il importe donc d'avoir des "corridors" constitués des peuplements forestiers que le cerf utilise lorsqu'il se déplace. Les habitats à rechercher sont ceux qui fournissent à la fois un peuplement d'abri et une source de nourriture. Il importe également de savoir que lors de leurs déplacements, les cerfs empruntent souvent les rives des cours d'eau qui présentent une végétation arbustive bien développée, comme dans le cas du cours d'eau présent à proximité de la route 321. Selon la hauteur de la route par rapport à ce cours d'eau, cet axe pourrait continuer d'être utilisé par le cerf pour ses déplacements. Par ailleurs, à l'examen de la carte 2.3 (voir annexe 7), on s'aperçoit que des peuplements d'abri et de nourriture se retrouveront en bordure immédiate du tracé de part et d'autre de celui-ci en maints endroits. Cet élément ne devrait donc pas constituer un facteur limitant pour les déplacements.

Afin de favoriser les déplacements des cerfs de part et d'autre de la route, le ministère apportera 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 déplacements), que les pentes des talus soient douces et les matériaux les composant, d'un calibre restreint.

Les routes représentent une cause de mortalité importante chez les cervidés. Inversement, les cerfs sont à la source d'importants et de nombreux accidents de la route. Le comportement des cerfs en réaction à l'approche d'une voiture est souvent imprévisible. Les cerfs demeurent généralement perplexes quant à la direction d'où provient le danger et s'enfuient par bonds. Ils deviennent toutefois plus vigilants à l'approche des routes lorsque le trafic routier augmente. Le cerf est généralement crépusculaire, se déplaçant et s'alimentant surtout un peu avant le lever et un peu après le coucher du soleil. Cependant, la plupart des accidents routiers surviennent la nuit en raison de la visibilité réduite.

Il existe des moyens techniques pouvant diminuer les risques d'accidents; ceux-ci sont utilisés depuis plusieurs années en Colombie-Britannique, en Alberta et dans certains états américains. Il s'agit d'un système de réflecteurs installés en bordure de la route. Lorsque les phares illuminent le réflecteur, celui-ci renvoie la lumière vers le boisé, ce qui semble

dissuader le cerf de traverser. Ce système est actif seulement lorsque des automobiles passent dans le secteur (ce qui permet au cerf de traverser en d'autres temps) et seulement le soir et la nuit, moment où les accidents surviennent le plus. La décision d'installer un tel système doit toutefois être prise sur la base d'une analyse coûts/bénéfices en fonction du nombre d'accident dans un secteur bien particulier.

Globalement, le degré de perturbation des habitats fauniques terrestres et des espèces qui les utilisent est jugé moyen (pertes ou modifications de certaines caractéristiques propres à l'habitat qui en réduisent légèrement l'utilisation). Cette perturbation pourrait toutefois être forte si la hauteur des remblais de la route fait en sorte que les animaux ne peuvent plus la franchir. Considérant la valeur faible à moyenne des espaces touchés, l'intensité varie de faible à moyenne. Compte tenu de la durée permanente à long terme et de l'étendue locale, l'importance de l'impact négatif est jugée faible pour les zones de boisés comme tels et moyenne pour les habitats utilisés par le cerf.

En ce qui a trait à la perte directe d'habitat, aucune mesure d'atténuation n'est à même de réduire cet impact. Toutefois, on s'assurera que les espaces résiduels ne soient pas affectés par les travaux de construction de façon à ce qu'ils soient préservés (clairement identifier les secteurs à conserver, interdire l'accès de la machinerie à ces zones, ne s'en servir à aucun effet et faire en sorte que les arbres coupés tombent à l'intérieur de l'emprise pour éviter d'endommager les arbres résiduels). Comme ces mesures visent à protéger les boisés résiduels et non à limiter les effets sur ceux qui seront perdus, l'impact résiduel demeure le même.

En ce qui a trait au cerf de Virginie, la conception routière (étape plan et devis) tiendra compte des exigences de cette espèce. Ainsi, on fera en sorte de limiter les hauteurs de déblais et de remblais. Advenant que les remblais soient assez prononcés par rapport au terrain naturel, et particulièrement dans les secteurs où des peuplements d'abri et de nourriture seront présents de part et d'autre de la route, le ministère adoucira les pentes prévues et mettra en place des matériaux de petit calibre que les animaux pourront traverser.

4.2.3 Impacts sur les composantes humaines du milieu

La nature et l'importance des impacts qui affectent le milieu humain lors de la déviation d'une route nationale sont passablement diversifiés. Un tel projet peut, en effet, avoir des répercussions tant positives que négatives de même que directes et indirectes sur une multitude de composantes de la zone à l'étude.

Les principales composantes généralement affectées sont les suivantes : la planification de l'aménagement du territoire, l'utilisation du sol et le cadre bâti, les activités économiques des communautés touchées, la configuration du réseau routier local, l'alimentation en eau des secteurs non-reliés au réseau d'aqueduc municipal, le patrimoine (bâti et archéologique), les caractéristiques visuelles du paysage local, le climat sonore ambiant ainsi que la qualité de vie de la population locale. Chacun de ces impacts est abordé dans les sections présentées ci-après.

4.2.3.1 Aménagement du territoire

Il est généralement reconnu que l'aménagement du territoire et l'organisation des transports constituent deux problématiques indissociables; ainsi, les actions entreprises en fonction de l'un ont nécessairement des incidences sur l'autre, et vice versa. Le projet à l'étude

influencera donc l'aménagement du territoire régional et local; il s'agit essentiellement d'effets difficilement mesurables ou dont les effets sont ressentis de façon diffuse.

Ils sont présentés ci-après sous forme de textes descriptifs. Ils peuvent être positifs ou négatifs pour la collectivité mais l'évaluation de leur importance (fort, moyen, faible) est rendue difficile voire presque impossible en raison de leur nature particulière.

Problématique régionale

Planifié de longue date par le ministère des Transports et réclamé "depuis toujours" par les autorités régionales²⁴, le projet de déviation de la route 117 à la hauteur de L'Annonciation et Marchand est enchassé dans le second projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR-2) de la MRC Antoine-Labelle.

Bien que la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* lui en donne la possibilité, la MRC considère qu'il n'y a pas lieu de désigner la future route de déviation comme étant une "voie de circulation dont la présence projetée fait en sorte que l'occupation du sol à proximité est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général".

Par ailleurs, la MRC reconnaît que la route 117 génèrent une circulation importante qui implique un niveau de bruit supérieur aux normes à ne pas dépasser dans les zones sensibles (résidentielles, institutionnelles et récréatives); dans cette perspective, elle enjoint les municipalités locales de considérer cet aspect dans la planification du développement, sur leur territoire, des usages dits sensibles.

Les affectations du territoire retenues par la MRC tiennent déjà compte de la réalisation éventuelle de la déviation et ils identifient en bordure de la future route des fonctions péri-urbaines et rurales habituellement peu ou pas conflictuelles. Le tracé de la déviation recoupe cependant le périmètre d'urbanisation de L'Annonciation en quelques endroits.

Finalement, il importe de mentionner que la MRC identifie, au chapitre des actions nécessaires à la mise en oeuvre de son schéma d'aménagement révisé, l'élaboration d'un plan d'amélioration du corridor routier (PACR). Ce plan, qui vise l'identification des mesures destinées à assurer la fonctionnalité des principaux axes routiers de la région, sera réalisé sous la coordination du ministère des Transports, en collaboration avec les municipalités concernées.

Problématique locale

Les principaux outils de planification de l'aménagement du territoire à l'échelle locale sont les plans d'urbanisme respectifs des municipalités de L'Annonciation (1990) et de Marchand (1989) de même que le programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville de L'Annonciation (1995). La problématique locale d'aménagement est décrite brièvement dans le texte qui suit.

Les plans d'urbanisme des municipalités de L'Annonciation et Marchand ont été rédigés en conformité avec le schéma d'aménagement initial (1988) de la MRC Antoine-Labelle. L'un

²⁴ Parallèlement, la MRC Antoine-Labelle revendique également la transformation de la route 117 en boulevard routier (MRC Antoine-Labelle, PSAR-2, mars 1997, p. 144). Le ministère des Transports suggère plutôt d'améliorer l'infrastructure existante.

comme l'autre, ils devront être revus et modifiés suite à l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé de la MRC afin de se conformer à l'esprit et à la lettre de celui-ci.

Actuellement, le tracé de la route de déviation est indiqué dans les documents de planification et les affectations et le zonage identifiés par les municipalités ne comportent pas véritablement de potentiels de conflits avec le tracé de la future route de déviation.

De son côté, le programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville de L'Annonciation tient également compte de la construction d'un lien routier permettant de contourner l'agglomération. Cet exercice de planification s'appuie en majeure partie sur la réalisation éventuelle du projet, la déviation de la route 117 constituant en quelque sorte une condition *sine qua non* à la revitalisation de la zone commerciale de la municipalité.

Ainsi, les autorités locales perçoivent le déplacement d'une part importante du trafic routier vers l'extérieur du cœur de la municipalité comme étant la prémisse permettant de redonner au centre-ville son caractère villageois et d'effectuer les aménagements nécessaires (ré-organisation du stationnement sur et hors rue, terre-plein riverain, réfection des trottoirs et bordures de rue, etc.) à l'atteinte de cet objectif.

Synthèse des répercussions générales sur l'aménagement du territoire

La réalisation du projet de déviation de la route 117 n'a pas à proprement parler d'impacts directs sur l'aménagement du territoire et l'utilisation de celui-ci; toutefois, elle peut entraîner des répercussions - tant positives que négatives - sur la vision d'aménagement développée au niveau régional, sur l'atteinte d'objectifs d'aménagement et, ce faisant, sur l'application de normes et dispositions diverses au niveau local.

Du point de vue régional, le projet de déviation apporte une solution au problème, longtemps décrié par la MRC Antoine-Labelle, d'inefficacité, d'insécurité et d'inconfort de la route actuelle. Même si le projet n'implique pas la transformation de la route 117 en boulevard routier tel que le préconise la MRC, il règle plusieurs des problèmes identifiés par celle-ci dans le passé. En outre, il permet de concrétiser trois objectifs d'aménagement spécifiques reliés à la problématique régionale des transports, à savoir :

- que le centre local de L'Annonciation soit contourné par une voie d'évitement afin de préserver la fluidité de la circulation (obj. 38);
- que la route de contournement de L'Annonciation soit pourvue de trois intersections donnant accès à l'agglomération par le sud, par le nord et par la montée Marois (obj. 39);
- que l'accès de la montée Marois à la rue Dupont (qui relie L'Annonciation à La Macaza) soit réalisé de manière à permettre un lien direct et sécuritaire facilement utilisable par le trafic lourd (obj. 40).

Par ailleurs, l'acquisition d'une servitude de nonaccès le long du tracé de la déviation, limitera l'utilisation des abords de celle-ci à des fins sensibles (développement résidentiel, institutionnel et récréatif) rejoignant ainsi un autre des objectifs visés par la MRC.

Du point de vue municipal, en particulier celui de L'Annonciation, la construction d'une route de déviation à l'ouest du noyau villageois présente des avantages indéniables et, ce faisant, des répercussions positives, pour la municipalité et une majorité de ses entreprises

commerciales. La présence d'une route déviant du centre-ville la circulation de transit et la circulation lourde facilitera, en effet, la revitalisation tant attendue du noyau villageois.

Bien qu'essentiellement positive en regard de l'aménagement du territoire, la déviation de la route et, par conséquent, le détournement du trafic routier de transit à l'extérieur de L'Annonciation pourrait cependant entraîner un déplacement de certaines activités commerciales, vers des secteurs où cela ne serait pas souhaitable.

Ainsi, il apparaît plausible que certaines entreprises commerciales de type artériel (dépanneurs, stations service, restauration rapide, etc.) soient tentées de se relocaliser plus au sud, soit en marge du territoire municipal de L'Annonciation, ou encore plus au nord c'est-à-dire dans les limites de la municipalité de Marchand. Cela serait d'ailleurs tout à fait compatible avec les dispositions du second projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC Antoine-Labelle. Celle-ci a en effet déterminé qu'il était possible d'exercer des activités commerciales extensives²⁵ de même qu'à caractère artériel et de quartier²⁶ à l'intérieur de l'affectation péri-urbaine qui comprend les points de raccordement sud et nord de la déviation.

Une telle éventualité équivaldrait en quelque sorte à déplacer le problème de la gestion des accès à la route 117 en amont ou en aval de L'Annonciation. Compte tenu qu'il s'agit là d'activités permises par la réglementation existante, des solutions ont été intégrées par la MRC dans le document complémentaire à son schéma d'aménagement. Ces mesures sont les suivantes :

- l'obligation d'obtenir l'avis du ministère des Transports lors de certaines demandes de permis et certificats nécessitant un accès depuis le réseau routier supérieur (nouveau bâtiment, changement d'usage, lotissement de 10 lots et plus à moins de 250 mètres de l'emprise, projet de subdivision);
- la mise en place, par les municipalités locales, d'un cadre réglementaire relatif à l'aménagement des cours avant, aux accès véhiculaires et aux marges de recul en bordure de la route 117.

Puisque ces mesures pourraient s'avérer insuffisantes dans certains secteurs, il y aurait lieu d'envisager certaines mesures complémentaires afin d'atteindre l'objectif de protection du corridor routier et de contrôle des accès le long de celui-ci. Ces mesures qui sont également de type réglementaire et qui pourraient être mises en oeuvre par les instances régionales et municipales à travers leurs outils de planification et d'aménagement du territoire sont :

- l'établissement, pour les zones péri-urbaines et rurales, de critères pour espacer les points d'accès au réseau routier supérieur;
- l'établissement, pour les zones péri-urbaines et rurales, de critères pour déterminer le nombre minimum de lots desservis par entrée sur le réseau supérieur;
- la détermination, pour les zones péri-urbaines et rurales, d'un frontage minimum pour avoir accès au réseau routier supérieur.

²⁵ Commerce et établissement de vente et de service, grand consommateur d'espace et nécessitant généralement un entreposage extérieur.

²⁶ Ce type d'activité comprend les commerces de vente et de services liés aux véhicules motorisés, les établissements de restauration et d'hébergement ainsi que les commerces de première nécessité.

Globalement, le projet de déviation de la route 117 comporte bon nombre de répercussions positives en regard de l'aménagement du territoire et de sa planification.

4.2.3.2 *Utilisation du sol*

Les répercussions du projet sur l'utilisation du sol sont limitées en raison de la localisation du tracé de la route de déviation en marge des secteurs les plus intensivement occupés et exploités. Outre le secteur du raccordement sud à l'actuelle route 117 et de celui de la montée Paquette, le tracé de la déviation chemine surtout à l'intérieur de zones forestières naturelles qui ne sont généralement pas mises en valeur; l'exception à cette règle demeure l'exploitation acéricole de certains boisés situés sur la portion nord du tracé proposé.

Le tracé de la déviation recoupe deux petites érablières exploitées de façon artisanale ainsi que l'érablière située derrière le centre hospitalier; la nouvelle route sectionnera aussi le chemin d'exploitation de ces trois érablières. Dans les deux premiers cas, les cabanes à sucre se retrouveront du côté est du tracé alors que les superficies restantes seront partagées de part et d'autre de la future route. Dans le cas de l'érablière de l'hôpital, la cabane à sucre et la majeure partie des superficies résiduelles seront situées du côté ouest de la déviation et donc enclavées. Par ailleurs, le tracé proposé traverse également des peuplements d'érablières qui ne sont pas encore exploités, bien que présentant un certain potentiel.

Afin d'atténuer les effets de la présence de la route, le ministère des Transports entend accorder aux propriétaires concernés un "droit d'accès limité pour fins d'utilité publique". Ce faisant, les acériculteurs touchés pourront donc continuer à accéder aux parties résiduelles de leurs érablières situées à l'ouest de la route de déviation.

Malgré l'application de cette mesure, l'ampleur de la perte de superficie exploitée ou exploitable par rapport à la superficie disponible est telle que le degré de perturbation des exploitations acéricoles est considéré fort. En raison de la valeur moyenne de l'élément, l'impact est jugé d'intensité moyenne, de la durée permanente de la répercussion et de son étendue ponctuelle à locale, l'importance de l'impact est considéré moyennement négatif.

4.2.3.3 *Cadre bâti*

La réalisation du projet à l'étude impliquera l'acquisition par le ministère des Transports de bâtiments et de parties de terrain (tableau 4.3) nécessaire à i) l'établissement d'une emprise minimale de 110 mètres de largeur, pour les fins d'implantation de la route de déviation et des bretelles de raccordement à la route 117 actuelle et ii) l'établissement d'une emprise de l'ordre de 70 mètres de largeur, pour la mise en place d'un accès entre la déviation et le centre-ville de L'Annonciation.

Dans le cadre du processus d'acquisition, plusieurs possibilités s'offrent lorsqu'une propriété bâtie se trouve à l'intérieur des limites de l'emprise ou dans une situation telle que son habitabilité est compromise. Ce sont :

- l'expropriation complète de la propriété impliquant la démolition des bâtiments et une complète indemnisation financière;
- l'expropriation complète de la propriété avec déplacement du bâtiment principal sur un nouveau lot;
- le déplacement du bâtiment principal sur le lot d'origine (si cela respecte la réglementation en vigueur localement).

Tableau 4.3 Liste des lots visés pour fins d'acquisition partielle ou totale

No. de lot	Bâti ou terrain	Emplacement	Résidu / note
DÉVIATION DE LA ROUTE 117			
39-p	terrain	emprise	
39-1	bâti commercial, achat total	emprise	
40-15	terrain	emprise	
40-p	bâtiment résidentiel,	emprise	
40-16	déplacement	emprise	
41-p	bâti commercial, achat total	emprise	
42-86	terrain	est	
42-p	terrain	ouest	Faire chemin d'accès
43-p, 44-p	terrain	ouest	± 34 acres
45A-p	terrain	ouest	± 14 acres
46A-p, 47A-p et 48A-p	terrain	Montée Paquette	
47A-p	terrain (municipalité)	est	
48A-p	terrain	emprise	
48A-p	terrain	emprise	
48A-7	terrain	n.a.	
48A-p	terrain	emprise	
48A-p	bâti résidentiel, achat total	emprise	
48A-p	terrain	emprise	
49A-p	terrain	emprise	
50A-p	terrain	emprise	
51A-p, 52A-p	terrain	emprise	
52A-p	terrain	ouest	± 19 acres
53-p	terrain	ouest	± 34 acres
54-p, 55-p	bâti érablière	ouest	± 64 acres chemin d'accès/dérogation
56A-p, 56B-p et 57A-p	terrain	ouest	± 54 acres
57B-p, 58-p	terrain érablière	ouest	± 54 acres
58-p	terrain érablière	ouest	± 6,2 acres chemin d'accès/dérogation
59-p	terrain érablière	ouest	± 45 acres
60-p	terrain	ouest	± 44 acres
61A	terrain	ouest	± 42 acres chemin d'accès/dérogation
62A	terrain	ouest	
63-p, 64-p	terrain	emprise	
65-p	terrain	emprise	
65-p	terrain	emprise	
66A-p, 67-p	terrain	emprise	
ACCÈS AU CENTRE-VILLE DE L'ANNONCIATION			
260	bâti commercial, achat total	emprise et raccorde- ment de Marois à l'accès central	
98-p	bâti commercial, achat total	emprise	
98-p	bâti résidentiel, achat total	emprise	
250-p	terrain (source)	emprise	
250-p, 99A-p	terrain	emprise	
49A	terrain		

Il n'est pas véritablement du ressort de l'étude d'impact de suggérer, cas par cas, des solutions concrètes concernant le déplacement ou la relocalisation des bâtiments affectés par le projet puisque les plans et profils ne sont pas définitifs. Ces solutions pourront être identifiées définitivement lors de rencontres entre les responsables des acquisitions du ministère et les propriétaires concernés une fois les plans finaux complétés. Dans le cadre du présent projet, les propriétés avec bâti seront soit complètement immobilisées par l'emprise soit que l'exiguïté du résiduel de terrain enlèvera toute marge de manoeuvre en regard du déplacement des bâtiments sur le lot d'origine.

Dans certains cas, le projet pourra comporter des répercussions sur le milieu bâti sans que les bâtiments n'aient à être acquis ou relocalisés; il s'agit de cas de rapprochement des bâtiments par l'emprise ou la chaussée. Dans de telles situations, l'évaluation de l'impact dépendra d'une combinaison de facteurs dont entre autres :

- l'accroissement des nuisances environnementales dû au rapprochement de la chaussée (bruit, poussière, vibrations, problèmes de déneigement, etc.);
- la perte d'usage de la cour avant ou latérale des bâtiments;
- la réduction de la marge de recul avant des bâtiments.

En raison de l'axe retenu pour le tracé de la déviation, de tels cas sont à toute fin pratique inexistant à L'Annonciation et à Marchand; toutefois, il est possible que de telles situations puissent survenir le long du tracé de l'accès au centre-ville, notamment entre la rue Labelle et la rue Principale. L'état actuel d'avancement du projet ne permet toutefois pas de les identifier clairement et, surtout, de donner une idée précise de l'ampleur des répercussions ponctuelles affectant les lots riverains.

Pour un bâtiment principal situé dans l'emprise projetée, l'impact est considéré d'intensité forte, de durée permanente et d'étendue ponctuelle; la résultante donne un impact initial fortement négatif. Le versement d'une compensation financière suivant les normes généralement appliquées par le ministère apparaît suffisante pour atténuer de manière satisfaisante les effets négatifs associés à l'acquisition. Dans tous ces cas, l'impact résiduel est considéré faiblement négatif (code H1 sur la carte 4.1 présentée à l'annexe 7).

4.2.3.4 Activités économiques des communautés touchées

Les projets de type déviation sont habituellement la source de répercussions directes sur les activités économiques des agglomérations urbaines contournées. Suivant les caractéristiques du milieu récepteur, les effets ressentis par les communautés concernées seront plus ou moins importants. Ils peuvent être de type négatif ou plus rarement positif, si le contexte est favorable.

Dans le cas présent, comme dans la majeure partie des cas ayant été documentés dans la littérature, les incidences négatives du projet de déviation de la route 117 affecteront de façon particulière les entreprises commerciales.

Les sections ci-après présentent successivement les impacts économiques généralement associés aux projets de déviation, les activités commerciales susceptibles d'être affectées à L'Annonciation et à Marchand et, finalement, l'évaluation des impacts de la déviation de la route 117 sur l'activité commerciale locale et la description des mesures destinées à atténuer ceux-ci.

Impacts économiques généralement associés aux projets de déviation

- L'expérience québécoise

L'expérience québécoise en matière d'évaluation des impacts économiques de projets de déviation se limite généralement à un examen réalisé *a priori*, dans le cadre d'études d'impact globales. Un survol de la littérature disponible indique qu'il n'existe pas véritablement, au Québec, de bilan ou même d'étude sérieuse quant au type et à l'ampleur des répercussions engendrées par les projets routiers de type déviation sur l'activité économique, en particulier commerciale, des municipalités concernées.

Par ailleurs, la revue de rapports d'enquête et d'audience publique de projets routiers produits au cours des dernières années par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) montre qu'il s'agit d'une question fréquemment débattue par les intervenants locaux.

Le plus souvent, ce sont les commerces de type routiers ou artériels - qui comprennent habituellement les services d'hébergement, de restauration, d'accommodation (dépanneurs) et de vente de produits touristiques - qui font l'objet des préoccupations du public. Ce débat est cependant rarement appuyé sur des données quantitatives vérifiables et comparables - des résultats de suivi, par exemple - qui pourraient être utilisées dans le cas présent.

Enfin, peu de mesures applicables de manière générale aux projets de déviation ont été identifiées tant par le BAPE que par le promoteur et les publics concernés par ces projets. Parmi celles évoquées dans les rapports consultés, les principales sont les suivantes :

- le recours, par le ministère des Transports, à une géométrie particulière aux entrées des agglomérations contournées (aménagement de type bifurcation majeure ou voie parallèle unique);
- la mise en place d'une signalisation adéquate, qui incite l'usager à quitter la route principale en faisant la promotion des agglomérations contournées;
- la planification et la mise en oeuvre d'interventions concertées, qui impliquent la population, les acteurs privés (les commerçants surtout), les autorités municipales et les ministères concernés - tant au provincial qu'au fédéral.

À ce jour, aucune étude ne rend compte de la mise en oeuvre et, surtout, de l'efficacité de telles mesures.

- L'expérience française et américaine

En l'absence d'une analyse spécifique et bien documentée des impacts économiques générés au Québec par les projets de déviation, une revue de la connaissance acquise ailleurs sur le sujet a été effectuée. Ainsi, de tels bilans ont été réalisés en France et aux États-Unis; les résultats de ces études ont été diffusés dans les documents de référence suivants :

- C.E.T.E. Méditerranée. *Déviations d'agglomérations. Un bilan de 20 cas*. Mai 1990. Ce document présente les résultats d'une étude des impacts de 20 projets de

contournement d'agglomération de moins de 20 000 habitants. La méthode utilisée est celle dite d'observations avant-après;

- Transportation Research Board (TRB). *Effects of highway bypasses on rural communities and small urban areas*. May 1996. Il s'agit d'une analyse d'études réalisées sur des projets de contournement de villes de 2 500 à 25 000 habitants. Au total, 46 états américains et 6 provinces canadiennes ont contribué à la recherche; 190 études ont ainsi été analysées, dont le cinquième ayant été effectuées au cours des 10 dernières années;
- Center for Transportation Research, University of Texas (Austin). *Economic effects of highway bypasses on business activities in small cities*. October 1992. Cette étude porte spécifiquement sur les répercussions associées au contournement de municipalités de 2 500 à 25 000 habitants.

Essentiellement, l'étude française indique que, outre les impacts bénéfiques pour l'utilisateur de la route (gain de temps, réduction des accidents, etc.) et les résidents 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 réalisée pour l'Amérique du Nord (TRB) confirme les conclusions de l'étude française; en effet, les répercussions négatives relevées par les chercheurs américains concernent principalement l'activité commerciale visant la clientèle de transit (trafic serving businesses).

L'étude du TRB examine également les relations possibles entre la taille de la population des municipalités concernées par de tels projets ainsi que le type et l'ampleur des effets enregistrés. L'analyse statistique de 65 cas s'est montrée peu concluante à ce sujet. L'étude réalisée au Texas conclut, quant à elle, que plusieurs facteurs externes, démographiques et socio-économiques, peuvent aussi influencer les activités commerciales. Parmi ces facteurs, mentionnons la taille du bassin de clientèle locale-régionale, le revenu *per capita*, la compétition émanant d'autres pôles commerciaux existants dans une même région, le dynamisme des commerçants locaux et leur attitude initiale face au projet.

Finalement, les mesures d'atténuation les plus souvent citées dans les cas analysés par le TRB concernent surtout l'amélioration de la signalisation routière, l'amélioration des accès à la ou aux municipalités contournées ainsi que l'implication publique et communautaire dans la planification des actions à mettre en oeuvre. Cependant, la revue de littérature de TRB n'indique pas clairement l'influence de telles mesures sur les zones contournées.

Activités commerciales susceptibles d'être affectées

Les types de commerces les plus sensibles à la diminution de l'achalandage sur la rue Principale et à la baisse de la visibilité sont surtout les commerces de type artériel, c'est-à-dire les commerces de services liés aux véhicules motorisés (incluant les stations service), les établissements de restauration et d'hébergement ainsi que les commerces de première nécessité (dont les dépanneurs).

D'autres types de commerce présentent également une sensibilité certaine à la diminution de la clientèle externe; ce sont : les commerces d'articles de sport, en particulier ceux

offrant leurs services aux chasseurs et pêcheurs, et les commerces à vocation spécifiquement touristique.

L'analyse de la structure commerciale de L'Annonciation et Marchand (tableau 2.3) indique que ce type de commerces regroupe 33 des 109 entreprises commerciales recensées, soit environ 30 % de la totalité des commerces de l'agglomération. Ainsi, la clientèle externe peut donc être qualifiée de significative - à savoir que les variations de celle-ci peuvent affecter de manière notable le niveau d'activité et/ou de rentabilité - pour près du tiers des commerces de L'Annonciation et Marchand. Plus de la moitié de ces commerces, soit 18 sur un total de 33, est localisée dans le noyau villageois; ils constituent presque le quart des entreprises oeuvrant dans le centre-ville.

Il importe de mentionner, qu'à l'exception de certains commerces en restauration, il s'agit souvent d'entreprises comptant un nombre restreint de travailleurs. On estime, sur la base des statistiques du recensement de 1996, que les effectifs totaux oeuvrant dans les divers types de commerces recensés à L'Annonciation et Marchand s'élèvent à près de 350 travailleurs. Ce total représente environ le cinquième de la population active de 15 ans et plus dans ces deux localités.

Évaluation de l'impact de la déviation de la route 117

Le projet de construction de la déviation de la route 117 (incluant l'accès central) aura pour effet de détourner une partie importante de la circulation hors du noyau villageois de L'Annonciation, c'est-à-dire ailleurs que sur la rue Principale, là où se concentrent l'ensemble des activités commerciales.

Sur la base des résultats obtenus lors de l'enquête origine-destination, le ministère des Transports a établi qu'une part importante des usagers de la route 117, soit entre 70 et 73 % (figure 1.1), devrait utiliser le nouvel axe routier, contournant ainsi l'agglomération urbaine et la zone commerciale de L'Annonciation sans s'y arrêter. Toujours selon les résultats de cette enquête, une fois la déviation mise en service, la rue Principale continuerait d'être utilisée par les usagers locaux et ceux en transit manifestant l'intention d'arrêter à L'Annonciation. Ces usagers représentent entre 27 et 30 % (figure 1.1) du volume de circulation enregistré.

En appliquant ces proportions aux débits journaliers moyens annuels estimés (DJMA) pour L'Annonciation à l'ouverture de la déviation, la circulation sur la rue Principale aurait chuté de 9 131 véhicules/jours à environ 2 600 (plus ou moins 140). Il s'agit là à n'en pas douter d'une diminution très importante du *bassin de clientèle potentielle*, qui n'est pas sans comporter son lot de répercussions sur l'activité économique, en particulier commerciale, de la municipalité.

L'analyse réalisée dans le cadre du présent projet a démontré que la clientèle externe - qui est la plus susceptible d'emprunter la déviation - était peu significative pour près de 7 commerces sur 10, ceux-ci comptant davantage sur la clientèle locale et régionale pour assurer le maintien de leur chiffre d'affaires. Sur cette base, il est donc possible d'affirmer que, prise globalement, la vitalité de l'activité commerciale de la municipalité sera peu affectée suite à l'ouverture de la route.

Pour les commerces dits sensibles à la présence de la clientèle externe, cette situation est toutefois susceptible de se répercuter sur le niveau de rentabilité de leur entreprise. Ce groupe, qui représente 33 des 109 établissements relevés, comprend les commerces

associés à la restauration et à l'hébergement, à la vente de biens de première nécessité (les dépanneurs), aux services aux véhicules motorisés et, dans une moindre mesure, ceux liés à la vente d'articles de sport (ex: boutique de chasse et pêche offrant des services à la clientèle des territoires fauniques environnants) et à vocation touristique.

Compte tenu que l'information disponible²⁷ ne permet pas de définir avec précision le comportement et les habitudes d'achat de la clientèle externe, il est difficile de mesurer l'ampleur des dépenses réalisées par celle-ci et de quantifier la part relative de ces dépenses dans le chiffre d'affaires de commerces affectés. Malgré l'absence de telles données, il est toutefois possible de qualifier l'intensité de l'impact en s'appuyant sur la connaissance acquise du contexte local et sur les évaluations réalisées dans le cadre de projets similaires.

La détermination du degré de perturbation sur les commerces considère une série de facteurs qui donnent la mesure de la capacité d'adaptation de la communauté. Ces facteurs sont les suivants :

- la part des commerces sensibles dans la structure commerciale locale;
- la part d'emplois offerts par ceux-ci en regard du marché de l'emploi dans l'agglomération L'Annonciation-Marchand;
- 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 du développement de l'activité commerciale locale et la prise en compte de nouvelles clientèles potentielles (ex: clientèle été-hiver générée par le Parc linéaire).

Pour toutes ces raisons, le degré de perturbation est considéré faible. En raison de la grande valeur environnementale des activités économiques, l'intensité de l'impact est jugée moyenne. De durée permanente (moyen terme) et d'étendue régionale, l'importance de l'impact du projet de déviation de la route 117 sur l'activité économique locale - surtout commerciale - est donc moyennement négative.

Tel qu'indiqué précédemment, l'analyse des expériences québécoise, française et américaine a permis d'identifier diverses mesures susceptibles de contribuer à l'atténuation des répercussions négatives d'un projet de déviation. Les mesures applicables au contexte prévalant à L'Annonciation et Marchand sont les suivantes :

- la mise en place d'une signalisation incitative, autre que la signalisation routière habituelle (panneaux verts, panneaux bleus), visant à encourager les usagers de la route 117 à entrer au centre-ville. Cette signalisation devrait faire la promotion de services et d'entreprises commerciales ayant l'attrait nécessaire pour faire en sorte que l'intérêt pour l'offre locale des clientèles ciblées - de transit et touristique - soit stimulée; elle sera mise au point avec les commerçants concernés. Respectueuse de

²⁷ Le questionnaire utilisé pour l'enquête O-D visait surtout à identifier les usagers ayant l'intention de faire un arrêt à L'Annonciation et à connaître le but de leur déplacement. Aucune question n'abordait l'intention d'achat des usagers ou encore la nature des biens à acquérir.

la *Loi sur la publicité le long des routes* (L.R.Q., c. P-44), la signalisation incitative sera implantée à l'approche des accès sud, centre et nord;

- l'implication active des organismes locaux (ex: SIDAC) et régionaux (ex: CLD, Société de développement économique) et la mise en oeuvre par ceux-ci de mesures d'accompagnement spécifiquement destinées à assurer une transition harmonieuse suite à l'ouverture de la déviation. Ces mesures d'accompagnement, qui pourraient notamment inclure des mesures d'aide, de réorientation et de réorganisation pour les commerçants anticipant des difficultés, devraient idéalement être opérationnelles un an avant la fin des travaux;
- finalement, la réalisation, telle que prévue, de la revitalisation du centre-ville envisagée par la municipalité de L'Annonciation dans son programme particulier d'urbanisme.

Les mesures proposées ci-dessus sont considérées comme ayant un potentiel d'atténuation réel; le ministère des Transports est en effet d'avis qu'elles pourront contribuer de façon efficace à amoindrir les répercussions anticipées du projet sur les commerces locaux. Il faut toutefois admettre qu'elles ne vont pas nécessairement permettre l'élimination pleine et entière des incidences négatives du projet. Ainsi, certaines entreprises commerciales pourraient quand même ressentir les contrecoups qu'implique celui-ci. Globalement, suite à la mise en oeuvre des mesures décrites ci-haut, l'impact sur l'activité économique locale pourrait être faiblement négatif.

4.2.3.5 Réseau routier et accès aux résidences privées

Les répercussions possibles du projet de déviation sur le réseau routier local peuvent être de trois types, à savoir :

- celles à prévoir sur le réseau routier supérieur;
- celles qui touchent la route 117 actuelle, c'est-à-dire la rue Principale, à Marchand et L'Annonciation;
- celles affectant de façon plus particulière le réseau routier local et l'accès aux résidences privées.

Chacun de ces types de répercussion est décrit et évalué dans les sous-sections présentées ci-après; les deux premiers types sont abordés ensemble en raison de l'étroite relation existant entre les deux.

Effets sur le réseau routier supérieur et la route 117 actuelle

L'ajout de la déviation de la route 117 au réseau supérieur de transport entre la région Abitibi-Baie James et le reste du Québec comporte des effets positifs significatifs, en particulier pour la clientèle d'usagers utilisant celui-ci. En effet, la construction de la déviation apparaît comme étant la solution la plus appropriée à l'atteinte des objectifs des usagers en transit, qui est d'accéder le plus rapidement et le plus sécuritairement possible aux destinations situées en aval ou en amont de L'Annonciation.

Outre la localisation du tracé hors de la zone urbanisée, l'absence d'accès direct non-contrôlé à la déviation est le facteur contribuant le plus à l'augmentation de la fluidité et de la sécurité du réseau supérieur.

La réalisation de la déviation aura par ailleurs des répercussions énormes sur la route 117 actuelle (rue Principale). Le détournement de la clientèle en transit hors de la portion urbanisée du territoire local résultera en une diminution importante des débits circulant sur celle-ci, contribuant ainsi à l'amélioration générale de la fonctionnalité de l'infrastructure. Il va de soi que la vocation de transit de la route 117 est incompatible avec la vocation commerciale et de centre de service du noyau villageois de L'Annonciation et de ses environs immédiats.

D'après l'étude de circulation, les débits enregistrés sur la rue Principale chuteront de près de 70 %. Cette diminution contribuera à l'élimination de problèmes récurrents de circulation notés sur le réseau urbain (saturation de la capacité, files d'attente au feu de circulation, engorgement, formation de peloton, etc.) et permettra de dégager une capacité résiduelle pour l'accueil des nouveaux déplacements liés aux activités urbaines actuelles et futures.

L'autre répercussion la plus intéressante pour le réseau routier local est celle reliée à la mise en place d'un accès central, permettant aux véhicules lourds de rejoindre rapidement la route de La Macaza ou encore le réseau routier provincial suivant le sens de leurs déplacements. Il s'agit là d'une amélioration qui est loin d'être négligeable puisque selon un mémoire²⁸ présenté au ministère des Transports, en février 1995, par le Centre de services aux réseaux d'entreprises du secteur forestier, le chemin reliant L'Annonciation à La Macaza supporte - pour la seule activité forestière - 15 600 passages de camions lourds par année. Sans l'accès central à la déviation, cette circulation devrait nécessairement transiter par le noyau villageois.

Effets sur le réseau routier local et l'accès aux résidences privées

En raison de sa localisation excentrique par rapport aux portions de territoire intensivement occupées et des choix effectués par le ministère des Transports, le projet de déviation de la route 117 n'aura pas véritablement de répercussions négatives sur le réseau routier local. Ainsi, la montée Paquette et la rue Labelle qui verront leur tracé être respectivement interrompu par la déviation et l'accès central, demeureront quand même reliées au réseau local tel que décrit ci-après;

- le tronçon ouest de la montée Paquette sera raccordé dans le prolongement de l'accès central menant au coeur du village de L'Annonciation alors que le tronçon est se terminera en boucle à la hauteur du chemin d'accès au réservoir d'eau de la municipalité;
- le tronçon sud de la rue Labelle sera raccordé à la rue Marois, elle-même reliée à l'accès central alors que le tronçon nord se terminera en boucle avant l'accès central.

Par ailleurs, l'absence d'impacts significatifs sur le réseau routier n'exclut pas l'existence de problématiques requérant une gestion environnementale particulière et, ce faisant, l'application de mesures d'intégration spécifiques. Ainsi, à chacune des extrémités du tracé de la déviation, la réalisation du projet entraînera l'abandon de courts tronçons de route. C'est notamment le cas aux endroits suivants :

²⁸ Centre de services aux réseaux d'entreprises du secteur forestier. *L'impact de l'application de la proposition du ministère des Transports concernant la classification du réseau de camionnage sur l'industrie forestière et le développement économique de la MRC Antoine-Labelle*. Février 1995, 16 p.

- à l'entrée sud de L'Annonciation, à la hauteur des lots no. 40 et 41, c'est-à-dire entre la bretelle d'accès à la municipalité et le tracé de la route 117 actuelle;
- entre le raccordement nord à la route 117 actuelle et la jonction de la rue Principale Nord et de la route 321;

De façon générale, considérant que ces tronçons abandonnés constituent pour les riverains et les utilisateurs du parc linéaire des sources de dégradation visuelle et, pour les usagers de la route, une source de confusion quant à la configuration exacte du réseau, les sections délaissées seront scarifiées, nivelées et ensemençées.

Dans le cas du second tronçon abandonné (du fait de la géométrie du raccordement nord), la scarification devra se faire au nord de la jonction de la route 117 actuelle et du chemin de la Mullen (route 321, vers l'est); afin de permettre aux usagers égarés de retourner plus facilement sur leurs pas, les routes se termineront en boucles. Il en sera de même pour la montée Paquette de part et d'autre de la nouvelle route 117 ainsi que pour la rue Labelle, de part et d'autre du nouvel accès central au village.

Finalement, le tracé de la route de déviation occasionnera le sectionnement du seul chemin d'accès à une résidence privée située sur le lot no. 42. Compte tenu que le ministère des Transports a pour politique de ne laisser aucun lot ou partie de lot enclavés, la conception de l'infrastructure prévoit déjà qu'un accès à ladite résidence sera aménagé sur les lots no. 41 et 42. Cet accès, d'une longueur approximative de 150 mètres, sera implanté hors de l'emprise de la route de déviation; son point d'origine se situera face à la bretelle d'accès sud à L'Annonciation et rejoindra l'actuel chemin donnant accès à la propriété.

Synthèse des effets du projet sur le réseau routier

Considéré dans son ensemble, le projet de déviation de la route 117 comporte essentiellement des répercussions positives sur les réseaux routiers supérieur et local, incluant l'accès aux propriétés privées.

Le détournement de la circulation de transit et de la circulation lourde sur une voie dont la localisation et les caractéristiques techniques répondent mieux aux exigences de tels déplacements et la consécration de la rue Principale aux mouvements locaux, ce pourquoi elle est davantage conçue, devraient améliorer sensiblement la fonctionnalité de la route nationale et des rues locales.

Globalement, les impacts sur l'ensemble du réseau routier (national et local) seront de forte intensité. Compte tenu de leur durée permanente (long terme) et de l'étendue régionale des répercussions, l'impact est jugé comme étant très fortement positif.

4.2.3.6 Alimentation privée et communautaire en eau potable

Les impacts possibles de la mise en place de la déviation sur les puits de particuliers, communautaires et municipal peuvent être de trois types, c'est-à-dire : i) les puits dont l'eau pourrait éprouver des problèmes qualitatifs et/ou quantitatifs compte tenu de leur emplacement et aussi de la nature des excavations à l'intérieur des futures emprises, ii) les conduites d'amenée d'eau qui seront intersectées par ce même tracé, iii) les puits qui seront expropriés par le nouveau tracé. Chacun de ces types est abordé dans les sous-sections qui suivent.

Problèmes qualitatifs et/ou quantitatifs

La très grande majorité des résidences sont desservies par l'aqueduc municipal dont le puits d'alimentation est situé du côté est de la rivière Rouge, donc complètement dans un autre bassin versant que celui de la future route 117; ceci permet d'affirmer qu'il n'y aura aucun impact sur ce réseau.

En ce qui concerne l'impact sur les aqueducs privés, le puits du réseau des rues Bellevue et Charrette étant situé à près de 400 m en amont hydraulique par rapport au tracé de la route projetée, il n'en subira aucun effet. Le puits de surface qui alimente les 5 résidences de la rue Perrier est, quant à lui, situé en aval hydraulique par rapport à la future route 117, mais à plus de 330 m de cette dernière. Cette grande distance et le fait que ce puits s'alimente dans l'aquifère de surface minimisent les risques d'influencer le débit et la qualité de l'eau du puits. Toutefois, même si ce puits subissait un impact significatif, il serait vraisemblablement facile de raccorder ces 5 résidences à l'aqueduc municipal qui les entoure.

Le puits du Centre Hospitalier des Laurentides est situé dans la plaine alluviale de la rivière Rouge, à plus de 770 m à l'est du tracé de la future route 117. Compte tenu de cette distance très importante et du fait que ce puits est déjà à environ 80 m en aval hydraulique de l'actuelle route 117 sans en éprouver de problème, aucun impact négatif n'est appréhendé.

Il y a enfin les impacts possibles sur les quelques puits de particuliers qui ne sont pas reliés à l'aqueduc municipal et qui ne font pas partie des aqueducs privés.

Trois zones de ce type ont été identifiées :

- la première zone se situe en aval hydraulique (c-a-d à l'est) de la future route 117, dans l'axe de la Montée Paquette. La topographie du secteur fait que le drainage des eaux en provenance de cette future route - qui sera probablement construite en remblai par rapport aux terrains adjacents - s'effectuera vers le cours d'eau qui serpente actuellement du côté nord de la montée Paquette et qui se décharge dans la rivière Rouge. Il n'y aura donc pas ou très peu d'infiltration d'eau salée vers les aquifères, ce qui se traduit par un impact nul au niveau des puits de ce secteur.
- la deuxième zone concerne les deux puits individuels localisés sur les lots 60 et 59, juste à côté de la route 117 actuelle. Ces deux propriétés sont bornées au sud par l'aqueduc municipal et au nord par l'aqueduc privé des rues Bellevue et Charrette. Les deux puits sont situés à respectivement 216 et 276 m en aval hydraulique de la future route 117.

Par l'examen des photographies aériennes, on remarque la présence d'une colline rocheuse dans l'axe de la route projetée vis-à-vis de ces deux lots. Le passage de la route nécessitera vraisemblablement l'exécution de déblais de 1ère classe dans ce secteur. Les coupes de roc ainsi réalisées en aval hydraulique de ces puits constituent souvent une porte d'entrée privilégiée pour les eaux de fonte chargées de sels de déglacage au printemps via les fractures du roc mises à nu. Il s'agit toutefois d'un "risque" de contamination qui est atténué par la diffusion des contaminants (NaCl) qui généralement s'effectue sur des distances aussi importantes.

- la troisième zone de puits individuels sujette à des impacts potentiels concerne les 3 ou 4 propriétés situées dans le quadrilatère formé par l'actuelle route 117 à l'est, le réseau d'aqueduc privé Bellevue-Charette au sud, la future route 117 à l'ouest et la route 321 au nord.

Cette zone a été classée à risque potentiel étant donné qu'elle est située en aval hydraulique par rapport à la route 117 projetée, quoiqu'encore là, la résidence la plus proche est à 144 m de la future route 117 et que la topographie actuelle ne laisse pas entrevoir la nécessité d'exécuter des déblais dans ce secteur, ce qui minimise les risques.

Conduites d'amenée d'eau

La prise d'eau pour l'aqueduc privé des rues Bellevue et Charrette est située du côté ouest de la future route 117 alors que le secteur desservi se trouve du côté est. La nouvelle route intersectera donc cette conduite d'amenée d'eau. Cette conduite restera en place et sera insérée dans une gaine protectrice (tuyau de diamètre supérieur). Ceci permettra d'éviter d'excaver la future route en cas de bris éventuel de la dite conduite.

Acquisitions

Deux ou trois propriétés devront être acquises dans le secteur du raccordement sud, à la jonction des routes 117 actuelle et projetée. Deux ou trois autres devront également l'être le long de la Montée Paquette, là où cette dernière croise la future route 117 ainsi que sa bretelle d'accès. Enfin, ce sera également le cas pour trois ou quatre autres propriétés sur la rue Marois, dans l'axe qui reliera la nouvelle route 117 au pont qui enjambe la rivière Rouge.

Source

Le profil longitudinal de l'accès central requiert l'excavation du terrain sur près de 10 mètres de hauteur ce qui est de nature à rabattre considérablement le niveau de la nappe d'eau souterraine dans le secteur. Puisque le profil de l'accès ne peut être modifié (pente longitudinale déjà à 9 %) et que le recours au déblai ne peut être évité, il faut conclure à la perte définitive de la source d'eau de la Montée Marois.

Toutefois, en cours de réalisation de la phase construction, s'il s'avère possible de réorganiser de façon sécuritaire un point d'approvisionnement, le ministère prendra les dispositions nécessaires pour rendre accessible l'eau provenant de la source.

Synthèse des effets sur l'alimentation en eau potable

C'est le suivi environnemental de l'eau des puits potentiellement affectés des zones 2 et 3 qui permettra de déterminer exactement l'importance de l'impact appréhendé (code H2 sur la carte 4.1 présentée à l'annexe 7). Ce suivi sera réalisé dès la mise en service de cette nouvelle route.

Advenant un impact tel que les puits en question deviennent inutilisables, ils pourraient être reliés aux réseaux avoisinants (municipal ou privé) selon les ententes qui pourront alors être prises.

Dans le cas de la source, une solution alternative devra être trouvée conjointement avec la municipalité de L'Annonciation; ainsi, suivant une expertise réalisée par le ministère,

l'existence d'une telle source ne constitue rien d'exceptionnel du point de vue hydrogéologique et il ne serait pas surprenant que d'autres sources puissent être trouvées dans le même environnement. Rappelons qu'aucun consommateur ne dépend de cette source pour son alimentation en eau potable. Conséquemment, le ministère ne prévoit pas compenser monétairement la municipalité ou les utilisateurs.

D'autre part, de manière à sécuriser l'approvisionnement en eau potable des résidents du développement Bellevue-Charette, le ministère prendra les mesures suivantes :

- construction d'un accès au résidu du lot 61a à partir de la bretelle d'accès entre la route 321 et la route de déviation;
- attribution d'un "droit d'accès limité pour fins d'utilité publique" permettant aux gestionnaires du puits communautaire d'accéder lorsque nécessaire (pour l'entretien, lors du déclenchement d'alarme, etc.) au réservoir et aux équipements de pompage localisés à l'ouest du tracé de la déviation.

4.2.3.7 Patrimoine bâti et archéologique

Patrimoine bâti

Bien qu'il ait une importance historique et architecturale indéniables, le centre-ville de L'Annonciation est localisé à trop grande distance du tracé proposé pour l'implantation de la voie de déviation pour être touché par les travaux envisagés. Toutefois, la localisation retenue pour l'implantation de l'accès central ne permettra pas d'éviter l'expropriation de la maison Peclet, située au 68b de la rue Principale sud, à proximité de l'intersection Marois - route 117.

Patrimoine archéologique

Les sites archéologiques sont des ressources culturelles non renouvelables et irremplaçables. Les vestiges qui témoignent d'occupations humaines anciennes, préhistoriques ou historiques, sont souvent dans les couches superficielles de sol, parfois à plus ou moins 20 cm de la surface. Les vestiges archéologiques sont donc très sensibles à toutes perturbations pouvant être causées par la circulation de machinerie ou par des excavations quelconques.

La plupart des sites archéologiques ne sont pas perceptibles de la surface et doivent, pour être découverts, être recherchés par des moyens techniques comme les sondages archéologiques exploratoires. Ces sondages sont pratiqués manuellement et disposés systématiquement. La vérification du contenu du sol en place s'avère le moyen approprié qui permet de s'assurer de la présence ou de l'absence de vestiges archéologiques dans un emplacement donné.

Même si aucun site archéologique n'est actuellement connu dans la zone élargie du projet à l'étude, des sites sont connus dans la région dans laquelle celui-ci se trouve. Ces sites témoignent de présences humaines anciennes et il est vraisemblable que l'espace occupé par la zone d'étude ait été l'objet de telles occupations par des amérindiens et des euro-canadiens. Les recherches archéologiques effectuées à ce jour témoignent d'une activité ponctuelle de recherche sur une superficie restreinte. La zone d'étude n'a pas fait l'objet de recherches et le potentiel archéologique reste à y être vérifié. L'emprise qui sera retenue

pour la réalisation de ce projet représente donc un milieu qui offre un potentiel de découverte archéologique.

Dans le cadre du projet d'aménagement qui est à l'étude, l'emprise qui sera retenue pour la réalisation des travaux sera l'objet d'un inventaire archéologique qui permettra de s'assurer de la présence ou de l'absence de vestiges archéologiques. Cette activité prendra cours préalablement au début des travaux de construction et sera limitée à l'emprise retenue. Toutes les surfaces propices à la pratique de sondages archéologiques seront systématiquement vérifiées. Dans l'éventualité de la découverte de sites archéologiques, ceux-ci feront l'objet d'une évaluation qualitative et quantitative et, le cas échéant seront l'objet d'une fouille archéologique afin de sauvegarder les vestiges et les données pertinentes à la compréhension des sites.

Les activités d'inventaire archéologique ou de fouille seront réalisées conformément aux conditions de la *Loi sur les Biens culturels* qui assujettit la recherche archéologique au Québec.

4.2.3.8 *Caractéristiques visuelles du paysage local*

L'analyse des répercussions probables du projet de déviation de la route 117 sur le paysage local a été effectuée en relation avec :

- la qualité de l'insertion de l'infrastructure proposée dans le paysage;
- l'incidence de l'infrastructure sur le paysage tel que perçu par les résidents riverains de la nouvelle route et les utilisateurs du territoire bordant celle-ci;
- l'effet du projet sur l'accessibilité visuelle du village de L'Annonciation pour les usagers de la future route 117.

Le tracé retenu pour la déviation de la route 117 dans le secteur de L'Annonciation et Marchand est implanté, pour la majeure partie, en zone forestière naturelle (unité de paysage no. 4), évitant par l'ouest la quasi-totalité des secteurs urbain et péri-urbain. Les seules véritables exceptions relevées le long du tracé se situent aux endroits suivants :

- au raccordement sud à la route 117 actuelle, en zone péri-urbaine (sous-unité 2a). Des bâtiments résidentiels et commerciaux ont été relevés dans le secteur;
- à la hauteur de la montée Paquette. La route sectionnera celle-ci à environ 400 m à l'est de la jonction avec le chemin de lac Jaune, dans les limites d'une zone forestière péri-urbaine (sous-unité no. 4b). On trouve au sein de cette sous-unité un nombre restreint de résidences privées implantées de part et d'autre de la rue.

D'autre part, il faut rappeler que l'accès au centre-ville sera construit au coeur de l'unité 1 qui correspond au noyau villageois de L'Annonciation. Il s'agit d'un secteur densément bâti accueillant des fonctions résidentielles, commerciales ainsi qu'institutionnelles et publiques.

Insertion de l'infrastructure dans le paysage

L'ajout d'une infrastructure routière dans le paysage implique nécessairement des modifications aux caractéristiques propres de celui-ci. En effet, la mise en place d'une nouvelle route qui comporte diverses interventions (déboisement de l'emprise, nivellement,

remblais, déblais, mise en place de structures en hauteur tels échangeurs, etc.) n'est pas sans répercussions sur le milieu récepteur (en milieu forestier comme en milieu urbain). Elle affecte à la fois le relief local, la couverture végétale voire même les fonctions et les utilisations du sol dans les zones touchées par le projet.

Plusieurs mesures seront mises en oeuvre afin de limiter les répercussions anticipées. Compte tenu du cadre d'insertion de la nouvelle route, qui se situe essentiellement en milieu forestier, la plupart de celles-ci visent à redonner au paysage son caractère naturel après la finalisation des travaux. Les mesures d'atténuation sont les suivantes :

- limiter aux seules superficies nécessaires le déboisement des aires surplombant les pans rocheux visés par des travaux de dynamitage (déblais);
- limiter la superficie des espaces touchés par le déboisement et la mise en place de remblais de manière à réduire les risques d'érosion. Lorsque des superficies seront ainsi mises à nu, elles devront faire l'objet d'interventions aussi rapidement que possible afin de limiter la période de vulnérabilité aux agents érosifs;
- procéder sans délai, à la revégétalisation des remblais en les recouvrant de terre végétale et en les ensemençant, dans la mesure du possible, au moyen d'espèces indigènes. Une attention particulière devra être apportée au secteur où la route de déviation recoupe la montée Paquette;
- favoriser la remise à l'état naturel des parties d'emprise abandonnées dans les secteurs des raccordement sud et nord, de la montée Paquette et de la rue Labelle.

Impacts sur le paysage perçu par les observateurs riverains

- Impacts de la déviation

En raison de la localisation même du tracé retenu, qui se situe à bonne distance des zones urbanisées, la présence de la nouvelle route 117 dans le paysage aura peu de répercussions sur la qualité des champs visuels perçus par les observateurs riverains. Un nombre limité d'observateurs pourrait cependant voir leur environnement visuel immédiat perturbé. Ce sont les observateurs fixes (résidents) et mobiles (usagers de la route) se trouvant aux endroits suivants :

- aux environs du raccordement sud, le long de la route 117 actuelle (code V1 sur la carte 4.1 présentée à l'annexe 7);
- le long de la montée Paquette, de part et d'autre de la déviation. De plus, les observateurs se trouvant du côté ouest de la future route devront composer avec la présence du chemin de desserte raccordant la montée Paquette à la déviation et à l'accès au centre-ville (code V2);
- dans le secteur du raccordement nord, surtout le long de la route 321 (code V4).

En ce qui a trait aux observateurs fixes, la hauteur et la densité des peuplements forestiers devraient, dans la plupart des cas, limiter les incidences visuelles du projet. Toutefois, ceux d'entre eux se trouvant le long des tronçons est et ouest de la montée Paquette subiront des répercussions négatives. En raison de la hauteur des remblais requis pour implanter la route de déviation et les bretelles d'accès suivant les normes du ministère, une partie de

leurs champs visuels sera significativement transformé. La nature et la conception de ces infrastructures rend leur intégration et leur insertion dans le paysage local assez difficile; il n'existe pas véritablement de possibilité d'atténuer la présence de celles-ci.

Les observateurs mobiles seront, quant à eux, confrontés à la présence d'échangeurs à la jonction de la 321 et à la jonction de l'accès au centre-ville. Il s'agit de perturbations mineures, essentiellement ponctuelles.

- Impacts de l'accès au centre-ville

En ce qui concerne l'accès central, il est certain que sa présence entre la déviation et le centre-ville de L'Annonciation comportera d'importantes répercussions sur le plan visuel (code V3 sur la carte 4.1 présentée à l'annexe 7).

La présence de l'accès se traduira donc par une atteinte au caractère urbain du milieu et insérera dans le champ visuel des observateurs une discordance visuelle de nature à en altérer le caractère spécifique. Cette discordance sera à la fois statique, à savoir l'infrastructure elle-même (incluant les coupes dans le roc), et dynamique, c'est-à-dire la perturbation générée par les mouvements de véhicules.

Le nombre d'observateurs potentiellement touché sera nécessairement plus élevé que pour la déviation puisque son tracé cheminera pratiquement au coeur même du noyau villageois, en particulier pour la portion implantée entre la rue Labelle et la rue Principale. Les principaux observateurs concernés sont ceux localisés sur la rue Marois (côté Sud), la rue Labelle et la rue Principale

Accessibilité visuelle du village de L'Annonciation

Une des problématiques discutées lors des rencontres d'information-consultation tenues à L'Annonciation (novembre 1997) concernait la visibilité du village depuis la route de déviation. Les préoccupations du public s'appuyaient sur l'hypothèse qu'un centre-ville ou un noyau commercial qui ne peut être vu par les usagers en transit n'a aucune chance d'attirer cette clientèle potentielle.

L'analyse du tracé proposé pour la déviation de la route 117 montre qu'il y a effectivement peu d'endroits qui pourraient permettre aux automobilistes d'établir un contact visuel avec le village. En effet, les percées visuelles orientées vers l'est se limitent à celles offertes par l'axe de la montée Paquette et le futur accès au centre-ville de L'Annonciation. Bien que l'usager de la route soit placé - à l'un ou l'autre de ces points de vue - en surplomb par rapport au village, la hauteur et la densité du couvert forestier créeront un écran qui interdira ou qui limitera à tout le moins la perception de la zone urbaine.

Il apparaît difficile voire pratiquement impossible, dans un tel contexte, d'assurer la visibilité du noyau villageois de L'Annonciation aux usagers de la route de déviation. Il est en effet peu "environnementalement acceptable" de songer au déboisement de vastes superficies forestières avec pour seule fin de permettre la visualisation de l'agglomération urbaine contournée. Il semble plus approprié de recourir à des alternatives plus discrètes s'appuyant, par exemple, sur une signalisation incitative destinée à amener les usagers à emprunter la sortie à la hauteur de l'accès au centre-ville.

Synthèse des répercussions du projet sur le milieu visuel

Tel que le démontrent les sous-sections précédentes, la réalisation du projet de déviation de la route 117 et de son accès central comporte nécessairement des répercussions sur le paysage local, sa perception de même que son accessibilité visuelle.

Les effets anticipés sont d'intensité variable et, dans la majeure partie des cas, d'envergure ponctuelle ou locale. Globalement, l'intensité de la modification introduite dans le paysage est considérée faible. Compte tenu de la grande valeur environnementale attribuée au paysage, de la durée permanente (long terme) de la répercussion et de son étendue locale, l'impact est jugé moyennement négatif.

Dans son ensemble, l'intégration harmonieuse de la déviation semble présenter peu de problèmes; en contrepartie, celle de l'accès au centre-ville exigera cependant l'application d'un ensemble de mesures particulières.

Ces mesures, décrites précédemment, visent principalement le maintien des caractéristiques naturelles de la zone forestière et des abords des zones résidentielles. Une attention particulière devra être apportée aux secteurs des raccordements sud et nord, de la montée Paquette et de la montée Marois.

4.2.3.9 *Climat sonore ambiant*

Pour les fins de l'analyse des impacts générés par la déviation de la route 117 sur le climat sonore local, deux simulations ont été préparées: une première, qui mesure les effets (positifs et négatifs) du projet à l'ouverture et, une seconde, qui permet d'établir l'évolution de ces effets après 15 années d'opération de la nouvelle route.

Les résultats de ces simulations sont présentés et commentés dans les pages qui suivent; la carte 4.2 à l'annexe 7 illustre les simulations du climat sonore à l'ouverture et alors que la carte 4.3 présente celle 15 ans après l'ouverture.

Climat sonore engendré par le projet à l'ouverture

La simulation du niveau de bruit qui devrait être généré par le projet de déviation de la route 117 à l'Annonciation et Marchand a été effectuée en se basant sur l'estimation du débit de circulation automobile pour l'année 2002, soit 9 131 véhicules/jour. En appliquant un ratio multiplicateur (1,39), le débit journalier moyen estival (DJME) a été établi à 12 744 véhicules/jour.

Selon les informations obtenues du ministère²⁹, près de 80% de la circulation automobile dans le secteur devrait emprunter la déviation à l'ouverture et la vitesse affichée sur celle-ci sera de 90 km/heure. Suivant les relevés effectués sur la composition de la flotte de véhicules empruntant actuellement la route 117, la proportion d'automobile sera de près de 80%, le reste du flux de circulation étant constitué de camions légers (environ 5,5%) et de camions lourds (environ 14,5%).

Les effets anticipés du projet de déviation sur le climat sonore local sont présentés en deux temps: d'abord, les effets le long de la rue Principale (actuelle route 117), puis ceux appréhendés en périphérie du tracé de la déviation (future route 117).

²⁹

Les chiffres fournis par le ministère sont basés sur les résultats de l'enquête origine-destination conduite en octobre 1995 dans le cadre de l'étude de justification.

Effets sur le climat sonore le long de la rue Principale

À l'ouverture de la déviation, la diminution du débit de circulation automobile sur la rue Principale se traduira par une baisse du niveau de bruit Leq (24h) de près de 7 dB(A) pour les résidents sis à proximité de l'infrastructure. Par comparaison, d'ici 2017, le maintien du statu quo impliquerait nécessairement une hausse des niveaux sonores; suivant le taux d'accroissement de la circulation, cette hausse pourrait varier entre 2 et 3 dB(A) portant ainsi le Leq (24h) à plus de 67,7 dB(A).

En se basant sur la grille d'évaluation de l'augmentation du niveau sonore du MTQ, cette variation à la baisse du niveau sonore peut être qualifiée de diminution variant de non significative à significative. Les résidents exposés à des niveaux de bruit Leq (24h) de 62 dB(A) et plus (première rangée d'habitations) constateront une diminution sonore non significative alors que les rangées d'habitations suivantes, exposées à un niveau de bruit Leq (24h) inférieur, constateront une diminution sonore pouvant être qualifiée de significative.

La carte 4.2 (à l'annexe 7) illustre la distribution sonore à l'ouverture du projet. On observe, dans la partie nord du projet que les courbes de bruit Leq (24h) de 65 dB(A) et de 60 dB(A) s'estompent rapidement le long de la rue Principale. Selon les calculs, un total de 120 résidences localisées sur le parcours de celle-ci se retrouveront dans une zone au degré de perturbation faible, car elles sont exposées à des niveaux de bruit entre 55 dB(A) et 60 dB(A). Aucune résidence n'est localisée dans une zone de perturbation moyenne ou forte, ce qui constitue une amélioration sensible de la situation actuelle.

Effets sur le climat sonore en périphérie de la future route 117

À l'ouverture de la route de déviation, la nouvelle infrastructure deviendra la principale source sonore dans le milieu récepteur, en raison du flux important de circulation qu'elle drainera et de la vitesse des véhicules circulant sur celle-ci. Toutefois la distance séparant cette voie de circulation des résidences les plus près assure une atténuation suffisante et seulement quelques résidences seront localisées à l'intérieur de l'isocontour Leq (24h) de 55 dB(A).

Quatre résidences seront exposées à un niveau de bruit Leq (24h) d'environ 55 dB(A), ce qui constitue un climat sonore qualifié d'acceptable à faiblement perturbé. Bien que la situation soit qualifiée d'acceptable dans le cas des résidents de la montée Paquette, il faut préciser que les plus rapprochés de la voie de déviation noteront une augmentation moyenne du niveau de bruit. En effet, selon la grille d'évaluation du MTQ, le passage d'un niveau de bruit Leq (24h) de 46 dB(A)³⁰ à 55 dB(A) constitue une augmentation qualifiée de moyenne.

Effets sur le climat sonore en périphérie de l'accès central

À l'ouverture du projet, la présence de l'accès au centre-ville de L'Annonciation ajoutera une source de bruit ambiant dans le milieu. Sur la majeure partie de son tracé, l'accès central sera implanté bien à l'écart des zones résidentielles et, de ce fait, ne générera pas de nuisances sonores. À l'approche de la jonction avec la rue Principale, ses effets se combineront avec ceux provenant de la circulation locale sans toutefois avoir d'incidences

³⁰ Il s'agit là du niveau sonore mesuré les 4 et 5 juin 1997.

additionnelles. Les simulations illustrées sur la carte 4.2 montrent que les effets de l'accès central sur le climat sonore local seront du même ordre que celle de la rue Principale.

Synthèse des répercussions sur le climat sonore

En somme, la construction de la déviation de la route 117 à L'Annonciation se traduira par une diminution de l'ordre de 7 dB(A) pour l'ensemble des résidents localisés le long de la rue Principale (route 117 actuelle), même ceux situés à l'intersection de l'accès central. Le degré de perturbation du climat sonore y passera de moyen ou élevé à faible en raison de la diminution de la circulation automobile. L'impact du projet pour les résidences sises dans la municipalité se traduira donc par une diminution du niveau de bruit pouvant être qualifiée de non significative à significative.

Le long du tracé de la déviation, le climat sonore simulé pour l'année 2002 peut être qualifié d'acceptable à faiblement perturbé. Les effets notables devraient être ressentis le long de la montée Paquette, de part et d'autre de la nouvelle route.

La politique d'intervention habituellement appliquée par le ministère des Transports du Québec consiste à la mise en place de mesures d'atténuation lorsque les niveaux sonores Leq (24 h) sont supérieurs à 55 dB(A) pour les nouvelles routes et à 65 dB(A) pour les routes existantes.

Le projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation occasionne, de façon générale, une baisse du niveau de bruit Leq (24h) pour les résidents. Quelques résidences localisées en bordure de la déviation pourraient tout de même être affectées par une hausse du niveau sonore. Ces quelques résidences isolées (codes S1 et S2 sur la carte 4.1 présentée à l'annexe 7) verront le niveau de bruit Leq (24h) augmenter à l'ouverture du projet mais celui-ci se situera quand même dans une zone de perturbation faible ce qui ne justifie pas, en vertu des normes applicables, l'application de mesures d'atténuation particulières.

4.2.3.10 Qualité de vie des résidents

Bien qu'à cette étape, les méthodes de construction ainsi que le calendrier des travaux ne soient pas encore connus, il y a tout de même lieu d'identifier les impacts de la réalisation du projet sur la qualité de vie des résidents potentiellement affectés. Les impacts habituellement constatés durant la période de construction sont principalement le fait des activités suivantes :

- le transport des matériaux vers le site de la future route;
- l'utilisation de la machinerie sur le site des travaux, qui engendre des nuisances diverses (bruit, poussière, vibrations, etc.).

En raison de l'absence d'information quant aux parcours empruntés par les camions lors de la période de construction, il est difficile de situer avec exactitude les secteurs qui seront les plus touchés par les activités de transport nécessaires à la réalisation du projet et encore plus de statuer sur l'importance de ces répercussions. Toutefois, il est certain qu'une partie de la population devra vivre pendant une période de temps indéterminée avec les contraintes imposées et les difficultés inhérentes à ce type de projet.

Globalement, le projet générera toutefois des répercussions d'intensité variant de forte à faible, de durée temporaire (court terme, le temps de la construction) et d'étendue locale, considérant l'ampleur du chantier et le rythme de progression des travaux. Ainsi, suivant l'endroit où on se situe dans l'une ou l'autre des municipalités touchées, l'impact initialement ressenti pourrait être faiblement à moyennement négatif.

Lors de la période de construction, un certain contrôle sera toutefois exercé sur les activités de transports de manière à en limiter les incidences sur le quotidien des résidents concernés. Parmi les mesures qui seront appliquées, mentionnons les suivantes :

- les trajets empruntés par les véhicules affectés au transport des matériaux feront l'objet d'une entente spécifique avec les autorités municipales;
- ces trajets éviteront les rues résidentielles, les rues le long desquelles on retrouve des zones de récréation locale ainsi que les secteurs institutionnels et publics (établissement d'enseignement, garderie, centre hospitalier, centre d'accueil, etc.);
- les citoyens riverains du ou des trajets retenus seront avisés, avant le début des travaux, de la nature des activités de transport, de la période retenue et de la durée de ceux-ci;
- le ministère privilégiera l'utilisation de chemin d'accès temporaires situés dans l'emprise du projet et accessibles depuis la route 117 actuelle ou la route 321;
- le cas échéant, le ministère assurera le maintien d'accès privés sécuritaires aux commerces et aux résidences et l'alimentation en eau des résidences potentiellement affectées, en particulier celles du développement Bellevue-Charette;
- toutes les mesures pertinentes du Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G.), dont entre autres l'utilisation d'abat-poussière, le respect d'un horaire de travail prédéfinis et la mise en place d'une signalisation avancée adéquate, seront appliquées rigoureusement.

D'autre part, comme le tracé de la déviation est localisé en marge des secteurs habités, cela limite les possibilités que les travaux génèrent des répercussions et des désagréments importants pour la majeure partie de la population des deux municipalités concernées.

Le secteur de la montée Paquette, à L'Annonciation, et, dans une moindre mesure, celui du développement Bellevue-Charette, à Marchand, sont possiblement les deux secteurs les plus susceptibles de ressentir les effets adverses associés à un tel chantier. Le ministère veillera à ce que les résidents de ces secteurs soient dûment informés de la nature des travaux et des répercussions à anticiper ainsi que de la durée anticipée de ceux-ci.

Ces diverses mesures, bien que ne pouvant à elles seules annihiler toute répercussion négative pour les résidents potentiellement affectés par le projet, assure quand même l'atténuation des incidences négatives les plus significatives.

4.3 SYNTHÈSE DES IMPACTS RÉSIDUELS

Le projet de dévier la route 117, réalisé afin de contourner l'agglomération de L'Annonciation et Marchand, comporte plusieurs impacts dont la nature (physique, biologique et humain), le type (temporaire ou permanent; négatif ou positif) et l'importance varient dans l'espace comme dans le temps.

En raison de la localisation du tracé de la déviation, à bonne distance des zones urbanisées, les impacts sont relativement peu nombreux; exception faite du nombre d'acquisitions à faire le long de la future route, l'accès au centre-ville de L'Annonciation présente proportionnellement plus de répercussions que la déviation elle-même.

La synthèse des impacts résiduels aborde successivement les effets du projet sur les milieux physique et biologique (regroupés pour l'occasion) et ceux affectant le milieu humain, incluant les aspects visuel et sonore. La carte 4.1 (à l'annexe 7) illustre et localise les impacts spatialisables, susceptibles de subsister même après la mise en oeuvre des diverses mesures d'atténuation, d'insertion et de bonification proposées.

Impacts résiduels affectant les milieux physique et biologique

De manière générale, il est possible de dire que les incidences du projet sur les milieux physique et biologique seront limitées. Dans la majeure partie des cas, les mesures qui seront prises par le ministère à l'étape des plans et devis comme durant la phase de construction permettront de minimiser les répercussions anticipées.

C'est notamment le cas pour la qualité de l'eau souterraine et du réseau hydrographique local ou encore de la qualité des habitats (aquatiques et terrestres), qui pourraient être préservées en appliquant, par exemple, les normes contenues dans le Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G.) de même que diverses techniques de stabilisation des talus et de revégétalisation des superficies dénudées.

Une attention particulière sera également portée au cerf de Virginie. La conception de la route tiendra en effet compte des exigences de cette espèce, fortement valorisée par le milieu, en s'assurant entre autres que la route ne devienne un obstacle trop difficilement franchissable et que les peuplements forestiers utilisés par le cerf pour l'alimentation et l'abri ne soit inutilement endommagés.

Enfin, la construction de la route nécessitera un déboisement important puisque la majeure partie de son tracé est implantée en zone forestière naturelle. Il s'agit là d'une perte qui ne peut, de toute évidence, être compensée de quelque façon que ce soit.

Impacts résiduels affectant les milieux humain, visuel et sonore

Les impacts affectant les milieux humain, visuel et sonore sont à la fois de nature spécifique et générale. Par spécifique, on entend ceux qui touchent des composantes particulières d'un milieu donné et qui peuvent être associés à un lieu précis de l'environnement local; en contrepartie, un impact général est difficilement localisable dans l'espace.

Chacun de ceux-ci est présenté brièvement ci-après.

- Les impacts spécifiques

La construction de la route de déviation implique l'ajout d'une nouvelle infrastructure sur le territoire des municipalités de L'Annonciation et Marchand; bien que sa localisation excentrique limite le nombre et l'ampleur des répercussions appréhendées, certaines activités humaines ressentiront tout de même les effets de sa présence.

Ainsi, l'acquisition de l'emprise nécessaire à l'implantation de la déviation de la route 117 et de l'accès au centre-ville de L'Annonciation touchera près d'une soixantaine de lots ou partie de lots; les trois-quarts de ceux-ci sont situés sur le tracé de la future route 117. Même si les critères d'indemnisation en vigueur au ministère des Transports seront appliqués, les propriétaires des bâtiments expropriés subiront, en bout de ligne, des désagréments divers difficiles à atténuer totalement.

Les activités d'exploitation du potentiel acéricole de la forêt seront elles aussi affectés par l'implantation de l'infrastructure routière. En sus de la perte de superficies exploitables, les quelques exploitations artisanales identifiées le long du tracé de la déviation verront également leurs chemins d'exploitation sectionnés par la route. Le ministère des Transports accordera, dans ces cas particuliers, des dérogations au nonaccès pour fins d'utilité publique afin de permettre aux exploitants d'accéder à la partie enclavée de leur lot à partir de la nouvelle route 117.

La présence de la future route comme de l'accès prévu au centre-ville de L'Annonciation seront également la cause de divers impacts sur l'environnement visuel et sonore de certains résidents de la zone d'étude. Les secteurs de la montée Paquette et de la montée Marois, entre les rues Labelle et Principale, sont les plus vulnérables de ces points de vue.

Finalement, des répercussions ponctuelles sur la qualité de l'eau de certains puits et de la source et l'accès à certaines résidences privées pourraient être constatées durant et après la réalisation du projet; en dépit de l'application de mesures d'atténuation adaptées, cas par cas, certains de ces impacts pourraient persister au-delà de l'ouverture de la déviation.

Globalement, pour un projet de cette envergure (7,7 km), la déviation de la route 117 occasionnera peu de répercussions directes sur les composantes des milieux humain, visuel et sonore.

- Les impacts généraux

Bien que le projet étudié génère une variété de répercussions spécifiques sur le milieu récepteur, les impacts généraux de la déviation constituent les véritables enjeux environnementaux, comme l'ont indiqué les divers intervenants présents lors des rencontres d'information-consultation tenues par le ministère à L'Annonciation.

Parmi ces impacts, les incidences potentielles du projet sur l'activité commerciale locale sont certes celles qui ont le plus retenu l'attention des publics concernés. Il est en effet difficile d'imaginer qu'un projet qui vise à détourner la circulation de transit, soit près des trois-quarts des véhicules circulant dans le secteur, hors de l'agglomération urbaine n'ait pas de répercussion sur la vitalité du secteur commercial. Une des difficultés demeure toutefois de cerner, de manière précise, l'envergure exacte des effets qui seront enregistrés.

En se basant sur les expériences québécoise, française et américaine en la matière, il a été possible de déterminer que certains types de commerces, nommément ceux qui visent les clientèles externes et plus particulièrement de transit, étaient plus sensibles aux effets adverses d'un projet de déviation. Ces commerces, qui constituent près de 30% de l'offre commerciale de L'Annonciation et Marchand, seront définitivement touchés par la diminution de la circulation dans la zone urbaine. L'analyse et l'évaluation des impacts ont permis d'établir que ces impacts seraient moyennement négatif pour l'activité commerciale du secteur.

Afin de limiter l'ampleur des effets ressentis par les commerçants locaux, une série de mesures ont été identifiées: mise en place d'une signalisation incitative, implication active d'organismes à vocation économique locaux et régionaux, réalisation du programme de revitalisation du centre-ville. Bien qu'aucune étude ne démontre clairement que la mise en oeuvre de mesures d'atténuation apporte nécessairement une solution aux problèmes anticipés, le ministère des Transport a la conviction que les mesures proposées dans le présent document ont un potentiel d'atténuation réel.

Par ailleurs, la mise en place de la déviation de la route 117 comporte aussi des répercussions positives. Il en va notamment ainsi des suivantes :

- l'amélioration de la fonctionnalité du réseau routier supérieur;
- la diminution de la circulation lourde dans le village et l'amélioration des conditions de circulation locales;
- l'atteinte de certains objectifs d'aménagement de la MRC Antoine-Labelle et des municipalités concernées dont entre autres l'éventuelle réalisation du projet de revitalisation du centre-ville de L'Annonciation.
- une diminution significative - de l'ordre de 7 dB(A) - des niveaux sonore ambiants le long de la rue Principale.

5.0 Programme de surveillance et de suivi

La surveillance environnementale du projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation s'effectuera en trois phases, lesquelles sont les suivantes :

- 1) avant le début des travaux, lors de la préparation des plans et devis;
- 2) durant la réalisation des travaux de construction;
- 3) au cours de l'utilisation et l'entretien de l'infrastructure.

De plus, certaines mesures spécifiques seront appliquées avant et pendant les travaux, dans l'éventualité de découvertes de vestiges archéologiques.

5.1 PREMIÈRE PHASE – PRÉPARATION DES PLANS ET DEVIS

Il s'agit, à cette étape, d'intégrer aux plans et devis ainsi qu'aux documents d'appels d'offre ou autres documents contractuels, toutes les mesures d'atténuation contenues dans le rapport d'étude d'impact ainsi que, s'il y a lieu, les exigences particulières du décret autorisant la réalisation des travaux.

De plus, tous les puits d'eau potable localisés à proximité du tracé et susceptibles d'être touchés ainsi que la source seront inventoriés et analysés avant la réalisation du projet, dans le but – notamment – d'évaluer l'impact des travaux sur chacun d'eux.

Finalement, advenant la découverte de vestiges archéologiques préalablement aux travaux de construction, des mesures de protection seront mises en place afin de sauvegarder le patrimoine archéologique pendant la construction. Selon le cas, il s'agira de clôtures permanentes ou temporaires. Certaines mesures de protection prendront la forme d'interdiction, pour la machinerie ou tout autre véhicule, de circuler ou d'œuvrer à proximité de sites archéologiques.

5.2 DEUXIÈME PHASE – LA CONSTRUCTION

Durant la phase de construction, il s'agira de s'assurer que toutes les normes, directives et mesures environnementales contenues dans les plans et devis (clauses contractuelles) sont mises en application lors des travaux.

De plus, l'obligation pour la firme chargée de l'exécution des travaux de construction, de respecter le Cahier de charges et devis généraux (C.C.D.G.) du ministère des Transports garantit le maintien de la bonne qualité des travaux. De façon générale, ce cahier définit les droits et responsabilités du ministère et de l'entrepreneur mandaté pour réaliser les travaux.

Pendant la phase de construction, c'est l'ingénieur chargé de projet qui a la charge de surveiller les travaux de chantier. Il a la responsabilité de s'assurer que toutes les clauses environnementales contenues dans le contrat et les dispositions du Cahier de charges et devis généraux soient rigoureusement respectées.

L'ingénieur chargé de projet désigne également un délégué technique qui est présent sur les lieux quotidiennement, et s'assure que l'entrepreneur et les divers sous-traitants sont bien au fait des exigences du contrat en matière d'environnement. De plus, le

coordonnateur en environnement du ministère des Transports de la Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière effectuera des visites de chantier régulièrement et sera toujours disponible pour répondre à toutes les demandes du surveillant concernant l'application et l'ajustement des mesures d'atténuation prévues lors de la réalisation du projet.

En plus de participer au moins à la première réunion de chantier, où seront présentées les principales mesures environnementales, le rôle du coordonnateur en environnement du ministère est de conseiller le surveillant de chantier sur les modalités d'exécution de certaines mesures d'atténuation. Le Cahier de charges et devis généraux (C.C.D.G.), sections 6 et 7, précise les charges du ministère des Transports et de l'entrepreneur en matière de surveillance des travaux.

En ce qui concerne le patrimoine archéologique, nonobstant les expertises effectuées préalablement à la construction, le personnel responsable de la surveillance du chantier de construction sera informé de la possibilité de découvertes fortuites de vestiges d'occupations humaines anciennes enfouies qui pourraient être mises au jour lors de travaux d'excavation. Toute identification de telles traces (fondations de pierres, fragments de métal, de vaisselle, objets façonnés en pierre ou autre matériau, etc.) devra être communiquée à l'archéologue responsable au ministère des Transports, et les travaux à l'endroit de la découverte seront immédiatement interrompus jusqu'à l'évaluation de l'importance de celle-ci (C.C.D.G.).

Finalement, afin de pouvoir mesurer ultérieurement l'impact du projet de déviation sur l'activité commerciale locale, le ministère des Transports procédera via la SIDAC L'Annonciation à l'établissement de l'état de référence des effectifs commerciaux opérant le long de la rue Principale (route 117 actuelle). Les paramètres retenus pour les fins d'inventaire feront l'objet d'une entente spécifique avec les divers intervenants concernés (ministères à vocation économique, CLD, autorités municipales, SIDAC, commerçants). L'exercice sera réalisé avant l'ouverture de la route.

5.3 TROISIÈME PHASE – L'UTILISATION ET L'ENTRETIEN DE LA ROUTE

Pendant quelques années après la fin des travaux de construction de la route, le ministère des Transports procédera à une vérification périodique, s'il y a lieu, des mesures d'atténuation significatives reliées à l'utilisation et à l'entretien de la nouvelle route de déviation. Le suivi du climat sonore visera, d'une part, à valider les évaluations faites dans le cadre de la présente étude et, d'autre part, à préciser les mesures à prendre pour assurer l'efficacité des mesures qui auront été prises. Dans le cas des puits privés, une seconde vague de suivi sera effectuée afin de confirmer ou non l'existence des impacts anticipés et, le cas échéant, d'identifier les mesures appropriées dans chacun des cas recensés. De plus, des travaux d'entretien seront effectués, pour une période de deux ans, sur les aménagements paysagers qui auront été réalisées dans le cadre du présent projet.

Compte tenu que les répercussions d'un projet de déviation sur l'activité commerciale locale se font généralement sentir assez rapidement après l'ouverture de la nouvelle route, un suivi des effectifs commerciaux et de l'évolution des revenus sera effectué dans un délai de deux ans après la mise en service du nouveau tronçon de la route 117. Le suivi sera répété cinq et dix ans après l'ouverture de la route, afin d'amasser suffisamment d'informations pour pouvoir documenter adéquatement l'évolution des activités commerciales, les effets de la transition sur le climat social et économique local, l'efficacité des mesures appliquées de même que l'influence, positive ou négative, de facteurs autres que la déviation.

Bibliographie

BEAULIEU, H. 1992. Liste des espèces de la faune vertébrée susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

BIDER, J.R. et S. MATTE. 1994. Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec. Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent et ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec, Direction de la faune et des habitats, Québec, 106 p.

CONSEIL DE LA CULTURE DES LAURENTIDES. 1997. Répertoire des services d'archives privées des Laurentides, 31 p.

ETHNOTECH inc. 1990. Gare du Canadien Pacifique. L'Annonciation, Québec, Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Rapport sur les gares ferroviaires, 59 p.

GAUTHIER, J. et Y. AUBRY (sous la direction de). 1995. Les oiseaux nicheurs du Québec: Atlas des oiseaux nicheurs du Québec méridional. Association québécoise des groupes d'ornithologues, Société québécoise de protection des oiseaux, Service canadien de la faune, Environnement Canada, région du Québec, Montréal, xviii + 1295 p.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC. 1996. Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Municipalité régionale de comté d'Antoine-Labelle, 44 p.

GROUPE CARTIER. 1996. Étude de justification pour le contournement de la municipalité de L'Annonciation. Rapport synthèse.

LAGRANGE, R. 1986. Le nord, mon père, voilà notre avenir...une histoire de L'Annonciation et de Canton Marchand. L'Annonciation, Imprimerie Harpell, 324 p.

Ministère DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. 1997. Inventaire hydrogéologique. Étude d'opportunité. Réaménagement de la route 117. Contournement de L'Annonciation. Circ. élect.: Labelle. Service géotechnique & géologie. Groupe mécanique des roches.

Ministère DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. 1992. Inventaire des sources de matériaux. District 62 - Saint-Jérôme.

Ministère DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. 1992. Inventaire des sources de matériaux. District 76 - Mont Laurier.

MLCP. 1986. Guide d'aménagement des ravages de cerf de Virginie. Par Gaston Germain, Charles Pichette et François Potvin. Direction générale de la faune.

MRC DES LAURENTIDES. 1996. Municipalité régionale de comté des Laurentides. Schéma d'aménagement révisé. Premier projet. Service de l'aménagement, 10 chapitres.

MRC ANTOINE-LABELLE. Mars 1996. Projet de schéma d'aménagement révisé. Premier projet. 269 p.

MRC ANTOINE-LABELLE. 1996. Schéma d'aménagement, 227 p.

MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. 1990. Règlement no. 470 concernant le Plan d'urbanisme de la municipalité du Village de L'Annonciation. 61 p.

MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. Août 1995. Règlement numéro 599 sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). 20 p.

MUNICIPALITÉS DE MARCHAND ET DE L'ANNONCIATION. Carte touristique.

OUELLET, Diane et al (conseil de la culture des Laurentides). 1994. Planification stratégique. Secteur culture (région des Laurentides), 61 p. et annexes.

PERREAU-CHOLETTE, M. 1997. Labelle. La vallée de la Rouge, Tremblant. Madeleine P. Cholette enr., 289 p.

SCOTT, W.B. et E.J. CROSSMAN. 1974. Poissons d'eau douce du Canada. Bulletin 184. Ministère de l'Environnement. Service des pêches et des sciences de la mer. Ottawa.

SOTAR. Avril 1994. Programme particulier d'urbanisme du secteur centre-ville de l'Annonciation. Étape 1. 51 p.

SOTAR. Avril 1994. Programme particulier d'urbanisme du secteur centre-ville de l'Annonciation. Objectifs et propositions de mise en valeur. 32 p.

THIBAUT, M. et D. HOTTE. 1985. Les régions écologiques du Québec méridional. 2^e approximation. Échelle 1:1 250 000.

VACHON, Christian. 1990. Municipalité régionale de comté des Laurentides. Projet inventaire et diffusion du patrimoine - Synthèse historique, 98 p.

Personnes consultées

Pierre Aquin	Ministère de l'Environnement et de la Faune. Direction de la faune et des habitats.
Yves Aubry	Environnement Canada, Conservation et protection, Région du Québec, Service canadien de la Faune (atlas des oiseaux nicheurs).
André Boileau	Municipalité de L'Annonciation.
Jean-Louis Boileau	Municipalité de Marchand.
Daniel Décarie	Bar l'Esprit sportif. Conseil d'administration de la SIDAC
Martin Després	SIDAC de L'Annonciation, directeur
Bernard Dion	Tabagie Raymond, Conseil d'administration de la SIDAC.
Guy Fauteux	Photologique, spécialiste en infographie, SIDAC.
Normand Girouard	Chef de service, Installations et matériel, Hôpital et centre de réadaptation Antoine-Labelle
Henri Hamel	Ministère de la Culture et des Communications du Québec. Direction Laurentides/Lanaudière.
Brigitte Hardy	Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction régionale.
René Lafond	Ministère de l'Environnement et de la Faune.
Lothar Marzell	Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction de la conservation et du patrimoine écologique.
Pierre Obry	Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction régionale de Montréal.
Diane Ouellet	Conseil de la Culture des Laurentides.
M. Paiement	Dépanneur-station-service Maxi, C.A. de la SIDAC.
Robert Parenteau	La Mansarde, boutique de cadeaux, C.A. de la SIDAC.
Jacques Super	Service de l'aménagement, MRC Antoine-Labelle, directeur
Alain Tardif	Coordonateur au schéma d'aménagement, MRC Antoine-Labelle.

INTRODUCTION

La présente directive a pour but d'indiquer à l'initiateur du projet les éléments importants de l'étude d'impact à réaliser dans le cadre du projet de la route 117, Contournement de l'Annonciation.

Le contenu de l'étude d'impact doit se conformer à la section III du Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement (décret 3734-80, 3 décembre 1980). Elle doit être conçue de façon à être un véritable outil de planification de l'utilisation du territoire, préparée selon une méthode scientifique et satisfaire les besoins du réviseur, du public et du décideur. Tout au long de sa réalisation, l'initiateur doit porter une attention particulière aux informations et préoccupations émanant des municipalités (locale ou régionale) et autres organismes du milieu touchés par le projet et fournir en annexe la liste des organismes contactés.

Cette directive est divisée en deux chapitres. Le premier présente la démarche générale d'une étude impliquant la reconstruction d'une route existante alors que le second précise les éléments plus particuliers au présent projet.

CHAPITRE 1: DEMARCHE GENERALE

1. JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS PROPOSEES

Cette étape vise la présentation des éléments de justification de ce projet. Ces derniers doivent être de nature à expliciter le cheminement suivi pour en arriver au choix d'une solution tout en démontrant l'opportunité de sa réalisation. Toutefois, le choix d'une solution n'implique pas une localisation précise des ouvrages.

1.1 Problématique

L'initiateur doit faire ressortir les raisons qui ont donné naissance au projet en présentant les conditions et problèmes identifiés dans le milieu. Dans ce contexte, la description du réseau routier actuel et l'identification des secteurs problématiques étayées sur la base de données relatives aux activités sises en bordure de la route et à la circulation (débit journalier, composition, origine et destination, sécurité, prévisions...) doivent être effectuées.

Cet exposé des éléments problématiques conduit l'initiateur à identifier clairement ses objectifs en termes de circulation compte tenu des normes actuelles de conception routière, des secteurs à relier ou à desservir et de la clientèle visée. Il doit également mentionner tout autre objectif qu'il cherche à atteindre localement et/ou régionalement.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

L'initiateur doit présenter la description des composantes des milieux naturel et humain de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à leur description doivent correspondre à leur degré d'affectation par le projet et leur importance dans la zone d'étude.

L'inventaire de la zone d'étude doit être relativement détaillée et la cartographie faite à grande échelle. La présentation de trois types de données doit être envisagée soit: 1) les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres; 2) des inventaires de potentiel pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles et 3) des inventaires plus détaillés sur des parties de la zone d'étude touchées directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts importants sont prévus.

2.3 Elaboration de tracés dans le cas d'une étude de voie de contournement ou d'un nouveau tronçon

Advenant la nécessité d'une telle étude, l'initiateur doit identifier à l'intérieur de la zone d'étude, les résistances techniques et environnementales à la construction d'un projet routier. Ces résistances doivent être hiérarchisées et la pondération utilisée doit être clairement expliquée. Cet exercice doit permettre à l'initiateur de localiser des tracés tout en justifiant les points de chute de ces derniers.

2.4 Identification et évaluation des impacts

Compte tenu des caractéristiques du milieu et des travaux prévus, l'initiateur doit procéder à l'identification des impacts. Cet exercice, le plus factuel possible, consiste à déterminer la nature et l'envergure des impacts engendrés par le ou les tracé(s) étudié(s). Les principaux critères utilisés à cette étape sont l'intensité (aspect quantitatif), l'étendue (portée spatiale et systémique) et la durée (aspect temporel).

L'évaluation des impacts a pour objectif d'en déterminer l'importance. Il s'agit pour l'initiateur de porter un jugement de valeur sur les impacts identifiés pour chacun des tracés et ce, à l'aide de critères tels que la sensibilité, la rareté, l'irréversibilité, l'attitude ou la perception des gens du milieu...

2.5 Identification des mesures de mitigation

L'initiateur doit identifier des mesures de mitigation et évaluer les impacts résiduels. Dans le cas de l'étude d'une voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, l'identification des mesures de mitigation pour chacun des tracés peut se limiter à celles qui sont importantes et/ou discriminantes pour l'analyse comparative.

2.6 Analyse comparative des tracés étudiés pour une voie de contournement ou un nouveau tronçon et le choix du tracé préférentiel

L'initiateur doit procéder à une analyse comparative des tracés étudiés. Celle-ci doit s'appuyer sur l'évaluation des impacts environnementaux, sur les mesures de mitigation proposées et sur des critères technico-économiques. La méthode utilisée pour le choix du tracé préférentiel doit être clairement expliquée.

3. DESCRIPTION DU PROJET RETENU ET DE SES MODALITES DE REALISATION

Cette partie vise à décrire le projet retenu et ses modalités de réalisation ainsi qu'à préciser les éléments importants à inclure aux plans et devis.

3.1 Identification finale des mesures de mitigation pour le tracé retenu

Dans le cas d'une étude de voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, l'initiateur doit identifier des mesures de mitigation sur l'ensemble du tracé retenu pour compléter ainsi celles qui avaient été proposées préalablement à l'analyse comparative des tracés et, s'il y a lieu, proposer des mesures destinées à compenser les impacts résiduels. Enfin, toutes ces mesures devront être ultérieurement inscrites aux plans et devis de construction.

De plus, au moment de l'élaboration des plans d'avant-projet (ou le cas échéant, des plans de construction), des modifications ponctuelles aux caractéristiques techniques initialement retenues peuvent être envisagées (diminution de la largeur de l'emprise, léger déplacement de la ligne de centre, modification du type de drainage...).

3.2 Description du projet

L'initiateur doit décrire de façon détaillée le projet en reprenant les éléments énoncés lors de la description technique de la solution retenue et en y intégrant les éléments particuliers au tracé choisi. Cette description doit aussi inclure le nom des municipalités traversées de même que l'énumération des lots touchés.

Une description des principaux travaux de construction et des mesures de mitigation associées doit également être fournie. L'initiateur doit de plus indiquer les dates de début et de fin des travaux ainsi que la séquence généralement suivie. Advenant que la réalisation complète du projet soit répartie en plusieurs phases, l'initiateur doit dans la mesure du possible indiquer et justifier le calendrier qu'il compte suivre. L'initiateur doit indiquer s'il compte élargir l'emprise pour s'approvisionner en matériaux d'emprunt.

De plus, la procédure utilisée par le service des Expropriations et plus spécifiquement les normes régissant le déplacement des bâtiments doivent être décrites de façon succincte et vulgarisée en annexe.

3.3 Mesures de surveillance et de suivi

L'initiateur doit expliquer les mécanismes de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures de mitigation inscrites aux plans et devis soient respectées.

En outre, advenant l'identification d'impacts environnementaux particulièrement importants ou comportant des aspects de risque et d'incertitude, l'initiateur doit envisager un suivi. Ce suivi a pour objectif d'une part, de préciser la nature et l'envergure de ces impacts et d'autre part, de vérifier l'efficacité des mesures de mitigation préconisées et le cas échéant, de les remplacer par d'autres plus appropriées.

4. PRESENTATION DE L'ETUDE D'IMPACT

Les données de l'étude doivent être présentées de façon claire et concise. Ce qui peut être cartographié doit l'être et ce, à des échelles adéquates. Le ou les tracé (s) étudié (s) doivent figurer autant sur les cartes thématiques que sur les cartes synthèses et un plan d'avant-projet doit être fourni.

Toutes les sources de renseignements doivent être données en référence. De plus, les méthodes utilisées au cours de la réalisation de l'étude d'impact (inventaire, élaboration de tracé, analyse comparative...) doivent être présentées et explicitées. En outre, le nom, la profession et la fonction des personnes qui sont responsables de la réalisation de l'étude d'impact doivent être indiqués.

Considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions de ladite étude ainsi que tout autre document qu'il juge nécessaire pour la bonne compréhension du projet. Ce résumé, publié séparément, doit inclure une carte illustrant les impacts et les mesures de mitigation du projet retenu.

Lors du dépôt officiel de l'étude d'impact au ministre, l'initiateur doit fournir trente (30) copies du dossier complet.

CHAPITRE II: LES ELEMENTS PLUS PARTICULIERS A ETRE ANALYSES COMPTE TENU DU PRESENT PROJET ET DU MILIEU TRAVERSE

1.1 Problématique

L'initiateur doit faire état brièvement de l'ensemble du projet de réfection de la route 117 entre St-Jovite et Louvicourt en indiquant le fractionnement du projet par tronçons et l'état d'avancement des travaux (tronçons complétés et échéancier prévisible).

Concernant plus spécifiquement le secteur de l'Annonciation, la présentation des données relatives à la circulation doit porter notamment sur les volumes et leur composition, l'importance de la circulation de transit versus la circulation locale de même que les variations saisonnières. La problématique doit également mettre en lumière les conflits générés par les différentes fonctions et activités rencontrées le long de la route 117 à l'Annonciation: commerces, résidences, école, hôpital, stationnement sur rue, etc.

1.2 Analyse des solutions

L'initiateur doit faire état, dans un premier temps, des possibilités d'amélioration des conditions de circulation à l'intérieur de l'agglomération de l'Annonciation (élargissement de la chaussée, élimination du stationnement sur rue, etc.).

Dans son analyse de la solution impliquant une voie de contournement, compte tenu des conditions de nonaccès prévus, l'initiateur doit préciser les effets d'entraînement possibles de l'implantation de cette infrastructure en termes de construction d'accès, de chemins de desserte, etc...

1.3 Description technique de la ou des solution(s) retenue(s)

L'initiateur doit préciser le statut réservé au tronçon de la route 117 délaissé suite à la construction d'une voie de contournement. De plus, il devra préciser sa politique en matière d'haltes routières et indiquer l'opportunité ou non de prévoir un tel équipement dans le secteur à l'étude.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

Lors de la description des composantes du milieu naturel, une attention particulière doit être portée aux éléments suivants:

- le réseau hydrographique;
- le sol: les dépôts de surface, les pentes;
- les boisés: les types de peuplements et leur stade de développement;
- la faune: les espèces faunique, terrestre et aquatique d'intérêt spécial et leurs habitats critiques. Les ravages de cerf de Virginie feront l'objet d'une attention toute particulière.

De même, au niveau du milieu humain, on portera une attention particulière aux aspects suivants:

- les concentrations d'habitations, les projets de lotissement, la zone urbaine de l'Annonciation et son périmètre d'urbanisation prévisible en se référant à des documents comme les plans d'urbanisme des municipalités de l'Annonciation et du Canton Marchand, de même que le schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté de Labelle;
- les activités récréatives et les équipements récréatifs existants (pente de ski, sentier d'interprétation de la nature, etc...);
- les fonctions commerciales en bordure de la route 117 et des principales rues transversales;
- les éléments significatifs du patrimoine culturel incluant les paysages, le bâti (ensembles et immeubles isolés) et les sites archéologiques (localisation et description succincte des sites connus);
- les sources d'alimentation en eau potable lorsque situées à proximité des variantes de tracés.

2.3 Identification des impacts

L'initiateur doit entre autres analyser les aspects suivants:

- la perte éventuelle d'habitats pour la faune terrestre due au déboisement;
- les effets liés à la présence de remblais et de déblais à pente forte;
- le déplacement ou la démolition de résidences et autres bâtiments;
- l'augmentation du niveau sonore pour certains résidents;
- les incidences sur les activités commerciales de l'Annonciation soit plus particulièrement l'identification des fonctions commerciales affectées par la diminution de la circulation et l'évaluation de leur perte de clientèle;
- la contamination potentielle des cours d'eau, de la nappe d'eau et des sources d'eau potable; particulièrement lors des phases de construction et d'entretien de la route;
- l'augmentation éventuelle des pressions de développement en bordure de la route de contournement compte tenu des mécanismes de contrôle inhérents aux réglementations de zonage actuellement en vigueur;
- le sectionnement du territoire municipal de l'Annonciation et la création éventuelle de secteurs enclavés.

*les part
rapport à
ca*

3.1 Identification finale des mesures de mitigation

L'initiateur doit entre autres procéder à une détermination théorique du potentiel archéologique sur le tracé retenu et, lorsque connus, sur les bancs d'emprunt et leurs chemins d'accès. Cette démarche (étude de potentiel et vérification visuelle) doit permettre d'identifier dans l'étude d'impact et de localiser au plan d'avant-projet des zones à potentiel moyen et/ou fort où des sondages archéologiques, et le cas échéant, des fouilles devraient être effectués préalablement aux travaux de construction.

TABLEAU 1
ÉVALUATION MULTI-CRITÈRES
Aménagement et environnement
 Option 1 - Amélioration du carrefour de la rue Du Pont

CRITÈRES D'ÉVALUATION	UNITÉ DE MESURE	ÉVALUATION	COMMENTAIRES
IMPACTS SUR LES FONCTIONS URBAINES			
Desserte des secteurs (résidentiel, commercial, industriel, etc.)	Localisation des secteurs enclavés ou problématiques	Neutre	Aucune modification
Impacts sur les commerces et les industries (incluant la visibilité)	Nombre et localisation	Neutre	Aucune modification
Expropriation	Nombre et type d'établissements touchés	Neutre	Aucune expropriation à prévoir
Compatibilité avec les usages riverains	Nombre et type de bâtiments	Négatif	La vocation de transit de la 117 demeure incompatible avec la vocation urbaine du noyau villageois. Presque tous les bâtiments riverains du noyau (58 hab., 66 des 75 commerces dont 4 routiers et 3 communautaire) sont incompatibles
Valeur foncière	Positif, neutre, négatif	Neutre	Aucun impact significatif à prévoir
NUISANCES AUX RIVERAINS ET AUX USAGERS			
Bruit, vibration, poussière	Nombre de commerces (restauration et de services) et nombre de riverains touchés (moy. de 2,4 par ménage)	Négatif	104 hab. X 2,4 pers. = 250 pers. et 66 commerces de restauration et de services
Sécurité des piétons et des cyclistes	Positif, neutre, négatif	Négatif	Augmentation du débit de circulation, les problèmes de croisement des piétons augmentent
Impacts visuels et incidence sur la qualité de vie	Positif, neutre, négatif	Négatif	Augmentation du débit de circulation
PLANIFICATION ET ATTENTES DU MILIEU			
Impacts potentiels sur le périmètre d'urbanisation	Positif, neutre, négatif	Neutre	Aucun changement
Impacts sur les potentiels d'aménagement du noyau villageois	Positif, neutre, négatif	Négatif	Restreint le type d'interventions possibles sur la 117 (incluant le stationnement sur rue), va à l'encontre de plusieurs objectifs du PPU
Impacts sur les projets connus et les potentiels de développement	Positif, neutre, négatif	Neutre	Aucun projet connu, outre ceux du PPU
ENVIRONNEMENT (milieu naturel)			
Milieus humides, cours d'eau, ruisseaux, etc.	Type et superficie touché	Neutre	Aucun changement
Autres (forêts, arbres matures dans le noyau villageois)	Type et superficie touché	Neutre	Certains arbres matures situés le long de la 117 devraient être détruits

TABLEAU 2
ÉVALUATION MULTI-CRITÈRES
Aménagement et environnement
 Option 2 - Ajout de 2 voies supplémentaires sur toute la longueur du corridor

CRITÈRES D'ÉVALUATION	UNITÉ DE MESURE	ÉVALUATION	COMMENTAIRES
IMPACTS SUR LES FONCTIONS URBAINES			
Desserte des secteurs (résidentiel, commercial, industriel, etc.)	Localisation des secteurs enclavés ou problématiques	Neutre	
Impacts sur les commerces et les industries (incluant la visibilité)	Nombre et localisation	Négatif	Élimine le stationnement sur rue (il existe des solutions alternatives valables pour relocaliser ces espaces à proximité mais les habitudes des usagers sont difficiles à modifier)
Expropriation	Nombre et type d'établissements touchés	Neutre	Aucun à première vue
Compatibilité avec les usages riverains	Nombre et type de bâtiments	Négatif	La vocation de transit de la 117 demeure incompatible avec la vocation urbaine du noyau villageois. Presque tous les bâtiments riverains du noyau sont incompatibles. De plus, certains bâtiments se retrouveraient très près de la route
Valeur foncière	Augmentation, neutre, diminution	Neutre	Valeur des bâtiments qui se trouveraient très près de la rue serait un peu à la baisse
NUISANCES AUX RIVERAINS ET AUX USAGERS			
Bruit, vibration, poussière	Nombre de commerces (restauration et de services) et nb de riverains touchés (moy. de 2,4 par ménage)	Neutre	104 hab. X 2.4 pers. = 250 pers. et 66 commerces de restauration et de service
Sécurité des piétons et des cyclistes	Positif, neutre, négatif	Négatif	Augmentation de la circulation, danger accru pour les piétons et les cyclistes
Impacts visuels et incidence sur la qualité de vie	Positif, neutre, négatif	Négatif	Augmentation de la circulation qui alourdit le paysage et contribue à briser le caractère urbain, diminution de la qualité de vie des résidents riverains. Cohabitation difficile du parc linéaire et de la 117 à l'entrée sud du village
PLANIFICATION ET ATTENTES DU MILIEU			
Impacts potentiels sur le périmètre d'urbanisation	Positif, neutre, - négatif	Neutre	Aucun impact
Impacts sur les potentiels d'aménagement du noyau villageois	Positif, neutre, - négatif	Négatif	Restreint le type d'interventions possibles sur la 117 (incluant le stationnement sur rue). Va à l'encontre de plusieurs objectifs et projets du PPU (réaménagements physiques des abords de la rue, rétrécissement de la chaussée à certains endroits, etc.)
Impacts sur les projets connus et les potentiels de développement	Positif, neutre, négatif	Neutre	Aucun projet connu si ce n'est que les projets associés au PPU
ENVIRONNEMENT (milieu naturel)			
Milieux humides, cours d'eau, ruisseaux, etc.	Type et superficie touché	Neutre	Aucun changement
Autres (forêts, arbres matures dans le noyau villageois)	Type et superficie touché	Négatif	Impacts mineurs (surtout des travaux de remblai/déblai, coupe d'arbres matures, etc.)

TABLEAU 3
ÉVALUATION MULTI-CRITÈRES
Aménagement et environnement
 Option 3 - Contournement une chaussée (2 voies, 2 sens)

CRITÈRES D'ÉVALUATION	UNITÉ DE ME-SURE	ÉVALUA-TION	COMMENTAIRES
IMPACTS SUR LES FONCTIONS URBAINES			
Desserte des secteurs (résidentiel, commercial, industriel, etc.)	Localisation des secteurs enclavés ou problématiques	Neutre	Aucun changement majeur au niveau du contournement
Impacts sur les commerces et les industries (incluant la visibilité)	Nombre et localisation	Positif	La desserte des commerces au centre du village est améliorée par la diminution du nombre de véhicules y circulant et ce même si diminution de la visibilité pour 5 commerces routiers
Expropriation	Nombre et type d'établissements touchés	Négatif	Au moins 10 bâtiments principaux devraient être démolis ou déplacés (8 habitations)
Compatibilité avec les usages riverains	Nombre et type de bâtiments	Positif	La vocation locale de la 117 devient compatible avec la vocation urbaine du noyau villageois
Valeur foncière	Augmentation, aucun ou diminution	Positif	Dans le noyau villageois - pourrait être positif par contre ça pourrait être négatif dans les secteurs à l'intérieur desquels les préjudices subits sont sérieux (ex. les résidences se retrouvant dorénavant en bordure immédiate d'un axe de transit majeur)
NUISANCES AUX RIVERAINS ET AUX USAGERS			
Bruit, vibration, poussière	Nombre de commerces (restauration et de services) et nb de riverains touchés (moy. de 2,4 par ménage)	Positif	Tous les riverains de l'actuelle 117 seront allégés de ces mêmes impacts, 104 hab. X 2,4 pers. = 250 pers. et 66 commerces de restauration et de service
Sécurité des piétons et des cyclistes	Positif, neutre, négatif	Positif	Les piétons et cyclistes seront sûrement plus en sécurité sur la 117 s'il y a un contournement. Il y a peut-être lieu de prévoir des critères du style moins, aucun ou plus d'impacts
Impacts visuels et incidence sur la qualité de la vie	Positif, neutre, négatif	Neutre	Modification majeure du paysage (contournement) = négatif amélioration de la rue principale = positif
PLANIFICATION ET ATTENTES DU MILIEU			
Impact potentiel sur le périmètre d'urbanisation	Positif, neutre, négatif	Neutre	Aucun impact prévu pour le périmètre d'urbanisation
Impact sur les potentiels d'aménagement du noyau villageois	Positif, neutre, négatif	Positif	Permettrait d'atteindre les objectifs du PPU dont la réalisation est basée sur la construction du contournement
Impacts sur les projets connus et les potentiels de développement	Positif, neutre, négatif	Neutre	Aucun projet connu
ENVIRONNEMENT (milieu naturel)			
Milieux humides, cours d'eau, ruisseaux, etc.	Type et superficie touché	Neutre	Le contournement projeté traverserait 1 ruisseau
Autres (forêts, arbres matures dans le noyau villageois)	Type et superficie touché	Neutre	Un inventaire des éléments du milieu naturel est à faire pour statuer sur les critères

TABLEAU 4
ÉVALUATION MULTI-CRITÈRES
Aménagement et environnement
Option 4 - Contournement complet (4 voies)

CRITÈRES D'ÉVALUATION	UNITÉ DE MESURE	ÉVALUATION	COMMENTAIRES
IMPACTS SUR LES FONCTIONS URBAINES			
Desserte des secteurs (résidentiel, commercial, industriel, etc.)	Localisation des secteurs enclavés ou problématiques	Neutre	
Impacts sur les commerces routiers et les industries (incluant la visibilité)	Nombre et localisation	Positif	Aucun changement majeur au niveau du contournement mais la desserte des commerces au centre du village est améliorée par la diminution du nombre de véhicules y circulant et ce même si diminution du trafic pour 5 commerces routiers
Expropriation	Nombre et type d'établissements touchés	Négatif	Au moins 10 bâtiments principaux (8 habitations) devraient être démolis ou déplacés
Compatibilité avec les usages riverains	Nombre et type de bâtiments	Positif	La vocation locale de la 117 devient compatible avec la vocation urbaine du noyau villageois
Valeur foncière	Positif, neutre, négatif	Positif	Aucun impact à proximité du contournement mais les propriétés situées en bordure de la 117, principalement dans le noyau et associées à des projets de remise en valeur pourraient voir leur valeur augmenter
NUISANCES AUX RIVERAINS ET AUX USAGERS			
Bruit, vibration, poussière	Nombre de commerces (restauration et de services) et nb de riverains touchés (moy. de 2,4 par ménage)	Positif	Tous les riverains de l'actuelle 117 seront allégés de ces mêmes impacts, 104 hab. X 2,4 pers. = 250 pers. et 66 commerces de restauration et de service
Sécurité des piétons et des cyclistes	Positif, neutre, négatif	Positif	Les piétons et cyclistes seront sûrement plus en sécurité sur la 117 s'il y a un contournement. Il y a peut-être lieu de prévoir des critères du style moins, aucun ou plus d'impacts
Impacts visuels et incidence sur la qualité de la vie	Positif, neutre, négatif	Neutre	Modification du paysage naturel (impact négatif) et amélioration possible de la qualité du paysage aux abords de la 117
PLANIFICATION ET ATTENTES DU MILIEU			
Impact potentiel sur le périmètre d'urbanisation	Positif, neutre, négatif	Neutre	Aucun impact sur le périmètre d'urbanisation
Impact sur les potentiels d'aménagement du noyau villageois	Positif, neutre, négatif	Positif	Permettrait d'atteindre les objectifs du PPU dont la réalisation est basée sur la construction du contournement
Impacts sur les projets connus et les potentiels de développement	Positif, neutre, négatif	Neutre	Aucun projet connu
ENVIRONNEMENT (milieu-naturel)			
Milieux humides, cours d'eau, ruisseaux, etc.	Type et superficie touché	Neutre	Le contournement projeté traverserait 1 ruisseau
Autres (forêts, arbres matures dans le noyau villageois)	Type et superficie touché	Neutre	Un inventaire des éléments du milieu naturel est à faire pour statuer sur les critères

ANNEXE 3

MÉTHODE UTILISÉE POUR LA CARACTÉRISATION DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

Le secteur tertiaire occupe une place de premier plan dans l'économie locale de L'Annonciation, comme ailleurs au Québec. De nombreux emplois y sont rattachés et il est facile de comprendre que toute initiative qui puisse potentiellement affecter son développement soit attendue avec une certaine appréhension.

L'effet d'une déviation sur l'activité économique d'une communauté est un élément difficile à évaluer. Une récente étude sur l'effet des routes de contournement sur les communautés rurales et les petites villes¹, au cours de laquelle les agences de planification de transport de 47 états américains et 6 provinces canadiennes ont été interrogées, laisse entrevoir qu'il est fort difficile d'appréhender les effets des routes de contournement sur les communautés affectées et qu'aucune méthode d'évaluation d'impacts ne se démarque par l'exactitude de ses résultats. Il semble en effet que l'impact des routes de contournement sur l'évolution des communautés soit souvent marginal par rapport au rôle joué par d'autres facteurs tels que le dynamisme des communautés locales et les tendances démographiques et économiques. Pour certaines communautés, la réalisation d'une déviation peut créer un climat favorable au développement du secteur commercial alors que, dans d'autres cas, la communauté d'affaires n'aura pas le dynamisme suffisant pour faire face au défi que représente une telle intervention.

La démarche proposée ici pour évaluer l'effet de la déviation de la route 117 sur le milieu commercial se scinde en trois étapes. D'abord, il semble important d'avoir une bonne compréhension de la nature de l'activité commerciale qui prend place en bordure de la route 117, sur le tronçon qui sera sujet à la déviation. Pour ce faire, il faut considérer à la fois la nature des activités qui y prennent place et les clientèles visées par ces commerces. Ensuite, il apparaît nécessaire d'aller au-delà de ce portrait statistique en tentant de mieux comprendre le dynamisme de la communauté d'affaires touchée. Finalement, lorsque viendra le moment d'évaluer l'effet de la déviation sur les commerces, le portrait statistique et la compréhension de la dynamique commerciale locale seront prises en compte pour tirer des conclusions.

Afin de bien comprendre la nature du développement commercial qui a pris place le long de la 117, nous avons effectué un relevé de tous les commerces et entreprises situés le long de cette route, entre les accès nord et sud de l'éventuelle déviation².

Seulement les places d'affaires proposant des biens et services aux particuliers ont été considérées; les compagnies n'offrant que des services aux entreprises ont été exclues puisque l'on peut supposer que cette clientèle ne sera pas influencée par la déviation de la route 117. Les bureaux de professionnels (avocats, notaires, etc.) qui ont leur place d'affaire le long de la 117 et dont la présence est perceptible de la rue ont, pour leur part, été considérés dans l'analyse. La décision d'inclure les bureaux de professionnels et les firmes de services spécialisés a été prise puisque, probablement, ceux-ci espèrent attirer une certaine clientèle en tirant profit de leur visibilité sur la 117.

Les commerces répertoriés ont été classés en sept grandes catégories dont certaines ont été subdivisées en sous-catégories. La nature des commerces répertoriés et les enjeux liés aux effets de la déviation sur le milieu ont guidé leur détermination. Celles-ci sont:

¹ Sabol, S.A. 1996. Effects of Highway Bypasses on Rural Communities and Small Urban Areas. National Cooperative Highway Research Program, Research Results Digest, May 1996, No. 210, 22 p.f

² Ce relevé a été réalisé le 16 juin 1997. Il est à noter que le terme "commerces" sera utilisé pour identifier indifféremment les entreprises qui offrent des biens ou des services aux particuliers.

1. Automobiles

- vente d'automobiles neuves et usagées
- services reliés à l'automobile (ateliers de mécanique générale et spécialisée et vente de pneus et de pièces)
- postes d'essence

2. Restauration et hôtellerie

Cette catégorie comprend les restaurants, casse-croûte et hôtels-motels.

3. Alimentation

- épiceries
- dépanneurs
- boutiques spécialisées (fruiteries, magasins d'aliments naturels et boulangeries)

4. Véhicules récréatifs

À l'intérieur de cette catégorie sont regroupés les commerces qui font la vente d'embarcations, de motos et d'articles de sport (dont les articles de chasse et pêche).

5. Services professionnels et spécialisés

Sont identifiés sous cette catégorie, les bureaux d'avocats, de notaires, d'ingénieurs, d'arpenteurs, les électriciens, les plombiers, les réparateurs d'appareils audio et vidéo, les décorateurs, les animaleries, les agences de voyage, les imprimeries et magasins d'articles de bureau, les institutions financières, les courtiers immobiliers, les salons funéraires, les fleuristes, les médecins, les denturologistes, les chiropraticiens et les photographes.

6. Soins personnels et vêtements

- soins personnels (salons de coiffure, d'esthétique et de tatouage)
- vêtements (boutiques de vêtement et magasins de chaussures)

7. Autres

- commerces à vocation locale (taxis, studio de gymnastique, buanderettes et magasins généraux)
- commerces à vocation régionale (magasins à rayon, boutiques de cadeaux, matériaux de construction et magasins de meubles)
- commerces à vocation touristique (boutiques d'artisanat)

Ces différents types de commerces ne visent pas la même clientèle et ne tirent pas tous le même avantage de leur localisation le long de la route 117. On peut classer les clients de ces commerces en trois grandes catégories. D'abord, on retrouve les clients locaux, c'est-à-dire ceux qui habitent dans la même municipalité que le commerce. Le deuxième groupe est constitué des clients de l'extérieur de la municipalité où est établi le commerce mais qui proviennent de la région. Finalement, le troisième type de clientèle est constitué des personnes de l'extérieur de la région qui sont soit de passage (vers une destination plus au nord telle que Mont-Laurier ou l'Abitibi ou vers le sud telle que St-Jérôme et Montréal) ou qui fréquentent le territoire en tant que touristes, amateurs de plein-air ou villégiateurs.

Ces trois types de clientèle auront un comportement différent et influenceront donc de manière différente les commerces de la zone d'étude. On peut présumer, par exemple, que les clients locaux connaissent les lieux qui offrent les produits qu'ils recherchent et s'y rendront spécifiquement pour y faire des achats. Pour leur part, les clients régionaux ne consommeront pas nécessairement les mêmes biens que les clients locaux. Par exemple, il est certain que très peu de personnes se déplacent d'une localité à l'autre pour aller chez le coiffeur. Les habitudes de consommation des touristes et villégiateurs sont encore une fois différentes des deux groupes

précédents. Ceux qui se rendent dans les réserves à proximité de L'Annonciation ne s'arrêteront pas dans cette municipalité pour acheter une voiture. Cependant, ils peuvent être intéressés par les magasins d'articles de sport locaux et arrêteront dans les postes d'essence.

Afin de procéder à l'évaluation de la sensibilité des commerces de la route 117 aux clientèles extérieures, nous avons déterminé, pour chaque sous-catégorie, si les clientèles extérieures représentaient une proportion significative ou négligeable de la clientèle de ces commerces (tableau A.1). Ce jugement, qui repose sur notre expérience et sur notre compréhension générale de la dynamique commerciale locale, a été effectué dans un premier temps en portant attention à la clientèle régionale et, dans un deuxième temps, en s'attardant à la clientèle de villégiature. Considérant la tâche imposante qu'aurait constituée l'obtention de données précises sur la proportion du chiffre d'affaire des commerces provenant des clients de l'extérieur, nous estimons que l'analyse par sous-catégories de commerces représente la meilleure option.

Tableau A.1 Évaluation de la sensibilité des commerces aux clientèles extérieures³

Catégorie de commerce	Importance relative de la clientèle régionale ⁴	Importance relative de la clientèle touristique ⁵
<i>. Automobile</i>		
vente d'automobile	significative	négligeable
services reliés	significative	négligeable
postes d'essence	significative	significative
<i>. Restauration et hôtellerie</i>	significative	significative
<i>. Alimentation</i>		
épiceries	significative	négligeable
dépanneurs	significative	significative
boutiques spécialisées	significative	négligeable
<i>. Véhicules récréatifs et articles de sport</i>	significative	significative
<i>. Services professionnels et spécialisés</i>	significative	négligeable
<i>. Soins personnels et vêtements</i>		
soins personnels	significative	négligeable
vêtements	significative	négligeable
<i>. Autres</i>		
commerces à vocation locale	significative	négligeable
commerces à vocation régionale	significative	négligeable
commerces à vocation touristique	négligeable	significative

MÉTHODE UTILISÉE POUR L'ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI

La zone d'étude (ou plus précisément la zone d'inventaire) couvre un corridor relativement restreint. Celui-ci a été établi à 500 m de part et d'autre de la voie de déviation. Il va s'en dire que, compte tenu de l'importance du couvert forestier, c'est surtout du côté nord du corridor que l'étude a été menée. La largeur de la zone d'étude fait en sorte que les secteurs urbanisés de la

³ Une clientèle est qualifiée de significative lorsque les variations de celle-ci peuvent affecter de manière notable le niveau d'activité et/ou de rentabilité des entreprises. Il est à noter que tous les commerces d'alimentation, sauf les boutiques spécialisées en ce qui a trait à la clientèle touristique, ont été considérés comme sensibles aux clientèles régionale et de villégiature. En procédant ainsi, l'impact négatif sur le secteur commercial est légèrement sur-évalué.

⁴ La clientèle régionale inclut les résidents des autres localités de la région.

⁵ La clientèle touristique regroupe les propriétaires de résidences secondaires, les touristes, les amateurs de plein-air et les chasseurs et pêcheurs qui proviennent de l'extérieur de la région.

route 117 à L'Annonciation n'ont pas fait l'objet d'un inventaire détaillé. Une telle opération n'aurait pas été utile, compte tenu de la grande distance comprise entre la voie de déviation et le centre-ville de ces municipalités.

Dans le contexte de la présente étude, un bâtiment sera jugé d'intérêt patrimonial s'il a été érigé avant 1945 ou au tournant de la seconde guerre mondiale. Sur cette base, le bâtiment résidentiel d'intérêt patrimonial se signale habituellement par la présence d'un étage habitable, caractéristique qui devient ainsi un important repère chronologique détectable visuellement.

Une propriété est jugée d'intérêt patrimonial si elle comprend:

- un bâtiment principal (résidentiel) d'intérêt patrimonial seul, ou
- un bâtiment principal et un bâtiment secondaire jugés d'intérêt patrimonial, ou
- un bâtiment secondaire (grange-étable) d'intérêt patrimonial et une maison de facture récente.

MÉTHODE UTILISÉE POUR LE MILIEU VISUEL

La méthode utilisée pour l'inventaire et l'analyse du milieu visuel s'appuie sur celle développée par le Ministère des Transports; elle vise à permettre la prise en compte du milieu visuel de manière à assurer que l'infrastructure routière et le mobilier qui l'accompagne s'insèrent harmonieusement dans le paysage sans déstructurer le milieu. Cette méthode comporte trois étapes, qui sont décrites ci-après:

Étape 1 *Appréciation des caractéristiques visuelles générales du corridor à l'étude*

Cette partie de l'analyse s'effectue par l'interprétation des photographies aériennes, l'évaluation des cartes thématiques existantes et nouvellement préparées dans le cadre de cette étude, ainsi que par des visites du site afin de compléter et vérifier les informations recueillies et surtout, de s'imprégner de l'ambiance de la zone d'étude. Elle permet d'identifier et de qualifier les composantes qui contribuent à la composition et à la structuration du paysage, à savoir :

- le relief;
- l'hydrographie;
- la végétation;
- l'utilisation du sol;
- les types de vue;
- les éléments d'orientation;
- les préférences du milieu.

Les informations sur les préférences exprimées par le milieu, les données relatives aux observateurs (riverains et usagers) ainsi que l'identification des attraits particuliers proviennent pour l'essentiel des documents existants tels le schéma d'aménagement, le plan d'urbanisme, les divers documents promotionnels touristiques (dont le guide touristique régional) et, si existant, les inventaires spécialisés.

Étape 2 *Caractérisation des types et unités de paysages*

La seconde partie de la méthode vise respectivement à :

- identifier les types de paysages rencontrés dans le corridor à l'étude;
- délimiter les unités de paysages et définir leurs principales caractéristiques.

Étape 3 *Appréciation des composantes visuelles et identification des contraintes*

Lors de cette dernière étape, chacune des unités et sous-unités de paysage fait l'objet d'une appréciation qui permet d'évaluer la valeur intrinsèque du paysage par le biais de :

- l'indice d'accessibilité visuelle,
- l'indice d'harmonie,
- l'indice de dynamisme,
- la valeur attribuée au paysage par le biais de l'indice de la valeur attribuée.

Ces indices sont ceux proposés par Gaudreault et al. (Op cit), auxquels quelques modifications ont été apportées afin de tenir compte du contexte de l'étude. Entre autres, ne connaissant pas le tracé routier qui sera retenu, les évaluations sont faites à partir des voies d'accès existantes.

MÉTHODE UTILISÉE POUR L'ÉVALUATION DU CLIMAT SONORE

Points de mesure

Cinq points de mesures ont été retenus à l'intérieur de la zone d'étude. La localisation des points 1 à 5 est présentée à la carte 2.8.

- le premier point est localisé au 274 Principale Sud. À cet endroit, un relevé de bruit sur une période de 24 heures, ainsi qu'un comptage des véhicules ont été faits en simultanément. Ce point d'évaluation permet de calibrer le modèle de simulation du bruit;
- le deuxième point est localisé à l'extrémité de la rue Montée Bellevue. À cet endroit, un relevé de bruit sur une période de 24 heures a été réalisé afin d'évaluer précisément le niveau sonore existant à l'ouest des quartiers résidentiels de L'Annonciation;
- le point de mesure 3 est localisé près de l'hôpital. Ce point a fait l'objet d'un relevé d'une heure et avait pour but de vérifier le niveau sonore existant près de cet établissement;
- les points de mesure 4 et 5 sont localisés respectivement à la Montée-Paquette et à l'extrémité de la rue Léger. Ces points sont, comme pour le deuxième, localisés à l'ouest des quartiers résidentiels de L'Annonciation. La durée des mesures de bruit à ces endroits était d'une heure. Ces mesures avaient pour but de vérifier si le niveau sonore relevé au point 2 était représentatif du climat sonore normal à l'ouest de L'Annonciation.

Lors des relevés sonores, les appareils de mesure ont été positionnés à l'extérieur des limites d'emprise de l'infrastructure routière et à plus de 15 mètres du centre linéaire de la chaussée la plus proche du site d'échantillonnage. Les relevés ont été effectués alors que le pavé était sec et que le vent n'excédait pas 15 km/h. Le microphone était situé à 1,5 mètres au-dessus du sol et à plus de 3,5 mètres de toutes surfaces réfléchissant les sons.

L'acquisition des données a été effectuée à l'aide d'un sonomètre de précision et d'un analyseur en temps réel par bande d'octave Larson Davis, modèle 2800, et d'un analyseur statistique modèle 4426 de Brüel & Kjaer. L'appareil a été calibré avant et après son utilisation à l'aide d'une source sonore étalon de la compagnie Brüel & Kjaer modèle 4230. Tous les résultats sont exprimés en Leq(h) en dB(A).

Données de circulation

Les débits de circulation de la route 117 proviennent d'une étude réalisée par le MTQ en 1993 et 1995. Des comptages automatiques ont été réalisés en octobre 1995 à L'Annonciation. Les facteurs d'ajustement sont tirés des résultats d'un comptage permanent du MTQ localisé depuis octobre 1993 à La Conception.

Données géométriques

La couverture cartographique à l'échelle 1/10 000 du secteur de L'Annonciation a été préparée à partir d'un plan réalisé par le Groupe Cartier lors de l'étude de justification du présent projet.

Calibration du modèle

Le modèle de prédiction de bruit routier utilisé (Stamina 2.0/Optima) est basé sur les équations décrites dans le document FHWA-RD-77-108 "FHWA Highway Traffic Noise Prediction Model" du Federal Highway Administration des Etats-Unis. Basé sur ces équations, un programme de simulation par ordinateur a été développé; ce programme est décrit dans le document FHWA-DP-58-1 intitulé: "Noise Barrier Cost Reduction Procedure Stamina 2.0/Optima User's Manual".

En champ libre, l'erreur moyenne du modèle, en terme de déviation normalisée des différences entre les niveaux sonores prédits et les niveaux mesurés, est de plus ou moins 2 dB(A).

Les données de base nécessaires pour évaluer le bruit routier sont :

- les données de circulation (débit moyen horaire, pourcentage de camions, vitesse des véhicules);
- les localisation de la route;
- les localisation des résidences;
- l'atténuation par le sol (absorbant ou réfléchissant, l'atténuation est fonction de l'élévation relative des résidences par rapport à la route).

Le niveau sonore à 1,5 mètres du sol a été simulé en fonction des débits routiers obtenus des comptages réalisés dans le cadre du présent mandat. Les valeurs simulées ont été comparées avec les mesures de bruit. L'écart des niveaux de bruit simulés et observés se situe entre 0,2 dB(A), ce qui est somme toute plus qu'acceptable. Les valeurs simulées et observées aux points de relevés sont présentées au tableau A.2. La comparaison des résultats de calculs et ceux mesurés a permis de confirmer la fiabilité du modèle de simulation.

Tableau A.2 Niveau sonore simulé versus observé

Endroit	Débit de circulation (1h) sur la route 117 existante			Leq mesuré dB(A)	Leq simulé dB(A)	Différence dB(A)
	Auto	c. léger	c. lourd			
Point 1	199	13	36	65,7	65,5	0,2
Point 2	199	13	36	46,0	45,8	0,2

ANNEXE 4

 Activité commerciale en bordure de la route 117
 L'Annonciation et Marchand

Secteur	Nom du commerce	Commentaires sur les activités	Catégorie de commerce	Catégorie	Importance relative de la clientèle externe
Entrée sud	Les automobiles Gaétan Gargantini	Vente de voitures usagées et mécanique générale	Vente d'automobiles	Automobiles	négligeable
Entrée sud	Henri Loiselle	Voitures d'occasion et pièces	Vente d'automobiles	Automobiles	négligeable
Entrée sud	Fleuriste Au coeur fleuri		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Entrée sud	Meubles Jacques Denis		Autres - Commerces à vocation régionale	Autres	négligeable
Entrée sud	Patate Chez Manie	Casse-croûte	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Entrée sud	Aluminium J. Clément	Vente et installation de fenêtres en PVC et aluminium	Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Entrée sud	Presque 9	Vêtements pour toute la famille	Vêtements	Soins personnels	négligeable
Entrée sud	Service R. Milot	Réparations d'appareils ménagers	Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Entrée sud	Boileau Chevrolet-Oldsmobile		Vente d'automobiles	Automobiles	négligeable
Entrée sud	Provigo		Épiceries	Alimentation	significative
Entrée sud	Bar Salon		Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Entrée sud	Carrefour du billard		Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Entrée sud	Agent immobilier		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Entrée sud	Daudelin Sports- Podium Sports		Véhicules récréatifs et articles de sport	Véhicules récréatifs et articles de sport	significative
Entrée sud	Boulangerie - Pâtisserie L'Annonciation		Boutiques spécialisées	Alimentation	négligeable
Entrée sud	Le Soleil de l'Annonciation	Restaurant	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Entrée sud	Cybel Coiffure		Soins personnels	Soins personnels	négligeable
Entrée sud	Centre de motoneiges des Laurentides	Vente de motoneiges et d'embarcations	Véhicules récréatifs et articles de sport	Véhicules récréatifs et articles de sport	significative
Entrée sud	La bouchée de frites	Casse-croûte	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Noyau villageois	Excellence Sports - Chasse et pêche		Véhicules récréatifs et articles de sport	Véhicules récréatifs et articles de sport	significative
Noyau villageois	Pâtisserie/boulangerie Abu		Boutiques spécialisées	Alimentation	négligeable
Entrée sud	Maxi service	Poste d'essence et dépanneur	Postes d'essence	Automobiles	significative
Noyau villageois	F. Daudelin Construction	Matériaux de construction	Autres - Commerces à vocation régionale	Autres	négligeable
Noyau villageois	Chez Pierrette	Casse-croûte	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Noyau villageois	Barbier Arsène		Soins personnels	Soins personnels	négligeable
Noyau villageois	Salon d'esthétique		Soins personnels	Soins personnels	négligeable

Secteur	Nom du commerce	Commentaires sur les activités	Catégorie de commerce	Catégorie	Importance relative de la clientèle externe
Noyau villageois	Champagne & Clot Inc.	Électriciens	Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Jean Lapointe comptable		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Magasin général		Autres - Commerces à vocation locale	Autres	négligeable
Noyau villageois	Rossy-Dollarama		Autres - Commerces à vocation régionale	Autres	négligeable
Noyau villageois	Entrepôt de nourriture pour animaux		Autres - Commerces à vocation régionale	Autres	négligeable
Noyau villageois	Électricien Michel Denis		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Boutique de cadeaux et d'artisanat		Autres - Commerces à vocation touristique	Autres	significative
Noyau villageois	Tapis Bélanger		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Clinique chiropratique		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Restaurant Le Gaillard		Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Noyau villageois	Photo Yvan Therrien		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Restaurant La Cigale		Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Noyau villageois	L'Esprit sportif	Bar	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Noyau villageois	Fleuriste Katia		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Bureau de taxis		Autres - Commerces à vocation locale	Autres	négligeable
Noyau villageois	Labell Bar		Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Noyau villageois	Barbatruc	Magasins de produits naturels	Boutiques spécialisées	Alimentation	négligeable
Noyau villageois	La Mansarde	Boutique de cadeaux	Autres - Commerces à vocation régionale	Autres	négligeable
Noyau villageois	Denturologiste		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Esso	Poste d'essence et dépanneur	Postes d'essence	Automobiles	significative
Noyau villageois	Biscuiterie L'Annonciation		Boutiques spécialisées	Alimentation	négligeable
Noyau villageois	Patate de la Rouge	Casse-croûte	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Noyau villageois	Animalerie chez Yoyo		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Restaurant Le café Versant Nord		Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Noyau villageois	Coiffure 1er reflet		Soins personnels	Soins personnels	négligeable
Noyau villageois	Institut Peau-aime	Soins esthétiques	Soins personnels	Soins personnels	négligeable
Noyau villageois	Le Valmont	Restaurant	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Noyau villageois	Décoration Viger	Draperies et tissus	Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Boutique Marianne	Vêtements	Vêtements	Soins personnels	négligeable
Noyau villageois	Salon de bronzage et de coiffure		Soins personnels	Soins personnels	négligeable
Noyau villageois	Bureau de notaire		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable

Secteur	Nom du commerce	Commentaires sur les activités	Catégorie de commerce	Catégorie	Importance relative de la clientèle externe
Noyau villageois	Agent immobilier		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Banque nationale		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Salon Esthel	Coiffure pour dames	Soins personnels	Soins personnels	négligeable
Noyau villageois	Boutique Il Était une fois	Vêtements usagés	Vêtements	Soins personnels	négligeable
Noyau villageois	Subway		Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Noyau villageois	Desjardins Électrique	Électricien	Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Ameublement de bureau Chalifoux & Gauthier		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Librairie/imprimerie Chalifoux & Gauthier		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Bertin R. Clapin		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Denyse	Magasin de vêtements pour dames	Vêtements	Soins personnels	négligeable
Noyau villageois	Agence de voyages Ma-gi		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Robidoux Merury/Honda	Vente de motos et d'embarcations	Véhicules récréatifs et articles de sport	Véhicules récréatifs et articles de sport	significative
Noyau villageois	Centre de construction Robidoux	Matériaux de construction	Autres - Commerces à vocation régionale	Autres	négligeable
Noyau villageois	Dépanneur		Dépanneurs	Alimentation	significative
Noyau villageois	Amyot et Gélinas	Comptables agréés	Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Audio T.V. enr.	Vente et service systèmes audio et T.V.	Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	SAQ		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Assurance Industrielle - Alliance		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Clinique de médecins		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Tabagie Raymond		Dépanneurs	Alimentation	significative
Noyau villageois	Bijouterie Marcotte		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Boutique atmosphère	vêtements pour la famille	Vêtements	Soins personnels	négligeable
Noyau villageois	Chaussures Pop		Vêtements	Soins personnels	négligeable
Noyau villageois	Gym Studio santé		Autres - Commerces à vocation locale	Autres	négligeable
Noyau villageois	Marché Raymond - Bonichoix		Épiceries	Alimentation	significative
Noyau villageois	Caisse populaire		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	UAP pièces d'autos		Automobiles - services reliés	Automobiles	négligeable
Noyau villageois	bureau d'avocat		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	bureau de notaire		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	bureau d'arpenteur-géomètre		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable

Secteur	Nom du commerce	Commentaires sur les activités	Catégorie de commerce	Catégorie	Importance relative de la clientèle externe
Noyau villageois	courtier en immeuble		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	salon de coiffure		Soins personnels	Soins personnels	négligeable
Noyau villageois	Pharmacie Obonsoins		Soins personnels	Soins personnels	négligeable
Noyau villageois	LJP Débosselage et peinture		Automobiles - services reliés	Automobiles	négligeable
Noyau villageois	La source	Produits naturels	Boutiques spécialisées	Alimentation	négligeable
Noyau villageois	Sergaz	Essence et lave-auto	Postes d'essence	Automobiles	significative
Noyau villageois	Immeubles Diane Pilon		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	La Frite Royale	Casse-croûte	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Noyau villageois	Atelier mobile - réparation de moteurs 2 et 4 temps		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	Je loue tout	Location de tondeuses et mini-tracteurs	Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Noyau villageois	La panier à couture	Tissus	Vêtements	Soins personnels	négligeable
Noyau villageois	Calex	Essence	Postes d'essence	Automobiles	significative
Noyau villageois	Le Château	Restaurant - motel - bar	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Noyau villageois	Studio-santé R-M	Centre de conditionnement	Autres - Commerces à vocation locale	Autres	négligeable
Entrée nord	Buanderette		Autres - Commerces à vocation locale	Autres	négligeable
Entrée nord	Plomberie Chalifoux		Services prof. et spécialisés	Services prof. et spécialisés	négligeable
Entrée nord	Trans-Québec	Essence et services	Postes d'essence	Automobiles	significative
Entrée nord	Services de pneu Sarazin		Automobiles - services reliés	Automobiles	négligeable
Entrée nord	Tigre géant		Autres - Commerces à vocation régionale	Autres	négligeable
Entrée nord	Restaurant Legault		Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Entrée nord	Dépanneur Richard		Dépanneurs	Alimentation	significative
Entrée nord	Resto le 2000		Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative
Entrée nord	Le petit marché	Café/boulangerie/magasin de fruits et légumes	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	significative

Source: Roche Itée, Groupe-conseil. Relevés effectués le 16 juin 1997.

municipalité: L'Annonciation
Maison Morissette

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **47 rue Labelle Sud**

Cadastre:

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **déclin de bois**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

Forme de toit: **à quatre versants**

COMMENTAIRES

Maison qui fut construite en 1908 par le notaire Philius Morissette. Imposant édifice au plan carré, de deux étages et recouvert d'un toit en pavillon. L'édifice a avantageusement conservé son revêtement de bois ancien (composé de déclin de bois très étroit), la colonnade du balcon et de la galerie, les consoles de la corniche, etc. Il s'agit d'un des beaux édifices de L'Annonciation. Le Comité historique a installé une plaque devant la propriété.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



no photo 1
02.97.32

municipalité: L'Annonciation
Maison Peclet

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **68 brue Principale Sud**

Cadastre:

Période de construction estimée: **1881-1899**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle profilée**

Forme de toit: **à terrasson (partie supérieure) et brisis (partie inférieure)**

COMMENTAIRES

D'après une plaque commémorative installée par le «Comité historique» au-dessus du portique, la maison appartient à la famille Peclet depuis 1894 (Constant: 1894; Alexandre: 1945 et Guy: 1952). L'édifice a perdu son revêtement et ses ouvertures d'origine. Le perron n'est pas d'époque lui non plus.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

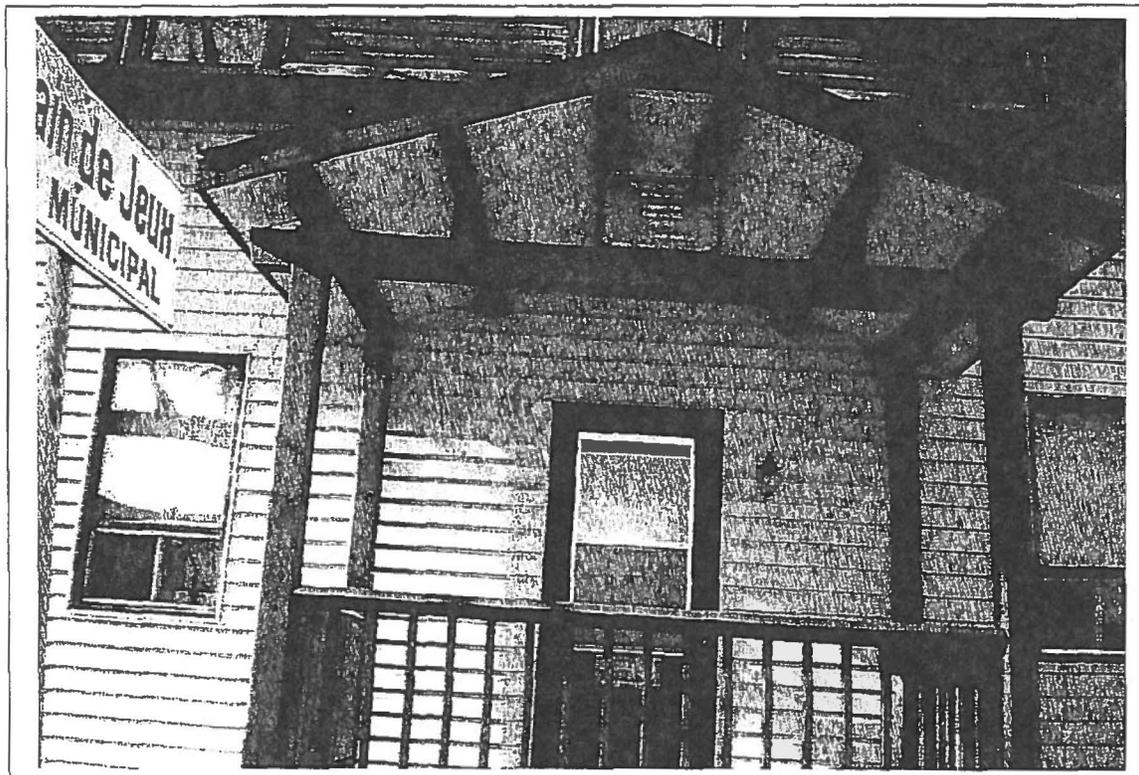
aucune



no photo 1

municipalité: L'Annonciation
Maison Peclet

68 b rue Principale Sud



no photo 2



no photo 3

municipalité: L'Annonciation

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **68 a -70-72 rue Principale Sud**

Cadastre:

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **multicouche**

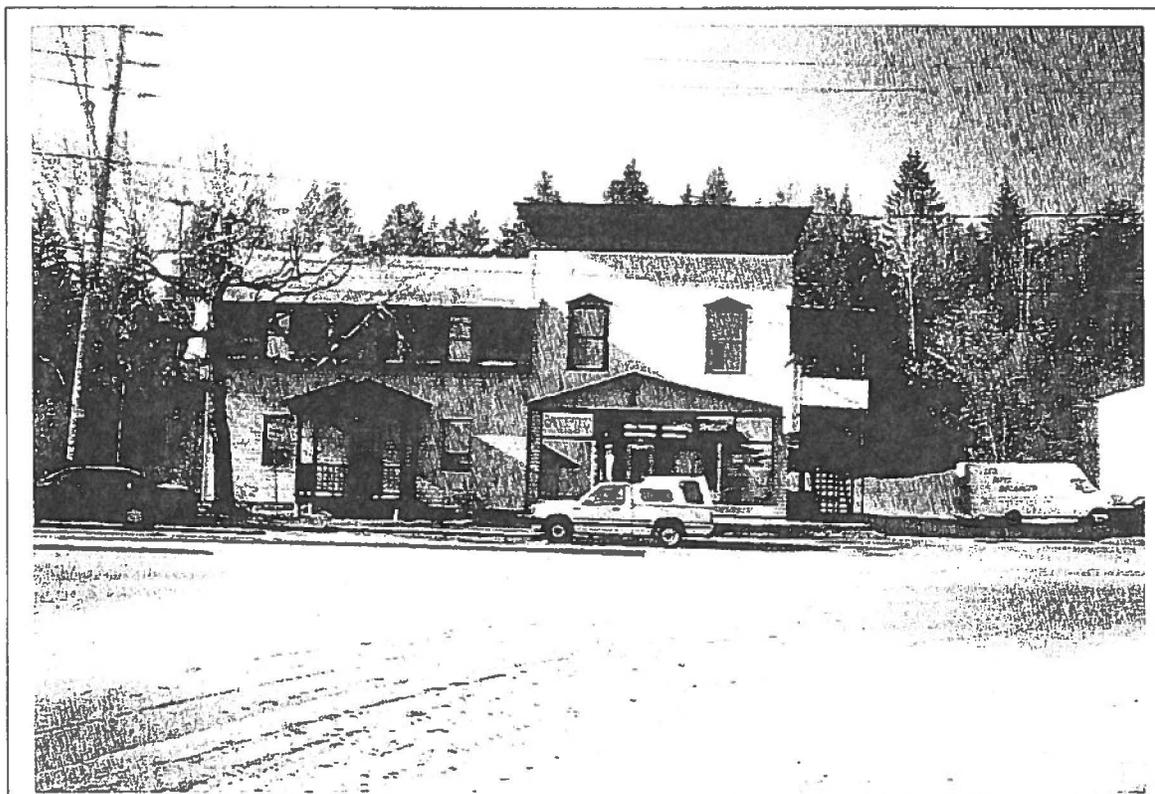
Forme de toit: **plat**

COMMENTAIRES

Édifice caractérisé par non imposante corniche

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

aucune



no photo 1

municipalité: Marchand

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: bâtiment principal (maison)

Adresse: 201 chemin des Lilas

Cadastre: P-60

Période de construction estimée: 1881-1899

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): matériau «moderne»: masonite

Autre revêtement de mur: aucun

Toiture: bardeau d'asphalte

Forme de toit: à deux versants courbés

COMMENTAIRES

Propriété comptant une belle maison de conception québécoise et deux remises au toit en appentis (toit plat à pente vers l'arrière). Sur le mur latéral ouest, on retrouve un petit corps secondaire de petites dimensions probablement assez ancien. Les fenêtres de l'étage ont été modifiées.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

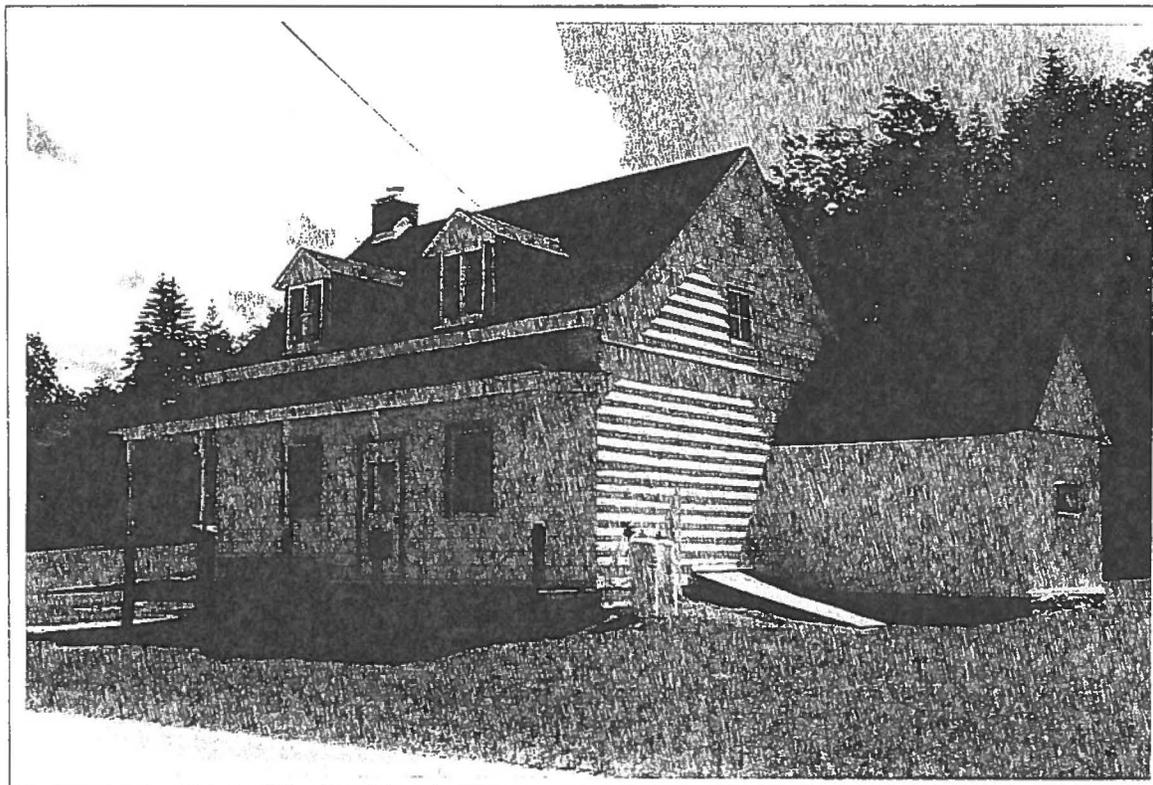
Aucune



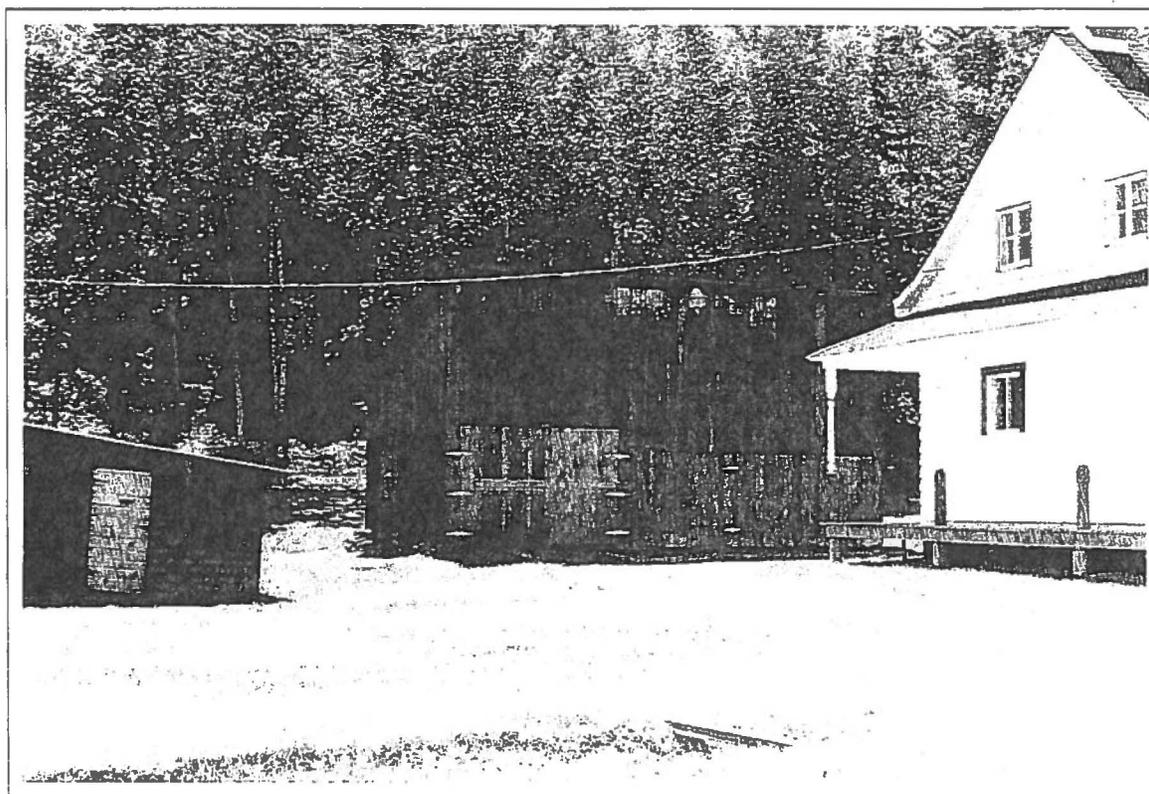
no photo 1
02.97.24

municipalité: Marchand

201 chemin des Lilas



no photo 2
02.97.25



no photo 3
02.97.23

municipalité: Marchand

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **7 et 9 montée du Lac Paquet**

Cadastre: **P-38 du rang 3**

Période de construction estimée: **1881-1899**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **bardeau d'amiante**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle profilée**

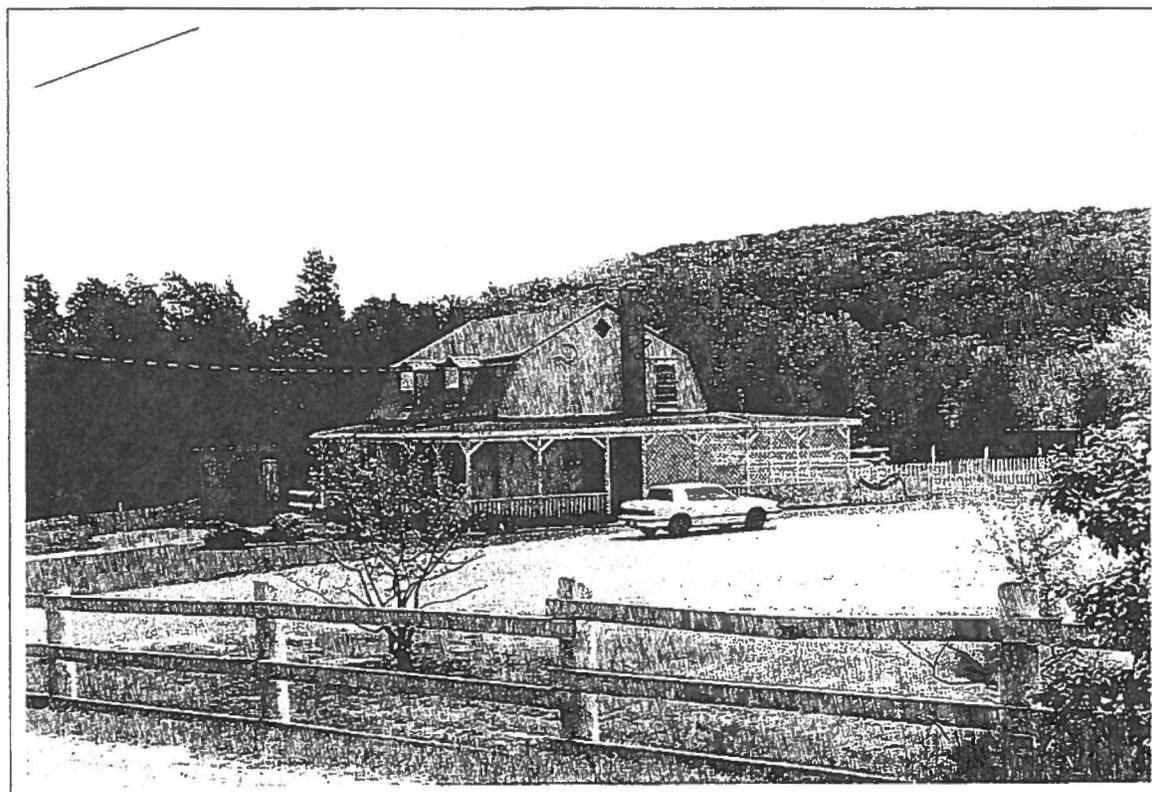
Forme de toit: **à terrasson (partie supérieure) et brisis (partie inférieure)**

COMMENTAIRES

Propriété comptant une maison ancienne et des bâtiments secondaires réents

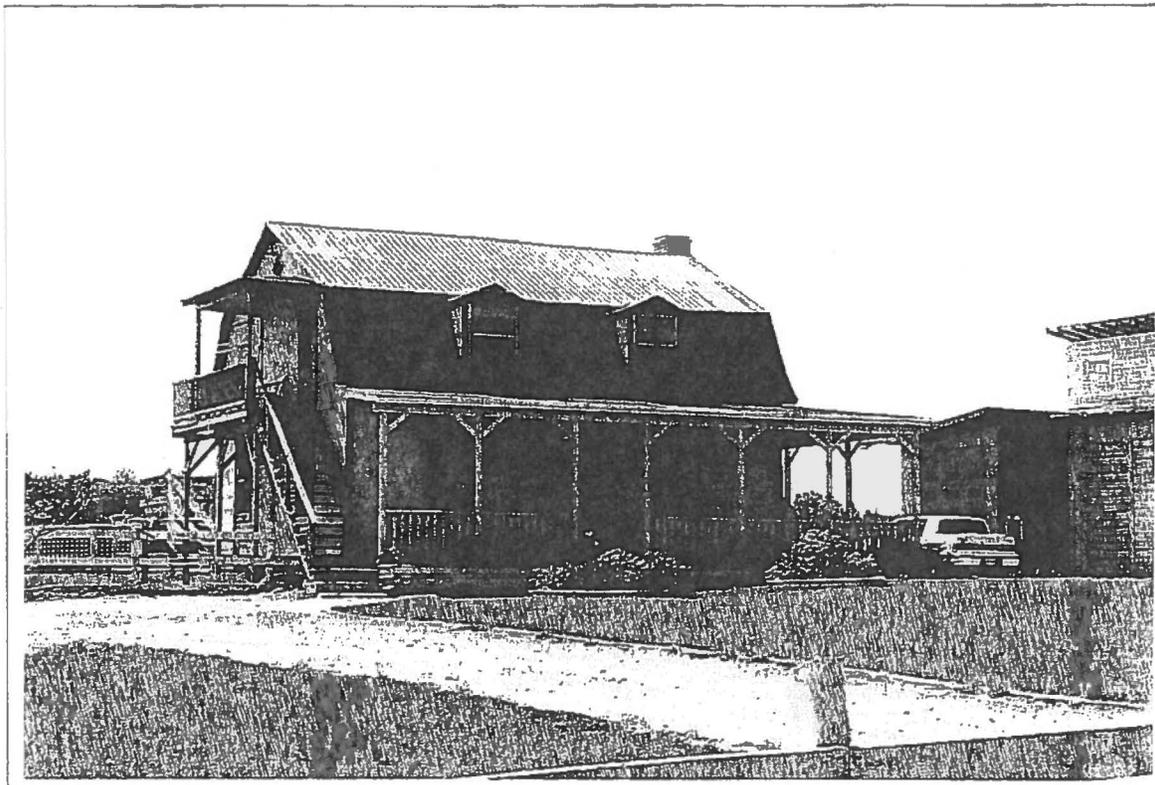
DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune

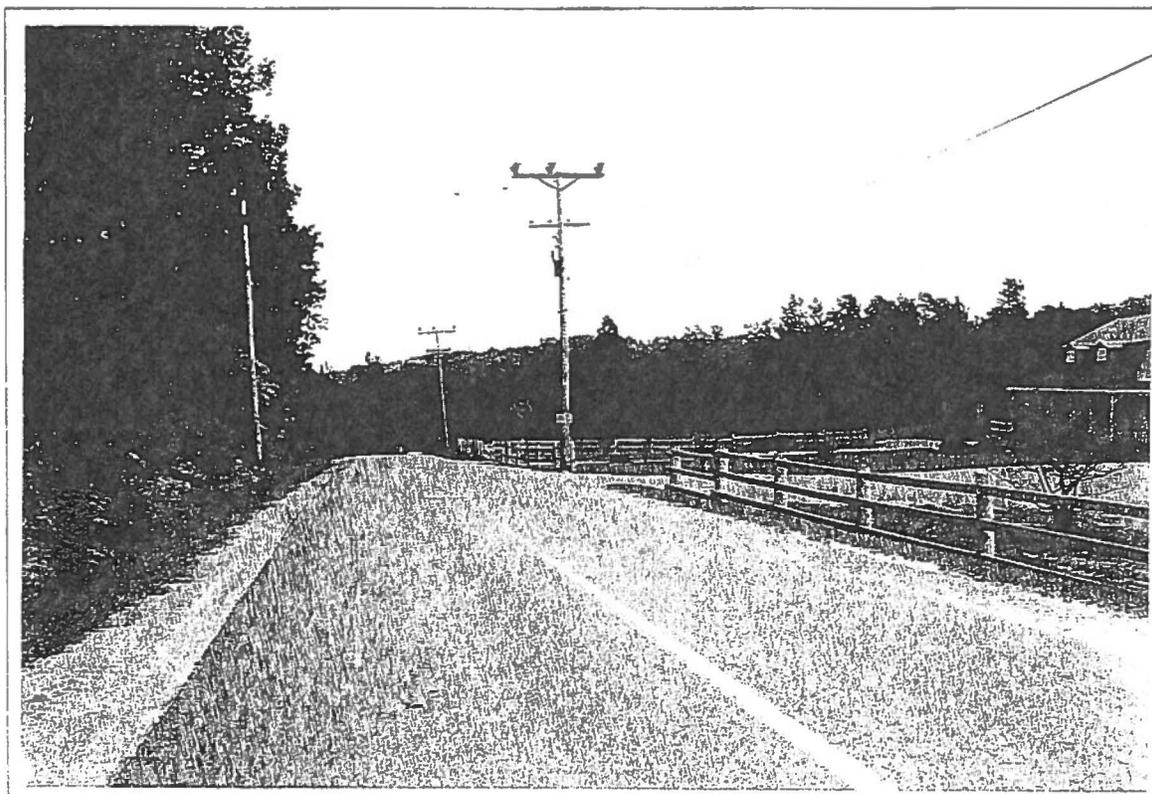


municipalité: Marchand

7 et 9 montée du Lac Paquet



no photo 2



no photo 3

MUNICIPALITÉ DU VILLAGE DE L'ANNONCIATION

25, RUE PRINCIPALE SUD

L'ANNONCIATION (QC) J0T ITO

TÉL.: 275-2929

FAX: 275-3676

EXTRAIT DE PROCÈS-VERBAL

À une séance ordinaire du Conseil de la Municipalité du Village de L'Annonciation, tenue au lieu et heure ordinaires des séances du Conseil, Lundi, le 12 avril 1999 à 19:30 heures à laquelle sont présents le maire, M. Jocelyn Séguin, et les conseillers suivants: M. Marcel Rochon, M. Normand Gravel, M. André Berthelette, Mme Lise Bélanger et Mme Danielle Paradis formant quorum sous la présidence du maire M. Jocelyn Séguin.

La secrétaire-trésorière, Mlle Lise Cadieux, est aussi présente.

***** COPIE DE RÉSOLUTION *****

RÉSOLUTION 102-99.04.12

PROJET DE DÉVIATION DE L'AGGLOMÉRATION DE L'ANNONCIATION :
APPROBATION DE L'AVANT-PROJET DÉFINITIF DU TRACÉ

M. le maire Jocelyn Séguin et M. le conseiller André Berthelette déclarent avoir un intérêt personnel dans le présent dossier soumis à leur étude et, par conséquent, ils se retirent de la discussion et de la décision s'y rapportant;

Il est proposé par Mme la conseillère Danielle Paradis, appuyée par M. le conseiller Normand Gravel;

ET RÉSOLU UNANIMEMENT: que, pour faire suite au contenu de la résolution numéro 27 adoptée par le Conseil municipal à la séance du 27 janvier 1997, le Conseil de la Municipalité du Village de L'Annonciation approuve l'avant-projet définitif du tracé relatif à la déviation de l'agglomération de L'Annonciation identifié au plan transmis par le Ministère des Transports, avec sa lettre du 12 février 1999, tel plan portant le numéro TA-98-65-7506 daté du 17 décembre 1998, numéro de projet 20-6575-8619;

que le Conseil municipal demande au Ministère des Transports de revoir le profil de la courbe pour l'entrée Sud du Village pour augmenter les facilités d'accès.

Adoptée.

Copie certifiée conforme
donnée à L'Annonciation
ce 7e jour de mai 1999



Lise Cadieux,
Secrétaire-Trésorière.

MUNICIPALITÉ DE MARCHAND
259, Rue Principale Sud
L'Annonciation (Québec) J0T 1T0
Téléphone : 275-3202 Télécopieur : 275-1318

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE RÉGULIÈRE DU CONSEIL DE LA MUNICIPALITÉ DE
MARCHAND TENUE LE MARDI 13 AVRIL 1999, À 20 H 00, À LA SALLE MUNICIPALE DE
L'ÉDIFICE FÉLIX-GABRIEL-MARCHAND, 259 RUE PRINCIPALE SUD, L'ANNONCIATION

SONT PRÉSENTS: MM Jacques Beaudoin, maire
Fernand Puzé,
Michel Charette,
Normand Girouard,
André Tremblay, conseillers
Mme Déborah Bélanger, conseillère

EST ABSENT: M Michel Boivin, conseiller

formant quorum sous la présidence du maire, Monsieur Jacques Beaudoin.

Est aussi présente : Mme Claire Coulombe, secrétaire-trésorière et
directrice générale.

***** EXTRAIT *****

Déviations de la route 117 à L'Annonciation

RÉSOLUTION NUMÉRO 088.99.04.13

CONSIDÉRANT QUE le ministère des Transports du Québec a présenté, en mars
dernier, le tracé définitif de la déviation de la route 117 aux
municipalités de L'Annonciation et Marchand;

CONSIDÉRANT QUE celui-ci a également présenté la version finale provisoire de son
étude d'impact sur l'environnement, telle que préparée par Roche
Ltée, Groupe-conseil;

EN CONSÉQUENCE:

Il est proposé par M. André Tremblay, appuyé par M. Fernand Puzé et résolu à l'unanimité :

Que la Municipalité de Marchand accepte le tracé définitif relatif à la déviation de la route 117 à
L'Annonciation du ministère des Transports du Québec ainsi que le contenu de son étude
d'impact environnemental à condition toutefois que le ministère fasse tout en son pouvoir pour
sauver la source de la Montée Marois.

ADOPTÉE

COPIE CERTIFIÉE CONFORME DONNÉE À L'ANNONCIATION EN DATE DU 99/06/03


Claire Coulombe, secrétaire-trésorière et directrice générale