



Déviation de la route 117 à Labelle

*Réponse aux questions et commentaires
du ministère de l'Environnement*

Ministère des Transports
Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière

Février 2002

TABLE DES MATIÈRES

Liste des tableaux	ii
Liste des figures	ii
Liste des cartes	ii
Introduction	1
Questions et commentaires	2
Q1. Identification des problèmes (section 1.5)	2
Q2. Zones potentiellement contaminées (section 2.2.3)	3
Q3. Végétation (section 2.3.1)	3
Q4. Éléments de planification territoriale (section 2.4.2)	6
Q5. Activités économiques des communautés touchées (section 4.2.3.4)	6
Q6. Alimentation privée et communautaire en eau potable (section 4.2.3.6)	7
Q7. Synthèse des impacts résiduels (section 4.3)	9
Q8. Programme de surveillance et de suivi (section 5.0)	10
Q9. Analyse des conséquences d'accidents majeurs impliquant des matières dangereuses transportées sur la route 117	10
Q10. Plan des mesures d'urgence	11
Q11. Développement durable	12

ANNEXE A

Carte 4.1 « Synthèse des impacts »

LISTE DES TABLEAUX

Aucun tableau

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Extrait 1 de la carte 2.3	4
Figure 2	Extrait 2 de la carte 2.3	5

LISTE DES CARTES

Carte 4.1 « Synthèse des impacts » (Annexe A)

INTRODUCTION

Le présent document a été préparé par la Direction des Laurentides-Lanaudière du ministère des Transports afin de répondre aux interrogations du ministère de l'Environnement au sujet de l'étude d'impact « Déviation de la route 117 à L'Annonciation », déposée le 22 juin 2001.

Les questions et commentaires résultant de la consultation intra et interministérielles sont consignés dans le document suivant :

- Ministère de l'Environnement. Questions et commentaires. Déviation de la route 117 à L'Annonciation par le ministère des Transports. Dossier 3211-05-038. Août 2001.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

Q1. IDENTIFICATION DES PROBLÈMES (section 1.5)

a) Vous évoquez notamment des problèmes de sécurité et de congestion de la route 117 en particulier dans le noyau villageois. Avez-vous effectué une analyse des principales causes d'accident ?

RÉPONSE :

Dans le cadre des études relatives aux déviations des municipalités de Labelle et L'Annonciation, le Ministère a réalisé une analyse de sécurité qui se veut plus un bilan des accidents (aspects quantitatifs) qu'une recherche des causes de ces derniers (aspects qualitatifs). Néanmoins, l'analyse a permis de tirer certains constats généraux sur les causes à l'origine de ces accidents.

À partir d'une localisation précise des accidents pour une période de trois ans (1992 à 1994), l'exercice a consisté à regrouper ces derniers selon les lieux de survenance (rural; urbain) et l'élément géométrique en cause (section courante; carrefour). De ce regroupement, l'application de la méthode des taux a permis d'identifier les sites de concentration d'accidents.

Le bilan des accidents sur la route 117, dans les limites des municipalités de Labelle et L'Annonciation, confirme ce qui est généralement observé de façon empirique, à savoir que les noyaux villageois constituent des zones de concentration d'accidents en raison de :

- la quantité de déplacements;
- la concentration d'accès;
- la densité de l'activité riveraine (surtout commerciale);
- la multiplication de carrefours sur le réseau supérieur;
- et, l'absence d'un réseau de rues locales cohérent et hiérarchisé.

b) Avez-vous ou prévoyez-vous mettre en place des mesures qui pourraient contribuer à améliorer la situation dans l'attente de la réalisation de la déviation ? On pense ici à la recommandation de l'étude de justification (p. 20 du rapport), soit de *« procéder, dans les meilleurs délais, au changement des contrôleurs 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 amélioration des conditions »*.

RÉPONSE

Les recommandations de l'étude de justification ont déjà été mises en application à L'Annonciation. Ainsi, le carrefour de la rue du Pont et de la route 117 fut amélioré à l'automne 1997.

Ces améliorations visent surtout à optimiser le fonctionnement des carrefours en période de pointe, ces dernières survenant surtout les jours de fins de semaine.

Néanmoins, ces interventions ont probablement un impact positif au chapitre de la sécurité puisqu'elles atténuent les effets de la congestion.

La réduction du nombre d'accidents dans la traversée des noyaux villageois répond presque exclusivement à des impératifs pour lesquels le Ministère a peu de leviers.

Q2. ZONES POTENTIELLEMENT CONTAMINÉES (section 2.2.3)

Vous avez répertorié six sources ou zones potentielles de contamination. Quel est le cheminement prévu pour procéder à la caractérisation de ces sites ?

RÉPONSE :

Lors de la réalisation de l'étude d'impact, le MTQ procède à l'identification des zones potentiellement contaminées, afin d'orienter ses choix de tracé.

À la suite de l'obtention du décret de réalisation, une caractérisation complète des sols et des eaux souterraines est réalisée dans les secteurs pouvant être affectés par les travaux. Cette vérification est effectuée avant l'acquisition des terrains nécessaires au projet.

Par la suite, les dispositions sont prévues au niveau des plans et devis, afin que les sols contaminés soient éliminés, décontaminés ou réutilisés selon la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du MENV.

De plus, l'échantillonnage et les analyses sont réalisés conformément aux guides les plus récents publiés par le MENV.

Q3. VÉGÉTATION (section 2.3.1)

Vous mentionnez qu'on retrouve dans la zone d'étude quelques zones de peuplements représentatifs d'une vieille forêt inéquienne, caractéristiques du domaine écologique au stade climacique.

Est-il possible de localiser ces zones de peuplements ?

RÉPONSE :

La zone d'étude recoupe trois zones de peuplements représentatifs d'une vieille forêt inéquienne d'érablière à bouleau jaune; celles-ci, identifiées par le code ErBj, sont localisées sur les deux extraits de la carte 2.3 joints aux présentes.

Deux de ces zones se retrouvent au sud de la Montée Paquette (extrait 1); la plus au sud ne sera pas affectée par le tracé alors que celle un peu au nord sera traversée par la nouvelle route 117 (soulignons toutefois que cette grande zone présente une moins grande valeur que les autres étant donné qu'elle a déjà été perturbée par des coupes partielles au cours des années).

La troisième zone est située un peu au sud de la route 321 (extrait 2); elle ne sera pas touchée par le nouveau tracé.

Q4. ÉLÉMENTS DE PLANIFICATION TERRITORIALE (section 2.4.2)

À la page 34 de l'étude, vous reprenez les enjeux avec lesquels les municipalités devront composer dans l'avenir, enjeux qui avaient été identifiés par la MRC Antoine-Labelle dans un second projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR-2) datant de 1997. Il serait important que le ministère des Transports vérifie si ces enjeux se retrouvent également au schéma d'aménagement de la MRC, en vigueur depuis le 24 mars 1999.

RÉPONSE :

Après vérification, les enjeux (réseau de transport, étalement urbain et développement économique) ainsi que les problématiques et objectifs qui avaient été identifiés dans la section 2.4.2 de l'étude d'impact se retrouvent effectivement au schéma d'aménagement de la MRC Antoine-Labelle en vigueur depuis le 24 mars 1999.

Q5. ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DES COMMUNAUTÉS TOUCHÉES (section 4.2.3.4)

Vous mentionnez qu'il n'existe pas, au Québec, de bilan ou d'études sérieuses 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.

Sans disposer d'études spécifiques, possédez-vous des informations sur les répercussions positives ou négatives engendrées par la déviation de la route 117 à Saint-Jovite, projet qui rappelle celui de L'Annonciation à certains égards ?

RÉPONSE :

Une analyse du projet de Saint-Jovite a été faite dans le cadre de la préparation du document « Avis sur l'impact du contournement de la route 131 sur la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois (Tecsult, 1998). Les informations présentées ci-après sont tirées de ce document.

Le contournement de Saint-Jovite, une route à deux voies dans chaque direction séparées par un terre-plein, a été ouvert à la circulation en 1979. La voie de contournement a été aménagée au sud de la ville, à proximité du centre d'activités commerciales (rue Ouimet). Selon les intervenants consultés, il existait, tout comme à L'Annonciation, un niveau assez élevé d'inquiétude chez les commerçants de Saint-Jovite pendant la période qui a précédé la mise en place de la voie de contournement.

Il n'existe aucune étude sur l'impact effectif du contournement pour les commerces situés le long de la voie contournée. Seule une étude réalisée en 1983 par l'Institut d'urbanisme de l'université de Montréal pour le compte de la Chambre de commerce locale fait brièvement état, dans son introduction, d'une situation où « depuis le contournement de la route 117, la circulation sur la rue Ouimet est moins dense. Il en résulte une diminution de l'achalandage des commerces ».

Selon les intervenants locaux contactés dans le cadre de la préparation de l'avis, la baisse de l'achalandage s'est surtout faite sentir sur les restaurants et les stations

services. Cependant, une seule fermeture de commerce (station service avec atelier de réparation) pourrait être attribuable à la mise en place du contournement. Les commerçants contactés ont affirmé n'avoir subi aucune perte attribuable à la voie de contournement et, dans deux cas, un impact positif a été enregistré.

Il faut souligner ici qu'en 1983, la Chambre de commerce de Saint-Jovite a fait preuve de dynamisme et a su tirer profit d'un programme gouvernemental pour financer un projet de réaménagement de la rue Ouimet. Les intervenants locaux sont unanimes quant à l'impact positif du projet de réaménagement de la rue Ouimet et ce, tant au plan commercial qu'à celui de la qualité de vie des résidents de Saint-Jovite.

L'avis souligne en conclusion que « l'impact global de la mise en place de la voie de contournement est jugé positif par tous les intervenants contactés ».

Q6. ALIMENTATION PRIVÉE ET COMMUNAUTAIRE EN EAU POTABLE (section 4.2.3.6)

PROBLÈMES QUALITATIFS ET QUANTITATIFS

Dans cette section de l'étude, vous identifiez les puits qui pourraient être affectés par la construction et/ou l'entretien de la déviation. Par la suite, vous indiquez qu'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.

a) Est-ce que le ministère des Transports est en mesure d'estimer le coût des mesures de compensations ?

RÉPONSE

Non, le ministère des Transports n'est pas en mesure à ce moment-ci d'estimer le coût des mesures de compensation évoquées dans l'étude d'impact. L'application de telles mesures est très peu probable et l'estimation des coûts doit être faite cas par cas.

b) Est-il prévu que la municipalité et/ou les citoyens et/ou la DGCSI (décret d'assistance financière) doivent assumer une partie ou la totalité des coûts associés aux mesures de compensation ?

RÉPONSE

Non, le ministère des Transports va assumer la totalité des coûts associés aux mesures de compensation prévues advenant que les puits en question deviennent inutilisables par suite de la construction et/ou l'entretien de la déviation.

SOURCE

Vous mentionnez à la page 92 de l'étude que le profil de l'accès central ne peut être modifié et que le recours au déblai ne peut être évité, et qu'en conséquence, vous concluez à la perte définitive de la source d'eau de la rue Marois.

c) Compte tenu du caractère patrimonial de cette source, de l'importance de sa fréquentation et du fait que l'aménagement proposé pour l'accès central comportera

également d'importantes répercussions sur le plan visuel (page 96), le ministère des Transports a-t-il évalué des modifications possibles à l'aménagement de l'accès central permettant de limiter ou d'éviter les principaux impacts appréhendés pour ce secteur ?

RÉPONSE

Oui, au cours de la dernière année, le ministère des Transports a évalué conjointement avec la municipalité de L'Annonciation des modifications possibles à l'aménagement de l'accès central permettant de limiter ou d'éviter les principaux impacts appréhendés pour le secteur de la montée Marois (incluant la source).

Les deux parties en sont venues à la conclusion qu'il n'était pas possible d'éviter voire même de limiter les répercussions sur la source et le paysage. En effet, le profil de l'accès central proposé par le ministère ne peut être modifié et le recours au déblai ne peut être évité puisque la route doit pouvoir accueillir les véhicules lourds devant accéder à la déviation (une exigence de la municipalité).

Afin d'éviter d'éventuels impacts négatifs sur le milieu récepteur et la population locale, la municipalité de L'Annonciation entend donc concevoir et réaliser son propre projet d'accès central. Celui-ci sera dédié exclusivement aux automobiles et véhicules légers; de plus, il ne sera pas possible d'accéder à la déviation depuis le centre-ville en utilisant l'accès central.

Un protocole d'entente intervenu entre les deux parties établit le partage des responsabilités en ce qui a trait à la mise en place de l'accès central entre la déviation et le centre-ville de L'Annonciation. Selon les termes de cette entente, la municipalité assumera la conception de l'infrastructure, la préparation des plans et devis, l'acquisition des terrains et elle s'assurera de l'obtention des permis et autorisations nécessaires. De son côté, le ministère des Transports, réalisera les travaux au moment de la construction de la déviation.

Les principales conséquences de cette entente sur le contenu de l'étude d'impact déposée en juin 2001 sont les suivantes :

- le projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation par le ministère des Transports, décrit à la section 3.6 « Description du projet retenu », doit dorénavant être considéré comme ne comportant plus d'accès central vers le centre-ville de la municipalité;
- les impacts directement liés à la construction, à la présence et à l'utilisation de l'accès central qui ont été décrits, évalués et cartographiés dans le chapitre 4 de l'étude d'impact ne doivent donc plus être considérés comme faisant partie des répercussions environnementales du projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation par le ministère des Transports;
- enfin, puisque l'accès central conçu par la municipalité de L'Annonciation sera uniquement dédié aux automobiles et véhicules légers, les véhicules lourds en provenance de La Macaza (via la rue Dupont) devront continuer à transiter par le village de L'Annonciation rejoindre la future route 117 par l'accès sud.

Le maintien d'un flux important de circulation lourde sur la rue Principale (actuelle route 117) aura pour effet de limiter les effets bénéfiques de la

réduction de débit anticipée et décrite dans la section 4.2.3.9 « Climat sonore ambiant » de l'étude d'impact (p. 98).

À l'ouverture de la déviation, la baisse du niveau de bruit Leq (24h) sera donc moindre que prévue; cette baisse constituera tout de même une amélioration par rapport au statu quo (i. e. sans déviation). En se basant sur la grille d'évaluation de l'augmentation du niveau sonore du MTQ, la réduction du niveau sonore sur la rue Principale et les rues parallèles peut être qualifiée de non significative.

Nous joignons à la présente une version révisée de la carte 4.1 « Synthèse des impacts » de l'annexe 7 de l'étude d'impact qui tient compte des modifications au projet à l'étude.

Q7. SYNTHÈSE DES IMPACTS RÉSIDUELS (section 4.3)

Vous mentionnez, à la page 103 de l'étude, qu'une des mesures identifiées pour limiter l'ampleur des effets du projet sur les commerçants locaux consiste à réaliser un programme de revitalisation du centre-ville.

Pouvez-vous nous donner plus de détails sur les modalités de réalisation de ce programme et sur l'implication du ministère des Transports ?

RÉPONSE

Le programme de revitalisation du centre-ville de L'Annonciation est une initiative de la municipalité. Il est présenté brièvement dans l'étude d'impact, à la section 2.4.2.3 « Programme particulier d'urbanisme de L'Annonciation » (SOTAR, 1995).

Ce programme de revitalisation propose un certain nombre d'interventions qui sont en tout ou en partie fonction de la réalisation du projet de déviation de la route 117, notamment : 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.

Les modalités de la réalisation de ce programme ont fait l'objet de discussions entre la municipalité et le ministère au cours de l'année 2001. L'Annonciation souhaite réaliser son projet préalablement à la construction de la déviation de la route 117 afin de contrer un éventuel impact économique négatif.

Un projet d'entente a été préparé pour établir le partage des responsabilités et des coûts, le ministère acceptant de participer financièrement à la réalisation du projet.

Cette entente porte sur les travaux de construction suivants :

- par le ministère des Transports :
 - de réfection du pavage;
 - d'installation de bordures;
 - d'installation d'un système d'éclairage routier;

- par la municipalité de L'Annonciation :
 - d'aqueduc et d'égout;
 - de construction d'un trottoir;
 - d'installation d'un système d'éclairage routier décoratif;
 - d'aménagement des abords de route;
 - de normalisation des entrées privées et commerciales.

Q8. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI (section 5.0)

Le programme de suivi sur les puits d'eau potable devra être détaillé au moment de la demande de certificat d'autorisation de construction. Ce programme devra prévoir la caractérisation de tous les puits à risque de la zone d'étude avant le début des travaux, préciser les paramètres à analyser et les informations à colliger sur les caractéristiques des puits. Ce programme devra également préciser les actions qui seront prises pour corriger la situation si des impacts négatifs sont révélés.

RÉPONSE

Le ministère prends bonne note de ce commentaire.

Comme indiqué dans l'étude d'impact et dans le résumé de celle-ci, le ministère des Transports a déjà prévu effectuer la caractérisation des puits à risque avant les travaux afin d'avoir un état de référence.

De plus, comme c'est habituellement le cas, le programme de suivi qui sera déposé avec la demande de certificat d'autorisation inclura les divers éléments suggérés ci-haut par le ministère de l'Environnement.

Q9. ANALYSE DES CONSÉQUENCES D'ACCIDENTS MAJEURS IMPLIQUANT DES MATIÈRES DANGEREUSES TRANSPORTÉES SUR LA ROUTE 117

La directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route, dont une copie mise à jour en décembre 2000 est jointe à l'envoi des questions, stipule à la section 4.1 que le promoteur doit notamment porter attention, dans l'étude d'impact, aux conséquences et risques d'accidents majeurs pour la clientèle et le voisinage, en accordant une attention spéciale au transport des matières dangereuses.

Comment le ministère des Transports entend-il prendre en considération ces aspects dans l'élaboration et la réalisation de son projet ?

RÉPONSE

Les préoccupations concernant le transport de marchandises, en général, sont notamment intégrées dans les analyses de risques d'accidents sur la future déviation de la route 117.

Ainsi, tel que démontré à la section précisant les éléments justifiant le besoin d'une déviation de la route 117, l'aménagement proposé diminuera les risques d'accident

de façon majeure si on compare avec la situation existante. De plus, le projet réduira également les risques pour la population puisque la circulation des camions évitera en majeure partie les zones urbaines et habitées.

Des mesures d'urgence en cas d'accident impliquant des matières dangereuses sont également prévues tant pour la sécurité du public voyageur que des résidents des secteurs concernés.

Q10. PLAN DES MESURES D'URGENCE

La directive précise également que l'étude doit présenter un plan des mesures d'urgence prévues afin de réagir adéquatement en cas d'accident. Ce plan expose notamment les principales actions envisagées pour faire face à de telles situations de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Il décrit le lien avec les autorités municipales de même que les mécanismes de transmission de l'alerte aux personnes menacées et aux pouvoirs publics. Nous vous demandons de produire un tel plan des mesures d'urgence.

RÉPONSE :

Le MTQ est l'un des principaux acteurs de l'application du *Plan national de sécurité civile* (Janvier 2001). La mission du MTQ, dans le cadre de ce plan national, consiste à assurer la disponibilité et l'accès aux infrastructures, équipements et ressources des transporteurs ferroviaires, aériens et maritimes, tant des secteurs privés que publics, afin de rétablir la circulation dans les meilleurs délais et permettre l'acheminement de secours et de marchandises.

Pour ce faire, le Ministère a la responsabilité de réaliser tout travaux de réfection et d'entretien d'urgence sur les autoroutes et les routes jugées prioritaires. Des mesures peuvent être prises aussi pour contrôler les accès, établir des itinéraires alternatifs, effectuer des escortes et participer aux communications.

L'organisation administrative du MTQ, dans le cadre de l'application des mesures d'urgence, donne aux deux directions générales territoriales et aux 14 directions en territoire une grande autonomie, ce qui permet une intervention immédiate des responsables locaux. L'organisation des mesures d'urgence repose donc, d'abord et avant tout, sur le coordonnateur local en sécurité civile (chef d'un centre de services). Lorsque la gravité de la situation l'exige ou que le désastre affecte plus d'un centre de services, le coordonnateur régional en sécurité intervient (directeur territorial). Enfin, lorsqu'il s'agit d'un événement majeur, c'est le coordonnateur ministériel en sécurité civile qui prend la situation en main.

Chaque coordonnateur local, régional ou ministériel en sécurité civile est secondé par au moins un substitut qui prend la relève au besoin. Le coordonnateur ministériel dispose d'un répondant ministériel en sécurité civile comme conseiller, alors que les coordonnateurs régionaux peuvent compter sur l'aide d'un répondant régional en sécurité civile.

La population, mais aussi les infrastructures de transport et toutes les structures appartenant au Ministère peuvent être touchées par des sinistres, des accidents et diverses situations dangereuses. Ces situations nécessitent une intervention rapide et efficace de toutes les parties responsables des mesures d'urgence, le mode d'intervention diffère d'une situation à l'autre. Le plan ministériel des mesures

d'urgence prévoit donc différents modes d'intervention selon les différents types d'urgences ou risques.

Le MTQ a identifié 21 types de risques possibles énumérés ci-dessous :

- risque 1 → Accident aérien
- risque 2 → Accident ferroviaire
- risque 3 → Accident routier
- risque 4 → Blocus d'une route
- risque 5 → Conditions climatiques difficiles
- risque 6 → Déversement de matières dangereuses
- risque 7 → Éboulement
- risque 8 → Effondrement
- risque 9 → Embâcle ou débâcle
- risque 10 → Érosion
- risque 11 → Feu ou explosion
- risque 12 → Glissement de terrain
- risque 13 → Incendie de forêt
- risque 14 → Incendie majeur
- risque 15 → Inondation
- risque 16 → Pont
- risque 17 → Rupture de barrage
- risque 18 → Tremblement de terre
- risque 19 → Urgence dans les bâtiments
- risque 20 → Chute de lignes à haute tension
- risque 21 → Gaz naturel

Ainsi, selon la gravité de la situation et le type de risque, une chaîne de répondants est impliquée de même qu'un mode d'intervention et de communication spécifique.

Q11. DÉVELOPPEMENT DURABLE

Une étude d'impact doit viser l'intégration et la recherche d'un juste équilibre des aspects économiques, sociaux et environnementaux liés au projet. Ainsi, tel qu'il est requis dans la directive au point 4.4, le promoteur doit faire un rappel des éléments

pertinents du projet qui illustrent comment sa réalisation tient compte des principes du développement durable qui lui sont applicables.

RÉPONSE :

Le projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation a été conçu dans le respect de la *Politique sur l'environnement* du ministère des Transports (MTQ, 1992). Cette politique, rappelons-le, s'appuie sur le concept du développement durable et vise donc à « *répondre aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations à venir de satisfaire les leurs* » (CMED, 1988).

Les grands principes de la *Politique sur l'environnement* qui ont balisé la conception du projet de déviation sont les suivants :

- Responsabilité environnementale (principe 1) : le ministère planifie, conçoit et réalise ses mandats et activités en tenant compte de l'environnement. Il assume sa part de responsabilité dans la résolution des problèmes environnementaux liés au transport.
- Sécurité et santé publique (principe 2) : le ministère planifie, conçoit, réalise et maintient des infrastructures et des systèmes de transport selon les politiques, règles et normes de sécurité pour la protection des utilisateurs, des riverains et de l'environnement.
- Aménagement du territoire (principe 3) : le ministère reconnaît l'effet structurant des infrastructures de transport sur l'aménagement et le développement du territoire.
- Énergie (principe 4) : par ses décisions et dans ses activités, le ministère vise à réduire la consommation énergétique et les impacts environnementaux négatifs qui y sont associés.
- Relations avec le public (principe 5) : le ministère consulte et informe les individus, groupes et organismes de façon objective et constante sur ses politiques et ses projets.

Dans le cadre de ce projet, le ministère des Transports s'est notamment efforcé :

- d'intégrer le plus harmonieusement possible la fonction « transport » dans le milieu récepteur en se préoccupant des questions sociales, d'environnement et de développement;
- d'atteindre les trois objectifs du développement durable qui sont :
 - le maintien de l'intégrité de l'environnement,
 - l'amélioration de l'équité sociale,
 - l'amélioration de l'efficacité économique.

De manière concrète, le projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation a donc été conçu en tenant compte tout au long du processus des opinions exprimées par les usagers actuels de la route 117 et la population locale eu égard, entre autre :

- à la fluidité des déplacements (locaux-régionaux),

- à l'efficacité de l'infrastructure et du réseau routier local,
- à la qualité de vie des riverains de la route 117 actuelle et de ceux de la déviation.

Au plan environnemental, le projet a fait l'objet de nombreuses optimisations destinées à limiter le nombre et l'importance des répercussions potentielles sur le milieu physique, biologique et humain. L'étude d'impact démontre d'ailleurs que le projet assure le maintien des écosystèmes et des processus écologiques répondant ainsi aux attentes des populations concernées.

Enfin, les mesures d'atténuation, le programme de surveillance durant les travaux et le suivi environnemental proposés par le ministère constituent par ailleurs autant de gestes tangibles à l'appui du développement durable de l'environnement du projet.