
Rapport d'analyse environnementale

**Projet de déviation de la route 117 sur
le territoire de la Municipalité de Labelle
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-06

Le 9 mars 2006

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargé de projet : Monsieur Éric Thomassin

Analyste : Monsieur Denis Talbot (porte-parole lors de l'audience publique)

Coordination : Monsieur Luc Valiquette, coordonnateur - Projets de transport

Supervision administrative : Monsieur Jacques Dupont, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Marie-Claude Rodrigue, secrétaire

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Ce rapport d'analyse traite du projet du ministère des Transports (MTQ) de réaliser la déviation de la route 117, sur le territoire de la Municipalité de Labelle. Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9).

Le projet du MTQ consiste à dévier une section de la route 117 de façon à contourner le noyau villageois de la Municipalité de Labelle située sur le territoire de la municipalité régionale de comté des Laurentides. Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'amélioration globale de la route 117 poursuivie par le MTQ. Pour l'initiateur, ce projet est notamment rendu nécessaire en raison du flux grandissant de la circulation de transit et du camionnage, ce qui entraîne des problèmes de congestion et de sécurité dans le noyau villageois et, par le fait même, une détérioration de la qualité de vie des résidants du secteur.

Le projet prévoit la reconstruction de l'actuelle route 117 dans un nouveau corridor qui contourne par l'ouest le noyau villageois de Labelle sur une distance de 6,6 km, incluant 4,5 km à quatre voies. Pour le reste du tronçon (2,1 km), les besoins actuels de circulation ne justifient qu'une seule chaussée comprenant deux voies. Cependant, lorsque les besoins le justifieront, une deuxième chaussée pourra être construite. L'emprise du projet varierait de 90 m à 110 m. Deux accès à niveau (accès sud et nord) ainsi qu'un accès à échangeur permettront d'accéder au noyau villageois. Une voie de desserte doit permettre de relier le réseau routier local et de maintenir l'accessibilité au territoire. Le MTQ prévoit la mise en service de la route de déviation pour 2009 et estime le budget à 18,6 M\$.

Un mandat d'enquête et d'audience a été confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Après avoir présenté et discuté des préoccupations et des opinions des participants, du contexte et de la raison d'être du projet, de la gestion des corridors routiers et des accès ainsi que des impacts du projet sur l'économie locale, l'ambiance sonore et le milieu biophysique, le rapport de la commission du BAPE conclut que le projet est acceptable d'un point de vue environnemental.

Les principaux enjeux du projet concernent la vitalité économique du milieu, l'aménagement et l'occupation du territoire, l'accessibilité ainsi que les conditions de vie des résidants. L'analyse de la raison d'être, le choix des variantes, les milieux physique et biologique et le suivi du projet sont aussi abordés. Outre les différentes mesures de suivi, d'atténuation et de compensation proposées par le MTQ pour tenir compte de ces impacts, l'équipe d'analyse recommande que des conditions visent : le suivi et l'accompagnement sur l'impact économique, le climat sonore, l'approvisionnement en eau potable, un inventaire relatif aux espèces menacées et vulnérables, les impacts sur certains milieux humides et aquatiques, la période de déboisement et l'aspect de sécurité relié à la présence du cerf de Virginie.

La principale conclusion du rapport d'analyse environnementale est que le projet de déviation de la route 117 apparaît acceptable au regard des impacts appréhendés au plan environnemental et dans la mesure de l'application des recommandations faites au présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. LE PROJET.....	2
1.1 JUSTIFICATION DU PROJET	3
1.1.1 Contexte de planification et d'insertion du projet	3
1.1.2 Raison d'être du projet	4
1.2 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET ET DE SES COMPOSANTES	6
2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE	7
2.1 ANALYSE DE LA RAISON D'ÊTRE DU PROJET	8
2.2 ANALYSE DES VARIANTES.....	9
2.3 VITALITÉ ÉCONOMIQUE DU MILIEU	11
2.3.1 État de la connaissance sur les impacts économiques	12
2.3.2 Portrait de la situation économique actuelle	13
2.3.3 Impacts sur la vitalité économique	15
2.4 AMÉNAGEMENT ET OCCUPATION DU TERRITOIRE	18
2.4.1 Effets structurants pour le territoire	18
2.4.2 Impacts sur l'aménagement et l'occupation du territoire.....	19
2.4.3 Interventions souhaitées	20
2.5 ACCESSIBILITÉ À LABELLE	22
2.5.1 Accessibilité générale.....	22
2.5.2 Accès prévus au noyau villageois	22
2.5.3 Accessibilité visuelle du noyau villageois de Labelle	26
2.5.4 Accessibilité des propriétés aux abords de la route de déviation	28
2.6 CONDITIONS DE VIE DES RÉSIDANTS	31
2.6.1 Bénéfices du projet.....	31
2.6.2 Climat sonore	32
2.6.3 Approvisionnement individuel en eau potable.....	35
2.7 MILIEUX PHYSIQUE ET BIOLOGIQUE	36
2.7.1 Espèces menacées ou vulnérables	36
2.7.2 Milieu et habitats terrestres	39
2.8 AUTRES ENJEUX ET IMPACTS.....	41
2.8.1 Autres impacts sur le milieu humain	41
2.8.2 Autres impacts sur les milieux physique et biologique.....	44
CONCLUSION.....	46
RÉFÉRENCES	49
ANNEXES	55

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : VOLUMES DE CIRCULATION	4
TABLEAU 2 : ACTIVITÉ COMMERCIALE LE LONG DE LA ROUTE 117 EN 1997 ET 2002.....	14

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET	2
FIGURE 2 : CONFIGURATION DE L'ACCÈS SUD.....	23
FIGURE 3 : CROQUIS DE L'ENTRÉE SUD FAVORISÉE PAR LA MUNICIPALITÉ	24
FIGURE 4 : ACCÈS CENTRAL	25

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	57
ANNEXE 2 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	59
ANNEXE 3 : TRACÉ DU PROJET	61

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de déviation de la route 117 sur le territoire de la Municipalité de Labelle par le ministère des Transports (MTQ).

La section IV.1 de la LQE présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de déviation de la route 117 est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction d'une route à quatre voies sur une longueur de plus de 1 km et dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu du 26 mars au 10 mai 2002.

À la suite des demandes d'audience publique sur le projet, le ministre de l'Environnement a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une enquête et une audience publique du 28 octobre 2002 au 28 février 2003¹.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 2 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 1.

Le présent rapport comprend les sections suivantes :

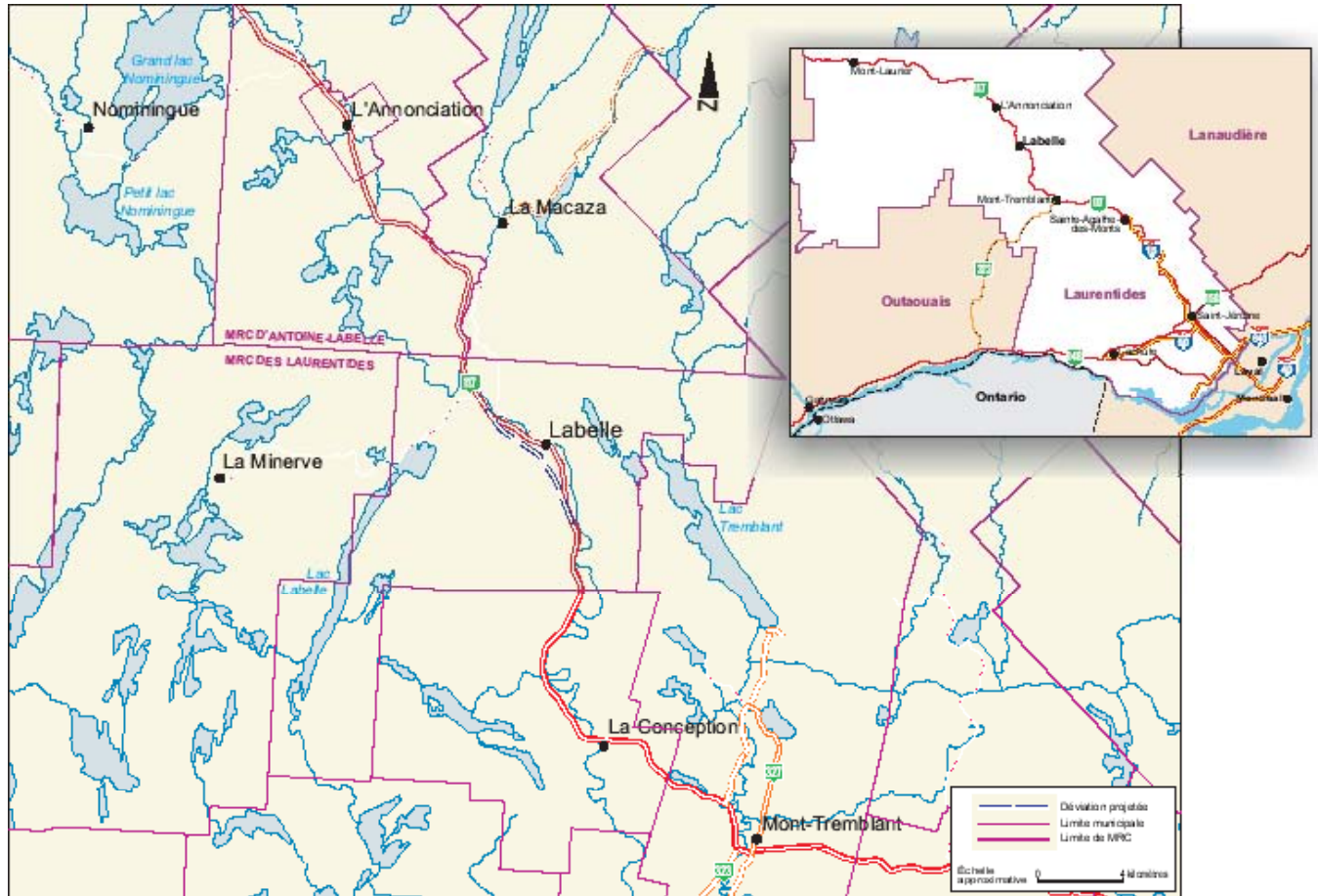
- une description synthétique de la raison d'être du projet, de ses principales composantes, les variantes de tracés étudiées;
- l'analyse environnementale du projet, comprenant une appréciation de sa raison d'être et de ses principaux enjeux;
- une appréciation de l'acceptabilité environnementale du projet;
- une conclusion.

¹ Les principaux constats et avis du rapport de la commission du BAPE peuvent être consultés sur le site Internet : <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape174.pdf>.

1. LE PROJET

Cette section reprend l'essentiel des renseignements fournis par l'initiateur dans l'étude d'impact et différents documents déposés. Il s'agit d'une section descriptive présentant le projet et servant de référence à l'analyse environnementale qui est effectuée à la section suivante.

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET



Source : Figure 1 du rapport du BAPE n° 174 (adaptée de la carte de localisation du projet du ministère des Transport, octobre 2002)

Localisation du projet

Localisé dans la région des Laurentides, le projet de déviation de la route 117 est d'une longueur de 6,6 km. En direction nord sur la route 117, Labelle est la dernière municipalité du territoire de la municipalité régionale de comté (MRC) des Laurentides. La Municipalité de Labelle est située au nord du territoire des municipalités de La Conception et de Mont-Tremblant.

1.1 Justification du projet

Cette section a pour objectif de présenter le contexte de planification et d'insertion du projet. L'examen de documents produits par le MTQ permet d'en préciser la raison d'être à la lumière des problèmes soulevés.

1.1.1 Contexte de planification et d'insertion du projet

Le projet de déviation de la route 117 à Labelle s'inscrit dans un ensemble d'interventions planifiées et réalisées depuis plus de 20 ans sur cet axe routier. Le développement de la région des Laurentides s'est articulé de façon linéaire autour des infrastructures de transport ferroviaires et routières qui ont donné accès à ce territoire. Le lien ferroviaire (le petit train du Nord) ayant été abandonné, l'autoroute 15 et la route 117 constituent les seuls axes majeurs de transport entre les régions de Montréal, des Laurentides et de l'Abitibi-Témiscamingue. L'autoroute 15 se terminant à Sainte-Agathe, la route 117 devient, au nord de cette municipalité, la seule route nationale assurant la liaison nord-sud. Aussi, le développement linéaire graduel de différentes fonctions (résidentielle, commerciale, industrielle, etc.) caractérise le contexte d'insertion du projet.

Depuis plus de 20 ans, le MTQ a donc planifié l'amélioration de la route 117, notamment en raison de l'augmentation constante du volume de circulation. Ainsi, au cours des dernières années, les agglomérations de Saint-Jovite (Mont-Tremblant) et de La Conception ont été contournées et la route a été portée à quatre voies jusqu'à l'entrée de Labelle. Le contournement de l'agglomération de l'Annonciation (au nord de Labelle) a aussi été autorisé par le gouvernement en 2004².

Le projet s'inscrit dans le plan de transport des Laurentides sous les enjeux de l'accessibilité des lieux touristiques dans un contexte de demande croissante et de l'efficacité des liaisons routières interrégionales³. Tenant compte de ces enjeux, l'orientation du plan de transport est d'améliorer et de parachever les liaisons routières interrégionales. Le plan d'action du plan de transport énumère un ensemble d'interventions visant la planification et la réalisation de travaux d'amélioration sur la route 117 dans le but d'accroître la fonctionnalité et la sécurité des liaisons routières vers l'Outaouais et l'Abitibi-Témiscamingue⁴. Le projet qui est analysé ici constitue une des interventions prévues au plan d'action 2001-2006 du plan de transport.

Selon le MTQ, le projet de déviation de la route 117 s'intègre aux préoccupations locales et régionales puisque le plan d'urbanisme et le schéma d'aménagement tiennent compte de la problématique de l'axe routier et intègrent des mesures ayant permis la préservation du corridor de la déviation. Des discussions ont aussi eu lieu avec des représentants locaux et régionaux (MRC et municipalité) au cours du processus de planification et d'analyse du projet.

² Décret n° 401-2004 : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/evaluations/decret/annonciation.htm>.

³ MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport des Laurentides*, septembre 2001, 95 p. et cartes.

⁴ Fiche 4 de : MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport des Laurentides – Plan d'action 2001-2006*, 2001, 31 p.

1.1.2 Raison d'être du projet

En lien avec le contexte de planification et d'insertion du projet, le MTQ a identifié un certain nombre de problèmes précis qui justifieraient l'intervention proposée. Ces problèmes concernent les caractéristiques géométriques, le débit de circulation, les caractéristiques des déplacements, le niveau de service, la sécurité routière et les conflits d'usage.

Caractéristiques géométriques

Au niveau des caractéristiques géométriques de la route 117 actuelle, aucune anomalie ou non-conformité majeure aux normes n'est signalée. Les courbes et les pentes seraient adéquates. Cependant, les opportunités de dépassement seraient insuffisantes et la largeur des voies et des accotements serait légèrement inférieure aux normes.

Débits de circulation

L'augmentation graduelle des débits de circulation au cours des dernières années ainsi que le goulot d'étranglement que représente la traversée de l'agglomération de Labelle sont au cœur de la justification du projet de déviation. Ainsi, le débit journalier moyen annuel (DJMA) sur la route 117 est passé de 7042 véhicules en 1995 à 7530 véhicules en 2001. Sans la réalisation du projet de déviation, le DJMA serait de 16 880 en 2018.

Afin d'effectuer ses prévisions, le MTQ s'est basé sur un taux de croissance de la circulation de 3,1 % par an à partir de l'analyse des données recueillies au poste de comptage de La Conception, juste au sud de Labelle. Le tableau 1 illustre le transfert de la circulation de transit sur la voie de déviation et la baisse concordante sur la route 117 actuelle.

TABLEAU 1 : VOLUMES DE CIRCULATION

DÉBIT JOURNALIER MOYEN :	ANNÉE	VOLUMES DE CIRCULATION SUR LA ROUTE 117		VOLUME DE CIRCULATION SUR LA VOIE DE DÉVIATION
		Sans déviation	Avec déviation	
Annuel	2001	7 530	n.a.	n.a.
	2008	9 300	1 860	7 440
	2018	12 600	2 520	10 080
Estival	2001	10 100	n.a.	n.a.
	2008	12 450	2 490	9 960
	2018	16 880	3 376	13 504

Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Volumes de circulation et circuits autorisés des véhicules lourds, octobre 2002, 1 carte.

Caractéristiques des déplacements

L'analyse des déplacements met en lumière l'existence de périodes de pointe. Surtout reliées à la circulation de transit et aux déplacements pour motifs de loisirs, les périodes de forte affluence se produisent les vendredis pour la direction nord, les dimanches et les lundis pour la direction sud.

Les résultats d'une enquête origine-destination présentés par le MTQ démontrent que de 75 % à 80 % des déplacements sont des déplacements de transit. Une proportion d'environ 8 % à 9 % de

ces déplacements de transit comporterait un arrêt à Labelle. Corollairement, les déplacements locaux représentent de 20 % à 25 % des déplacements totaux.

Les données présentées par le MTQ montrent un fort pourcentage de transport lourd de 15 % la semaine et de 7 % la fin de semaine en 2001. Le MTQ utilise ces proportions dans ses prévisions.

Niveau de service

La fluidité de la circulation peut être représentée par le niveau de service. Dans le cas de la route 117 à Labelle, ce sont les problèmes de files d'attente et de congestion en période de pointe qui se font sentir. Le niveau de service est affecté par le volume de circulation, les périodes de pointe, les conflits avec le stationnement sur rue, la forte proportion de mouvements d'accès, le nombre et l'aménagement des entrées charretières et la présence du feu de circulation à l'intersection de la rue du Pont.

L'analyse du MTQ démontre le mauvais niveau de service dans la traversée de l'agglomération de Labelle. Ainsi, en 2001, les niveaux de service dégradés D et E auraient été atteints pour 1090 h. Selon les prévisions, en 2015 ces niveaux seraient atteints pour 2651 h. Ces données démontrent la dégradation possible des conditions de circulation en l'absence d'intervention.

Les retards en période de pointe ont été évalués par un relevé de files d'attente à l'été 2002. Le vendredi 30 août 2002, des files d'attente variant de 3 à 6 km et plus ont été observées, occasionnant un retard moyen par véhicule de 4,5 minutes. Le lundi 2 septembre 2002, des files d'attente variant de 4 à 10 km et plus ont été observées, occasionnant un retard moyen par véhicule de 27 minutes. Les retards annuels en période de pointe sont estimés à 23 387 véh.-h. en 2001 et à 109 352 véh.-h. en 2015. En ce qui concerne les retards en période hors-pointe, le MTQ estime qu'avec le projet, 80 % des véhicules utiliseront le contournement, d'où l'élimination de retards annuels évalués à 55 000 véh.-h en 2001 et à 84 000 véh.-h en 2015.

Sécurité routière

Selon l'étude de justification et la documentation fournie par le MTQ, il existe un problème potentiel de sécurité sur la route 117. Un total de 369 accidents sont survenus entre 1992 et 2001. De ce nombre, 78 % présentaient des dégâts matériels seulement, 21 % comportaient des blessés et 1 % impliquaient une mortalité.

L'analyse des données montre que la moyenne annuelle des accidents a tendance à diminuer depuis 1994. De plus, les secteurs des rues du Pont et Bélisle ressortent en terme de nombre d'accidents. Mentionnons que pour la période 1995-2001, 40 % des accidents sont survenus dans la zone couvrant 720 m de part et d'autre de l'intersection de la rue du Pont, ce qui en fait un secteur accidentogène.

Plus finement, le nombre d'accidents survenant la fin de semaine est comparable à ce qui est constaté dans l'ensemble des Laurentides. Le nombre d'accidents avec piétons et de collisions arrières est élevé par rapport à l'ensemble des accidents. Enfin, comptant pour 15 % de la circulation, les camions lourds sont impliqués dans environ 10 % des accidents seulement.

Le MTQ a aussi effectué une prévision du nombre d'accidents, à l'aide des taux d'accidents par million de véhicule-kilomètres correspondant aux types de routes qui existeront à la suite de la réalisation du projet (route actuelle et contournement). Selon que le contournement soit à deux voies (phase initiale) ou à quatre voies (à terme), les réductions anticipées du nombre d'accidents sont respectivement de 46 % et de 56 %.

Conflits d'usage

Les différents problèmes soulignés par le MTQ démontrent l'existence de conflits sur la route et à ses abords. Selon le MTQ, ces problèmes sont appelés à croître durant les prochaines années en raison de l'essor du développement de la villégiature et de la réalisation de projets susceptibles de contribuer à un accroissement du trafic de camionnage.

Le MTQ constate actuellement des situations de congestion durant des périodes de pointe en été, des problèmes de sécurité (véhicules, piétons, 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 causent de l'irritation aux usagers de la route, notamment aux villégiateurs, dans cette région où le tourisme revêt une importance particulière.

Le MTQ constate aussi une situation conflictuelle entre la vocation d'axe de transit de la route 117 et certains objectifs municipaux qui privilégient la vocation commerciale et de centre de service du noyau villageois et de ses environs immédiats. De plus, les nuisances associées à la circulation (pollution visuelle et sonore, poussières, espace occupé par la route) font que la qualité de vie des résidents et usagers des abords de la route 117 est affectée. Ces problèmes s'inscrivent aussi dans une problématique plus globale d'aménagement du territoire et de revitalisation locale.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

La description du projet est tirée de la documentation fournie par le MTQ et traite de la localisation du tracé, des caractéristiques générales de la route, des accès prévus ainsi que de l'échéancier et des coûts prévus⁵.

D'une longueur totale de 6,6 km, la route 117 déviée serait construite dans un nouveau corridor. Ce dernier contournerait par l'ouest le noyau villageois de Labelle. En direction nord, le début du projet se situerait à la fin des quatre voies existantes situées au sud de la Municipalité de Labelle. À partir de ce point, la route serait portée à quatre voies avec un terre-plein central sur une distance de 1,9 km. Compte tenu du profil de la route, l'aménagement de voies auxiliaires serait nécessaire sur environ le tiers de la nouvelle route 117. Plutôt que de procéder ainsi, le MTQ choisirait de construire immédiatement une chaussée à quatre voies séparées par une glissière rigide médiane sur les 2,6 km suivants. Une chaussée à deux voies compléterait les 2,1 km restants. La première chaussée à être mise en place serait la chaussée est, soit celle qui est la plus près du noyau villageois. Les deux voies seraient de 3,7 m et les accotements auraient 3 m de largeur et seraient pavés.

⁵ MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Contournement de Labelle – Description du projet modifié*, 2 p.

Selon le MTQ, les besoins actuels en matière de circulation ne justifient la construction que d'une seule chaussée comprenant deux voies de largeur. Cependant, une deuxième chaussée pourrait être construite dans les derniers 2,1 km lorsque les besoins le justifient. C'est ce projet global qui fait l'objet de la présente analyse environnementale. La déviation se terminerait avec sa jonction à la route 117 actuelle, au nord du village de Labelle, à environ 400 m au sud du poste d'Hydro-Québec.

La route 117 est classée comme route nationale, ce qui implique que les abords de la déviation seront sans accès, conformément à la norme du MTQ. Les seuls accès prévus sont ceux que le MTQ compte aménager aux deux extrémités de la déviation, pour les raccordements sud et nord avec la route 117 actuelle, ainsi qu'au centre du tracé, à la hauteur de la halte routière, pour le raccordement au centre du noyau villageois.

L'accès central serait étagé alors que les raccordements aux extrémités sud et nord de la nouvelle route demeureront à niveau. Le MTQ indique que, lorsque les besoins en circulation le justifient, le raccordement sud pourrait être réaménagé en échangeur étagé.

La rue de l'Église serait sectionnée par le tracé de la route de déviation. À l'est de la nouvelle route, la rue de l'Église serait aménagée en cul-de-sac alors qu'à l'ouest de celle-ci, un chemin de desserte la relierait au futur échangeur. Ce chemin de desserte, d'une longueur de 2 km, assurerait également un lien avec la montée Fugère et la rue de la Montagne. L'emprise du projet varierait de 90 m à 110 m.

Le MTQ prévoit faire la mise en service de la déviation de la route 117 au cours de l'année 2009, ce qui implique que les travaux de construction, d'une durée totale de deux ans, seraient amorcés au plus tard en 2008. Le coût total du projet était estimé en 2002 à 18,6 M\$, soit 1,1 M\$ pour les acquisitions et 17,5 M\$ pour la construction. Les coûts de construction se répartissent de la façon suivante : 13,4 M\$ pour la déviation et les raccordements nord et sud, 3,2 M\$ pour l'accès central, le viaduc et les bretelles d'accès et enfin, 900 000 \$ pour le chemin de desserte.

Mentionnons que le MTQ a comparé un certain nombre de variantes avant d'étudier plus en profondeur les impacts du projet décrit ici. Ces variantes seront présentées et analysées à la section 2.2.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet de déviation de la route 117 à Labelle. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu.

Un enjeu est une préoccupation environnementale ou sociale, ou un élément plus global, lié à un projet ou à un impact environnemental, et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Mentionnons que les éléments suivants ont permis l'identification des enjeux : la raison d'être et les variantes, les caractéristiques du milieu d'insertion et du projet, les impacts, la consultation gouvernementale, le point de vue du public, la surveillance et le suivi environnemental ainsi que le développement durable.

Certains des enjeux identifiés ont d'importants liens entre eux. Ces interrelations seront soulignées dans l'analyse de chacun d'eux. Cette situation particulière illustre toute l'importance que revêt l'insertion d'une infrastructure routière de contournement d'une agglomération. Dans sa globalité, un tel projet implique des impacts structurants sur l'organisation et la dynamique du territoire. Il s'agit d'un des aspects abordés.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

La justification au cœur de la réalisation du contournement de Labelle est la séparation de la circulation de transit et de la circulation locale. La description de la problématique effectuée par le MTQ ainsi que les données sur la circulation et les accidents constituent la justification du projet. Compte tenu de l'ampleur du projet, les éléments problématiques avancés et discutés semblent valables. En plus des éléments apportés par le MTQ, les visites de terrain effectuées ont permis de prendre connaissance de l'état des lieux et de constater les problèmes de circulation, de sécurité et d'aménagement du noyau villageois.

Discussion sur la circulation

Bien que certains intervenants en audience publique aient questionné les données du MTQ sur les volumes de circulation, les temps d'attente et la proportion de véhicules lourds, il apparaît que des problèmes de circulation existent dans le noyau villageois de Labelle. Compte tenu des évaluations effectuées par le MTQ, il apparaît que ces problèmes risquent de s'accroître avec le temps, notamment les fins de semaine, les jours fériés et en été.

Discussion sur la sécurité

De moindre importance par rapport aux problèmes de circulation, ceux liés à la sécurité routière sont susceptibles d'augmenter si aucune intervention n'est effectuée. Il est possible d'avancer que l'accroissement de la circulation de transit dans le noyau villageois accroît le potentiel d'accidents. Les conflits avec la circulation locale et les autres usagers de la route (piétons et cyclistes) sont susceptibles d'augmenter si rien n'est fait. De plus, le MTQ a démontré le potentiel de réduction du nombre d'accidents à la suite de la réalisation de la route de contournement de l'agglomération de Labelle.

Discussion sur le potentiel de revitalisation

Le MTQ a souligné l'incompatibilité de la fonction de route nationale de transit avec certaines orientations locales et régionales visant à consolider le développement de façon linéaire aux abords de la route 117. Il apparaît que la qualité de vie des riverains et les usages urbains sont actuellement affectés par la circulation de transit qui traverse le noyau villageois. Selon les données du tableau 1, en 2018, la route 117 actuelle n'accueillerait plus que 45 % du volume de circulation mesuré en 2001. Cette donnée illustre tout le potentiel d'amélioration de la qualité de vie au cœur du secteur urbanisé de Labelle. La séparation des circulations locale et de transit comporte certainement des changements en termes économiques et spatiaux. Cependant, l'élimination d'importantes nuisances (bruit, poussières, congestion, visuel, insécurité, etc.) au cœur du noyau villageois présente un potentiel de renouveau intéressant pour Labelle.

Le changement structurel amené par la réalisation du contournement est perçu comme une menace par la collectivité locale, en particulier la Municipalité. Cette perception a teinté

l'examen public du projet. Malgré ses efforts, le MTQ ne semble pas avoir réussi à faire de la revitalisation du noyau villageois un élément rassembleur faisant partie de la justification du projet. Il s'agit cependant d'un élément qui aurait pu être discuté en tant qu'un des pôles de la raison d'être du projet.

Constat relatif à la raison d'être

Selon l'information présentée par le MTQ, l'analyse et les visites de terrain, le projet semble justifié, notamment au chapitre de la séparation de la circulation de transit et de la circulation locale, dans la mesure où il permettra l'amélioration de la fluidité de la circulation, l'amélioration de la sécurité routière et la revitalisation potentielle du noyau villageois.

2.2 Analyse des variantes

L'analyse des variantes doit faire partie intégrante du processus d'évaluation environnementale. Dans le cadre du projet de contournement de Labelle, l'étude d'impact expose la démarche du MTQ dans l'élaboration d'avenues de solution ainsi que dans l'élaboration et l'optimisation du projet.

En audience publique, les préoccupations et les opinions des participants portaient sur des alternatives à envisager pour régler les problèmes de circulation. Ainsi, les variantes du projet ont été questionnées, des mises à jour ont été effectuées et des variantes particulières ont été abordées.

Avenues de solution évaluées dans l'étude d'impact

Au chapitre 1 de l'étude d'impact, le MTQ fait l'analyse comparative de quatre avenues de solution. Il s'agit en fait d'une synthèse de l'analyse détaillée effectuée dans l'étude de justification du contournement de Labelle⁶. Partant des hypothèses de base proposant le respect des normes géométriques et l'évitement des expropriations massives, les quatre avenues de solution ont été analysées.

La première avenue de solution était l'amélioration du carrefour de la rue du Pont afin d'augmenter la capacité de ce point faible de la route 117 actuelle. Mentionnons que depuis le début des études entourant le projet, différentes interventions ont été réalisées par le MTQ, notamment à ce carrefour. La deuxième avenue de solution était l'élargissement à quatre voies de la route 117 actuelle, qui permettrait d'augmenter la capacité du corridor routier. Cette capacité demeurerait cependant restreinte par la capacité du carrefour et entraînerait des impacts importants à l'intérieur du noyau villageois. La troisième avenue de solution était la construction d'une route de déviation à une chaussée (2 voies). Cette avenue offrirait une augmentation de la capacité et serait construite sur une longueur de 6,3 km. Elle inclurait aussi le prolongement des quatre voies existantes jusqu'à l'accès sud. La quatrième avenue de solution était la déviation à deux chaussées divisées (4 voies). Cette avenue offrirait une augmentation importante de

⁶ GROUPE CARTIER LTÉE. *Étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle, rapport synthèse, vol. 1*, 31 mai 1996, 66 p.

capacité qui ne serait vraisemblablement pas nécessaire avant plusieurs années compte tenu de l'évolution prévue des volumes de circulation.

Ces avenues de solution ont été analysées et comparées en tenant compte du tracé ayant fait l'objet d'une protection au schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides et ayant reçu l'appui des autorités municipales au cours des années 1980. Une description des différentes avenues de solution a été effectuée en fonction de la capacité routière, de la réserve à la 30^e heure, du niveau de service, de l'opportunité de dépassement, du temps de parcours et du retard moyen au carrefour à la 30^e heure. Afin de comparer ces avenues de solution, une évaluation multicritères a été effectuée en tenant compte de la circulation et des infrastructures (capacité, sécurité, impacts sur le village, géométrie, gestion des corridors routiers), de l'aménagement et de l'environnement (impact sur les fonctions urbaines, nuisances aux riverains, planification et attentes du milieu, environnement) ainsi que des critères financiers (ratio avantages/coûts). L'étude d'impact présente les résultats de l'analyse multicritères. Il apparaît que la déviation de la route 117 à deux voies se démarque nettement des autres avenues de solution considérées. Cette avenue de solution se démarque de la déviation à deux chaussées (quatre voies divisées) d'un point de vue financier. Elle se démarque des avenues de solution traitant de la route 117 actuelle sur les aspects circulation, infrastructure et aménagement.

Selon le MTQ, la solution d'une déviation est à privilégier. Il ne serait cependant pas rentable de procéder immédiatement à l'aménagement d'une route à quatre voies divisées sur toute la longueur du projet. La réalisation d'une chaussée de deux voies permettrait de régler les problèmes soulevés et de maintenir l'opportunité de réaliser une route à quatre voies divisées lorsque cela sera justifié, notamment au chapitre de la circulation.

Avenues de solution abordées en audience publique

Au cours de l'audience publique, le MTQ a été amené à effectuer une mise à jour de données ayant permis la comparaison des avenues de solution. Ainsi, à la suite de la mise à jour des données de circulation et de sécurité, l'option de la déviation à deux voies serait maintenue et optimisée de nouveau, notamment au niveau de sa forme et de la longueur du prolongement des quatre voies.

Mentionnons rapidement que l'audience publique a permis de discuter des avenues de solution et de poursuivre la réflexion. Ainsi, à partir d'idées avancées par les participants à l'audience publique, le MTQ a rapidement exploré les variantes suivantes, toutes à proximité du carrefour de la rue du Pont : l'amélioration du carrefour, l'implantation d'un carrefour giratoire, l'élargissement de la route à quatre voies avec terre-plein et l'élargissement de la route à trois voies.

Ces variantes ont été écartées par le MTQ puisque leur réalisation comporterait des contraintes physiques et techniques, et amèneraient peu d'améliorations à la fluidité de la circulation. Certaines solutions auraient aussi un caractère temporaire, n'agissant pas sur les principaux éléments du problème comme le maintien de la circulation de transit, les nuisances au cœur du noyau villageois ainsi que la contrainte à une revitalisation du noyau villageois.

Solution choisie et optimisation du tracé

Les paragraphes ci-dessus discutent des grandes avenues de solution envisagées par le MTQ. Cependant, ce dernier a aussi travaillé à l'élaboration de différentes variantes de tracé et d'aménagement à l'intérieur du corridor identifié pour la réalisation du contournement.

Quelques variantes de tracé ont été discutées au cours du long processus de planification de ce projet. Le projet est passé d'une longueur de 7,5 km à la fin des années 1970, à 6,3 km dans l'étude d'impact et à 6,6 km dans la version présentée en audience publique. Au fil des discussions et des analyses, le MTQ semble avoir établi graduellement le tracé qui doit être réalisé.

Le MTQ a tenu une consultation en deux volets (citoyens et conseil municipal de Labelle) en 1997 au sujet du projet et de son tracé. Ces discussions ont permis d'optimiser une partie du tracé par rapport aux préoccupations locales. Ainsi, le tracé choisi pour l'étude d'impact résulte de la combinaison d'un tracé « original » et d'un tracé « alternatif »⁷. Ce tracé devait, selon le MTQ, permettre d'accueillir les volumes de circulation futurs, d'assurer l'acceptabilité sociale et environnementale du projet et de limiter les coûts d'acquisition et de construction.

Enfin, tel que décrit précédemment, le MTQ a précisé son projet en cours de procédure. Ainsi, devant la nécessité de construire des voies auxiliaires pour véhicules lents à cause de la topographie et des pentes prévues à la route, sur 1,4 km en direction nord et sur 1,1 km en direction sud (dont environ 800 m commun), le MTQ envisage réaliser dès maintenant la construction à quatre voies entre l'accès sud et l'accès central. Il s'agit du projet qui a été présenté en audience publique. Les principales différences avec le projet présenté dans l'étude d'impact sont le prolongement des quatre voies jusqu'à l'accès central et l'absence de terre-plein dans la portion accidentée du tracé (muret de béton pour limiter la largeur d'emprise nécessaire).

Constat relatif à l'analyse des variantes

À la lumière de la problématique soulevée, des objectifs visés ainsi que des caractéristiques environnementales du territoire traversé, il apparaît que l'analyse des variantes effectuée par le MTQ est pertinente, valable et que les variantes réalistes ont été évaluées.

Précisons qu'après cette section, l'analyse environnementale ne reviendra pas de façon exhaustive sur l'analyse des variantes. Dans le traitement des enjeux, toute référence à une variante autre que celle qui a été retenue par le MTQ sera indiquée de façon explicite. Par exemple, dans la section concernant l'accessibilité, différentes options pour l'accès au noyau villageois pourront être discutées.

2.3 Vitalité économique du milieu

Dans le cadre de projets routiers, il arrive qu'un contournement ou le réaménagement d'une section de route amène des bouleversements dans le milieu local. Les impacts d'un projet engendrent une certaine crainte pour l'avenir de la localité touchée. La vitalité économique d'une

⁷ Voir la carte 3.1 de l'annexe 7 de l'étude d'impact.

collectivité locale résulte de dynamiques économiques, spatiales, sociales, politiques et culturelles complexes impliquant de nombreux acteurs privés et publics. Alors que les préoccupations et les appréhensions de la population et des entreprises apparaissent légitimes, l'identification et l'évaluation de ce type d'impacts s'avèrent relativement difficiles à réaliser. Mentionnons que cet enjeu est aussi lié à l'aménagement du territoire et à l'accessibilité.

2.3.1 État de la connaissance sur les impacts économiques

Les projets de contournement d'agglomérations sont susceptibles d'avoir des répercussions sur les activités économiques locales. Dans l'étude d'impact et dans le cadre de l'audience publique, le MTQ a été amené à faire le point sur l'état de la connaissance concernant les impacts économiques généralement associés à ce type de projet.

Expérience québécoise

Tel que l'a mentionné le MTQ dans son étude d'impact, l'expérience québécoise en matière d'évaluation des impacts économiques de projets de déviation est relativement limitée. Les quelques exemples utiles présentent généralement une évaluation et un examen a priori dans le cadre d'études d'impacts. De plus, la revue de différents rapports d'enquête et d'audience publique réalisés par le BAPE fait ressortir l'importance des préoccupations économiques dans le cadre de l'évaluation de projets routiers. Ainsi, à notre connaissance, il n'existerait pas, au Québec, de bilan ou d'étude quant au type et à l'ampleur des répercussions engendrées par les projets routiers de déviation sur l'activité économique des municipalités concernées.

Dans le cadre de la procédure, le MTQ a été questionné sur les répercussions d'un autre projet de déviation déjà réalisé sur la route 117, soit le contournement de Saint-Jovite⁸ ouvert à la circulation en 1979⁹. Ce projet, bien que portant sur un milieu différent de Labelle, a le mérite de se situer dans le même corridor routier et dans la même région. Une des conclusions de l'analyse portant sur Saint-Jovite est qu'une baisse d'achalandage se serait d'abord fait sentir dans les restaurants et les stations-services. La majorité des commerçants auraient cependant affirmé n'avoir subi aucune perte attribuable à la mise en place du contournement. Il est important de souligner qu'en 1983, la Chambre de commerce de Saint-Jovite a su tirer profit d'un programme gouvernemental pour financer un projet de réaménagement de la rue Ouimet (ancienne route 117 à Saint-Jovite). L'analyse mentionne que les intervenants locaux seraient unanimes quant à l'impact positif du projet de réaménagement de la rue Ouimet tant au plan commercial que sur la qualité de vie des résidents. Cet exemple fait ressortir la place qu'a pu prendre la revitalisation du noyau urbain dans une stratégie visant l'atténuation des impacts du contournement.

Expériences étrangères

Dans son étude d'impact, le MTQ a relevé un certain nombre d'études étrangères (France, États-Unis) concernant les impacts économiques des projets de déviation. Ces études utilisent différents types de données et de techniques, mais la méthode d'évaluation la plus utilisée est de type observation avant-après.

⁸ L'ancienne Municipalité de Saint-Jovite fait maintenant partie de la Municipalité de Mont-Tremblant.

⁹ Analyse effectuée 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, Tecscult, 1998 ».

Les études consultées mettent en lumière que les principales répercussions négatives concernent les activités commerciales visant la clientèle de transit. De plus, il apparaît que des facteurs relatifs aux entreprises et des facteurs de l'environnement économique peuvent influencer la nature et l'ampleur des répercussions négatives.

Pour les entreprises, différents facteurs peuvent être reliés à l'impact : le type d'entreprise, les variables opérationnelles des entreprises, les caractéristiques du marché visé par l'entreprise ainsi que la valeur attribuée à un emplacement commercial comparable. Ces éléments pourraient s'avérer des renseignements utiles dans toute discussion concernant les impacts économiques d'un contournement sur des entreprises.

Bon nombre des études consultées identifient aussi des facteurs externes pouvant aussi influencer les activités économiques locales. Ces paramètres sont : les caractéristiques démographiques et socioéconomiques de la localité, les caractéristiques environnementales du corridor et de la route, la taille du bassin de clientèle locale et régionale, le revenu par personne, la compétition émanant d'autres pôles commerciaux, le dynamisme du milieu économique local et l'attitude initiale de la collectivité face au projet.

Finalement, les mesures d'atténuation les plus souvent présentées concernent l'amélioration de la signalisation routière, l'amélioration des accès à la collectivité contournée ainsi que l'implication publique et communautaire dans la planification des actions à mettre en œuvre à la suite de la réalisation du projet.

Constat relatif à la connaissance des impacts économiques

Les impacts économiques reliés à la réalisation de projets routiers représentent un enjeu important dans le cadre de l'évaluation et de l'examen des impacts sur l'environnement. Peu de connaissances sont disponibles sur ces impacts dans le contexte québécois. En ce sens, le développement d'une stratégie de recherche et de suivi au sujet des impacts économiques pourrait être une manière pour le MTQ d'aborder cet enjeu important, en amont des projets et de façon adaptée au contexte local.

En conséquence, le protocole de suivi et d'accompagnement (dont il sera question plus loin) apparaît intéressant dans une perspective d'acquisition de connaissances sur l'évaluation des impacts économiques, particulièrement dans le cas de projets de contournement.

2.3.2 Portrait de la situation économique actuelle

Au fil des ans, la Municipalité de Labelle s'est développée de part et d'autre de la route 117. À l'échelle régionale, elle est un sous-pôle régional urbain et de service et une porte d'entrée à un territoire de villégiature et de plein air. Tel que le reconnaît le MTQ, le fait de contourner l'agglomération de Labelle en déviant une partie importante du trafic entraînera des impacts pour les commerces, en particulier sur ceux qui comptent davantage sur la clientèle de transit et sur les villégiateurs.

La caractérisation de l'activité commerciale actuelle, par un inventaire réalisé en 1997 et mis à jour en 2002, établit le portrait d'une base commerciale qui est restreinte. On dénombre environ

une quarantaine de commerces présents à Labelle. Le tableau 2 présente la catégorisation des différents commerces. Ce tableau présente aussi une évaluation de l'importance relative à des clientèles régionale et externe. La clientèle régionale serait composée des résidents permanents et des villégiateurs propriétaires de résidences secondaires. La clientèle externe serait essentiellement composée des touristes en séjour et des usagers de la route 117 en transit. Les commerces ayant une clientèle externe significative seraient plus sensibles aux impacts du retrait de la circulation de transit de l'actuelle route 117.

À ce chapitre, mentionnons que l'enquête origine-destination réalisée par le MTQ en 1995 fait état que :

- 40 % des déplacements sont de provenance de la région des Laurentides;
- plus de 65 % des déplacements sont à destination de la région des Laurentides;
- le trafic de transit représente environ 80 % des déplacements;
- environ 8-9 % des usagers en transit s'arrêtent à Labelle.

L'étude d'impact mentionne enfin que la situation économique de Labelle est plutôt difficile. Une faible croissance démographique, un ralentissement économique généralisé et un faible dynamisme économique local expliqueraient en partie cette situation. En audience publique, plusieurs intervenants ont mentionné que l'incertitude relative à la réalisation et à la localisation du projet de contournement aurait pu mettre un frein à certains investissements. Malgré des initiatives récentes et planifiées pour le futur, il ressort qu'une certaine morosité et une inquiétude quant à l'avenir persiste chez les principaux intervenants locaux qui se sont exprimés lors de l'audience publique.

TABLEAU 2 : ACTIVITÉ COMMERCIALE LE LONG DE LA ROUTE 117 EN 1997 ET 2002

Catégorie de commerce	1997 N	2002 N	Importance relative de la clientèle régionale	Importance relative de la clientèle externe
Automobile	5	8	Significative	Négligeable
Restauration et hôtellerie	11	10	Significative	Significative
Alimentation	3	4	Significative	Négligeable (significative pour les dépanneurs)
Location-vente de véhicules récréatifs et articles de sport	2	0	Significative	Significative
Services professionnels et spécialisés	11	12	Significative	Négligeable
Soins personnels et vêtements	6	3	Significative	Négligeable
Autres	2	4	Significative	Négligeable
Total	40	41		

Source : Adapté des tableaux 3.2 et 3.3 de : ROCHE LTÉE. Rapport complémentaire – Aspects socioéconomiques, document de travail, octobre 2002, 36 p.

Constat relatif à la situation économique actuelle

Tout projet s'insère dans un contexte économique et un environnement particulier. La connaissance de la situation économique locale doit être suffisamment vaste et précise afin de bien pouvoir évaluer les impacts associés à la réalisation de projets routiers, en particulier les projets de contournement d'agglomérations. Aussi, l'apport de l'information et de la consultation du public est un des éléments essentiels permettant la portée des impacts économiques.

2.3.3 Impacts sur la vitalité économique

La détermination du degré de perturbation sur les commerces considère une série de facteurs qui donneraient la mesure de la capacité d'adaptation de la collectivité. Ces facteurs utilisés par le MTQ sont :

- la part des commerces sensibles dans la structure commerciale locale;
- la part d'emplois offerts par ceux-ci en regard de l'ensemble du marché de l'emploi dans l'agglomération de Labelle;
- le degré de dynamisme démontré par la communauté commerciale locale;
- le niveau de préparation de la communauté.

Dans son étude d'impact, le MTQ indique que les activités commerciales susceptibles d'être affectées sont les commerces de type artériel (commerces de services liés aux véhicules motorisés (incluant les stations-services), établissements de restauration et d'hébergement, commerces de première nécessité (dont les dépanneurs)) ainsi que certains autres types de commerces qui peuvent être sensibles à une diminution de la clientèle externe (commerces d'articles de sport, commerces à vocation spécifiquement touristique).

Le principal effet du projet est de détourner une importante proportion de la circulation du noyau villageois. Environ 70 % du volume de circulation devrait emprunter le contournement, selon les estimations du MTQ. Cela devrait entraîner une diminution du bassin de clientèle potentielle. Selon le MTQ, un tel changement devrait avoir des répercussions sur l'activité économique de la Municipalité et, vraisemblablement, au niveau de la rentabilité des commerces.

Alors que la diminution de la circulation sur la route 117 actuelle peut être estimée, il en est autrement du bassin de clientèle potentielle représenté par les personnes en transit ou de passage (touristes). Les informations disponibles ne permettent pas de décrire et de prévoir le comportement et les habitudes d'achat de la clientèle externe (transit et tourisme).

Selon l'évaluation du MTQ, les commerces sensibles représentent une vingtaine de commerces sur la quarantaine d'établissements commerciaux présents sur l'actuelle route 117 à Labelle. Il est précisé que, à l'exception de certains commerces de restauration, ces entreprises comptent un nombre restreint de travailleurs. Selon l'évaluation du MTQ, l'importance de l'impact potentiel du projet sur l'activité économique à Labelle serait fortement négative.

Constat relatif aux impacts économiques

À lumière des informations présentées par le MTQ ainsi que des avis et des informations véhiculées par les participants à l'audience publique, il apparaît que le contournement de Labelle serait susceptible de nuire à certaines catégories de commerces, notamment ceux comptant principalement sur la clientèle de transit ou touristique.

Compte tenu des différents facteurs internes et externes aux entreprises qui peuvent influencer leur situation, il s'avère difficile d'isoler la nature et l'envergure des effets sur les commerces qui pourraient être engendrés par le contournement de Labelle. Cependant, il faut constater que ce contournement apportera une modification structurante de l'environnement économique et territorial de Labelle.

En ce sens, bien que difficiles à cerner, les impacts économiques doivent être pris en considération.

Interventions proposées par le MTQ

Les mesures susceptibles de contribuer à l'atténuation des répercussions négatives prévues à l'étude d'impact ont été précisées et bonifiées au cours de l'audience publique. Ainsi, le MTQ propose de réaliser un protocole de suivi et d'accompagnement relatif aux impacts commerciaux et économiques. Mentionnons que le MTQ a agi de façon active en tentant, dans les limites de son champ d'intervention, de tenir compte des importantes préoccupations locales relatives aux effets du contournement sur l'économie locale. Les interventions proposées par le MTQ se présentent en deux volets.

Un premier volet concerne un protocole de suivi de l'activité commerciale. Selon le MTQ, un tel protocole viserait à établir un cadre de référence précis qui permettrait :

- de définir l'importance relative de l'activité attribuable à la clientèle de transit selon le type de commerce;
- de documenter l'évolution de l'activité commerciale de manière à pouvoir mesurer l'évolution des impacts en fonction des mesures d'atténuation mises en place;
- d'apporter les correctifs appropriés.

Les mesures proposées concernent :

- un processus d'enquêtes initiales pour l'établissement du cadre de référence;
- une enquête auprès des commerçants;
- une enquête auprès des clientèles;
- la reprise périodique des enquêtes sur une base annuelle pour les deux premières années.

Un second volet concerne un protocole d'accompagnement du milieu local. Selon le MTQ, un tel protocole permettrait :

- d'assurer la visibilité des zones commerciales à partir de la voie de contournement pour favoriser le positionnement par rapport à la circulation de transit;
- de favoriser le développement et le positionnement des activités commerciales en fonction des bassins de clientèles locale et régionale;
- d'apporter un soutien professionnel auprès des commerçants qui sont plus directement concernés par la clientèle de transit;
- d'appuyer les efforts de concertation dans l'établissement d'une stratégie globale de développement économique et touristique.

De plus, les mesures d'atténuation proposées concernent :

- la visibilité du noyau villageois par interventions spécifiques en matière de signalisation et d'affichage;
- le positionnement de l'activité commerciale par la revitalisation du noyau villageois, une campagne de sensibilisation sur l'importance de l'achat local et la limitation du développement commercial à proximité des accès;
- le soutien professionnel aux commerçants par l'appui d'un agent de développement;
- l'élaboration d'un plan de développement économique et touristique.

Afin d'assurer la mise en œuvre de tous ces éléments, le MTQ compte impliquer les intervenants locaux par la mise en place d'un comité de transition qui aurait pour objectifs, entre autres, de coordonner l'action des intervenants dans la réalisation des actions de suivi et d'accompagnement, de permettre un suivi de la situation auprès de tous les intervenants concernés ainsi que de favoriser la concertation dans la définition de stratégies communes de développement.

Constat relatif aux interventions proposées par le MTQ

Le protocole de suivi et d'accompagnement relatif aux impacts économiques proposé par le MTQ apparaît comme un processus intéressant afin d'évaluer, de suivre et de gérer les répercussions économiques du projet de contournement de Labelle.

De plus, les mesures d'atténuation envisagées et l'évaluation de celles-ci à travers le suivi et l'accompagnement semblent valables, bien qu'elles soient peu détaillées. Il apparaît important que le protocole de suivi et d'accompagnement soit mis en œuvre par le MTQ et que le MDDEP ait accès à ses principaux résultats afin de mieux connaître les impacts économiques d'un tel projet. En conséquence, il apparaît important que la décision gouvernementale fasse référence de façon spécifique au protocole de suivi et d'accompagnement relatif aux impacts économiques.

Interventions souhaitées

À travers l'information et la consultation du public, un certain nombre d'interventions souhaitées ont été relevées par différents acteurs locaux. Les propositions les plus structurées sont venues de la Municipalité de Labelle. Des questions comme l'aménagement de stationnements hors-rue, l'aménagement des voies existantes, les traverses pour piétons et un passage pour les motoneiges et les véhicules tout-terrain près de l'axe central ont fait l'objet de discussions entre le MTQ et la Municipalité. La prolongation des voies de desserte, la signalisation de destination, la configuration de l'entrée sud et l'aménagement d'un couloir de vue font aussi partie des interventions souhaitées par la Municipalité. Ces deux derniers éléments seront examinés dans la section sur l'accessibilité.

Selon notre connaissance du dossier, bon nombre des interventions souhaitées peuvent s'insérer dans les travaux et les mesures prévues par le MTQ. Bien qu'une certaine ouverture à ces propositions ait été démontrée, les engagements du MTQ à cet égard ont fait l'objet de peu de précisions. Il apparaît cependant que deux éléments permettraient que les préoccupations de la Municipalité et des intervenants locaux puissent être prises en considération.

Premièrement, le protocole de suivi et d'accompagnement au sujet des impacts économiques permettrait des discussions pouvant mener à la réalisation de certaines interventions souhaitées.

Deuxièmement, la possibilité que le MTQ participe à certains travaux associés au contournement de Labelle, pouvant être intégrés dans la stratégie de revitalisation de Labelle, pourrait permettre de mener à la réalisation de certaines interventions souhaitées. Mentionnons que des discussions ont eu lieu entre le MTQ et la Municipalité de Labelle concernant la préparation et la mise en œuvre d'un plan particulier d'urbanisme pour le noyau villageois. Pour la Municipalité, le plan particulier d'urbanisme permettrait d'améliorer la situation routière en attendant la construction du contournement et d'atténuer certains impacts appréhendés.

Quelques kilomètres au nord de Labelle, le MTQ prévoit réaliser le contournement de la Municipalité de L'Annonciation. Mentionnons qu'un protocole d'entente sur la mise en œuvre de projets reliés à la revitalisation du noyau urbanisé et à l'aménagement d'un accès a été proposé à la Municipalité de l'Annonciation. Cette municipalité en a fait une condition d'appui au projet de contournement. À titre d'information, et bien que chaque cas soit particulier, la participation du MTQ pourrait représenter un investissement d'environ 900 000 \$.

À notre connaissance, dans le cadre du projet de contournement de Labelle, les modalités et le contenu d'une telle entente n'ont pas été précisés. Compte tenu des enjeux économiques du projet de contournement de Labelle, il apparaît important que la Municipalité et le MTQ s'entendent sur un partage des travaux et des coûts pour les interventions reliées à la revitalisation du noyau villageois.

Constat relatif aux interventions souhaitées

Compte tenu de la nature des interventions souhaitées, il apparaît que les travaux et les mesures proposées par le MTQ fournissent un cadre adéquat pour la prise en compte des préoccupations locales. Le protocole de suivi et d'accompagnement au sujet des impacts économiques et un possible protocole d'entente avec la Municipalité sur la mise en œuvre de la revitalisation du noyau villageois apparaissent comme des interventions intéressantes sous l'angle de la vitalité économique locale.

2.4 Aménagement et occupation du territoire

L'aménagement du territoire et le développement local sont deux processus intimement liés. À l'échelle des MRC et des municipalités, différentes interventions visent l'intégration de ces deux dimensions.

2.4.1 Effets structurants pour le territoire

Tel que présenté à la section précédente, l'enjeu économique du contournement de Labelle est essentiellement territorial. En effet, le territoire est le support aux activités (économiques, sociales et culturelles) et aux infrastructures. En introduisant un changement tel que le contournement d'un noyau villageois, on crée une modification qui s'avère porteuse de changements structuraux dans l'organisation spatiale du territoire de Labelle. Le terme structurant prend ici une force certaine puisqu'il s'agit de créer un axe routier totalement nouveau dans un milieu faiblement occupé en marge du corridor faisant l'objet d'une utilisation du sol plus intensive actuellement.

Dans le cadre de l'analyse de ce projet, l'aménagement du territoire apparaît comme un enjeu fédérateur par rapport aux autres enjeux comme la vitalité économique, l'accessibilité et la modification du paysage. Le choix de réaliser le contournement mène, entre autres, à une opposition plus ou moins importante entre les impacts sur le milieu naturel et le paysage par rapport aux impacts sur le milieu humain.

Le territoire de Labelle pose une problématique particulière. À la fois localisé dans le même espace régional que le secteur dynamique de Mont-Tremblant, il semble demeurer un peu en marge de cet important développement. Aussi, ce territoire est localisé à l'extrémité nord de la

MRC des Laurentides et partage des caractéristiques à la fois avec les milieux localisés plus au nord et de ceux plus au sud. Ainsi, le territoire de Labelle, avec celui de L'Annonciation, semblent former une sorte de zone de transition entre les territoires des Hautes-Laurentides (comme Mont-Laurier) et ceux du sud des Laurentides traditionnellement associés à la villégiature (comme Mont-Tremblant, Sainte-Agathe). Ces caractéristiques particulières marquent le contexte territorial dans lequel doit s'insérer le projet de contournement de Labelle.

Les discussions issues de l'examen public du projet ont concerné la capacité locale de faire face au changement structurel important qu'amène la réalisation du contournement. Aussi, les discussions entre un *statu quo* amélioré et le contournement ont principalement traité des difficultés locales et régionales en termes de vitalité économique (niveau de vie) et de d'aménagement (cadre de vie). Par exemple, dans son mémoire, la Municipalité de Labelle estime que « tel que présenté actuellement par le MTQ, il y aura des impacts négatifs sur le potentiel de développement de Labelle et sur la visibilité de notre village ».

Constat relatif aux effets structurants pour le territoire

L'analyse du projet, du contexte d'insertion et des préoccupations locales permet de constater que le projet de contournement devrait avoir un impact structurant pour l'aménagement et le développement de Labelle. Ce caractère structurant de l'impact global du projet doit être considéré à travers l'évaluation et l'analyse des principaux enjeux.

2.4.2 Impacts sur l'aménagement et l'occupation du territoire

Dans l'étude d'impact, le MTQ reconnaît que l'organisation des transports et l'aménagement du territoire représentent deux problématiques interreliées et que le projet de contournement devrait avoir des effets sur l'aménagement et l'occupation du territoire. Bien qu'ils puissent être décrits, le MTQ indique que ces impacts seraient difficilement mesurables et que leur importance serait difficile à évaluer. Pour le MTQ, la réalisation du projet de déviation de la route 117 comporte peu d'impacts directs sur l'aménagement du territoire et son utilisation. L'analyse effectuée par le MTQ vise principalement à évaluer les incidences sur la vision d'aménagement, les orientations et les dispositions adoptées aux niveaux régional et local.

Au niveau régional, le schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides reconnaît les principales déficiences de la route 117 actuelle à Labelle en termes de géométrie, de circulation et de sécurité. Ce document retient donc la construction d'une route de contournement à Labelle comme un projet sur le réseau routier principal et en identifie le tracé projeté. Des mesures de protection des corridors routiers sont aussi proposées pour le corridor de la route 117 et visent essentiellement le contrôle des abords de la route (accès, rues, lotissements, aménagements). Le schéma d'aménagement identifie aussi les limites du périmètre d'urbanisation, les affectations et les objectifs d'aménagement pour le territoire de Labelle. Enfin, le schéma d'aménagement présente Labelle comme étant un pôle sous régional urbain et de service. Selon l'évaluation du MTQ, le projet de contournement permettrait de concrétiser plusieurs objectifs d'aménagement reliés à la problématique régionale des transports, dont le maintien de la vocation de transit de la route et le contrôle des accès. Le tracé projeté de la déviation est protégé, depuis l'adoption d'un règlement en ce sens, par la MRC des Laurentides.

Au niveau local, le plan d'urbanisme présente la route 117 comme un corridor touristique et reconnaît les principales déficiences de la route 117 actuelle en termes de géométrie, de circulation, de sécurité et de gestion du corridor routier. Ce document précise aussi que le contournement du noyau villageois est un projet qui aura un impact sur la planification du territoire. Faisant référence au cas du contournement de La Conception, la Municipalité s'attend à un certain abandon graduel de la vocation commerciale artérielle de la route 117 actuelle aux extrémités du village. La Municipalité estime aussi que les espaces situés à proximité des accès routiers à la voie de contournement pourraient être convoités par certains types de commerces routiers ou extensifs. Les intentions relatives à la gestion du corridor routier sont aussi précisées et visent globalement à minimiser les contraintes d'un tel projet.

D'une façon globale, les préoccupations d'aménagement et les enjeux spécifiques identifiés au plan d'urbanisme concernent : le noyau villageois, la villégiature et les activités touristiques, les activités rurales, le développement industriel, la gestion municipale et le réseau routier. Concernant le réseau routier, une préoccupation spécifique concerne le projet de voie de contournement et son impact sur le développement futur du village. Concernant le périmètre d'urbanisation, la Municipalité note que cet aspect a des liens avec le projet de contournement (éloignement du noyau villageois de l'axe majeur de circulation, impacts pour les résidents, impacts des accès).

Selon l'analyse du MTQ, le contournement aurait peu de répercussions sur la planification ou l'utilisation du territoire puisque le tracé est localisé hors du périmètre urbain. De plus, l'accessibilité des secteurs à développer par les trois accès prévus au noyau villageois constituerait un atout considérable dans la promotion et la mise en valeur du secteur.

Constat relatif à l'aménagement du territoire

Le déroulement de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement a permis de faire ressortir que l'impact général relatif à l'aménagement du territoire dépasse le simple respect des outils d'aménagement et d'urbanisme en vigueur. L'impact structurant d'un tel projet nécessite une prise en compte de la dynamique territoriale, et ce, tout en tenant compte a priori de la difficulté à identifier, à mesurer et à évaluer les effets sur le territoire.

2.4.3 Interventions souhaitées

En matière d'aménagement du territoire, les interventions proposées par le MTQ n'apparaissent pas de façon claire et définie à l'étude d'impact. En fait, les sections relatives à l'aménagement du territoire ne présentent aucune mesure spécifique. Cependant, mentionnons que le protocole de suivi et d'accompagnement, dont les principaux volets sont essentiellement économiques, comporte certaines références à des enjeux d'aménagement du territoire.

Pour la Municipalité de Labelle, le projet de contournement est un des principaux éléments qui justifient l'élaboration d'un plan particulier d'urbanisme pour le noyau villageois. Le projet de plan particulier d'urbanisme comporte de nombreuses références au projet de contournement et aux impacts appréhendés par la Municipalité. Il semble donc que la Municipalité de Labelle souhaite une intervention du MTQ dans l'élaboration et la mise en œuvre du plan particulier d'urbanisme.

Au cours de l'audience publique, la Municipalité de Labelle a déposé un projet de plan particulier d'urbanisme. Il y est exposé que les préoccupations envers le contournement concernent la possible diminution de la clientèle de transit dans le village et la possible mise en péril de la visibilité de l'activité commerciale locale. Face à cette situation, il est indiqué que deux types d'interventions sont possibles, soit intervenir sur les abords de la voie de contournement, soit intervenir au cœur du noyau villageois. Le projet de plan particulier d'urbanisme présente, à la suite des discussions à l'échelle locale, qu'il a été retenu de concentrer les interventions en priorité sur le noyau villageois. « Précisément, le Programme particulier d'urbanisme, qui est ici présenté, s'attardera aux aménagements physiques du village dans le but d'y développer ses attraits et assurer une vitalité économique de celui-ci à court et moyen terme. Ainsi, un village ayant des attraits pourra faire contrepoids à la future voie de contournement¹⁰ ».

Le projet de plan particulier d'urbanisme s'inscrit en continuité avec les grandes orientations d'aménagement du plan d'urbanisme, qui sont de développer le rôle de sous-pôle régional de services, de mettre en valeur le noyau villageois et de développer un produit récréotouristique misant sur les caractéristiques spécifiques de Labelle. Ainsi, l'objectif premier du projet de plan particulier d'urbanisme est d'assurer l'amélioration esthétique du secteur du village de Labelle pour attirer et soutenir le développement touristique et commercial.

Le projet de plan particulier d'urbanisme propose un concept d'aménagement comportant des parcs, des belvédères, un réseau récréatif, un circuit historique, un réaménagement des secteurs commerciaux, des stationnements et des travaux de réfection routière. Le projet de plan particulier d'urbanisme indique clairement que la participation du MTQ est nécessaire à la réalisation de plusieurs éléments proposés.

La signature d'un protocole d'entente devant permettre le financement et la mise en œuvre du plan particulier d'urbanisme pourrait être un moyen intéressant pour le MTQ et la Municipalité de s'associer afin de gérer les impacts territoriaux du contournement de Labelle. Il a été mentionné à la section précédente que, à la lumière de ce qui a été proposé pour le contournement de L'Annonciation, le MTQ pourrait possiblement participer à certains travaux associés au contournement de Labelle lesquels peuvent être intégrés dans la stratégie de revitalisation de cette ville, stratégie dont le plan particulier d'urbanisme est une pièce importante. Compte tenu des enjeux territoriaux du projet de contournement de Labelle, il apparaît important que la Municipalité et le MTQ s'entendent sur un partage des travaux et des coûts pour les interventions reliées à la revitalisation du noyau villageois, elle-même reliée au projet de contournement.

Constat relatif aux interventions possibles en matière d'aménagement du territoire

Compte tenu de la nature des interventions souhaitées, il apparaît que des mesures peuvent être adoptées afin de prendre en compte les préoccupations locales en matière d'aménagement du territoire. Le protocole de suivi et d'accompagnement au sujet des impacts économiques et un possible protocole d'entente entre le MTQ et la Municipalité sur la mise en œuvre de la revitalisation du noyau villageois apparaissent comme des interventions intéressantes devant permettre, jusqu'à un

¹⁰ DANIEL ARBOUR & ASSOCIÉS. *Programme particulier d'urbanisme de la Municipalité de Labelle*, décembre 2002, 24 p.

certain point, de tenir compte des impacts structurants du projet de contournement sur le territoire de Labelle.

2.5 Accessibilité à Labelle

Comme les enjeux économiques et d'aménagement du territoire ont permis de le souligner, la question de l'accessibilité à Labelle a fait l'objet de nombreuses préoccupations, notamment dans le cadre de l'audience publique. Sans que l'enjeu de l'accessibilité soit systématiquement exprimé dans ces termes, l'analyse permet d'identifier trois groupes d'éléments visant l'accessibilité routière au noyau villageois, l'accessibilité visuelle du noyau villageois et l'accessibilité aux propriétés des abords du nouveau tracé.

D'une façon générale, l'enjeu de l'accessibilité a des liens multiples. Il pose notamment la question de la gestion des corridors routiers (accès, servitudes de non-accès, usage des abords de la route) et la question de la structuration et de l'intégration du réseau routier local. Cet enjeu suscite aussi un questionnement sur l'aménagement et le développement du territoire (planification des usages, structuration du territoire, ouverture de nouveaux espaces au développement, revitalisation des secteurs développés).

2.5.1 Accessibilité générale

En terme d'accessibilité générale, l'étude d'impact traite principalement des répercussions sur le réseau routier supérieur, sur le réseau routier local et l'accès aux résidences privées. En ce qui concerne le réseau routier supérieur, l'étude d'impact présente le projet comme comportant des impacts positifs pour la fonction de transit, la fluidité de la circulation, la vocation du noyau villageois et le camionnage lourd. Le choix du contournement et la localisation du tracé ne devraient pas affecter le réseau routier local. Les rues locales (montée Fugère, rue de la Montagne, rue de l'Église), sectionnées par le tracé du contournement, seront aménagées en boucle ou reliées à la voie de service qui sera construite. De plus, si des sections de l'actuelle route 117 étaient abandonnées, le MTQ propose de scarifier, niveler et ensemercer ces secteurs afin d'éviter la confusion et la dégradation visuelle.

2.5.2 Accès prévus au noyau villageois

Les accès prévus entre l'actuelle route 117 et la voie de contournement sont au nombre de trois : l'accès sud, l'accès central et l'accès nord.

Accès sud : accessibilités routière et visuelle

Tout au long du processus d'élaboration et d'analyse du projet, l'accès sud a été au cœur de nombreuses préoccupations, particulièrement de la part de la Municipalité et d'intervenants locaux. Entre la période d'information publique et l'audience publique, le MTQ a apporté une modification à cet accès en tenant compte des préoccupations des intervenants locaux qui avaient demandé un accès plus direct en direction nord. Ainsi, cet accès est passé d'une forme en « T » à une forme en « Y » (voir la figure 2). Sur ce point, les préoccupations locales ont été intégrées au projet. Mentionnons aussi que lorsque cela sera justifié en terme de circulation et de sécurité, le MTQ se propose de construire un échangeur à cet accès. Pour cette phase ultérieure, le MTQ réserverait dès maintenant l'emprise nécessaire.

FIGURE 2 : CONFIGURATION DE L'ACCÈS SUD



Source : Rapport du BAPE n°. 174, adaptée des documents déposés PR 3 (cartes 2.3 et 2.4), PR 3.1, DA-14, DB 11 p. 3 et DQ 3.1

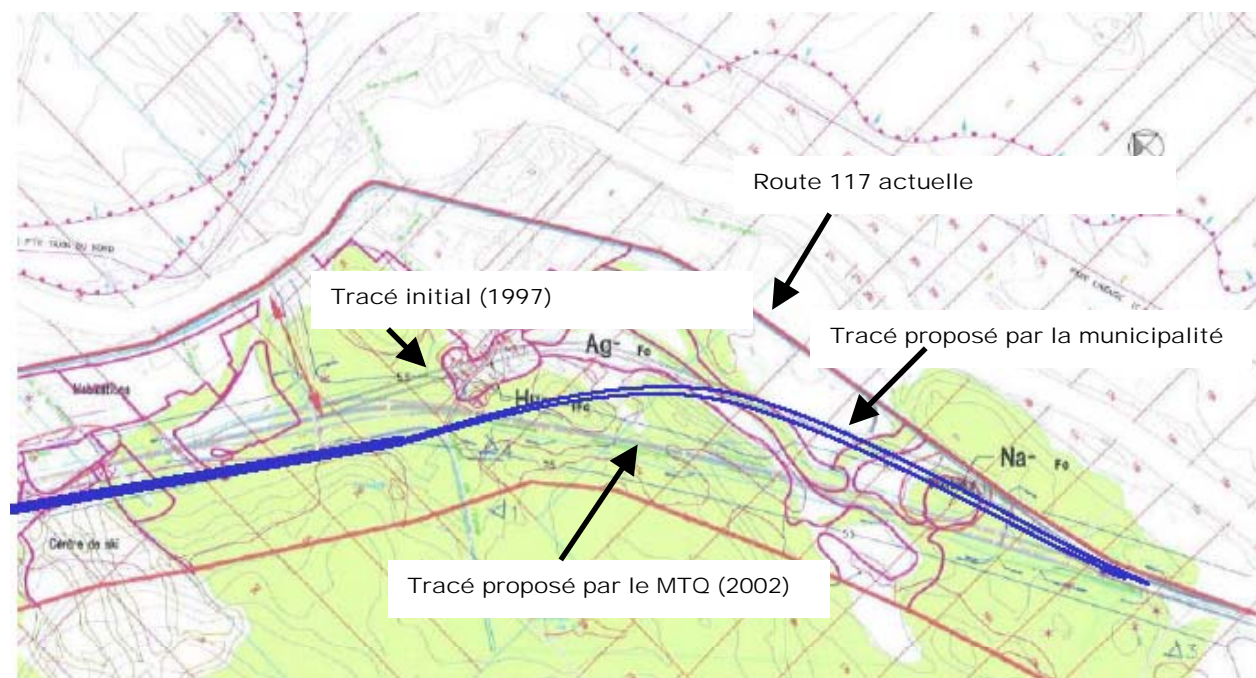
Dans le cadre de l'audience publique, la Municipalité a émis le souhait de voir l'accès sud se rapprocher du noyau villageois (voir figure 3). Selon la Municipalité, le rapprochement de l'entrée sud permettrait de créer un belvédère donnant une vue sur le noyau villageois de Labelle. L'accessibilité continue pour la circulation et l'accessibilité visuelle sont des arguments avancés par la Municipalité. Quelques propositions présentées par des citoyens en audience publique s'apparentaient à la proposition de la Municipalité.

Avant la préparation de l'étude d'impact, le MTQ avait déjà analysé un tracé (tracé initial sur la figure 3) pouvant s'apparenter au tracé proposé par la Municipalité. La section 3.3 de l'étude d'impact (plus particulièrement le tableau 3.4) effectue la comparaison entre ce tracé initial et le tracé alternatif sur lequel est basé le tracé présenté en audience publique. L'identification de différents impacts sur le secteur de la rue de l'Église (climat sonore, acquisitions, milieu visuel, etc.) ont incité le MTQ à choisir un tracé s'éloignant de ce secteur.

Quant à la proposition précise de la Municipalité, aucune évaluation ou comparaison des impacts appréhendés n'a été effectuée. Tel que précisé dans le cadre de l'audience publique, le MTQ estime qu'un tracé qui éviterait l'expropriation d'un nombre important de résidences et les autres impacts sur la rue de l'Église n'apparaît pas possible compte tenu de la topographie accidentée au sud du contournement. En effet, le tracé proposé par la Municipalité semble s'approcher davantage du secteur de la rue de l'Église par rapport au tracé retenu. Des impacts seraient à prévoir au niveau du bruit, du paysage et du rapprochement du lac Blanc. De plus, en consultant la planche 5-k du schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides, il apparaît que cette option proposée par la Municipalité s'approcherait d'un secteur identifié comme « potentiel de développement résidentiel », et ce, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Il s'agirait donc d'une perte de potentiel pour la Municipalité si l'option qu'elle propose était réalisée. Des

citoyens ont aussi fait valoir que cet espace a des qualités intéressantes (paysage, plaine, présence de l'aqueduc et proximité de l'usine de traitement des eaux usées). L'utilisation de ce secteur pour une infrastructure routière d'importance viendrait donc diminuer ce potentiel. Une des idées à la base d'un contournement est d'éloigner l'infrastructure routière et ses nuisances des espaces urbanisés ou potentiellement urbanisables. Selon les informations disponibles, l'option proposée par la Municipalité semble proposer une démarche contraire. Enfin, le MTQ n'a pas manifesté l'intention de modifier le choix de son tracé dans ce secteur ou la configuration de l'accès sud. Dans ces conditions et compte tenu des impacts appréhendés, il apparaît que la proposition du MTQ quant à l'accès sud est acceptable. Si les intentions du MTQ devaient changer et qu'une autre configuration venait à devoir être envisagée, une évaluation des impacts sur les plans environnemental, technique et financier devrait être effectuée, de même qu'une consultation des résidents les plus rapprochés (notamment le secteur de la rue de l'Église).

FIGURE 3 : CROQUIS DE L'ENTRÉE SUD FAVORISÉE PAR LA MUNICIPALITÉ



Source : Croquis annexé au mémoire de la Municipalité de Labelle. Adaptation par Éric Thomassin.

Constat relatif à l'accès sud

Compte tenu de la proposition du MTQ, des changements proposés à la suite de la période d'information et des résultats de l'audience publique, le tracé proposé par le MTQ apparaît acceptable du point de vue environnemental. De plus, il apparaît que les mesures de signalisation et d'aménagement paysager proposées par le MTQ ainsi que la possibilité de dialogue introduite par le protocole de suivi et d'accompagnement devraient permettre de rendre l'accès sud visible et accessible.

Accès central

Il est important de mentionner que les premières versions du projet de contournement de Labelle ne prévoyaient pas d'accès central tel que présenté à la figure 4. Cependant, des viaducs étaient prévus pour la rue de l'Église et pour la montée Fugère afin de désenclaver le secteur ouest, alors coupé du noyau urbanisé, et de permettre la traversée de la route de contournement. Rappelons que l'accès au noyau villageois par la rue de l'Église aurait présenté des impacts importants reliés aux milieux humain et naturel.

Le MTQ a plutôt fait évoluer le projet par l'ajout d'un accès central étagé à la hauteur du chaînage 4+550 de la déviation et d'un chemin d'accès entre la déviation et la route 117 actuelle, aux abords de la halte routière. La route 117 actuelle serait élargie à l'intersection de cet axe afin de permettre l'aménagement de voies de virage. Cette solution écarterait du noyau villageois une grande partie de la circulation lourde provenant, entre autres, de la rive est de la rivière Rouge. Cette solution présenterait aussi un potentiel pour diriger la circulation de véhicules tout-terrain (VTT) et de motoneiges vers le noyau villageois. Cet accès a été inclus au projet à la suite des consultations du MTQ effectuées en 1997, plus particulièrement à la demande de la Municipalité de Labelle. Au chapitre des impacts, l'axe étudié se situerait dans une zone de faible résistance et permettrait d'éviter de perturber un site aux résistances plus importantes (rue de l'Église).

Le MTQ répond, par cet aménagement, aux demandes formulées par la Municipalité de Labelle. Cet accès permettrait de limiter la distance à parcourir à travers le village et de relier directement le centre de l'agglomération. Cet accès pourrait aussi permettre l'ouverture de certaines portions du territoire environnant au développement, tel qu'envisagé par la Municipalité.

FIGURE 4 : ACCÈS CENTRAL



Source : Rapport du BAPE n° 174, adapté des documents déposés PR 3 (cartes 2.3 et 2.4), PR 3.1, DA-14, DB 11 p. 3 et DQ 3.1

Dans la mesure où les aménagements paysagers et la signalisation proposée par le MTQ sont mis en place, il apparaît que cet accès devrait permettre à la circulation de transit d'accéder facilement au noyau villageois de Labelle. Il apparaît aussi important que la Municipalité et le MTQ s'entendent pour canaliser la circulation lourde en provenance du noyau villageois et de la rive est de la rivière Rouge vers l'axe central dans le but de minimiser les impacts de ce type de circulation dans le noyau villageois, particulièrement dans une perspective de revitalisation de ce milieu.

Constat relatif à l'accès central

Dans l'optique où des mesures sont prises afin d'en faire l'accès principal au noyau villageois, que la circulation lourde en provenance de l'est de la rivière Rouge et du noyau villageois y est canalisée et que des mesures peuvent être mises en œuvre afin de permettre la traversée de la déviation de façon sécuritaire par les motoneiges et VTT, l'accès central apparaît approprié pour permettre l'accessibilité du noyau villageois de Labelle. Les impacts environnementaux sont relativement limités et cet axe a été planifié par le MTQ en réponse aux préoccupations locales exprimées lors d'une consultation.

Accès nord

L'accès nord n'a fait l'objet que de peu de préoccupations. Cet accès prend une forme en « T » et permet de relier l'actuelle route 117 à la voie de contournement. En terme de circulation, il est à prévoir que cet accès devrait être celui qui sera le moins utilisé. Il devrait essentiellement permettre la circulation locale. Contrairement à l'accès sud, la possibilité de construire des bretelles ou un viaduc n'a pas été mentionnée par le MTQ. Peu d'impacts seraient directement attribuables à cet accès et aucune mesure particulière n'est prévue.

2.5.3 Accessibilité visuelle du noyau villageois de Labelle

L'accessibilité visuelle du noyau villageois de Labelle a été une préoccupation à la base de demandes de la Municipalité quant au déplacement de l'accès sud et à la création d'une percée visuelle. D'un point de vue social et économique, l'accessibilité visuelle du noyau villageois de Labelle est apparue comme un enjeu fortement ressenti de la part des intervenants locaux. Les préoccupations exprimées ont pour prémisses qu'un noyau villageois qui ne peut être vu par les usagers en transit n'a aucune chance d'attirer cette clientèle potentielle.

Le détournement de la circulation de transit de l'actuelle route 117 vers une voie de contournement implique une diminution du nombre « d'observateurs mobiles potentiels » de Labelle.

Percée visuelle sur le noyau villageois

L'étude d'impact présente que l'analyse du tracé de la déviation n'a pas véritablement permis d'identifier d'endroits qui pourraient permettre aux usagers mobiles d'établir un contact visuel avec le noyau villageois. L'inexistence de percées est-ouest, la topographie, le couvert forestier et la localisation même du noyau villageois rendent difficile la vue sur Labelle à partir du corridor du contournement. L'étude d'impact et différentes interventions du MTQ proposent que

l'axe de la rue de l'Église, l'accès central et le secteur des rues Belle-Pente et de la Montagne pourraient être vus à partir de la déviation. Différentes stratégies pourraient être mises en œuvre afin d'assurer une visibilité à ces secteurs.

Le MTQ a donc fait préparer une étude (simulation) dont la principale conclusion est la suivante¹¹ : « Dans le cas de Labelle, la simulation effectuée suggère que le cœur de l'agglomération ne sera pas visible depuis le segment projeté de la route 117. Seul un petit ensemble de résidences est potentiellement visible [...] Une évaluation plus approfondie révèle toutefois qu'il n'est pas opportun d'ouvrir cette vue. Il apparaît d'abord que cette ouverture visuelle, par sa taille et ses composantes, ne peut signifier fortement la présence de l'agglomération de Labelle. De plus, le secteur qui devrait être déboisé pour l'ouverture de la vue constitue un tampon végétal pour un cours d'eau situé en milieu agricole ». Aussi, cette étude a permis de constater qu'une ouverture visuelle potentielle identifiée à l'étude d'impact ne serait pas possible à aménager compte tenu que de la route de contournement se trouve à cet endroit dans une zone de déblai important (jusqu'à 15 m de hauteur). Cet aménagement aurait nécessité un déboisement, causant des impacts sur le milieu naturel et forestier.

Accès sud

La Municipalité de Labelle et certains intervenants locaux ont soutenu que le rapprochement de l'entrée sud du noyau villageois permettrait de créer un belvédère donnant une vue sur le noyau villageois de Labelle. La Municipalité a souligné qu'elle avait accepté le tracé actuel car il permettait un couloir de vue sur le centre villageois. Des analyses subséquentes effectuées par le MTQ ont conclu qu'il n'y aurait pas de couloir de vue possible avec le tracé suggéré par la Municipalité.

Quant aux propositions et demandes provenant des intervenants locaux, l'analyse effectuée plus haut au sujet de l'accès sud a fait ressortir les effets potentiels reliés au déplacement de cet accès vers le noyau villageois.

Dans ces conditions et compte tenu des impacts appréhendés, il apparaît que la proposition actuelle du MTQ quant à l'accès sud est acceptable. Si les intentions du MTQ devaient changer, qu'une autre configuration ou qu'un corridor de vue soit envisagé, une évaluation des impacts sur les plans environnemental, technique et financier devrait être effectuée, de même qu'une consultation des résidents les plus rapprochés (notamment le secteur de la rue de l'Église).

Signalisation

Au chapitre de la signalisation, l'étude d'impact propose 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 de contournement à aller vers le noyau villageois de Labelle. Il est proposé que cette signalisation devrait favoriser la promotion de services et d'entreprises commerciales du noyau villageois. Cette proposition a été appuyée par une étude sur la mise en évidence de l'agglomération contournée par des stratégies d'aménagement du paysage ainsi que

¹¹ ULYSSE GIRARD. *Étude sur la mise en évidence des agglomérations contournées par des stratégies d'aménagement du paysage – Partie 1 – Possibilités d'ouverture des champs visuels*, septembre 2002, 10 p.

des propositions de concepts de signalisation et d'aménagement paysager¹². Les objectifs poursuivis viseraient à la fois de créer un effet de signalisation à l'échelle locale et d'amener Labelle à se démarquer, à l'échelle régionale, de la séquence visuelle de la route 117.

De son côté, la Municipalité de Labelle souhaite qu'une signalisation de destination soit mise en place pour annoncer les secteurs du parc du Mont-Tremblant qui sont situés à proximité de Labelle (secteurs Lac-Caché et La Macaza). La Municipalité souhaite aussi qu'une signalisation adéquate indique une route qui serait alternative (le chemin du Moulin) pour accéder à la montagne ou à la Ville de Mont-Tremblant en direction sud. Les discussions devraient se poursuivre entre le MTQ et les intervenants impliqués.

Constat relatif à l'accessibilité visuelle du noyau villageois

L'accessibilité visuelle est un enjeu sensible pour les intervenants locaux. Cependant, la teneur même d'un projet de contournement implique une modification de l'accessibilité visuelle du noyau villageois. Il apparaît que les mesures proposées par le MTQ, comme la signalisation et les aménagements paysagers aux accès sud et central, sont susceptibles de permettre d'attirer l'attention des usagers en transit et de les guider vers le noyau villageois de Labelle. Des discussions entre le MTQ et les intervenants locaux devraient se poursuivre, notamment dans le cadre du protocole de suivi et d'accompagnement au sujet des impacts économiques.

2.5.4 Accessibilité des propriétés aux abords de la route de déviation

L'accessibilité aux propriétés situées en bordure de la route de déviation a fait l'objet de préoccupations. Contrairement aux pratiques des décennies précédentes, lorsqu'une voie de déviation est construite, le MTQ impose désormais un contrôle des accès (non-accès) afin de protéger la fonctionnalité et la sécurité d'une nouvelle infrastructure routière à vocation de transit. D'un autre côté, dans un contexte régional où les ressources sont somme toute limitées pour le développement d'infrastructures routières locales, l'accessibilité aux propriétés peut représenter un enjeu important.

Servitudes de non-accès

L'étude d'impact et les discussions lors de l'examen public du projet ont permis de souligner qu'il existe un consensus entre le MTQ, la MRC des Laurentides et la Municipalité de Labelle pour restreindre et canaliser les accès riverains à la route de contournement au moyen d'une planification intégrée et cohérente des aménagements et du développement. Dans ce contexte, des solutions de développement alternatives ont été discutées et concernaient les abords de l'accès central et des voies de desserte. L'examen public du projet a cependant clairement fait ressortir l'existence de pressions d'acteurs économiques pour le développement en bordure du nouvel axe.

¹² ULYSSE GIRARD. *Étude sur la mise en évidence des agglomérations contournées par des stratégies d'aménagement du paysage – Partie 2 – Concepts de signalisation et d'aménagement paysager*, septembre 2002, 16 p.

Constat aux servitudes de non-accès

Compte tenu des bénéfices généralement reconnus en termes de fonctionnalité de la route et de sécurité, il apparaît que le principe du non-accès s'avère pertinent le long de l'emprise du contournement de Labelle.

Voies de desserte et le développement de ses abords

La localisation du tracé de la route de contournement implique le sectionnement de composantes du réseau routier local. La montée Fugère, la rue de la Montagne ainsi que la rue de l'Église seront sectionnées. Du côté ouest du contournement, elles seront raccordées à la voie de service, elle-même reliée à l'accès central. Du côté est du contournement, ces trois rues seront aménagées en boucle à leurs extrémités et demeureront raccordées au réseau local et à l'actuelle route 117. L'étude d'impact indique que ces réaménagements ainsi que la construction de la voie de desserte et de l'accès central permettraient de s'assurer que le projet n'ait pas de répercussions négatives sur le réseau routier local.

Comme mesures d'intégration, le MTQ propose de réaliser une voie de desserte du côté ouest de la route de contournement entre l'accès central et la montée Fugère. Dans une perspective de gestion des accès, cette voie serait raccordée à l'accès central. L'accessibilité aux différents secteurs serait donc maintenue. Mentionnons que le MTQ a précisé qu'une largeur d'emprise additionnelle de 20 m serait nécessaire pour la construction du chemin de desserte.

Dans le cadre de l'examen public du projet, des intervenants locaux ont émis l'opinion que la réalisation du contournement pourrait être défavorable au développement commercial. Ces intervenants ont plaidé pour qu'une voie de desserte à double sens soit réalisée à l'ouest du contournement et soit reliée à la route, à ses extrémités nord et sud. Ils demandent aussi qu'une voie de desserte soit construite à l'est du contournement de façon à favoriser un développement commercial et industriel des deux côtés de la future route. Cette suggestion, de l'opinion des intervenants locaux, serait plus intéressante pour d'éventuels investisseurs désirant s'implanter le long de la nouvelle route ou pour certains commerçants actuels désirant se relocaliser pour desservir une certaine clientèle.

En réponse à ces demandes, le MTQ a été amené à préciser sa position. Le MTQ a indiqué que la voie de desserte prévue du côté ouest de la déviation pourrait être reliée à chaque extrémité à des bretelles d'entrée et de sortie unidirectionnelles facilitant ainsi l'accès à cette voie pour les véhicules en direction sud. Le MTQ a démontré une ouverture à de tels aménagements sans avoir confirmé s'il était dans son intention de les réaliser.

Du côté est, on a fait valoir que le même concept pourrait être envisagé. Toutefois, le MTQ précise qu'il n'a pas d'obligation à réaliser une voie de desserte de ce côté. Il ne serait pas du mandat du MTQ d'acquérir des terrains aux fins de développement commercial et industriel. Aussi, des contraintes techniques (topographie) limiteraient sérieusement les possibilités au sud de l'axe central. Au nord de la sortie de l'axe central, il serait possible de revoir l'aménagement des entrées et sorties en autant que leur nombre reste inchangé. Le MTQ a indiqué en audience publique que la Municipalité pourrait être appelée à compléter les travaux qui seraient nécessaires en sus des bretelles d'entrées et sorties prévues. Encore une fois, le MTQ a démontré une ouverture à de tels aménagements sans confirmer s'il était dans son intention de les réaliser.

L'examen public du projet a permis de constater le caractère ambigu de l'opinion de plusieurs acteurs locaux. D'un côté, les impacts économiques du contournement sont décriés, de l'autre des intentions de déplacer l'activité commerciale sont exposées. Cette opinion, partagée en partie par la Municipalité, vient nuancer l'orientation que la Municipalité dit vouloir mettre de l'avant concernant la revitalisation du noyau villageois. Toute cette discussion fait ressortir que ce sont les effets structurants et les impacts indirects sur la dynamique du territoire et la vitalité économique qui représentent les enjeux importants du projet plutôt que les impacts économiques directs du projet. En ce sens, la réponse locale aux effets structurants de la nouvelle route de la part des autorités publiques et des entreprises privées s'avère cruciale pour toute évaluation des impacts sur l'environnement à moyen et long termes. Puisque les décisions et les interventions sont inconnues aujourd'hui, leur évaluation est plutôt difficile. Cependant, la réalisation de voies de desserte des deux côtés de la route de contournement et sur toute sa longueur ne semble pas aller dans le sens d'une gestion durable du territoire et des activités économiques. Un développement intensif le long de voies de desserte semble plutôt aller dans le sens d'un certain étalement des fonctions urbaines.

L'examen des documents de planification et de gestion du territoire permet de constater que la limite ouest du périmètre d'urbanisation de Labelle devrait correspondre approximativement au tracé du contournement. Actuellement, et ce, même à la suite de la construction d'une voie de desserte du côté ouest de la route de contournement, tout le côté ouest ne pourrait accueillir de développement urbain en vertu du schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides et du plan d'urbanisme de Labelle.

Dans une perspective de planification à moyen et long termes, il pourrait être intéressant que les discussions se poursuivent entre le MTQ et la Municipalité dans l'objectif de s'assurer que l'aménagement des bretelles d'accès de la voie de contournement soient réalisées de façon à permettre, éventuellement, de les relier à une voie de desserte. Si le besoin de développement commercial et industriel devait se faire sentir dans le futur, il serait alors possible pour la Municipalité, en collaboration avec les promoteurs économiques, de réaliser les voies de desserte supplémentaires et nécessaires au développement.

Dans une perspective de planification à moyen et long termes, il apparaît louable que le potentiel de développement de la Municipalité soit préservé. Cependant, à court terme, la revitalisation du noyau villageois est l'orientation qui mérite toute l'attention et les ressources des différents acteurs publics et économiques impliqués.

Constat relatif aux voies de desserte

Dans le contexte du projet, il apparaît que les aménagements proposés par le MTQ, dont la voie de desserte côté ouest, l'accès central ainsi que les raccordements des rues de l'Église, de la Montagne et montée Fugère doivent permettre un accès adéquat du territoire.

En ce qui concerne l'extension de la voie de desserte du côté ouest ainsi que la voie de desserte du côté sud, ces aménagements n'ont pas été inclus au projet soumis. Tout ajout en ce sens devrait faire l'objet d'une évaluation des impacts sur l'environnement.

Acquisition et l'enclavement

Selon l'étude d'impact, la réalisation du projet nécessiterait une emprise minimale de 90 m. à laquelle s'ajoute une emprise de 20 m pour le chemin de desserte (entre la rue de l'Église et la montée Fugère). L'emprise de l'accès central serait de 40 m.

Selon l'information présentée dans le cadre de l'audience publique, un total de 32 achats totaux ou partiels sont prévus aux fins de la réalisation du contournement. De ce nombre, 25 acquisitions visent des terrains, 5 propriétés résidentielles bâties, une propriété commerciale bâtie et une propriété agricole. Ces acquisitions affecteraient 27 propriétaires et auraient une valeur estimée en 2002 à 1,1 M\$.

Dans le cadre du processus d'acquisition du MTQ, différentes solutions individuelles sont possibles (acquisition complète, acquisition partielle de terrain, déplacement sur un autre lot, déplacement sur un même lot) en fonction de l'impact sur la propriété ou des nuisances associées à la route (accroissement des nuisances environnementales dû au rapprochement de la chaussée, perte d'usage de cour, réduction de marge de recul). Le processus d'acquisition, s'il ne résulte pas en une entente de gré à gré, peut impliquer la Loi sur l'expropriation (L.R.Q., c. E-24) et, ultimement, un recours au Tribunal administratif du Québec. Ces acquisitions sont traitées par le MTQ au moment où le plan et le profil du projet sont connus. L'étude d'impact mentionne qu'en raison du tracé retenu, l'occurrence de cas problématiques apparaît assez limité.

Superficies résiduelles

L'acquisition de la superficie nécessaire à l'emprise implique des lots dont la superficie n'est pas entièrement nécessaire aux fins du projet. Ainsi, le projet de contournement pourrait enclaver environ 186 ha de terrain. Le MTQ propose de limiter l'acquisition de grandes superficies résiduelles en prévoyant des servitudes de passage sur ces lots afin de les rendre accessibles. Ainsi, des servitudes d'accès sont proposées à partir de la voie de contournement au sud (un), de la rue de l'Église (deux) et de la voie de contournement au nord (un). Ces quelques servitudes ainsi que l'aménagement de quelques centaines de mètres de chemins d'accès devraient permettre de rendre accessible plus de 95 % de la superficie résiduelle. L'approche proposée par le MTQ apparaît appropriée. L'accès aux lots peut être maintenu dans une large proportion et leur potentiel de développement semble pouvoir être maintenu.

2.6 Conditions de vie des résidants

Les effets sur les conditions de vie des résidants sont des enjeux importants du projet. En effet, le projet a des effets sur des composantes de l'environnement et du milieu de vie qui sont au cœur de ce qui constitue les conditions de vie des résidants de Labelle. Cette section présente d'une part les bénéfices généraux associés à la réalisation du projet et, d'autre part, les impacts spécifiques reliés au bruit et à l'approvisionnement en eau potable.

2.6.1 Bénéfices du projet

Plusieurs effets positifs peuvent être reliés à la canalisation de la circulation de transit sur la route de contournement proposée. Ces principaux bénéfices devraient se faire sentir le long de l'actuelle route 117, principalement au cœur du noyau villageois. Que ce soit en terme de sécurité sur la route et à ses abords, en terme de nuisances (bruit, poussières) ou en terme de

potentiel d'aménagement de l'espace public et d'utilisation de l'espace privé, la réalisation du projet de contournement laisse entrevoir une amélioration possible des conditions de vie. À ce titre, le mémoire de la Municipalité de Labelle indique que le contournement aura un impact positif sur la qualité de vie de plusieurs citoyens.

La mise en valeur et la revitalisation du milieu villageois semble possible si les efforts et les ressources sont adéquatement dirigées. La mise en valeur et le développement d'une identité propre à Labelle devraient être facilités par le retrait de la circulation de transit, des nuisances qui y sont associées et de l'effet de « banalisation » qui accompagne souvent les axes routiers de transit.

Cependant, cette amélioration des conditions de vie sur l'axe de la 117 actuelle ne doit pas détourner l'attention des impacts associés au contournement qui peuvent affecter d'autres secteurs de la Municipalité. Le mémoire de la Municipalité de Labelle rappelle que le contournement aura des impacts négatifs sur la qualité de vie de certains citoyens, particulièrement dans le secteur de la rue de l'Église. La période d'information et de consultation publique a aussi permis de constater les préoccupations de résidents du secteur des rues de la Montagne, Orban et Belle-Pente.

2.6.2 Climat sonore

Le climat sonore d'un milieu est un des éléments qui en confèrent la qualité. Les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs sont généralement considérés comme sensibles au bruit. En matière de pollution par le bruit, le MDDEP ne dispose pas de normes spécifiques pour les sources telles que les infrastructures routières. Cependant, la pratique administrative poursuivie dans le cadre de l'analyse environnementale de projets routiers consiste, jusqu'à maintenant, à s'inspirer du critère de confort recommandé par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), qui est de 55 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ à l'extérieur des résidences.

Le climat sonore actuel

La modélisation et l'évaluation du climat sonore actuel effectuées par le MTQ montrent que sur la route 117 actuelle :

- 82 résidences sont localisées dans une zone au degré de perturbation faible puisqu'elles sont exposées à des niveaux de bruit entre 55 et 60 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$;
- 48 résidences sont localisées dans une zone au degré de perturbation moyen puisqu'elles sont exposées à des niveaux de bruit supérieurs à 60 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ mais inférieurs à 65 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$;
- 30 résidences sont localisées dans une zone fortement perturbée puisqu'elles sont exposées à des niveaux de bruit supérieurs ou égaux à 65 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$.

Mentionnons que, dans son étude d'impact, le MTQ estimait que le maintien du *statu quo* impliquerait une augmentation du bruit le long de la route 117 actuelle. Selon le niveau de croissance de la circulation, cette hausse pourrait varier de 2 à 3 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ d'ici 2017.

Bien qu'il ait effectué une modélisation des impacts du projet de déviation sur le bruit dans son étude d'impact, le MTQ a déposé en audience publique un document complémentaire présentant une actualisation de cette modélisation en tenant compte de la mise à jour des données de circulation et des modifications de certains éléments du projet.

Les impacts à l'ouverture (2008)

L'ouverture du projet de déviation représente la principale source de modification du bruit ambiant. L'amélioration anticipée sur la route 117 actuelle est essentiellement attribuable au déplacement de la circulation de transit vers la voie de contournement. Le nouveau tracé affectera un nouveau territoire qui s'avérait être auparavant dans une zone peu perturbée.

Le MTQ estime que le tracé choisi devrait affecter directement peu de résidences. Au niveau du secteur de la rue de l'Église, le climat sonore passerait de 44 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ à environ 56 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ pour une seule résidence. Cela constitue, selon le MTQ, un impact moyen. Au nord de l'accès central, le climat sonore passerait d'environ 44 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ à 56 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$, ce qui correspond à des impacts sonores moyens selon l'évaluation du MTQ. Une résidence localisée à l'ouest du tracé sur la rue de la Montagne serait affectée par un niveau sonore d'environ 59 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$. Il s'agirait d'un impact fort selon l'évaluation du MTQ. D'une façon générale, pour le contournement, le niveau de perturbation sonore passerait d'acceptable ($L_{Aeq, 24 h} \leq 55$ dB(A)) à moyen (55 dB(A) $< L_{Aeq, 24 h} \leq 60$ dB(A)) pour les résidences les plus rapprochées du contournement. Le MTQ note aussi que des impacts faibles seraient possibles pour des résidences localisées à la fois à proximité du contournement et de la route 117 actuelle. Au niveau de l'accès central, le MTQ estime qu'il n'y aurait pas de répercussions sur l'aspect sonore, puisque les débits seraient faibles et qu'il n'y a pas de résidences à proximité.

Sur la route 117 actuelle, selon l'évaluation du MTQ, la diminution appréhendée du niveau de bruit devrait être de l'ordre de 6,4 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ à la suite d'une diminution de 77 % des débits de circulation. Mentionnons qu'une variation de 2 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ est généralement considérée comme perceptible. À la première rangée de résidences, le niveau de perturbation sonore passerait respectivement de moyennement perturbé (plage de 60 à 65 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$) ou fortement perturbé (plage de 65 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ et plus) à faiblement perturbé (plage de 55 à 60 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$) ou moyennement perturbé (plage de 60 à 65 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$).

Les effets anticipés du projet de déviation sur le climat sonore mettent en opposition deux situations particulières. D'un côté, une amélioration appréhendée de la situation le long de l'actuelle route 117 : dans une perspective de revitalisation du noyau villageois, cette diminution du niveau sonore semble être un facteur qui pourrait permettre le renouveau et la mise en valeur du centre de Labelle. De l'autre côté, les détériorations appréhendées en périphérie du tracé de la déviation pour certaines résidences sont importantes : les rues de l'Église, de la Montagne, Belle-Pente et montée Fugère sont situées à proximité du tracé de la déviation et pourraient faire l'objet d'une augmentation du niveau sonore pouvant atteindre plus de 12 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ dès l'ouverture en 2008. Notons qu'une augmentation de 10 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ double le niveau sonore perçu. Compte tenu du climat sonore actuel aux abords du futur tracé et des caractéristiques du milieu, l'impact sonore causé par le projet semble important.

Les impacts dix ans après l'ouverture (2018)

Pour le tracé du contournement, la modélisation des impacts dix ans après l'ouverture est essentiellement influencée par l'augmentation prévue de la circulation, ce qui représenterait une augmentation de 1,3 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ par rapport à la situation à l'ouverture (2008). Malgré cette augmentation supplémentaire, les différents impacts mentionnés à l'ouverture (faibles, moyens et forts) demeureraient essentiellement les mêmes.

Sur la route 117 actuelle, à la suite de l'évolution des conditions locales de circulation, le niveau de bruit augmenterait de 1,4 dB(A) $L_{Aeq, 24h}$ par rapport à la situation à l'ouverture (2008). Ceci réduirait l'amélioration anticipée à environ 5 dB(A) $L_{Aeq, 24h}$ par rapport à la situation avant l'ouverture.

Les engagements du MTQ

La Politique sur le bruit routier du MTQ indique que des mesures d'atténuation doivent être envisagées lorsque les impacts sonores induits sur un horizon de dix ans sont moyens ou forts. Dans son étude d'impact, le MTQ indique que des mesures devraient donc être élaborées là où il est techniquement réalisable de le faire mais sans en préciser la nature. En audience publique, le MTQ a indiqué vouloir installer un écran antibruit à la hauteur des rues de la Montagne et Belle-Pente pour diminuer le niveau sonore. Pour les autres secteurs sensibles, dont la rue de l'Église, les mesures à prendre resteraient à définir (*Transcription de l'audience publique*, M. Guy D'Astous, séance du 28 octobre 2002, p. 40-44). De la même façon, le MTQ mentionne qu'un suivi acoustique, prévu à la suite de la réalisation du projet, devrait permettre de vérifier les impacts réels et d'apporter au besoin des correctifs aux mesures d'atténuation mises en place. Les modalités de ce programme de suivi ne sont cependant pas précisées. D'une façon générale, peu d'informations sont disponibles concernant l'atténuation et le suivi des impacts sur le bruit.

Enfin, mentionnons que le bruit en phase de construction n'a fait l'objet d'aucune précision dans l'étude d'impact et les documents déposés. La réalisation des travaux de construction entraîne généralement une hausse du bruit aux abords d'un chantier. Compte tenu de la présence de secteurs résidentiels ainsi que de l'ampleur prévue des travaux, il apparaît important que cet impact fasse l'objet d'une surveillance environnementale.

Constat relatif au climat sonore en période d'exploitation

Compte tenu des données présentées, il est important d'évaluer l'impact du bruit de façon prudente. Il apparaît aussi essentiel de considérer le fait que les impacts du contournement sur le bruit vont affecter des milieux résidentiels actuellement peu affectés par le bruit. En considérant la nature du milieu caractérisant les abords de l'axe du contournement, il apparaît qu'une large part de la pollution par le bruit sera attribuable à la présence de l'infrastructure routière.

Pour l'axe du contournement, le MTQ devrait élaborer des mesures d'atténuation (et/ou de compensation) permettant de réduire le niveau de bruit à 55 dB(A) $L_{Aeq, 24h}$ ou au niveau du bruit ambiant actuel, si celui-ci dépasse 55 dB(A) $L_{Aeq, 24h}$, auquel cas il devient le seuil maximum à respecter dans les secteurs résidentiels.

Pour ce faire, le MTQ devrait mettre à jour l'évaluation des niveaux de bruit perçus aux zones sensibles au bruit en tenant compte des différentes mesures d'atténuation proposées. Les détails relatifs à l'aménagement et à la conception des écrans acoustiques ou autres mesures d'atténuation (murs, matériaux, buttes, aménagements paysagers, insonorisation des bâtiments) devraient être identifiés et montrés au plan.

De plus, le MTQ devrait élaborer et réaliser un programme de suivi des niveaux sonores suivant la réalisation du contournement pour s'assurer de la nécessité et de

l'efficacité des mesures d'atténuation appropriées et prendre toutes les mesures nécessaires pour respecter les seuils mentionnés.

Constat relatif au bruit en période de construction

En ce qui concerne la période de construction, il apparaît important d'effectuer une surveillance environnementale de cet impact du projet. Ainsi, le MTQ devrait présenter un programme de surveillance environnementale présentant : les seuils à respecter, les mesures d'atténuation spécifiques et générales prévues, le programme de relevé sonore envisagé, le mécanisme de consultation de la population ainsi que la séquence du dépôt des rapports de surveillance environnementale.

2.6.3 Approvisionnement individuel en eau potable

L'approvisionnement en eau potable est une des préoccupations constantes du MDDEP. Les résidences situées dans la zone d'étude sont desservies soit par le système d'aqueduc municipal (la grande majorité), soit par des puits individuels d'approvisionnement en eau potable (voir la carte 2.7 de l'annexe 7 de l'étude d'impact). Le MTQ estime que le projet ne devrait avoir aucun impact sur le système d'approvisionnement et de distribution municipal.

En ce qui concerne les résidences alimentées par des puits individuels, ceux qui sont susceptibles d'être affectés se situent aux extrémités du projet, près des raccordements sud et nord. La période de construction de même que l'exploitation de l'infrastructure pourraient engendrer un impact négatif sur l'approvisionnement en eau potable et ce, aux plans qualitatifs et quantitatifs. Le MTQ indique qu'un certain nombre de puits existants ne devraient pas être affectés du fait que le tracé de la déviation s'éloigne du tracé de la route 117 actuelle. Deux autres puits devraient faire l'objet d'expropriation. Malgré que le MTQ estime qu'aucun impact majeur ne devrait survenir, le puits de la résidence située au chaînage approximatif 6 + 200 serait inclus au programme de suivi proposé puisqu'il se trouverait à 140 m en aval hydraulique du tracé projeté.

Près de la bretelle de l'accès sud, une résidence est actuellement approvisionnée par une conduite d'amenée raccordée au petit lac situé à l'ouest du tracé de la déviation. Afin de préserver cet approvisionnement, le MTQ propose d'insérer cette conduite dans une gaine protectrice, ce qui permettrait aussi d'éviter d'excaver la future route en cas de bris éventuel.

Le MTQ propose un suivi environnemental des puits potentiellement affectés. Ce suivi devrait permettre de déterminer l'impact appréhendé et, si nécessaire, de prévoir des mesures d'atténuation ou de compensation. Cependant, peu d'informations sont disponibles au sujet des modalités de ce programme de suivi.

Les rapports de suivi prévus au programme devraient minimalement comprendre les informations suivantes :

- les plans de localisation de chacun des puits ciblés;
- la liste des propriétaires concernés avec leurs adresses;
- des fiches de relevé de puits d'eau potable pour chacun des puits ciblés;
- les rapports de laboratoire et tableaux synthèses des résultats d'analyse d'eau;
- les commentaires et recommandations, s'il y a lieu.

Dans le cas où les analyses effectuées démontreraient que l'une des normes de qualité définies à l'annexe 1 du Règlement sur la qualité de l'eau potable (RQEP) n'est pas respectée, le MTQ doit s'assurer que le propriétaire du puits en sera immédiatement informé selon les dispositions prévues à l'article 35, 1^{er} alinéa, du RQEP. S'il s'agit d'un puits alimentant un système de distribution autre qu'une résidence, le MTQ doit informer le laboratoire de ce fait afin que ce dernier puisse assumer l'ensemble des responsabilités qui lui incombent en vertu du RQEP.

Constat relatif à l'approvisionnement individuel en eau potable

Compte tenu de la situation décrite par le MTQ, un programme de suivi de l'approvisionnement en eau potable devrait être élaboré tel que proposé dans l'étude d'impact et les documents qui l'accompagnent. Ce programme devrait être élaboré avant l'autorisation des travaux.

2.7 Milieux physique et biologique

Du fait que le tracé du contournement de Labelle doit traverser dans une bonne proportion des milieux naturels, les effets du projet sur les milieux physique et biologique apparaissent comme importants. Les caractéristiques naturelles du site, la faune et la flore peuvent faire l'objet de préoccupations. L'analyse des milieux physique et biologique occupe une place importante dans l'étude d'impact.

La protection et la mise en valeur des milieux physique et biologique sont aussi au nombre des préoccupations de plusieurs organisations et individus. Mentionnons qu'en audience publique et en soirée d'information, quelques interventions ont visé des aspects concernant les milieux physique et biologique. Les enjeux et impacts qui retiennent notre attention dans le cadre de ce projet concernent les espèces menacées ou vulnérables, les milieux aquatiques et humides et leurs habitats ainsi que le milieu terrestre et ses habitats.

2.7.1 Espèces menacées ou vulnérables

La conservation de la diversité biologique est un élément important pour l'atteinte du développement durable. Au Québec, la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (L.R.Q., c. E-12.01) participe à l'objectif de la conservation de la diversité biologique. En lien avec sa politique sur l'environnement, le MTQ a traité des espèces menacées et vulnérables dans son étude d'impact.

Pour la Direction du patrimoine écologique et des parcs, le projet est considéré acceptable compte tenu de la démonstration raisonnable que ce dernier n'aura pas d'incidence sur les plantes menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées. De plus, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) considère que, dans l'ensemble, ce projet paraît acceptable en relation avec les sujets qui sont de sa compétence.

Selon les données du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec et des inventaires effectués par le MTQ en 1997 et 1998, aucune espèce floristique menacée ou vulnérable ne serait présente dans l'emprise prévue. Selon les données présentées par le MTQ, aucune espèce ichtyenne menacée ou vulnérable ne serait présente dans la zone d'étude, compte tenu des caractéristiques des cours d'eau et des caractéristiques des habitats des espèces qui auraient eu un

potentiel de présence dans la région. Aussi, aucune mention de la présence d'espèces semi-aquatiques menacées n'a été identifiée.

Selon les données du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec et les informations recueillies par le MTQ, il n'y a aucune mention n'est faite de la présence d'espèces amphibiennes et reptiliennes, de mammifères terrestres ou d'espèces aviennes menacées ou vulnérables. Cependant, l'étude d'impact fait mention que l'aire d'étude possède un potentiel pour certaines espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables comme la couleuvre d'eau, la grenouille des marais, la musaraigne pygmée, le campagnol-lemming de Cooper, l'épervier de Cooper, le troglodyte à bec court, la paruline à ailes dorées et les chauves-souris rousse, argentée et cendrée.

Le MDDEP a demandé au MTQ s'il avait l'intention de vérifier la présence de ces espèces dans les milieux humides touchés par les travaux. Dans les réponses aux questions et commentaires, le MTQ a précisé que les principaux secteurs susceptibles d'accueillir ces espèces sont : la tourbière présente au début du tracé, l'étang situé au bas des pentes de l'ancien centre de ski (mont Labelle) ainsi que le cours d'eau servant d'exutoire au lac Blanc (qui sera traversé par la route). Le MTQ a aussi indiqué qu'il entendait réaliser des inventaires dans ces différents milieux à la suite de l'adoption du décret gouvernemental. Les inventaires seraient réalisés dans les secteurs affectés tel que précisément défini lors de la préparation des plans de construction.

Mentionnons que dans le cas où les inventaires révéleraient la présence d'espèces menacées ou vulnérables, des ententes devraient être prises avec le MDDEP et le MRNF concernant d'éventuelles mesures d'atténuation ou de compensation, avant le début de tout travail.

Constat relatif aux espèces menacées et vulnérables

Le MTQ devrait réaliser l'inventaire faunique visant les espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables sur le site des travaux et principalement sur les portions qu'il a identifiées comme susceptibles d'accueillir ces espèces. Une attention particulière sera apportée à la couleuvre d'eau, à la grenouille des marais, à la musaraigne pygmée, au campagnol-lemming de Cooper, à l'épervier de Cooper, au troglodyte à bec court, à la paruline à ailes dorées et aux chauves-souris rousse, argentée et cendrée. Cet inventaire devrait être effectué avant le début des travaux de construction.

Milieux aquatiques, humides et leurs habitats

Les milieux aquatiques et humides sont reconnus comme des milieux de qualité représentant des habitats potentiels pour la faune et la flore. La construction et la présence d'une infrastructure routière sont susceptibles d'apporter des modifications à ces milieux. Par exemple, le franchissement de cours d'eau peut engendrer une perte d'habitat aquatique en phase de construction et l'utilisation de sels de déglçage et d'abrasif pour l'entretien hivernal peuvent causer une détérioration de ces milieux en phase d'exploitation.

En période de construction, l'étude d'impact précise que les répercussions impliquent des modifications à la qualité de l'eau et à la section d'écoulement des cours d'eau traversés. Le MTQ considère l'impact comme faible et prévoit suivre les règles contenues dans le guide

régissant les travaux en milieu aquatique¹³. De plus, le MTQ entend prendre des mesures afin de limiter l'érosion et l'augmentation de particules en suspension pendant les travaux.

En tout, le MTQ prévoit que sept petits cours d'eau seront traversés par la nouvelle infrastructure. Il est possible de résumer les impacts en mentionnant l'artificialisation des berges, la modification de la section d'écoulement et la perte de végétation riveraine. Afin de palier aux risques d'érosion des berges, le MTQ propose essentiellement réaliser ses travaux (ponceaux, stabilisation, etc.) afin de redonner l'aspect naturel (lit, végétation) et de rétablir l'équilibre biologique du cours d'eau. Hormis ces considérations générales, certains milieux précis seront affectés.

Petit lac (chaînage 6+700)

Un petit lac devrait être partiellement remblayé et affecté par le tracé de la voie de déviation. En gros, le même type d'impacts et le même type de mesures d'atténuation que pour les cours d'eau sont identifiés par le MTQ. Tenant compte des mesures proposées, le MTQ estime l'impact résiduel comme faible.

Tourbière

Dans sa portion sud, le tracé de la route de contournement devrait empiéter en partie dans une tourbière (aux environs du chaînage 2+100). L'étude d'impact indique que le remblai nécessaire à la construction de l'infrastructure (perte de superficie estimée à 20 %), les ouvrages de drainage (modification de la circulation et du niveau de l'eau) et l'entretien hivernal (apports en sels, graviers et déglacants) sont susceptibles d'affecter les caractéristiques de la tourbière. En limitant le déboisement et en tenant compte de la tourbière dans la conception du drainage (circulation de l'eau, délimitation de l'emprise des travaux), le MTQ estime l'impact résiduel comme moyen.

Étang au pied du mont Labelle

Au pied du mont Labelle, un petit étang, probablement d'origine anthropique, serait remblayé sur une proportion estimée à 50 % de sa superficie. Selon l'étude d'impact, des effets se feront sentir sur les milieux (aquatique, semi-aquatique et riverain) et des pertes d'habitat (petite faune terrestre, les oiseaux terrestres, les amphibiens, reptiles et mammifères semi-aquatiques). L'impact est considéré comme étant de forte importance. L'étude d'impact précise qu'aucune mesure d'atténuation ne peut permettre de réduire la perturbation de l'étang situé au pied du mont Labelle.

Une compensation proposée

Dans l'étude d'impact ainsi que lors de l'examen public du projet, le MTQ a laissé entendre qu'il pourrait envisager un agrandissement de l'étang au pied du mont Labelle afin d'y aménager un habitat faunique devant compenser pour les pertes au niveau de l'étang et de la tourbière. Cependant, cette mesure de compensation n'a pas fait l'objet, jusqu'à maintenant, d'une description détaillée quant aux modalités de sa réalisation (superficie, localisation, qualité du milieu, etc.). Par ailleurs, il a été mentionné que la création d'une nouvelle tourbière est

¹³ Guide : Ponts et ponceaux. Lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique.

généralement difficilement réalisable et que l'aménagement d'un milieu de type marais ou étang pourrait compenser les pertes sur les milieux humides et aquatiques. Cette mesure de compensation mérite donc d'être précisée.

L'insertion d'une nouvelle infrastructure dans le milieu naturel est la principale source d'impact sur les différents types de milieux et les différents habitats qui se trouvent dans le corridor du tracé. L'étude d'impact et l'analyse environnementale permettent de constater que peu de milieux ou d'habitats ont un caractère particulier dans le cadre de ce projet. Mentionnons que dans l'ensemble, Faune Québec considère ce projet acceptable en relation avec les sujets qui sont de sa compétence. Cependant, le nouveau tracé de la route 117, situé en bordure du milieu urbanisé de Labelle, viendra en quelque sorte repousser la limite du territoire affecté par l'activité humaine et affecter directement des habitats et des milieux naturels. C'est dans une perspective de protection des écosystèmes et de la biodiversité ainsi que dans la perspective d'intégration du projet au milieu que les constats qui suivent ont été élaborés.

Constat concernant les milieux aquatiques et humides

Dans le but de minimiser les pertes sur les milieux aquatiques et humides et les habitats qui y sont reliés, le MTQ, dans la conception et la réalisation des travaux, devrait optimiser le projet de façon à empiéter le moins possible sur les cours d'eau, le lac, l'étang et la tourbière.

Constat relatif à la tourbière et à l'étang au pied du mont Labelle

Les empiètements (dimension, proportion) sur la tourbière et l'étang devront être identifiés de façon précise à l'étape des plans et devis. Cette estimation servira à définir le projet d'aménagement faunique proposé par le MTQ en compensation pour les pertes relatives à ces deux sites.

L'aménagement d'un habitat faunique, tel que proposé par le MTQ comme mesure de compensation pour une perte d'une partie de l'étang au pied du mont Labelle et de la tourbière, devrait être d'une superficie égale à la somme de l'empiètement sur l'étang et la superficie totale de la tourbière.

2.7.2 Milieu et habitats terrestres

Selon l'information présentée, il apparaît que les principaux impacts sur le milieu et les habitats terrestres sont reliés au déboisement et à l'insertion de l'infrastructure au milieu existant. Comme le tracé proposé par le MTQ s'insère en grande partie en milieu boisé, un total d'environ 60 ha devront être déboisés (dont environ 38,5 ha avant l'ajout des voies supplémentaires dans la portion nord du tracé).

Bien que les secteurs boisés représentent des habitats propices à la petite faune, le MTQ estime que l'impact devrait être limité puisque les milieux adjacents présentent des caractéristiques équivalentes aux espaces à déboiser. De plus, le MTQ entend limiter les impacts sur les espaces résiduels (délimiter les secteurs à préserver, délimiter les zones accessibles à la machinerie, s'assurer que les arbres coupés tombent à l'intérieur de l'emprise).

Mentionnons que l'étude d'impact comprend une description de l'avifaune présente dans le corridor à l'étude. Cependant, aucune évaluation de l'impact du projet n'est présentée. Bien que l'étude d'impact n'en fasse pas mention, précisons que la réalisation des travaux de déboisement en dehors de la période de nidification de l'avifaune constitue une mesure d'atténuation relativement courante dans le cadre de projets routiers.

Constat relatif à l'avifaune

Le MTQ devrait réaliser les travaux de déboisement nécessaires à la réalisation des travaux en dehors de la saison de nidification de l'avifaune nicheuse présente dans le corridor à être déboisé, soit entre le 15 mai et le 15 juillet.

En ce qui a trait au cerf de Virginie, l'étude d'impact mentionne que ce secteur présente un potentiel d'utilisation par cette espèce. Selon le MRNF, un secteur de 1,2 km² situé dans la portion sud aurait été identifié en tant que ravage en 1997. Ce ravage n'est pas reconnu comme permanent et la présence des cerfs de Virginie pourrait être la résultante de leur alimentation par les humains du secteur. Un autre ravage a été identifié au nord du point de raccordement entre la route de contournement prévue et l'actuelle route 117. Notons aussi la présence du ravage de La Macaza à l'est de la route 117. Les limites de ce ravage ne sont cependant pas directement adjacentes au projet de contournement. Les impacts possibles reliés au cerf de Virginie concernent principalement les déplacements de l'espèce et la sécurité routière. Le MTQ mentionne aussi que le bruit et la circulation des véhicules peuvent affecter le comportement et l'usage du territoire du cerf de Virginie.

Puisque le tracé de la nouvelle route 117 sectionnera des habitats présentant un bon potentiel d'utilisation pour le cerf de Virginie, le projet pourrait amener des contraintes aux déplacements. Ces contraintes seraient reliées aux caractéristiques de la route et de ses abords (pentes, matériaux, déblais et remblais) ainsi qu'aux caractéristiques des milieux adjacents (types de peuplement, potentiel d'abri et de nourriture).

Dans la conception du projet, le MTQ indique vouloir tenir compte de la présence du cerf de Virginie dans des peuplements d'abri et de nourriture en bordure immédiate du tracé. Afin de favoriser le maintien des déplacements de part et d'autre de la nouvelle route, le MTQ veut apporter une attention particulière à la conception de l'infrastructure (passages à niveau, pentes de talus douces, matériaux des talus adéquats). L'aménagement de corridors privilégiés pour le déplacement du cerf de Virginie pose, par la suite, la question de la sécurité routière.

Au Québec, comme ailleurs au Canada, il est connu que les déplacements de la grande faune peuvent causer des problèmes de sécurité routière. L'étude d'impact décrit cette problématique de sécurité ainsi que certaines mesures pouvant dissuader les animaux de traverser lorsque des véhicules empruntent l'infrastructure routière à leur hauteur. Dans son étude d'impact, le MTQ décrit un système de réflecteurs qui permettrait de diminuer certains risques de collisions (particulièrement la nuit). Le MTQ avance que la décision d'installer un tel système est prise sur la base d'une analyse coûts/bénéfices en fonction du nombre d'accidents dans un secteur particulier. Suivant cette logique, cette évaluation ne serait effectuée qu'après la réalisation du projet et après qu'un certain nombre d'accidents se soient produits. Selon la recommandation du MRNF, des mesures particulières devraient être évaluées afin de limiter le risque d'accidents aux

secteurs connus (après observation) fréquentés par le cerf de Virginie (limite nord du projet, points de passage aménagés par le MTQ, petit ravage dans la portion sud du projet).

Constat relatif au cerf de Virginie

Puisque des ravages et des espaces utilisés par le cerf de Virginie sont présents aux abords du corridor du contournement de Labelle, le MTQ devrait évaluer la possibilité de prendre des mesures particulières afin d'assurer la sécurité routière et la sécurité de la grande faune. Ces mesures pourraient comprendre l'installation de réflecteurs en bordure de la route afin de prévenir les collisions entre les animaux et les véhicules circulant sur la voie de contournement de Labelle, notamment à proximité des endroits aménagés pour le passage des cerfs par le MTQ, à la limite nord du projet ainsi qu'à la hauteur du petit ravage identifié dans la portion sud du projet.

2.8 Autres enjeux et impacts

Le projet de déviation de la route 117 à Labelle comporte un certain nombre d'autres enjeux et impacts qui sont de nature moins importante ou qui ont été traités de façon satisfaisante dans l'étude d'impact.

2.8.1 Autres impacts sur le milieu humain

Les autres impacts sur le milieu humain concernent : les activités et le territoire agricole, les activités d'extraction, les finances et les activités municipales ainsi que le paysage.

Territoire et activités agricoles

L'agriculture est une activité importante pour la vitalité du milieu. Les activités agricoles font partie des éléments caractéristiques de l'utilisation du sol et du paysage. Selon les données présentées par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ), 1 670 ha seraient occupés par l'agriculture à Labelle, bien que seulement 309 ha soient cultivés. La principale activité agricole serait l'élevage bovin mais l'horticulture, la serriculture et les autres types d'élevage seraient aussi présents. Le projet de la route 117 doit s'intégrer dans un milieu au caractère hétérogène dans lequel se trouvent quelques exploitations agricoles. Le tracé traverserait des zones de sols de catégorie 7 (portion sud du tracé) et de catégorie 3 (à l'extrémité nord du tracé). Les sols de catégorie 7 seraient peu propices à l'agriculture mais pourraient avoir un potentiel pour l'acériculture. Selon le MAPAQ, ces sols se répartissent en trois catégories pédologiques dont l'une, présente dans la portion sud du tracé, conviendrait aux cultures mixtes.

La section 4.2.3.2 de l'étude d'impact identifie cinq exploitations agricoles pouvant être affectées négativement par le projet. Les impacts varieraient de faibles à modérés. La perte de pâturages et de superficies cultivées ainsi que l'enclavement et le sectionnement des terres exploitées sont les principaux impacts. Ces impacts devraient avoir des effets sur les revenus (pertes) et les possibilités d'expansion pour certains producteurs.

Les préoccupations exprimées par le public ont essentiellement concerné les acquisitions et leurs effets. Comme l'acquisition de terres agricoles ne remettrait pas en cause la vitalité des entreprises agricoles, aucune mesure particulière autre que la compensation financière requise

pour l'acquisition des superficies n'est prévue. Mentionnons que, dans le cadre du processus d'acquisition et d'expropriation d'immeubles à des fins gouvernementales, le MTQ tient généralement compte de l'usage des propriétés dans son évaluation. L'étude d'impact mentionne cependant la possibilité d'attribuer une dérogation restreinte au non-accès pour un exploitant et une compensation pour les déplacements causés par le sectionnement d'une propriété (BAPE, *transcription de l'audience publique, séance du 29 octobre 2002 en soirée*, p. 71-80).

Le tracé proposé par le MTQ ne traverse pas la zone agricole. Cependant, des parcelles utilisées à des fins agricoles (les lots P.27-A et P.28-B du premier rang) ont fait l'objet d'une inclusion à la zone agricole par la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ).

Afin de pouvoir réaliser le projet de contournement, le MTQ a effectué une demande visant l'obtention d'une autorisation de lotir, d'aliéner et d'utiliser à d'autres fins que l'agriculture la superficie nécessaire au projet auprès de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ). L'autorisation du projet par le gouvernement en vertu de l'article 31.5 de la LQE doit intervenir après que la CPTAQ ait rendu une décision favorable relativement à la demande du MTQ. Le MDDEP a reçu copie, le 30 novembre 2005, de cette décision favorable datée du 7 novembre 2005.

Constat relatif au territoire et aux activités agricoles

Dans le contexte où la CPTAQ a rendu une décision favorable au sujet du lot ayant fait l'objet d'une inclusion à la zone agricole, il apparaît que le projet est acceptable, compte tenu de la nature des activités agricoles, des impacts sur les exploitations et des mesures d'atténuation ou de compensation proposées.

Impact sur les activités d'extraction

L'emprise du projet de contournement de Labelle devrait affecter une superficie d'environ 3,7 ha (lots n° 31a et 32a) d'un site d'extraction localisé dans la partie nord du tracé. L'étude d'impact indique que l'empiètement de la route et de son emprise affectera au maximum un cinquième de la superficie exploitée. Comme un chemin d'accès à un lot voisin traverse une partie de l'exploitation, le MTQ a prévu réaliser un accès à la voie de desserte prévue dans ce secteur du projet.

Comme la partie de l'exploitation visée se trouve le long de l'actuelle route 117 et qu'une bonne section de celle-ci est sous couvert boisé servant d'écran visuel, le MTQ devrait porter une attention particulière à l'aspect visuel de ce tronçon et prévoir des mesures d'intégration au paysage.

Sentiers de motoneige et de véhicules tout-terrain

Des sentiers de motoneige et de véhicule tout-terrain (VTT) relient Labelle à différents sentiers se déployant à une échelle locale ou régionale. Dans le contexte de Labelle, la route de contournement devient un obstacle pour les sentiers situés à l'ouest du noyau villageois. Afin de maintenir un accès au noyau villageois et aux abords de la route 117 actuelle, le MTQ propose de permettre le passage des VTT et motoneiges sur le viaduc prévu à l'accès central. L'espace y serait suffisant pour permettre la traversée de ces véhicules. Cette mesure devrait permettre aux responsables des sentiers de diriger leurs parcours vers ce point de traversée sécuritaire et

fonctionnel. Advenant le cas où le sentier de motoneige ne peut être aménagé de façon à se rendre au viaduc, le MTQ a indiqué qu'il pourrait autoriser la traversée de la voie de contournement à un endroit sécuritaire, bien identifié et où la visibilité est bonne.

La Municipalité et certains intervenants locaux ont demandé que le MTQ réalise un passage pour les VTT et motoneiges le long de l'axe central. Le MTQ a expliqué que ce sont les responsables des sentiers qui doivent aménager ceux-ci pour se raccorder au point de traversée identifié par le Ministère.

Impact sur les finances municipales

Dans ses différentes interventions, la Municipalité de Labelle a souligné à de nombreuses reprises que ses ressources sont limitées et pourraient être insuffisantes pour faire face aux impacts potentiels et aux enjeux structurants qu'impliquent la réalisation de la route de contournement. La Municipalité a tenté de lier certains projets et aménagements à la réalisation de la route de contournement. Elle a demandé au MTQ de participer aux efforts de revitalisation du noyau villageois et à rechercher des moyens de compenser les pertes éventuelles que pourrait subir la Municipalité. À ce chapitre, le protocole de suivi et d'accompagnement proposé par le MTQ semble intéressant afin de poursuivre les discussions entre la Municipalité et le MTQ.

Lorsque la route de contournement sera réalisée, la route 117 actuelle sera cédée à la Municipalité, qui en deviendra responsable. Le MTQ s'assure que la route soit dans un état acceptable à sa nouvelle fonction lors de cette cession. La prise en charge (entretien, réparation, etc.) de la route 117 actuelle par la Municipalité est susceptible d'avoir un impact sur les finances locales. Le MTQ a précisé en audience publique qu'il lui en coûtait actuellement 31 000 \$ pour entretenir l'actuelle route 117 entre les raccrochements prévus de la route de contournement (sud et nord). Compte tenu d'un ajustement relatif au niveau de service de la portion de route qui serait cédée à la Municipalité, cette dernière pourrait obtenir une subvention de 21 090 \$. Compte tenu de cette subvention, l'impact sur les finances locales pourrait être limité. Les activités de la Municipalité seront cependant augmentées du fait qu'elle sera responsable de cette portion de route.

Paysage ou milieu visuel

Les impacts sur le paysage peuvent parfois être difficiles à appréhender à priori mais ils sont définitivement « visibles » à la suite de la réalisation d'un projet routier. Dans l'étude d'impact, le MTQ a reconnu que « ...l'ajout d'une infrastructure routière dans le paysage comporte divers types d'interventions (déboisement de l'emprise, nivellement, remblais, déblais, mise en place de structures en hauteur tels échangeurs, etc.) qui ne sont pas sans répercussions sur le milieu récepteur, qu'il s'agisse d'un milieu forestier ou d'un milieu urbain. Celles-ci affectent le relief local, la couverture végétale de même que les fonctions et les utilisations du sol dans les zones touchées par le projet ».

Afin d'évaluer l'impact, le MTQ a décrit et caractérisé le paysage en six unités (urbaine, périurbaine, agricole, industrielle, naturelle et récréonaturelle). L'impact visuel a par la suite été discuté à partir du point de vue des résidants du secteur et de celui des usagers de la nouvelle route. Selon le degré de sensibilité de chaque unité de paysage, l'impact peut varier. Comme mesures d'atténuation, et de façon particulière dans les secteurs de la montée Fugère, de la rue de l'Église, du mont Labelle et de la rue Orban, le MTQ propose de limiter le déboisement,

d'intervenir pour réduire les risques d'érosion, de végétaliser les remblais et de mettre en place des talus végétalisés. Ces mesures viseraient à assurer le caractère naturel du paysage à la suite de la réalisation des travaux.

Mentionnons que le contournement entraînera l'abandon de courts tronçons de route. Afin d'éviter toute confusion et de favoriser leur intégration au paysage, ces tronçons seront scarifiés, nivelés et ensemencés. Aussi, l'accès central comporterait peu de répercussions sur le plan visuel.

Selon l'étude d'impact, la réalisation du projet comporte plusieurs répercussions sur le paysage local, sa perception de même que son accessibilité visuelle. Globalement, le MTQ estime que l'intégration de la déviation au paysage local semble présenter peu de problèmes. Compte tenu de la mise en œuvre des mesures visant à favoriser l'intégration harmonieuse du projet au milieu récepteur, l'impact résiduel est estimé par le MTQ comme faiblement négatif.

Bien que l'étude d'impact n'identifie pas clairement d'impact visuel à ce chapitre, mentionnons que le retrait de la circulation de transit au cœur du noyau villageois pourrait indirectement permettre une bonification du milieu visuel dans la mesure où des actions de revitalisation et de requalification pourraient y être mises en œuvre par la Municipalité et différents acteurs publics et privés.

Soulignons aussi l'insertion en milieu rural d'éléments plus typiques d'un milieu urbain comme la bande médiane en béton de ciment, les déblais et remblais, les coupes de roc, le viaduc, les bretelles et les voies de desserte. Compte tenu du caractère rural et forestier du milieu, le MTQ devrait rechercher un design et des aménagements permettant d'éviter, dans la mesure du possible, l'artificialisation du paysage. Par exemple, les aménagements paysagers, (talus, fossés et autres éléments de terrassement) pourraient être prévus de façon à rappeler certaines caractéristiques du paysage régional.

Constat relatif au paysage

L'intégration paysagère du projet doit être prise en compte lors de la planification du projet (plans et devis) ainsi que lors de sa réalisation, et ce, dans le respect du paysage du milieu traversé et avec un souci d'éviter l'artificialisation des abords de la route.

2.8.2 Autres impacts sur les milieux physique et biologique

Les autres impacts sur les milieux physique et biologique concernent les eaux de surface et souterraines.

Eaux de surface et souterraines

La composante eau pourrait subir certaines perturbations, et ce, tant en période de construction qu'en période d'exploitation de l'infrastructure. Les principaux impacts relevés par le MTQ concernent :

- la nappe phréatique (abaissement en zone de déblai et effet de barrière en zone de remblai, risque d'apport de déglaçants);

- les eaux de ruissellement (augmentation des quantités et des vitesses d'écoulement, augmentation des matières en suspension);
- les systèmes de drainage (engorgement et débordements);
- l'érosion des rives des cours d'eau (à la suite de l'augmentation du débit).

Afin de tenir compte de ces impacts, le MTQ prévoit appliquer un ensemble de mesures d'atténuation dans la conception et la réalisation du projet :

- limitation du rabattement de la nappe phréatique;
- mise en place des drains souterrains perpendiculaires au tracé de la route;
- mise en place des bassins de rétention à des fins de contrôle des débits et de décantation des matières en suspension et des déglaçants;
- dimensionnement et planification de façon adéquate du réseau de drainage des eaux de ruissellement et des drains collecteurs (débits et capacités);
- stabilisation des rives des cours d'eau affectés par le tracé ou par la mise en place du système de drainage.

Une fois ces mesures d'atténuation particulières réalisées, le MTQ estime que l'impact résiduel est jugé faible.

CONCLUSION

Les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale sont :

- le projet semble justifié;
- la variante proposée est pertinente;
- la connaissance des impacts économiques potentiels et la connaissance de la situation économique locale doivent faire l'objet d'une attention particulière;
- bien qu'il soit difficile d'isoler l'impact économique du contournement, le projet présente des impacts économiques potentiels qu'il importe de considérer;
- le protocole de suivi et d'accompagnement proposé par le MTQ apparaît intéressant pour tenir compte de différents enjeux économiques reliés au projet et pour poursuivre les discussions dans le but d'identifier les interventions susceptibles d'atténuer les impacts économiques du projet ou de faciliter l'insertion du projet;
- un projet de contournement d'une agglomération a un impact structurant sur l'aménagement et l'occupation du territoire;
- le protocole de suivi et d'accompagnement au sujet des impacts économiques et un possible protocole d'entente avec la Municipalité sur la mise en œuvre de la revitalisation du noyau villageois apparaissent comme des interventions intéressantes devant permettre de tenir compte des impacts structurants du projet de contournement sur le territoire de Labelle;
- les accès sud, central et nord prévus par le MTQ apparaissent acceptables d'un point de vue environnemental;
- les discussions pourraient se poursuivre entre les intervenants locaux concernant la signalisation, les aménagements paysagers et l'accessibilité visuelle de Labelle;
- le principe du non-accès apparaît acceptable dans la mesure où une voie de desserte et différents accès permettront l'accessibilité au territoire;
- des mesures d'atténuation et un programme de suivi du climat sonore doivent être mis en œuvre;
- le bruit en période de construction doit faire l'objet de surveillance environnementale ;
- l'inventaire faunique concernant les espèces menacées et vulnérables doit être réalisé avant le début des travaux;
- tout en minimisant les pertes sur les milieux aquatiques et humides, un aménagement faunique doit venir compenser les pertes de ces types de milieu;
- les travaux de déboisement devraient éviter la période de nidification de l'avifaune nicheuse;
- une attention particulière devrait être apportée à l'aspect sécurité relié à la présence du cerf de Virginie;
- les autres enjeux et impacts sur le milieu humain et sur les milieux physique et biologique ont été traités de façon satisfaisante;
- d'une façon générale, le MTQ a choisi les moyens appropriés afin de tenir compte des différents enjeux et impacts relatifs au projet de déviation de la route 117 à Labelle;
- certaines conditions sont nécessaires afin de préciser les mesures relatives à certains impacts.

En conséquence, le projet de déviation de la route 117 apparaît acceptable au regard des impacts environnementaux appréhendés. Enfin, compte tenu des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale, l'autorisation du projet devrait être assortie de certaines conditions.

Original signé par :

Éric Thomassin
M.A.T.D.R.
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

Documents utilisés ou déposés dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 6 mars 2002, 3 p.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, 13 avril 1982, 5 p. et annexe.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 12 septembre 2001, 4 p.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 17 juillet au 13 août 2001, pagination diverse.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, 25 septembre 1981.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Déviations de la route 117 à Labelle - Étude d'impact sur l'environnement – version finale*, préparé par Roche ltée, novembre 2000, 115 p. et 7 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Déviations de la route 117 à Labelle - Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, préparé par la Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière, février 2002, 12 p. et 1 annexe.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Déviations de la route 117 à Labelle - Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement*, préparé par la Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière, avril 2001, 18 p. et 1 carte.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet de déviation de la route 117 à Labelle*, mars 2002, 1 p.

Documents déposés par le promoteur

CIMA+. *Mise à jour des données de circulation de l'étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle, version finale*, septembre 2002, 25 p. et annexes.

GROUPE CARTIER LTÉE. *Étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle, rapport synthèse, vol. 1*, 31 mai 1996, 66 p.

GROUPE CARTIER LTÉE. *Étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle, rapport synthèse, vol. 2*, annexes, 31 mai 1996, pagination diverse.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Contournement de Labelle – Description du projet modifié*, 2 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Coûts d'entretien annuels du MTQ – Route 117 à Labelle et subvention possible pour sa prise en charge par la municipalité*, 1 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Direction des Laurentides-Lanaudière : mandat et réseau routier*, août 2001, dépliant à 12 volets.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Fiche synthèse sur les acquisitions incluant la mise à jour du contournement de Labelle*, pagination diverse.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Gestion des corridors routiers – Méthode d'évaluation des impacts d'un contournement d'agglomération, Service de l'aménagement des infrastructures et de l'environnement*, septembre 1998, 39 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Inventaire hydrogéologique – Étude d'opportunité – Réaménagement de la route 117 contournement de Labelle – Circonscription électorale de Labelle, Direction du laboratoire des chaussées*, 20 octobre 1997, 6 p. et annexe.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Norme du MTQ sur les non-accès concernant les contournements*, 15 septembre 1993, p. 3-6.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan d'aménagement géométrique (plan et profil) de la route 117 du contournement de Labelle*, 11 décembre 1998, 1 plan.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport des Laurentides*, septembre 2001, 95 p. et cartes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport des Laurentides – Plan d'action 2001-2006*, septembre 2001, 31 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, publication préparée par le Service de l'environnement et éditée par la Direction des communications, mars 1998, 13 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant l'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, 8 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant la mise à jour des données de circulation pour la municipalité de Labelle*, 11 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant la sécurité routière dans le village de Labelle*, 14 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant le bruit et les décibels*, 7 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant l'étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle*, 12 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Représentation des zones où l'affichage serait permis ou interdit le long de la déviation*, 1 carte.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Retombées économiques des projets routiers – Statistiques existantes*, 2 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Route 117 – Contournement de Labelle – Mise à jour du volet sécurité routière – Rapport présenté à la commission d'enquête*, octobre 2002, 6 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Route 117 – Contournement de Labelle – Révision des impacts sonores associés au projet – Rapport présenté à la commission d'enquête*, 25 octobre 2002, 4 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Route 117 – Projet de déviation à Labelle – Simulations visuelles 3D*, 6 photos.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tableau synthèse des quatre scénarios d'intervention sur la route 117 dans l'agglomération de Labelle*, 5 novembre 2002, 2 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de mise en valeur des paysages du corridor de l'autoroute 15 et de la route 117 – Caractérisation et évaluation des paysages, rapport final*, juin 2002, 81 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vidéo de simulations visuelles concernant le projet de déviation de la route 117*.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Volet sécurité routière. Accidents sur la rue du Pont à Labelle, 1995 à 2001*, 1 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Volumes de circulation et circuits autorisés des véhicules lourds*, octobre 2002, 1 carte.

ROCHE LTÉE. *Projet de contournement de Labelle – Protocoles de suivi et d'accompagnement*, 13 p.

ROCHE LTÉE. *Rapport complémentaire – Aspects socioéconomiques, document de travail*, octobre 2002, 36 p.

TECSULT ENVIRONNEMENT INC. *Avis sur l'impact du contournement de la route 131 sur la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois*, mai 1998, 29 p.

ULYSSE GIRARD. *Étude sur la mise en évidence des agglomérations contournées par des stratégies d'aménagement du paysage – Partie 1 – Possibilités d'ouverture des champs visuels*, septembre 2002, 10 p.

ULYSSE GIRARD. *Étude sur la mise en évidence des agglomérations contournées par des stratégies d'aménagement du paysage – Partie 2 – Concepts de signalisation et d'aménagement paysager*, septembre 2002, 16 p.

Documents déposés par différentes personnes ressources

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère de l'Agriculture, des pêcheries et de l'alimentation concernant les lots P.27-A et P.28-B qui ont fait l'objet d'une inclusion en zone agricole*, 20 janvier 2003, 1 p.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère de l'Environnement concernant la présence potentielle d'espèces animales menacées ou vulnérables dans le corridor visé par le projet*, 6 janvier 2003, 1 p.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant le transport lourd, la sécurité, la circulation et le déboisement*, 23 décembre 2002, 2 p.

DANIEL ARBOUR & ASSOCIÉS. *Programme particulier d'urbanisme de la municipalité de Labelle*, décembre 2002, 24 p.

ECHO SONDAJE. *Sondage visant à mesurer l'efficacité du programme de signalisation touristique, annexes*, novembre 2000, vol. 2, pagination diverse.

ECHO SONDAJE. *Sondage visant à mesurer l'efficacité du programme de signalisation touristique, rapport final* présenté le 9 novembre 2000, vol. 1, 79 p.

ECHO SONDAJE. *Sondage visant à mesurer l'efficacité du programme de signalisation touristique, sommaire* présenté le 14 décembre 2000, vol. 3, 6 p.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Portrait agricole de la zone de déviation de la route 117 à Labelle, Direction régionale Outaouais-Laurentides*, novembre 2002, 7 p.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Réponse à la question du document DQ3*, 21 janvier 2003, 1 p. et plan.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Réponses aux questions du document DQ1*, 7 janvier 2003, 2 p.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Extrait des orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire*, 1994, p. 18-45.

MINISTÈRE DES FINANCES. *Communiqué – Mont-Tremblant : Québec s'associe à un projet de développement d'un milliard*, 25 septembre 2001, 3 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ2*, 16 janvier 2003, 3 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET TOURISME QUÉBEC. *C'est tellement plus clair et efficace quand c'est bleu ! Automobilistes et entreprises touristiques et de services apprécient les panneaux bleus*, Québec, 2001, dépliant à 8 volets.

MUNICIPALITÉ DE LABELLE. *Bienvenue ! La vie au grand air à l'année longue, guide touristique.*

MUNICIPALITÉ DE LABELLE. *Copie des résolutions 159.05.02, 154.05.02, 294.10.99, 105.04.99, 105.07.97, 363.12.96 et 203.07.96 concernant le projet de déviation de la route 117, 1996 à 2002.*

MUNICIPALITÉ DE LABELLE. *La vie au grand air à l'année longue, carte touristique.*

MUNICIPALITÉ DE LABELLE. *Plan d'urbanisme révisé incluant un plan d'affectations du sol, mars 2002, 87 p.*

MUNICIPALITÉ DE LABELLE. *Plan d'urbanisme révisé, sections 4.0-4.2, 6.0-6.6, 10.0, mars 2002, pagination diverse et cartes.*

MUNICIPALITÉ DE LABELLE. *Plan de zonage (règlement de zonage 2002-56 et règlement de lotissement 2002-57, mars 2002, 1 plan.*

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES LAURENTIDES. *Extrait du schéma d'aménagement révisé relatif aux orientations de l'aménagement du territoire et à la planification des transports, mai 2000, pagination diverse et plan.*

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES LAURENTIDES. *Règlement no 184-2002 modifiant le schéma d'aménagement révisé, 31 janvier 2002, p. 869 à 889 et annexes.*

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES LAURENTIDES. *Schéma d'aménagement révisé, mai 2000, pagination diverse et annexes.*

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES LAURENTIDES. *Schéma d'aménagement révisé. Document d'accompagnement : évaluation des coûts et les consultations, mai 2000, 52 p. et annexes.*

SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Impacts sur les ongulés du projet de déviation de la route 117 à Labelle, 30 octobre 2002, 2 p. et carte.*

TOURISME QUÉBEC. *Équipements et services touristiques – Municipalité de Labelle, 2 p.*

TOURISME QUÉBEC. *Guide touristique officiel des Laurentides, 2002-2003, 177 p.*

TOURISME QUÉBEC. *Laurentides-Outaouais. Deux régions, une passion, 2000-2001 et 2001-2002, 1 carte.*

TOURISME QUÉBEC. *Lettre concernant la transmission de documents déposés, incluant un complément d'information relatif aux projets touristiques importants dans la région et pouvant avoir une incidence sur l'activité économique de la municipalité de Labelle, 28 octobre 2002, 5 p.*

TOURISME QUÉBEC. *Sentiers de motoneige, 2000-2001 et 2001-2002, 1 carte.*

Les mémoires déposés dans le cadre de l'audience publique

BIOFILIA. *Mémoire*, novembre 2002, 5 p.

Hubert CLÔT ET Michel TERREAULT. *Mémoire*, 5 p.

COMITÉ ACTION-DÉVELOPPEMENT. *Mémoire*, novembre 2002, 3 p.

Pierre DUMONTIER. *Mémoire*, 21 novembre 2002, 1 p.

Michel LABELLE. *Mémoire*, 22 novembre 2002, 2 p. et annexe.

MARCEL MACHABÉE. *Mémoire*, 13 décembre 2002, 2 p. et annexe.

MUNICIPALITÉ DE LABELLE. *Mémoire*, novembre 2002, 15 p. (Compte rendu, Croquis, Tableau).

Transcription des séances tenues dans le cadre du mandat d'enquête et d'audience publique

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de déviation de la route 117 à Labelle* :

- Séance tenue le 28 octobre 2002, Labelle, 90 p.
- Séance tenue le 29 octobre 2002 en après-midi, Labelle, 79 p.
- Séance tenue le 29 octobre 2002 en soirée, Labelle, 98 p.
- Séance tenue le 26 novembre 2002, Labelle, 51 p.

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

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

ANNEXES

ANNEXE 1 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Étape
1981-10-14	Réception de l'avis de projet
1982-04-13	Transmission de la directive au MTQ
2001-06-18	Réception de l'étude d'impact
2001-06-29 au 2001-08-16	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2001-09-19	Transmission de questions et commentaires au MTQ
2002-02-21	Réception des réponses aux questions et commentaires
2002-03-06	Émission de l'avis de recevabilité
2002-03-26 au 2002-05-10	Période d'information et de consultation publiques et séance d'information publique à Labelle (2002-04-10)
2002-10-28 au 2003-02-28	Mandat d'enquête et d'audience publique
2002-12-09 au 2003-01-17	Consultation intra et interministérielle sur l'acceptabilité environnementale du projet
2005-11-30 ¹⁴	Réception de la décision du 17 novembre 2005 de la Commission de protection du territoire agricole (préalable à l'autorisation)

¹⁴ Cette étape préalable à l'autorisation du projet par le gouvernement explique le délai. Ce délai est sous le contrôle du MTQ.

ANNEXE 2 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

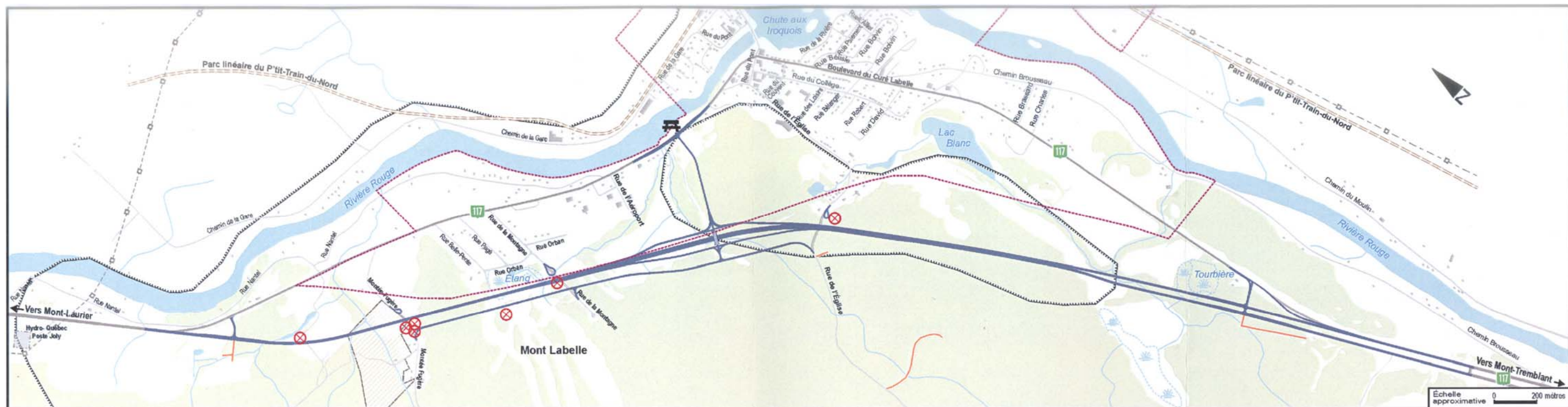
Les unités administratives du MDDEP :

- Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides;
- Direction des politiques de l'air;
- Direction du patrimoine écologique et des parcs.

Les ministères et organismes suivants :

- ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- ministère des Affaires municipales et des Régions;
- ministère de la Culture et des Communications;
- ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- ministère de la Santé et des Services sociaux;
- ministère de la Sécurité publique;
- ministère du Tourisme;
- ministère des Ressources naturelles et de la Faune – Secteur Faune.

ANNEXE 3 : TRACÉ DU PROJET



Source : Rapport du BAPE n° 174, adaptée des documents déposés PR 3 (cartes 2.3 et 2.4), PR 3.1, DA-14, DB 11 p. 3 et DQ 3.1