

Bureau  
d'audiences  
publiques sur  
l'environnement

---

Rapport 174

# Projet de déviation de la route 117 à Labelle

Rapport d'enquête et d'audience publique

Février 2003

Québec 



Québec, le 28 février 2003

Monsieur André Boisclair  
Ministre d'État aux Affaires municipales et  
à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau  
et ministre de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de déviation de la route 117 à Labelle.

Le mandat, qui s'est déroulé du 28 octobre 2002 au 28 février 2003, était sous la responsabilité de M. Michel Germain, secondé par M<sup>me</sup> Sylvie Girard et M. Louis Déryger qui agissaient à titre de commissaire.

Au terme de son analyse, la commission conclut que le projet est acceptable du point de vue environnemental. Il permettrait de résoudre les problèmes de fluidité de la circulation en réduisant l'ampleur, la fréquence et la durée des épisodes de congestion. En outre, il augmenterait la sécurité de l'ensemble des usagers dans le secteur urbanisé de Labelle.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,



André Harvey



Québec, le 26 février 2003

Monsieur André Harvey  
Président  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport d'enquête et d'audience publique portant sur le projet de déviation de la route 117 à Labelle.

Au terme de son analyse, la commission en arrive à la conclusion que le projet est acceptable du point de vue environnemental. Il permettrait de résoudre les problèmes de fluidité de la circulation en réduisant l'ampleur, la fréquence et la durée des épisodes de congestion, tout en augmentant la sécurité de l'ensemble des usagers dans le secteur urbanisé de Labelle.

Pour une meilleure acceptabilité sociale du projet, la portion sud de la déviation devrait cependant être réexaminée par le promoteur, en collaboration avec la municipalité de Labelle, afin d'évaluer la faisabilité d'une autre configuration qui ferait que le noyau urbanisé serait visible de la route 117, pour les usagers venant du sud. Si une telle configuration s'avérait acceptable sur les plans environnemental, technique et financier, la commission estime qu'elle rallierait la majorité des participants.

...2

Je tiens, au nom des membres de la commission, à souligner la grande collaboration des participants à l'audience publique. Je veux également exprimer ma reconnaissance aux membres de l'équipe qui ont accompagné la commission au cours de ses travaux, pour leur professionnalisme et leur empressement à servir le public.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la commission,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michel Germain', written in a cursive style.

Michel Germain

---

# Table des matières

<b>Introduction</b> .....	<b>1</b>
<b>Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants</b> .....	<b>7</b>
Les répercussions d'un contournement de la municipalité sur l'économie locale.....	7
Des propositions.....	8
Les répercussions sur le milieu biologique.....	11
<b>Chapitre 2 Le contexte et la raison d'être du projet</b> .....	<b>13</b>
La problématique actuelle du transport routier.....	13
Le contexte régional.....	13
La problématique locale.....	14
Les options envisagées et la solution proposée par le promoteur.....	16
Les options envisagées.....	16
L'option retenue.....	19
<b>Chapitre 3 La gestion des corridors routiers et des accès</b> .....	<b>23</b>
Les accès au noyau urbanisé.....	23
L'entrée sud : l'objet d'une revendication.....	23
L'entrée nord.....	24
L'accès central.....	25
Les servitudes de non-accès.....	26
L'acquisition et l'enclavement.....	27
L'acquisition.....	27
Les voies de desserte.....	28
Les superficies résiduelles.....	29

---

<b>Chapitre 4</b>	<b>Les impacts du projet sur l'économie locale, l'ambiance sonore et le milieu biophysique.....</b>	<b>31</b>
	Les activités économiques.....	31
	La situation actuelle.....	31
	Le développement local et régional.....	35
	Les interventions souhaitées.....	36
	Les interventions proposées par le promoteur.....	38
	L'ambiance sonore.....	40
	Le milieu biophysique.....	41
	Les espèces menacées ou vulnérables.....	41
	Les milieux aquatique et humide.....	43
	Le Cerf de Virginie.....	45
	<b>Conclusion.....</b>	<b>49</b>
<b>Annexe 1</b>	<b>Les renseignements relatifs au mandat.....</b>	<b>51</b>
<b>Annexe 2</b>	<b>La documentation.....</b>	<b>57</b>

---

## Liste des figures et des tableaux

<b>Figure 1</b>	La localisation du projet de déviation de la route 117 à Labelle .....	3
<b>Figure 2</b>	Le tracé du projet de déviation de la route 117 à Labelle.....	5
<b>Tableau 1</b>	Débits de circulation estimés pour Labelle (dans les deux directions) .....	20
<b>Tableau 2</b>	Activité commerciale le long de la route 117 à Labelle, en 1997 et 2002, et sensibilité aux différents groupes de clientèle .....	34



---

# Introduction

## Le mandat

Le 12 juillet 2002, M. André Boisclair, en sa qualité de ministre de l'Environnement, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique concernant le projet de déviation de la route 117 sur le territoire de la Municipalité de Labelle par le ministère des Transports (MTQ). Ce mandat a été confié au BAPE en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) qui prévoient pour certains projets une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public. Ce mandat d'une durée de quatre mois s'est déroulé du 28 octobre 2002 au 28 février 2003.

L'avis de projet a été déposé le 14 octobre 1981. La directive du ministre de l'Environnement visant l'étude d'impact à réaliser a été transmise le 13 avril 1982. Après que l'étude d'impact soumise par le promoteur ait été jugée recevable, le ministre de l'Environnement demandait au BAPE, le 13 mars 2002, de préparer le dossier pour la période d'information et de consultation publiques comme le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9]. Le BAPE a donc mis à la disposition du public le dossier du projet, du 26 mars au 10 mai 2002. Au cours de cette période, quatre requêtes d'audience publique ont été adressées au ministre de l'Environnement. Les deux parties de l'audience publique se sont déroulées dans la municipalité de Labelle. Lors de la première partie, la commission constituée par le président du BAPE a tenu trois séances publiques, les 28 et 29 octobre 2002. La seconde partie de l'audience publique a eu lieu le 26 novembre 2002. Six des sept mémoires déposés ont été présentés à la commission.

La recherche d'une approche responsable et respectueuse de l'environnement favorisant l'engagement des communautés de même qu'une meilleure compréhension du milieu ont guidé la commission dans son analyse du projet.

## Le projet

La région des Laurentides est desservie par un réseau routier dont le principal axe nord-sud est l'autoroute 15 jusqu'à Sainte-Agathe-des-Monts et la route 117 à vocation nationale (figure 1). Il s'agit du seul axe routier permettant de relier les régions de Montréal et des Laurentides à la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Cet axe est important pour le tourisme et le transport des marchandises. Selon le promoteur, la

proportion élevée de circulation dite de « transit » et la croissance marquée du camionnage au cours des dernières années ont engendré des problèmes de fluidité et de sécurité sur cet axe routier, en particulier lors de la traversée des agglomérations.

La zone d'étude est essentiellement constituée de terres privées. Par ailleurs, le milieu se caractérise, dans sa partie ouest, par un environnement naturel principalement sous couvert forestier (figure 2). Cette partie du territoire comporte quelques résidences isolées ainsi que deux lots qui ont fait l'objet d'une inclusion à la zone agricole par la Commission de protection du territoire agricole. La partie est longe les abords de la rivière Rouge et est occupée par une portion du noyau urbanisé de Labelle actuellement traversé par la route 117. Les services et les commerces sont regroupés entre la rue du Couvent et la rue de la Montagne.

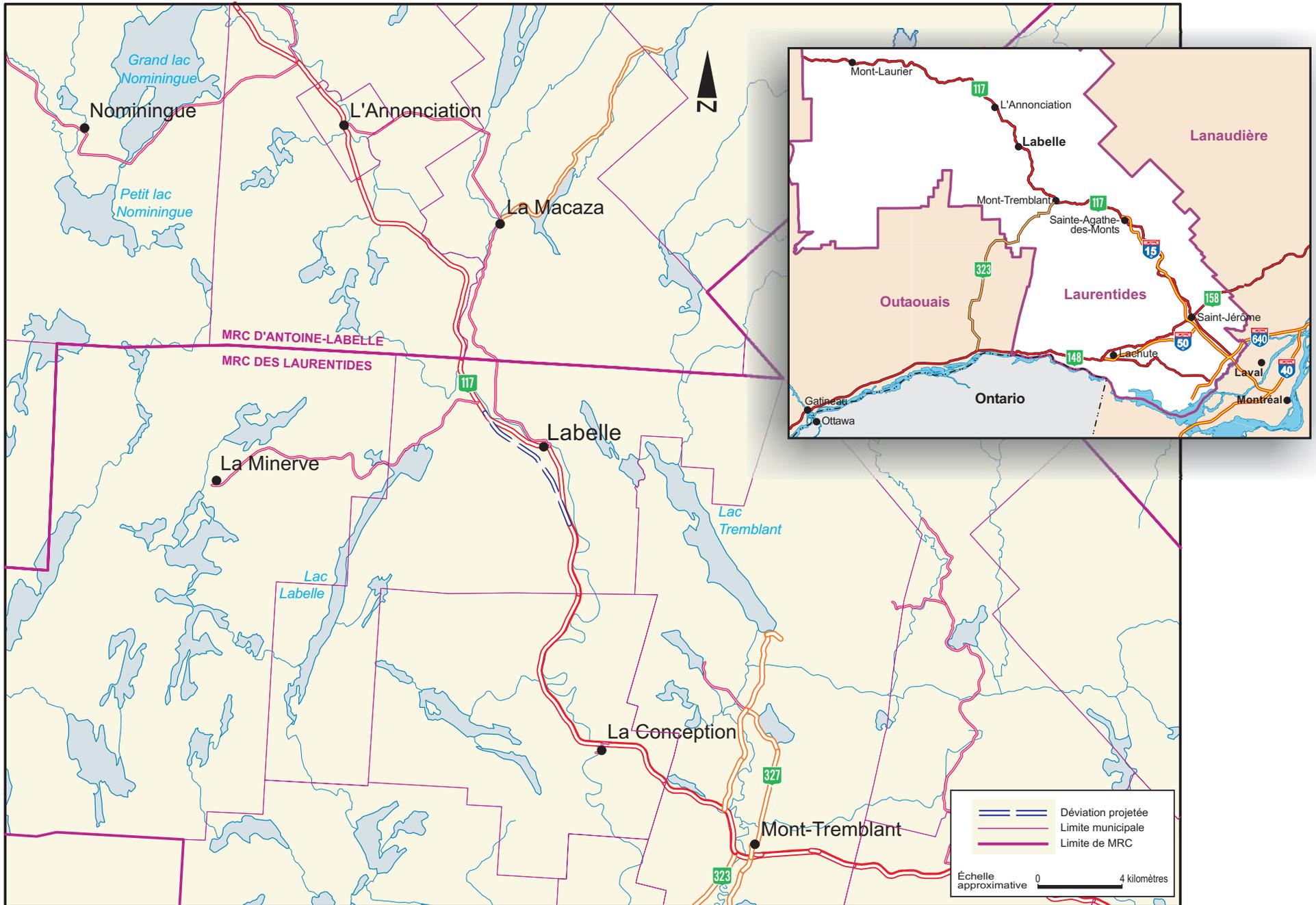
Le projet retenu par le promoteur prévoit le contournement vers l'ouest du noyau urbanisé de Labelle. Le nouveau tronçon de route débiterait avec la fin des quatre voies existantes situées au sud de Labelle pour se terminer au nord, à environ 500 m au sud de la ligne de transport d'électricité d'Hydro-Québec qui traverse la route 117. La déviation d'une longueur de 6,6 km comprendrait, dans sa partie sud, deux chaussées totalisant quatre voies de circulation séparées par un terre-plein sur 1,9 km et par une glissière rigide sur 2,6 km. Les 2,1 km restants seraient constitués d'une seule chaussée à deux voies.

L'emprise minimale serait de 90 m, ce qui permettrait, dans l'éventualité d'une augmentation de la circulation, la construction d'une deuxième chaussée à deux voies, à l'ouest de la première, séparée de cette dernière par un terre-plein d'une largeur de 26 m dans la partie nord du tracé. Les voies auraient 3,7 m de largeur et les accotements, d'une largeur de 3 m, seraient pavés.

Au total, trois accès à la municipalité sont prévus. Les raccordements sud et nord de la nouvelle route demeureraient à niveau tandis que l'accès central au noyau urbanisé de Labelle serait étagé et aménagé en échangeur. Les rues de l'Église et de la Montagne et la montée Fugère seraient sectionnées par la nouvelle route. Du côté est, ces rues seraient aménagées en boucle et, à l'ouest, une voie de desserte les relierait à l'échangeur prévu pour l'accès central. La déviation serait sans accès, sauf ceux situés de part et d'autre des extrémités du tracé et au centre.

Au total, 18 600 000 \$ (2002) seraient prévus pour la réalisation du projet, soit 1 100 000 \$ pour les acquisitions et 17 500 000 \$ pour la construction. Ces sommes n'incluent pas les montants alloués pour une revitalisation éventuelle du noyau urbanisé. Le promoteur prévoit la mise en service de la voie de déviation pour 2009.

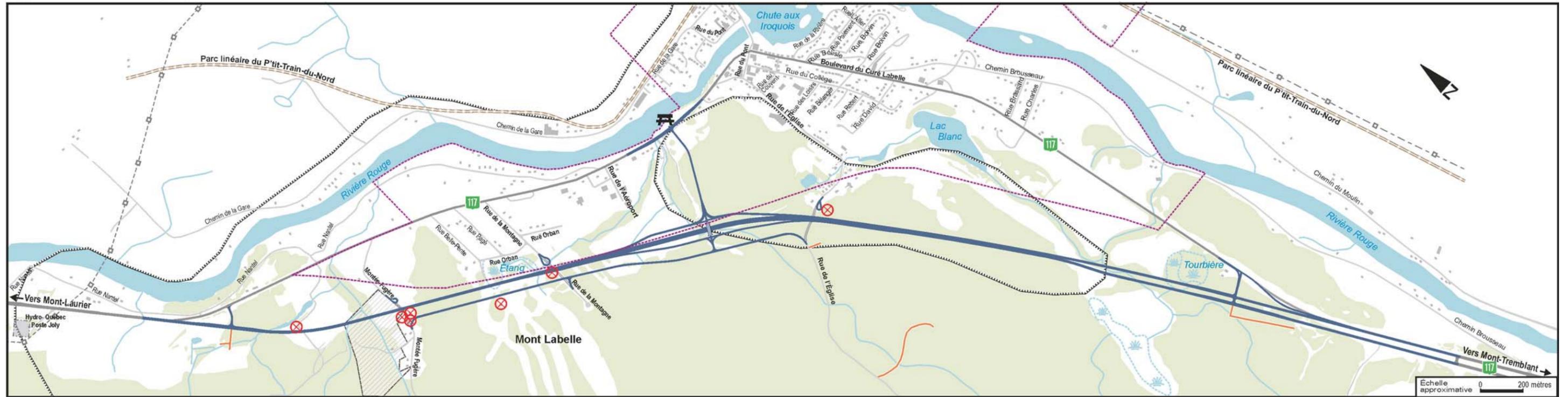
**Figure 1 La localisation du projet de déviation de la route 117 à Labelle**



Source : adaptée de la carte de localisation du projet du ministère des Transports (octobre 2002).



Figure 2 Le tracé du projet de déviation de la route 117 à Labelle



Légende

	Déviation projetée
	Viaduc
	Servitude de passage à définir
	Milieu boisé
	Ravage de Cerf de Virginie
	Périmètre d'urbanisation
	Zone agricole enclavée
	Halte routière
	Bâtiment à acquérir
	Milieu humide
	Ligne électrique



---

## Chapitre 1

# Les préoccupations et les opinions des participants

Les préoccupations des participants à l'audience publique ont essentiellement porté sur le développement économique de la municipalité de Labelle qui, pour certains, serait compromis par le projet. Si la majorité des participants ne s'opposent pas au projet, ils estiment cependant qu'il ne devrait pas être réalisé à n'importe quel prix. De fait, des propositions visant à bonifier le projet de manière à favoriser l'économie de la municipalité et à en assurer la visibilité advenant son contournement ont été discutées lors de l'audience publique. Des participants ont également soumis d'autres propositions pour régler certains problèmes de circulation dans le noyau urbanisé de Labelle en attendant la réalisation du projet. Enfin, l'importance de protéger le milieu naturel du secteur a été soulevée.

## Les répercussions d'un contournement de la municipalité sur l'économie locale

La plupart des participants considèrent que la déviation de la route 117 envisagée aurait des effets négatifs sur l'activité commerciale de Labelle. L'un d'entre eux croit même qu'il serait difficile de retrouver une certaine prospérité avant plusieurs années puisqu'un contournement pourrait causer la perte d'emplois de même que la baisse de l'activité commerciale en général (mémoire de M. Pierre Dumontier). En plus de la clientèle de transit, un participant craint que le contournement éloigne une partie de la clientèle locale et de villégiature des commerces de Labelle :

Les gens de La Minerve ou les gens qui sont des villégiateurs du lac Labelle vont maintenant aussi passer à l'extérieur de Labelle pour avoir accès à leur villégiature et vont être autant de retombées qu'on va perdre, en plus de la clientèle de transit.

(M. François Labelle, séance du 29 octobre 2002, en après-midi, p. 61)

Certains sont d'avis que l'incertitude occasionnée par plus de vingt ans de discussions sur le contournement éventuel de la municipalité aurait largement contribué à affaiblir l'économie de la localité (mémoire de MM. Hubert Clôt et Michel Terreault, p. 2). Le Comité action-développement rappelle le climat d'incertitude vécu par les citoyens :

[...] nous avons eu à souffrir dans le passé et encore aujourd'hui de l'incertitude que le projet de contournement, présenté par le ministère des Transports du Québec (MTQ) depuis 1977, a provoqué à Labelle. Il y a eu des discussions interminables avec nos élus municipaux qui ont fini par accepter un tracé auquel le MTQ n'a pas donné suite à ce moment-là. [...] Un nouveau tracé a été proposé, des discussions ont repris de plus belle, des pour et des contre se sont manifestés et nous nous retrouvons, vingt-cinq ans plus tard, avec le même climat d'incertitude qui revient hanter notre économie. Les mêmes questions : où, quand, comment ?

(Mémoire, p. 1)

Le Comité, qui considère d'ailleurs que cette incertitude « a sans doute fait plus de dommages que n'en fera jamais un contournement devenu réalité » (*ibid.*, p. 1), précise comment ce sentiment s'est traduit dans les comportements des investisseurs, commerçants et propriétaires :

Des promoteurs ont acheté des terrains en vue de futurs développements, des commerçants se préparaient à relocaliser leurs commerces. Des projets d'hébergement sont tombés à l'eau. Plusieurs projets d'investissement ne se sont pas concrétisés faute de savoir où s'installer. Des commerces ont disparu, d'autres attendent encore pour rénover. Certains craignent la dévaluation de leurs commerces sur le marché de la revente. Des terrains sont réservés pour fin d'expropriation et leurs propriétaires n'ont plus la liberté d'en faire ce qu'ils veulent, ils ne peuvent ni vendre, ni bâtir.

(*Ibid.*, p. 1)

À l'instar du Comité, un participant est d'avis qu'une décision devrait être prise incessamment, et ce, afin d'éliminer l'incertitude existante :

[...] il y a des terrains qui sont gelés présentement, qu'on ne peut pas bâtir dessus [...] On paie des taxes présentement. Ça fait déjà plusieurs années que ça dure, puis on aimerait que ce soit branché [...].

(M. Daniel Paiement, séance du 26 novembre 2002, p. 28)

## **Des propositions**

### **Pour contrer les répercussions négatives**

La plupart des citoyens ont fait valoir l'importance de contrer les répercussions négatives du contournement sur l'économie de Labelle et d'en assurer le développement (mémoires de M. Michel Labelle, p. 1-2, de M. Pierre Dumontier et de la municipalité de Labelle, p. 3-4). À cet effet, un participant appréhende les conséquences liées à l'interdiction pour les commerces de s'établir le long de la déviation :

On n'est pas une municipalité, on pourrait dire, assez grosse, si on veut, pour s'autosuffire pour l'instant. Peut-être avec le développement dans le futur, mais pour l'instant [...] il y a des commerces qui pourraient aller s'installer là pour continuer à desservir le transit. Sinon, c'est « ffsst... », les gens sur le transit, ceux qui vont passer le contournement, ils vont aller ailleurs.  
(M. Pierre Dumontier, séance du 26 novembre 2002, p. 23)

Ainsi, d'aucuns estiment que, si le Ministère aménageait des voies de service parallèles à l'ouest et à l'est, il serait alors intéressant pour les investisseurs de s'y installer. Les répercussions qu'anticipent certains commerçants seraient également moindres puisque ceux-ci pourraient alors y déménager leur entreprise (mémoires du Comité action-développement, p. 2, de M. Pierre Dumontier et de MM. Hubert Clôt et Michel Terreault, p. 2-3).

La municipalité et des citoyens souhaiteraient par ailleurs la participation financière du promoteur et d'autres ministères ou organismes dans la réalisation de divers projets envisagés en raison de la déviation. Certains participants sont également d'avis qu'une telle participation financière viendrait compenser les pertes commerciales pouvant être occasionnées par la réalisation du projet (M. Léonard Castagner, séance du 26 novembre 2002, p. 20 et mémoire de M. Marcel Machabée, p. 2). À ce sujet, un conseiller municipal a expliqué que :

[...] le programme particulier d'urbanisme et le programme de renouveau villageois sont plutôt directement en lien avec le projet de contournement. On est obligé d'aller de l'avant avec ça en raison du contournement. Ce sont deux projets supplémentaires qu'on fait en lien avec ça.  
(M. François Labelle, séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 46)

Presque tous les participants ont souligné la perte de visibilité du noyau urbanisé que causerait la déviation. Afin d'assurer la visibilité de la municipalité et d'inciter les automobilistes à en découvrir les attraits, plusieurs ont indiqué que l'entrée sud proposée par le promoteur devrait être rapprochée du noyau urbanisé (M. Daniel Paiement, séance du 26 novembre 2002, p. 30 et mémoires du Comité action-développement, p. 2 et de M. Marcel Machabée, p. 1). Si les propositions quant à la configuration de l'entrée sud diffèrent (mémoires de la municipalité de Labelle, p. 15 et de MM. Hubert Clôt et Michel Terreault, p. 3), elles visent néanmoins le même objectif :

[La modification du] tracé de l'entrée sud pour rapprocher le raccordement de la voie de contournement à la 117 le plus près possible de l'entrée du village [...] [permettrait] aux voyageurs de réaliser qu'ils sont rendus dans le village. Là, maintenant, où le raccordement de la voie de contournement est prévu, tout voyageur ne connaissant pas la région ne pourra même pas se rendre compte qu'il est passé à Labelle. Nous ne voulons pas connaître la même situation qu'à La Conception.  
(M. Marcel Machabée, séance du 28 octobre 2002, p. 13)

Selon un participant, la signalisation prévue devrait être modifiée afin d'indiquer l'accès au parc du Mont-Tremblant, secteur Lac-Caché, lequel passe par Labelle, de même qu'il devrait indiquer la proximité du village Mont-Tremblant puisque de plus en plus d'automobilistes traverseraient Labelle pour s'y rendre (M. Pierre Dumontier, séance du 26 novembre 2002, p. 25). Selon la municipalité, une signalisation devrait en outre indiquer le secteur La Macaza et le chemin du Moulin, lequel permet d'accéder à la ville de Mont-Tremblant et à la montagne (mémoire, p. 7 et 8).

Enfin, certains ont suggéré d'éclairer l'entrée sud afin d'indiquer aux automobilistes qu'ils arrivent dans un centre de services (M. Daniel Paiement, séance du 26 novembre 2002, p. 31).

### **Pour régler les problèmes de circulation**

Des participants jugent qu'une solution temporaire aux problèmes de circulation engendrés par la route 117 devrait être apportée. Un élargissement de la route 117 dans la municipalité a entre autres été suggéré par des citoyens (M. Marcel Machabée, séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 81-83 et M. Robert Saint-Cyr, séance du 29 octobre 2002, en après-midi, p. 39-41). Il s'agirait là d'un « compromis à court terme ou à moyen terme, selon les échéanciers du Ministère, qui pourrait être envisageable et qui doit être envisagé » (M. Michel Labelle, séance du 26 novembre 2002, p. 33). Afin de réaliser une troisième voie, certains ont proposé que des stationnements situés aux abords de la route 117 soient remplacés par un stationnement hors rue (mémoires de la municipalité de Labelle, p. 10 et de M. Marcel Machabée, p. 1).

Cependant, pour le Comité action-développement, une troisième voie dans le noyau urbanisé aurait comme conséquences de diminuer la sécurité des piétons et la qualité de vie des résidents, déjà atteinte par la pollution sonore, la poussière et les odeurs d'essence (mémoire, p. 2). Un autre participant est d'avis qu'actuellement, c'est la circulation en transit qui causerait du tort à l'économie de Labelle : « les gens se dépêchent à traverser le village, les commerces en souffrent. [...] on le voit tous les jours [...] » (M. Hubert Clôt, séance du 26 novembre 2002, p. 47). Ce participant doute d'ailleurs qu'il soit possible de concilier la construction de nouvelles voies à l'actuelle route 117 et le développement touristique envisagé (séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 54). Enfin, des participants craignent qu'une telle solution au départ temporaire ne devienne éventuellement permanente (mémoire du Comité action-développement, p. 2-3 et M. Hubert Clôt, séance du 26 novembre 2002, p. 44-45).

## Les répercussions sur le milieu biologique

Une firme de consultants en environnement souhaiterait que des mesures d'atténuation particulières soient prises pour protéger le lac près de l'entrée nord puisque, selon elle, les répercussions du projet auraient été sous-estimées par le promoteur. Elle espère en outre que l'inventaire des espèces fauniques désignées menacées ou vulnérables sera rigoureux et tiendra compte des différentes saisons où les espèces peuvent être présentes dans la tourbière qui subirait également des impacts. Elle suggère par ailleurs que l'aménagement d'un marais au bas des pentes de ski « compense pour une superficie équivalente à la superficie entière de la tourbière et de son écotone » (mémoire de Biofilia, p. 3).

En ce qui concerne la faune, la firme appréhende les risques de collision avec les cerfs. Des mesures devraient ainsi être prises pour diminuer ces risques, particulièrement près des cours d'eau. De même, un suivi devrait pouvoir apprécier l'effet du projet sur le comportement de cette espèce (*ibid.*, p. 3-4).



---

## Chapitre 2 **Le contexte et la raison d'être du projet**

Dans le présent chapitre, la commission examine le contexte et la raison d'être du projet. Elle rappelle d'abord le contexte régional et analyse les problèmes observés sur la route 117, dans le secteur de Labelle. Par la suite, les options envisagées et celle retenue par le promoteur sont évaluées.

### **La problématique actuelle du transport routier**

#### **Le contexte régional**

Le projet de déviation de la route 117 à Labelle s'inscrit dans le cadre de la réfection de la route 117 que le ministère des Transports planifie depuis 1977 entre Mont-Tremblant (arrondissement de Saint-Jovite) et Val-d'Or (arrondissement de Louvicourt) (document déposé PR3, p. 1 et M. Mario Turcotte, séance du 28 octobre 2002, p. 23-24). Plus précisément, le projet vise à améliorer l'efficacité des liaisons routières interrégionales sur le plan de la fluidité et de la sécurité comme l'indiquent le Plan de transport des Laurentides et le Plan d'action 2001-2006 du Ministère (documents déposés DA1, p. 35-38 et 90 et DA2, p. 10-11).

Ainsi, depuis 1979, le Ministère a mis en service les voies de contournement des agglomérations de Saint-Jovite, de La Conception et de Val-d'Or et a effectué des travaux d'amélioration de la fluidité et de la sécurité de la route 117 au sud et au nord de Labelle (documents déposés PR3, p. 3 et DA11, p. 18 et 25).

La route 117 est considérée par le promoteur comme l'axe principal de transport entre les régions de Montréal, des Laurentides et de l'Abitibi-Témiscamingue. Cette route nationale est importante pour le transport lourd de transit, notamment pour les activités industrielles et celles liées à l'exploitation forestière concentrées en bonne partie dans le secteur de Labelle. La route 117 serait également nécessaire pour donner accès aux principaux pôles d'activités récréotouristiques de plein air, dont la Réserve faunique de Papineau-Labelle, le Parc national du Mont-Tremblant, le Parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord et la chute aux Iroquois de la rivière Rouge (documents déposés PR3, p. 3 et 33 et DB7.1).

La route 117 donne également accès au chemin de La Minerve vers la municipalité de La Minerve et, via la rue du Pont, au chemin de la Gare vers La Macaza et au chemin

du Lac-Caché vers le Centre de villégiature du Mont-Tremblant (figure 1). La municipalité de Labelle serait également située sur l'itinéraire reliant l'aéroport de La Macaza à Mont-Tremblant (document déposé DB10, p. 4).

Selon les données du Ministère, les problèmes de fluidité et de sécurité sur la route 117 au nord de Sainte-Agathe-des-Monts sont de plus en plus importants en raison du flux grandissant de la circulation de transit. Cette croissance serait principalement attribuable au développement de la villégiature et à l'augmentation des véhicules lourds résultant notamment de l'abandon du service ferroviaire (document déposé PR3, p. 3).

Les particularités des milieux traversés seraient à l'origine des problèmes de transport et de déplacement. Les problèmes de circulation concernent principalement ceux liés aux files d'attente et à la congestion récurrente dans les noyaux urbanisés les fins de semaine, particulièrement en période estivale (*ibid.*, p. 13 et 20).

Le promoteur prévoit que les problèmes de circulation dans le corridor de la route 117 devraient s'accroître et que l'attrait de la région auprès de la clientèle touristique risquerait de s'amenuiser au profit d'autres destinations plus facilement accessibles (document déposé DA1, p. 27-28).

## **La problématique locale**

### **Les problèmes liés à la fluidité de la circulation**

De l'enquête origine-destination effectuée en 1995 par le ministère des Transports, il ressort que 80 % des véhicules étaient en transit dans le secteur de Labelle et que de 8 % à 9 % de ceux-ci auraient effectué un arrêt dans cette municipalité. Pour sa part, le transport lourd constituait 14,3 % des déplacements durant les jours de semaine et 3,4 % en fin de semaine. Par ailleurs, la proportion estimée de véhicules lourds, actuelle et prévue jusqu'en 2018, pour les jours de semaine et de fin de semaine correspond respectivement à 15 % et 7 % (documents déposés PR3, p. 5-6 et DQ2.1, p. 1-2).

Pour 2001, le Ministère a estimé le débit journalier moyen annuel (DJMA) de la route 117 dans le secteur de Labelle à 7 530 véhicules dans les deux directions et le débit journalier moyen estival (DJME), à 10 100 véhicules. Avec l'hypothèse d'un taux de croissance annuelle des débits journaliers évalué à 3,1 %, les DJMA et les DJME pourraient être respectivement de 9 300 véh./jour et 12 450 véh./jour en 2008 et de 12 600 véh./jour et 16 880 véh./jour en 2018 (documents déposés DA15, p. 5 et 8 et DA21).

Selon le promoteur, le niveau de service actuel sur les tronçons de la route 117 situés au nord et au sud du noyau urbanisé de Labelle se situe à la capacité maximale de la route et fait en sorte que les véhicules circulent avec d'importantes restrictions de

vitesse et de liberté de manœuvre. Le nombre d'heures où ces tronçons se trouvent dans des conditions de circulation dites contraignantes atteignait 1 090 en 2001 et serait de 2 651 en 2015 (document déposé DA15, p. 14-16). De plus, dans le noyau urbanisé, la fluidité de la route 117 est contrôlée par le carrefour avec feux de circulation situé à la hauteur de la rue du Pont, ce qui constituerait le principal point créant la congestion en directions nord et sud (M. Jean-Pierre Barabé, séance du 28 octobre 2002, p. 64).

Selon des comptages effectués en 2002 durant la fin de semaine de la fête du Travail, la demande était beaucoup plus élevée que la capacité du carrefour de la rue du Pont. Cette situation de congestion a causé des files d'attente longues de 3 à 6 km le vendredi, pour des retards moyens de 4,5 minutes par véhicule au sud de l'intersection, et de 4 à 10 km le lundi, pour des retards moyens de 27 minutes par véhicule au nord de l'intersection. Une fois passée cette intersection, les véhicules ne sont toutefois plus considérés en file même s'ils demeurent en pelotons (documents déposés DA15, p. 17-20 et DA32, p. 7).

De plus, même avec des conditions fluides, la traversée de l'agglomération de Labelle exige plus de temps que sur une route nationale avec des accès contrôlés. Une vitesse non constante et inférieure à 90 km/h de même que les interruptions en raison des accès, du stationnement et des virages entraîneraient des pertes de temps pour les automobilistes en transit (document déposé DA15, p. 22-23).

Au dire du promoteur, le problème ponctuel du manque de fluidité de la circulation au cours des périodes de pointe, principalement durant les fins de semaine de mai à septembre avec une pointe en juillet et août, pourrait être attribué à la présence d'un grand nombre de villégiateurs et de touristes qui empruntent la route 117. Même si le taux de croissance prévu des débits relatifs aux heures de pointe est inférieur à la croissance du débit journalier moyen, la situation de forte congestion risque de s'accroître dans l'avenir (*ibid.*, p. 6, 8 et 9 et M. Jean-Pierre Barabé, séance du 28 octobre 2002, p. 65).

- ◆ *La commission constate qu'il existe des problèmes récurrents de circulation dans le noyau urbanisé de Labelle, notamment en raison du carrefour situé à la hauteur de la rue du Pont. Ces problèmes, qui risquent de s'accroître avec le temps, surviennent les fins de semaine et les jours de congé, principalement en période estivale. La commission constate également que, même sans congestion, la traversée de l'agglomération de Labelle entraîne des retards pour les automobilistes.*

### **Les problèmes liés à la sécurité routière**

Entre 1992 et 2001, les taux d'accidents sur la route 117 dans le secteur de Labelle ont été supérieurs à la moyenne observée pour une route nationale à deux voies en milieu urbain et en milieu rural. Les années 1994 et 1998 présentent les taux d'accidents les plus faibles, ceux-ci n'étant que légèrement supérieurs à la moyenne pour une route en milieu rural (documents déposés PR3, p. 10 et DQ2.1, p. 2).

Durant cette période, 369 accidents se sont produits dans ce secteur et la grande majorité, soit environ 78 %, se sont limités à des dommages matériels. De 1992 à 1995, quatre accidents mortels ont été recensés. Depuis 1994, une baisse du nombre d'accidents est observée et aucun accident mortel n'est survenu depuis 1996. Toutefois, un nombre élevé d'accidents avec blessés a été enregistré en 2000 et il est survenu six accidents impliquant un piéton entre 1995 et 2001, dont un mortel. Par ailleurs, environ 10 % des véhicules ayant subi des accidents entre 1995 et 2001 étaient des camions (document déposé DA30, p. 3 et 14-15).

Selon les données du promoteur, les accidents se concentrent principalement dans le noyau urbanisé de Labelle, dans les secteurs de la rue du Pont, de la rue Bélisle et de la rue Nantel. Le tronçon situé au sud de la rue du Pont serait le plus problématique (documents déposés DA23 et DA30, p. 6-7). Cette concentration d'accidents résulterait avant tout du grand nombre de déplacements, du nombre élevé d'accès, de la densité de l'activité commerciale et de la multiplication des carrefours (document déposé PR5.1, p. 2 et M. Michel Charbonneau, séance du 28 octobre 2002, p. 83).

- ◆ *La commission considère que la traversée du noyau urbanisé de Labelle par une forte proportion de circulation de transit augmente les risques d'accidents pour l'ensemble des usagers, et ce, malgré une baisse du nombre d'accidents depuis 1994 dans ce secteur.*
- ◆ *À la lumière de l'analyse de la problématique actuelle du transport routier à Labelle, la commission est d'avis que des travaux importants d'amélioration sont nécessaires.*

## **Les options envisagées et la solution proposée par le promoteur**

### **Les options envisagées**

En mai 1996, un consultant a produit pour le compte du promoteur une étude de justification du contournement de la municipalité de Labelle. Cette étude proposait quatre options pour améliorer la fluidité de la circulation sur la route 117 dans le noyau urbanisé de Labelle, soit l'amélioration du carrefour de la rue du Pont,

l'élargissement de la route à quatre voies, la déviation à une chaussée et la déviation à deux chaussées (document déposé DA5, p. 32, 34 et 37).

– **L'amélioration du carrefour de la rue du Pont**

L'amélioration du carrefour de la rue du Pont et de la route 117 permettrait d'augmenter la capacité de la route existante à son point ayant le plus de contrainte de fluidité. L'intervention consisterait à ajuster le minutage du feu de circulation situé à cette intersection en fonction des débits routiers, de remplacer le contrôleur de ce feu, d'ajouter des boucles de détection des véhicules et, enfin, de modifier la géométrie du carrefour pour y inclure notamment des voies de virage à gauche.

– **L'élargissement de la route à quatre voies**

L'élargissement à quatre voies dans le noyau urbanisé de Labelle constitue une autre option envisagée pour améliorer la capacité de la route. L'élargissement comprendrait la récupération de l'emprise existante, la configuration à angle droit des carrefours de la route 117 avec les rues municipales, la délimitation des accès et entrées et l'implantation de zones de changement de vitesse afin d'inciter les usagers à respecter une limite de 50 km/h.

– **La déviation à une chaussée**

La déviation à une chaussée, quant à elle, consiste à prolonger les quatre voies existantes au sud de Labelle puis à délaissier une portion de la route existante pour aménager, à l'ouest du périmètre d'urbanisation, une nouvelle route de type national de façon à ce que la circulation de transit évite le noyau urbanisé. Cette option, en permettant de minimiser l'aménagement de carrefours à niveau et de contrôler les accès, offrirait une plus grande capacité pour le passage des véhicules que la réfection dans l'emprise existante.

– **La déviation à deux chaussées**

Enfin, la déviation à deux chaussées est analogue à la précédente. Cependant, la construction d'une seconde chaussée de deux voies avec terre-plein central augmenterait de beaucoup la capacité de la route.

En examinant les données de 1996 sur la capacité routière et les projections de débit routier, et en les mettant à jour à partir de l'information obtenue en audience, il est possible de vérifier leur efficacité à régler les problèmes de fluidité (documents déposés DA5, p. 38, DA15, p. 5-20, DA21, DA28 et DA32).

### **Le carrefour de la rue du Pont**

En raison des files d'attente constatées dès 1995 durant les fins de semaine avec congé férié, le Ministère a apporté des améliorations au carrefour de la rue du Pont à l'été de 2001. Ces travaux ont permis d'augmenter la capacité du carrefour en période de pointe. Cependant, le carrefour a déjà atteint sa capacité maximale (M. Jean-Pierre Barabé, séance du 28 octobre 2002, p. 64-65 et 73).

L'examen des données montre toutefois que le simple carrefour amélioré ne constitue pas une option viable à moyen et long terme pour régler les problèmes de fluidité. Sa capacité limitée à autoriser un plus fort débit de circulation entraîne déjà des occurrences accrues de congestion. Par ailleurs, le remplacement de cette intersection avec feux de circulation par un carrefour giratoire de 50 m de diamètre avec deux voies de circulation dans l'anneau ne serait pas possible en raison de l'emprise disponible et de la topographie. Cette proposition soumise par la municipalité de Labelle lors de la première partie de l'audience exigerait également l'élargissement de la chaussée existante à quatre voies à l'approche du carrefour (M. Jean-Pierre Barabé, séance du 28 octobre 2002, p. 70-71).

### **L'élargissement de la route actuelle**

Selon le Ministère, l'élargissement de la route actuelle, à quatre voies et avec terre-plein à l'approche du carrefour de la rue du Pont, pourrait constituer une solution temporaire pour réduire le niveau de congestion jusqu'en 2015. L'emprise permettrait d'élargir la route sur une distance d'environ 500 m de part et d'autre du carrefour, à condition d'éliminer le stationnement en bordure de la route (M. Jean-Pierre Barabé, séances du 28 octobre 2002, p. 74-77 et du 29 octobre 2002, en soirée, p. 84-89).

Le promoteur ne favorise toutefois pas cette option puisqu'elle ne permettrait pas de répartir la circulation locale et de transit sur des routes distinctes ni de contrôler les accès pour offrir aux usagers des conditions accrues de fluidité et de sécurité. De plus, la fluidité serait toujours tributaire du carrefour avec feux de circulation à la hauteur de la rue du Pont. Le volume élevé de circulation de transit dans le noyau urbanisé serait également maintenu et continuerait à occasionner des nuisances pour ses résidents (MM. Jean-Pierre Barabé et Mario Turcotte, séance du 28 octobre 2002, p. 76 et 79).

Par ailleurs, l'élargissement de la route nuirait à la revitalisation éventuelle du noyau urbanisé, à moins que la municipalité ait des projets qui soient compatibles avec un tel aménagement (M. Jean-Pierre Barabé, séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 90). Lors de l'audience, l'administration municipale n'était pas en mesure de définir quel serait l'effet de l'élargissement sur une revitalisation du noyau urbanisé (M. Léonard Castagner, séances du 29 octobre 2002, en soirée, p. 55 et du 26 novembre 2002, p. 11). Toutefois, selon elle, l'élimination du stationnement en bordure de la route aux abords du

carrefour pourrait nuire à l'activité commerciale de la municipalité à moins que ces espaces soient réaménagés hors rue (M<sup>me</sup> Christiane Cholette, séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 36).

Un élargissement à trois voies a également été discuté lors de l'audience mais, selon le promoteur, cette option serait moins efficace que l'élargissement à quatre voies pour régler le problème de la circulation dans le noyau urbanisé lors des périodes de pointe. Elle pourrait néanmoins permettre d'améliorer de façon temporaire les conditions de circulation en direction sud les fins de semaine de congé férié (document déposé DA28).

- ◆ *La commission est d'avis que l'élargissement de la route 117 actuelle dans le noyau urbanisé de Labelle pourrait résoudre de façon temporaire la congestion en périodes de pointe, mais il engendrerait des nuisances et des risques accrus d'accidents.*
- ◆ *La commission considère que seule une solution permanente permettant une augmentation marquée de la capacité de la route 117 et de la fluidité de la circulation est viable à moyen et long terme, compte tenu des projections de circulation.*

## **L'option retenue**

Pour le promoteur, la construction d'une voie de déviation a pour objectifs de maintenir le rôle premier de la route 117, soit d'accommoder la circulation en transit, et d'intégrer les orientations et les préoccupations de la municipalité, de la MRC, des citoyens et des commerçants (M. Mario Turcotte, séance du 28 octobre 2002, p. 25-26). De plus, le Ministère cherche une solution à long terme qui respecterait ses normes géométriques pour une route nationale et qui améliorerait la capacité et la sécurité de la circulation, tout en évitant une expropriation massive dans le noyau urbanisé de Labelle (document déposé PR3, p. 14).

### **La séparation de la circulation de transit de la circulation locale**

Aux yeux du Ministère, le problème de fluidité peut être résolu par la séparation de la circulation locale de celle de transit. Le projet de déviation permettrait ainsi d'alléger considérablement le flux de véhicules traversant le noyau urbanisé de Labelle. De plus, les véhicules lourds éviteraient en majeure partie les zones urbanisées. Le tableau 1 compare l'estimation des débits journaliers moyens annuels et d'été dans une situation de *statu quo* et avec déviation, jusqu'en 2018.

**Tableau 1 Débits de circulation estimés pour Labelle (dans les deux directions)**

	Année	Débit de circulation sur la route 117 sans déviation (100 %)	Débit de circulation sur la route 117 avec déviation (20 %)	Débit de circulation sur la voie de déviation (80 %)
<b>DJMA</b>	2001	7 530	–	–
	2008	9 300	1 860	7 440
	2018	12 600	2 520	10 080
<b>DJME</b>	2001	10 100	–	–
	2008	12 450	2 490	9 960
	2018	16 880	3 376	13 504

DJMA : débit journalier moyen annuel.

DJME : débit journalier moyen estival.

Source : adapté du document déposé DA21.

La réduction du débit au carrefour de la rue du Pont et de la route 117 diminuerait également les files d'attente et les retards causés par la congestion en période de pointe et offrirait un meilleur niveau de service pour la circulation venant de toutes les directions.

- ◆ *La commission est d'avis que la séparation de la circulation locale et celle de transit améliorerait efficacement la fluidité dans le noyau urbanisé de Labelle en réduisant l'ampleur, la fréquence et la durée des épisodes de congestion.*

### La sécurité routière

La mise en service d'une route de déviation à deux voies avec accès contrôlés aurait réduit de 31 % le nombre d'accidents survenus entre 1992 et 2001, et ce, en incluant les accidents sur la voie de déviation et sur la route contournée traversant la municipalité de Labelle. Ce pourcentage aurait atteint 50 % avec une route de déviation à deux chaussées séparées avec accès contrôlés. On peut donc s'attendre à une baisse du nombre d'accidents puisque 80 % des véhicules ne circuleraient plus dans le noyau urbanisé, mais plutôt sur une route à deux chaussées séparées sur près de 70 % du parcours. Le taux moyen d'accidents anticipé sur la nouvelle route serait plus faible que le taux observé actuellement sur la route 117 dans le secteur de Labelle (document déposé DA17, p. 5 et M. Michel Charbonneau, séance du 28 octobre 2002, p. 81).

Cette amélioration serait attribuable à une géométrie plus appropriée par rapport à la route existante ainsi qu'à l'absence d'accès directs non contrôlés, puisque la multiplication des accès sur la voie de déviation augmenterait les points de conflit qui mettent en danger la sécurité des automobilistes (document déposé PR3, p. 96).

Cependant, les avantages de la réduction globale du nombre d'accidents avec le projet de déviation pourraient être atténués puisque la vitesse permise sur la nouvelle section pourrait occasionner des collisions plus graves. De plus, les accidents graves et mortels surviennent principalement lors de collisions frontales. La section de la route de déviation avec une chaussée à deux voies serait donc plus problématique que celle avec deux chaussées séparées, qui permet d'éviter ce type de collisions (M. Michel Charbonneau, séance du 28 octobre 2002, p. 82).

- ◆ *La commission est d'avis qu'en réduisant le débit et en éliminant la circulation de transit dans le noyau urbanisé de Labelle, le risque d'accidents pourrait diminuer et la sécurité des usagers serait améliorée. Elle considère également que le fait d'améliorer la géométrie et de limiter le nombre d'accès sur la voie de déviation permettrait d'accroître la sécurité des automobilistes tout en améliorant la fluidité de la circulation.*
- ◆ *La commission estime que le projet de déviation permettrait de résoudre les problèmes de fluidité de la circulation et améliorerait la sécurité des usagers de la route 117 à Labelle.*



---

## Chapitre 3

# La gestion des corridors routiers et des accès

Dans le présent chapitre, la commission analyse le projet sous l'angle de la gestion des corridors routiers et des accès. Elle s'intéresse aux trois voies d'accès projetées vers le noyau urbanisé de Labelle et porte une attention particulière aux considérations qui motivent le nonaccès vers les terrains limitrophes à la voie de déviation ainsi qu'à l'acquisition et à l'enclavement de terrains découlant de la réalisation du projet.

## Les accès au noyau urbanisé

### L'entrée sud : l'objet d'une revendication

Afin d'améliorer l'accès au noyau urbanisé pour les usagers de la route 117 venant du sud, le Ministère propose une seconde chaussée et une bretelle s'inscrivant dans l'axe existant de la route 117 actuelle (figure 2) ainsi qu'un aménagement paysager accompagné d'une signalisation personnalisée (documents déposés DA4.1, DA14 et DA19). L'entrée sud requerrait l'expropriation de terrains boisés non bâtis et le promoteur propose d'y construire un échangeur étagé lorsque les besoins en circulation le justifieront (document déposé DA13).

L'aménagement de l'entrée sud, tant du point de vue de la localisation que de la géométrie ou du paysage, est crucial pour les citoyens et la municipalité de Labelle afin de pallier la perte de visibilité due au fait que les véhicules en transit ne traverseraient plus le noyau urbanisé. Cet aménagement est d'autant plus important qu'il s'avère impossible, le long de la déviation projetée, de dégager des percées visuelles vers ce noyau. Seul un petit ensemble résidentiel pourrait être visible par les usagers de la route 117 venant du sud, à condition de déboiser la bande riveraine de la décharge du lac Blanc (document déposé DA4, p. 5). Cependant, ce déboisement irait à l'encontre de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*.

La municipalité de Labelle rappelle l'importance qu'elle accorde à la visibilité du noyau urbanisé :

Rappelons qu'en 1999, la municipalité avait accepté le tracé actuel car il permettait un couloir de vue sur le centre villageois. Vers le mois de mai [2002], le ministère des Transports conclut qu'il n'y aurait pas de couloir de vue avec le tracé suggéré. Nous vous rappelons donc que la municipalité de Labelle tient à ce qu'il y ait une visibilité du village.  
(Mémoire, p. 9)

La municipalité et des participants suggèrent donc que l'entrée sud soit rapprochée du noyau urbanisé afin que la route projetée permette aux usagers venant du sud d'apercevoir le milieu bâti du secteur commercial. Un participant en expose les avantages :

Du point de vue social, le sentiment d'isolement et de rejet serait également amoindri, puisqu'une plus grande proximité de l'entrée sud ainsi que le lien visuel avec le noyau [urbanisé] favoriseraient le sentiment d'intégration et d'appartenance [...].  
(Mémoire de M. Michel Labelle, p. 1)

La commission note toutefois que, dans ce cas, l'emprise de la route projetée se rapprocherait de la rue de l'Église et de ses résidants qui apercevraient davantage la déviation. De plus, l'emprise serait à proximité du lac Blanc et empiéterait sur son ruisseau de décharge.

- ◆ *Pour une meilleure acceptabilité sociale du projet, la commission considère que le ministère des Transports devrait, en collaboration avec la municipalité de Labelle, évaluer la faisabilité d'une autre configuration de la portion sud de la déviation afin que le noyau urbanisé soit visible aux usagers en transit venant du sud. Si une telle configuration s'avérait acceptable sur les plans environnemental, technique et financier, la commission estime que cette option rallierait la majorité des participants.*
- ◆ *La commission tient à préciser que le déplacement d'une portion du tracé constitue une variante du projet dont les impacts devraient être évalués selon les règles en usage.*

## **L'entrée nord**

L'entrée nord serait en forme de « T » et raccorderait la déviation à la route actuelle (figure 2). Les véhicules venant du nord auraient donc à ralentir, voire à s'arrêter sur une voie de virage avant de tourner à gauche pour accéder à la route 117 actuelle. De plus, les véhicules se dirigeant vers le sud auraient à couper la circulation de transit provenant de cette direction, ce qui constituerait un risque d'accidents non négligeable.

Pour cette entrée, le Ministère ne propose pas d'affichage personnalisé du même type que pour l'entrée sud. Puisque cette entrée ne nécessite pas d'infrastructures telles que viaduc et bretelles, seule l'expropriation de quelques portions de terrains non bâtis serait requise (documents déposés PR3, annexe 7, carte 2.3, DA14 et DA19).

- ◆ *La commission convient que l'entrée nord a été conçue pour accommoder la circulation locale. Afin d'y diminuer les mouvements de circulation et d'y préserver la sécurité routière, elle insiste pour que cette entrée ne fasse pas l'objet d'affichage incitatif particulier, tant de la part du ministère des Transports que de la municipalité ou de commerçants.*

## L'accès central

Initialement, le projet ne prévoyait pas d'accès central et seuls les raccordements au nord et au sud avaient été jugés nécessaires par le Ministère. Par ailleurs, des viaducs à la hauteur de la rue de l'Église et de la montée Fugère étaient prévus pour désenclaver le secteur ouest alors coupé du noyau urbanisé (document déposé DA5, p. 35-37). L'accès central a été ajouté en 1997 à la demande de la municipalité pour écarter du boulevard du Curé-Labelle (route 117) la circulation lourde locale venant, entre autres, de la rive est de la rivière Rouge via la rue du Pont (figure 2), de même que pour mieux desservir le noyau urbanisé de la municipalité et permettre aux usagers de la route 117 qui auraient manqué l'entrée sud d'y accéder (documents déposés PR3, p. 72, DB4 et M. Jean-Pierre Barabé, séance du 29 octobre 2002, en après-midi, p. 51-53).

À l'origine, le Ministère proposait que la rue de l'Église soit l'axe de raccordement entre la route actuelle et celle projetée, puisqu'un viaduc y était déjà prévu. Compte tenu de la vocation résidentielle de cette rue, de sa géométrie puis de l'impossibilité de construire un nouveau lien vis-à-vis de la rue du Pont à cause du milieu bâti, il a décidé d'aménager cette voie de raccordement en face de la halte routière de la municipalité, soit dans un secteur de terrains vacants à environ 500 m au nord de l'intersection de la rue du Pont et de la route 117. Cette option est apparue acceptable pour le Ministère comme pour la municipalité puisqu'elle présentait peu de contraintes techniques et que l'accès central serait à proximité du secteur commercial de Labelle, concentré près de la rue du Pont et de l'autre côté de la rivière Rouge (M. Jean-Pierre Barabé, *ibid.*). Il faut noter que la route actuelle serait élargie à l'intersection d'avec cette voie pour permettre les virages à gauche sur des voies réservées (document déposé DA14).

La voie de raccordement prévue constituerait le chemin le plus direct entre la déviation et le côté est de la rivière Rouge, via la rue du Pont (document déposé DA14). De plus, les véhicules lourds de transit éviteraient le périmètre urbanisé de Labelle après la mise en service de la voie de déviation (document déposé DA21).

- ◆ *La commission est d'avis que l'accès central deviendrait la principale voie d'accès au noyau urbanisé pour la circulation de transit venant du nord. Si la portion sud de la déviation était modifiée selon les demandes de la municipalité et de certains participants, il serait souhaitable que la circulation de transit venant du sud et se dirigeant vers Labelle emprunte également cette voie, pour y entrer comme pour en sortir. Ainsi, l'accès central deviendrait la principale porte d'entrée et de sortie du périmètre urbanisé.*
- ◆ *Compte tenu que la voie de raccordement de l'accès central serait relativement proche de la rue du Pont et traverserait un secteur non bâti, la commission considère que le camionnage local devrait être incité à y transiter pour atteindre ou quitter la rive est de la rivière Rouge et la zone commerciale de la route 117. Cet itinéraire permettrait de minimiser la circulation des véhicules lourds sur le tronçon alors destiné à la circulation locale.*

## **Les servitudes de non-accès**

Dans une perspective de sécurité routière et de fluidité, le Ministère délimite depuis septembre 1993 des zones de non-accès le long des nouvelles routes nationales et des routes de déviation, sans égard à leur classification. Il veut ainsi éviter la décélération des véhicules qui auraient à sortir de la route pour s'engager dans une entrée, les virages à gauche et les accès directs à la route à partir des propriétés adjacentes (document déposé DA10).

La MRC des Laurentides et la municipalité de Labelle entendent restreindre l'aménagement de nouveaux accès directs aux lots riverains de la route 117, particulièrement près des extrémités de la déviation. Ainsi, les instances municipales désirent gérer, en collaboration avec le Ministère, les accès au réseau routier supérieur en favorisant l'aménagement de rues latérales qui canaliseront la circulation locale en limitant la largeur des entrées et en maximisant la largeur frontale des lots. De plus, le long de la déviation, elles entendent respecter le non-accès prévu par le Ministère (documents déposés DB6.3, p. 5-20 et DB3, p. 39).

Cependant, la municipalité prévoit maintenir un secteur industriel et commercial, immédiatement au nord de l'accès central et à la limite ouest de son périmètre d'urbanisation (figure 2) (documents déposés DB3, p.73-75, DB6.3 et DB8) :

On ne souhaite pas relocaliser le centre commercial mais on veut garder une porte ouverte s'il arrive des commerces de transit, on veut garder une porte ouverte s'il arrive d'autres commerces, mais on ne souhaite pas que les commerces du centre-ville s'en aillent là.

(M<sup>me</sup> Pâquerette Léonard-Telmosse, séance du 26 novembre 2002, p. 17)

- ◆ *La commission constate qu'il existe un consensus entre le ministère des Transports, la MRC des Laurentides et la municipalité de Labelle pour restreindre et canaliser les accès riverains à la route 117 grâce à une meilleure planification des aménagements et du développement.*
- ◆ *La commission est d'avis que le principe du non-accès le long de la déviation de la route 117 doit être appliqué. D'autres solutions telles que le développement le long de l'accès central ou de voies de desserte seraient alors préférables puisque plus sécuritaires et davantage conformes aux orientations municipales et à celles du Ministère.*

## L'acquisition et l'enclavement

### L'acquisition

Le projet nécessiterait l'acquisition d'une emprise empiétant sur les terrains de 44 propriétaires (figure 2). Outre l'achat partiel ou total de plusieurs lots, le promoteur devrait exproprier cinq résidences, soit une sur la rue de l'Église, une sur la rue de la Montagne et trois sur la montée Fugère, ainsi qu'un établissement commercial et des bâtiments de ferme. Le bâtiment commercial est situé au pied de l'ancien centre de ski, tandis que les bâtiments de ferme sont à environ 300 m au sud de l'accès nord (documents déposés DA14 et DA20). De plus, cinq exploitations agricoles seraient touchées par la perte de superficie cultivable, ce qui pourrait entraîner une baisse de revenus. Une d'entre elles est située au nord du raccordement sud, une seconde près de l'accès central et les trois autres, entre la montée Fugère et l'entrée nord (document déposé PR3, p. 87-89 et carte 4.1).

Les propriétaires des bâtiments et des terrains situés dans l'emprise projetée seraient dédommagés par le Ministère après entente entre les parties sur le montant de l'indemnité. La baisse de revenus résultant de la perte du commerce ou des superficies cultivables est également compensable. En l'absence d'une telle entente, l'indemnité serait fixée par le Tribunal administratif du Québec suivant les règles prescrites par la *Loi sur l'expropriation* (L.R.Q., c. E-24) (document déposé DA24).

L'exploitation agricole située près de la montée Fugère se trouve dans une zone protégée par décision de la Commission de protection du territoire agricole en 1989 (document déposé DB12). Advenant la réalisation du projet, les serres de l'exploitation et la résidence de son propriétaire se trouveraient de part et d'autre de la déviation. En plus de voir une partie de ses terres expropriées, le propriétaire serait donc contraint de se déplacer quotidiennement sur plusieurs kilomètres, comparativement à quelques centaines de mètres actuellement, pour se rendre à son exploitation (M. Luc Saint-Cyr, séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 70). Le Ministère a précisé à ce sujet qu'il prévoit accorder une compensation financière en un seul versement, selon une base actualisée sur 40 ans, et que celle-ci couvrirait le temps et les frais de déplacement nécessaires pour transiter entre l'exploitation et la résidence. Étant donné que la somme serait versée à la discrétion de l'exploitant, celui-ci pourrait s'en servir pour déplacer ses bâtiments agricoles ou changer de résidence (MM. Jean-Luc Pellerin, Mario Turcotte et Jean-Pierre Barabé, séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 71-80).

Dans le cas de cette exploitation, le Ministère aurait à soumettre un dossier à la Commission de protection du territoire agricole pour demander que la portion de terre touchée par le projet puisse être utilisée à des fins autres qu'agricoles.

## **Les voies de desserte**

Afin de relier les segments de la montée Fugère, de la rue de la Montagne et de la rue de l'Église qui se trouvent à l'ouest de la déviation projetée, une voie de desserte reliée au viaduc de l'accès central serait construite (figure 2). Cette voie de desserte s'étendrait sur environ deux kilomètres et serait parallèle à la voie de contournement. Ainsi, plusieurs terrains se trouvant à l'ouest de la déviation seraient désenclavés (document déposé DA14).

Cependant, la municipalité a demandé des modifications à l'aménagement des bretelles de l'accès central pour que celles-ci soient raccordées directement à des chemins de desserte, de part et d'autre de la déviation (M. Léonard Castagner, séance du 26 novembre 2002, p. 12-13). Du côté ouest, les bretelles d'entrée et de sortie seraient donc directement reliées aux extrémités de la voie de desserte prévue. Du côté est, une courte voie de desserte pourrait être aménagée au nord de l'accès central et les bretelles d'entrée et de sortie pourraient y être rattachées. Bien que réceptif à une telle modification du côté ouest, le Ministère a précisé que, du côté est, la portion de la voie utilisée comme desserte serait à la charge de la municipalité puisqu'elle n'aurait pas comme objectif de désenclaver des terrains, mais bien de permettre du développement (mémoire de la municipalité de Labelle, p. 18).

- ◆ *La commission considère qu'il y a place à discussion entre le ministère des Transports et la municipalité de Labelle pour modifier l'aménagement des bretelles d'accès et les relier à une voie de desserte. Toutefois, la commission désire rappeler que le périmètre urbanisé de Labelle est entièrement à l'est de la déviation et que la voie de desserte prévue du côté ouest ne peut actuellement accueillir de développement urbain en vertu du schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides et du plan d'urbanisme de la municipalité. La commission considère qu'il n'est pas souhaitable de développer de façon intensive le long de cette voie de desserte afin d'éviter l'étalement urbain.*

## **Les superficies résiduelles**

Une portion des superficies qui seraient acquises est constituée de surfaces résiduelles qui deviendraient enclavées par la construction de la voie de contournement. Ainsi, près de 186,2 ha de terrains seraient enclavés. Les sections de lots qui seraient isolées sont toutes situées à l'ouest de la déviation. Afin de limiter l'acquisition de grandes superficies, le Ministère propose des servitudes de passage sur ces lots pour que leurs propriétaires puissent y accéder (M. Denis Trudel, séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 38).

Il prévoit donc qu'un accès soit permis le long de la voie de contournement pour des lots situés à l'ouest du raccordement sud. Deux servitudes pourraient être également acquises à partir de la rue de l'Église et une autre près du raccordement nord où un chemin privé existe. Tous les lots situés le long de ces servitudes seraient ainsi désenclavés. De la sorte, quelques centaines de mètres de chemin rendraient accessibles environ 180,1 ha de terrain, soit 97 % des terrains résiduels (*ibid.* et document déposé DA14).

Dans le cas où un propriétaire renoncerait à conserver son terrain assorti d'une telle servitude de passage, le promoteur devrait l'acquérir. Il serait ensuite mis en vente avec la même possibilité d'accès. Cependant, il reviendrait aux propriétaires des terrains en question de construire les chemins d'accès sur les servitudes avec l'aide financière du Ministère. L'usage de ces servitudes serait alors officialisé auprès des propriétaires visés (M. Denis Trudel, séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 39).

La possibilité de développement le long de ce type d'accès est toutefois limitée puisque la construction de bâtiments ne serait pas autorisée sur les lots qui ne sont pas adjacents à une rue ou une route reconnue par la municipalité (M<sup>me</sup> Geneviève Demers, séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 40). Les lots situés en bordure de rues ou de routes et non acquis par le Ministère pourraient toujours être développés selon les règlements de zonage et de lotissement de la municipalité. Quant aux résidus de lots

qui seraient seulement accessibles par une servitude de passage, ils sont actuellement déjà éloignés des voies reconnues (document déposé DA14). La commission constate que l'aménagement de rues à partir des chemins existants est de toute façon nécessaire pour que ces lots soient développés, qu'il y ait ou non déviation de la route 117. De plus, la voie de desserte prévue du côté ouest permettrait d'accéder à des parcelles de terrain, sans que leurs propriétaires aient à construire un chemin reconnu par la municipalité.

- ◆ *La commission croit que la proposition du ministère des Transports est appropriée puisqu'elle laisse le choix aux propriétaires de conserver leurs lots avec une servitude de passage ou de les céder. De plus, la proximité de voies de circulation reconnues par la municipalité de Labelle et les dérogations au non-accès prévues aux extrémités nord et sud de la déviation permettraient de construire éventuellement des rues ou des routes pour l'aménagement de ces lots.*

---

## Chapitre 4

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

La commission examine d'abord ici les activités économiques locales, plus particulièrement en ce qui a trait à la situation actuelle et aux diverses interventions souhaitées par les participants. Par la suite, certains impacts sur le milieu sont analysés, touchant l'ambiance sonore, les espèces menacées ou vulnérables, les milieux aquatique et humide, et le Cerf de Virginie.

## Les activités économiques

### La situation actuelle

Selon l'administration municipale, Labelle est un centre de services et un lieu de villégiature grâce à ses lacs et son milieu naturel. Son noyau urbanisé offre des services où ses citoyens, les villégiateurs, les résidents permanents des municipalités périphériques et les touristes viennent s'approvisionner ou recevoir des services (mémoire de la municipalité de Labelle, p. 1-2).

La municipalité a fait état du malaise ressenti au sein des gens d'affaires face à la déviation, ainsi que de la détérioration de la situation économique des dernières années et de l'endettement de la municipalité (*ibid.*, p. 5). Ces problèmes ont également été abordés à plusieurs reprises par d'autres participants et sont liés à l'incertitude provoquée par 25 ans de discussions entourant le contournement, à la fermeture d'industries locales, au départ de certains services gouvernementaux et à l'offre commerciale compétitive des établissements de Mont-Tremblant (M. Léonard Castagner, séance du 29 octobre 2002, en après-midi, p. 69-71 et M<sup>me</sup> Christiane Cholette, séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 32 et mémoire).

Dans ce contexte, il ne faut pas se surprendre si les préoccupations visent d'abord une détérioration économique encore plus importante. Pour certains, la situation apparaît d'autant plus critique que le projet ferait en sorte que le noyau urbanisé ne serait pas visible de la future route (mémoire de M. Michel Labelle).

Des citoyens, dont des commerçants situés sur le boulevard du Curé-Labelle, ont d'ailleurs signifié à la municipalité en 1999 leur opposition par une pétition, après que celle-ci ait donné son accord au projet de déviation par voie de résolution (mémoire du Comité action-développement, p. 1). À la suite d'une rencontre avec ce comité, la municipalité a abrogé sa résolution et a alors demandé au ministère des Transports d'étudier d'autres options. Le Ministère n'aurait donné aucune suite à cette demande (document déposé DB4 et M<sup>me</sup> Paquerette Léonard-Telmosse, séance du 28 octobre 2002, p. 17).

Parallèlement, l'absence de décision face au projet qui se discute depuis de nombreuses années entraînerait déjà des effets négatifs :

Cette attitude du MTQ, conjuguée aux vingt-cinq ans d'incertitude sur la réalisation des travaux, a créé un climat d'incertitude engendrant d'impressionnantes pertes d'investissements [...].

(Mémoire de MM. Hubert Clôt et Michel Terreault, p. 2)

Il ne semble pas exister au Québec de bilan ou d'étude approfondie sur la nature et l'ampleur des répercussions engendrées par les projets de contournement routier sur l'activité économique. Selon le Ministère, l'expérience québécoise en matière d'évaluation des répercussions économiques de projets de déviation se limiterait généralement à un examen fait dans le cadre d'études d'impact globales. Aussi, les établissements commerciaux peuvent prendre quelques années avant de répondre au changement alors que, dans d'autres cas, des effets négatifs peuvent se manifester dès la mise en place de la nouvelle route pour s'atténuer par la suite (documents déposés PR3, p. 92 et DA6, p. 3 et 16).

Le promoteur admet néanmoins que le projet aurait des répercussions économiques puisqu'une partie de la circulation serait détournée du noyau urbanisé où se concentre l'activité commerciale de la municipalité. Pour les commerces sensibles à la présence de la clientèle externe<sup>1</sup>, cette situation serait susceptible de se refléter sur leur rentabilité. Plus particulièrement, les effets se répercuteraient sur les commerces associés à la restauration et à l'hébergement, à la vente de biens de première nécessité dont les dépanneurs, aux services liés aux véhicules motorisés, incluant les stations-service, et, dans une moindre mesure, à certains commerces à vocation touristique. Ainsi, le promoteur prévoit qu'à court terme, et pour une période variant d'un an à cinq ans, il y aurait une baisse de fréquentation et de rentabilité pour une vingtaine de commerces dits de transit. Selon son estimation,

---

1. La clientèle externe se compose des touristes séjournant dans la région et des usagers en transit sur la route 117. Elle se distingue de la clientèle dite régionale, c'est-à-dire les résidents permanents de la municipalité visée et ceux des localités avoisinantes, ainsi que les villégiateurs propriétaires des résidences secondaires.

une perte de revenus de l'ordre de 15 % en moyenne, avec des variations allant de 10 % à 30 %, serait envisageable (documents déposés PR3, p. 93-96, DA6, p. 1-3 et DA11). Un membre du Groupe d'action-survie de Labelle a exprimé son point de vue à ce sujet :

Le résultat de la déviation sera très négatif et désavantageux pour l'activité commerciale à Labelle. Sur la quarantaine de commerces situés sur le boulevard du Curé-Labelle (route 117), 50 % sont touchés directement ou indirectement. Une bonne dizaine fermeront leurs portes et 50 % n'auront plus aucune visibilité ou très peu.  
(Mémoire de M. Pierre Dumontier)

Le tableau 2 dresse un bilan comparatif 1997-2002 des commerces le long de la route 117, entre les entrées nord et sud de la déviation projetée à Labelle. Le degré de sensibilité de chaque catégorie de commerces en fonction de leurs deux groupes de clientèle y est également indiqué, ce qui fait ressortir qu'environ la moitié des commerces tirent profit de la présence de la clientèle externe. Il faut toutefois signaler que cette catégorie comprend la clientèle touristique séjournant à cet endroit ou aux environs et que, par conséquent, même dans le cas d'un contournement, il est logique de présumer que cette clientèle continuera d'effectuer des achats dans la municipalité.

Entre 1997 et 2002, une légère augmentation dans le nombre de commerces a été constatée. Cette augmentation est surtout attribuable aux secteurs de l'automobile, de l'alimentation et des services professionnels et spécialisés. En revanche, les commerces relatifs aux soins personnels et vêtements, à la location-vente de véhicules récréatifs et articles de sport et à la restauration et hôtellerie subissaient une diminution (document déposé DA6, p. 12-13). Ainsi, des commerces à forte clientèle externe ont disparu alors que d'autres se sont implantés, mais il faut noter que ces modifications ont également touché les commerces à clientèle régionale.

- ◆ *À l'instar de la majorité des participants à l'audience publique, la commission considère que la déviation serait défavorable à certains types de commerces, notamment ceux ciblant la clientèle de passage ou ceux dont la clientèle de transit atteint une proportion non négligeable. Il est cependant difficile de cerner de manière précise la nature et l'envergure des effets sur le secteur commercial qu'engendrerait un éventuel contournement routier.*
- ◆ *La commission constate, tout comme le ministère des Transports, que les changements qui se sont manifestés dans la structure commerciale de Labelle entre 1997 et 2002 font valoir l'importance de tenir également compte des facteurs externes comme ceux relevant de la conjoncture économique et de la concurrence.*

**Tableau 2**      **Activité commerciale le long de la route 117 à Labelle, en 1997 et 2002, et sensibilité aux différents groupes de clientèle**

Catégorie et sous-catégorie de commerce	1997		2002		Importance relative de la clientèle régionale	Importance relative de la clientèle externe
	N	%	N	%		
<b>Automobile</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>20</b>		
Vente de véhicules	1	3			Significative	Négligeable
Services liés à l'automobile	0	0			Significative	Négligeable
Stations-service	4	10			Significative	Significative
<b>Restauration et hôtellerie</b>	<b>11</b>	<b>28</b>	<b>10</b>	<b>24</b>		
Casse-croûte	4	10			Significative	Significative
Bars et autres	0	0			Significative	Significative
Restaurants	5	13			Significative	Significative
Hébergement (hôtels, motels et auberges)	2	5			Significative	Significative
<b>Alimentation</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>10</b>		
Épicerie	1	3			Significative	Négligeable
Dépanneurs	2	5			Significative	Significative
Boutiques spécialisées	0	0			Significative	Négligeable
<b>Location-vente de véhicules récréatifs et articles de sport</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	Significative	Significative
<b>Services professionnels et spécialisés</b>	<b>11</b>	<b>28</b>	<b>12</b>	<b>29</b>	Significative	Négligeable
<b>Soins personnels et vêtements</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>7</b>		
Soins personnels	6	15			Significative	Négligeable
Vêtements	0	0			Significative	Négligeable
<b>Autres</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>10</b>		
Commerces à vocation locale	0	0			Significative	Négligeable
Commerces à vocation régionale	2	5			Significative	Négligeable
Commerces à vocation touristique	0	0			Négligeable	Significative
<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>100</b>	<b>41</b>	<b>100</b>		

Source : adapté des tableaux 3.2 et 3.3 du document déposé DA6.

## Le développement local et régional

Labelle est définie par la MRC des Laurentides comme un pôle sous-régional urbain et de services et une porte d'entrée à un territoire de villégiature et de plein air. Comparativement à Mont-Tremblant, son marché primaire est moins important, sa base commerciale apparaît plus restreinte et sa fonction touristique, beaucoup moins confirmée. Selon l'administration municipale, la proximité du centre récréotouristique de Mont-Tremblant et de ses commerces entraîne des effets défavorables sur l'activité commerciale locale. Le défi de Labelle est non seulement d'attirer à moyen terme davantage de consommateurs, mais encore de retenir à court terme la clientèle actuelle et de la fidéliser. Et la tâche apparaît d'autant plus difficile que des changements structuraux dans les pratiques commerciales ont cours depuis plusieurs années. Par exemple, l'arrivée des magasins à grande surface et la mobilité de plus en plus grande des consommateurs font que ceux-ci n'hésitent pas à faire de longs trajets en automobile pour se procurer ailleurs des biens et services pourtant disponibles sur place (document déposé DB6 et mémoire de la municipalité de Labelle, p. 5-6).

D'un autre côté, les résidents des municipalités environnantes, les touristes, les villégiateurs et les gens en transit forment une clientèle moins captive et plus aléatoire que celle résidant à Labelle, dans la mesure où ils ont le choix de se procurer les services recherchés à Mont-Tremblant, notamment.

Puisque l'attrait de Labelle souhaité par la municipalité et par plusieurs participants semble être intimement lié au noyau urbanisé, celui-ci doit être aussi sinon davantage attractif et propice au commerce sans pour autant imiter ceux avec qui il compétitionne. L'objectif de la municipalité est de créer à Labelle un milieu avec sa propre personnalité, tout en tirant profit de la proximité des commerces de Mont-Tremblant et en développant des attraits touristiques particuliers (mémoire de la municipalité de Labelle, p. 4).

Par ailleurs, devant l'objectif général de la municipalité de proposer une série de mesures aptes à favoriser le développement et l'épanouissement du noyau urbanisé en en faisant un lieu agréable d'affaires, de tourisme et d'habitation, la route 117 actuelle apparaît davantage être une contrainte qu'un atout. Cette voie de circulation, qui draine un volume important de circulation de transit et de véhicules lourds, apparaît en effet incompatible avec le désir de redonner au boulevard du Curé-Labelle un caractère villageois (documents déposés DB3, p. 37 et 45 et DB13, p. 11-17).

- ◆ *La commission est d'avis que la route 117, en tant que route nationale, nuit aux usages résidentiels, commerciaux et touristiques du boulevard du Curé-Labelle et que l'amélioration de la circulation routière pourrait créer des possibilités de développement liées à une circulation moins importante dans le noyau urbanisé de Labelle.*

Plusieurs projets susceptibles d'avoir des retombées positives dans la région semblent se pointer à l'horizon ou sont en voie de réalisation. Selon Tourisme Québec, deux d'entre eux pourraient avoir une incidence sur l'activité économique de Labelle : la réalisation des phases III et IV à la station Mont-Tremblant et le projet de développement récréotouristique Windigo en bordure du réservoir Baskatong. Devant la difficulté de recruter et de retenir la main-d'œuvre nécessaire, notamment en raison d'un problème lié au logement, les municipalités dotées de services comme celle de Labelle pourraient éventuellement répondre à ce besoin (document déposé DB10, p. 5).

Deux autres projets toucheraient plus directement Labelle, soit la relance de l'aéroport de La Macaza à des fins touristiques et le projet de croisières sur la rivière Rouge entre La Conception et Labelle à bord d'une péniche. Ces deux projets pourraient engendrer une demande de services d'appoint, tout en permettant à la clientèle de ces projets d'apprécier le noyau urbanisé de Labelle lors de son passage (*ibid.*).

- ◆ *Outre la possibilité de pouvoir bénéficier d'un accroissement de l'attrait touristique en raison d'une amélioration de la qualité de son noyau urbanisé, la municipalité de Labelle pourrait profiter de retombées découlant du développement anticipé de certaines infrastructures régionales et locales à vocation récréotouristique. Pour la commission, ces deux possibilités constituent des fondements réalistes pour appuyer une relance de l'activité commerciale.*

## **Les interventions souhaitées**

La revitalisation du noyau urbanisé semble prioritaire pour la municipalité de Labelle. L'établissement d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) provisoire, qui serait suivi d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, témoigne bien de la recherche de solutions en vue de revitaliser ce noyau névralgique (document déposé DB13).

Les mesures envisagées pour le rendre plus fonctionnel et plus accueillant et améliorer la qualité de son cadre bâti et de ses infrastructures sont nombreuses et s'inscrivent dans un plan d'action interpellant aussi bien la municipalité que les résidants et les commerçants. Quant aux coûts des interventions relevant totalement ou partiellement de la municipalité, ils ont été estimés à quelque 1 963 000 \$ en 2002. Certains projets pourraient s'ajouter, notamment selon le résultat des négociations avec le ministère des Transports dans le cadre du projet de déviation de la route 117, alors que d'autres pourraient être modifiés ou abandonnés compte tenu des choix financiers qui devront être faits (document déposé DB13 et M<sup>me</sup> Christiane Cholette, séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 34).

Par contre, la capacité de payer de la municipalité pour ces projets semble limitée, puisque ses revenus sont faibles et son ratio d'endettement, élevé. À cet effet, la

municipalité craint que l'effort financier anticipé soit jugé inacceptable par les citoyens, particulièrement par les villégiateurs qui, eux, ne résident pas dans le noyau urbanisé et dont la présence n'est que saisonnière (mémoire de la municipalité de Labelle, p. 5 et M<sup>me</sup> Christiane Cholette, séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 31).

La municipalité de Labelle ne s'oppose pas au projet et l'a signifié par résolution en 1996 et l'a réitéré en 2002, même si, depuis 1999, elle demande que d'autres options soient examinées (document déposé DB4). Cependant, sa position, confirmée dans son mémoire et appuyée par plusieurs participants à l'audience, est à l'effet d'obtenir :

La participation financière du ministère des Transports à tous nos efforts de revitalisation du centre-ville, incluant l'ensemble de tous les projets mis de l'avant par la municipalité, ainsi que tous ceux compris dans notre PPU.  
(Mémoire, p. 9)

La municipalité a néanmoins harmonisé sa réglementation d'urbanisme avec la politique de non-accès qui serait appliquée par le Ministère le long de la déviation et avec la planification territoriale de la MRC des Laurentides en bordure de l'actuelle route 117, notamment. En l'occurrence, elle a adopté des mesures particulières pour encadrer le développement commercial et pour diriger prioritairement vers le noyau urbanisé les fonctions résidentielles, institutionnelles et commerciales génératrices d'une clientèle importante, tout en permettant certaines activités industrielles et commerciales près de la déviation. La municipalité parachèvera sa planification territoriale en bordure de la déviation lorsque le tracé définitif sera arrêté et que la mise en chantier du projet aura été annoncée (document déposé DB3, p. 74-75).

- ◆ *La commission constate que la municipalité de Labelle souhaite concentrer les activités résidentielles et commerciales dans son noyau urbanisé, tout en permettant, si le projet se réalise, l'établissement de certains types de commerces et d'industries près de la déviation.*
- ◆ *Pour la commission, le projet de déviation constitue un moyen pour encourager l'application de mesures de revitalisation du noyau urbanisé de Labelle, faire du boulevard du Curé-Labelle une artère fonctionnelle et organisée, et améliorer la qualité de vie des citoyens. À cet effet, la municipalité et le ministère des Transports devraient définir une entente de partage des travaux et des coûts pour les projets municipaux liés à la déviation.*

Par ailleurs, la commission partage les inquiétudes de la municipalité quant à sa capacité d'investir dans la revitalisation de son noyau urbanisé et dans ses projets de développement. Cette revitalisation ne pourra se faire grâce à une seule opération d'urbanisme. Les investissements consentis devront être accompagnés d'un

accroissement significatif des recettes fiscales de la municipalité. Il faudra donc que l'administration municipale autant que les gens d'affaires tiennent compte des autres facteurs pouvant avoir une influence significative sur l'avenir de la municipalité, tels que la taille du bassin des clientèles, les tendances économiques de la région, le pouvoir d'achat des consommateurs, la nature de la concurrence extérieure et l'évolution des pratiques commerciales (document déposé DA6, p. 3 et 15).

## **Les interventions proposées par le promoteur**

L'une des principales répercussions anticipées dès les séances d'information et de consultation tenues en 1997 par le promoteur a été la diminution de la clientèle en raison d'une moins bonne visibilité des commerces auprès de la clientèle de transit. Conséquemment, trois mesures ont été considérées, soit la mise en place d'une signalisation incitative autre que la signalisation routière habituelle, la participation active des organismes locaux et régionaux ainsi qu'une possible revitalisation du noyau urbanisé comme l'envisage la municipalité.

Par la suite, il a fait appel à une firme spécialisée pour réaliser une étude et fournir un avis sur les aspects socioéconomiques d'un tel projet. Ce qui l'a amené à proposer un protocole de suivi économique. Dans un premier temps, le promoteur verrait à établir, avant la construction, un état de référence de l'économie locale et des activités commerciales susceptibles d'être touchées ainsi qu'une prévision des effets de la déviation sur ces dernières. Dans un deuxième temps, il verrait à documenter l'évolution de l'activité commerciale afin de pouvoir évaluer les conséquences de la réalisation du projet en relation avec les mesures d'atténuation qui seraient mises en place, d'apporter les correctifs nécessaires et d'en faire le suivi.

Le Ministère a également proposé un protocole d'accompagnement pour renforcer les mesures définies initialement, soit d'établir une signalisation incitative et un affichage adéquat, de développer et positionner les activités commerciales en fonction de la clientèle locale et régionale, d'apporter un soutien professionnel aux commerçants directement touchés et, finalement, d'appuyer les efforts de concertation et mettre au point une stratégie globale de développement économique (documents déposés DA6, p. 2 et DA26).

## **La signalisation et l'affichage**

Une signalisation incitative et un affichage à l'image de la municipalité sont recommandés pour que soient considérées les zones commerciales à partir de la voie de contournement (document déposé DA6, p. 22).

Les commerçants auraient toujours la possibilité de recourir au programme de signalisation touristique des attraits, des activités et de l'hébergement proposé par le Ministère et Tourisme Québec. Celui-ci, bien connu par son utilisation des panneaux bleus, obtiendrait d'ailleurs un taux de satisfaction assez élevé (document déposé DB5).

En ce qui concerne l'affichage, le promoteur suggère aux commerçants de s'associer pour annoncer conjointement les services offerts à l'intérieur de leur municipalité. Par ailleurs, afin d'attirer la clientèle de transit à l'intérieur du noyau commercial, il lui semble approprié d'acquérir une certaine notoriété et d'utiliser, par exemple, un slogan qui apparaîtrait aux abords de la voie de contournement tout en étant visible aux entrées de la municipalité (documents déposés PR3, p. 95 et DA6 p. 22-23).

### **Le positionnement des activités commerciales**

Selon l'étude du promoteur sur les aspects socioéconomiques du projet, le processus de revitalisation du noyau urbanisé améliorerait l'ambiance et l'image de la municipalité. En fait, la revitalisation se solderait par la création d'un environnement attrayant pour se balader, se détendre et magasiner. À ce processus de revitalisation devrait toutefois se joindre un programme de sensibilisation à l'importance d'acheter localement (document déposé DA6, p. 23-24).

Par ailleurs, le promoteur a entrepris les démarches pour ne pas favoriser l'émergence d'autres pôles commerciaux pouvant porter ombrage à l'activité commerciale du noyau urbanisé. Au-delà de sa politique de gestion des corridors routiers qu'il appliquerait le long de la déviation, il a sensibilisé la municipalité à la nécessité de ne pas favoriser le développement commercial à proximité des trois accès projetés (document déposé DA26).

Il admet toutefois qu'il n'a pu discuter avec la municipalité d'un projet de revitalisation précis :

Dans le cas de Labelle, présentement, il n'y a aucun projet sur la table qui nous a été présenté dans ce cadre-là. Advenant qu'il y ait un projet précis, on pourrait s'asseoir avec la municipalité, puis regarder de quelle façon on pourrait contribuer.

(M. Mario Turcotte, séance du 29 octobre 2002, en après-midi, p. 66)

Bien qu'intéressée à revitaliser son noyau urbanisé, la municipalité désire également garder ses options de développement commercial en permettant éventuellement l'implantation de commerces à forte proportion de clientèle venant de l'extérieur près de l'accès central (M. Léonard Castagner, séance du 26 novembre 2002, p. 16).

### **Le soutien professionnel aux commerçants**

Pour le promoteur, la participation des organismes locaux dans la mise en œuvre d'une stratégie commerciale s'avère essentielle. Il s'appuierait sur cette participation active pour fournir les services d'un agent de développement qui apporterait un soutien professionnel aux commerçants directement intéressés par la clientèle de transit (documents déposés DA6, p. 26 et DA26).

### **Une stratégie globale de développement économique**

Le promoteur propose d'établir un plan de développement économique et touristique, issu d'une réflexion concertée avec les divers acteurs visés, de manière à définir une stratégie de développement à long terme.

À cet effet, il propose de mettre en place un comité de transition qui aurait comme mandat d'appliquer les mesures d'accompagnement. Plus particulièrement, ce comité devrait coordonner l'action des acteurs, permettre un suivi de la situation auprès des diverses personnes intéressées et favoriser la concertation dans la définition de stratégies communes de développement (documents déposés DA6, p. 19 et DA26).

- ◆ *Pour pallier la perte de visibilité du noyau urbanisé engendrée par la déviation proposée, la commission est d'avis qu'une signalisation routière appropriée et un affichage adéquat apparaissent essentiels pour favoriser l'attrait des commerces.*
- ◆ *La commission considère que le ministère des Transports, avec son protocole de suivi économique, propose un outil intéressant pour évaluer les répercussions économiques de son projet et l'efficacité des mesures d'atténuation. Le protocole de suivi apparaît d'autant plus approprié que le Ministère ne dispose pas d'étude québécoise à cet égard et que cette évaluation pourrait servir de référence aux futurs projets de contournement.*

## **L'ambiance sonore**

Certains résidants des rues de l'Église, de la Montagne, Belle-Pente et de la montée Fugère, situés à proximité de la déviation, pourraient percevoir une augmentation du niveau sonore pouvant atteindre plus de 12 dB(A) à la mise en service de la route. Cet accroissement porterait ainsi le niveau sonore actuel légèrement au-delà de la norme d'intervention du Ministère de 55 dB(A) pour une nouvelle route, tel que prévu dans sa politique sur le bruit routier (documents déposés PR3, p. 106-107, DA8 et DA18, p. 4). Il faut noter ici qu'une augmentation de 10 dB(A) double le niveau sonore ambiant.

L'augmentation du niveau sonore a été déterminée à partir d'une simulation basée sur les prévisions de circulation, dont la méthode est décrite dans l'étude d'impact. Cette simulation est assortie d'une marge d'erreur de plus ou moins 2 dB(A) (document déposé PR3, annexe 3, p. A-6).

Entre les rues de la Montagne et Belle-Pente, le promoteur prévoit installer un écran anti-bruit pour diminuer le niveau sonore dans ce secteur. Pour les autres secteurs sensibles, les mesures à prendre sont à définir à la suite des travaux de construction (M. Guy D'Astous, séance du 28 octobre 2002, p. 40-44).

- ◆ *La commission considère qu'un suivi particulier et à long terme du niveau sonore devrait être réalisé pour s'assurer que les secteurs sensibles ne subiront pas de dégradation au-delà de la norme d'intervention du ministère des Transports de 55 dB(A).*

## **Le milieu biophysique**

Des éléments du milieu biophysique subiraient inévitablement des répercussions puisque le tracé proposé traverse en grande partie un milieu naturel. Certains aspects sont bien encadrés par des mesures appliquées par le promoteur. C'est notamment le cas des impacts sur l'eau potable où il s'engage à effectuer le suivi des puits d'alimentation pouvant être touchés et à remédier à tout effet négatif qu'aurait la réalisation du projet. De plus, diverses mesures d'atténuation sont habituellement exigées par le ministère de l'Environnement. À titre d'exemple, le déboisement ne devrait pas coïncider avec la période de nidification des oiseaux du secteur et les travaux en milieu aquatique devraient éviter la période de fraie des poissons qui seraient présents.

Dans ce contexte, la commission a examiné les aspects suivants : la présence potentielle d'espèces menacées ou vulnérables, les impacts appréhendés sur le milieu aquatique ainsi que la fragmentation de l'habitat du Cerf de Virginie.

### **Les espèces menacées ou vulnérables**

La Convention sur la diversité biologique<sup>1</sup>, adoptée au Sommet de la Terre de Rio en 1992 par les Nations Unies, prévoit le maintien de l'équilibre écologique planétaire

---

1. Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, Programme des Nations Unies pour l'environnement, <http://www.biodiv.org/>.

tout en permettant un développement économique. La conservation de la diversité biologique, qui en est un des principaux objectifs, est aussi l'un des éléments essentiels à l'atteinte d'un développement durable. Au Québec, la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q., c. E-12.01) adoptée en 1989 est devenue un outil pour son application. Cette loi constitue un engagement pour la sauvegarde de la diversité biologique du territoire, notamment par la protection des populations et des habitats des espèces désignées menacées ou vulnérables et en évitant qu'une espèce ne le devienne.

Afin d'assumer sa part de responsabilité dans la résolution des problèmes environnementaux liés au transport, le ministère des Transports propose dans sa politique sur l'environnement<sup>1</sup> des moyens tels que :

- la réalisation d'évaluations environnementales de façon à préserver l'équilibre des écosystèmes, les processus écologiques et la diversité biologique ;
- l'application de mesures de restauration, d'atténuation ou de compensation pour améliorer ou mettre en valeur l'environnement et l'élaboration de plans d'action à cet effet.

Dans la zone du projet, aucune mention d'espèce menacée, vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée n'a été répertoriée par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec. Cependant, certaines espèces floristiques ont fait l'objet de mentions dans les environs. Au cours des inventaires de terrain réalisés par le promoteur en 1997 et 1998 dans les milieux susceptibles d'abriter de telles espèces dans l'emprise de la déviation, soit la tourbière au sud de la déviation et l'étang au pied du mont Labelle, aucune d'entre elles n'ont été identifiées et aucune autre espèce floristique particulière n'a été notée (document déposé PR3, p. 25-31).

Dans le cas des espèces fauniques, le Ministère a déterminé que quelques espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables pouvaient être présentes dans le secteur. Des habitats propices à la vie de certaines d'entre elles seraient en effet situés dans l'emprise de la route proposée ou à proximité, particulièrement la tourbière au sud de la déviation, l'étang au pied du mont Labelle ainsi que le cours d'eau servant d'exutoire au lac Blanc. C'est le cas de la Grenouille des marais, de la Couleuvre d'eau, de la Musaraigne pygmée, du Campagnol-lemming de Cooper, de l'Épervier de Cooper, du Troglodyte à bec court, de la Paruline à ailes dorées et des

---

1. La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec, 1994, 7 p.

Chauve-souris rousse, argentée et cendrée (documents déposés PR3, p. 27-31 et PR5.1 p. 3).

Malgré l'existence d'habitats propices à la vie d'espèces fauniques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables dans l'emprise du projet, aucun inventaire de terrain n'a été effectué afin de confirmer ou d'infirmer leur présence. Le Ministère prévoit plutôt procéder à de tels inventaires après l'émission du décret gouvernemental autorisant le projet, ce que le ministère de l'Environnement juge d'ailleurs acceptable. Par conséquent, aucune mesure d'atténuation particulière n'a été proposée afin d'assurer leur protection ou celle de leur habitat. En l'absence de cette information, l'impact réel du projet sur la préservation de la diversité biologique n'a pu être évalué lors de l'audience publique (documents déposés PR5.1, p. 3 et DQ1.1, p. 2).

Sachant que des habitats aptes à abriter des espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées existent dans le secteur d'un projet, l'évaluation des impacts sur ces espèces devrait être effectuée. Pour cela, il est d'abord nécessaire de confirmer leur présence sur le terrain. À tout le moins, les renseignements disponibles concernant leur présence à l'extérieur du secteur du projet, c'est-à-dire leur répartition et leur abondance, devraient être colligés dans le cadre de l'étude d'impact. Ceci permettrait au public et à la commission d'en apprécier leur rareté et d'évaluer de façon plus adéquate l'impact d'un projet sur leur survie. Comme le souligne le ministère de l'Environnement, « voir disparaître une espèce vivante, c'est voir s'envoler une chance supplémentaire de survie pour la nôtre<sup>1</sup> ».

- ◆ *Pour la commission, un élément indispensable de la préservation de la diversité biologique consiste à protéger les espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées. Elle estime que ces espèces devraient retenir toute l'attention qu'elles méritent au cours de l'évaluation des impacts d'un projet. De plus, afin de confirmer la présence de telles espèces dans la zone d'influence d'un projet, les inventaires nécessaires devraient être réalisés antérieurement à son examen public. Pour le présent projet, la commission considère que les inventaires fauniques devraient être réalisés avant son autorisation par le gouvernement.*

## **Les milieux aquatique et humide**

Dans le Plan de transport des Laurentides, le ministère des Transports reconnaît que, par ses activités de construction et d'entretien sur le réseau routier, il contribue au

---

1. La protection des espèces menacées ou vulnérables au Québec, Dix ans d'efforts soutenus, <http://www.menv.gouv.qc.ca/biodiversite/especes/protection/index.htm>.

processus de dégradation des lacs, des rivières et des zones humides de la région. Ainsi, afin d'améliorer le bilan environnemental de ses pratiques, il entend faire l'étude de solutions pour minimiser l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques (document déposé DA1, p. 53).

La déviation proposée ici franchirait sept petits cours d'eau, qui perdraient leurs berges naturelles et leur végétation riveraine dans l'emprise de la route. Leur section d'écoulement serait également modifiée en raison de la présence des ouvrages de franchissement et le lit de certains serait même déplacé. Selon le Ministère, tous les travaux effectués en milieu aquatique seraient accomplis en fonction des règles contenues dans le guide *Ponts et ponceaux. Lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique*.

L'étang localisé au pied du mont Labelle ainsi qu'un petit lac situé près du raccordement nord de la déviation seraient en partie remblayés pour permettre le passage de la route. En ce qui concerne l'étang, l'emprise occuperait plus de la moitié de sa superficie. En outre, la tourbière située au sud de la déviation perdrait 20 % de sa superficie. La construction de la route pourrait également modifier les conditions de drainage et le niveau de la nappe phréatique de cette tourbière.

Tel qu'il a été mentionné précédemment, l'étang, la tourbière et le cours d'eau servant d'exutoire au lac Blanc sont considérés par le promoteur comme des milieux naturels de qualité et ayant un potentiel important pour la faune. Le passage éventuel de la route aurait un impact sur ces milieux et la faune qui les habite. En plus de la perte d'habitats, les apports de sels de déglacage et d'abrasifs pour l'entretien hivernal pourraient causer à plus long terme une détérioration de la végétation de ces milieux (documents déposés PR3, p. 80-81 et PR5.1, p. 3 et mémoire de Biofilia, p. 3).

Considérant la perte d'une portion de l'étang et de la tourbière, le promoteur prévoit appliquer des mesures de compensation. Selon l'étude d'impact, il aménagerait un habitat faunique d'une superficie et d'une qualité équivalentes à ce qui serait perdu, possiblement en agrandissant l'étang vers le sud. Évidemment, un habitat tel que l'étang ne représente pas le même type de milieu qu'une tourbière. Cependant, le ministère de l'Environnement souligne que la création d'une nouvelle tourbière est difficilement réalisable et que, comme sa superficie est relativement faible, l'aménagement d'un milieu de type marais ou étang pourrait compenser (documents déposés PR3, p. 81 et PR5.1, p. 4-5 et M. Denis Talbot, séance du 29 octobre 2002, en soirée, p. 52-53).

Dans son mémoire, une firme de consultants en environnement suggère qu'une superficie équivalente à la totalité de la tourbière, et non pas uniquement à la portion qui serait perdue en raison de la construction de la déviation, devrait faire l'objet d'une

compensation. Étant donné la faible superficie de la tourbière et la récurrence de certains impacts, les représentants de la firme croient en effet que les répercussions du projet pourraient se faire sentir sur l'ensemble de l'écosystème. Il est également possible de constater qu'avec la construction de la déviation cet écosystème serait bordé de routes sur la majorité de son pourtour (document déposé DA14 et mémoire de Biofilia, p. 2-3).

- ◆ *La commission considère qu'il est préférable d'éviter toute perte d'habitat de qualité ou ayant un potentiel particulier plutôt que de la compenser par l'aménagement d'un nouveau milieu de même type. Ainsi, elle estime que, dans la mesure du possible, le tracé de la déviation devrait être optimisé afin d'empiéter le moins possible sur les milieux sensibles, dont l'étang et la tourbière. Cependant, une modification du tracé ne devrait pas augmenter les impacts sur d'autres composantes valorisées du milieu.*
- ◆ *La commission est d'avis que l'habitat faunique que le promoteur prévoit aménager en guise de compensation pour une éventuelle perte d'une partie de l'étang et de la tourbière devrait inclure la totalité de la tourbière et non seulement une partie de celle-ci.*

## **Le Cerf de Virginie**

Le corridor prévu pour la déviation est majoritairement sous couvert forestier. D'ailleurs, une superficie d'environ 60 ha de forêt serait détruite au moment de la réalisation de la phase ultime du projet, qui comprend les deux chaussées de quatre voies sur toute sa longueur. Toutefois, pour la construction de la première phase du projet, qui comprend deux chaussées sur les deux tiers de la déviation, la superficie à déboiser correspondrait à 38,5 ha. De plus, le promoteur verrait à ce que les étendues forestières limitrophes ne soient pas détériorées au cours des travaux (documents déposés PR3, p. 24, 81-83 et DQ2.1, p. 3).

Selon le promoteur, le Cerf de Virginie est omniprésent dans le secteur et plusieurs peuplements forestiers offrent un potentiel pour cette espèce. Il fait également mention d'un important ravage de cerfs situé de part et d'autre de la route 117, au nord de la déviation projetée (figure 2). Selon les données les plus récentes fournies par la Société de la faune et des parcs du Québec, cette aire de confinement couvrirait une superficie de 275 km<sup>2</sup> en 1999 et renfermerait une densité d'environ 25 cerfs/km<sup>2</sup>. Elle constituerait en fait une extension de l'aire légale du ravage de La Macaza dont les limites, dans le secteur de la municipalité de Labelle, sont situées au nord de la rivière Rouge (documents déposés PR3, p. 28 et 82 et DB11).

Dans le cadre de la mise à jour des données sur l'utilisation du territoire par les ongulés, la Société de la faune et des parcs du Québec identifie un autre petit ravage

de cerfs de Virginie qui serait traversé par la portion sud de la déviation sur une longueur de près d'un kilomètre (figure 2). Ce ravage, d'une superficie de 1,2 km<sup>2</sup>, a été observé en 1997 et n'est pas reconnu comme étant permanent. La Société précise que le regroupement des cerfs à cet endroit pourrait résulter de leur alimentation par les humains, qui serait une pratique courante dans la région (document déposé DB11).

Inévitablement, la fragmentation du milieu naturel engendrée par la déviation aurait une incidence sur les habitudes des cervidés qui fréquentent le secteur. Cependant, le promoteur affirme que la localisation de peuplements d'abri et de nourriture en bordure immédiate de la route en divers endroits, de part et d'autre de celle-ci, favoriserait leur déplacement. De plus, il prévoit apporter une attention particulière à la conception finale de la route afin qu'elle ne constitue pas un obstacle. Certains endroits, plus susceptibles d'être empruntés par les cerfs, seraient aménagés à la même élévation que le terrain environnant. Les pentes des talus à ces endroits devraient être douces et les matériaux les composant, de petit calibre.

D'un autre point de vue, la présence de cerfs de Virginie à proximité d'une route qu'ils pourraient traverser suppose un risque de collision avec des véhicules. Selon le promoteur, ces animaux emprunteraient généralement les rives des cours d'eau bordés d'une végétation arbustive bien développée, ce qui serait le cas de plusieurs cours d'eau traversés par la déviation. Par ailleurs, une firme de consultants en environnement aurait circonscrit six corridors de déplacement du cerf perpendiculairement à la route projetée (document déposé PR3, p. 82-83 et mémoire de Biofilia, p. 4).

Le déplacement des cerfs, afin de s'alimenter, aurait lieu principalement peu avant le lever et peu après le coucher du soleil. De plus, la plupart des accidents routiers avec ces animaux surviendraient la nuit en raison de la visibilité réduite. À cet effet, le Ministère mentionne une méthode consistant à installer des réflecteurs en bordure d'une route afin de dissuader les chevreuils de la traverser lorsque les phares d'un véhicule approchant reflètent leur lumière vers la forêt. Cependant, la décision d'installer un tel système serait habituellement prise en fonction d'une analyse coûts-bénéfices prenant en considération le nombre d'accidents sur un tronçon de route particulier. Si requise, cette analyse serait effectuée au cours des premières années suivant la mise en service de la déviation (documents déposés PR3, p. 82-83 et PR5.1, p. 5).

Pour sa part, la Société de la faune et des parcs du Québec estime que des mesures devraient être prises afin de prévenir les accidents routiers avec des cerfs dans le cas où plusieurs seraient encore présents à l'endroit du petit ravage qui serait traversé par la déviation au moment de sa construction ainsi que dans le cas où une

modification du tracé ferait en sorte que la déviation empiéterait sur le ravage situé au nord. La Société souligne également que le nourrissage artificiel aux alentours de la municipalité ne devrait pas être encouragé. Cette pratique contribue en effet à modifier le comportement des cervidés qui n'hésiteraient pas à traverser la route afin de se procurer une nourriture offerte par des habitants du secteur (document déposé DB11, p. 1).

- ◆ *Étant donné que des ravages de cerfs de Virginie sont localisés à proximité de la déviation et sur son tracé, la commission est d'avis qu'aux endroits aménagés pour le passage des cerfs le ministère des Transports devrait prendre des mesures telles que l'installation de réflecteurs en bordure de la route afin de prévenir les collisions entre ces animaux et les automobilistes, et ce, dès la mise en service de la route.*
- ◆ *Pour la commission, les activités de nourrissage ayant lieu dans le secteur pourraient être à l'origine d'un risque accru d'accident routier avec un cerf. Ainsi, elle estime que des mesures devraient être prises à cet effet, comme la sensibilisation des gens, par la Société de la faune et des parcs du Québec, aux risques que cette activité peut entraîner.*



---

## Conclusion

Au terme de son analyse, la commission conclut que le projet de déviation de la route 117 à Labelle soumis par le ministère des Transports est acceptable du point de vue environnemental. Il permettrait de résoudre les problèmes de fluidité de la circulation en réduisant l'ampleur, la fréquence et la durée des épisodes de congestion. En outre, il augmenterait la sécurité de l'ensemble des usagers dans le noyau urbanisé de Labelle.

Pour une meilleure acceptabilité sociale du projet, la commission considère que le Ministère devrait, en collaboration avec la municipalité de Labelle, évaluer la faisabilité d'une configuration de la portion sud du tracé proposé afin que le noyau urbanisé de Labelle soit visible de la route 117, pour les usagers venant du sud.

La commission est d'avis que, bien que la déviation serait défavorable à certains types de commerces, l'amélioration de la circulation routière pourrait créer des opportunités de développement dans le noyau urbanisé de Labelle. Le projet de déviation permettrait d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'accroître l'attrait du boulevard du Curé-Labelle. Pour la commission, le projet constitue un moyen pour encourager l'application des mesures de revitalisation du noyau urbanisé de Labelle. À cet effet, la municipalité et le ministère des Transports devraient définir une entente de partage des travaux et des coûts pour les projets municipaux liés à la déviation.

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

La commission considère qu'un suivi particulier et à long terme du niveau sonore devrait être réalisé pour s'assurer que les résidents des rues de l'Église, de la Montagne, Belle-Pente et de la montée Fugère ne subiront pas de dégradation au-delà de la norme d'intervention du ministère des Transports de 55 dB(A).

Par ailleurs, un élément indispensable de la préservation de la diversité biologique consiste à protéger les espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées. Pour le présent projet, la commission considère que les inventaires fauniques devraient être réalisés avant son autorisation par le gouvernement. De plus, elle est d'avis que l'habitat faunique que le promoteur prévoit aménager en guise de

compensation pour une éventuelle perte d'une partie de l'étang et de la tourbière devrait inclure la totalité de la tourbière et non seulement une partie de celle-ci.

Enfin, la commission pense que la présence des ravages de cerfs de Virginie à proximité de la déviation et sur son tracé exige des mesures, telle l'installation de réflecteurs en bordure de la route, aux endroits aménagés pour le passage des cerfs afin de prévenir les accidents routiers, et ce, dès la mise en service de la route.

Fait à Québec,



---

Michel Germain  
Président



---

Louis Dériger  
Commissaire



---

Sylvie Girard  
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :

Marie-Ève Chamberland, conseillère en communication

Julie Crochetière, analyste

Yvon Deshaies, analyste

Yannick St-Pierre, analyste-stagiaire

Avec la collaboration de :

Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Nathalie Rhéaume, agente de secrétariat

---

**Annexe 1**

**Les renseignements  
relatifs au mandat**



## Les requérants de l'audience publique

M. Gilbert Brassard

Groupe d'action-survie de Labelle enr.  
M. Marcel Machabée

André Paiement et Fils Excavation inc.  
M. Daniel Paiement

Municipalité de Labelle  
M<sup>me</sup> Christiane Cholette

## Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre de l'Environnement de ses constatations et de son analyse.

### Période du mandat

Du 28 octobre 2002 au 28 février 2003

## La commission et son équipe

### La commission

Michel Germain, président  
Louis Dériger, commissaire  
Sylvie Girard, commissaire

### Son équipe

Marie-Ève Chamberland, conseillère en  
communication  
Julie Crochetière, analyste  
Yvon Deshaies, analyste  
Monique Gélinas, coordonnatrice  
du secrétariat de la commission  
Nathalie Rhéaume, agente de secrétariat  
Yannick St-Pierre, analyste-stagiaire

## L'audience publique

### Les rencontres préparatoires

25 et 30 septembre 2002

Rencontres préparatoires tenues à Labelle  
et à Québec

#### 1<sup>re</sup> partie

28 et 29 octobre 2002  
Grande salle de l'hôtel de ville, Labelle

#### 2<sup>e</sup> partie

26 novembre 2002  
Grande salle de l'hôtel de ville, Labelle

## Le promoteur

Ministère des Transports

M. Mario Turcotte, porte-parole  
M. Jean-Pierre Barabé  
M. Michel Charbonneau  
M. Guy D'Astous  
M. Gilles Labarre  
M. Jean-Luc Pellerin  
M. Gervais Pigeon  
M. Denis Trudel

Roche Itée

M. Christian Couette

## Les personnes-ressources

M <sup>me</sup> Lorraine Crevier	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
M. Stéphane Bégin	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
M. Henri Hamel	Ministère de la Culture et des Communications
M. Denis Talbot, porte-parole M. Daniel Germain M. Éric Thomassin	Ministère de l'Environnement
M. Robert Lapalme, porte-parole M. Serge P. Forest	Ministère de la Sécurité publique
M <sup>me</sup> Christiane Cholette, porte-parole M. Léonard Castagner M <sup>me</sup> Geneviève Demers	Municipalité de Labelle
M. Richard Morin	MRC des Laurentides
M. Michel Renaud	Société de la faune et des parcs du Québec
M. Michel Trudel	Tourisme Québec

## Les participants

	Mémoires
M. André Beaudry	
M. Gilbert Brassard	
M. Hubert Clôt M. Michel Terreault	DM5
M. André Dufresne	
M. Pierre Dumontier	DM1
M. Réal Franc	

M. François Labelle		
M. Michel Labelle		DM4
M. Marcel Machabée		DM7
M. Luc St-Cyr		
M. Robert St-Cyr		
André Paiement & Fils Excavation inc.	M. Daniel Paiement	
Biofilia inc.	M. Jean-Sébastien Bernier	DM3
Comité action-développement	M <sup>me</sup> Lise Labelle M. Daniel Paiement	DM2
Groupe d'action-survie de Labelle enr.	M. Marcel Machabée	
Municipalité de Labelle	M <sup>me</sup> Paquerette Léonard- Telmosse, mairesse M. Léonard Castagner	DM6

**Au total, 7 mémoires ont été soumis à la commission.**

---

**Annexe 2**

**La documentation**



## Les centres de consultation

Bibliothèque municipale de Labelle  
Labelle

Hôtel de ville de Labelle  
Labelle

Université du Québec à Montréal  
Montréal

Bureau du BAPE  
Québec

---

## La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

### Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, 25 septembre 1981.
- PR2** 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 pages et annexe.
- PR3** ROCHE LTÉE. *Étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, novembre 2000, 115 pages et annexes.
- PR3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Résumé de l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, avril 2001, 18 pages et carte.
- PR4** *Ne s'applique pas.*
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 12 septembre 2001, 4 pages.
- PR5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministre de l'Environnement*, février 2002, 12 pages et annexe.
- PR6** 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.
- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 6 mars 2002, 3 pages.
- PR8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet de déviation de la route 117 à Labelle*, mars 2002, 1 page.

### Par le promoteur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport des Laurentides*, septembre 2001, 95 pages et cartes.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport des Laurentides – Plan d’action 2001-2006*, septembre 2001, 31 pages.
- DA3** 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 pages.
- DA4** 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 pages.
- DA4.1** 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 pages.
- DA5** GROUPE CARTIER LTÉE. *Étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle, rapport synthèse*, vol. 1, 31 mai 1996, 66 pages.
- DA5.1** GROUPE CARTIER LTÉE. *Étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle, rapport synthèse*, vol. 2, annexes, 31 mai 1996, pagination diverse.
- DA6** ROCHE LTÉE. *Rapport complémentaire – Aspects socioéconomiques, document de travail*, octobre 2002, 36 pages.
- DA7** 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 pages et annexe.
- DA8** 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 pages.
- DA9** 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 pages.
- DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Norme du MTQ sur les non-accès concernant les contournements*, 15 septembre 1993, pages 3-6.

- DA11** 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 pages.
- DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Direction des Laurentides-Lanaudière : mandat et réseau routier*, août 2001, dépliant à 12 volets.
- DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Contournement de Labelle – Description du projet modifié*, 2 pages.
- DA14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan d'aménagement géométrique (plan et profil) de la route 117 du contournement de Labelle*, 11 décembre 1998, 1 plan.
- DA15** 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 pages et annexes.
- DA16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vidéo de simulations visuelles concernant le projet de déviation de la route 117*.
- DA17** 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 pages.
- DA18** 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 pages.
- DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Route 117 – Projet de déviation à Labelle – Simulations visuelles 3D*, 6 photos.
- DA20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Fiche synthèse sur les acquisitions incluant la mise à jour du contournement de Labelle*, pagination diverse.
- DA21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Volumes de circulation et circuits autorisés des véhicules lourds*, octobre 2002, 1 carte.
- DA22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Représentation des zones où l'affichage serait permis ou interdit le long de la déviation*, 1 carte.
- DA23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Volet sécurité routière. Accidents sur la rue du Pont à Labelle, 1995 à 2001*, 1 page.
- DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant l'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, 8 pages.
- DA25** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant le bruit et les décibels*, 7 pages.

- DA26** ROCHE LTÉE. *Projet de contournement de Labelle – Protocoles de suivi et d’accompagnement*, 13 pages.
- DA27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Retombées économiques des projets routiers – Statistiques existantes*, 2 pages.
- DA28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tableau synthèse des quatre scénarios d’intervention sur la route 117 dans l’agglomération de Labelle*, 5 novembre 2002, 2 pages.
- DA29** 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 page.
- DA30** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant la sécurité routière dans le village de Labelle*, 14 pages.
- DA31** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant l’étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle*, 12 pages.
- DA32** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant la mise à jour des données de circulation pour la municipalité de Labelle*, 11 pages.

### **Par les personnes-ressources**

- DB1** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Extrait des orientations du gouvernement en matière d’aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire*, 1994, p. 18-45.
- DB2** ECHO SONDAJE. *Sondage visant à mesurer l’efficacité du programme de signalisation touristique, rapport final présenté le 9 novembre 2000*, vol. 1, 79 pages.
- DB2.1** ECHO SONDAJE. *Sondage visant à mesurer l’efficacité du programme de signalisation touristique, annexes*, novembre 2000, vol. 2, pagination diverse.
- DB2.2** ECHO SONDAJE. *Sondage visant à mesurer l’efficacité du programme de signalisation touristique, sommaire présenté le 14 décembre 2000*, vol. 3, 6 pages.
- DB3** MUNICIPALITÉ DE LABELLE. *Plan d’urbanisme révisé incluant un plan d’affectations du sol*, mars 2002, 87 pages.
- DB3.1** MUNICIPALITÉ DE LABELLE. *Plan d’urbanisme révisé*, sections 4.0-4.2, 6.0-6.6, 10.0, mars 2002, pagination diverse et cartes.
- DB4** 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.

- DB5** 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.
- DB6** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES LAURENTIDES. *Schéma d'aménagement révisé*, mai 2000, pagination diverse et annexes.
- DB6.1** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES LAURENTIDES. *Schéma d'aménagement révisé. Document d'accompagnement : évaluation des coûts et les consultations*, mai 2000, 52 pages et annexes.
- DB6.2** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES LAURENTIDES. *Règlement n° 184-2002 modifiant le schéma d'aménagement révisé*, 31 janvier 2002, p. 869 à 889 et annexes.
- DB6.3** 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.
- DB7** MUNICIPALITÉ DE LABELLE. *Bienvenue ! La vie au grand air à l'année longue*, guide touristique.
- DB7.1** MUNICIPALITÉ DE LABELLE. *La vie au grand air à l'année longue*, carte touristique.
- DB8** MUNICIPALITÉ DE LABELLE. *Plan de zonage (règlement de zonage 2002-56 et règlement de lotissement 2002-57*, mars 2002, 1 plan.
- DB9** TOURISME QUÉBEC. *Sentiers de motoneige, 2000-2001 et 2001-2002*, 1 carte.
- DB9.1** TOURISME QUÉBEC. *Laurentides-Outaouais. Deux régions, une passion, 2000-2001 et 2001-2002*, 1 carte.
- DB10** 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 pages.
- DB10.1** TOURISME QUÉBEC. *Équipements et services touristiques – Municipalité de Labelle*, 2 pages.
- DB10.2** TOURISME QUÉBEC. *Guide touristique officiel des Laurentides, 2002-2003*, 177 pages.
- DB10.3** MINISTÈRE DES FINANCES. *Communiqué – Mont-Tremblant : Québec s'associe à un projet de développement d'un milliard*, 25 septembre 2001, 3 pages.

- DB11** 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 pages et carte.
- DB12** 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 pages.
- DB13** DANIEL ARBOUR & ASSOCIÉS. *Programme particulier d'urbanisme de la municipalité de Labelle*, décembre 2002, 24 pages.

### Les demandes d'information de la commission

- DQ1** 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 page.
- DQ1.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Réponses aux questions du document DQ1*, 7 janvier 2003, 2 pages.
- DQ2** 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 pages.
- DQ2.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ2*, 16 janvier 2003, 3 pages.
- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère des Transports 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 page.
- DQ3.1** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Réponse à la question du document DQ3*, 21 janvier 2003, 1 page et plan.

### Les transcriptions

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

- DT1** Séance tenue le 28 octobre 2002, Labelle, 90 pages.
- DT2** Séance tenue le 29 octobre 2002 en après-midi, Labelle, 79 pages.
- DT3** Séance tenue le 29 octobre 2002 en soirée, Labelle, 98 pages.
- DT4** Séance tenue le 26 novembre 2002, Labelle, 51 pages.