

174

PR3

Déviation de la route 117 sur le territoire de
la Municipalité de Labelle

Labelle

6211-06-012

Ministère des Transports

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

Version finale

ROCHE

Ministère des Transports

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

Version finale

NOVEMBRE 2000



N/Réf.: 18703-000

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

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	i
INTRODUCTION	1
Préambule	1
Contenu de l'étude	1
 PARTIE I	
1.0 MISE EN CONTEXTE DU PROJET	3
1.1 Historique du projet	3
1.2 Caractéristiques du réseau routier	3
1.2.1 Caractéristiques géométriques	3
1.2.2 État de la chaussée	4
1.3 Caractéristiques de la circulation	4
1.3.1 Enquête origine-destination	4
1.3.2 Débits de circulation	5
1.3.3 Estimation du débit journalier (DJMA)	7
1.3.4 Temps de parcours	8
1.3.5 Capacité de la route 117	9
1.3.6 Analyse d'accidents	10
1.4 Prévion de la circulation	11
1.4.1 Analyses préalables	11
1.4.2 Estimation des débits futurs	12
1.5 Identification des problèmes	12
1.5.1 Corridor de la route 117	12
1.5.2 Corridor de la déviation	13
1.6 Élaboration de solutions	13
1.6.1 Méthodologie et hypothèses de base	13
1.6.2 Solutions et caractéristiques	14
1.7 Analyse multi-critères	17
1.7.1 Méthodologie et critères d'évaluation	17
1.7.2 Résultats de l'analyse	17
1.8 Conclusions et recommandations de l'étude de justification	20

TABLE DES MATIÈRES (suite)

PARTIE II

2.0	INVENTAIRE ET ANALYSE DES COMPOSANTES DU MILIEU	21
2.1	Justification de la zone d'étude	21
2.2	Les composantes physiques	21
2.2.1	Géologie et géomorphologie	21
2.2.2	Hydrogéologie et hydrographie	23
2.2.3	Zones potentiellement contaminées	24
2.3	Les composantes biologiques	24
2.3.1	Végétation	24
2.3.2	Faune	25
2.4	Les composantes humaines et le milieu bâti	31
2.4.1	Démographie et économie régionale	31
2.4.2	Éléments de planification territoriale	32
2.4.3	Utilisation du sol	35
2.4.4	Activités commerciales	37
2.4.5	Milieu agricole	41
2.4.6	Aires d'extraction	44
2.4.7	Patrimoine culturel	48
2.4.8	Milieu visuel	50
2.4.9	Climat sonore	56
2.5	Bilan des inventaires et appréciation des composantes	60
2.5.1	Les composantes physiques	60
2.5.2	Les composantes biologiques	60
2.5.3	Les composantes humaines et le milieu bâti	60
2.5.4	Les préoccupations exprimées par le milieu	61
3.0	ÉLABORATION ET OPTIMISATION DU PROJET	63
3.1	Méthodologie	63
3.1.1	Identification des unités d'environnement	63
3.1.2	Caractérisation et hiérarchisation des unités d'environnement	63
3.1.3	Critères environnementaux de localisation	65
3.2	Unités d'environnement et résistance	66

TABLE DES MATIÈRES (suite)

3.3	Évaluation du tracé	66
3.3.1	Performance environnementale	66
3.3.2	Résultats des rencontres d'information et de consultation	68
3.3.3	La position du ministère des Transports	69
3.4	Évaluation des accès	72
3.5	Description du projet retenu	72
3.5.1	Localisation du tracé	72
3.5.2	Caractéristiques générales et profil-type du tracé de la déviation	73
3.5.3	Accès prévus	73
3.5.4	Échéancier prévu et coût du projet	73
4.0	ÉVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	75
4.1	Méthodologie	75
4.2	Description et évaluation des impacts	78
4.2.1	Impacts sur les composantes physiques du milieu	78
4.2.2	Impacts sur les composantes biologiques du milieu	79
4.2.3	Impacts sur les composantes humaines du milieu	83
4.3	Synthèse des impacts résiduels	108
5.0	PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI	111
5.1	Première phase – préparation des plans et devis	111
5.2	Deuxième phase – la construction	111
5.3	Troisième phase – l'utilisation et l'entretien de la route	112
	BIBLIOGRAPHIE	113
	PERSONNES CONSULTÉES	115
ANNEXE 1	Directive du ministère de l'Environnement et de la Faune	
ANNEXE 2	Définition des critères	
ANNEXE 3	Méthodes spécialisées	
ANNEXE 4	Activités commerciales en bordure de la route 117	
ANNEXE 5	Fiches des bâtiments d'intérêt patrimonial	
ANNEXE 6	Résolution de la municipalité de Labelle	
ANNEXE 7	Cartes	

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Liste des tableaux

Tableau 1.1	Répartition de la circulation en périodes de pointe de fin de semaine . . .	7
Tableau 1.2	Estimation du DJMA sur la route 117 - Labelle	8
Tableau 1.3	Accidents survenus sur la route 117 à Labelle, 1992-94	10
Tableau 1.4	Caractéristiques des solutions	16
Tableau 1.5	Critères d'évaluation des solutions	18
Tableau 1.6	Résultats de l'analyse multi-critères	19
Tableau 2.1	Nombre de peaux récoltées par les trappeurs résidant à Labelle	27
Tableau 2.2	Liste des oiseaux nicheurs	30
Tableau 2.3	Répartition de l'activité commerciale le long de la route 117, par catégorie de commerce	38
Tableau 2.4	Sensibilité des commerces locaux aux groupes de clientèle	39
Tableau 2.5	Importance relative de la clientèle externe	40
Tableau 2.6	Unités et sous-unités de paysage	53
Tableau 2.7	Résultats des relevés de bruit et de comptage effectués au 11 rue Brassard (point 1)	57
Tableau 2.8	Résultats des relevés de bruit effectués au 93 rue de l'Église (point 2)	58
Tableau 2.9	Résultats des relevés de bruit effectués aux points 3 et 4	59
Tableau 3.1	Matrice d'estimation de la résistance environnementale d'une unité . .	62
Tableau 3.2	Évaluation du degré de résistance des unités d'environnement	67
Tableau 3.3	Comparaison du tracé initial et du tracé alternatif	68
Tableau 3.4	Identification des impacts appréhendés - secteur de la rue de l'Église .	70
Tableau 3.5	Identification des impacts appréhendés - Différences entre les secteurs aval et amont de la rue de l'Église	71
Tableau 4.1	Matrice de détermination de l'intensité de l'impact	76
Tableau 4.2	Matrice de détermination de l'importance de l'impact	76
Tableau 4.3	Liste des lots visés pour fins d'acquisition partielle ou totale	91

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Liste des figures

Figure 1.1	Représentation des déplacements locaux et de transit	6
Figure 2.1	Exploitation no 1 (lots 19 et 20)	43
Figure 2.2	Exploitation no 2 (lots P-236, P-240, P-241, P-2 et P-4)	45
Figure 2.3	Exploitation no 3 (lots 27A et 28B)	46
Figure 2.4	Exploitation no 4 (lots 29 et 30)	47
Figure 4.1	Localisation de la percée visuelle à créer	104

Liste des cartes

Carte 2.1	Délimitation de la zone d'étude	22
Carte 2.2	Composantes physiques	annexe 7
Carte 2.3	Composantes biologiques	annexe 7
Carte 2.4	Affectations et périmètres d'urbanisation	annexe 7
Carte 2.5	Composantes humaines et patrimoine bâti	annexe 7
Carte 2.6	Composantes agricoles	annexe 7
Carte 2.7	Modes d'approvisionnement en eau potable	annexe 7
Carte 2.8	Milieu visuel	annexe 7
Carte 2.9	Climat sonore actuel	annexe 7
Carte 3.1	Unités d'environnement et résistance	annexe 7
Carte 4.1	Synthèse des impacts	annexe 7
Carte 4.2	Climat sonore à l'ouverture	annexe 7
Carte 4.3	Climat sonore 15 ans après l'ouverture	annexe 7

174

PR3

Déviation de la route 117 sur le territoire de
la Municipalité de Labelle

Labelle

6211-06-012

Ministère des Transports

Déviation de la route 117 à Labelle

Étude d'impact sur l'environnement

Version finale

ROCHE

INTRODUCTION

PRÉAMBULE

Voilà plus de 20 ans, le ministère des Transports du Québec planifiait l'amélioration globale de la route 117, axe prioritaire du territoire du nord-ouest québécois, entre Saint-Jovite et Louvicourt. Dans le cadre de ce projet, le ministère envisageait notamment de dévier la route 117 dans les limites de la municipalité de Labelle. Depuis ce temps, la route 117 a été portée à quatre voies de circulation jusqu'aux portes de la municipalité de Labelle.

Entre Labelle et Grand-Remous, la route 117 traverse plusieurs agglomérations qui obligent à réduire la vitesse, ce qui ralentit la circulation de transit. La présence de feux de circulation dans Labelle accroît davantage le temps de parcours des usagers en transit. De plus, avec l'accroissement de la circulation, la fonction artérielle de la route 117 au coeur de l'agglomération devient de plus en plus conflictuelle avec les objectifs de développement de la municipalité.

Considérant que ces problèmes sont appelés à croître durant les prochaines années, il devient donc de plus en plus pressant pour le ministère des Transports d'intervenir dans le corridor de la route 117.

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

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

CONTENU DE L'ÉTUDE

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

Ainsi, la **Partie I** du rapport présente la mise en contexte du projet (chapitre 1), c'est-à-dire l'ensemble des éléments qui permettent de comprendre le contexte d'insertion du projet ainsi que les raisons d'être de celui-ci. Cette section de l'étude reprend, pour l'essentiel, l'argumentation et les conclusions de l'étude de justification réalisée par le Groupe Cartier pour le compte de la Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière du ministère des Transports du Québec.

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

- la description du milieu récepteur (chapitre 2) qui expose l'état de l'environnement tel qu'il se présente dans la zone d'étude avant la réalisation du projet;

- la description du projet (chapitre 3) ainsi que l'évaluation préalable et l'optimisation de celui-ci qui décrit l'appréciation de la performance environnementale des composantes du projet en regard des résistances offertes par le milieu récepteur;
- l'analyse des impacts (chapitre 4) du projet qui comprend l'identification des impacts initiaux, l'élaboration de mesures destinées à atténuer ces impacts et l'identification des impacts résiduels;
- et finalement, le programme de surveillance et de suivi (chapitre 5).

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

1.0 MISE EN CONTEXTE DU PROJET

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

1.1 HISTORIQUE DU PROJET

Historiquement, le développement des Laurentides s'est articulé autour des infrastructures de transport (train et routes) qui ont donné accès à ce territoire. Au fur et à mesure que la région prenait de l'essor, on a procédé à des prolongements et des élargissements des principaux axes de pénétration (A-15, route 117). Le lien ferroviaire ayant été abandonné, l'autoroute 15 et la route 117 constituent dorénavant les seuls axes majeurs de transport entre les régions de Montréal, des Laurentides et de l'Abitibi-Témiscamingue.

L'autoroute 15 se terminant à Sainte-Agathe-des-Monts, la route 117 devient alors la seule route nationale assurant la liaison nord-sud. Au cours des dernières années, la route 117 a été portée à quatre voies jusqu'aux portes de Labelle et le contournement de La Conception, qui représentait le dernier tronçon à réaménager au sud de Labelle, a été ouvert à la circulation en 1996.

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

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

Des interventions s'avèrent maintenant nécessaires plus au nord. La recherche de solutions à ce moment est d'autant plus pertinente qu'elle s'inscrit dans un contexte où la révision des schémas d'aménagement des MRC et l'élaboration du plan de transport pour la région des Laurentides sont entamées. C'est dans un tel contexte que les autorités du ministère des Transports ont été amenées à envisager la possibilité d'une déviation de la route 117 pour la municipalité de Labelle.

1.2 CARACTÉRISTIQUES DU RÉSEAU ROUTIER

1.2.1 Caractéristiques géométriques

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

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

- en ce qui concerne les courbes, les rayons sont égaux ou supérieurs aux normes en fonction de la vitesse affichée, soit 90 m pour 50 km/h, 250 m pour 80 km/h et 340 m pour 90 km/h;
- toutes les pentes ascendantes ou descendantes direction nord et sud sont conformes aux normes prescrivant un maximum de 7 %. La pente la plus forte est localisée dans le noyau villageois et comporte une pente de 6,3 %. À cet endroit, une voie auxiliaire ascendante a été ajoutée;
- les opportunités de dépassement - 12 % en direction sud et 13 % en direction nord - sont inférieures à la norme prescrite, qui est de 60 %. Ce résultat doit cependant être interprété avec réserve en raison de la présence du noyau villageois dans le tronçon analysé;
- les largeurs des voies et des accotements sont légèrement inférieures aux normes prescrites pour une route nationale de type B. À l'extérieur du noyau villageois, dans chaque direction, la route 117 possède une voie plus un premier accotement asphalté puis un second accotement en gravier. Dans le noyau villageois, la route est composée d'une voie de roulement et d'une voie de stationnement sur rue.

1.2.2 État de la chaussée

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

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

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

Le pointage global obtenu ainsi que la fourchette de variation des pointages par sections de 100 mètres, soit de 12 à 38, indiquent que la route est de bonne qualité et qu'elle ne nécessite pas d'intervention majeure. L'état de la chaussée est donc très bon voire même en meilleur état que la moyenne des routes sous la responsabilité de la Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière. Enfin, la route 117 présente un confort au roulement très adéquat.

1.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA CIRCULATION

1.3.1 Enquête origine-destination

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

Les journées d'enquête ont été les suivantes :

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

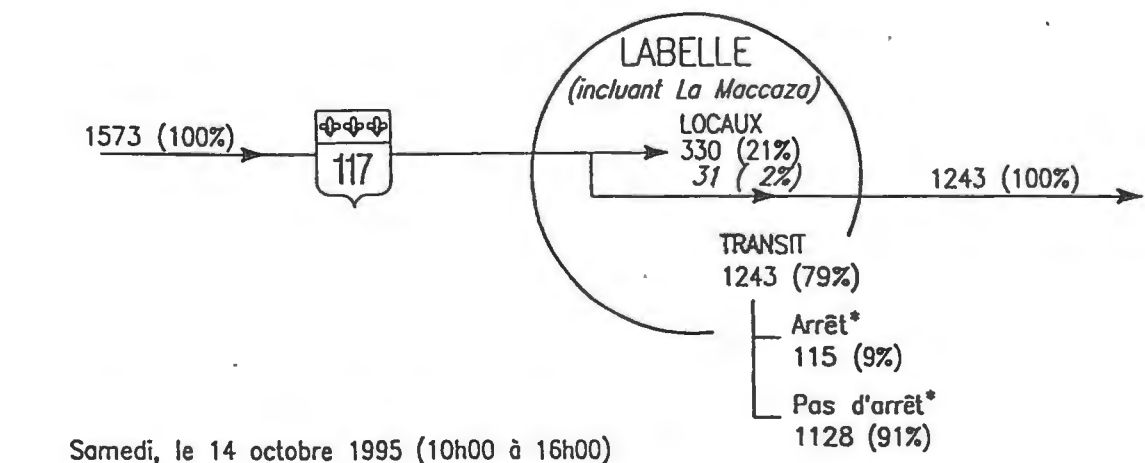
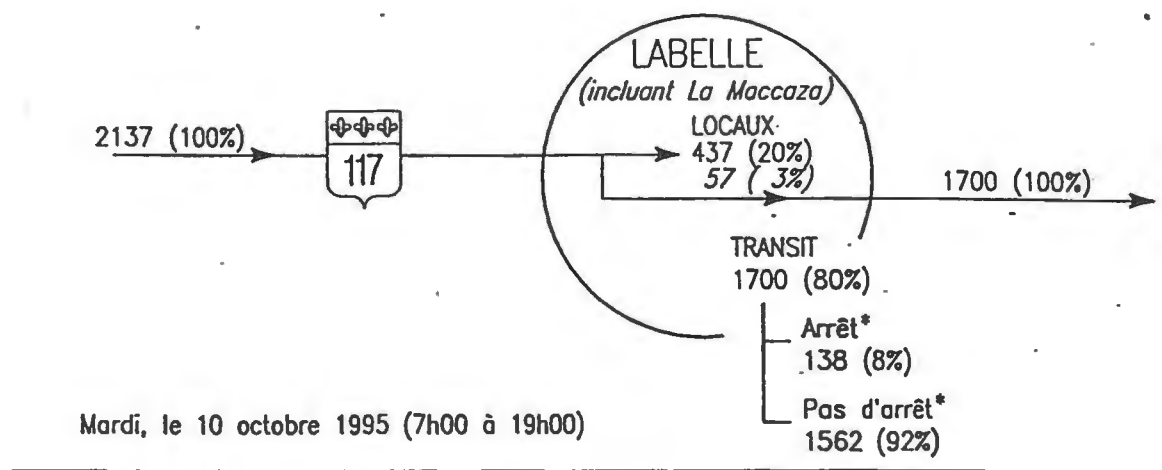
Le site d'enquête était localisé au sud de la municipalité de Labelle de manière à s'assurer de recueillir les informations requises des usagers allant en direction nord. Le taux de réponse obtenu lors des deux journées d'enquête a été très satisfaisant. Les origines et destinations qui ont été codées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

- le mardi, les déplacements de camions constituaient 14,3 % de l'ensemble des déplacements en direction nord alors que le samedi, ils ne constituaient que 3,4 % des mouvements;
- les véhicules provenaient principalement de Montréal et de Laval (plus de 30 % des déplacements) ainsi que des Laurentides (environ 40 %) pour les deux jours d'enquête;
- le mardi, les véhicules se destinaient à 65 % vers l'ensemble de la région des Laurentides, l'autre région d'attraction principale étant l'Abitibi/Témiscamingue avec 7,5 %;
- le samedi, les véhicules se destinaient à 84 % vers l'ensemble de la région des Laurentides alors que 10 % seulement se destinaient vers l'Abitibi/Témiscamingue, ce qui confirme la destination principale des villégiateurs;
- les motifs principaux des déplacements étaient les suivants :
 - . mardi 10 octobre : affaires, 54 %, loisir, 35 %;
 - . samedi 14 octobre : affaires, 14 %, loisir, 80 %;
- la comparaison des résultats de cette enquête avec ceux d'enquêtes précédentes dans la même région tend à confirmer que les résultats du mardi 10 octobre, à Labelle, sont représentatifs d'un jour ouvrable tant pour les motifs des déplacements que pour le pourcentage de camions;
- quelle que soit la journée, les déplacements totaux locaux - incluant les déplacements se destinant à La Macaza - représentent environ 20 % de l'ensemble comparativement à 80 % pour les mouvements en transit, comme le montre la figure 1.1. En ce qui concerne les usagers en transit, 8 à 9 % d'entre eux effectuent un arrêt à Labelle.

1.3.2 Débits de circulation

Des comptages automatiques ont été effectués par le MTQ à l'entrée du village (direction nord et direction sud) afin de connaître les fluctuations du trafic sur une période d'environ trois semaines (du 29 septembre au 23 octobre 1995). De plus, le MTQ a fourni des données détaillées d'un comptage provenant de la station permanente de la route 117 située à La Conception, pour le mois d'octobre 1993. Enfin, un comptage manuel a été effectué à Labelle, au carrefour de la route 117 et de la rue du Pont, lundi le 9 octobre (Action de Grâce).

Figure 1.1 Représentation des déplacements locaux et de transit



* Le % est calculé par rapport aux déplacements de transit

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

Pour la municipalité de Labelle, les points à retenir sont :

- un débit journalier maximum de 8 547 véhicules a été observé en direction sud le lundi de l'Action de Grâce;
- le débit maximum horaire a été de 1 017 véhicules en direction sud (12 % du débit journalier vers le sud), de 16h00 à 17h00, également le lundi de l'Action de Grâce;
- la répartition du trafic pendant l'heure maximum des jours de cette fin de semaine est nettement directionnelle (tableau 1.1).

TABLEAU 1.1 Répartition de la circulation en périodes de pointe de fin de semaine

	Vers le nord	Vers le sud
Vendredi	79 %	21 %
Samedi	73 %	27 %
Dimanche	35 %	65 %
Lundi	20 %	80 %

1.3.3 Estimation du débit journalier (DJMA)

L'estimation du débit journalier moyen annuel (DJMA) à Labelle est basée sur une analyse des différentes données de circulation disponibles pour la route 117.

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

Les informations utilisées pour l'estimation du débit journalier moyen annuel sont donc les suivantes:

- l'évolution des DJMA aux postes permanents du MTQ à Sainte-Agathe (1980-1993) et à Mont-Laurier (1975-1985);
- les données disponibles pour 1983 et 1987 à Labelle;
- les données du poste permanent de La Conception.

La comparaison des débits journaliers moyens d'octobre 1995 à Labelle et des débits moyens d'octobre 1993 à La Conception indique que la répartition est essentiellement la même pour la semaine moyenne.

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

Les données de La Conception montrent que le débit moyen d'un lundi du mois d'octobre est, en moyenne, de 13,1 % moins élevé que les DJMA. En appliquant ce facteur au débit du lundi moyen du mois d'octobre observé à Labelle, il est possible d'estimer le DJMA. Selon cette méthode, le DJMA à Labelle en 1995 a été estimé à un peu plus de 7 000 véhicules-jour (tableau 1.2). Pour les besoins d'analyses ultérieures, les débits moyens de semaine et de fin de semaine ont été estimés; ceux-ci sont également présentés au tableau 1.2.

TABLEAU 1.2 Estimation du DJMA sur la route 117 - Labelle

Jour	Débit moyen journalier pour le mois d'octobre		Facteur d'ajustement	DJMA 1995 Labelle
	Labelle (1)	La Conception (2)		
Lundi	7 375	6 630	1,13	6 520
Mardi	5 944	4 760	0,81	7 320
Mercredi	5 741	4 630	0,79	7 268
Jeudi	6 908	5 400	0,92	7 492
Vendredi	9 009	8 260	1,41	6 389
Samedi	7 606	6 920	1,18	6 440
Dimanche	10 833	8 070	1,38	7 867
Moyenne				
Jours ouvrables	6 995	5 936		6 998
Fin de semaine	9 219	7 495		7 154
Globale	7 631	6 381		7 042

(1) Comptages automatiques du MTO, octobre 1995

(2) Comptages permanents du MTO, octobre 1993

1.3.4 Temps de parcours

Les relevés de temps de parcours sur la route 117 ont été effectués entre les points de raccordement prévus de la déviation; la méthode du véhicule flottant a été utilisée. Les relevés ont eu lieu le lundi 9 octobre (Action de Grâce), de 10h00 à 13h00 (période hors congestion) et de 16h00 à 20h00 (période de congestion anticipée). Le trajet était divisé en quatre tronçons. Simultanément aux relevés de temps de parcours, des relevés de file d'attente ont été complétés.

En direction nord, c'est-à-dire dans le sens où les débits étaient peu élevés, le temps de parcours était relativement stable. Les plus grandes variations sont observées en direction sud pour les parcours effectués entre 16h et 17h; il s'agit du moment de la journée où les débits sont plus élevés. Le tronçon situé en amont du carrefour présentait les variations les plus importantes.

Toujours pour cette même période, la file d'attente maximum a été de 900 m. Il semblerait que les plus grandes variations de temps de parcours sur le tronçon situé en amont du carrefour, seraient dues à la fois aux débits élevés (1000 véhicules en direction sud de 16 h à 17 h), à la formation de pelotons lorsque les débits sont élevés (faible possibilité de dépassement sur la route 117) et à la présence du feu de circulation qui régularise les débits au carrefour.

Pour les tronçons situés en partie dans le noyau villageois, les vitesses observées correspondaient en moyenne aux vitesses affichées. Les vitesses sont en général plus élevées après le passage du feu de circulation. Pour les tronçons situés à l'extérieur du noyau villageois, la vitesse observée

était en général plus faible que la vitesse affichée de 90 km/h. La vitesse était toutefois plus élevée en quittant le village qu'en s'en approchant.

1.3.5 Capacité de la route 117

1.3.5.1 Analyse de la section courante

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

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

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

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

Le débit de la 30^e heure a été choisi étant donné qu'il correspond à environ 12 % à 18 % du DJMA (débit journalier moyen annuel) et représente une référence standard de design dans le domaine routier en ce qui concerne la capacité. En classant les débits horaires par ordre décroissant sur une base annuelle, il exprime le débit correspondant à la 30^e heure durant l'année. Il est généralement reconnu que ce point correspond à une coordonnée assurant la rentabilité optimale d'un projet. Ce débit correspond à un débit horaire de 1 220 véhicules. Le pourcentage de camions retenu est de 4 %.

Le niveau de service exprime, au sens large, diverses combinaisons de conditions survenant sur une route accommodant différents volumes de véhicules. Le niveau de service est une mesure qualitative de plusieurs éléments, notamment la vitesse, le temps de parcours, les interruptions dues au trafic, la fluidité de la circulation, la sécurité, le confort sur la route et les coûts d'opération. Il existe six niveaux de services identifiés de A à F. Le niveau de service D représente un écoulement à haute densité mais encore stable où il y a d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manoeuvre alors que le niveau de service E indique des conditions d'opération atteignant la capacité de la voie de circulation et entraînant une liberté de manoeuvre très restreinte. Le niveau de service E représente la capacité théorique de la voie routière et il est usuel de débiter la planification des projets alors qu'on atteint la fin du niveau de service D. Le niveau de service obtenu varie de D à E le long du tronçon de la route 117 si on considère un débit de la 30^e heure.

Par ailleurs, il est important de déterminer combien de fois dans l'année, on retrouve des conditions de circulation difficile. Pour ce faire, les débits horaires pour chaque jour moyen de semaine de l'année ont été estimés à partir des coefficients d'ajustements tirés des données de comptages puis comparés à la capacité théorique de la route 117 pour un des tronçons choisis (tronçon type).

Les calculs indiquent que le niveau D est atteint plus de 1 100 heures par année, réparties sur un total d'environ 160 jours. Le niveau E est atteint, quant à lui, environ 300 heures par année, réparties sur un peu plus de 50 jours, principalement en juillet et août.

1.3.5.2 Analyse au carrefour

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

Une analyse de sensibilité du délai au carrefour en fonction du débit en direction sud a démontré que la capacité du mouvement en direction sud était de 980 véhicules/heure; une dégradation rapide du niveau de service a été notée lorsque la demande dépassait 800 véhicules/heure.

Le niveau de service passe rapidement de B à F, le retard moyen par véhicule variant de 12,4 s/véh. à 60,0 s/véh. Cette gamme de débits critiques se produisait de 14h à 17h le lundi de l'Action de Grâce. Des files d'attente ont été relevées en amont du carrefour en direction sud; celle-ci atteignait jusqu'à 900 m entre 16h et 17h. À ce moment, la demande, enregistrée par le compteur automatique, était de 1 017 véhicules, ce qui dépasse la capacité du carrefour.

1.3.6 Analyse d'accidents

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

Tableau 1.3 Accidents survenus sur la route 117 à Labelle, 1992-94

Année	Mveh-km	Accidents							
		Mortel		Blessé		Matériel		Total	
		Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux
1992	19,44	1	0,05	6	0,31	38	1,95	45	2,31
1993	20,13	0	0,00	8	0,40	47	2,33	55	2,73
1994	20,85	2	0,10	8	0,38	23	1,10	33	1,58

La plupart des accidents se sont traduits par des dommages matériels. Le tronçon le plus affecté est celui du noyau villageois qui présente un taux d'accidents de trois fois supérieur à la moyenne obtenue pour l'ensemble des tronçons (accidents par millier de véhicules/km de route, Mvéh-km).

L'intersection de la route 117 avec la rue du Pont est l'intersection où on retrouve le plus d'accidents. Une part importante de ces accidents pourrait toutefois être attribuable aux accès à un kiosque de renseignements situé immédiatement au nord du carrefour. Selon l'information disponible, sur la trentaine d'accidents constatée en trois ans au carrefour, il y en aurait une douzaine à la hauteur de ces accès.

1.4 PRÉVISION DE LA CIRCULATION

1.4.1 Analyses préalables

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

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

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

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

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

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

En raison des caractéristiques du corridor de la route 117, les taux de croissance des débits à Labelle devraient normalement être semblables à ce qui a été observé à Sainte-Agathe depuis 1987. D'autre part, l'analyse de l'évolution de la population de la région démontre que l'augmentation des effectifs a été très faible depuis 20 ans, soit :

- 1,54 % pour la MRC des Laurentides;
- 0,40 % pour la municipalité de Labelle.

L'augmentation de la circulation sur la route 117 serait donc surtout attribuable à la circulation de transit et aux activités reliées à la villégiature. D'autre part, les projets à caractère industriel connus à ce jour dans la région sont susceptibles d'engendrer un trafic important de camions; selon les informations recueillies, le volume additionnel de circulation pourrait s'établir à près de 200 déplacements par jour ouvrable.

1.4.2 Estimation des débits futurs

Les débits futurs ont été estimés pour les 20 prochaines années en se basant sur l'évolution historique des débits sur la route 117. Les hypothèses suivantes ont été posées :

- taux de croissance du DJMA de 3,5 % par année;
- taux de croissance du débit de pointe de 2 % par année.

Le DJMA ainsi obtenu pour Labelle est de l'ordre de 14 000 véhicules en 2015. Le débit pour la 30^e heure est estimé à près de 1 800 véhicules. Suivant les hypothèses retenues pour la distribution des débits, le débit horaire dépasse le seuil du niveau de service "E" environ 300 heures durant l'année 1995. Il s'agit surtout d'heures de fin de semaine, durant la période allant de mai à octobre. D'autre part, considérant l'hypothèse de croissance retenue pour la même distribution, soit 3,5 % par an, le nombre d'heures au-delà du seuil du niveau de service "E" passerait à environ 1 900 à l'année 2015, dont 1 300 heures enregistrées durant les fins de semaine. De façon plus réaliste, il est possible de dire qu'à cause de l'étalement prévisible des pointes, ce nombre d'heures serait encore plus élevé. Ce calcul n'a cependant pas été effectué, en raison de la complexité de la tâche à accomplir pour assurer l'exactitude des résultats.

Si la prévision d'un accroissement annuel moyen de 3,5 % paraît optimiste, il faut noter que celle-ci s'appuie sur l'observation de tendances observées sur plusieurs années tant à Sainte-Agathe qu'à Mont-Laurier. De 1976 à 1987, la croissance enregistrée à ces deux endroits fut respectivement de 3,1 et 3,0 % par an. Dans le cas de Sainte-Agathe, l'évaluation de cette croissance s'est faite de la manière suivante : 3,3 % d'augmentation entre 1976 à 1993 et 5,1 % pour la période allant de 1983 à 1993. En 1994, la croissance était encore au dessus de 5 % et, selon les indications obtenues du ministère, elle le demeurerait en 1995.

Bien qu'une part de l'augmentation observée à Sainte-Agathe soit spécifiquement attribuable à des générateurs de déplacement de cette région et de la région de Saint-Jérôme, la croissance à Labelle ne peut être de beaucoup inférieure, comme on peut le constater en comparant les taux enregistrés pour le secteur de Mont-Laurier. Suivant l'hypothèse retenue, cette croissance soutenue est appelée à se poursuivre avec l'enrichissement de la génération d'après guerre (les «baby boomers»); cette génération dispose, en effet, de plus de temps et de moyens pour la pratique d'activités de loisir et d'activités connexes.

Pour des fins de comparaison, une vérification de l'impact d'une croissance de 2 % par année a été effectuée. Dans un tel cas, le projet de déviation de la route 117 demeure économiquement efficace, mais il ne l'est plus alors que par une très faible marge.

1.5 IDENTIFICATION DES PROBLÈMES

1.5.1 Corridor de la route 117

Les problèmes soulevés sur la route 117 sont, d'une part, à caractère linéaire et affectent le tracé à l'étude sur toute sa longueur et, d'autre part, fortement concentrés dans le noyau villageois. Ces problèmes originent de causes diverses, dont entre autres les suivantes :

- la sécurité en terme d'accident et d'absence d'aménagements particuliers pour les piétons et les cyclistes;

- le niveau de service, en ce qui concerne les problèmes de files d'attente et de congestion en période de pointe;
- les conflits de circulation relatifs aux zones de stationnement (noyau villageois);
- la prolifération des entrées charretières de grande surface (zones de grande vitesse);
- et enfin, l'utilisation de la route pour les fins de camionnage lourd et la forte proportion de circulation de transit.

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

1.5.2 Corridor de la déviation

Les problèmes identifiés dans le corridor retenu pour la déviation concernent principalement l'aménagement du territoire.

En effet, l'hypothèse de base aux fins d'identification des problèmes, est que le tracé et le profil de la déviation se conformeront aux normes géométriques du ministère; la nouvelle route devrait donc suivre la tendance moyenne des routes nationales en terme de circulation (nombre d'accident, niveau de service, etc.).

Les principaux problèmes identifiés à l'étape de l'étude de justification sont l'expropriation possible de la bétonnière, du site d'extraction au nord de la municipalité, des résidences situées sur la rue de l'Église et des exploitations agricoles du rang I (Montée Fugère) ainsi que l'enclavement de secteurs péri-urbains sujets à des développements futurs.

1.6 ÉLABORATION DE SOLUTIONS

1.6.1 Méthodologie et hypothèses de base

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

- dans un premier temps, celles qui cherchent à améliorer l'efficacité du corridor routier existant, soit la route 117;
- dans un second temps, celles qui requièrent la construction de nouvelles infrastructures, soit la déviation proposée.

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

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

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

1.6.2 Solutions et caractéristiques

1.6.2.1 Solutions dans le corridor de la route 117

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

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

L'aménagement d'une voie réversible a été considéré mais n'a pas été retenu en raison de sa complexité, de l'implantation d'un système de gestion lourd et coûteux à opérer et de la nécessité d'éliminer, en tout temps, le stationnement sur rue.

Outre l'augmentation de capacité, critère déterminant dans le choix des solutions, des problèmes d'autre nature ont mené à suggérer des mesures correctives additionnelles. Les interventions proposées pour améliorer la sécurité du corridor sont les suivantes :

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

1.6.2.2 Solutions de type déviation

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

- *Solution 3* : déviation à une chaussée (2 voies) qui offre une bonne augmentation de la capacité. Construite sur une longueur de 6,3 km, elle inclut le prolongement des quatre voies jusqu'au premier carrefour donnant accès à Labelle au sud du village.
- *Solution 4* : déviation à deux chaussées divisées (quatre voies) qui offre une augmentation importante de capacité, vraisemblablement non requise avant plusieurs années.

Par ailleurs, une option de déviation courte a été examinée. Celle-ci comportait une chaussée de 2 voies dans un corridor de moindre résistance contournant le noyau villageois; en raison des difficultés d'insertion dans le milieu et de problèmes de fluidité au raccordement nord, cette solution n'a pas été retenue pour les fins des analyses subséquentes.

Les options de déviation de la route 117 se limitent donc au tracé décrit au plan du ministère. Selon les recherches effectuées dans les dossiers du projet, le choix de ce tracé a été fait selon les règles de l'art en prenant en considération tous les éléments habituellement pris en compte dans ce genre de projet (topographie, géométrie, environnement, impact sur le milieu, etc.). Le tracé proposé semble obtenir l'assentiment de la municipalité comme en témoigne l'échange de correspondance entre les divers services du ministère chargés de l'étude et la municipalité de Labelle.

Les points saillants de la correspondance échangée sont les suivants :

- Lettre interne du ministère du 27 octobre 1978 faisant état du choix de la Municipalité du tracé B (à proximité de l'agglomération) comparativement au tracé A (plus grand éloignement et moins de perturbation par le bruit) et de l'autorisation donnée au service technique du MTQ pour appuyer le choix municipal.
- Résolution du 17 mars 1980 du conseil municipal de Labelle no. 1735-03-80 acceptant le tracé B.
- Étude d'impact effectuée sur le tracé modifié par le MTQ pour répondre aux exigences municipales datée du 24 février 1982.

De plus, la MRC des Laurentides prévoit, dans son schéma d'aménagement, la protection du corridor du tracé de déviation.

Tableau 1.4 Caractéristiques des solutions

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

Source : Groupe Cartier. 1996. Étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle. Rapport soumis au ministère des Transports. 66 p. et annexes

1.7 ANALYSE MULTI-CRITÈRES

1.7.1 Méthodologie et critères d'évaluation

L'analyse multi-critères a été utilisée afin de comparer les différentes solutions envisagées pour la route 117 à Labelle. Il s'agit d'une méthode d'évaluation comparative de différentes options de solution à un problème donné, qui est appliquée en fonction de critères choisis par les intervenants concernés. L'avantage de cette méthode réside tant dans sa simplicité que dans le fait qu'elle permet de traiter à la fois des critères quantitatifs et qualitatifs dans une même analyse. Le choix des critères est fait par les intervenants qui doivent s'entendre sur le poids relatif à accorder à chacun des critères.

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

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

1.7.2 Résultats de l'analyse

Le tableau 1.6 présente les résultats de l'analyse multi-critères agrégés par catégorie et par critère d'analyse. La déviation de la route 117 à deux voies (solution 3), avec 70 points sur une possibilité de 100, se démarque nettement des autres solutions considérées qui obtiennent entre 36 à 48 points.

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

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

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

Tableau 1.5 Critères d'évaluation des solutions

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

Source: Groupe Cartier, 1996. Étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle. Rapport soumis au ministère des Transports. 66 p. et annexes.

Tableau 1.6 Résultats de l'analyse multi-critères

	Poids	Pointage par solution			
		1 Carrefour amélioré	2 Route 117 à 4 voies	3 Contournement à 2 voies	4 Contournement à 4 voies
CIRCULATION ET INFRASTRUCTURES		2,9	10,8	27,1	30,7
Capacité	7	0,2	7,0	5,4	6,6
Sécurité	8	0,3	1,8	3,1	4,2
Impact sur le village	8	0,8	0,5	8,0	8,0
Géométrie	4	1,6	1,5	4,0	4,0
Gestion des corridors routiers	8	0,0	0,0	6,6	8,0
AMÉNAGEMENT ET ENVIRONNEMENT		11,3	8,8	17,8	17,8
Impacts sur les fonctions urbaines	12	4,5	2,0	6,0	6,0
Nuisances aux riverains	6	0,0	0,0	5,0	5,0
Planification et attentes du milieu	10	3,3	3,3	5,3	5,3
Environnement	7	3,5	3,5	1,5	1,5
CRITÈRE FINANCIERS		23,6	21,9	24,8	0,0
Ratio avantages/coûts	10	10,0	10,0	10,0	0,0
Valeur actualisée nette	10	3,7	3,6	10,0	0,0
Besoin en financement à court terme	10	10,0	8,2	4,8	0,0
TOTAL		37,8	41,4	69,7	48,5
DIONS		38	41	70	48

Source : Groupe Cartier. 1996. Étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle. Rapport soumis au ministère des Transports. 66 p. et annexes

1.8 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'ÉTUDE DE JUSTIFICATION

Les principales conclusions de l'étude de justification sont les suivantes :

- la vocation d'axe de transit de la route 117 est à la source de conflits potentiels avec la vocation commerciale et de centre de service du noyau villageois et de ses environs immédiats;
- le trafic sur la route 117 dans la municipalité de Labelle atteint le point de saturation aux périodes de pointe d'été, particulièrement les vendredis et dimanches;
- l'augmentation de la circulation entraîne une détérioration accrue de la qualité de vie dans le noyau villageois et ses environs;
- actuellement, environ 5 000 véhicules par jour, soit près de 80 % du total quotidien, sont en transit.

Deux grandes familles de solutions peuvent être envisagées :

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

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

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

2.0 INVENTAIRE ET ANALYSE DES COMPOSANTES DU MILIEU

2.1 JUSTIFICATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

La zone d'étude retenue pour le projet de déviation de la route 117 à Labelle est délimitée de manière à couvrir l'ensemble des différentes composantes du milieu récepteur et à circonscrire de façon aussi précise que possible les répercussions environnementales directes et indirectes anticipées pour le projet à l'étude.

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

L'analyse de l'environnement dans lequel doit s'insérer le projet se fera donc en considérant les portions de territoire décrites ci-après (carte 2.1):

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

Pour les fins de la présente, cette zone est délimitée approximativement, à l'est, par la rivière Rouge et, à l'ouest, par une ligne tracée arbitrairement à 1 kilomètre de distance du tracé préliminaire de la voie de déviation. Certaines informations seront toutefois colligées pour des territoires dépassant celui de la zone d'étude élargie, comme, par exemple, la municipalité de Labelle ou encore la MRC des Laurentides;

- une seconde zone, dite zone d'étude restreinte, permettant l'appréciation détaillée de certains phénomènes naturels ou humains en périphérie immédiate du tracé préliminaire.

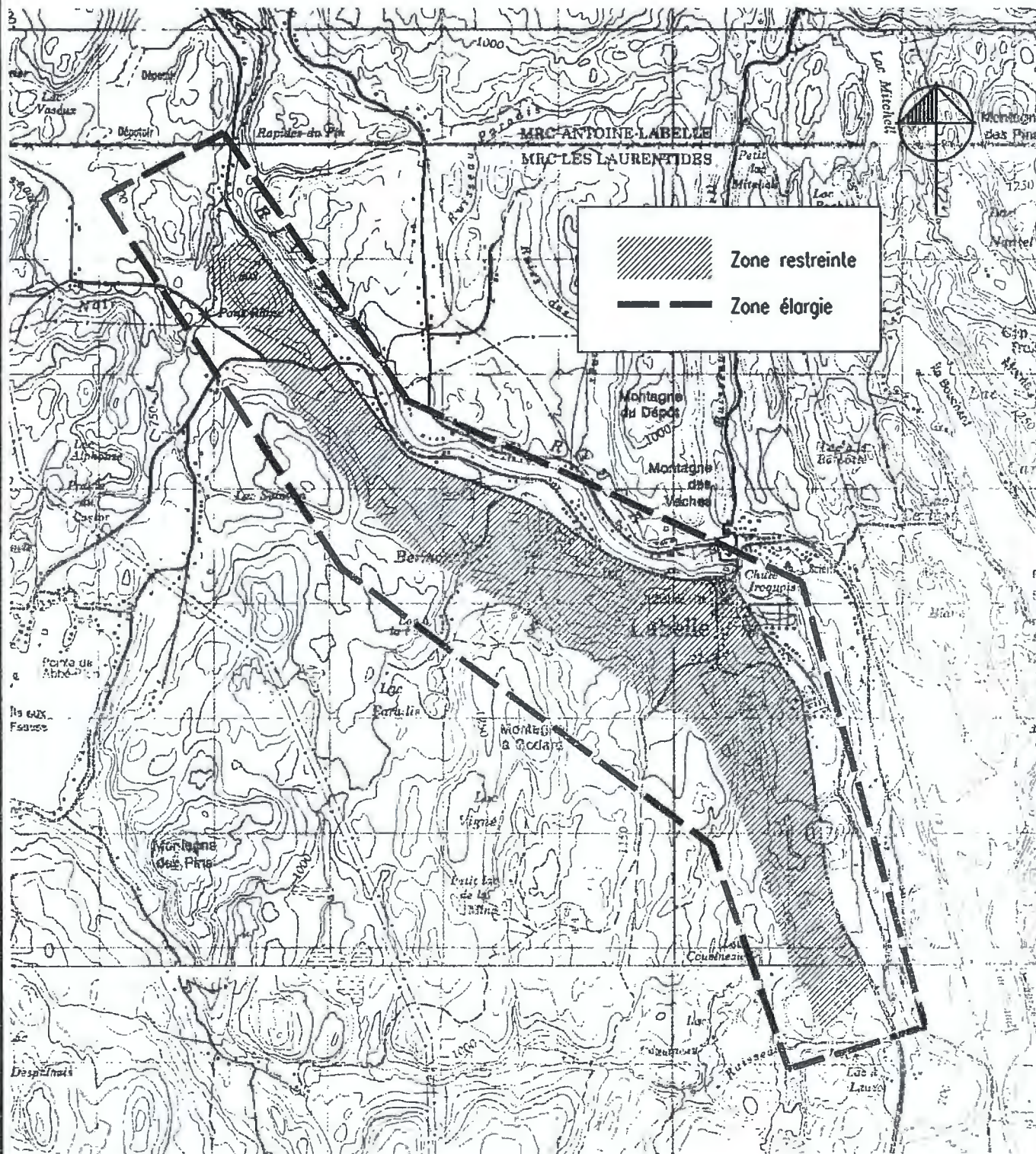
Celle-ci s'étend sur près de 10 kilomètres dans l'axe du tracé préliminaire de la voie de déviation; elle couvre les portions de territoire situées à 500 mètres et moins de part et d'autre de la ligne de centre de ce tracé. La majeure partie des composantes du milieu naturel (composantes physiques et biologiques) seront traitées à l'intérieur des limites de cette zone. Cette zone est suffisamment large pour permettre une optimisation du tracé ou encore la génération de variantes. Elle permet également d'évaluer correctement les effets amont et aval du projet.

2.2 LES COMPOSANTES PHYSIQUES

L'inventaire du milieu physique provient en grande partie de la revue de la littérature existante (rapports, études, cartes et banque de données), de l'analyse et de l'interprétation de photographies aériennes (1995) au 1:15 000 ainsi que de relevés réalisés en juin 1997.

2.2.1 Géologie et géomorphologie

Les roches retrouvées dans les limites du corridor retenu pour l'étude font partie d'un grand ensemble physiographique appelé les Laurentides. Cet ensemble s'insère dans un grand massif rocheux continental dénommé Bouclier Canadien. Celui-ci comporte quatre provinces tectoniques (géologiques) dont une, la province de Grenville, couvre entièrement la région.



ROCHE

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

DATE
février 1998

ÉCHELLE
1 : 50 000

DESSINÉ
M. Brousseau

PROJETÉ
J. Roy



**Gouvernement du Québec
Ministère des Transports**

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

1,8,7,0,3 0,0,0 carte 2.1 0.0

La province de Grenville renferme des roches du Précambrien, datant de l'ère Archéen et/ou Protérozoïque (Aphébien). Dans le corridor étudié, on rencontre, de façon plus spécifique, des roches ou unités géologiques de types paragneiss, migmatites, marbres et roches calcosilicatées (Protérozoïque) et des roches de types gneiss charnockitiques et des roches intrusives (Archéen).

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

Les formes et les dépôts meubles retrouvés dans la zone étudiée originent de trois modes de mise en place distincts, soit: la glaciation, la déglaciation (eaux de fonte glaciaire) et les rivières (fluvial). Ainsi, on rencontre donc, dans le corridor étudié, des dépôts et des formes associées d'origine glaciaire (till ou moraine indifférenciés), fluvio-glaciaire (plaine d'épandage, esker, kettles, terrasses de kame, etc.) et fluviale (dépôt fluvatile, méandre, talus d'érosion). Localement et peu fréquents dans les limites de la zone étudiée, on retrouve, dans de petites dépressions ou sur des surfaces planes, des dépôts organiques. Ces derniers, plus récents et d'origine biologique, résultent de l'accumulation de matière organique. Par endroit, ces accumulations atteignent plus de 3 mètres et sont en partie boisées. La carte 2.2, présentée à l'annexe 7, permet de localiser les dépôts rencontrés dans le corridor.

Les dépôts fluvio-glaciaires constituent, dans l'ensemble, de très bonnes sources de matériel granulaire (bancs d'emprunts) pouvant servir à la construction de route. Comme on peut le constater, ce type de matériel est très fréquent le long du corridor étudié (carte 2.2, à l'annexe 7).

2.2.2 Hydrogéologie et hydrographie

Les types de roches identifiés à l'intérieur du corridor ne constituent pas de bons aquifères. En effet, ces roches, peu fracturées et dont les fissures sont très étroites et peu profondes, sont peu perméables et ne renferment pas de cavités (grottes, larges fractures) où l'eau peut s'accumuler.

Au contraire, les dépôts meubles, et en particulier les dépôts fluvio-glaciaires, retrouvés dans le corridor étudié, constituent de très bons aquifères (zones d'accumulation d'eau souterraine). En effet, la nature sableuse et graveleuse de ces dépôts leur confère une très grande perméabilité et leur grande épaisseur et leur forte porosité en font de très bonnes zones d'accumulation d'eau souterraine.

Mise à part la rivière Rouge, qui coule dans une ancienne vallée glaciaire en grande partie comblée par les dépôts (glaciaires, fluvio-glaciaires et fluviatiles), le réseau hydrographique est simple (non ramifié) et peu abondant. En effet, les petits cours d'eau originant des collines avoisinantes s'infiltrant dans les dépôts à leur arrivée dans la plaine sablonneuse (plaine d'épandage fluvio-glaciaire). Les seuls petits ruisseaux visibles à la surface de cette dernière ont des lits trop larges pour leur débit actuel et sont fortement encaissés dans les dépôts, ce qui indique que ce ne sont pas les conditions hydrauliques actuelles qui les ont façonnés mais plutôt les eaux de fonte glaciaires à la fin de la déglaciation (après la mise en place des dépôts fluvio-glaciaires). Le drainage est, dans l'ensemble, très bon dans la plaine et varie de bon à modéré sur les collines recouvertes de till.

On observe finalement, le long du corridor étudié, plusieurs petits lacs d'origine fluvio-glaciaire (lacs de kettles) ou structurale (dépression dans la roche en place). Il n'y a pas de zones inondables cartographiées à l'intérieur de la zone d'étude; toutefois, on peut noter quelques plaines inondables en bordure immédiate de la rivière Rouge.

2.2.3 Zones potentiellement contaminées

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

Lors de la visite de terrain, quelques sources ou zones potentielles de contamination ont été répertoriées (voir carte 2.2 à l'annexe 7 pour la localisation):

- site 1: ancien dépotoir (lieu d'enfouissement sanitaire);
- site 2: dépôt de neiges usées et terrain servant d'entreposage à un contracteur;
- site 3: ancienne piste de course de moto;
- sites 4 et 5: dépôts de matériaux secs et résidus et déchets de toutes sortes;
- site 6: poste électrique Joly;
- site 7: ancienne station service;
- site 8: usine d'asphalte Labelle.

2.3 LES COMPOSANTES BIOLOGIQUES

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

2.3.1 Végétation

2.3.1.1 Peuplements

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

La majeure partie de la zone d'étude est boisée (carte 2.3 à l'annexe 7), la partie résiduelle étant essentiellement constituée par la trame urbaine, des habitations isolées bordant les rues traversant le corridor ainsi que quelques champs cultivés ou en friches.

Les peuplements sont principalement caractérisés par des sapinières et des érablières, parfois pures, parfois mélangées avec d'autres essences (peupliers, bouleaux, feuillus intolérants) (carte 2.3 à l'annexe 7). Les groupements sont généralement âgés de 50 ans, relativement denses (60 à 80 %) et d'une hauteur variant de 12 à 22 m. Les érablières à bouleau jaune, peuplement caractéristique du domaine écologique au stade climacique, sont absentes du corridor à l'étude. La forêt située à l'intérieur du corridor n'est pas exploitée sur une base commerciale à grande échelle.

On note une plantation de pins rouges (laquelle est utilisée comme pâturage, voir section "milieu agricole") d'une trentaine d'années à l'extrémité nord du corridor. La densité est de plus de 80% et la hauteur, entre 12 et 17 m. Par ailleurs, on note également une tourbière à l'extrémité sud du corridor. Les espèces peuplant ce milieu sont, entre autres, le myrique baumier, des aulnes ainsi que quelques mélèzes et sapins.

2.3.1.2 Espèces floristiques menacées ou vulnérables

Selon la consultation menée auprès de la Direction de la conservation et du patrimoine écologique du ministère de l'Environnement et de la Faune, il n'y a aucune mention d'espèce floristique menacée ou vulnérable pour la zone d'étude. Cependant, des sites dans le voisinage ont fait l'objet d'un certain nombre de mentions, lesquelles concernent principalement les milieux tourbeux et herbacées humides et aquatiques. Les espèces visées sont: *Xyris montana*, *Elodea nuttallii* et *Utricularia purpurea* (Lothar Marzell, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, comm. pers., novembre 1996).

Le *Xyris montana* est une plante marécageuse qu'on retrouve dans les tourbières et dans les lacs tourbeux (Frère Marie-Victorin, 1964). On retrouve l'*Elodea nuttallii* dans les étangs et les rivières des régions non calcaires. Dans le Québec, elle n'est connue avec certitude que sur le Richelieu (Frère Marie-Victorin, 1964). Finalement, l'*Utricularia purpurea* est rencontrée dans les lacs tourbeux des Laurentides (dans les petits lacs des Laurentides, la plante peut garnir complètement le fond sous un mètre d'eau).

Selon les caractéristiques d'habitat des espèces, la tourbière présente au début du corridor pourrait représenter un habitat potentiel pour le *Xyris montana*. Des inventaires systématiques ont donc été réalisés à l'intérieur de l'emprise recoupant la tourbière. Ceux-ci ont couvert la période printanière (21 mai 1998), estivale (30 juillet 1998) et automnale (10 septembre 1997). Ces échantillonnages ont démontré l'absence du *Xyris montana* et de toute autre espèce faisant partie de la liste des espèces désignées menacées ou vulnérables de la flore vasculaire ou susceptible de l'être (Lavoie, 1992). De plus, aucune espèce particulière n'a été notée. Ajoutons par ailleurs que le secteur de l'ancienne piste de course située au pied du mont Labelle, bien que présentant un potentiel plus faible en raison de son origine anthropique, a également fait l'objet d'un inventaire au printemps et à l'été 1998 et que les résultats ont été similaires à ceux enregistrés dans la tourbière (aucune espèce particulière recensée) (Ginette Claude, MTQ, mémos internes, 1998 et 1999).

2.3.2 Faune

2.3.2.1 Faune ichthyenne

La plupart des cours d'eau de la zone d'étude sont de faibles largeur et profondeur et coulent sur un substrat sableux avec parfois de la vase ou encore des cailloux ou des blocs. L'écoulement est lent. Aucun indice de présence de végétation aquatique n'a été noté sauf dans le cas du cours d'eau passant à l'arrière du cimetière (toutefois, la majeure partie de celui-ci est asséchée). La majorité des ruisseaux conservent une végétation riveraine limitant l'érosion des berges ainsi qu'un couvert, le plus souvent arbustif, qui protège le milieu aquatique contre le réchauffement estival.

Un autre type de milieu a été identifié dans la zone d'étude, soit une chaîne de petits lacs reliés entre eux par des petits cours d'eau, ainsi qu'un étang (ancienne piste de course au bas des pentes de ski). Ces types de milieux sont beaucoup plus riches pour la faune en général que ne peuvent l'être les petits cours d'eau de la zone d'étude.

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

salmonidés; il en va toutefois autrement des lacs. En effet, il est possible que ces milieux aient été ensemencés avec de la truite par les propriétaires de ceux-ci. On a d'ailleurs aperçu, lors de la visite de terrain, quelques alevins (espèce non identifiée) à la décharge du lac Blanc ainsi que dans l'étang au bas des pentes de ski.

Espèces ichthyennes menacées ou vulnérables

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

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

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

2.3.2.2 Faune semi-aquatique

Plusieurs signes de présence de castor ont été notés au cours de la visite de terrain. Les zones feuillues entourant les cours d'eau à débit lent favorisent en effet cette espèce. Plusieurs des cours d'eau ainsi que le lac Blanc et son exutoire présentent ces caractéristiques d'habitat. Les récoltes d'animaux à fourrure pour les six dernières années (Pierre Obry, MEF, comm. pers., mai 1997) font d'ailleurs état de plusieurs prises de castors et de rats musqués par les trappeurs résidant à Labelle¹ (tableau 2.1).

Espèces semi-aquatiques menacées ou vulnérables

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

¹ Les données de vente de peaux sont compilées selon le lieu de résidence du trappeur. Selon monsieur René Lafond du MEF (comm. pers., mai 1997), les trappeurs exercent généralement leur activité dans un rayon de ± 30 km de leur domicile.

Tableau 2.1 Nombre de peaux récoltées par les trappeurs résidant à Labelle

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Belette	6	7	2	16	4	5
Castor	66	65	89	145	142	139
Écureuil				1	6	8
Martre	6	12	31	57	51	25
Ours noir	2		4			
Pékan	2	2	6	7	3	2
Raton-laveur	4	6	23	11	5	4
Renard croisé	1					
Vison	3	7	3	10	6	4
Coyote	1	1	3	7	1	1
Loup		1				
Loutre	4	4	8	5	9	6
Rat musqué	10	14	20	6	11	5
Renard roux	6	6	21	13	19	27

Source : Ministère de l'Environnement et de la Faune, 1997

2.3.2.3 Faune amphibienne et reptilienne

La littérature portant sur la faune amphibienne ou reptilienne de la zone d'étude est à peu près inexistante. Ainsi, selon les données compilées dans "l'Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec" (Bider et Matte, 1994), aucune mention n'est faite pour le carré d'inventaire² recoupant la zone d'étude. Ceci reflète probablement le manque d'observateurs dans la région.

Lors des visites, on a noté la présence de la couleuvre rayée dans la zone remblayée de l'étang situé au bas des pentes de ski et de la grenouille des bois dans l'exutoire du lac Blanc.

Espèces menacées ou vulnérables

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

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

Selon Bider et Matte (1994), la grenouille des marais habite à proximité d'étangs, de lacs et de ruisseaux aux eaux claires, de préférence dans les champs qui bordent les forêts. Elle préfère les zones offrant un bon couvert végétal (Beaulieu, 1992). L'étang situé au bas des pentes de ski ainsi que le cours d'eau servant d'exutoire au lac Blanc présentent ces caractéristiques.

La tortue des bois a une répartition irrégulière qui semble associée aux rivières sinueuses aux fonds sablonneux et pierreux. Elle passe l'été dans les champs, les bois clairs, les tourbières et les étangs à proximité de sa rivière (Beaulieu, 1992). On ne rencontre pas de rivières sinueuses dans la zone d'étude.

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

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

Finalement, la couleuvre à collier fréquente les forêts humides durant l'été et spécialement les milieux où vivent un grand nombre de salamandres rayées. Les salamandres rayées ont un habitat qui se limite presque uniquement aux vieilles forêts à litière épaisse (Bider et Matte, 1994). La combinaison de ces types de milieux est absente de la zone d'étude.

2.3.2.4 Faune terrestre

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

Par ailleurs, le cerf de Virginie est omniprésent dans la zone d'étude, comme en font foi les nombreuses pistes recensées. Un inventaire aérien réalisé par le MEF en février 1994 a par ailleurs permis d'extensionner la limite du ravage de La Macaza jusqu'à l'intérieur du corridor à l'étude (carte 2.3 à l'annexe 7). Antérieurement, soit en 1993, la limite de ce ravage semblait être la route 117 (Brigitte Hardy, comm. pers.). Ce secteur est caractérisé par des zones de forêt mélangée (bétulaie à bouleau blanc ou à bouleau jaune avec sapin, peupleraie avec sapin, feuillus intolérants avec sapin). Le cerf y retrouve donc à la fois des peuplements d'abri (résineux, principalement le sapin, qui offre à la fois abri et nourriture) et de nourriture (entre autres les feuillus), qui constituent la base à l'établissement d'un ravage.

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

Espèces de mammifères terrestres menacées ou vulnérables

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

La musaraigne fuligineuse (*Sorex fumeus*) habite les régions montagneuses et les forêts feuillues au sol friable et recouvert d'un humus épais. La musaraigne pygmée (*Sorex hoyi*) est présente sur des terrains humides tels que les tourbières et les marécages, dans les régions herbeuses à proximité des cours d'eau. Elle se rencontre sous les souches, entre les racines et l'humus épais. Le campagnol-lemming de Cooper (*Synaptomys cooperi*) fréquente les tourbières à sphaigne et à éricacées, les marais herbeux et les forêts mixtes qui entourent les tourbières (Beaulieu, 1992). Considérant les habitats présents dans les limites du corridor, celui-ci, notamment au niveau de la tourbière, présente un potentiel pour la musaraigne pygmée et le campagnol-lemming de Cooper.

Les trois espèces de chauve-souris se rencontrent entre autres dans les régions boisées et semi-boisées (Beaulieu, 1992). Ce type de milieu est omniprésent dans la zone d'étude.

2.3.2.5 Faune avienne

Les boisés présents dans la zone d'étude ainsi que les zones de végétation riveraine (incluant la bande d'aulnes et de jeunes feuillus ceinturant plusieurs des cours d'eau) sont des habitats susceptibles d'attirer maintes espèces de la faune avienne terrestre. Au cours des visites de terrain, plusieurs espèces ont été aperçues, notamment dans le secteur de la tourbière mais surtout dans l'étang et la zone humide présents au bas des pentes de ski (parulines, mésange, bruant, etc.).

Selon les données contenues dans la banque de l'Atlas des oiseaux nicheurs, plusieurs espèces utiliseraient la zone d'étude à des fins de nidification (Yves Aubry, SCF, comm. pers., novembre 1996). Ainsi, la consultation de la banque de données a conduit à une liste d'une centaine d'espèces (tableau 2.2). De celles-ci, 29 ont été confirmées comme nichant dans le secteur³.

Espèces aviennes menacées ou vulnérables

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

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

Le Pygargue à tête blanche niche à proximité des grands plans d'eau, sur des îles et le long des côtes, où il se nourrit de poissons rejetés sur les rives. Il construit habituellement son nid dans des arbres de grande taille, soit plus de 20 mètres de hauteur (Beaulieu, 1992).

L'Épervier de Cooper fréquente les forêts mixtes et décidues matures, parfois en bordure du milieu agricole, et s'alimente fréquemment dans les parcs urbains où il se nourrit d'oiseaux (Beaulieu, 1992).

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

³ La Banque de données de l'Atlas est bâtie en fonction de carrés de 10 km de côté. Deux carrés d'inventaire sont nécessaires pour couvrir l'ensemble du corridor à l'étude. L'axe nord-sud passe un peu en amont de la Chute aux Iroquois.

Tableau 2.2

Liste des oiseaux nicheurs

Espèce	Carré ouest		Carré est	
	Code	Indice	Code	Indice
Huart à collier			B	Possible
Butor d'Amérique			B	Possible
Grand Héron	B	Possible	B	Possible
Grand Bec-scie			P	Confirmé
Urubu à tête rouge	B	Possible		
Busard Saint-Martin	B	Possible		
Épervier brun	B	Possible		
Petite Buse	B	Possible	B	Possible
Buse à queue rousse	B	Possible		
Gélinotte huppée			B	Possible
Pluvier kildir	B	Possible	B	Possible
Chevalier branlequeue			B	Possible
Goéland argenté			B	Possible
Pigeon biset	C	Probable		
Tourterelle triste			C	Probable
Chouette rayée	B	Possible		
Engoulevent bois-pourri			B	Possible
Martinet ramoneur	C	Probable		
Colibri à gorge rubis	B	Possible	B	Possible
Martin-pêcheur d'Amérique	B	Possible	K	Confirmé
Pic maculé	N	Confirmé	P	Confirmé
Pic mineur			B	Possible
Pic cheveu			P	Confirmé
Pic flamboyant			B	Possible
Grand Pic	B	Possible	B	Possible
Moucherolle à côtés olive	B	Possible		
Pioui de l'Est	C	Probable	B	Possible
Moucherolle à ventre jaune			B	Possible
Moucherolle des aulnes	B	Possible	B	Possible
Moucherolle tachébec	B	Possible	B	Possible
Moucherolle phébi	N	Confirmé	B	Possible
Tyrann huppé	B	Possible		
Tyrann tréti	K	Confirmé	B	Possible
Hirondelle bicolore	N	Confirmé	P	Confirmé
Hirondelle de rivage	N	Confirmé	B	Possible
Hirondelle à front blanc	N	Confirmé		
Hirondelle des granges	C	Probable	B	Possible
Geai bleu	B	Possible	D	Probable
Cornelle d'Amérique	C	Probable	B	Possible
Grand Corbeau	C	Probable	B	Possible
Mésange à tête noire	K	Confirmé	P	Confirmé
Sittelle à poitrine rousse	B	Possible	B	Possible
Sittelle à poitrine blanche	B	Possible	C	Probable
Grimpereau brun			B	Possible
Troglodyte familier	B	Possible	B	Possible
Troglodyte des forêts	B	Possible	P	Confirmé
Roulelet à couronne dorée	B	Possible	B	Possible
Roulelet à couronne rubis	B	Possible	B	Possible
Merle-bleu de l'Est	B	Possible	B	Possible
Grive fauve	B	Possible	B	Possible
Grive à dos olive	B	Possible	K	Confirmé

Espèce	Carré ouest		Carré est	
	Code	Indice	Code	Indice
Grive solitaire	B	Possible	B	Possible
Grive des bois	B	Possible	B	Possible
Merle d'Amérique	K	Confirmé	Q	Confirmé
Moqueur chat	B	Possible	B	Possible
Moqueur roux			B	Possible
Jaseur des cèdres	C	Probable	C	Probable
Étouneau sansonnet	B	Possible	P	Confirmé
Viréo à tête bleue	C	Probable	B	Possible
Viréo mélodieux	B	Possible	B	Possible
Viréo aux yeux rouges	C	Probable	K	Confirmé
Paruline obscure			B	Possible
Paruline à joues grises	B	Possible	B	Possible
Paruline à collier	B	Possible		
Paruline jaune	B	Possible	Q	Confirmé
Paruline à flancs marron	B	Possible	K	Confirmé
Paruline à tête cendrée	C	Probable	P	Confirmé
Paruline tigrée	B	Possible		
Paruline bleue à gorge noire	B	Possible	D	Probable
Paruline à croupion jaune	K	Confirmé	P	Confirmé
Paruline verte à gorge noire	B	Possible	K	Confirmé
Paruline à gorge orangée	B	Possible	P	Confirmé
Paruline des pins			B	Possible
Paruline noir et blanc	K	Confirmé	P	Confirmé
Paruline flamboyante	B	Possible	B	Possible
Paruline couronnée	B	Possible	B	Possible
Paruline des ruisseaux	B	Possible	B	Possible
Paruline triste	B	Possible	P	Confirmé
Paruline masquée	B	Possible	G	Probable
Paruline du Canada	B	Possible	B	Possible
Tangara écarlate	B	Possible	B	Possible
Cardinal à poitrine rose	G	Probable	B	Possible
Passerin indigo	B	Possible	B	Possible
Bruant familier	P	Confirmé	K	Confirmé
Bruant vespéral			C	Probable
Bruant des prés	K	Confirmé	B	Possible
Bruant chanteur	B	Possible	G	Probable
Bruant de Lincoln			B	Possible
Bruant des marais	B	Possible		
Bruant à gorge blanche	I	Confirmé	K	Confirmé
Junco ardoisé	B	Possible	B	Possible
Goglu	C	Probable		
Carouge à épaulettes	C	Probable	B	Possible
Sturmelles des prés	K	Confirmé	B	Possible
Quiscalde bronzé	K	Confirmé	K	Confirmé
Vacher à tête brune	B	Possible	B	Possible
Onole du Nord			B	Possible
Roselin pourpre	B	Possible	C	Probable
Chardonneret des pins			B	Possible
Chardonneret jaune	C	Probable	B	Possible
Gros-bec errant	B	Possible	P	Confirmé
Moineau domestique	B	Possible	B	Possible

Explication des codes

Observé

A: Observation de l'espèce pendant sa période de nidification

Possible

B: Présence de l'espèce dans son habitat durant sa période de nidification

Probable

C: Couple présent dans son habitat durant sa période de nidification

D: Comportement territorial (chants, querelles avec des voisins, etc.) observé sur un même territoire deux journées différentes à sept jours ou plus d'intervalle

E: Comportement nuptial: parade, copulation ou échange de nourriture entre adultes

F: Visite d'un site de nidification probable

G: Cri d'alarme ou tout autre comportement agité indiquant la présence d'un nid ou de jeunes aux alentours

H: Transport de matériel de construction d'un nid par des troglodytes; forage d'une cavité par des pics

Confirmé

I: Construction d'un nid ou transport de matériel (exception des troglodytes et des pics)

J: Nid vide ayant été utilisé ou coquilles d'oeufs de la présente saison

K: Adulte transportant de la nourriture (pour des jeunes) durant sa période de nidification

L: Preuve physiologique (i.e. plaque incubatrice très vascularisée ou oeuf présent dans l'oviducte)

M: Oiseau simulant une blessure ou détournant l'attention tels les canards, gallinacés, oiseaux de rivage

N: Adulte gagnant, occupant ou quittant le site d'un nid; comportement révélateur d'un nid occupé dont le contenu ne peut être vérifié (trop haut ou dans une cavité)

O: Adulte transportant un sac fécal

P: Jeunes en duvet ou jeunes venant de quitter le nid et incapables de soutenir le vol sur de longues distances

Q: Nid contenant des oeufs ou des jeunes (vus ou entendus)

Source: Atlas des oiseaux nicheurs du Québec.

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

Le Bruant des plaines est une espèce qui vient des Prairies et des Grands Lacs. La première preuve de nidification au Québec remonte seulement à 1975. Cette espèce niche dans divers habitats ouverts non cultivés, couverts d'herbages et parsemés d'arbustes. Au Québec, ces habitats se retrouvent parmi les pâturages et les terres en friches (champs abandonnés, bordures de routes, zones bûchées, etc.) mais ce bruant semble plutôt associé aux plantations de conifères (pins, sapins). On l'observe habituellement là où poussent de jeunes arbres, bien qu'il fréquente parfois les plantations plus vieilles, non loin de milieux herbeux (Beaulieu, 1992; Gauthier et Aubry, 1995).

Finalement, la Paruline à ailes dorées se rencontre dans des milieux envahis par des plantes herbacées et de grands buissons, où les arbres sont relativement peu nombreux. Elle affiche de surcroît une nette préférence pour les buissons et les arbustes disposés en massifs en bordure des forêts. Les clairières, les bordures de forêts, le voisinage des étangs habités par les castors, ainsi que les friches en milieu forestier, lui conviennent tout à fait (Beaulieu, 1992).

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

2.4 LES COMPOSANTES HUMAINES ET LE MILIEU BÂTI

2.4.1 Démographie et économie régionale

2.4.1.1 Évolution et caractéristiques de la population

L'évolution des caractéristiques démographiques de la municipalité de Labelle suit sensiblement les mêmes tendances que celle de la MRC des Laurentides depuis les années 1970. Les informations compilées principalement à partir des données des derniers recensements publiés par Statistique Canada (1991; 1996), mettent en lumière les faits suivants :

- la population de la municipalité de Labelle et celle de la MRC des Laurentides s'établissaient respectivement à 2 256 et 36 335 personnes en 1996. L'accroissement des effectifs pour la période 1991 à 1996 est de 7,9 % pour Labelle et de 14,9 % pour l'ensemble de la MRC;
- le nombre de personnes par ménage a diminué entre 1976 et 1996, passant de 3,3 à 2,4 pour la municipalité de Labelle et de 3,2 à 2,3 pour la MRC des Laurentides. Il s'agit là d'une tendance qui reproduit de façon quasi identique la tendance générale observée pour la province de Québec;
- dans son ensemble, la population de la municipalité, tout comme celle de la MRC, vieillit. Le phénomène est cependant plus marqué pour la municipalité;
- la population de villégiature n'est pas recensée et ce, malgré son importance dans le développement socio-économique de la région. Cependant, les estimations obtenues de la SDEL (Société de développement économique des Laurentides) suggèrent une population saisonnière de 3 084 personnes pour la municipalité et de 39 130 pour la MRC des

Laurentides en 1990. Dans les deux cas, la population saisonnière est plus importante que la population permanente;

- l'évolution de la structure occupationnelle de la municipalité de Labelle et de la MRC des Laurentides est pratiquement similaire. De 1981 à 1991, on assiste à une tertiarisation de cette structure occupationnelle au détriment des secteurs primaire et secondaire. L'évolution de cette tertiarisation est cependant plus marquée sur le territoire de Labelle et elle est accompagnée d'une légère hausse de la part relative du secteur primaire.

2.4.1.2 Économie régionale

La municipalité de Labelle est identifiée comme un pôle secondaire à vocation industrielle et de service au sein de la MRC des Laurentides. Par ailleurs, sa structure industrielle s'apparente davantage à celle de la MRC Antoine-Labelle. Les activités forestières de la MRC des Laurentides sont concentrées en bonne partie dans la zone de Labelle.

Labelle se situe en dehors des zones de concentration d'équipement et d'hébergement de la MRC; celles-ci sont en pleine expansion depuis 4 ans. La municipalité se démarque davantage par ses activités récréo-touristiques de plein-air en raison de la proximité de la Réserve faunique Papineau-Labelle et du Parc récréatif du Mont-Tremblant.

Les investissements importants faits à la Station Mont-Tremblant commencent à faire sentir leurs retombées dans la région de Saint-Jovite, principalement au niveau de la construction. Il est à prévoir que ces retombées économiques continueront à se manifester et à influencer le secteur commercial, principalement en matière d'hôtellerie et de restauration, avec répercussion possible jusqu'à Labelle.

Récemment, les activités de villégiature ont connu une certaine croissance (principalement pour ce qui est des résidences secondaires) et il est possible d'imaginer que cette tendance se poursuive, d'autant plus que la zone de Labelle possède de nombreux espaces dont le potentiel de développement pour de telles activités est important.

2.4.2 Éléments de planification territoriale

2.4.2.1 Schéma d'aménagement

La municipalité régionale de comté (MRC) des Laurentides procède actuellement à la révision de son schéma d'aménagement. Pour faire suite à la version précédente, la MRC a élaboré un premier projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR-1) en mai 1996. Celui-ci énonce les enjeux avec lesquels les municipalités constituantes devront composer afin de définir l'avenir de leur région. Ces enjeux sont traduits en objectifs généraux, en orientations sectorielles et en grandes affectations du territoire auxquels les outils de planification locaux (plan et règlements d'urbanisme) devront éventuellement se conformer.

Orientations, objectifs et moyens de mise en oeuvre

La MRC des Laurentides a identifié, dans son schéma d'aménagement, six grands objectifs. Ces objectifs sont les suivants :

1. créer des conditions d'accueil plus propices au développement et à la diversification des activités économiques;
2. renforcer les principaux pôles de développement;

3. offrir un produit récréo-touristique plus diversifié et mieux intégré;
4. mieux adapter les développements à la réalité coûts/bénéfices et à la vocation de villégiature;
5. poursuivre les efforts de protection et de mise en valeur du cadre environnemental;
6. améliorer les conditions de transport des personnes, des biens et des services.

Afin d'améliorer les conditions de transport des personnes, des biens et services (6^e objectif), la MRC souhaite notamment le maintien de la vocation première de transit et des capacités de l'axe autoroute 15/route 117, de même qu'un contrôle plus rigoureux des accès routiers et certains aménagements routiers d'importance. L'amélioration du corridor routier de la 117, à la hauteur de Labelle, apparaît d'ailleurs parmi les enjeux spécifiques d'aménagement pour la zone de Labelle⁴.

Dans un document de planification concernant le transport, la MRC des Laurentides souligne les problèmes de capacité de la 117 actuelle à la hauteur du village de Labelle. La circulation s'y fait au ralenti en période estivale - durant les fins de semaine et les congés - et le caractère villageois de l'endroit (étroitesse de la chaussée et feu de circulation) ne permet pas d'y maintenir un débit satisfaisant. La situation apparaît d'autant plus insatisfaisante que de nombreux poids lourds y transitent de manière constante.

À titre de solution, la MRC des Laurentides favorise la gestion intégrée du corridor de la route 117 par une concentration des implantations commerciales, communautaires et industrielles d'envergure à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. La MRC désire ainsi éviter l'aménagement d'un trop grand nombre d'accès privés le long de la route nationale. Étant en faveur du projet de déviation de la route 117 à Labelle, la MRC des Laurentides a adopté un règlement (no. 117-94) à la fin de 1994 afin d'assurer la protection de l'emprise de l'éventuelle voie de déviation en évitant toute nouvelle construction.

En ce qui a trait au développement économique (objectifs 1 et 3), la MRC entend, d'une part, favoriser la création de zones industrielles et commerciales d'envergure régionale et, d'autre part, favoriser l'essor d'un réseau récréo-touristique (dont l'axe principal sera le parc linéaire) afin de répartir les retombées de cette industrie sur un plus grand nombre de municipalités. Au total, une dizaine de secteurs dans la MRC ont été sélectionnés pour accueillir l'affectation industrielle et commerciale qui comprend des usages industriels et commerciaux lourds tels la vente en gros, l'entreposage et les commerces liés aux véhicules. Quatre de ces secteurs feront l'objet d'une planification spécifique, dont un à Labelle (à proximité de la route de l'Aéroport). Éventuellement, la MRC aimerait favoriser, à Labelle, l'implantation d'entreprises de transformation du bois, ce qui pourrait augmenter le nombre de poids lourds circulant dans la municipalité.

La municipalité de Labelle devrait également profiter des efforts de développement du secteur récréo-touristique. En effet, cette municipalité est traversée par le parc linéaire et elle se situe à proximité des deux pôles d'attraction majeurs: le parc du Mont-Tremblant, qui poursuit son expansion, et la réserve faunique Papineau-Labelle.

Affectations du territoire

Le schéma d'aménagement identifie quatre grandes affectations dans les limites de la zone d'étude: urbaine, rurale, récréo-touristique et forestière. D'après le premier projet déposé par la MRC des Laurentides, il semble que le nouveau schéma d'aménagement n'imposera pas de modification significative aux affectations identifiées dans le plan d'urbanisme de Labelle.

⁴ La zone de Labelle regroupe les municipalités de Labelle, La Minerve et La Conception qui, en plus de leur population permanente, abritent sur leur territoire un nombre important de villégiateurs.

Ainsi, à l'exception d'un secteur réservé aux activités industrielles et commerciales, près de la rue de l'Aéroport, tout le périmètre d'urbanisation de Labelle demeurera sous l'affectation urbaine. Celle-ci se caractérise par la présence de commerces de diverses natures (vente au détail, restaurants, services routiers), d'institutions et de résidences (densités forte, moyenne et faible). Les espaces entourant la zone urbaine, sujets à l'affectation résidentielle et de récréation, pourront faire l'objet de développement résidentiel et commercial (vente au détail, commerces de type routier et touristique et para-industriels). La superficie de plancher des établissements commerciaux est toutefois soumise à certaines limites.

2.4.2.2 Plans et règlements d'urbanisme

Orientations, objectifs et moyens de mise en oeuvre

Le plan d'urbanisme de Labelle, adopté en 1990, s'articule autour de cinq grandes orientations d'aménagement auxquelles sont rattachés des objectifs à atteindre et des moyens de mise en oeuvre. Ces orientations sont:

1. La considération du rôle de sous-pôle régional de service et consolidation du noyau villageois;
2. Le développement intégré des activités, équipements et utilisations du sol liés aux vocations récréo-touristiques et de villégiature;
3. La recherche d'une compatibilité entre les activités rurales et les autres utilisations potentielles du sol;
4. La gestion des services à la personne et à la propriété en concordance avec les besoins de la population;
5. La préservation des caractéristiques de l'environnement naturel et du paysage.

Les objectifs liés à la première orientation sont les seuls qui concernent directement le présent projet. Ainsi, dans son plan d'urbanisme, la municipalité fait part de son intention: i) de considérer le tracé éventuel de la route 117 de façon distincte du village en terme de vocation des espaces adjacents et, ii) de limiter l'étalement urbain.

Concrètement, dans le plan d'urbanisme, cela s'est traduit par une délimitation d'un périmètre d'urbanisation qui tient compte de la présence éventuelle d'une voie de déviation. Les limites sud et ouest correspondent généralement au tracé projeté de la route 117. La carte 2.4, à l'annexe 7, présente le périmètre d'urbanisation de la municipalité.

Affectations du territoire

À l'intérieur des limites du corridor étudié, le plan d'urbanisme de Labelle identifie quatre grandes affectations du territoire (voir carte 2.4 à l'annexe 7) à savoir, du sud au nord:

- l'affectation paysagère, qui reconnaît le caractère champêtre du paysage agricole au sud du village de Labelle et vise la mise en valeur d'un milieu attractif et le maintien des activités agricoles;
- l'affectation urbaine, qui correspond pour l'essentiel aux espaces déjà utilisés ou en voie d'être développés qui sont localisés entre le tracé proposé pour la déviation de la route 117 et le tracé de la route actuelle;
- l'affectation rurale, plus permissive quant aux possibilités d'utilisation du sol. Cette affectation ouvre la porte, par exemple, à l'exploitation forestière, l'extraction et les ateliers d'artisan;

- l'affectation récréo-touristique, qui confirme le caractère plus intensif de la pratique d'activités récréatives dans certains secteurs de la municipalité (notamment le secteur du mont Labelle), tout en y privilégiant les développements faits en harmonie avec les particularités du milieu naturel.

2.4.3 Utilisation du sol

2.4.3.1 *Utilisation actuelle*

Le développement de la municipalité de Labelle s'est effectué d'une façon linéaire, longeant l'axe de la voie ferrée et celui de la rivière Rouge. Les éléments du milieu naturel, en particulier la topographie, ont contribué à conserver le développement dans cet axe et à restreindre son expansion vers l'ouest.

La vocation de la municipalité de Labelle est celle d'un centre de service régional. La MRC des Laurentides identifie clairement cette vocation et confirme le territoire de Labelle dans son rôle industriel à caractère régional.

La carte 2.5, à l'annexe 7, illustre l'utilisation du sol sur le territoire de Labelle. Les principaux éléments à mettre en relief, en regard de l'utilisation du sol, sont les suivants :

- l'entrée sud du village (secteur 1) est caractérisée par une faible occupation du sol. La majeure partie des espaces est occupée par des terrains en friche ou boisés. À l'approche du noyau villageois, l'occupation du sol devient plus dense et on retrouve principalement quelques commerces et des résidences;
- le noyau villageois (secteur 2) renferme l'ensemble des services à la population ainsi que la majorité des commerces. Organisé autour d'un pôle à l'intersection de la rue du Pont et de la route 117, le noyau villageois est situé majoritairement du côté ouest de la rivière, quoique l'on y inclut aussi un secteur situé du côté est de la rivière aux abords du pont.

Le noyau villageois est le secteur le plus densément peuplé et où la mixité des usages est la plus élevée. On y compte notamment de nombreux bâtiments publics le long de la rue de l'Église: centre d'hébergement et de soins de longue durée de la Vallée du Nord, centre communautaire, école, église, clinique médicale, hôtel de ville et bibliothèque municipale.

La circulation est intense dans le centre du village et les nuisances qui y sont associées sont nombreuses (bruit, poussières, problèmes de sécurité, etc.). Entre autres, on compte de nombreux poids lourds dont plusieurs qui, provenant du chemin de la Minerve, passent sur la rive est de la rivière Rouge par le pont de Labelle. L'hiver, les motoneiges se font aussi nombreuses au centre du village. Les motoneigistes, qui parcourent les grands sentiers inter-régionaux que l'on retrouve de part et d'autre de la rivière Rouge, utilisent le pont de Labelle pour franchir la rivière. La municipalité les encourage à suivre un tracé prédéterminé qui emprunte, entre autres, la rue de l'Église;

- le secteur situé à l'entrée nord du village (secteur 3), par sa plus faible densité d'occupation, ressemble à l'entrée du village. Toutefois, on y retrouve une plus grande diversité d'activités. Un certain nombre d'entreprises de mécanique industrielle et de transport sont concentrées le long de la rue de l'Aéroport. La vocation industrielle de cette zone a d'ailleurs été confirmée et celle-ci est appelée à prendre de l'expansion. À l'extrémité de la rue de la Montagne est situé un centre de ski non-exploité, le mont Labelle. On compte également dans ce secteur un hameau résidentiel au nord du village et un pôle composé d'une bétonnière, d'un site

d'extraction et d'un poste électrique à l'approche de l'intersection de la 117 et du chemin de La Minerve. Il est important de souligner qu'au cours des dernières années, la rue de la Montagne a été prolongée. Les terrains adjacents ont été lotis et la municipalité a étendu ses réseaux d'alimentation en eau potable et de disposition des eaux usées jusqu'à l'extrémité de celle-ci;

- le secteur situé à l'est de la rivière Rouge (secteur 4) possède un caractère rural et est majoritairement occupé par des terrains en friche, cultivés ou boisés. Les habitations sont situées principalement près du pont menant au noyau villageois et l'occupation du sol devient plus diffuse à mesure qu'on s'en éloigne. L'implantation d'une zone industrielle est prévue;
- le corridor longeant l'emprise de la voie de déviation proposée (secteur 5) est caractérisé par une très faible occupation du sol, principalement des espaces boisés (avec un relief montueux) et des terres en friche. Il est traversé, d'est en ouest, par une route intermunicipale : le chemin de La Minerve, et deux courts chemins menant à des secteurs de villégiature; la montée Fugère (chemin du Rang I) et la rue de l'Église.

2.4.3.2 Équipements et infrastructures

À l'intérieur de la zone d'étude, les résidences sont alimentées en eau potable soit par des puits individuels, soit par l'aqueduc municipal ou encore par un aqueduc privé. Les informations présentées ci-après sont issues d'un rapport du ministère des Transports (1997). La carte 2.7, à l'annexe 7, localise les différentes sources d'alimentation en eau potable.

On retrouve des puits individuels dans deux secteurs seulement, soit au début et à la fin du projet. En effet, environ 5 résidences sur le chemin Brousseau et une ou deux sur la route 117 s'alimentent en eau potable grâce à des puits individuels. Ce secteur est situé au début du projet. Vers la fin du projet, on dénombre une dizaine de maisons sur le chemin Nantel et 2 ou 3 sur la route 117 qui possèdent des puits individuels. Selon les informations recueillies, ces puits individuels seraient majoritairement de type artésien. Par ailleurs, un résident localisé sur la route 117, à l'extrémité sud du projet de déviation, s'alimente grâce à un aqueduc privé qui puise l'eau à la décharge d'un petit lac.

Le réseau d'aqueduc municipal s'étend le long de la route 117, au sud et au nord du centre-ville, sur une longueur d'environ 4,5 km. Il dessert également plusieurs rues parallèles et perpendiculaires à la route 117, notamment la rue de la Montagne (carte 2.7 à l'annexe 7).

La municipalité de Labelle, avec son réseau d'aqueduc qui alimente un peu plus de 1000 personnes (environ 50 % de la population du village), est l'utilisateur le plus important d'eau potable dans ce secteur.

La municipalité puise son eau dans le lac Chaudefond qui est situé à un peu plus de 2 km à l'est du centre-ville. Après avoir été traitée, cette eau est redistribuée dans le réseau.

2.4.3.3 Projets de développement

Il n'y a aucun projet d'envergure prévu dans la municipalité de Labelle. En matière résidentielle, le développement, qui est très modéré, se fait essentiellement du côté du mont Labelle, de la rue de l'Église, de la rue David et de la rue de la Montagne, récemment viabilisée vers l'ouest. Les prochaines constructions se concentreront dans ces secteurs.

Les activités du centre de ski alpin du mont Labelle ont été abandonnées vers 1995. Le développement du secteur avait déjà fait l'objet d'un plan d'ensemble déposé à la municipalité avant sa récente vente à un promoteur. Ce dernier entend favoriser le développement, à des fins résidentielles, de la dizaine de lots qui faisaient partie du plan d'ensemble (Michel Labelle, comm. pers., juin 1997). Ceux-ci forment un corridor en ligne droite, à flanc de montagne, dans le prolongement du chemin Belle-Pente (carte 2.4 à l'annexe 7). Le promoteur a également exprimé l'intention d'utiliser les terrains qu'il détient en bordure du tracé de la voie de déviation à des fins commerciales; les services routiers tels que restaurants et stations-services seraient visés. Cependant, aucun projet précis n'a été élaboré par le promoteur ni déposé à la municipalité.

Il existe au niveau régional des projets d'envergure qui pourraient avoir des impacts sur le développement économique et sur la circulation dans la municipalité de Labelle, soit: une usine de panneaux gaufrés dans la municipalité de Bois-Franc, une usine de transformation de billots de feuillus durs à Sainte-Anne-du-lac, un centre de tri des matières recyclables ainsi que la possibilité d'un nouveau site aéroportuaire à La Macaza ou à La Conception.

L'étude de justification du projet de déviation à Labelle (Cartier, 1996) indique, que dans l'éventualité où ces projets seraient réalisés, la circulation lourde dans le secteur pourrait être augmentée d'environ 200 camions par jour ouvrable.

2.4.4 Activités commerciales

2.4.4.1 Caractérisation de l'activité commerciale locale⁵

Bien que la municipalité de Labelle soit identifiée comme un pôle secondaire au sein de la MRC des Laurentides, sa base commerciale est relativement restreinte; c'est d'ailleurs davantage pour sa vocation industrielle et de service qu'un tel statut lui est accordé.

Nombre et localisation des commerces

De manière à bien saisir l'importance des activités commerciales dans la municipalité de Labelle, et en particulier le long de l'actuelle route 117 (boulevard du Curé Labelle), un inventaire de tous les commerces et entreprises qui y sont établis a été effectué à l'été 1997⁶. Les informations recueillies sont présentées au tableau 2.3; afin de faciliter l'analyse, les effectifs commerciaux ont été regroupés sur une base géographique, suivant les secteurs d'activité retenus.

À Labelle, on dénombre au total 40 commerces entre les accès nord et sud de la déviation projetée (tableau 2.3); la liste complète de ceux-ci est présentée à l'annexe 4. La structure de l'offre commerciale est passablement diversifiée malgré un nombre peu important de commerces.

Environ 28% d'entre eux appartiennent au secteur de la restauration et de l'hôtellerie; une proportion équivalente de commerces offrent des services professionnels et spécialisés. Les salons de coiffure, d'esthétique et les boutiques de vêtements représentent 15% du total. Environ 13% des établissements ont des activités qui peuvent être associées au secteur de l'automobile (vente de voitures, services associés et postes d'essence). Des magasins d'alimentation (8% du total), des points de vente de véhicules récréatifs et d'articles de sport (5% du total) et des établissements divers (5%) ont aussi pignon sur rue le long de la route 117.

⁵ La méthode utilisée pour caractériser l'activité commerciale est présentée en détails à l'annexe 3.

⁶ Seules les places d'affaires proposant des biens et services aux consommateurs ont été considérés; les compagnies n'offrant leur services qu'aux entreprises ont été exclues de l'inventaire considérant que cette clientèle ne sera pas influencée par la déviation de la route 117.

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

Secteur d'activité	Entrée Sud		Noyau villageois		Entrée Nord		Total	
	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%
Services professionnels et spécialisés	-		10	37%	1	14%	11	28%
Restauration et hôtellerie	4	66%	4	14%	3	43%	11	28%
Soins personnels et vêtements	-		6	22%	-		6	15%
Automobile	1	17%	2	8%	2	29%	5	13%
Alimentation	-		2	8%	1	14%	3	8%
Véhicules récréatifs - articles de sport	1	17%	1	3%	-		2	5%
Autres -commerce à vocation régionale	-		2	8%	-		2	5%
Total (nb)	6	16%	27	68%	7	16%	40	100%

Source : Compilation Roche ltée, été 1997.

Sensibilité des activités commerciales aux divers types de clientèle

La variété offerte par les nombreux commerces de biens et services de Labelle leur permet de rejoindre différents types de clientèle. Les principaux groupes et sous-groupes de clients profitant de l'offre commerciale locale peuvent être définis comme suit⁷ :

- un premier groupe identifié comme étant les clientèles d'origine régionale, à savoir :
 - . les *résidents permanents* de Labelle qui utilisent les services locaux sur une base régulière et ceux des quelques municipalités environnantes (ex: La Minerve, La Macaza) qui font affaire localement sur une base sporadique. Cette clientèle constitue le marché primaire des commerçants locaux;
 - . les *villégiateurs propriétaires de résidences secondaires* pluri-saisonnières ou uniquement estivales, situées dans Labelle ou dans les municipalités environnantes (ex: La Minerve, La Macaza). Les effets de la présence de cette clientèle sont principalement ressentis en été; le reste de l'année, l'importance de ce marché serait davantage réduite. Les habitudes de consommation de ces individus diffèrent possiblement de celles de la population permanente; pour cette raison, leur impact se ferait sentir sur un nombre limité de commerces;
- un second groupe qui comprend les clientèles externes, c'est-à-dire :
 - . les *touristes en séjour* dans la région, durant une journée, quelques jours voire même une semaine. Sont notamment compris dans ce sous-groupe, les chasseurs et les pêcheurs, les amateurs de plein air (entre autres les cyclotouristes) ainsi que les familles en visite dans la région. L'impact de cette clientèle - significative, mais éphémère - se fait plus particulièrement sentir à l'automne, lors de la période intensive de la chasse ainsi que durant la saison de la pêche au printemps et en été. En hiver, leur incidence demeure, pour l'instant, marginale.

⁷ Cette analyse des clientèles s'appuie, au départ, sur un exercice similaire réalisé par SOTAR, pour le compte de la municipalité de L'Annonciation, dans le cadre de l'élaboration du PPU du secteur centre-ville.

les *usagers en transit* sur la route 117, c'est-à-dire la clientèle des automobilistes qui doit traverser le secteur de Labelle en route vers une destination plus au nord (Hautes-Laurentides, Abitibi, Baie James) ou plus au sud (Montréal, Centre et Est du Québec). Pour certains de ceux-ci, les commerces locaux constituent une étape le long de leur trajet; l'enquête origine-destination (Cartier, 1994) indique que seulement 8 % des usagers en transit effectuent un arrêt à Labelle.

On le constate, ces divers groupes et sous-groupes de clientèle ont un comportement différent et influencent donc de manière différente les commerces de la zone d'étude. Afin de procéder, par la suite, à l'évaluation de la sensibilité des commerces de la route 117 aux clientèles extérieures, nous avons déterminé, pour chaque sous-catégorie, l'importance⁸ - significative ou négligeable - de la clientèle de ces commerces (tableau 2.4). Une clientèle est qualifiée de significative lorsque les variations de celle-ci peuvent affecter de manière notable le niveau d'activité et/ou de rentabilité des entreprises.

Tableau 2.4 Sensibilité des commerces locaux aux groupes de clientèle

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

Source: Roche Itée, 1997

⁸ Cette évaluation repose sur l'expérience acquise dans le cadre de mandats similaires et sur notre compréhension générale de la dynamique commerciale locale.

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

La clientèle dite régionale peut être considérée comme significative pour l'ensemble des commerces de Labelle. Par ailleurs, ces commerces sont considérés particulièrement sensibles à la présence de la clientèle externe puisque les revenus générés par celle-ci est significative pour 50% des entreprises locales (tableau 2.5). Il est à noter que les commerces qui sont susceptibles de profiter de cette clientèle sont situés aux entrées nord et sud du village; cette clientèle est importante pour environ 100% des commerces dans le premier cas et 86% dans le second cas. Le noyau villageois profite moins de cette clientèle puisque 70% des commerces proposent des biens et services qui ne s'adressent pas à la clientèle de touristes et des usagers en transit.

Tableau 2.5 Importance relative de la clientèle externe

Secteur	Importance significative		Importance négligeable		Total	
	nb	%	nb	%	Nombre total de commerces	%
Entrée sud	6	100%	-		6	100%
Noyau villageois	8	30%	19	70%	27	100%
Entrée nord	6	86%	1	14%	7	100%
:						
Total	20	50%	20	50%	40	100%

Source: Compilation Roche Itée, automne 1997.

La forte proportion de commerces de Labelle pour lesquels les clientèles externes sont considérées comme significatives dépend en bonne partie du nombre important de casse-croûte (4), de restaurants (5) et de postes d'essence (4) que comptent cette municipalité d'environ 2 200 habitants. À eux-seuls, ces commerces comptent pour 33% des 40 établissements commerciaux de Labelle.

Les résultats présentés ci-haut doivent être interprétés avec une certaine prudence. En effet, bien que les relevés indiquent que la moitié des commerces de Labelle tire parti de la présence de la clientèle externe (touristes en court séjour et usagers en transit) et que cette clientèle contribuerait à la viabilité des entreprises commerciales locales, les données de l'enquête origine-destination, établissent à seulement 8% la part des usagers en transit manifestant l'intention de faire un arrêt à Labelle.

Ainsi, plutôt que d'être constituée principalement de la clientèle en déplacement vers le sud ou le nord, le long de la 117, l'importante clientèle de l'extérieur à laquelle réfèrent les commerçants locaux serait donc davantage composée des sous-groupes suivants :

- la clientèle des pêcheurs, chasseurs, amateurs de plein air et excursionnistes séjournant dans la région pour une courte durée;
- la clientèle des résidents saisonniers, propriétaires de chalets et de maisons secondaires tant à Labelle que dans les localités environnantes, que l'analyse assimile à la clientèle d'origine

locale compte tenu de la fréquence et de la durée de leur séjour dans la région et de leurs habitudes d'achat.

Ces deux sous-groupes de clientèle sont donc quasi captifs de l'offre commerciale de Labelle puisque celle-ci constitue le principal centre de services du secteur. Par ailleurs, les comportements habituels de ces sous-groupes indiquent qu'ils fréquenteraient probablement les établissements commerciaux locaux, que la route 117 traverse le village ou non.

Finalement, il importe de rappeler que, aussi significative qu'elle soit, la clientèle externe n'est pas le marché primaire des commerces de Labelle. Les entreprises commerciales locales tirent en effet la principale part de leurs revenus de la clientèle locale et régionale. Toutefois, il faut admettre que la présence de la clientèle externe, à certaines périodes de l'année reconnues pour être moins profitables, représente une contribution intéressante qui compense, en partie, les ralentissements saisonniers.

2.4.4.2 Dynamisme de la communauté d'affaires

En l'absence d'un organisme représentatif des commerçants locaux à Labelle, aucune rencontre formelle n'a été tenue avec les principaux intéressés. Les seules informations recueillies sur le dynamisme de la communauté d'affaires locale ont été obtenues à la lecture du plan d'urbanisme de la municipalité et dans le cadre d'entrevues avec les représentants de la municipalité.

Le plan d'urbanisme de Labelle (1990) souligne "qu'une analyse rapide de la situation permet de constater que la dynamique commerciale à Labelle s'avère plutôt stagnante". L'auteur indique que les saisons creuses sont, pour quelques uns, des étapes difficiles à passer : l'été et l'hiver - en moins grand nombre - les villégiateurs sont présents; au début de l'automne, il y a la chasse et après bien peu d'activités susceptibles de générer un achalandage viable pour les commerçants locaux. En ce qui concerne les services à la personne, le plan d'urbanisme constate "qu'ils connaissent un important roulement: fermeture d'un, ouverture d'un autre, etc. L'attraction exercée par les pôles de commerces et services que constituent L'Annonciation et, surtout, Saint-Jovite demeure le facteur le plus significatif pour expliquer ce phénomène de stagnation.

À titre d'exemple, il suffit de mentionner que la Chambre de commerce de l'endroit a été dissoute au début de l'année 1997, faute de volonté suffisante de la part des commerçants de la maintenir en activité. Au cours des dernières années, les conditions économiques défavorables (causées par la faible croissance démographique et le ralentissement économique généralisé) ont nui au développement du secteur commercial et ont entraîné un certain désabusement chez les entrepreneurs de la municipalité. Toutefois, quelques initiatives récentes, telles que les efforts déployés pour rendre la municipalité plus accueillante pour les motoneigistes et l'aménagement des abords du Parc linéaire, démontrent une certaine capacité du milieu à poser des actions visant à tirer profit de la clientèle touristique de passage.

2.4.5 Milieu agricole

Importance de l'agriculture à Labelle

La zone agricole permanente représente 8,3 % du territoire de Labelle, et cet espace se retrouve exclusivement dans la vallée de la rivière Rouge. Le corridor à l'étude est situé à l'extérieur de cette zone.

Selon les données de Statistiques Canada, le nombre de fermes déclarées en 1986 s'élevait à 19, soit une diminution de 27 % depuis 1981. Trente pour cent de l'activité agricole est axé sur

l'industrie laitière, le reste se divise entre l'élevage du bovin et les cultures diversifiées. L'acériculture constitue parfois un revenu d'appoint. Le portrait-type d'une exploitation agricole à l'échelle de la MRC des Laurentides est⁹:

- exploitant âgé de quarante ans et plus (63% des cas);
- 85 % des exploitants sont propriétaires de leur terre et louent des terres voisines;
- dans 56 % des cas, la taille de l'exploitation varie entre 70 et 239 acres et la taille s'élève à plus de 100 hectares dans 26 % des cas;
- les exploitations sont membres du Syndicat des producteurs agricoles de la Rouge.

Selon le plan d'urbanisme de Labelle, les contraintes qui limitent le développement de cette activité sont le vieillissement de la population, le contexte économique (marché, etc.) et le conflit avec d'autres activités. L'activité agricole de Labelle est une activité économique parmi d'autres mais n'a plus l'importance qu'elle a eu autrefois.

Potentiel des terres

Selon les cartes de potentiel des terres pour l'agriculture, les terres comprises à l'intérieur du corridor à l'étude sont principalement classées 3 et 4, soit des sols comportant des limitations de graves à modérément graves. Les principales limitations à la culture sont une basse fertilité et un manque d'humidité. Dans un contexte régional, ces terres sont toutefois celles qui présentent le meilleur potentiel (Daniel Benoit, MAPAQ, comm. pers.). Les secteurs présentant un relief plus accentué sont toutefois classés 7, et ne présentent donc pas d'attrait particulier en raison de la pierrosité élevée, du relief défavorable ou encore en raison du manque d'humidité des terres. Ces sols recoupent toute la partie ouest du corridor ainsi qu'une enclave à proximité de la rue de l'Église (carte 2.6 à l'annexe 7).

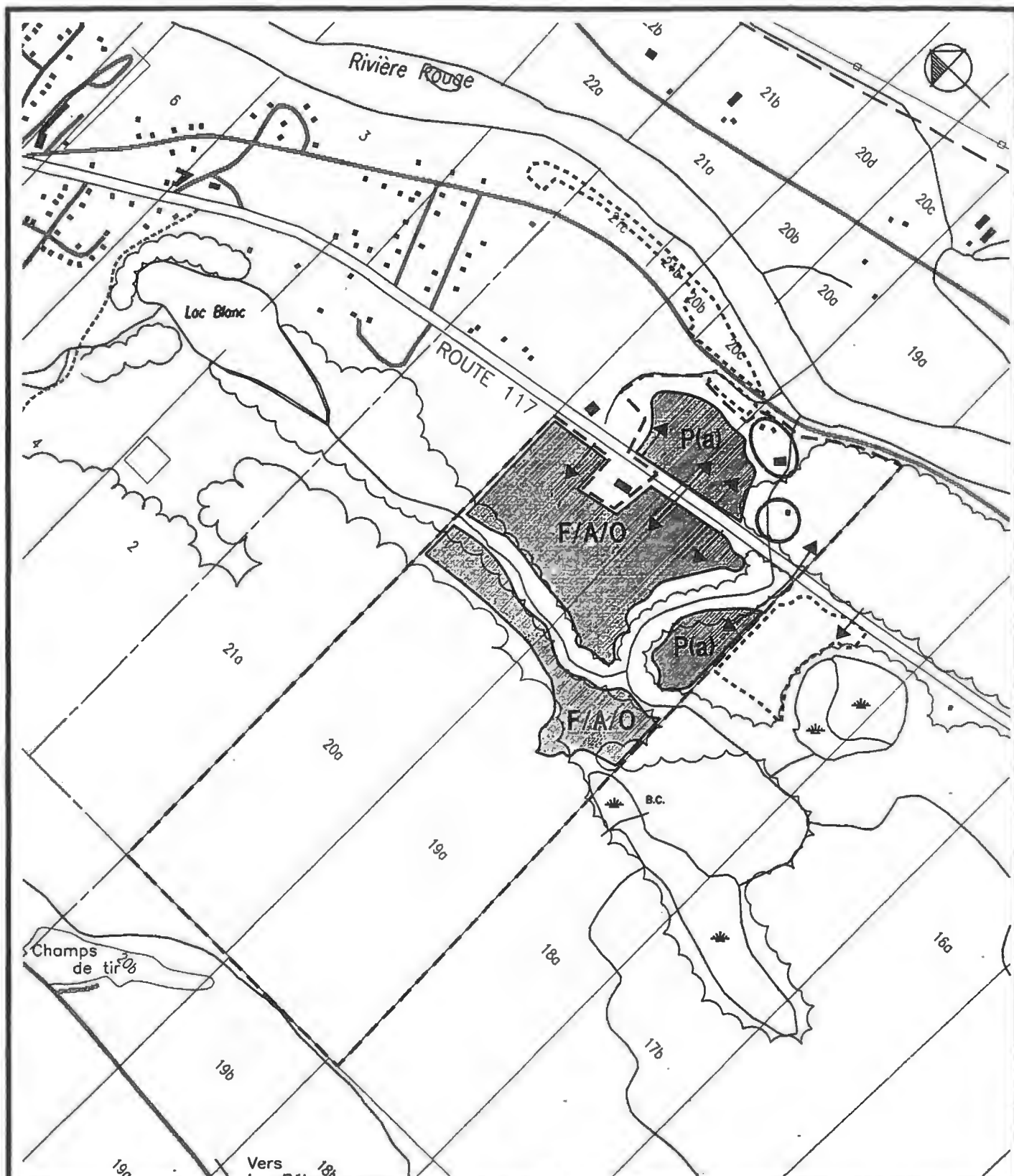
Relevé des activités agricoles

L'analyse des photographies aériennes au 1:15 000 (datant de 1995) ainsi qu'une visite de terrain ont permis de déterminer les champs qui étaient cultivés en 1997 (carte 2.6 à l'annexe 7). Ceux-ci, peu nombreux, sont la propriété de cinq exploitants. Des entrevues ont été faites en janvier 1998 avec quatre de ceux-ci afin de caractériser ces exploitations agricoles.

Lors des entrevues, l'exploitant devait identifier son entreprise, mentionner quelques informations sur son exploitation, ses revenus et le potentiel de relève, localiser les limites des superficies possédées et louées, identifier les utilisations culturales des superficies comprises dans la zone d'étude, identifier les chemins d'accès à la machinerie agricole et décrire les productions animales. L'ensemble des données recueillies pour chaque entreprise a été colligé sur une fiche.

L'exploitation no. 1 est située sur les lots 19 et 20, qu'elle possède (figure 2.1). Elle loue également des superficies sur le lot 18. L'agriculture est la principale source de revenus de cet exploitant. Il s'agit d'une exploitation de bovins de boucherie (16 animaux). Un ponceau présent sous la route 117 est actuellement utilisé comme traverse d'animaux. Les superficies cultivées (22,8 ha) sont utilisées pour la production de céréale (avoine et orge) et de fourrage. Environ 5 ha sont utilisés comme pâturage permanent. Les cultures de fourrage permettent de suffire aux besoins alors que ce n'est pas le cas des céréales. Cet exploitant effectue également de la coupe de bois sur ses terres (environ 20 cordes par année) et entaille quelques érables à des fins personnelles (30 entailles donnant environ 3 gallons par année).

⁹ Consaur, Étude sur l'activité agro-forestière de la MRC des Laurentides, dans le cadre de la réalisation du schéma d'aménagement, Laval, décembre 1984, 41 p., 3 cartes au 1:50 000 (tiré du plan d'urbanisme de Labelle, 1990).



ROCHE

DATE
février 1998

ÉCHELLE
1 : 10 000

- Limite de propriété possédée
- Limite de propriété louée
-  Terre cultivée
- F Fourrage A Avoine
- O Orge P(a) Pâturage permanent amélioré et cultivé
-  Bâtiment de ferme
- Accès à la propriété et aux terres



**Gouvernement du Québec
Ministère des Transports**

Étude d'impact sur l'environnement
Déviation de la route 117 à Labelle
Exploitation no. 1 (lots 19 et 20)

R.A.F.E.0.0.14 0.0 figure 2.1

L'exploitation no. 2 est située sur les lots P-236, P-240, P-241, P-2 et P-4, dont elle est propriétaire (figure 2.2). L'agriculture constitue une source de revenus secondaire. Il s'agit d'une entreprise de type céréalière (céréales et fourrage). Sur les 60 acres cultivés, 75 % sont voués au fourrage alors que 25 % produisent de l'avoine et de l'orge. Une dizaine d'acres sont en pâturage permanent. L'exploitant effectue de la coupe de bois dans la partie boisée de ses lots pour une production d'environ une cinquantaine de cordes par année. Concernant l'avenir, l'exploitant a soulevé la possibilité d'augmenter la culture maraîchère.

L'exploitation no. 3 est localisée sur les lots 27A et 28B, qu'elle possède (figure 2.3). Il s'agit d'une entreprise de sericulture (production de vivaces). On y pratique également l'agriculture à des fins personnelles (agriculture de subsistance). L'agriculture constitue, pour l'instant, une source secondaire de revenus pour cette jeune entreprise. Outre les serres elles-mêmes qui occupent 0,08 ha, environ 4 ha de terres sont actuellement en préparation pour la culture de fourrages et céréales. L'exploitant possède également un petit cheptel destiné à des fins personnelles et composé de quelques porcs, veaux, poulets et poules pondeuses. Les cultures n'assurent pas l'autosuffisance du cheptel. Cet exploitant effectue également de la coupe de bois sur ses terres (environ 5 cordes par année). L'entreprise a des projets d'agrandissement, notamment l'ajout de production maraîchère et l'augmentation du nombre d'animaux.

L'entreprise no 4 possède les lots 29 et 30 et loue le lot 28 (figure 2.4). L'agriculture constitue la source de revenu principale pour l'exploitant de cette ferme porcine. La ferme compte une centaine de têtes en maternité et 15 porcs à l'engraissement. La plantation de pins rouges présente sur les lots est utilisée comme cour d'exercice (pâturage) pour les animaux. Environ 70 acres sont cultivés pour la production d'avoine et d'orge. Ceci ne permet toutefois pas l'autosuffisance pour l'alimentation du cheptel; la production à la ferme ne compte que pour 50 % des besoins. L'exploitant effectue également de la coupe de bois (environ 50 à 60 cordes par année) et de l'acériculture (environ 250 entailles pour 20 gallons par année). L'exploitant souhaite augmenter sa production animale dans un avenir plus ou moins rapproché.

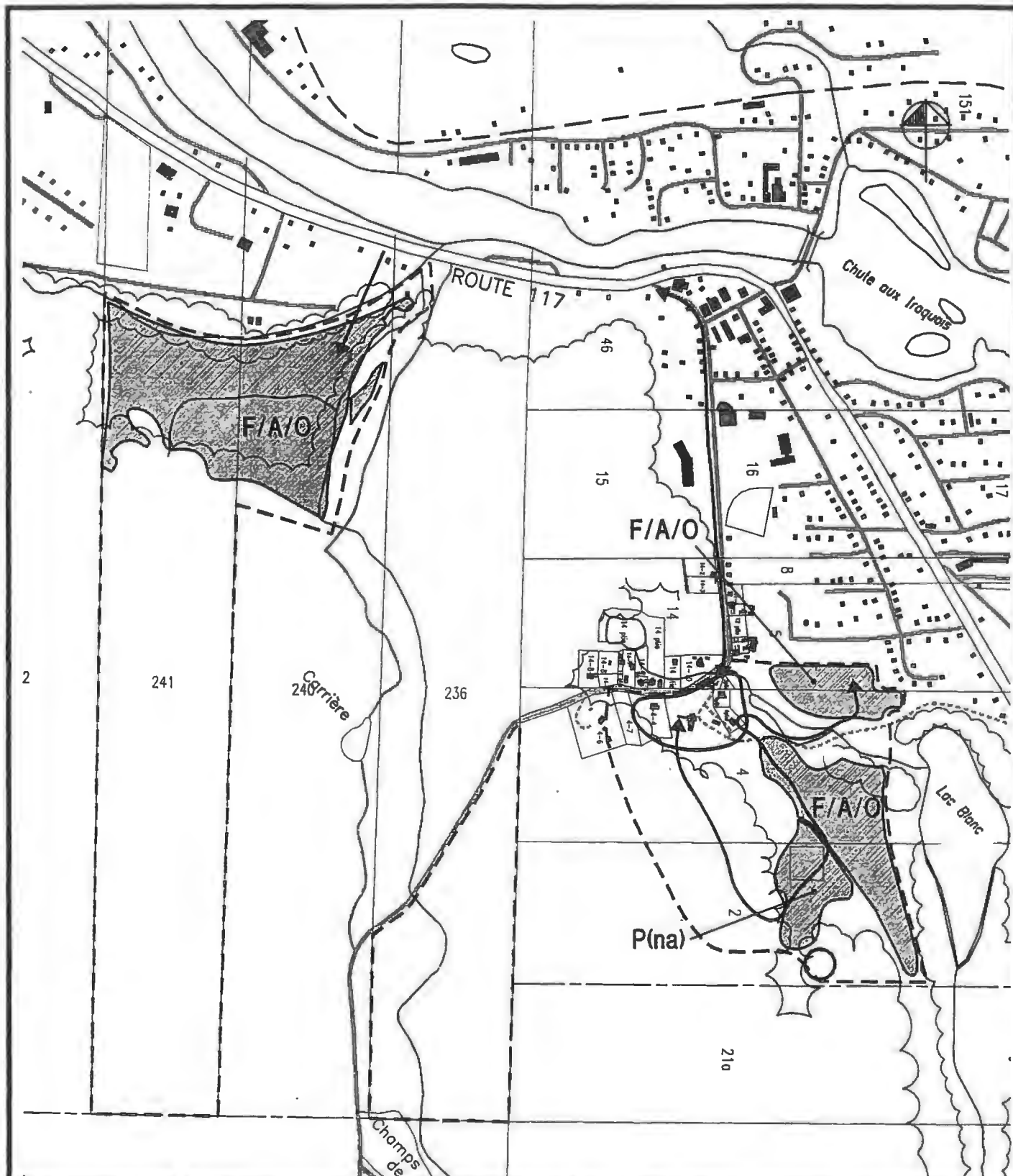
Pour les deux entreprises faisant de la production animale, l'agriculture constitue la principale source de revenus. Dans tous les cas, la relève des exploitants - âgés de 30 à 50 ans - est incertaine. Outre l'exploitation no 1, toutes les entreprises ont procédé à l'ajout de production, à la rénovation ou à l'ajout de bâtiments ou à des acquisitions de nouvelles machineries au cours des 5 dernières années. Dans 3 cas sur 4, les exploitants souhaiteraient agrandir ou accroître leur production. Bien qu'il s'agisse, somme toute, de petites entreprises agricoles, les exploitants ont démontré une certaine tendance à se développer. Quant à la cinquième exploitation, elle est localisée en partie sur les lots P-29 et P-30, entre les exploitations nos 3 et 4. À l'intérieur de la zone d'étude, cet exploitant cultive deux champs pour le fourrage (voir carte 2.6 à l'annexe 7).

2.4.6 Aires d'extraction

Les activités liées à l'extraction sont peu nombreuses dans la zone d'étude. Toutefois, on trouve à la limite nord du corridor étudié :

- une vaste sablière-gravière opérée par Les Agrégats Labelle;
- une usine d'asphalte, Labelle Asphalte, implantée à proximité du site d'emprunt, à l'intersection du chemin de La Minerve.

Par ailleurs, au nord de la rue de l'Église, une petite entreprise locale opère une carrière de pierre ornementale (pierre de taille); celle-ci est localisée sur le lot no. 240 près de l'ancien site d'enfouissement municipal et est accessible via la rue de l'Église ou encore par un chemin forestier privé raccordé à l'actuelle route 117.



ROCHE

DATE
février 1998

ÉCHELLE
1 : 10 000

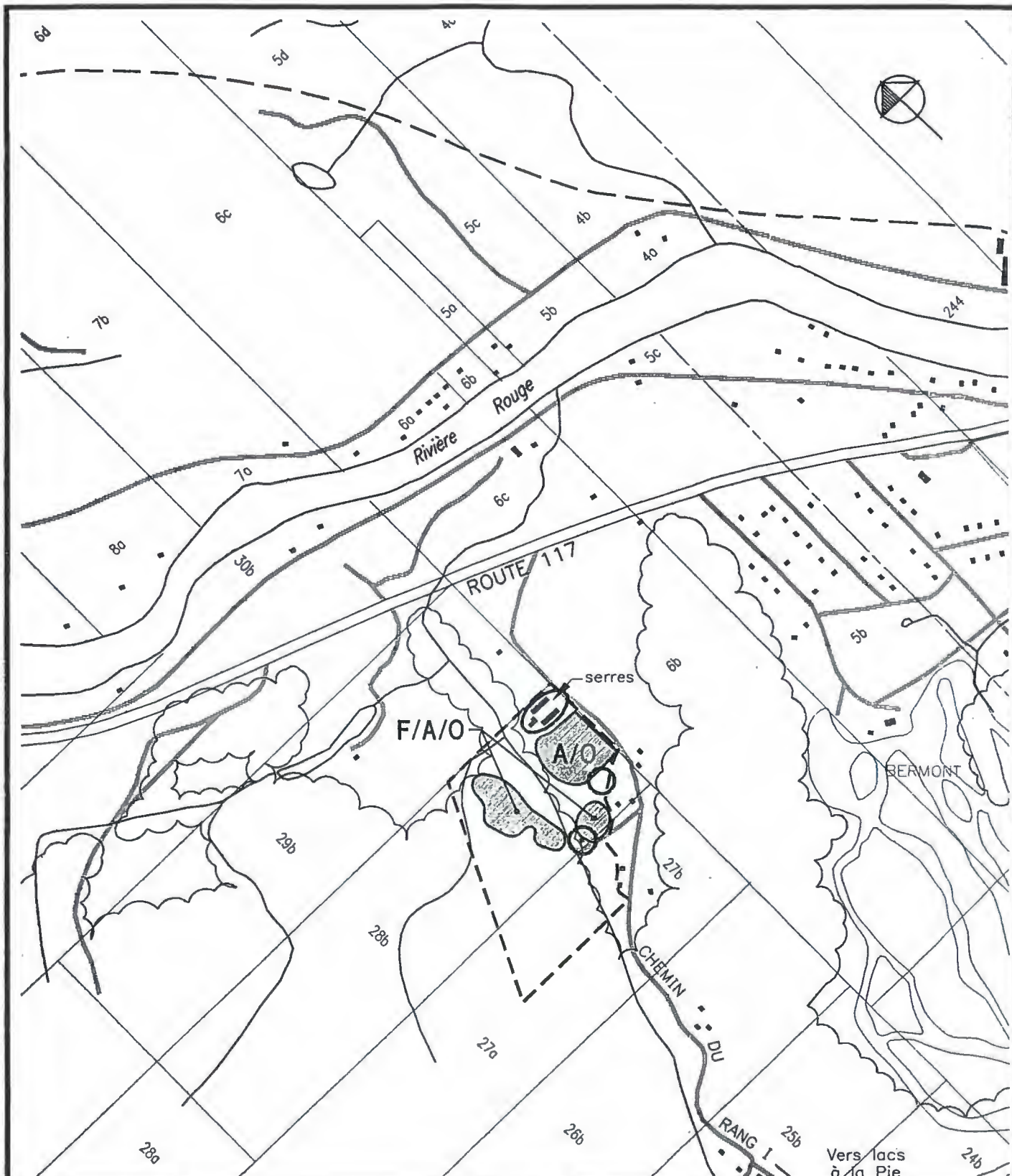
- Limite de propriété possédée
-  Terre cultivée
- F Fourrage A Avoine
- O Orge P(na) Pâturage permanent non amélioré
-  Bâtiment de ferme
-  Accès à la propriété et aux terres



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Étude d'impact sur l'environnement
Déviation de la route 117 à Labelle
Exploitation no. 2 (lots P-236, P-240, P-241, P-2 ET P-4)

R.A.F.E.0.0.1.6 00 figure 2.2



ROCHE

DATE
février 1998

ÉCHELLE
1 : 10 000

--- Limite de propriété possédée



Terre cultivée

F Fourrage A Avoine O Orge



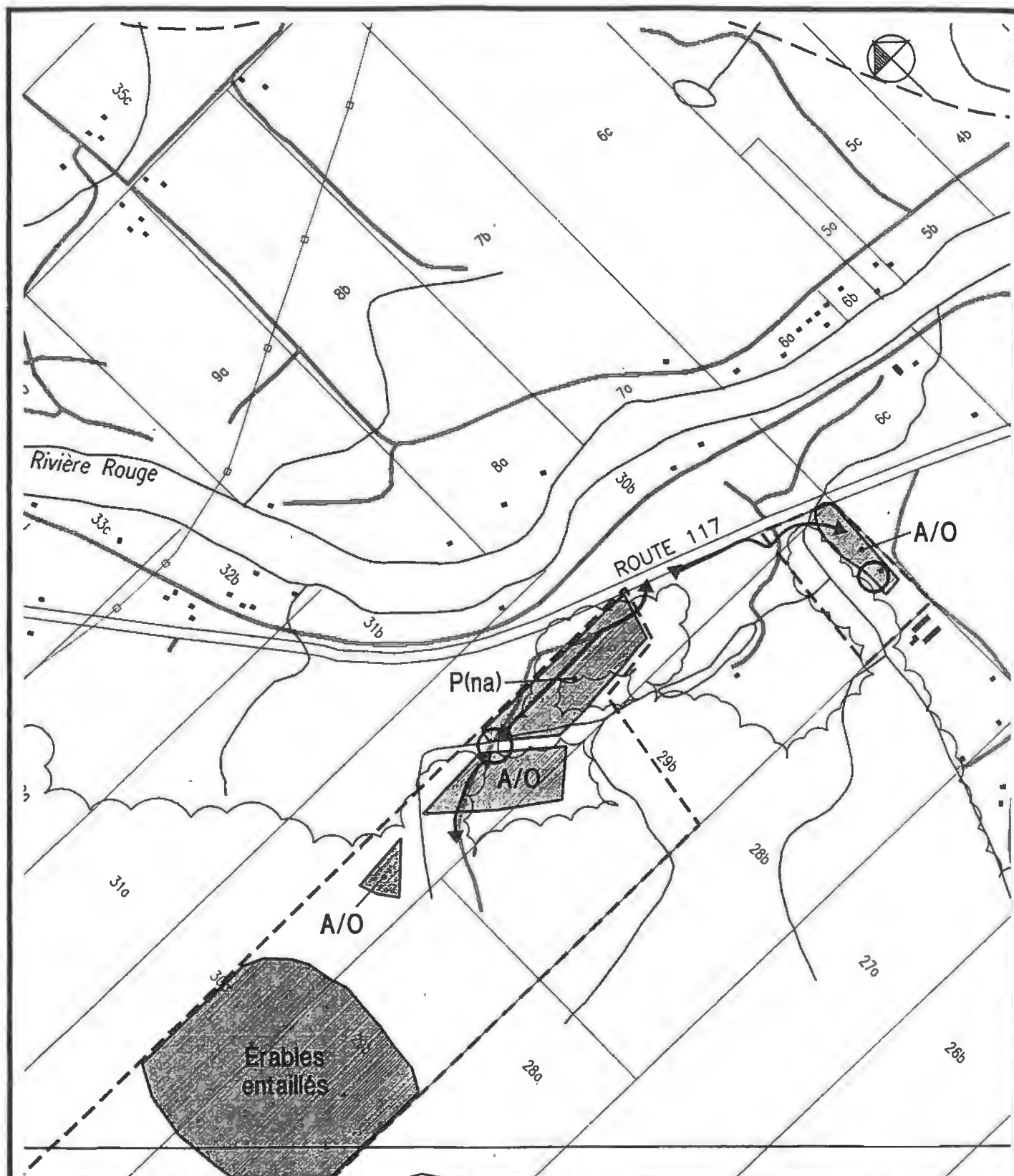
Bâtiment de ferme



**Gouvernement du Québec
Ministère des Transports**

Étude d'impact sur l'environnement
Déviation de la route 117 à Labelle
Exploitation no.3 (lots 27A et 28B)

R.A.F.E.O.O.1.3 0,0 figure 2.3



ROCHE	--- Limite de propriété possédée ● Terre cultivée A Avoine O Orge P(na) Pâturage permanent non amélioré ○ Bâtiment de ferme ← Accès à la propriété et aux terres	Gouvernement du Québec Ministère des Transports Étude d'impact sur l'environnement Déviation de la route 117 à Labelle Exploitation no. 4 (lots 29 et 30) R.A.F.E.O.O.1.5 00 figure 2.4
DATE février 1998 ÉCHELLE 1 : 10 000		

Plus d'une vingtaine de zones d'extraction sont situées à l'intérieur d'un rayon de 20 km de la route projetée. Parmi celles-ci, on note 10 sablières, 5 gravières et 11 sites extrayant à la fois du gravier et du sable. Les carrières et les sablières sont localisées dans les municipalités suivantes: L'Annonciation, Canton Marchand, La Macaza, La Minerve, Labelle, La Conception, Mont Tremblant, Saint-Jovite et Bréboeuf (MTQ, 1992). Les principales routes susceptibles d'être empruntées par les camions en provenance de ces sites sont donc le chemin de la Minerve et la route 117.

2.4.7 Patrimoine culturel

2.4.7.1 Sites d'intérêt patrimonial à statut particulier

Sites d'intérêt régional

À l'intérieur de la zone d'étude, aucune propriété ou site n'est dotée d'un statut officiel que ce soit par le gouvernement provincial ou fédéral. Le schéma d'aménagement révisé de la MRC des Laurentides identifie certains éléments d'intérêt patrimonial dans la municipalité de Labelle. Il s'agit de l'ensemble d'habitations " Les McDonnell ", de l'ancienne gare et de l'ancien couvent des Sœurs de Sainte-Croix.

Les deux premiers éléments sont localisés sur la rive est de la rivière Rouge, à plus d'un kilomètre de l'axe de la déviation. Quant à l'ancien couvent, il se situe à environ 500 m au nord de la déviation (carte 2.5 à l'annexe 7). À cela s'ajoutent des habitations privées à caractère patrimonial, les maisons Raymond-Cloutier et Labonté, respectivement situées sur la rue Brousseau et le chemin du Moulin. La maison Raymond-Cloutier se trouve à environ 300 m à l'est de la route 117 alors que la maison Labonté est localisée sur la rive est de la rivière Rouge, bien au-delà de la zone d'étude.

On notera que l'identification de ces sites d'intérêt par la MRC n'est rattachée à aucune mesure réglementaire. Toutefois, les municipalités doivent reprendre l'identification des éléments dans leur plan d'urbanisme.

Territoires municipaux d'intérêt

Les sites d'intérêt régional de Labelle ont été reportés dans le plan municipal d'urbanisme. La municipalité a ajouté à cet effet des croix de chemin, la statue du curé Labelle et des maisons pièces sur pièces.

2.4.7.2 Analyse du potentiel patrimonial

Portrait de la zone d'étude élargie

Bien qu'il ait une importance historique et architecturale indéniables, le centre-ville de Labelle recèle peu d'édifices d'intérêt patrimonial. Principalement localisés le long de la route 117 et dans certaines rues avoisinantes, ces bâtiments sont contemporains de la période de colonisation de Labelle puisqu'ils ont été érigés à la fin du XIX^e siècle et dans la première décennie du XX^e siècle. On notera par ailleurs que l'infrastructure bâtie localisée aux extrémités nord et sud des zones d'étude le long de la route 117 est d'implantation contemporaine.

L'implantation distinctive du groupe d'édifices à l'extrémité de la rue de l'Église est à signaler. La mixité de bâtiments (anciens et modernes), la présence de bâtiments agricoles, l'étroitesse de la rue et, surtout, l'abondance de la végétation donnent à ce petit secteur une valeur particulière.

L'endroit est paisible et le caractère champêtre évident, tout comme la vocation agricole encore présente. On notera également, en bordure de la rivière Rouge, l'implantation particulière des bâtiments sur une partie des chemins Nantel et Brousseau. Il s'agit de l'ancien tracé de la route 11, dont l'aménagement a précédé celui de la route 117.

La typologie des bâtiments qui ont fait l'objet de l'inventaire est somme toute relativement limitée. On retrouve ainsi la maison à étage de comble, quelques édifices appartenant au style mansardé, quelques bâtiments de "colonisation" et un édifice du courant cubique (le presbytère de Labelle). Dans le centre-ville de Labelle, on constate une variété beaucoup plus grande de styles et de types architecturaux, ainsi qu'une plus grande qualité architecturale (présence d'édifices vernaculaire américain et de type "Boom town" notamment).

De façon générale, la quasi totalité des bâtiments principaux inventoriés a connu des transformations plutôt importantes. Ainsi, principalement en secteur rural, les revêtements anciens ont été remplacés par des parements de type moderne (vinyle, notamment) et, de la même façon, plusieurs fenêtres traditionnelles furent remplacées par d'autres plus contemporaines. Exception faite du presbytère de Labelle, les édifices inventoriés ne possèdent pas non plus de composantes architecturales particulières comme des fenêtres en saillie, des garde-corps ornementés, etc. Les bâtiments inventoriés demeurent globalement simples. Mais c'est surtout la perte de leurs principales composantes patrimoniales comme les revêtements et les fenêtres qui réduit leur valeur patrimoniale.

Les bâtiments secondaires inventoriés constituent des granges-étables et des remises. Ces bâtiments secondaires anciens sont de configuration très modeste et n'offrent pas de caractéristiques architecturales particulières. Ils ont conservé leurs revêtements de mur ancien, principalement composé de planches verticales. Toutefois, leur état physique est plutôt déficient.

Potentiel patrimonial de la zone d'étude restreinte

Dans la zone d'étude restreinte, sept propriétés jugées d'intérêt patrimonial ont été inventoriées. Ces propriétés sont en grande majorité localisées sur la rue de l'Église. À cela s'ajoutent une propriété sur le chemin Nantel, le presbytère et la maison Raymond-Cloutier sur le chemin Brousseau. Des fiches individuelles, présentées à l'annexe 5, ont été réalisées pour chacune d'elles. La carte 2.5, à l'annexe 7, en permet la localisation.

. Secteur de la rue de l'Église

La rue de l'Église figure parmi les vieilles artères de la municipalité. On y retrouve quelques propriétés résidentielles de petit gabarit, assez anciennes mais n'offrant pas véritablement d'intérêt patrimonial. À l'extrémité sud toutefois, on retrouve quelques propriétés d'intérêt patrimonial (les nos civiques 93, 106 et 112), et des bâtiments secondaires anciens à fonction agricole.

. La maison Raymond-Cloutier

Il s'agit d'une maison de colonisation érigée en 1890 en pièces sur pièces. La propriété comprend, outre la maison, un appentis, une grange, une étable, une laiterie et une écurie.

. Chemin Nantel

La propriété inventoriée au 2865 du chemin Nantel en est une à caractère agricole. Elle est l'une des seules dans le secteur qui nous rappelle l'ancienneté de cette artère qui constituait un tronçon de la route no 11, l'ancienne rue Principale.

Le presbytère

Avec son revêtement de brique et sa colonnade en façade, il s'agit sans doute d'un des plus beaux édifices de Labelle. Outre les fenêtres, le presbytère a très bien conservé ses caractéristiques architecturales. On notera l'absence d'église, détruite par un incendie en 1970.

2.4.7.3 Projets de mise en valeur du patrimoine

Plusieurs groupes ou organismes à caractère culturel sont actifs dans la région des Laurentides en général, ainsi que dans la municipalité de Labelle en particulier. Ces groupes constituent des sociétés historiques aux intérêts et activités variés. La plupart possèdent des fonds d'archives et photographiques. Dans la municipalité qui nous concerne, on notera la présence du Comité de la gare.

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

2.4.7.4 Archéologie

Le fichier de l'Inventaire des Sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture et des Communications du Québec indique qu'aucun site archéologique, préhistorique et historique, n'est localisé dans les limites des zones d'étude "restreinte" et "élargie" du projet à l'étude. D'ailleurs, aucun site archéologique n'est actuellement connu dans une aire de 10 km de rayon ayant pour centre le projet à l'étude.

Un inventaire archéologique a été réalisé en 1984 au sud de la municipalité de Labelle par l'archéologue Jean Dumont (Dumont, J. 1984, ISAQ, MCC). Cet inventaire a été réalisé dans les limites de l'emprise de la route 117, sur une distance de 6,5 km, avec des résultats négatifs.

2.4.8 Milieu visuel

2.4.8.1 Caractéristiques générales du corridor à l'étude

Le corridor à l'étude se trouve en rive droite de la vallée de la rivière Rouge. La vallée présente une séquence classique marquée par une transition relativement rapide entre i) les basses terres situées en bordure de la rivière, ii) un étroit replat adossé aux collines (notamment dans la partie sud du corridor) et, enfin, iii) le massif de la Montagne à Godard, dont fait partie le mont Labelle. Bien que celui-ci culmine à plus de 400 mètres, les sommets dans les limites du corridor d'étude ne dépassent généralement pas les 300-320 mètres. L'importance de ces collines, sur le plan vertical, limite l'extension des champs visuels vers l'ouest comme vers l'est.

La rivière Rouge, qui occupe le cœur de la vallée, constitue le seul élément significatif du réseau hydrographique local. L'arborescence de ce réseau est simple, c'est-à-dire peu développée et non ramifiée. La majeure partie des ruisseaux coulent dans un axe généralement orienté ouest-est à l'exception de celui associé à la chaîne de lacs comprenant le lac Blanc qui coule du nord vers le sud avant de rejoindre un tributaire de la Rouge.

Les cours d'eau, autres que la Rouge, n'ont pas véritablement d'influence sur la composition du paysage du corridor d'étude. En ce qui a trait aux plans d'eau, les seuls qui présentent véritablement de l'intérêt sont associés au lac Blanc; situés entre le noyau villageois et les collines, ils ont une fonction récréative. Cet ensemble hydrographique joue un rôle non négligeable au sein d'une unité visuelle de faible envergure.

À l'exclusion des espaces consacrés aux activités urbaines, la majeure partie du corridor d'étude est densément boisée. Bien que situé dans le domaine de l'érablière à bouleau jaune (celle-ci étant toutefois absente du territoire inventorié), le corridor d'étude présente une couverture végétale essentiellement caractérisée par la présence de sapinières et d'érablières, parfois pures mais le plus souvent mélangées avec des essences telles le peuplier, le bouleau et une variété d'autres feuillus. Globalement, l'ensemble présente une belle homogénéité.

L'utilisation du sol à l'intérieur des limites du corridor est peu complexe; les usages à caractère urbain occupent une faible portion du territoire étudié alors que la majeure partie de celui-ci demeure sous couvert forestier. La partie urbanisée du corridor d'étude correspond essentiellement à la portion ouest du noyau villageois; celui-ci est localisé en marge du corridor. Malgré la présence d'implantations historiques et symboliques, notamment le long de la rue de l'Église, l'ensemble urbain présente un intérêt limité.

Il importe, par ailleurs, de souligner l'existence d'une enclave quasi champêtre au bout de la dite rue de l'Église; à cet endroit, se trouve une concentration significative d'habitations anciennes et contemporaines à laquelle se greffe une exploitation agricole. L'ensemble possède un caractère singulier qui ne peut être ignoré. Par ailleurs, les fonctions commerciales et publiques se prolongent, à de faibles densités, vers les entrées sud et nord du village de Labelle.

Dans la partie urbaine du territoire étudié, les vues sont la plupart du temps complètement fermées et de moindre intérêt en raison de la présence du bâti résidentiel et commercial. On relève toutefois le long de la rue de l'Église, deux champs visuels présentant un intérêt supérieur à ce qu'on retrouve ailleurs dans le village, à savoir :

- le noyau public et institutionnel, qui intègre des composantes architecturales et paysagères significatives telles l'église, l'école, l'hôtel de ville, le Centre hospitalier et de soins longue durée (CHSLD) de la Vallée du Nord ainsi qu'un parc et des équipements récréatifs;
- une concentration de bâtiments résidentiels et agricoles qui, bien que constituant un champ visuel relativement refermé sur lui-même, n'en possède pas moins un caractère différent du village et qui pourrait être associé à un paysage davantage rural.

Dans quelques rares cas, c'est-à-dire depuis les rues adossées à la portion naturelle du corridor, les résidents ont accès à des champs visuels plus profonds et nécessairement plus diversifiés. On peut penser ici aux résidents du secteur du lac Blanc qui bénéficient d'une accessibilité visuelle relativement grande vers les collines situées plus à l'ouest.

Dans la partie naturelle du corridor d'étude, les vues sont de manière générale limitées par la couverture végétale dense. Les rares percées visuelles existantes depuis cette zone s'ouvrent la plupart du temps sur des environnements urbains (utilisations résidentielles ou industrielles). Le mont Labelle constitue le point de vue le plus intéressant du secteur; le centre de ski n'y est toutefois plus en activité et la fréquentation du site, à peu près inexistante. Outre le mont Labelle, qui domine le paysage local, et la rivière Rouge, qui scinde celui-ci en deux parties, il n'existe pas à proprement parler d'élément d'orientation digne de mention dans les limites du corridor d'étude.

L'examen du schéma d'aménagement révisé (PSAR-1) de la MRC des Laurentides a permis d'identifier trois grandes catégories de milieux présentant une problématique particulière du point de vue des paysages naturels et bâtis: les corridors touristiques, les bassins visuels stratégiques et les massifs montagneux d'intérêt.

Le corridor d'étude recoupe tous ces types de milieux. En effet :

- les bandes de terrain longeant de chaque côté la route 117 sont identifiées comme corridor touristique;
- les paysages montagneux perceptibles au premier plan par les automobilistes circulant sur la route 1217 sont retenus comme bassin visuel stratégique¹⁰;
- le massif de la montagne à Godard qui constitue un massif montagneux d'intérêt régional¹¹.

2.4.8.2 Types, unités et sous-unités de paysage

Les paysages de la zone d'étude peuvent être regroupés en deux grands types, qui sont :

- d'une part, les paysages humanisés ou anthropiques qui comprennent :
 - . les paysages des secteurs intensivement utilisés du noyau villageois (dont la zone industrielle);
 - . les secteurs d'occupation humaine extensive (incluant les terres agricoles - cultivées ou non) implantés le long de la route 117;
- d'autre part, les paysages naturels - principalement forestiers - qui comptent pour la majeure partie de l'offre paysagère de la zone étudiée.

Pour les fins de l'analyse détaillée, chacun de ces types de paysage a été subdivisé en plusieurs unités et, le cas échéant, en plusieurs sous-unités de paysage (carte 2.8 à l'annexe 7)

Afin de faciliter la compréhension de l'organisation même du paysage local et permettre une évaluation détaillée des divers types de paysage décrits ci-haut, la zone d'étude a été subdivisée en 6 unités de paysage et 14 sous-unités, comme le montre le tableau 2.6. Ces unités et sous-unités sont décrites ci-après.

Unité 1 : Zone urbaine de Labelle

L'unité 1 comprend tous les paysages à caractère résolument urbain de la zone d'étude. Trois sous-unités de paysage (1a, 1b, 1c) ont été déterminées sur la base de la variété des fonctions s'y retrouvant et la densité de l'utilisation du sol.

L'essentiel des fonctions urbaines et des composantes bâties anciennes se concentrent à l'intérieur des limites de la sous-unité 1a. Les usages commerciaux sont en majorité implantés sur la route 117. Les usages publics et communautaires se retrouvent essentiellement le long de la

¹⁰ Le périmètre des bassins visuels est délimité de façon générale par une ligne imaginaire suivant les points d'élévation les plus élevés des plus hautes montagnes perceptibles par les automobilistes. Cela vise à permettre une protection accrue d'une des caractéristiques majeures du paysage laurentien.

¹¹ L'intérêt de ces lieux est généralement de nature esthétique, écologique ou géomorphologique. Ce sont aussi des lieux de prédilection pour les activités de plein air et d'observation en montagne.

rue de l'Église; la concentration de ces fonctions (église, école, terrain de jeux, etc.) confère une ambiance particulière à la sous-unité visuelle. Cette sous-unité présente une grande valeur compte

Tableau 2.6 Unités et sous-unités de paysage

TYPE	UNITÉS	SOUS-UNITÉS
Paysage humanisé	1. Zone urbaine de Labelle	1a. Noyau villageois de Labelle 1b. Zone champêtre de la rue l'Église 1c. Zone champêtre du lac Blanc
	2. Secteurs péri-urbains	2a. Entrée sud du village 2b. Zone péri-urbaine 1 2c. Zone péri-urbaine 2
	3. Les enclaves agricoles de Labelle	3a. Aire agricole sud 3b. Aire agricole centre 3c. Aire agricole du Rang 1
	4. Zone industrielle	4a. Noyau industriel local 4b. Aire d'extraction locale
Paysage naturel	5. Le massif forestier d'arrière-village	5a. Zone forestière naturelle 5b. Habitats humides d'intérêt
	6. Zone récréo-forestière du mont Labelle	

tenu de son importance fonctionnelle pour la municipalité de Labelle et de la vulnérabilité des paysages urbains.

L'intérêt de la sous-unité 1b, localisée à l'extrémité ouest de la rue de l'Église, tient à plusieurs facteurs de nature et d'importance diverses : une implantation non conformiste dictée par le tracé de la rue, un isolement relatif face au noyau villageois, un bâti patrimonial d'allure traditionnelle et, finalement, une ambiance à caractère vaguement rural. Combinés les uns aux autres, ils renforcent non seulement la cohésion du site mais aussi sa valeur environnementale. Cette sous-unité offre une capacité d'absorption limitée voire même nulle face au passage d'une route

La zone champêtre du lac Blanc, désignée sous-unité 1c, présente une composition variée; elle intègre quelques composantes bâties ainsi que des éléments anthropiques (lacs ou bassins artificiels) et naturels. Bien qu'étant de superficie réduite, elle projette une ambiance relativement harmonieuse. L'intérêt et la valeur de cette sous-unité reposent sur son isolement relatif face au noyau villageois - permis par la densité des aires boisées l'entourant - , son organisation, son accessibilité visuelle depuis les quartiers urbains et son caractère champêtre.

Unité 2 : Les secteurs péri-urbains

L'unité 2 se compose de trois unités non contiguës (2a, 2b, 2c) dispersées sur le territoire étudié. Bien qu'ayant chacune un caractère péri-urbain bien affirmé, il existe quand même des différences significatives entre elles. Celles-ci reposent principalement sur l'intensité de l'utilisation du sol de même que sur la nature et l'importance de la couverture végétale (herbacées, arbustive, arborescente).

La sous-unité 2a, qui marque en quelque sorte l'entrée sud du village de Labelle, se présente comme un vaste champ - non exploité - bordé de boisés peu développés indiquant la présence de cours d'eau. On y trouve quelques bâtiments épars, dont notamment le poste de police. L'ensemble est d'un intérêt limité. L'absence d'une lisière boisée le long de la route 117 permet une percée visuelle significative sur les massifs boisés situés en arrière-plan, vers l'ouest.

La sous-unité 2b, identifiée ci-après comme étant la zone péri-urbaine 1, est localisée entre le noyau villageois et la zone industrielle principale de Labelle. Malgré sa situation, elle présente davantage les caractéristiques visuelles des paysages péri-urbains : quasi absence de bâtiments, densité très faible, fonction unique, etc. La présence d'une colline et du massif forestier immédiatement en arrière-plan lui confère une ambiance fort différente, plus près des paysages naturels que des paysages urbains.

Quant à la sous-unité 2c, qui correspond à la zone péri-urbaine 2, elle présente un caractère distinct du noyau villageois en raison de la faible densité des implantations résidentielles qui s'y retrouvent. Outre sa fonction résidentielle, cette sous-unité intègre également l'ensemble du cimetière local; celui-ci constitue non seulement un point de repère visuel mais aussi social dans le paysage labellois. Bien qu'implanté dans le prolongement de la zone industrielle municipale, la sous-unité 2c n'en présente pas moins un caractère et une ambiance distincts. Dans sa partie ouest, les résidents ont une vue directe, et dans certains cas filtrée (lorsque l'écran végétal se fait plus dense), vers le mont Labelle et les pentes de ski de l'ancien centre récréatif.

Unité 3 : Les enclaves agricoles de Labelle

L'unité 3 regroupe les sous-unités à caractère agricole comprises dans les limites de la zone d'étude, qu'elles soient ou non cultivées. On en compte un total de trois, réparties sur le territoire; compte tenu que celles-ci sont la plupart du temps localisées à l'écart d'axes de circulation, elles ont été identifiées respectivement "sud", "centre" et "de la montée Fugère" pour les fins de l'analyse.

La sous-unité 3a, l'aire agricole sud, est la plus intensivement exploitée de toutes. Insérée entre le massif forestier d'arrière-village et une chaîne de lacs urbains, elle s'étire au pied des collines pour rejoindre la zone champêtre de la rue de l'Église. La présence d'une ceinture boisée à peu près continue l'isole pratiquement des champs visuels adjacents; elle demeure visible depuis les résidences situées en bordure du lac Blanc et de certaines résidences de la rue de l'Église.

La sous-unité 3b, l'aire agricole centre, se trouve enclavée entre les zones péri-urbaines et industrielles bordant la route 117 et les collines boisées. Non-exploitée au moment des inventaires, elle présente néanmoins un caractère très agricole, davantage associé aux ambiances habituellement dégagées par les terres servant de pâturages. Elle est visuellement accessible à partir de la zone industrielle et du cimetière, quoiqu'il s'agisse surtout de vues filtrées plutôt qu'ouvertes.

La sous-unité 3c comprend, d'une part, les terres agricoles centrées autour de la montée Fugère et, d'autre part, la plantation de pin et les terres en friche situées au sud de la sablière. Le secteur Fugère constitue la composante majeure de la sous-unité. Il s'agit d'un paysage propre aux régions où l'agriculture est en perte de vitesse et où les rares parcelles de terrain exploitées (incluant la présence d'une exploitation serricole) sont joutées de terres en friche. Aux bâtiments agricoles sont généralement associées des résidences qui contribuent à l'ambiance agro-pastorale de la sous-unité. Compte tenu de la présence de ceux-ci et du rang (qui formalise l'organisation agricole des lieux), l'ensemble présente un intérêt significatif voire même plus important que l'aire agricole sud. Le secteur de la plantation et des terres en friche présente lui aussi une ambiance type des

paysages agricoles bien que son utilisation diffère passablement du reste de la sous-unité. Très ouverte sur la route 117, la sous-unité 3c est toutefois peu accessible visuellement en raison du relief qui marque rapidement la transition vers l'arrière-plan; une lisière boisée importante délimite l'étendue de la sous-unité.

Unité 4 : Les zones industrielles péri-urbaines

L'unité de paysage 4 intègre les lieux à ambiance industrielle de la zone d'étude que sont le noyau industriel local (sous-unité 4a) et l'aire d'extraction (sous-unité 4b). Ces deux sous-unités présentent des caractéristiques de même que des atmosphères paysagères totalement différentes. Le noyau industriel municipal est non seulement davantage construit et structuré mais il présente aussi des qualités plus près des paysages urbains. Au contraire, la sous-unité 4b, qui occupe une vaste superficie à l'entrée nord du village, regroupe uniquement des aires fortement altérées par l'intervention humaine (sablrière, usine de béton bitumineux, ligne et poste électrique, route) et qui ne présentent ni structure ni qualité. Le milieu s'en trouve totalement transformé et, de ce fait, ne présente pas véritablement d'intérêt au plan visuel.

Unité 5 : Les massifs forestiers d'arrière-village

L'unité 5, la plus vaste des unités visuelles de la zone d'étude, comprend pratiquement toutes les portions de territoire pouvant être associées, en tout ou en partie, au paysage naturel. L'unité présente une belle homogénéité.

La majeure partie de celle-ci - qui correspond à la zone forestière naturelle (sous-unité 5a) - est densément boisée et marquée par un relief important. La sous-unité 5b comprend, quant à elle, les paysages associés aux habitats humides d'intérêt qu'on retrouve à l'entrée sud du village. Au sein de cette sous-unité, la forêt dense cède la place à de vastes superficies tourbeuses, aux essences de colonisation et aux peuplements forestiers plus clairsemés.

Malgré la présence de collines dont les sommets culminent à près de 400 mètres, la sous-unité 5a est quand même difficilement perceptible depuis le village, la route 117 et même la rive gauche de la rivière Rouge; la sous-unité 5b est quant à elle plus accessible visuellement à partir de la 117 compte tenu des faibles densité et largeur de la lisière boisée.

Unité 6 : La zone récréo-forestière du mont Labelle

L'unité 6, qui correspond au cadre récréo-forestier du mont Labelle, contribue au même titre que l'unité 5 (les massifs forestiers d'arrière-village), à la composition des paysages naturels de la zone d'étude.

En raison de son utilisation passée comme centre de ski récréatif, des cicatrices d'origine anthropique laissées dans la couverture végétale par le tracé des pistes de ski, l'unité 6 présente un caractère qui la distingue des unités et sous-unités complètement naturelles. Constituant une sorte de repère dans le paysage local, le mont Labelle domine une partie du territoire municipal.

Visuellement très accessible notamment depuis les zones résidentielles situées entre la route 117 et le pied de la montagne, cette unité offre également d'excellents points de vues sur plusieurs autres unités visuelles.

2.4.9 Climat sonore

2.4.9.1 Analyse du climat sonore actuel

Niveaux de bruit relevés¹²

Au point 1 (carte 2.9 à l'annexe 7), situé à environ 80 m de la route 117, le climat sonore ambiant a été influencé presque exclusivement par le bruit de la route 117 existante. Il y avait à l'occasion des sources de bruit secondaires tels que le passage d'un avion au loin, le bruissement des feuilles, les insectes, etc., mais celles-ci n'influençaient pas le niveau de bruit équivalent. Les mesures de bruit ont été effectuées du 5 au 6 juin 1997. Le niveau de bruit équivalent (Leq) a été relevé à toutes les heures durant 24 heures consécutives. Le niveau Leq (24 h) à cet endroit est de 53,4 dB(A) (tableau 2.7). Le comptage des véhicules automobiles a été effectué en simultané à cet endroit afin de calibrer le modèle de simulation du bruit.

Au point 2, le climat sonore ambiant a été influencé par plusieurs sources soit la circulation automobile sur la rue de l'Église et sur les routes avoisinantes (117), des conversations de gens dans le voisinage, les oiseaux, les insectes, le passage de VTT, les aboiements d'un chien dans le voisinage etc. Le niveau de bruit équivalent (Leq) a été relevé à toutes les heures durant 24 heures consécutives les 5 et 6 juin 1997, tout comme pour le point 1. Le niveau de bruit équivalent Leq (24 heures) mesuré est de 44,3 dB(A) (tableau 2.8).

Au point de mesure 3, le climat sonore ambiant a été influencé par la circulation sur la route 117 existante. La distance entre la route et le point de mesure est d'environ 40 m. Le niveau de bruit équivalent, relevé sur une période d'une heure, est de 50,4 dB(A) (tableau 2.9).

Au point de mesure 4, le climat sonore ambiant a été, comme pour le point 2, influencé par différentes sources de bruit normal dans un quartier résidentiel soit, le bruit d'une tondeuse et la circulation automobile au loin. Le niveau de bruit équivalent est de 42,0 dB(A).

Les résultats de ces mesures de bruit indiquent que le niveau de bruit généralement présent à l'extrémité des quartiers résidentiels à l'ouest de Labelle varie entre 40,0 dB(A) et 45,0 dB(A).

¹² La méthode utilisée pour caractériser le climat sonore actuel de la zone d'étude est présentée à l'annexe 3.

Tableau 2.7 *Résultats des relevés de bruit et de comptage effectués au 11 rue Brassard (point 1*)*

Heure	Débits de circulation				Niveau de bruit en dB(A)						
	Automobile	Camion int.	Camion lourd	Total	Leq	L1% **	L10%	L50%	L90%	L95%	L99%
13h - 14h	372	18	42	432	55,1	65,0	55,0	47,0	41,0	39,0	36,0
14h - 15h	348	18	45	411	51,2	61,0	53,0	46,0	39,0	37,0	35,0
15h - 16h	412	22	62	496	53,9	64,0	55,0	47,0	41,0	39,0	36,0
16h - 17h	531	18	69	618	54,4	63,0	56,0	49,0	40,0	38,0	36,0
17h - 18h	402	22	54	478	55,0	64,0	54,0	48,0	42,0	40,0	38,0
18h - 19h	353	13	34	400	52,6	61,0	54,0	47,0	38,0	36,0	33,0
19h - 20h	298	8	38	344	53,3	63,0	54,0	47,0	41,0	39,0	35,0
20h - 21h	271	12	40	323	53,0	63,0	54,0	47,0	41,0	40,0	38,0
21h - 22h	150	12	27	189	52,9	63,0	55,0	46,0	39,0	37,0	34,0
22h - 23h	158	7	29	194	55,9	67,0	55,0	46,0	40,0	39,0	39,0
23h - 00h	107	5	50	162	54,0	64,0	54,0	46,0	42,0	42,0	42,0
00h - 1h	54	5	27	86	52,2	64,0	53,0	42,0	36,0	33,0	30,0
1h - 2h	29	0	50	79	55,3	66,0	55,0	41,0	31,0	30,0	28,0
2h - 3h	45	3	15	63	49,6	62,0	50,0	34,0	31,0	31,0	30,0
3h - 4h	15	8	25	48	50,6	63,0	50,0	33,0	27,0	26,0	25,0
4h - 5h	18	6	27	51	50,4	64,0	48,0	34,0	27,0	26,0	25,0
5h - 6h	71	9	11	91	51,4	62,0	50,0	38,0	32,0	31,0	29,0
6h - 7h	150	12	30	192	54,0	65,0	55,0	45,0	38,0	36,0	33,0
7h - 8h	348	13	50	411	53,8	64,0	55,0	47,0	40,0	39,0	38,0
8h - 9h	360	12	29	401	52,8	64,0	54,0	46,0	39,0	38,0	36,0
9h - 10h	366	21	60	447	53,0	65,0	56,0	50,0	46,0	45,0	42,0
10h - 11h	477	22	53	552	54,5	61,0	56,0	50,0	45,0	44,0	42,0
11h - 12h	387	19	41	447	53,9	63,0	54,0	47,0	35,0	32,0	31,0
12h - 13h	375	13	43	431	52,9	62,0	53,0	47,0	34,0	32,0	30,0
Moyenne	254	12	40	306	Leq (24h): 53,4 dB(A)						

Date des relevés sonores: du 5 au 6 juin 1997

* Le point 1 est situé à environ 80 m de la route 117 actuelle

** Niveau de bruit dépassé 1 % du temps

Tableau 2.8 **Résultats des relevés de bruit effectués au 93 rue de l'Église (point 2*)**

Heure	Niveau de bruit en dB(A)						
	Leq	L1% **	L10%	L50%	L90%	L95%	L99%
13h - 14h	43,9	57,0	44,0	38,0	34,0	34,0	34,0
14h - 15h	43,3	52,0	41,0	37,0	33,0	32,0	32,0
15h - 16h	41,0	48,0	42,0	37,0	34,0	33,0	32,0
16h - 17h	41,6	54,0	42,0	37,0	33,0	32,0	31,0
17h - 18h	41,1	52,0	42,0	35,0	31,0	30,0	28,0
18h - 19h	40,4	51,0	41,0	36,0	33,0	32,0	31,0
19h - 20h	41,5	52,0	43,0	37,0	34,0	33,0	32,0
20h - 21h	49,2	58,0	44,0	37,0	34,0	33,0	32,0
21h - 22h	44,7	54,0	46,0	43,0	40,0	39,0	38,0
22h - 23h	45,4	49,0	46,0	44,0	43,0	42,0	41,0
23h - 00h	44,7	51,0	45,0	44,0	43,0	42,0	41,0
00h - 1h	38,7	45,0	42,0	36,0	32,0	31,0	29,0
1h - 2h	39,5	48,0	42,0	37,0	33,0	32,0	30,0
2h - 3h	38,2	44,0	41,0	36,0	33,0	32,0	30,0
3h - 4h	37,6	44,0	40,0	36,0	32,0	31,0	29,0
4h - 5h	51,7	63,0	56,0	40,0	33,0	32,0	29,0
5h - 6h	40,0	47,0	43,0	37,0	32,0	31,0	29,0
6h - 7h	43,8	56,0	44,0	40,0	36,0	35,0	33,0
7h - 8h	40,8	53,0	42,0	32,0	28,0	27,0	26,0
8h - 9h	42,0	51,0	45,0	36,0	33,0	32,0	30,0
9h - 10h	45,4	53,0	47,0	44,0	40,0	39,0	38,0
10h - 11h	46,1	54,0	48,0	44,0	41,0	40,0	35,0
11h - 12h	43,2	50,0	44,0	40,0	35,0	31,0	28,0
12h - 13h	42,5	51,0	42,0	33,0	29,0	28,0	27,0
Leq (24h) : 44,3 dB(A)							

Date des relevés sonores: du 5 au 6 juin 1997

* Le point 2 est situé à environ 400 m de la route 117 actuelle

** Niveau de bruit dépassé 1 % du temps

Tableau 2.9 Résultats des relevés de bruit effectués aux points 3 et 4

Point *	Date Heure	Niveau de bruit en dB(A)						
		Leq	L1%**	L10%	L50%	L90%	L95%	L99%
3 Rue Nantel	6 juin 13h30-14h30	50,4	60,0	53,0	47,0	40,0	38,0	38,0
4 Extrémité de la rue de la Montagne	6 juin 14h45-15h45	42,0	47,0	43,0	41,0	38,0	38,0	37,0

* Les points 3 et 4 sont situés respectivement à environ 40 et 225 m de la route 117 actuelle

** Niveau de bruit dépassé 1 % du temps

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

Critères d'analyse utilisés

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

NIVEAU DE BRUIT

Leq	≤	55 dB(A)
55 dB(A)	<	Leq ≤ 60 dB(A)
60 dB(A)	<	Leq < 65 dB(A)
Leq	≥	65 dB(A)

ZONE DE CLIMAT SONORE

acceptable
faiblement perturbé
moyennement perturbé
fortement perturbé

Modélisation du climat sonore actuel

Le résultat de la simulation du climat sonore actuel est exprimé en Leq (24h) et est représenté à la carte 2.8 (annexe 7). Le débit de circulation utilisé lors de la simulation est le DJME fourni par le MTQ et correspond à un débit de circulation de 9 850 véhicules/jour (4% de camions légers et 13 % de camions lourds).

L'analyse des résultats obtenus lors de la simulation indiquent que :

- un total de 82 résidences localisées sur le parcours à l'étude sont localisées dans une zone au degré de perturbation faible car elles sont exposées à des niveaux de bruit entre 55 dB(A) et 60 dB(A);
- un total de 48 résidences sont localisées dans une zone au degré de perturbation moyen car elles sont exposées à des niveaux de bruit supérieurs à 60 dB(A) mais inférieurs à 65 dB(A);
- 30 résidences sont localisées dans une zone fortement perturbée soit à un Leq (24h) égal ou supérieur à 65 dB(A).

2.5 BILAN DES INVENTAIRES ET APPRÉCIATION DES COMPOSANTES

2.5.1 Les composantes physiques

Les principales résistances physiques identifiées à l'intérieur du corridor consistent en la présence de petits lacs (lacs de kettles ou autres), de cours d'eau à longer ou encore à traverser et de collines rocheuses, constituées de roches très dures, qu'il faudra longer, gravir ou traverser.

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

2.5.2 Les composantes biologiques

Au plan biologique, trois secteurs se distinguent par leur potentiel faunique. Ce sont: le secteur situé en bas des pentes de ski et qui constituait l'ancienne piste de course, la chaîne de lacs comprenant le lac Blanc ainsi que la tourbière localisée au sud de la zone d'étude. Ces milieux, de par leurs caractéristiques et leurs qualités biologiques, offrent des habitats très intéressants pour plusieurs espèces, comprenant autant la faune avienne, terrestre et ichthyenne que la faune amphibienne. De plus, la tourbière présente une diversité floristique intéressante et peut être considérée comme bien développée. Une grande valeur environnementale leur est attribuée.

L'habitat aquatique prolongeant la chaîne de lacs constitue également un milieu intéressant pour la faune, quoique de moindre potentiel. Une valeur moyenne lui est accordée. Il en est de même pour le ravin de cerf de Virginie qui recoupe la zone d'étude dans sa partie nord.

À l'exception de la plantation de pin rouge, aucune zone de végétation ne se distingue vraiment par ses qualités ou caractéristiques; celle-ci se voit attribuer une valeur moyenne étant donné sa valeur commerciale. Par ailleurs, une valeur faible est donc accordée aux autres lieux boisés.

2.5.3 Les composantes humaines et le milieu bâti

Au plan humain, plusieurs éléments se démarquent. Le noyau villageois de Labelle regroupe les principales zones dédiées aux fonctions résidentielle, commerciale, institutionnelle et industrielle de la municipalité. Presque toute l'activité sociale et économique de la municipalité y prend place. Une très grande valeur environnementale est accordée à cet espace. De même, une valeur équivalente a été accordée à un secteur de la rue de l'Église. On y retrouve une concentration d'habitations, dont certaines ont une valeur patrimoniale. De plus, le cadre paysager y est harmonieux.

La zone industrielle de la municipalité ainsi que le secteur regroupant les activités d'extraction, ont une grande valeur environnementale; il s'agit des deux seules zones de concentration d'activités industrielles de Labelle. De même, quelques champs agricoles actuellement utilisés ont également une grande valeur, étant donné la rareté de ceux-ci. Finalement, certaines zones résidentielles ou d'expansion résidentielle situées à l'extérieur du cœur du village (ex: lots desservis non bâtis le long de la rue de la Montagne) se sont vu attribuer une grande valeur environnementale.

La zone d'expansion résidentielle et commerciale projetée au pied du Mont Labelle est moins valorisée que les zones déjà desservies par les services d'aqueduc et d'égout; une valeur moyenne lui est donc attribuée. Il en va de même des zones péri-urbaines de faible densité. Finalement, le site de l'ancien centre de ski - pour lequel aucun projet de relance n'a été identifié - constitue un espace de faible valorisation.

2.5.4 Les préoccupations exprimées par le milieu

Dans le cadre des activités d'inventaire (mai 1997), le ministère des Transports a réalisé plusieurs rencontres avec certains intervenants du milieu, à savoir la municipalité de Labelle et la MRC des Laurentides; en l'absence d'un organisme les regroupant, les commerçants locaux n'ont pu être rencontrés. Ces rencontres ont permis aux intervenants présents de faire part de leurs préoccupations à l'égard du projet. Les principales préoccupations évoquées sont les suivantes:

- l'intérêt d'avoir un accès au centre du tracé de la déviation afin d'assurer un lien aussi direct que possible avec le centre-ville. L'alternative proposée par le ministère en remplacement de l'accès par la rue de l'Église - lequel comportait de nombreuses répercussions potentielles compte tenu des utilisations du sol le long de celle-ci - s'est avérée acceptable pour les intervenants;
- l'importance d'un accès central pour détourner la circulation lourde ainsi que la circulation en motoneige du coeur du village;
- la nécessité de ne pas permettre le développement commercial le long de la déviation afin de ne pas nuire aux commerçants locaux;
- l'intégrité du secteur résidentiel localisé à l'extrémité de la rue de l'Église;
- l'existence d'un phénomène très concret d'étalement urbain, notamment commercial, dans la partie sud de la municipalité (secteur du poste de police). Ce secteur, actuellement zoné commercial, est déjà viabilisé. Les intervenants locaux et régionaux sont préoccupés par d'éventuelles pressions visant à développer le secteur advenant la réalisation du projet de déviation de la route 117.

3.0 ÉLABORATION ET OPTIMISATION DU PROJET

3.1 MÉTHODOLOGIE

3.1.1 Identification des unités d'environnement

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

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

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

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

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

3.1.2 Caractérisation et hiérarchisation des unités d'environnement

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

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

Trois classes de vulnérabilité sont identifiées : forte, moyenne et faible. La définition des classes est la suivante¹³ :

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

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

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

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

Tableau 3.1 Matrice d'estimation de la résistance environnementale d'une unité

VULNÉRABILITÉ	VALEUR ENVIRONNEMENTALE				
	CONTRAINTES ABSOLUES	TRÈS GRANDE	GRANDE	MOYENNE	FAIBLE
Forte	Contrainte absolue	Très forte	Forte	Moyenne	Faible
Moyenne	Contrainte absolue	Forte	Forte	Moyenne	Faible
Faible	Contrainte absolue	Moyenne	Moyenne	Faible	Faible

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

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

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

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

¹³ Ministère des Transports. 1990. Outils d'estimation de l'importance des impacts environnementaux en vue de l'élaboration d'une méthode d'étude d'impact du ministère des Transports du Québec. Réimpression Janvier 1997.

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

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

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

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

3.1.3 Critères environnementaux de localisation

Des lignes directrices, généralement reconnues en matière de protection et de mise en valeur de l'environnement, sont normalement utilisées dans l'élaboration d'un tracé de route. L'utilisation de ces orientations ou critères environnementaux, indépendamment des unités ou des composantes du milieu, permet une meilleure intégration de l'infrastructure à l'environnement.

Afin de favoriser l'insertion harmonieuse de l'infrastructure dans le milieu récepteur, les critères suivants doivent être considérés :

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

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

3.2 UNITÉS D'ENVIRONNEMENT ET RÉSISTANCE

Dix-neuf unités d'environnement ont été délimitées à l'intérieur du corridor à l'étude. Ces unités correspondent généralement à une zone à usage défini ou encore à un type d'habitat faunique.

Le tableau 3.2 donne les principales caractéristiques de chacune des unités, la valeur environnementale attribuée, la vulnérabilité au passage de la route et finalement, le degré de résistance, qui résulte de l'intégration de la valeur et de la vulnérabilité.

Le noyau villageois de Labelle, ainsi que le secteur de la rue de l'Église sont les deux seuls éléments présentant une résistance très forte. La zone industrielle où l'on retrouve des activités d'extraction ainsi que celle de la rue de l'Aéroport, les zones actuellement utilisées à des fins agricoles, une zone résidentielle hors du cœur du village, la zone d'expansion résidentielle de la municipalité, un secteur de la rue Fugère ainsi que les habitats fauniques constitués de l'étang situé au bas des pistes de ski, de la chaîne de lacs du lac Blanc et de la tourbière, présentent une forte résistance face au projet.

La zone d'expansion résidentielle et commerciale projetée dans le secteur du Mont Labelle, la zone péri-urbaine de faible densité, les champs non cultivés, les cours d'eau en aval du lac Blanc ainsi que la plantation de pins opposent une résistance moyenne au projet.

Finalement, les zones boisées (utilisées ou non par le cerf de Virginie) opposent peu de résistance face à la construction de la route.

3.3 ÉVALUATION DU TRACÉ

3.3.1 Performance environnementale

À la fin des années 70, un tracé d'une longueur de 7,5 km avait été proposé par le ministère des Transports. Ce tracé, illustré sur la carte 3.1 à l'annexe 7, est identifié comme étant le "tracé initial". Il traverse une zone de très forte résistance sur 0,3 km et plusieurs zones de forte résistance pour un total de 3,2 km. Il chemine dans des zones de résistance moyenne sur environ 0,7 km et dans des zones de faible résistance sur le reste de son tracé (3,3 km).

Afin d'éviter la zone de très forte résistance ainsi que quelques zones de forte résistance situées au début du tracé, un tracé alternatif a été élaboré en collaboration avec le ministère des Transports. Celui-ci, plus court que le tracé initial (6,6 km environ), se raccorde à la route 117 un peu avant le chemin de la Minerve.

Le tracé alternatif ne traverse aucune zone de très forte résistance. Par ailleurs, des zones de forte résistance sont traversées sur 1,6 km (24%), des zones de résistance moyenne sur 0,9 km (14 %) et des zones de faible résistance sur 4,1 km (62%). Au plan environnemental, le tracé alternatif performe beaucoup mieux que le tracé initial comme l'indiquent les résultats de la comparaison présentés au tableau 3.3.

Les principales différences entre les deux tracés étudiés tiennent notamment au fait que le tracé alternatif évite les résidences du secteur de la rue de l'Église (zone de très forte résistance) ainsi que des terrains à vocation agricole localisés respectivement au sud du secteur de l'Église et à l'ouest de l'ancien aéroport.

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

Numéro de l'unité	Caractéristiques principales de l'unité	Valeur environnementale	Vulnérabilité	Degré de résistance
1	Grande zone boisée utilisée par le cerf de Virginie (ravage) et comportant plusieurs secteurs à fort potentiel pour cette espèce	Moyenne	Faible	Faible
2	Zone industrielle regroupant regroupant des activités d'extraction ou associées: Labelle Asphalte, Les agrégats de Labelle et Béton G et R	Grande	Moyenne	Fort
3a, b et c	Zones boisées par des espèces de transition d'environ 30 ans; certains peuplements présentent un potentiel d'utilisation par le cerf de Virginie, cependant, aucun ravage n'y a été noté lors des derniers inventaires	Faible	Faible	Faible
4	Plantation de pins rouges d'une trentaine d'année; valeur commerciale, bien que certains sujets aient été endommagés par les animaux	Moyenne	Moyenne	Moyen
5a, b et c	Zone utilisée à des fins agricoles	Grande	Moyenne	Fort
6	Zone entourant la rue Fugère (rang 1); on y retrouve un petit noyau résidentiel, quelques champs cultivés et d'autres en friches ainsi que des serres	Grande	Moyenne	Fort
7	Ancien centre de ski (Mont Labelle)	Faible	Faible	Faible
8	Zone d'expansion résidentielle et commerciale projetée, secteur Mont Labelle	Moyenne	Forte	Moyen
9	Zone d'expansion résidentielle de la municipalité (lots déjà desservis par l'aqueduc et l'égout)	Grande	Moyenne	Forte
10	Habitat faunique multispécifique de bonne qualité, bien que d'origine anthropique	Grande	Forte	Fort
11	Zone résidentielle de développement relativement récent	Grande	Forte	Fort
12	Zone industrielle actuelle de la municipalité	Grande	Forte	Fort
13	Champs (actuellement non cultivé)	Moyenne	Moyenne	Moyen
14	Noyau villageois de Labelle	Très grande	Forte	Très fort
15	Zone du chemin de l'Église; on y retrouve une concentration d'habitations ayant une valeur patrimoniale dans un cadre relativement harmonieux	Très grande	Forte	Très fort
16	Chaîne de lacs du lac Blanc; habitat faunique multispécifique; lieu de villégiature; paysage intéressant	Grande	Forte	Fort
17	Zone péri-urbaine de faible densité intégrant entre autres le poste de police	Moyenne	Moyenne	Moyenne
18	Habitat aquatique prolongeant la chaîne de lacs, mais présentent un potentiel légèrement inférieur en terme de diversité d'espèces	Moyenne	Moyenne	Moyen
19	Tourbière bien développée; habitat intéressant, autant au plan faunique que floristique	Grande	Forte	Fort

Tableau 3.3 Comparaison du tracé initial et du tracé alternatif

	Tracé initial		Tracé alternatif	
Résistance très forte	0,3 km	4 %	0 km	0 %
Résistance forte	3,2 km	43 %	1,6 km	24 %
Résistance moyenne	0,7 km	9 %	0,9 km	14 %
Résistance faible	3,3 km	44 %	4,1 km	62 %
TOTAL	7,5 km	100 %	6,6 km	100 %

3.3.2 Résultats des rencontres d'information et de consultation

Afin de mesurer l'acceptabilité sociale des tracés à l'étude, le ministère des Transports a tenu, en novembre 1997 à Labelle, une consultation publique en deux volets (conseil municipal; citoyens) sur le projet de déviation de la route 117. Bien qu'en terme de résistance environnementale le tracé alternatif présente une meilleure performance, certains citoyens ont manifesté leur appréhension quant aux répercussions réelles des tracés proposés sur la qualité de leur milieu de vie. Les principales préoccupations soulevées avaient trait aux aspects suivants :

- la nécessité du projet de déviation, d'une part, et les qualités respectives de l'un ou l'autre des tracés, d'autre part. De façon générale, les citoyens acceptent que la route 117 soit déviée hors du centre du village. Toutefois, plusieurs interrogations sont posées concernant l'effet comparé des deux tracés sur la vitalité des commerces locaux, la quiétude des secteurs résidentiels, la visibilité du village depuis la déviation, etc. Les cas de Saint-Jovite et de La Conception ont notamment été discutés;
- l'importance de la perte de la clientèle de transit pour les commerçants;
- l'existence d'une servitude de nonaccès le long de la déviation et les répercussions possibles d'une telle décision sur l'activité commerciale à Labelle;
- l'enclavement possible de lots situés du côté ouest de la déviation et la possibilité d'y ajouter un chemin de desserte;
- la possibilité de relocaliser certaines activités commerciales le long d'un chemin de desserte à construire pour désenclaver les lots se trouvant à l'ouest de la déviation;
- les niveaux de bruit actuels et futurs le long de la route 117.

Parmi les citoyens présents à ces rencontres, deux groupes d'intervenants se sont montré particulièrement inquiets des répercussions pouvant les affecter; ces groupes sont les suivants :

- les commerçants locaux : se basant sur leurs appréhensions face à un tracé susceptible d'écarter la clientèle de transit du coeur du village, certains commerçants ont fait parvenir au ministère des suggestions quant aux alternatives à envisager pour certains tronçons de la déviation. Ces tronçons, qui ne formaient pas un tracé continu, ne pouvaient toutefois être reliés entre eux dans le respect des normes de conception en vigueur au ministère;

- les résidents de la rue de l'Église: visés par les acquisitions nécessaires à la réalisation du tracé initial, ceux-ci ont fait part de leurs inquiétudes concernant les effets adverses du tracé alternatif sur l'ambiance sonore du secteur¹⁴.

De façon à éclairer les résidents du secteur sur les répercussions potentielles du projet, le ministère a procédé, pour chacun des deux tracés, à une simulation du climat sonore à l'ouverture de la route (2002) et 15 ans après celle-ci (2017), de même qu'à l'identification détaillée des impacts appréhendés pour le secteur, à savoir : les acquisitions à faire, les effets du rapprochement de la chaussée et de l'emprise, les modifications ponctuelles du paysage ainsi que les incidences diverses sur la qualité de vie des résidents. Les tableaux 3.4 et 3.5 présentent les résultats de cette analyse. Ces résultats et les principales conclusions de l'analyse ont été soumis aux citoyens potentiellement affectés par l'un ou l'autre des tracés lors d'une réunion tenue le 8 décembre 1997, à Labelle. Les citoyens se sont ensuite prononcés par voie de sondage confidentiel écrit, sur leur préférence entre le tracé initial et le tracé alternatif. Selon la compilation des réponses reçues, effectuée par le ministère des Transports, la majorité des répondants sont favorables au tracé alternatif. Les arguments invoqués en faveur de celui-ci sont notamment :

- le maintien des résidents dans un environnement qui leur est familier et pour lequel ils éprouvent un attachement très fort;
- le caractère peu significatif des modifications anticipées du climat sonore local.

Considérant les résultats de toutes ces consultations, le ministère des Transports a conclu que, dans le secteur de la rue de l'Église du moins, le tracé alternatif présentait un degré d'acceptabilité supérieur au tracé initial.

En avril 1999, suite à des rencontres d'information et de consultation avec les représentants du ministère concernant les ajustements apportés au tracé proposé, le conseil de la municipalité de Labelle approuvait, par voie de résolution, l'avant-projet du 11 février 1999.

3.3.3 La position du ministère des Transports

Suite à l'évaluation basée sur les résistances environnementales du milieu récepteur et sur la consultation des publics concernés le ministère des Transports a procédé à une analyse détaillée des tracés à l'étude. Cette réévaluation des tracés, qui prenait en compte les résultats des deux étapes précédentes, a également considéré les faits suivants :

- l'ajout, tel que proposé lors de la consultation publique, d'un chemin de desserte adjacent à la déviation afin de désenclaver – suivant la politique du ministère – les résidus de lots résultant de l'acquisition de l'emprise et d'assurer le maintien des liaisons routières vers les secteurs situés plus à l'ouest;
- l'intérêt local pour le potentiel de développement, entre autres commercial, des secteurs situés à l'ouest de la déviation;
- l'intention, clairement exprimée lors de la consultation publique, de limiter les acquisitions aux seuls lots et parties de lot nécessaires à la réalisation du projet, notamment dans le secteur du mont Labelle et des rues Belle-Pente et de la Montagne;

¹⁴ Il faut rappeler que le tracé initial prévoyait, quant à lui, l'acquisition de la quasi totalité des propriétés (terrains et bâtiments) du secteur de la rue de l'Église.

Tableau 3.4 Identification des impacts appréhendés - secteur de la rue de l'Église

Composante	Tracé initial	Tracé alternatif
Milieu bâti	Acquisitions nombreuses, dont la plupart des résidences de la rue de l'Église. Rapprochement de la chaussée et de l'emprise (100m et moins) pour trois résidences. Le bâtiment principal du 100, rue de l'Église se trouvera à environ 15m de la limite de l'emprise. Empiétement en marge latérale sur le lot numéro 14-10. Perte de superficie équivalente à environ 30% du terrain. Enclavement du lot 4-6. Le ministère s'est engagé lors de la réunion du 6 novembre 1997 à assurer l'accès aux propriétés enclavées situées à l'ouest du tracé de la route de déviation (localisation de l'accès à préciser). Perte de valeur foncière à anticiper pour certaines résidences, à savoir: * 93, rue de l'Église * 100, rue de l'Église * 119, rue de l'Église	Acquisitions peu nombreuses, uniquement des portions de terrain. Rapprochement de la chaussée et de l'emprise (100m et moins) pour trois résidences. Le bâtiment principal du 119 rue de l'Église se trouvera à environ 25m de la limite de l'emprise. Empiétement en marge latérale sur le lot numéro 4-6. Perte de superficie équivalente à environ 20% du terrain. Aucun enclavement de propriété comprise dans le "hameau de l'Église". Perte de valeur foncière à anticiper pour certaines résidences, à savoir: * 119, rue de l'Église * 120, rue de l'Église
Patrimoine bâti	Perte de deux bâtiments d'intérêt patrimonial (bien que ne faisant l'objet d'aucune citation officielle), à savoir : * 106, rue de l'Église * 112, rue de l'Église	Aucune perte de bâtiment d'intérêt patrimonial.
Cadre visuel	Modification de l'encadrement visuel immédiat de trois résidences en raison de la présence de l'infrastructure en remblai. Les résidences touchées sont les suivantes : * 93, rue de l'Église * 100, rue de l'Église * 119, rue de l'Église	Modification de l'encadrement visuel immédiat d'une résidence en raison de la présence de l'infrastructure. La résidence touchée est située à l'adresse suivante : * 119, rue de l'Église * 120, rue de l'Église
Climat sonore (1)	Perturbation du climat sonore de plusieurs résidences localisées le long de la rue de l'Église. Les résidences touchées suivant le degré de perturbation du climat sonore sont présentées ci-après (ouverture et 15 ans après l'ouverture)	Perturbation du climat sonore de plusieurs résidences localisées le long de la rue de l'Église. Les résidences touchées suivant le degré de perturbation du climat sonore sont présentées ci-après (ouverture et 15 ans après l'ouverture)
Climat sonore à l'ouverture	entre 55 et 60 dB(A): perturbation faible * 93, rue de l'Église * 119, rue de l'Église entre 60 et 65 dB(A): perturbation moyenne * 100, rue de l'Église plus de 65 dB(A): perturbation forte aucun bâtiment principal touché	entre 55 et 60 dB(A): faible perturbation * 119, rue de l'Église * 120, rue de l'Église entre 60 et 65 dB(A): perturbation moyenne aucun bâtiment principal touché plus de 65 dB(A): perturbation forte aucun bâtiment principal touché
Climat sonore 15 ans après l'ouverture	entre 55 et 60 dB(A): perturbation faible * lots 11-4 et 12-P * 93, rue de l'Église entre 60 et 65 dB(A): perturbation moyenne * 100, rue de l'Église * 119, rue de l'Église plus de 65 dB(A): perturbation forte aucun bâtiment principal touché	entre 55 et 60 dB(A): faible perturbation * 112, rue de l'Église * lot 14-7 * 120, rue de l'Église entre 60 et 65 dB(A): perturbation moyenne * 119, rue de l'Église plus de 65 dB(A): perturbation forte aucun bâtiment principal touché
Qualité de vie	Cumul de nuisances environnementales diverses (bruit, impact visuel, etc.) affectant certaines propriétés du secteur. Les propriétés en question sont les suivantes : * lots 11-4 et 12-P * 93, rue de l'Église * 100, rue de l'Église * 119, rue de l'Église	Cumul de nuisances environnementales diverses (bruit, impact visuel, etc.) affectant certaines propriétés du secteur. Les propriétés en question sont les suivantes : * 112, rue de l'Église * lot 14-7 * 119, rue de l'Église * 120, rue de l'Église

(1) Basé sur les prévisions de circulation du ministère des Transports. Accroissement prévu de 3,5% annuellement. Ouverture de la déviation en 2002.

Tableau 3.5 Identification des impacts appréhendés
Différences entre les secteurs aval et amont de la rue de l'Église

Composante	Tracé initial	Tracé alternatif
Les tracés étudiés pour la réalisation de la déviation de la route 117 à Labelle comportent - en raison de leur proximité relative dans certaines portions du corridor - un bon nombre d'impacts communs qui s'avèrent peu discriminants dans le processus de sélection du tracé préférable du point de vue environnemental. Cependant, certains des impacts appréhendés diffèrent suivant que l'on retient le tracé initial ou le tracé alternatif. Ce sont ces impacts qui, sur la base de critères environnementaux, permettent d'en arriver à l'identification de la meilleure solution possible. Les impacts qui permettent de distinguer les deux tracés sont décrits ci-dessous. Pour les fins de l'analyse, le corridor d'étude est subdivisé en deux zones, à savoir : i) le secteur amont, entre l'entrée sud de Labelle et le secteur de l'Église et ii) le secteur aval, entre le secteur de l'Église et l'entrée nord de Labelle. La majeure partie des différences marquées entre les deux tracés est observée dans la portion du corridor située en amont du secteur de l'Église.		
Milieu naturel	En amont. Empiètement dans une tourbière localisée à l'entrée sud de la municipalité (partie des lots 17b et 18a)	En amont. Empiètement de moindre superficie dans une tourbière localisée à l'entrée sud de la municipalité (partie des lots 17b et 18a)
	En amont. Empiètement dans certains lacs (sans noms), localisés de part et d'autre du secteur de l'Église. Rapprochement de la chaussée du lac Blanc. Déviation de portions de ruisseaux.	En amont. Aucun empiètement dans les plans d'eau. Moins de portions de cours d'eau seront déviées.
Milieu humain	En amont. Acquisition de terrains utilisés à des fins agricoles, notamment des parties des lots 2-P et 4-P.	En amont. Évite les terrains utilisés à des fins agricoles située à l'ouest du lac Blanc (lots 2-P et 4-P).
	En aval. Acquisition d'une partie significative des lots 240-P et 241-P utilisés à des fins agricoles.	En aval. Acquisition d'une faible superficie des lots 240-P et 241-P utilisés à des fins agricoles.

- les incidences positives du coût évité de plusieurs structures étagées, tels deux viaducs, sur le ratio avantages-coûts du projet.

Cette nouvelle analyse, appuyée sur l'ensemble des facteurs énumérés précédemment, a conduit le ministère à optimiser son projet de déviation. Ainsi, de manière à combler les besoins de circulation actuels et futurs, à assurer l'acceptabilité environnementale et sociale du projet et, enfin, à limiter les coûts d'acquisition et de construction associés à la déviation, le ministère des Transports a élaboré une troisième variante, s'inspirant des deux premières.

Le tracé de cette variante, désignée comme étant le " tracé préférable ", présente les caractéristiques suivantes :

- la première partie de la déviation suit le tracé alternatif pour le tronçon situé entre le point de raccordement sud à l'actuelle route 117 et un point situé légèrement en amont (au sud) de la jonction entre la déviation et l'accès au village (lot 240);
- la seconde partie de la déviation reprend sensiblement le tracé initial depuis de la jonction entre la déviation et l'accès au village (lot 240) jusqu'au raccordement nord à la route 117.

Le tracé préférable est décrit plus en détails à la section 3.5 du présent document.

3.4 ÉVALUATION DES ACCÈS

De manière à écarter du centre-ville la circulation lourde provenant, entre autres, de la rive est de la rivière Rouge, la municipalité de Labelle a demandé au ministère des Transports de considérer la possibilité de construire un accès intermédiaire situé approximativement au centre de la route de déviation. Le ministère a accepté d'inclure à son projet cet accès additionnel.

Alors qu'initialement le projet prévoyait l'utilisation de la rue de l'Église pour l'accès au village, le ministère privilégie plutôt la possibilité d'emprunter un axe débutant face à la halte routière située entre la route 117 et la rivière Rouge (carte 3.1 à l'annexe 7). Cet axe a été privilégié par le ministère et la municipalité parce qu'il est localisé aussi près que possible du pont enjambant la rivière Rouge et qu'il permet, de ce fait, de limiter la distance à parcourir à travers le village de Labelle. L'axe étudié se situe dans une zone de faible résistance.

3.5 DESCRIPTION DU PROJET RETENU

Le projet décrit dans les pages qui suivent a été présenté au conseil municipal de Labelle le 11 février 1999; le tracé proposé a reçu l'approbation de la municipalité par voie de résolution (no. 105.04.99) lors de la séance du 6 avril 1999. Une copie de cette résolution est présentée en annexe.

3.5.1 Localisation du tracé

Le point de départ de la route de déviation correspond avec la fin des quatre voies existantes situées au sud de la municipalité de Labelle. À partir de ce point, et pour une distance de 600 mètres, soit jusqu'au premier carrefour qui donnera accès à Labelle (raccordement sud), la route 117 est portée à quatre voies de largeur.

À partir de ce premier carrefour (raccordement sud), la route 117 est reconstruite dans un nouveau corridor. Ce dernier contourne par l'ouest le village de Labelle. Les besoins actuels de circulation

ne justifient qu'une seule chaussée comprenant deux voies de largeur. Cependant, lorsque les besoins le justifieront, une deuxième chaussée pourra être construite.

La déviation se terminera avec sa jonction à la route 117 actuelle, au nord du village de Labelle. Plus précisément, le point de raccordement se situera au début du site d'extraction de sable, au sud du chemin de La Minerve.

La longueur totale de la nouvelle route est de 6,3 km incluant environ 1,8 km à quatre voies (soit légèrement après la bretelle sud d'accès au village) et 4,5 km à deux voies.

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

Dans sa phase ultime, la route de déviation comportera quatre voies divisées par un terre-plein central. Il s'agira plus précisément de deux chaussées distinctes séparées par un terre-plein de 26 mètres dans une emprise minimale de 90 mètres.

Pour répondre aux besoins actuels de la circulation, la déviation sera construite à une chaussée seulement, soit celle située le plus à l'est. Les deux voies de roulement seront de 3,7 mètres, additionnées, lorsque requis, de voies auxiliaires. Les accotements auront 3,0 mètres de largeur et ils seront pavés.

3.5.3 Accès prévus

Étant donné sa classification fonctionnelle de route nationale, la déviation de la route 117 à Labelle, sera sans accès privés conformément à la norme du ministère des Transports. Les seuls accès prévus sont ceux situés aux deux extrémités de la déviation (raccordement avec la route 117) et celui reliant la nouvelle route au village tel que demandé par les autorités locales.

L'accès central sera étagé et aménagé en échangeur, alors que les deux raccordements aux extrémités sud et nord de la nouvelle route demeureront à niveau tant et aussi longtemps que les besoins en circulation ne justifieront pas la construction d'un échangeur.

La rue de l'Église sera sectionnée par le tracé de la route de déviation. À l'est de la nouvelle route, la rue de l'Église sera aménagée en cul-de-sac alors qu'à l'ouest de celle-ci, un chemin de desserte la reliera au futur échangeur. Ce chemin de desserte assurera également un lien avec la montée Fugère (chemin du rang I) et la rue de la Montagne. Une largeur d'emprise additionnelle de 20 mètres sera nécessaire pour la construction du chemin de desserte. Ainsi, entre la rue de l'Église et la montée Fugère, l'emprise totale minimale du projet sera de 110 mètres.

3.5.4 Échéancier prévu et coût du projet

Le calendrier préliminaire de réalisation du projet est établi en fonction de l'obtention du décret gouvernemental (article 31, L.Q.E.) au cours de l'année 2000. Les plans et devis seront préparés au cours de l'année 2001 de manière à pouvoir procéder aux acquisitions nécessaires en 2002 et à la construction de la déviation de l'an 2002 à 2005.

L'estimation des coûts du projet (MTQ, 1999) est de 13 800 000 \$ répartis de la façon suivante: 9 728 000 \$ pour les chaussées principale, 1 881 000 \$ pour le viaduc, les bretelles d'accès et l'accès au village et 955 000 \$ pour un chemin de desserte (2 170 m) montants auxquels s'ajoutent des frais de contingence équivalents à 10 % des coûts, soit 1 236 000 \$..

Tableau 4.1 Matric

DEGRÉ DE PERTURBATION
Faible
Moyen
Fort

Tableau 4.2 Matric

DURÉE
Temporaire (C-t)
Permanente (M-t)
Permanente (L-t)
Temporaire/C-t : te
Permanente/M-t : pu
Permanente/L-t : f
Ponctuelle : à
Locale : à
Régionale : à

4.2 DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS

L'évaluation des impacts sur l'environnement porte sur le tracé retenu pour la route 117 tel qu'il est décrit à la section 3.5 du présent document. Les sections ci-après abordent successivement les répercussions anticipées sur les composantes biologiques et humaines du milieu récepteur. Les impacts et les mesures d'atténuation spatialisables sont illustrés sur la carte 4.1, présentée à l'annexe 7. Les commentaires indiqués dans le texte réfèrent à cette carte.

4.2.1 Impacts sur les composantes physiques du milieu

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

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

Par l'application de mesures d'atténuation particulières, l'importance de la plupart des impacts identifiés peut être grandement diminuée. L'intensité, l'étendue et la durée anticipées peuvent ainsi être amoindries, circonscrites et raccourcies. Les mesures d'atténuation qui seront appliquées lors de la conception finale du projet sont :

- limiter le rabattement de la nappe phréatique à son minimum tout en s'assurant la création de surface d'eau stagnante en bordure de l'emprise de la route;
- assurer la libre circulation des eaux souterraines et des eaux de drainage entre la partie ouest et les terrains de la partie est de l'emprise en mettant en place un système suffisant de drains souterrains perpendiculaires à cette dernière (travaux effectués éventuellement les, chaussée(s) de la route);

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

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

4.2.2 Impacts sur les composantes biologiques du milieu

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

4.2.2.1 Milieu aquatique et habitats

Effets temporaires sur le milieu aquatique et ses habitats

Les impacts temporaires sur le milieu aquatique sont principalement reliés à des modifications de la qualité de l'eau (augmentation des particules en suspension lors des travaux en eau visant l'installation d'ouvrages de franchissement), entraînant ainsi des effets, également temporaires, sur la faune ichthyenne potentiellement présente dans ces cours d'eau.

La modification temporaire de la section d'écoulement (requis pour l'installation des ponceaux ou encore, lors des déviations de portions de cours d'eau) peut également affecter la faune ichthyenne en augmentant les vitesses d'écoulement dans le tronçon et en bloquant partiellement le passage.

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

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

- éviter de laisser les berges à nu lors des périodes de crue afin de limiter l'érosion et l'augmentation de particules en suspension (prévoir l'échéancier de réalisation en conséquence ou encore, des moyens temporaires de stabilisation des talus);

- effectuer les travaux en milieu aquatique en suivant les prescriptions contenues dans le guide "Ponts et ponceaux/lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique" du ministère des Transports du Québec.

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

Effets permanents sur le milieu aquatique et semi-aquatique et ses habitats

Les sept petits cours d'eau qui traversent l'emprise subiront plusieurs perturbations de nature permanente, dont: l'artificialisation de leurs berges à l'intérieur de l'emprise, la modification de leur section d'écoulement due à la présence d'ouvrages de franchissement, le déplacement de leur lit, une perte de végétation riveraine et de boisés (lesquels jouent un rôle non négligeable dans la protection du milieu) et possiblement, un accroissement des risques d'érosion des berges. Par ailleurs, l'étang situé au pied du mont Labelle ainsi que le petit plan d'eau situé près du point de raccordement nord de la déviation seront en partie remblayés pour permettre le passage de la route. Toutes ces modifications directes entraîneront des effets sur les milieux aquatique, semi-aquatique et riverain et des pertes d'habitat pour la petite faune terrestre, les oiseaux terrestres, les amphibiens et reptiles ainsi que les mammifères semi-aquatiques.

Le tracé s'inscrit en bordure de la tourbière présente au début de la déviation. Le remblai et les ouvrages de drainage sont susceptibles d'entraîner des modifications dans le patron de drainage et la hauteur de la nappe phréatique de cette tourbière, entraînant ainsi des effets sur ses caractéristiques intrinsèques. On estime que l'empiétement dans la tourbière causera une perte directe de l'ordre de 20 % de la superficie totale de celle-ci.

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

Globalement, les perturbations permanentes sur chacun des cours d'eau, sur le petit lac ainsi que sur la tourbière sont jugées moyennes. Considérant la valeur accordée à ces différents habitats (grande pour la tourbière; moyenne pour certains cours d'eau; faible pour les autres cours d'eau et le petit lac), l'intensité varie de faible à fort, selon le cas. Couplée à la durée permanente et à l'étendue ponctuelle, l'importance de l'impact négatif varie de faible à fort.

Dans le cas de l'étang situé au pied des pentes du mont Labelle, l'emprise en occupera plus de la moitié; la perturbation est donc jugée forte. Considérant la grande valeur accordée à ce milieu, l'intensité est forte. La durée permanente et l'étendue ponctuelle de l'impact font que celui-ci est jugé de forte importance.

Certaines mesures d'atténuation particulières seront appliquées pour réduire la perturbation du milieu aquatique (cours d'eau), notamment:

- dimensionner les ponceaux de façon à conserver la section d'écoulement et les vitesses actuelles, à ce qu'ils ne soient pas sources d'érosion aux extrémités et qu'ils ne créent pas de chute et à permettre la reconstitution du substrat naturel au fond du ponceau;
- conserver toute la végétation riveraine présente sur les pentes des cours d'eau; là où il sera impossible de le faire, procéder à des travaux de revégétation le long des pentes des ruisseaux à l'aide d'arbustes indigènes. Ceci permettra de rétablir partiellement l'équilibre biologique du cours d'eau et minimisera les risques d'érosion;

- stabiliser toutes les surfaces mises à nu (revégétalisation avec des arbustes d'espèces indigènes pour conserver le caractère naturel des lieux) de façon à éviter l'érosion des berges;
- dans le cas des cours d'eau à déplacer, reconstruire le nouveau tronçon de façon à lui donner un aspect le plus naturel possible; prévoir un matériel pour le lit du cours d'eau qui soit semblable à celui actuellement en place en amont et en aval et revégéter les berges avec les espèces typiques présentes actuellement sur les rives du ruisseau.

Considérant ces diverses mesures, le degré de perturbation des cours d'eau et du petit lac est réduit à faible. L'importance de l'impact négatif résiduel est donc considérée faible (codes B1 et B2 sur la carte 4.1 à l'annexe 7)..

En ce qui a trait à la tourbière, certaines mesures seront également aptes à minimiser l'impact appréhendé:

- lors de la construction, limiter la largeur du déboisement à son strict minimum;
- s'assurer que le nombre de ponceaux soit suffisant pour que le drainage se fasse efficacement (i.e. que la hauteur de la nappe phréatique ne soit pas modifiée et qu'il n'y ait pas d'accumulation d'eau dans la tourbière en raison des ponceaux trop petits ou trop peu nombreux); à cet effet, on considérera les facteurs suivants lors de la conception du drainage: circulation de l'eau (chenaux), hauteur de la nappe phréatique selon les saisons et vitesses d'écoulement;
- bien délimiter l'emprise durant les travaux de façon à ce que la machinerie n'empiète d'aucune façon dans la partie de la tourbière qui sera située à l'extérieur de l'emprise.

Considérant ces diverses mesures, le degré de perturbation de la tourbière est réduit à faible. L'intensité est moyenne compte tenu de la grande valeur de l'élément. L'impact résiduel est donc moyen (code B4 sur la carte 4.1 à l'annexe 7).

Finalement, aucune mesure d'atténuation n'est à même de réduire la perturbation de l'étang situé au pied du mont Labelle. L'impact résiduel demeure donc fort (code B3 sur la carte 4.1 à l'annexe 6). Toutefois, compte tenu de son fort potentiel pour la faune, des mesures de compensation devraient être envisagées (par exemple, agrandissement de celui-ci vers le sud, soit du côté de la rue de la Montagne. En effet, comme cette rue ne sera plus utilisée compte tenu de l'expropriation d'une maison et du désenclavement de l'autre par la voie de desserte, son emprise pourrait être réaménagée en habitat faunique d'une superficie et d'une qualité équivalente à ce qui sera perdu). Cette mesure pourrait également compenser pour la perte de superficie de la tourbière.

4.2.2.2 Milieu terrestre et habitats

Effets permanents sur le milieu terrestre et ses habitats

Le tracé s'inscrit en milieu boisé sur la majeure partie de son parcours. Ces secteurs constituent des habitats présentant un certain potentiel pour la petite faune terrestre (petits mammifères et oiseaux) et pour le cerf de Virginie. Au total, environ 60 ha de forêt seront déboisés pour l'emprise de la route de déviation. Compte tenu du fait que les habitats aux alentours de l'emprise présentent des caractéristiques équivalentes à ceux qui seront déboisés, on n'anticipe pas d'effet marqué sur la petite faune terrestre.

En ce qui a trait au cerf de Virginie, l'analyse tient compte des habitats qui présentent un potentiel d'utilisation. Soulignons que le tracé s'inscrit à l'extérieur du ravage de La Macaza.

Le tracé aura pour effet de sectionner (ou de fragmenter) des habitats présentant un bon potentiel d'utilisation pour le cerf de Virginie mais qui ne constituent toutefois pas des ravages actuellement. Comme en témoigne la localisation du ravage de la Macaza de part et d'autre de la route 117 au nord du point de raccordement de la voie de déviation, la présence d'une chaussée à niveau (sans déblais et remblais importants) n'a pas pour effet de créer un effet de barrière pour cette espèce. Cet effet pourrait cependant apparaître lorsque les deux chaussées seront construites, notamment en raison de la largeur de l'emprise (90 m minimum). On sait toutefois que les déplacements des animaux, dont les cerfs, causent de nombreux problèmes (accidents routiers et mortalité des cerfs) en bordure de la transcanadienne en Alberta. L'emprise de cette route est du même ordre de grandeur que celle nécessaire à la construction de la route 117. Conséquemment, l'effet de barrière aux déplacements dépend vraisemblablement d'autres facteurs comme la hauteur des déblais/remblais ainsi que la nature et la pente des matériaux composant les talus. Cet effet sera d'autant plus prononcé que la route sera surélevée, que les pentes des talus sont abruptes et que les matériaux sont grossiers.

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

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

Afin de favoriser les déplacements des cerfs de part et d'autre de la route, le ministère apporter une attention particulière à la conception finale de la route de façon à ce qu'elle soit à la même élévation que le terrain environnant dans certains secteurs plus susceptibles d'être empruntés par le cerf (corridors de déplacements), que les pentes des talus soient douces et les matériaux les composant, d'un calibre restreint.

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

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

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

Le projet peut finalement avoir un effet indirect sur l'utilisation du territoire par le cerf, notamment en raison du bruit qui sera généré par la circulation routière, créant ainsi un effet de bordure le long de la route.

Le cerf de Virginie tolère assez bien certaines activités humaines réalisées à proximité de son domaine vital telles la circulation automobile sur les routes (Marchington et Hirth, 1984; Singer et Beattie, 1986, dans Gauthier et Guillemette, 1994). Le cerf s'habitue à entendre des sons non naturels qui deviennent communs et répétitifs comme ceux provenant de voitures circulant à une certaine distance du lieu où il se trouve (Halls, 1978, dans Gauthier et Guillemette, 1994). De plus, les bordures de routes constituent parfois un attrait pour les cervidés au printemps et au début de l'été, de mai à juillet; ils peuvent en effet s'y nourrir des jeunes pousses d'herbacées et consommer l'eau salée qui s'accumule dans des cuvettes là où il y a eu de l'épandage de sels en hiver.

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

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

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

4.2.3 Impacts sur les composantes humaines du milieu

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

Généralement, les principales composantes affectées sont les suivantes : la planification de l'aménagement du territoire, l'utilisation du sol et le cadre bâti, les activités économiques des communautés touchées, la configuration du réseau routier local, l'alimentation en eau des secteurs non-reliés au réseau d'aqueduc municipal, le patrimoine (bâti et archéologique), les caractéristiques

visuelles du paysage local, le climat sonore ambiant ainsi que la qualité de vie de la population locale. Chacun de ces impacts est décrit ci-après.

4.2.3.1 Aménagement du territoire

L'aménagement du territoire et l'organisation des transports constituent deux problématiques indissociables; les actions entreprises en fonction de l'un ont nécessairement des incidences sur l'autre, et vice versa. Le projet à l'étude influencera nécessairement l'aménagement du territoire régional et local; il s'agit toutefois d'effets difficilement mesurables ou dont les effets sont ressentis de façon diffuse. Ceux-ci sont présentés ci-après sous forme de textes descriptifs. Les effets anticipés peuvent être positifs ou négatifs pour la collectivité, mais leur importance (fort, moyen, faible) est difficile voire presque impossible à évaluer en raison de leur nature générale.

Problématique régionale

Dans son premier projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR-1), la MRC des Laurentides fait état de son accord avec la décision du ministère des Transports d'aller de l'avant avec le projet de déviation de la route 117 à la hauteur de Labelle. L'argumentation de la MRC s'appuie sur les problèmes maintes fois évoqués de ralentissement de la circulation en milieu urbain, d'étroitesse de la chaussée, de circulation lourde conflictuelle avec les usages urbains, de nuisances sonores et de non fonctionnalité d'une route à caractère essentiellement de transit.

Le plan d'affectation, annexé au schéma, identifie le tracé initialement projeté pour la route de déviation et la MRC enjoint la municipalité de Labelle à protéger celui-ci de toutes interventions humaines incompatibles. De plus, le plan d'urbanisme de Labelle doit :

- planifier le développement de la municipalité, en concentrant à l'intérieur du périmètre d'urbanisation les fonctions commerciales, industrielles¹⁵ et communautaires;
- comprendre, dorénavant, des dispositions interdisant toute nouvelle construction ou tout nouveau morcellement (sauf exception) à l'intérieur de l'emprise requise pour la réalisation du projet;
- comprendre des dispositions réglementaires sur les accès privés et les entrées charretières, inspirées des critères d'aménagement utilisés par le ministère des Transports.

Par ailleurs, la MRC des Laurentides indique aussi que les niveaux sonores enregistrés en milieu urbain sont supérieurs aux normes acceptables. Elle incite les municipalités concernées à prendre les mesures en leur pouvoir pour interdire l'implantation d'usages dits sensibles en bordure de la route nationale. Plus spécifiquement, elle enjoint la municipalité de Labelle à fixer à 30 mètres la marge de recul des nouvelles implantations le long de la route 117 (excluant toutefois la section à l'intérieur du périmètre d'urbanisation).

Par ces différentes prises de position, la MRC des Laurentides entend favoriser la gestion intégrée du corridor routier de la route 117 et assurer le maintien de la vocation de transit de la route.

¹⁵ Pour Labelle, la MRC favorise l'implantation d'entreprises de transformation du bois dans le secteur de la rue de l'aéroport, là où se concentrent déjà certaines activités industrielles.

Problématique locale

Le plan d'urbanisme de Labelle, adopté en 1990, devra être revu et rendu conforme au schéma d'aménagement révisé de la MRC des Laurentides suite à l'entrée en vigueur de celui-ci. Ainsi, les affectations, propositions et dispositions contenues dans le schéma se retrouveront sous peu intégrées au plan d'urbanisme local.

Actuellement, le tracé initial de la route de déviation est illustré au plan d'urbanisme de Labelle et, plus encore, les espaces adjacents à celui-ci - surtout du côté ouest - ont reçu des vocations particulières compatibles avec la présence d'une infrastructure de ce type. Le tracé projeté de la déviation est protégé depuis l'adoption d'un règlement en ce sens par la MRC des Laurentides. De plus, un des objectifs d'aménagement retenu par la municipalité vise à préserver une proportion adéquate de la couverture forestière le long des corridors touristiques, dont celui de la route 117.

Le plan de zonage (1990) précise, quant à lui, ces vocations en identifiant de part et d'autre du tracé de la déviation des zones d'usage essentiellement extensif tels: zone paysagère, zone rurale, zone touristique mixte, etc.

Synthèse des répercussions générales sur l'aménagement du territoire

La réalisation du projet de déviation de la route 117 comporte peu d'impacts directs sur l'aménagement du territoire et l'utilisation de celui-ci; toutefois, un tel projet peut entraîner des incidences - tant positives que négatives - sur la vision d'aménagement développée au niveau régional, sur l'atteinte d'objectifs d'aménagement et, ce faisant, sur l'application de normes et dispositions diverses au niveau local.

Du point de vue régional, le projet de déviation apporte une solution à un problème clairement identifié dans le schéma d'aménagement révisé de la MRC des Laurentides, celui de la non fonctionnalité de la route actuelle. En outre, il permet de concrétiser plusieurs objectifs d'aménagement spécifiques reliés à la problématique régionale des transports, dont notamment :

- le maintien de la vocation première de cette route soit le transit entre la région métropolitaine de Montréal et les Hautes-Laurentides, en particulier le pôle principal qu'est Mont-Laurier;
- le contrôle des accès routiers dans le corridor de la route nationale, par l'acquisition d'une servitude de nonaccès le long du tracé de la déviation.

Afin d'atteindre l'objectif de protection du corridor routier et de contrôle des accès le long de celui-ci, il y aurait lieu d'envisager l'adoption de certaines mesures additionnelles. Ces mesures, qui sont également de type réglementaire et qui devraient être mises en oeuvre par les instances régionales et municipales à travers leurs outils de planification et d'aménagement du territoire, sont :

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

Du point de vue de la municipalité de Labelle, la construction d'une route de déviation à l'ouest du noyau villageois aura peu de répercussions sur la planification ou l'utilisation du territoire. En effet, le tracé est implanté en majeure partie hors du périmètre urbain et, de ce fait, ne constitue pas un frein au développement de la communauté. À la limite, le déplacement d'une partie tracé privilégié pour l'implantation de la déviation pourrait permettre d'envisager la révision des limites du périmètre d'urbanisation et d'accroître le potentiel de développement local, si requis.

Par ailleurs, la présence d'un accès au centre-ville à proximité de la zone identifiée comme pôle sous-régional de développement de l'activité industrielle (secteur rue de l'Aéroport) est de nature à favoriser l'implantation d'industries de transformation du bois sur ce site. En effet, il s'agit là d'un atout considérable dans la promotion et la mise en valeur du secteur puisque la proximité d'une voie rapide de transport et un lien direct aux routes d'accès aux ressources constituent généralement des facteurs de localisation primordiaux pour les entreprises industrielles.

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

4.2.3.2 Utilisation du sol

En raison de la localisation du tracé retenu - tant pour la déviation et l'accès au village - hors des zones d'utilisation intensive, les répercussions possibles du projet sur l'utilisation du sol seront limitées. Les principales répercussions anticipées, dans l'état actuel des connaissances du milieu récepteur et du projet, pourraient surtout toucher le réseau de pistes de motoneige et de VTT, une carrière de pierre de taille et les usages agricoles des lots situés entre le futur accès au village et le raccordement nord à l'actuelle route 117. Chacun de ces thèmes est abordé dans les sous-sections qui suivent.

Effets sur le réseau de sentiers récréatifs

Le tracé de la route de déviation recoupe en plusieurs endroits le réseau de sentiers et les trajets urbains utilisés par les motoneiges et les véhicules tout-terrain dans les limites du corridor d'étude. Ces sentiers et trajets permettent aux utilisateurs concernés de circuler de l'ouest vers la rivière Rouge et le parc linéaire et vice versa.

Deux secteurs sont plus particulièrement préoccupants en regard des effets adverses que pourrait occasionner la présence de la nouvelle route; il s'agit, d'une part, du secteur de la rue de l'Église, présentement utilisé pour accéder au village et au pont sur la rivière Rouge et, d'autre part, du secteur du futur accès au village, aux environs du lot 240. Si l'absence de données de fréquentation rend difficile l'appréciation exacte des effets associés au sectionnement de ces axes, on peut toutefois présumer de l'importance de ces sentiers puisqu'ils assurent la liaison des parties ouest et est du territoire étudié. Les mesures d'atténuation potentiellement applicables à ce type de cas, sont généralement de deux ordres, à savoir :

- a) déplacer le sentier vers le nord ou le sud de manière à éviter le recoupement de la déviation. Toutefois, compte tenu de la longueur de la route de déviation, il apparaît peu approprié - pour les utilisateurs - de recourir à une telle solution dans le cas présent.
- b) trouver, à proximité du tracé sectionné, un site où le profil de la route permettrait le passage sous la déviation, via un ponceau adéquatement dimensionné. En première analyse, l'application d'une mesure semblable pourrait être possible pour chacun des secteurs où des impacts ont été constatés; en effet, l'accès central sera étagé et aménagé en échangeur alors

qu'à la hauteur de la rue de l'Église la chaussée devrait se trouver rehaussée de plusieurs mètres par rapport au terrain naturel.

Dans ce dernier cas, outre les besoins des utilisateurs de ces sentiers, le ministère doit également prendre en considération les préoccupations exprimées par les résidents du secteur de la rue de l'Église en regard des nuisances sonores générées lors des passages répétés des motoneiges et VTT.

Compte tenu des inquiétudes mentionnées par ces résidents et de la volonté de la municipalité de Labelle de déplacer la circulation en motoneige hors du cœur même du village, le ministère des Transports privilégie la solution d'un seul axe ouest-est qui serait localisé à la hauteur de l'accès central. Un sentier de motoneige pourra être aménagé parallèlement à l'emprise de la route; une autorisation du ministère permettra aux utilisateurs de circuler sur l'accotement pour franchir le viaduc. De plus, une signalisation appropriée sera mise en place afin d'orienter les usagers et de leur indiquer où ils doivent circuler. Ces différentes mesures seront mises en oeuvre en collaboration avec la municipalité de Labelle et les clubs de motoneige concernés.

Dans l'ensemble, l'application des mesures décrites précédemment permettra de limiter voire même d'annuler les impacts potentiels sur le réseau et ses utilisateurs.

Effets sur le milieu agricole

Au total, cinq exploitations agricoles seront touchées par le tracé de la route de déviation. La nature et l'importance des impacts sur le milieu agricole variera d'une exploitation à l'autre. Les sous-sections qui suivent présentent les répercussions anticipées pour chacune des exploitations agricoles du corridor d'étude; il s'agit dans tous les cas d'impacts négatifs.

- **Exploitation no. 1**

Le projet entraînera la perte d'une superficie actuellement cultivée (fourrages et céréales) ainsi que la création d'un résidu de terrain non accessible. Au total, les superficies immobilisées (emprise et résidus) comptent pour 15 % des superficies cultivées que possède cet agriculteur (13% si on tient compte des superficies louées). L'emprise immobilisera également 2,5 % de la superficie utilisée comme pâturage permanent. Actuellement, l'exploitation est autosuffisante pour le fourrage. Le projet entraînera donc une perte de production et une baisse des revenus de cette entreprise. Rappelons que cette exploitation constitue la principale source de revenus pour la personne concernée.

Compte tenu du fait que cette perte de production pourrait remettre en cause la viabilité de cette petite entreprise, le degré de perturbation sur l'exploitation comme telle est considéré fort. La valeur des terres est jugée grande dans le contexte régional. Étant donné la durée permanente et l'étendue ponctuelle, l'importance de l'impact du projet sur cette entreprise est jugée forte (code Ag1 sur la carte 4.1 à l'annexe 7).

- **Exploitation no. 2**

Le projet entraînera l'immobilisation, par l'emprise, d'une superficie cultivée située sur les lots 240 et 241. Un résidu sera également créé du côté ouest de l'emprise. Au total, le projet entraînera la perte d'environ 19 % des superficies totales vouées à la culture du fourrage, de l'avoine et de l'orge. Ceci entraînera évidemment des pertes de revenu pour l'exploitation, dont ceci constitue une source secondaire de revenus.

Considérant le fait que la perte des superficies ne remettra pas en cause l'intégrité de l'exploitation et qu'il s'agit d'une source de revenus secondaire, le degré de perturbation est jugé moyen. La valeur des terres cultivées est jugée grande. Compte tenu de la durée permanente des modifications et de l'étendue ponctuelle, l'importance de l'impact est fort (code Ag2 sur la carte 4.1 à l'annexe 7).

- **Exploitation no. 3**

Dans ce cas particulier, il faut diviser l'exploitation en deux parties distinctes, soit: la production des serres et la production des champs, laquelle est essentiellement faite à des fins d'autosuffisance en aliments.

Les serres sont situées immédiatement en marge de l'emprise. Elles ne seront donc pas affectées par le projet. Toutefois, un éventuel agrandissement devrait s'effectuer du côté opposé de l'emprise, ce qui pourrait causer certains inconvénients à l'exploitant. Compte tenu de l'espace disponible du côté ouest de l'emprise sur les terres de ce propriétaire, les possibilités d'expansion ne devraient pas être freinées par le projet. Compte tenu de ces éléments, le degré de perturbation sur l'entreprise serricole est jugé faible. La valeur est grande. Considérant la durée permanente et l'étendue ponctuelle de la perturbation, l'importance de l'impact sur cette partie de l'exploitation est jugée moyenne (code Ag3 sur la carte 4.1 à l'annexe 7).

Mentionnons que l'approvisionnement en eau pour les serres est fait à partir d'un petit ruisseau qui passe à proximité. Lors de la construction, des travaux seront réalisés pour franchir ce cours d'eau, ce qui est susceptible d'affecter la qualité de l'eau de ce ruisseau. On devra donc s'assurer que l'eau est de bonne qualité pour l'utilisation dans les serres ou pourvoir une autre source d'alimentation en eau durant la construction.

En ce qui a trait aux superficies cultivées (autosuffisance alimentaire), le projet entraînera la perte d'environ la moitié des terres actuellement en culture (environ 1 ha sur 2). Les portions résiduelles demeureront accessibles via la montée Fugère ou via la voie de service. Le degré de perturbation est jugé fort compte tenu de l'importance des superficies perdues comparativement à celles utilisées. La valeur de ces terres est toutefois jugée moyenne étant donné leur faible superficie. Considérant la durée permanente et l'étendue ponctuelle, l'importance de l'impact est jugée moyenne.

- **Exploitation no.4**

Le passage de la route aura pour effet d'enclaver une partie de l'exploitation et de scinder en deux parties la pinède utilisée comme pâturage. La perte directe immobilisée par l'entreprise est d'environ 40 % du pâturage. Cette perte ne remet toutefois pas en question la viabilité de l'entreprise. Le degré de perturbation est jugé faible. La valeur de l'exploitation dans le contexte régional est jugée moyenne compte tenu du fait que la majeure partie des terres est encore sous couvert forestier. Considérant la durée permanente et l'étendue ponctuelle, l'importance de l'impact est jugée faible (code Ag4 sur la carte 4.1 à l'annexe 7).

Un chemin d'accès à partir de la nouvelle route 117 (autorisation de passage limitée dans le temps et destinée à certains utilisateurs désignés) sera construit pour désenclaver la portion résiduelle de l'exploitation (bâtiments, champs, érables entaillés).

- **Exploitation no. 5**

Les impacts sur cette exploitation résultent de l'immobilisation, par l'emprise, d'une superficie de terres cultivées correspondant à 15 % de celles qui se trouvent dans la zone d'étude. La valeur

attribuée à ces champs est grande. Toutefois, le degré de perturbation est jugé faible. En conséquence, l'importance de l'impact du projet est jugée moyenne (code Ag5 sur la carte 4.1 à l'annexe 7).

Effets sur les activités d'extraction

L'optimisation du tracé initialement projeté par le ministère des Transports - qui prévoit le déplacement vers le sud le point de raccordement nord entre la déviation et l'actuelle route 117 - a permis d'éviter en quasi totalité le site d'extraction opéré par Les agrégats Labelle.

En effet, alors que le projet initial prévoyait l'acquisition d'une partie significative de la sablière et des équipements s'y trouvant, le projet retenu affecte une superficie réduite à environ 3,7 hectares (lots no. 31a et 32a); l'empiètement de la route et de son emprise affectera au maximum un cinquième de la superficie actuellement exploitée. La partie de terrain ainsi visée se trouve le long de l'actuelle 117 et une bonne partie de celle-ci est sous couvert boisé (servant en quelque sorte d'écran visuel).

L'intensité de la répercussion sur les activités de l'entreprise sera faible. Considérant la valeur environnementale moyenne de cette composante du milieu, la durée permanente (long terme) et l'étendue locale des effets du projet, l'impact est considéré faiblement négatif (code HU1 sur la carte 4.1 à l'annexe 6).

Par ailleurs, le tracé étudié sectionnera le chemin permettant actuellement d'accéder depuis la route 117 jusqu'au site d'extraction de pierre de taille localisé sur le lot no. 236. La mise en place de l'accès au village et le raccordement de celui-ci, via le chemin de desserte, à la rue de l'Église à l'ouest de la déviation permettra à l'entrepreneur de poursuivre ses activités sans véritables répercussions négatives sur ses opérations. Le ministère devra, pour ce faire, construire un accès au chemin de desserte.

Synthèse des répercussions sur l'utilisation du sol

Le projet de déviation de la route 117 et son accès central comportent peu de répercussions sur l'utilisation du sol. En effet, en raison de la localisation excentrique du tracé de la déviation, les zones d'utilisation intensives sont évitées. Les incidences directes de l'accès central sur l'utilisation du sol sont également limitées (voir cadre bâti, section 4.2.3.3).

Les incidences du projet portent donc respectivement sur la continuité du réseau de sentiers récréatifs (motoneige, VTT), sur l'intégrité des terres agricoles exploitées et les activités d'extraction. Dans le cas du réseau de sentiers, il a été possible d'identifier des mesures d'atténuation satisfaisantes permettant de limiter voire même d'annihiler complètement les effets négatifs potentiels du projet. Dans le cas du site d'extraction, les impacts seront compensés par une acquisition partielle des terrains visés.

Les impacts sur l'activité agricole - qui vont de la perte de superficie à la mise en cause de la viabilité des opérations, en passant par l'enclavement de parties d'exploitation - ne peuvent être véritablement atténués bien que certains de ceux-ci soient monétairement compensés. Le cumul des différents impacts affectant les cinq exploitations visées s'avère donc significatif et l'impact qui en résulte est considéré moyennement négatif.

4.2.3.3 Cadre bâti

La réalisation du projet à l'étude impliquera l'acquisition par le ministère des Transports de bâtiments, de terrains et de parties de terrain (tableau 4.3) nécessaires à :

- l'établissement d'une emprise minimale de 90 mètres de largeur, pour les fins d'implantation de la route de déviation et des bretelles de raccordement à la route 117 actuelle;
- l'établissement d'une emprise de 20 mètres de largeur, pour la mise en place d'un chemin de desserte entre la rue de l'Église, au sud, et la montée Fugère (chemin du rang I), au nord;
- l'établissement d'une emprise de 40 mètres de largeur, pour la mise en place d'un accès entre la déviation et l'actuelle route 117 à Labelle.

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

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

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

Dans certains cas, le projet pourra comporter des répercussions sur le milieu bâti sans que les bâtiments n'aient à être acquis ou relocalisés; il s'agit de cas de rapprochement des bâtiments par l'emprise ou la chaussée.

Dans de telles situations, l'évaluation de l'impact dépendra d'une combinaison de facteurs dont, entre autres :

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

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

No. de lot	Bâti ou terrain	Emplacement	Résidu / note
DÉVIATION DE LA ROUTE 117			
15-b	terrain	emprise	
16 A	terrain	emprise	
17 B, 18 A	terrain	ouest	± 130 acres
19 A, 20 A	terrain	ouest	± 92 acres
21 A-p	terrain	ouest	
2-p, 4-p	terrain	emprise	
4-6	bâti résidentiel, achat total	emprise	
4-p	terrain, achat total	emprise	
4-p, 236-p	terrain	emprise	
14-p	terrain	emprise	
236-p, 240-p	terrain	emprise/accès	
240-p, 241-p	terrain	ouest	± 87 acres
242-p	terrain	ouest	± 80 acres
242-p	terrain	ouest	± 15 350 pi. ca.
242-32	bâti résidentiel, achat total	ouest	± 18 045 pi. ca.
242-p	terrain, achat total	ouest	± 18 045 pi. ca.
242-31	bâti résid., déplacement	emprise	
242-p	terrain	ouest	± 35 500 pi. ca.
242-p	terrain	ouest	± 19 100 pi. ca.
242-p	terrain	ouest	
5B-p, 6B-p	bâti comm., achat total	ouest	± 244 acres
5B-p	terrain	emprise	
5B-10-1 et als	bâti résid., déplacement	emprise	
5B-10-3	terrain	emprise	
6B-p, 2 à 11	terrains	emprise	
6B-p, 28B-1	bâti résid., achat total	emprise	
28B-p, 27A-p	terrain	emprise	
28B-2	bâti résid., rapprochement	emprise	
28B-p	terrain	emprise	
29B-p	terrain	emprise	
28B-p	terrain	emprise	
29B-p, 30B-p	terrain	emprise	
30A-p	terrain	emprise	
30A-p, 31A-p et 33A-p	terrain	emprise	

Source : ministère des Transports, novembre 1997

En raison du tracé retenu par le ministère des Transports, l'occurrence de tels cas apparaît limitée; de telles situations pourraient toutefois survenir le long de la déviation, notamment dans le secteur de la montée Fugère. L'état actuel d'avancement du projet ne permet toutefois pas de les identifier clairement et, surtout, de donner une idée précise de l'ampleur des répercussions ponctuelles affectant les lots riverains.

Pour un bâtiment principal situé dans l'emprise projetée, l'impact est considéré d'intensité forte, de durée permanente et d'étendue ponctuelle; la résultante donne un impact initial fortement

négalif. Le versement d'une compensation financière suivant les normes généralement appliquées par le ministère apparaît suffisante pour atténuer de manière satisfaisante les effets négatifs associés à l'acquisition. Dans tous ces cas, l'impact résiduel est considéré faiblement négatif.

4.2.3.4 Activités économiques des communautés touchées

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

Comme dans la majeure partie des cas ayant été documentés dans la littérature, les incidences négatives du projet de déviation de la route 117 affecteront surtout les entreprises commerciales.

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

Impacts économiques généralement associés aux projets de déviation

- L'expérience québécoise

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

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

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

Finalement, peu de mesures applicables aux projets de déviation ont été identifiées par le BAPE, le promoteur et les publics concernés par ces projets. Parmi celles les plus souvent évoquées dans la littérature, mentionnons les suivantes :

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

- L'expérience française et américaine

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

- C.E.T.E. Méditerranée. *Déviations d'agglomérations. Un bilan de 20 cas*. Mai 1990. Ce document présente les résultats d'une étude des impacts de 20 projets de contournement d'agglomération de moins de 20 000 habitants. La méthode utilisée est celle dite d'observations avant-après;
- Transportation Research Board (TRB). *Effects of highway bypasses on rural communities and small urban areas*. May 1996. Il s'agit d'une analyse d'études réalisées sur des projets de contournement de villes de 2 500 à 25 000 habitants. Au total, 46 états américains et 6 provinces canadiennes ont contribué à la recherche; 190 études ont ainsi été analysées, dont le cinquième ayant été effectuées au cours des 10 dernières années;
- Center for Transportation Research, University of Texas (Austin). *Economic effects of highway bypasses on business activities in small cities*. October 1992. Cette étude porte spécifiquement sur les répercussions associées au contournement de municipalités de 2 500 à 25 000 habitants.

Essentiellement, l'étude française indique que, outre les impacts bénéfiques pour l'usager de la route (gain de temps, réduction des accidents, etc.) et les résidents des agglomérations concernées (niveaux sonores, qualité de vie, etc.), les déviations seraient défavorables à certains types de commerce, notamment ceux ciblant la clientèle de passage. L'étude réalisée pour l'Amérique du Nord (TRB) confirme les conclusions de l'étude française; en effet, les répercussions négatives relevées par les chercheurs américains concernent principalement l'activité commerciale visant la clientèle de transit (traffic serving businesses).

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

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

Activités commerciales susceptibles d'être affectées

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

types de commerce présentent également une sensibilité certaine à la diminution de la clientèle externe; ce sont : les commerces d'articles de sport, en particulier ceux offrant leurs services aux chasseurs et pêcheurs, et les commerces à vocation spécifiquement touristique.

L'analyse de la structure commerciale de Labelle (tableau 2.5) indique que les commerces dits sensibles regroupent un total de 20 commerces sur 40, soit 50% des entreprises commerciales de la municipalité. Ces commerces sont répartis de façon à peu près égale entre l'entrée sud, le centre-ville et l'entrée nord du village de Labelle. Il importe de rappeler qu'à l'exception de certains commerces du domaine de la restauration, ces entreprises comptent généralement un nombre restreint de travailleurs.

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

Le projet de construction de la déviation de la route 117 aura pour effet de détourner une partie importante de la circulation hors du noyau villageois de Labelle, là où se concentrent l'ensemble des activités commerciales de la localité.

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

En appliquant ces proportions aux débits journaliers moyens annuels estimés (DJMA) pour Labelle à l'ouverture de la déviation, la circulation au centre-ville de Labelle aurait chuté de 8 959 véhicules/jours à environ 2 552 (plus ou moins 134). Il s'agit là, à n'en pas douter, d'une diminution très importante du *bassin de clientèle potentielle*, qui n'est pas sans comporter son lot de répercussions sur l'activité économique, en particulier commerciale, de la municipalité.

L'analyse réalisée dans le cadre du présent mandat a démontré que la clientèle externe - celle qui est la plus susceptible d'emprunter la déviation - était significative pour au moins 5 commerces sur 10. Sur cette base, il est donc possible d'affirmer que la vitalité de l'ensemble de l'activité commerciale de la municipalité sera directement affectée suite à l'ouverture de la route.

Pour les commerces dits sensibles à la présence de la clientèle externe, une telle situation est susceptible de se répercuter de manière sentie sur le niveau de rentabilité de leur entreprise. Ce groupe, qui représente 20 des 40 établissements relevés, comprend les commerces associés à la restauration et à l'hébergement, à la vente de biens de première nécessité (les dépanneurs), aux services aux véhicules motorisés et, dans une moindre mesure, ceux liés à la vente d'articles de sport (ex: boutique de chasse et pêche offrant des services à la clientèle des territoires fauniques environnants) et à vocation touristique.

Compte tenu que l'information disponible¹⁶ ne permet pas de définir avec précision le comportement et les habitudes d'achat de la clientèle externe, il est difficile de mesurer l'ampleur des dépenses réalisées par celle-ci et de quantifier la part relative de ces dépenses dans le chiffre d'affaires de commerces affectés. Malgré l'absence de telles données, il est toutefois possible de

¹⁶ Le questionnaire utilisé pour l'enquête O-D visait surtout à identifier les usagers ayant l'intention de faire un arrêt à Labelle et à connaître le but de leur déplacement. Aucune question n'abordait l'intention d'achat des usagers ou encore la nature des biens à acquérir.

qualifier l'intensité de l'impact en s'appuyant sur la connaissance acquise du contexte local et sur les évaluations réalisées dans le cadre de projets similaires.

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

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

Pour toutes ces raisons, le degré de perturbation est considéré moyen. En raison de la grande valeur environnementale attribué aux activités économiques (en particulier commerciales), l'intensité de l'impact est jugée forte. De durée permanente (moyen terme) et d'étendue régionale, l'importance de l'impact du projet de déviation de la route 117 sur l'activité économique à Labelle est donc fortement négative.

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

- la mise en place d'une signalisation incitative, autre que la signalisation routière habituelle (panneaux verts, panneaux bleus), visant à encourager les usagers de la route 117 à entrer au centre-ville. Cette signalisation devrait faire la promotion de services et d'entreprises commerciales ayant l'attrait nécessaire pour faire en sorte que l'intérêt pour l'offre locale des clientèles ciblées - de transit et touristique - soit stimulée; elle sera mise au point avec les commerçants concernés. Respectueuse de la *Loi sur la publicité le long des routes* (L.R.Q., c. P-44), la signalisation incitative sera implantée à l'approche des accès sud, centre et nord;
- l'implication active des organismes locaux (ex: un regroupement des commerçants) et régionaux (ex: CLD, Société de développement économique) et la mise en oeuvre par ceux-ci de mesures d'accompagnement spécifiquement destinées à assurer une transition harmonieuse suite à l'ouverture de la déviation. Ces mesures d'accompagnement, qui pourraient notamment inclure des mesures d'aide, de réorientation et de réorganisation pour les commerçants anticipant des difficultés, devraient idéalement être opérationnelles un an avant la fin des travaux;
- la mise en oeuvre d'une stratégie concertée - c.a.d. réunissant tous les acteurs de la vie économique locale et régionale - visant à tirer profit de l'achalandage créé par la présence du Parc linéaire dans les limites de la municipalité.

Les mesures proposées ci-dessus (notamment la mise en place d'une signalisation adéquate à l'entrée du village) sont considérées comme ayant un potentiel d'atténuation réel; le ministère des Transports est en effet d'avis qu'elles pourront contribuer de façon efficace à amoindrir les répercussions anticipées du projet sur les commerces locaux. Il faut toutefois admettre qu'elles ne vont pas nécessairement permettre l'élimination pleine et entière des incidences négatives du projet. Ainsi, un certain nombre d'entreprises commerciales de Labelle ressentiront quand même

les contrechocs qu'implique la réalisation du projet. Globalement, suite à la mise en oeuvre des mesures décrites ci-haut, l'impact sur l'activité économique locale pourrait être faiblement négatif.

4.2.3.5 Réseau routier et accès aux résidences privées

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

- celles à prévoir sur le réseau routier supérieur;
- celles qui touchent la route 117 actuelle à Labelle;
- celles affectant potentiellement le réseau routier local et l'accès aux résidences privées.

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

Effets sur le réseau routier supérieur et la route 117 actuelle

L'ajout de la déviation de la route 117 au réseau supérieur de transport entre la région Abitibi-Baie James et le reste du Québec comporte des effets positifs significatifs, en particulier pour la clientèle d'usagers utilisant celui-ci. La construction de la déviation apparaît comme la solution la plus appropriée à l'atteinte des objectifs de fluidité du réseau, qui est de permettre l'accès le plus rapide et le plus sécuritaire possible aux destinations situées en aval ou en amont de Labelle.

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

La réalisation de la déviation aura par ailleurs des répercussions importantes sur la route 117 actuelle. D'après l'étude de circulation, les débits enregistrés dans le village de Labelle après l'ouverture de la déviation seront inférieurs d'environ 70 % aux conditions actuelles. Cette diminution contribuera à l'élimination de problèmes récurrents de circulation notés sur le réseau urbain (saturation de la capacité, files d'attente au feu de circulation, engorgement, formation de peloton, etc.) et permettra de dégager une capacité résiduelle pour l'accueil des nouveaux déplacements liés aux activités urbaines actuelles et futures.

Des telles répercussions sont, par ailleurs, de nature à satisfaire les autorités locales et régionales qui considèrent la vocation de transit de la route 117 comme étant incompatible avec la vocation commerciale et de centre de service du noyau villageois de Labelle. La pertinence du projet pour les élus locaux est d'ailleurs illustrée par une résolution datée de juillet 1997, où la municipalité de Labelle fait état des bienfaits de la déviation et, surtout, de l'accès au centre du village. Les avantages notamment évoqués sont les suivants :

- le trafic lourd, en provenance du secteur Est, La Macaza, etc. - dont la destination oblige le passage par le pont sur la rivière Rouge - pourrait ainsi emprunter l'accès central et réduire significativement l'impact dans le village et, plus particulièrement, dans les zones Cm-1, Cm-3, Ce-3, Ce-2, Ce-1 et Pa-1. Cela limiterait également les risques d'accident à l'intersection de la rue du Pont;

- le trafic lourd en direction de L'Annonciation pourrait emprunter la déviation et ainsi éviter les intersections des rues - essentiellement résidentielles - Belle-Pente, Pagé, de la Montagne, Nantel et de l'Aéroport;
- l'accès central donne accès directement aux activités industrielles et commerciales de transport de la zone Ce-3 (secteur de la rue de l'Aéroport);
- l'accès central permet d'offrir aux usagers en transit un lien direct à la halte routière municipale sans avoir à traverser le village en son entier.

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

En raison de sa localisation excentrique par rapport aux portions de territoire intensivement occupées et des choix effectués par le ministère des Transports, le projet de déviation de la route 117, qui inclut l'accès central et le chemin de desserte entre la rue de l'Église et la montée Fugère, n'aura pas véritablement de répercussions négatives sur le réseau routier local.

L'absence d'impacts significatifs sur le réseau local n'exclut toutefois pas l'existence de problématiques requérant une gestion environnementale particulière, et, ce faisant, l'application de mesures d'intégration spécifiques. Ainsi, à chacune des extrémités du tracé de la déviation, le projet entraînera l'abandon de courts tronçons de route. Il en sera de même pour la montée Fugère, la rue de la Montagne ainsi que la rue de l'Église. Ces trois artères seront sectionnées par la nouvelle route 117; du côté est de la déviation, elles seront aménagées en boucle alors que du côté est, elles seront raccordées à la voie de service. Considérant que ces tronçons abandonnés constituent pour les riverains des sources de dégradation visuelle et, pour les usagers de la route, une source de confusion quant à la configuration exacte du réseau, ces sections délaissées seront scarifiées, nivelées et ensemençées.

Synthèse des effets du projet sur le réseau routier

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

Le détournement de la circulation de transit et de la circulation lourde sur une voie dont les caractéristiques techniques répondent mieux aux exigences de tels déplacements et l'affectation prioritaire du réseau routier local aux mouvements locaux devraient améliorer sensiblement la fonctionnalité de la route nationale et des rues locales.

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

4.2.3.6 Alimentation privée et communautaire en eau potable

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

Problèmes qualitatifs et/ou quantitatifs

La très grande majorité des résidences de Labelle sont approvisionnées par le réseau d'aqueduc municipal. Ce réseau s'alimente dans le lac Chaudefond qui est situé dans le flanc de la vallée de la rivière Rouge; il s'agit d'un bassin hydrogéologique autre que celui traversé par la future route 117. Les travaux n'influenceront donc d'aucune façon la source d'alimentation du réseau d'aqueduc municipal.

Toutefois, les résidences situées dans les 700 premiers mètres ainsi que les 1200 derniers mètres du projet ne sont pas desservis par l'aqueduc municipal. Que ce soit au début ou à la fin du projet, la variante s'éloigne vers l'ouest par rapport au tracé actuel de la route 117, donc s'éloigne des puits existants. Cette situation n'est pas de nature à détériorer les choses puisque la source potentielle de contamination que représente la nouvelle route sera plus loin des puits que la route actuelle.

Une seule exception toutefois concernant le puits qui alimente la résidence située vis-à-vis le chaînage approximatif 6 + 200 du tracé. Cette propriété est localisée à environ 140 m en aval hydraulique (à l'est) de l'emprise du tracé projeté. Compte tenu de cette distance importante ainsi que du fait qu'aucun déblai important n'est à entrevoir pour le passage de la route 117 dans ce secteur bien précis, aucun impact majeur n'est appréhendé sur ce puits. Il est toutefois recommandé de l'échantillonner avant et après les travaux afin d'en vérifier l'aspect qualitatif.

Conduite d'amenée d'eau

Une résidence située à proximité de la bretelle d'accès au sud de la déviation est alimentée en eau potable via une conduite raccordée au petit lac situé à l'ouest de la déviation. La nouvelle route intersectera donc cette conduite d'amenée d'eau. Cette conduite restera en place et sera insérée dans une gaine protectrice (tuyau de diamètre supérieur). Ceci permettra d'éviter d'excaver la future route en cas de bris éventuel de la dite conduite.

Acquisitions

Certains puits ainsi que les propriétés qu'ils desservent devront être expropriés dans le cadre des travaux. Le tracé projeté impliquera une expropriation au début du projet et une autre à la fin.

Synthèse des effets sur l'alimentation en eau potable

C'est le suivi environnemental de l'eau des puits potentiellement affectés qui permettra de déterminer exactement l'importance de l'impact appréhendé. Ce suivi sera réalisé dès la mise en service de cette nouvelle route. Encore là, advenant un impact tel que ces puits deviennent inutilisables, ils pourraient être reliés au réseau municipal.

4.2.3.7 Patrimoine bâti et archéologique

Patrimoine bâti

Compte tenu de la rareté des propriétés d'intérêt patrimonial et de traces anciennes d'implantation à Labelle, l'impact de la mise en place de la déviation de la route 117 sur le patrimoine bâti sera nul. Les raisons qui appuient cette évaluation sont les suivantes :

- la majeure partie du tracé se situe en milieu forestier;

- aux extrémités sud et nord de l'actuelle route 117, près des raccordements prévus avec la déviation, le bâti est essentiellement d'implantation contemporaine et n'offre, de ce fait, aucun intérêt patrimonial ou historique;
- le tracé est situé à trop grande distance (plus de 500 m) du centre-ville pour avoir un impact direct sur le patrimoine bâti qu'on retrouve le long de la route 117 et de la rue du Couvent;
- l'élaboration d'un tracé alternatif pour le tronçon sud de la déviation a permis d'éviter le secteur de la rue de l'Église où se concentrent une partie des bâtiments d'intérêt patrimonial relevés dans la zone d'étude.

Patrimoine archéologique

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

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

Même si aucun site archéologique n'est actuellement connu dans la zone élargie du projet à l'étude, des sites sont connus dans la région dans laquelle celui-ci se trouve. Ces sites témoignent de présences humaines anciennes et il est vraisemblable que l'espace occupé par la zone d'étude ait été l'objet de telles occupations par des amérindiens et des euro-canadiens.

Les recherches archéologiques effectuées à ce jour témoignent d'une activité ponctuelle de recherche sur une superficie restreinte. La zone d'étude n'a pas fait l'objet de recherches et le potentiel archéologique reste à être vérifié. L'emprise qui sera retenue pour la réalisation de ce projet représente donc un milieu qui offre un potentiel de découverte archéologique.

Dans le cadre du projet d'aménagement qui est à l'étude, l'emprise qui sera retenue pour la réalisation des travaux sera l'objet d'un inventaire archéologique qui permettra de s'assurer de la présence ou de l'absence de vestiges archéologiques. Cette activité prendra cours préalablement au début des travaux de construction et sera limitée à l'emprise retenue.

Toutes les surfaces propices à la pratique de sondages archéologiques seront systématiquement vérifiées par sondages. Dans l'éventualité de la découverte de sites archéologiques, ceux-ci feront l'objet d'une évaluation qualitative et quantitative et, le cas échéant seront l'objet d'une fouille archéologique afin de sauvegarder les vestiges et les données pertinentes à la compréhension des sites.

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

4.2.3.8 *Caractéristiques visuelles du paysage local*

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

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

Le premier tronçon du tracé de la déviation de la route 117 est implanté en zone forestière naturelle (unité de paysage no. 5) alors que le second parcourt des zones péri-urbaines et agricoles (unités de paysage no. 3 et 4). Parmi les différentes unités de paysage traversées par la future route, le secteur comprenant le mont Labelle, d'une part, et la zone résidentielle entre la rue Orban et l'actuelle route 117 est le plus problématique.

Insertion de l'infrastructure dans le paysage

L'ajout d'une infrastructure routière dans le paysage comporte divers types d'interventions (déboisement de l'emprise, nivellement, remblais, déblais, mise en place de structures en hauteur tels échangeurs, etc.) qui ne sont pas sans répercussions sur le milieu récepteur, qu'il s'agisse d'un milieu forestier ou d'un milieu urbain. Celles-ci affectent le relief local, la couverture végétale de même que les fonctions et les utilisations du sol dans les zones touchées par le projet.

Tel que mentionné précédemment, le secteur entre le mont Labelle et la rue Orban – qui correspond à la sous-unité de paysage 2c – est un des plus sensibles à l'implantation d'une infrastructure routière du type de celle projetée à Labelle et il constitue, à ce titre, un cas particulier le long du tracé de la déviation. Il faut le rappeler, cette sous-unité possède un caractère chevauchant à la fois les paysages péri-urbain et naturel (le mont Labelle jouant un rôle important en fond de scène). Plus encore, l'analyse visuelle du milieu récepteur lui attribue une grande valeur environnementale, qui tient entre autre à l'opposition de ces types de paysage et à la présence d'un marais qui renforce la dimension naturelle du lieu.

L'insertion harmonieuse d'une route du gabarit proposé dans un paysage semblable peut paraître difficile; cela est vrai dans le cas de l'implantation d'une route à une chaussée et ça l'est davantage dans le cas d'une route à deux chaussées. Considérant que la mise en place de la déviation entraînera inévitablement¹⁷ la perte d'un peu plus du tiers du marais et du couvert arbustif qui lui est associé, les répercussions sur les qualités intrinsèques du paysage seront importantes. En fait, la présence de la nouvelle route entraînera une modification partielle du caractère du lieu; l'importance de la montagne et des zones boisées en toile de fond limitera cependant la portée de cette "intrusion urbaine" sur les composantes locales du paysage.

En raison de la proximité des résidences du site d'implantation de la déviation, le ministère procédera à la mise en place d'un talus végétalisé entre la rue Orban et la route; cette mesure aura pour but de redonner au paysage une partie du caractère naturel ainsi perdu. La localisation

¹⁷ Compte tenu de la largeur minimale de l'emprise requise pour son implantation et celle du chemin de desserte, soit 110 mètres.

exacte¹⁸, la longueur et la hauteur du talus seront déterminées en collaboration avec les principaux observateurs concernés à l'étape des plans définitifs. Cette mesure d'insertion s'étendra de la rue de la Montagne à la rue Belle-Pente; du côté faisant face aux résidences, le talus sera modulé pour obtenir une apparence plus naturelle, planté d'espèces arbustives indigènes et ensemencé à l'aide d'un mélange apte à reproduire les conditions prévalant localement.

Le long du tracé de la déviation et de l'accès au village, plusieurs autres mesures seront mises en œuvre afin de limiter les répercussions anticipées. Compte tenu du contexte d'insertion de la nouvelle route, la plupart de celles-ci visent à redonner au paysage un caractère naturel après la finalisation des travaux. Les mesures d'atténuation sont les suivantes :

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

Impacts sur le paysage perçu par les observateurs riverains

- Impacts de la déviation

Dans le cas du premier tronçon de la déviation, qui s'étend du raccordement sud jusqu'à la hauteur de l'accès central, la présence de l'infrastructure aura peu de répercussions sur le paysage perçu depuis les principaux points d'observation permanents (lieux de résidence, lieux de travail, etc.). En effet, dans la plupart des cas, sinon la totalité de ceux-ci, l'éloignement de la route des zones habitées et utilisées, le relief local ainsi que la hauteur et la densité des peuplements forestiers devraient limiter les incidences visuelles du projet. Les champs visuels des résidents de trois secteurs seront toutefois directement affectés par la présence de l'infrastructure; ces secteurs sont les suivants :

- l'extrémité ouest la rue de l'Église. Un nombre restreint d'observateurs pourraient ressentir les effets négatifs associés à la présence de l'infrastructure puisque celle-ci sera implantée en hauteur par rapport au terrain naturel; (code V1 sur la carte 4.1 de l'annexe 7);
- le secteur du mont Labelle, et notamment sur la rue Orban, où les observateurs riverains seront affectés par l'ajout d'une infrastructure routière à fort gabarit à l'intérieur de leurs champs visuels (code V2 sur la carte 4.1 de l'annexe 7);

¹⁸ Idéalement, sans empiéter sur le marais pour lequel de mesures de mise en valeur sont prévues.

- le secteur de la montée Fugère, où les observateurs fixes localisés le long du dit chemin - de part et d'autre de la déviation - verront leur champ visuel modifié de manière significative en raison de la présence de la future route 117 et du chemin de desserte (code V3 sur la carte 4.1 de l'annexe 7).

Pour chacun de ces groupes d'observateurs, l'absence d'écrans naturels qui permettraient - du fait du relief ou d'une couverture végétale dense - de camoufler la présence de la route est déterminant quant à l'intensité et à l'importance de l'effet ressenti ponctuellement; ceux-ci sont précisés sur la carte 4.1.

De leur côté, les observateurs mobiles circulant sur l'accès ou sur la nouvelle route seront confrontés à la présence d'un échangeur à la jonction de l'accès au village et de la déviation. Il s'agit là d'une perturbation ponctuelle, qualifiée de mineure. Encore une fois, l'encadrement forestier - si maintenu - et le relief pourront être mis à profit pour optimiser l'intégration harmonieuse du tracé et des structures requises.

- Impacts de l'accès au village

En ce qui concerne l'accès entre la déviation et la route 117 actuelle, la présence de l'infrastructure comportera peu de répercussions sur le plan visuel. En effet, les observateurs fixes sont à toute fin pratique absents du décor alors que les observateurs mobiles - qui n'ont jamais eu accès auparavant à ce paysage - ne seront pas à même de mesurer l'ampleur des modifications au paysage au sein duquel ils circuleront. Dans la mesure où l'insertion de la route sera faite dans le respect du caractère naturel du lieu, la perception du paysage local sera peu différente de ce qu'elle peut être dans le cas de la majorité des routes rurales du secteur.

Accessibilité visuelle du village de Labelle

Lors des rencontres d'information-consultation tenues à Labelle (novembre 1997), l'accessibilité visuelle du village depuis la route de déviation a fait l'objet de nombreuses discussions entre les participants, en particulier les commerçants, et les représentants du ministère. Les préoccupations énoncées s'appuyaient sur l'hypothèse qu'un centre-ville ou un noyau commercial qui ne peut être vu par les usagers en transit n'a aucune chance d'attirer cette clientèle potentielle.

L'analyse du tracé proposé pour la déviation de la route 117 à Labelle n'a pas véritablement permis d'identifier d'endroits qui pourraient permettre aux automobilistes d'établir un contact visuel avec le village. Un des principaux facteurs expliquant cette situation est que les percées visuelles existantes, et orientées vers l'est, sont peu nombreuses; elles se limitent pour l'essentiel à celles offertes par l'axe de la rue de l'Église, le futur accès au village et les rues Belle-Pente et de la Montagne.

Aucun de ces axes ne peut donner directement un accès visuel direct au centre-ville en raison de la distance, habituellement grande, qui les sépare du noyau villageois. De plus, bien que l'usager de la route soit, dans certains cas, placé en surplomb par rapport au site du village, la hauteur et la densité du couvert forestier créeront un écran qui interdira ou qui limitera à tout le moins la perception de la zone urbaine. Il apparaît donc difficile, à première vue, d'assurer la visibilité du noyau villageois de Labelle aux usagers de la route de déviation. Une des solutions évoquées en consultation était de créer artificiellement une percée visuelle répondant à l'objectif visé. L'analyse des photographies aériennes, des cartes topographiques et du tracé en plan a permis d'identifier un site où il serait possible de déboiser une superficie réduite pour permettre l'accès visuel au village.

Le site choisi (figure 4.1) se trouve sur le lot no. 2, à l'ouest d'une terre agricole. À cet endroit, se trouve une zone en friche insérée entre deux collines; celle-ci pourrait être déboisée pour faciliter la mise en oeuvre d'une telle mesure et, ce faisant, rendre une partie du village visible aux usagers circulant en direction Nord. L'envergure limitée du déboisement rend cette mesure acceptable du point de vue environnemental; les commentaires émis en consultation laissent croire que celle-ci serait aussi socialement acceptable.

Synthèse des répercussions du projet sur le milieu visuel

Tel que le démontrent les sous-sections précédentes, la réalisation du projet de déviation de la route 117 à Labelle comporte plusieurs répercussions sur le paysage local, sa perception de même que son accessibilité visuelle.

Globalement, l'intégration de la déviation au paysage local semble présenter peu de problèmes sauf dans le secteur mentionné précédemment; une attention particulière devra être apportée à celui-ci. L'application d'un ensemble de mesures particulières devrait permettre le maintien des caractéristiques naturelles de la zone forestière et des abords des zones résidentielles. Enfin, la création d'une percée visuelle artificielle vers le noyau villageois pourrait constituer une solution acceptable à la problématique d'accessibilité visuelle énoncée par certains citoyens lors de la consultation publique tenue par le ministère des Transports.

Généralement, les effets anticipés sont d'intensité variable et, dans la majeure partie des cas, d'envergure ponctuelle; seuls les impacts affectant le paysage dans le quadrilatère formé du mont Labelle et des rues de la Montagne, Orban et Belle-Pente sont jugés d'étendue locale. Compte tenu de la grande valorisation accordée au paysage et de la durée permanente (long terme) des incidences appréhendées, l'impact visuel du projet sans l'application de mesures correctrices est considéré moyennement négatif. Avec la concrétisation de l'ensemble des mesures visant à favoriser l'intégration harmonieuse de la déviation au milieu récepteur, l'impact résiduel sera - dans le pire des cas - faiblement négatif.

4.2.3.9 Climat sonore ambiant

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

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

Climat sonore engendré par le projet à l'ouverture

La simulation du niveau de bruit qui devrait être généré par le projet de déviation de la route 117 à Labelle a été effectuée en se basant sur l'estimation du débit de circulation automobile pour l'année 2002, soit 8 959 véhicules/jour. En appliquant un ratio multiplicateur, soit 1,39, le débit journalier moyen estival (DJME) a été établi à 12 500 véhicules/jour.



FIGURE 4.1 Localisation de la percée visuelle à créer

Selon les informations transmises par le ministère des Transports¹⁹, près de 80% de la circulation automobile dans le secteur devrait emprunter la déviation à l'ouverture et la vitesse affichée sur celle-ci sera de 90 km/heure. Suivant les relevés effectués sur la composition de la flotte de véhicules empruntant actuellement la route 117, la proportion d'automobile sera de près de 83 %, le reste du flux de circulation étant constitué de camions légers (environ 4 %) et de camions lourds (environ 13 %).

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

Effets sur le climat sonore le long de l'actuelle route 117

À l'ouverture de la déviation, la réduction importante du débit de circulation sur l'actuelle route 117 (boulevard Curé-Labelle) se traduira par une baisse du niveau de bruit Leq (24h) d'environ 7 dB(A) pour les résidents établis en bordure de l'infrastructure. Par comparaison, d'ici 2017, le maintien du statu quo impliquerait nécessairement une hausse des niveaux sonores au centre-ville de Labelle; suivant le taux d'accroissement de la circulation, cette hausse pourrait varier entre 2 et 3 dB(A) portant ainsi le Leq (24h) à plus de 67,7 dB(A).

Selon la grille utilisée par le ministère des Transports, les résidents implantés sur la première rangée d'habitations, et qui seront alors exposés à des niveaux de bruit Leq (24h) de 62 dB(A), constateront une diminution non significative du niveau sonore ambiant; les résidents implantés sur les rangées suivantes, et qui seront quant à eux exposés à des niveaux de bruit Leq (24h) inférieurs, seront à même de remarquer une diminution du niveau sonore pouvant être qualifiée de significative.

La carte 4.2 présentée à l'annexe 7 illustre la distribution des courbes sonores à l'ouverture de la déviation. Les courbes de bruit Leq (24h) de 65 et 60 dB(A) s'estompent rapidement au fur et à mesure que la déviation s'éloigne de la route 117 actuelle.

Ainsi, dans la partie nord de la route 117 actuelle, les calculs effectués indiquent qu'une majorité de résidences se situeront dans une zone de perturbation faible, étant exposées à des niveaux de bruit se situant entre 55 et 60 dB(A). Une seule résidence demeurera dans une zone moyennement perturbée alors qu'une autre se situera dans une zone de perturbation forte. Au cœur du village de Labelle, aucune résidence ne sera située dans une zone de perturbation moyenne ou forte, ce qui constitue une amélioration sensible par rapport à la situation prévalant actuellement.

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

À l'ouverture du projet, la déviation deviendra rapidement la principale source de bruit ambiant dans le milieu; le volume de circulation drainé par celle-ci et la vitesse des véhicules s'y déplaçant en seront la cause première. De façon générale, la distance entre la déviation et les résidences sera telle qu'elle assurera une atténuation suffisante. Ainsi, peu de résidences seront directement affectées par les niveaux de bruit générés par la nouvelle route. Les secteurs problématiques sont identifiés ci-après; pour faciliter l'analyse et le repérage par le lecteur, le tracé de la déviation a été subdivisé en deux tronçons, à savoir :

¹⁹ Les chiffres fournis par le ministère sont basés sur les résultats de l'enquête origine-destination conduite en octobre 1995 dans le cadre de l'étude de justification.

- tronçon 1: entre le raccordement sud et l'accès central au village de Labelle. L'analyse des courbes de bruit illustrées sur les cartes 4.2 et 4.3 (à l'annexe 7) montre que, le long du premier tronçon de la déviation, l'impact sonore du projet sera limité. Ceci s'explique notamment par le fait que, suite à l'élaboration d'une alternative de tracé pour ce secteur, la déviation sera désormais implantée derrière quelques collines; c'est notamment le cas à proximité de la rue de l'Église. La simulation du climat sonore à l'ouverture a permis de constater que le relief y est suffisamment marqué, en hauteur et en longueur, pour constituer un écran sonore efficace et qu'il permet de diminuer le niveau de bruit qui sera enregistré aux résidences sises dans ces secteurs.

Dans le secteur de la rue de l'Église, la zone la plus densément habitée le long de ce premier tronçon, une seule résidence se retrouvera dans une zone de perturbation moyenne (niveau Leq (24h) entre 55 et 60 dB(A)). Pour les résidents concernés il s'agira tout de même d'une augmentation fortement perceptible du climat sonore par rapport à la situation actuelle puisque celui-ci passera d'environ 44 dB(A) à 57 dB(A).

- tronçon 2: entre l'accès au village et le raccordement nord. Pour le second tronçon de la déviation, la déviation entraînera une modification perceptible du climat sonore par les résidents établis en périphérie de la future route 117. Ces accroissements des niveaux de bruit actuels se feront particulièrement sentir lorsque le tracé de la déviation se rapprochera des zones habitées. On trouve de telles zones entre les rues de la Montagne et Belle-Pente, dans le secteur du mont Labelle, de même que le long de la montée Fugère.

Dans ces secteurs, les niveaux de bruit passeront de 44 dB(A), tel qu'enregistré les 5 et 6 juin 1997, à 57 dB(A) et plus. Bien que le climat sonore puisse y être considéré moyennement perturbé, les résidents localisés à faible distance de la déviation noteront une forte augmentation du niveau de bruit ambiant. C'est notamment le cas de la seule résidence localisée sur la portion de la rue de la Montagne se trouvant à l'ouest de la déviation où le climat sonore à l'ouverture et 15 ans après celle-ci sera supérieur à 60 dB(A). Dans l'éventualité où des résidences seraient construites sur les sept (7) lots voisins (qui sont déjà viabilisés), celles-ci se retrouveraient dans une situation similaire.

En vertu de la Politique sur le bruit routier, le ministère prendra les mesures nécessaires pour ramener les niveaux sonores projetés le plus près possible de 55 dB(A) sur une période de 24 heures.

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

À l'ouverture du projet, la présence de l'accès central au réseau routier local ajoutera source de bruit ambiant dans le milieu. Le volume de circulation sur celui-ci et la vitesse des véhicules s'y déplaçant ne sont toutefois pas de nature à modifier le climat sonore local d'autant plus que l'accès sera implanté en milieu boisé. De plus, la distance entre l'accès central et les résidences sera telle qu'elle assurera une atténuation suffisante sans nécessiter l'application de mesures particulières.

Synthèse des répercussions sur le climat sonore

En somme, la construction de la déviation de l'agglomération de Labelle se traduira par une diminution de l'ordre de 7 dB(A) pour l'ensemble des résidents se situant dans le village, de part et d'autre du boulevard du Curé-Labelle. En raison de la réduction de la circulation automobile, le degré de perturbation du climat sonore local, qui s'établit actuellement à moyen, passera ainsi à

faible. Cette diminution peut être qualifiée de significative à non significative suivant l'éloignement des résidences par rapport à la route 117 actuelle.

Quant à la déviation et à l'accès au village, il seront la source de peu de répercussions sonores sauf dans les secteurs suivants (codes S sur la carte 4.1 à l'annexe 7):

- dans le secteur de la rue de l'Église, deux résidences seront situées dans une zone de faible perturbation (niveau Leq (24h) entre 55 et 60 dB(A);
- entre les rues de la Montagne et Belle-Pente, dans le secteur du mont Labelle, sur la rue de la Montagne de même que le long de la montée Fugère où les niveaux de bruit passeront du niveau normal pour une zone résidentielle (environ 44 dB(A)) à 57 dB(A) et plus.

La politique d'intervention mise de l'avant par le ministère des Transports du Québec consiste à appliquer des mesures d'atténuation lorsque les niveaux sonores Leq 24 heures sont supérieurs à 55 dB(A) pour les nouvelles routes et à 65 dB(A) pour les routes existantes.

Dans le cas du tracé proposé pour la déviation, l'impact du projet est limité et quelques résidences verront leur niveau de bruit Leq (24h) augmenter à l'ouverture du projet. Ces résidences se situeront pour la plupart dans une zone de perturbation moyenne avec des niveaux de bruit légèrement supérieurs à 55 dB(A) ce qui ne justifierait pas d'intervention de la part du MTQ.

En ce qui concerne le secteur résidentiel qui s'étend au pied du mont Labelle, le ministère tirera toutefois profit des aménagements réalisés afin d'assurer une meilleure intégration visuelle de l'infrastructure pour diminuer le niveau de bruit affectant les résidences situées entre les rues de la Montagne et Belle-Pente. Dans le cas de la résidence sise sur la rue de la Montagne, à l'ouest de la déviation, les mesures à prendre restent à définir.

4.2.3.10 *Qualité de vie des résidents*

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

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

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

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

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

- les trajets empruntés par les véhicules affectés au transport des matériaux feront l'objet d'une entente spécifique avec les autorités municipales;
- ces trajets éviteront les rues résidentielles, les rues le long desquelles on retrouve des zones de récréation locale ainsi que les secteurs institutionnels et publics (établissement d'enseignement, garderie, centre hospitalier, centre d'accueil, etc.);
- les citoyens riverains du ou des trajets retenus seront avisés, avant le début des travaux, de la nature des activités de transport, de la période retenue et de la durée de ceux-ci;
- le ministère privilégiera l'utilisation de chemin d'accès temporaires situés dans l'emprise du projet et accessibles depuis la route 117 actuelle. Dans cette même perspective, il faudrait juger de l'opportunité d'accéder au site des travaux par la montée Fugère ou encore l'accès entre la déviation et le village de Labelle si celui-ci était construit avant le début de la construction de la déviation;
- le cas échéant, le ministère assurera le maintien d'accès privés sécuritaires aux commerces et aux résidences concernés (ex : rue de l'Église vers l'ouest, rue de la Montagne, montée Fugère);
- toutes les mesures pertinentes du Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G.), dont entre autres l'utilisation d'abat-poussière, le respect d'un horaire de travail prédéfinis et la mise en place d'une signalisation avancée adéquate, seront appliquées rigoureusement.

D'autre part, comme le tracé de la déviation est localisé - à l'exception de certains secteurs - en marge des secteurs habités, cela limite les possibilités que les travaux génèrent des répercussions et des désagréments importants pour la majeure partie de la population de la municipalité.

Deux secteurs résidentiels sont susceptibles de ressentir les effets adverses associés à un tel chantier; il s'agit du secteur situé entre les rues de la Montagne et Belle-Pente et de celui de la rue de l'Église. Le ministère veillera à ce que les résidents de ces secteurs soient dûment informés de la nature des travaux et des répercussions à anticiper ainsi que de la durée anticipée de ceux-ci.

Bien que ne pouvant à elles seules neutraliser toute répercussion négative pour les résidents potentiellement affectés par les travaux, ces diverses mesures assurent quand même une atténuation appréciable des effets négatifs les plus significatifs du projet.

4.3 SYNTHÈSE DES IMPACTS RÉSIDUELS

La construction et la présence de la déviation de la route 117 impliquent plusieurs impacts sur le milieu récepteur. La nature (physique, biologique et humain), le type (temporaire ou permanent; négatif ou positif) et l'importance varient dans l'espace comme dans le temps.

En raison de la localisation même du tracé de la déviation, en majeure partie à bonne distance des zones urbanisées, les impacts sont relativement peu nombreux pour un projet de cette envergure. La synthèse des impacts résiduels aborde successivement les effets du projet sur les milieux physique et biologique (regroupés pour l'occasion) et ceux affectant le milieu humain, incluant les aspects visuel et sonore. La carte 4.1, présentée à l'annexe 7, illustre et localise les impacts

spatialisables, susceptibles de subsister même après la mise en oeuvre des diverses mesures d'atténuation, d'insertion et de bonification proposées.

Impacts résiduels affectant les milieux physique et biologique

Les incidences du projet sur les milieux physique et biologique varieront de faible, en majorité, à forte, dans quelques rares cas. De façon générale, les mesures qui seront prises par le ministère à l'étape des plans et devis comme durant la phase de construction permettront de minimiser les répercussions anticipées.

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

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

Impacts résiduels affectant les milieux humain, visuel et sonore

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

- Les impacts spécifiques

La construction de la route de déviation implique l'ajout d'une nouvelle infrastructure sur le territoire de la municipalité de Labelle. Bien que le tracé préférable soit situé à l'écart de la plupart des zones les plus intensivement utilisées - limitant ainsi le nombre et l'ampleur des répercussions appréhendées - certaines activités humaines ressentiront quand même les effets de sa présence.

Ainsi, l'acquisition de l'emprise nécessaire à l'implantation de la déviation de la route 117 et de l'accès au village de Labelle touchera plus de 45 lots ou parties de lot; la quasi totalité de ceux-ci est située sur le tracé de la future route 117. Même si les critères d'indemnisation en vigueur au ministère des Transports seront appliqués, les propriétaires des bâtiments expropriés subiront, en bout de ligne, des désagréments divers difficiles à atténuer complètement.

La présence de la future route sera également la cause de divers impacts sur l'environnement visuel et sonore de certains résidents de la zone d'étude. Les secteurs les plus vulnérables de ces points de vue sont les suivants : le secteur de la rue de l'Église, le secteur des rues de la Montagne et Belle-Pente, à proximité du mont Labelle, de même que le secteur agricole le long de la montée Fugère.

Le secteur agricole, qui s'étend entre la montée Fugère et le raccordement nord à l'actuelle route 117, sera directement touché par le tracé de la déviation. La réalisation du projet se traduira par des pertes de superficies cultivées (ou préparées en vue de la culture), l'immobilisation de parties de terres par l'emprise, la perte de production et, finalement, la baisse des revenus.

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

Globalement, pour un projet de cette envergure (6,3 km), la déviation de la route 117 occasionnera peu de répercussions directes sur les composantes des milieux humain, visuel et sonore.

- Les impacts généraux

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

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

En se basant sur les expériences québécoise, française et américaine en la matière, il a été possible de déterminer que certains types de commerces, nommément ceux qui visent les clientèles externes et plus particulièrement de transit, étaient plus sensibles aux effets adverses d'un projet de déviation. Ces commerces, qui constituent près de 50 % de l'offre commerciale de Labelle, seront nécessairement touchés par la diminution de la circulation au coeur de la zone urbaine. L'analyse et l'évaluation des impacts ont permis d'établir que ces impacts seraient moyennement négatifs pour l'activité commerciale du secteur. Afin de limiter l'ampleur des effets adverses ressentis par les commerçants locaux, une série de mesures ont été identifiées: mise en place d'une signalisation incitative, implication active d'organismes à vocation économique locaux et régionaux et, enfin, la mise en oeuvre d'une stratégie concertée visant la clientèle du Parc linéaire. Bien qu'aucune étude ne démontre clairement que la mise en oeuvre de telles mesures d'atténuation apporte nécessairement une solution aux problèmes anticipés, le ministère des Transports a la conviction que les mesures proposées dans le présent document ont un réel potentiel d'atténuation.

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

- l'amélioration de la fonctionnalité du réseau routier supérieur;
- la diminution de la circulation lourde dans le village et l'amélioration des conditions de circulation locales;
- l'atteinte de certains objectifs d'aménagement de la MRC des Laurentides et de la municipalité de Labelle;
- la diminution des niveaux sonores ambiants le long de l'actuelle route 117;
- l'opportunité d'assurer un développement harmonieux (notamment commercial et résidentiel) dans les limites du noyau villageois.

5.0 PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

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

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

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

5.1 PREMIÈRE PHASE – PRÉPARATION DES PLANS ET DEVIS

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

De plus, tous les puits d'eau potable localisés à proximité du tracé et susceptibles d'être touchés seront inventoriés et analysés avant la réalisation du projet, dans le but – notamment – d'évaluer l'impact probable des travaux sur chacun de ces puits (à confirmer après ouverture de la route).

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

5.2 DEUXIÈME PHASE – LA CONSTRUCTION

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

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

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

L'ingénieur chargé de projet désigne également un délégué technique qui est présent sur les lieux quotidiennement, et s'assure que l'entrepreneur et les divers sous-traitants sont bien au fait des exigences du contrat en matière d'environnement. De plus, le coordonnateur en environnement du ministère des Transports de la Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière effectuera des visites de chantier régulièrement et sera toujours disponible pour répondre à toutes les demandes

du surveillant concernant l'application et l'ajustement des mesures d'atténuation prévues lors de la réalisation du projet.

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

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

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

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

Pendant quelques années après la fin des travaux de construction de la route, le ministère des Transports procédera, s'il y a lieu, à une vérification périodique des mesures d'atténuation significatives reliées à l'utilisation et à l'entretien de la nouvelle route de déviation.

Ainsi, le ministère assurera le suivi du climat sonore et de la qualité de l'eau potable des puits privés. Le suivi du climat sonore visera, d'une part, à valider les évaluations faites dans le cadre de la présente étude et, d'autre part, à préciser les mesures à prendre pour assurer l'efficacité des mesures qui auront été prises. Dans le cas des puits privés, une seconde vague de suivi sera effectuée afin de confirmer ou non l'existence des impacts anticipés et, le cas échéant, d'identifier les mesures appropriées dans chacun des cas recensés.

De plus, des travaux d'entretien seront effectués, pour une période de deux ans, sur les aménagements paysagers qui auront été réalisés dans le cadre du présent projet.

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

Bibliographie

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

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

CLAUDE, GINETTE. Avril 1998. Route 117. Déviation de Labelle. Étude d'impact sur l'environnement. Inventaire des plantes susceptibles d'être désignées menacées et vulnérables. Rapport d'étape. Projet 20-6573-6875. Mémo interne, MTO, Direction générale de l'Ouest, Service plan et programmes.

CLAUDE, GINETTE. Février 1999. Route 117. Déviation de Labelle. Étude d'impact sur l'environnement. Inventaire des plantes susceptibles d'être désignées menacées et vulnérables. Rapport final. Projet 20-6573-6875. Mémo interne, MTO, Direction générale de l'Ouest, Service plan et soutien technique.

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

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

GIRARD, R. 1990. Plan d'urbanisme. Municipalité de Labelle. 68 p.

GROUPE CARTIER. 1996. Étude de justification pour le contournement de la municipalité de Labelle. Rapport synthèse.

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

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

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

MRC DES LAURENTIDES, 1996. Schéma d'aménagement révisé. Premier projet. Service de l'aménagement, 10 chapitres.

MRC DES LAURENTIDES, 1996. Règlement de contrôle intérimaire no. 125-96. Zones industrielles et commerciales. 3 p.

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

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

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

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

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

Personnes consultées

Personnes consultées

Pierre Aquin	Ministère de l'Environnement et de la Faune. Direction de la faune et des habitats.
Yves Aubry	Environnement Canada, Conservation et protection, Région du Québec, Service canadien de la Faune (atlas des oiseaux nicheurs)
Daniel Benoît	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
Paul Calce	Directeur du développement économique, Société de développement économique des Laurentides (SODEL)
Christiane Cholette	Municipalité de Labelle.
Pierre Delage	Municipalité de Labelle.
Henri Hamel	Ministère de la Culture et des Communications du Québec. Direction Laurentides/Lanaudière.
Brigitte Hardy	Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction régionale.
Michel Labelle	Labelle et associés, ingénieurs-conseils (propriétaire du mont Labelle)
René Lafond	Ministère de l'Environnement et de la Faune.
Richard Morin	MRC des Laurentides.
Lothar Marzell	Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction de la conservation et du patrimoine écologique.
Pierre Obry	Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction régionale de Montréal.
Diane Ouellet	Conseil de la Culture des Laurentides.
Pascal Sarazin	Municipalité de Labelle.

Annexe 1

**Directive du ministère
de l'Environnement et de la Faune**

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

Directive du ministre indiquant la nature, la portée et
l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement

ROUTE 117
TRONCON DE LABELLE

DOSSIER #102-8134-61

Sainte-Foy, le 13 avril 1982

INTRODUCTION

Le présent document a pour but d'indiquer à l'initiateur du projet les éléments importants à être traités dans l'étude d'impact sur l'environnement qu'il doit réaliser.

De façon générale, le contenu de l'étude d'impact doit référer aux éléments décrits à la section III du Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement (décret 3734-80). Toutefois, compte tenu des caractéristiques de ce projet et du milieu dans lequel il s'implante, l'étude d'impact approfondira certains aspects, lesquels sont énoncés ci-après.

1. LA PLANIFICATION DU PROJET

L'étude d'impact doit contenir en premier lieu un énoncé de la planification du projet en trois volets:

1. La problématique (identification du problème);
2. La recherche et l'analyse de solutions possibles;
3. La description des caractéristiques techniques des solutions;

1.1 Problématique (identification du problème)

L'initiateur doit décrire les conditions observées sur la route 117 actuelle et plus particulièrement sur la section traversant la municipalité de Labelle et doit faire ressortir les éléments à problèmes (volumes de circulation, gabarit de la route, activités riveraines, etc). Suite à cet examen du problème, l'initiateur doit mentionner les principaux objectifs techniques, économiques et environnementaux qu'il cherche à atteindre à la fois pour la section de Labelle et de façon plus globale pour la route 117 de cette région; il doit indiquer de plus les normes en vigueur au ministère des Transports concernant les types de route au regard des volumes de circulation, des volumes de services, etc.

1.2 Recherche et analyse des solutions possibles

L'initiateur doit procéder à la recherche des diverses solutions envisageables en tenant compte aussi bien des conditions actuelles du milieu que des facteurs pouvant influencer de façon prévisible la circulation tant sur les plans local (développements résidentiels, commerciaux, etc) régional (réaménagement du réseau routier, orientation du développement régional, etc) que national (augmentation du coût des carburants, modifications des habitudes de la population, etc). Les solutions peuvent prendre la forme d'un élargissement d'une voie de contournement, de la correction de certaines sections, etc. Les solutions avancées doivent permettre de répondre adéquatement à l'énonciation de la problématique et ce, tant localement que régionalement.

Dans le cadre de ce projet, l'initiateur a déjà considéré une solution impliquant la construction d'une voie de contournement à quatre voies rattachées à chaque extrémité à la route 117 actuelle. Compte tenu de la localisation de la route 117 actuelle au coeur de l'agglomération de Labelle, cette solution apparaît intéressante. Cependant, l'initiateur devra identifier des tracés optionnels à celui qu'il a déjà proposé.

L'initiateur doit procéder ensuite à l'analyse des solutions qu'il a identifiées en considérant autant les impacts environnementaux appréhendés que les aspects techniques et économiques. Cette analyse doit de plus intégrer les effets d'entraînement possibles et les relations avec des projets connexes tels que la construction de voies d'accès et de dessertes, l'insertion selon les orientations prévisibles du développement de la municipalité de Labelle, les phases ultérieures au projet (tronçons subséquents, etc).

1.3 Description des caractéristiques techniques des solutions

L'initiateur doit présenter et justifier les grandes caractéristiques techniques des solutions (largeur de l'emprise, des surfaces de roulement et des accotements, nombre de voies, présence de terre-plein, modalités d'accès ou de non-accès, etc.). La présentation de sections types permet une meilleure visualisation de ces caractéristiques.

2. L'ANALYSE D'IMPACT

L'étude d'impact devra suivre les grandes étapes identifiées ci-dessous.

2.1 Aire d'étude

Compte tenu des points à relier, des solutions précédemment retenues et des contraintes majeures aux points de vue environnemental, technique et économique, l'initiateur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. L'étendue de celle-ci doit être suffisante pour permettre l'élaboration de variantes de tracés.

2.2 Inventaire de l'aire d'étude

Après avoir identifié une zone d'étude, l'initiateur doit présenter l'inventaire et la description des composantes de l'environnement de ce milieu naturel et humain. Le choix des composantes et l'extension donnée à la description de celles-ci doivent correspondre à leur importance dans la zone d'étude et pour le projet.

Compte tenu du milieu récepteur, on devra porter une attention particulière aux points suivants:

- la structure cadastrale de l'aire d'étude;

- les concentrations d'habitations, les projets de lotissement et le périmètre d'urbanisation éventuelle de la municipalité de Labelle;
- les activités récréatives existantes (pistes de ski alpin et de ski de fond, centre d'équitation, piste de motocross, etc) et projetées (hôtel à proximité du centre de ski);
- les terres agricoles (utilisation actuelle, potentiel, cadastre, drainage, territoire agricole protégé, érablières, etc);
- les sources d'alimentation en eau potable actuelles et éventuelles;
- les boisés présentant des caractéristiques spéciales (plantations, peuplements rares, etc);
- les plans d'eau existants;
- le patrimoine bâti (ensembles, structures ou immeubles isolés), archéologique (sites connus et sur le tracé retenu, les zones potentielles) et paysager (composantes et points de vue exceptionnels);

Les composantes du milieu récepteur sont ensuite hiérarchisées en termes de résistance face à l'implantation du projet. Cet exercice doit conduire à la détermination de tracés évitant dans la mesure du possible, les éléments de résistance. L'initiateur doit préciser les critères utilisés pour établir le niveau de résistance de même que ceux employés pour la détermination des tracés (tant de nature technique qu'environnementale).

2.3 Identification et évaluation des impacts

En se basant sur la description des milieux naturel et humain, l'initiateur doit identifier clairement les répercussions du projet sur l'environnement et les évaluer. Cette partie répond à un des principaux objectifs de l'étude, soit la connaissance la plus juste des effets du projet sur le milieu avant que toute action soit entreprise. Elle doit donc être complète et précise.

Compte tenu du milieu, on devra porter une attention particulière sur les impacts suivants:

- traversées de ruisseaux et rapprochements de plans d'eau;
- modification ou perte de l'utilisation agricole de certaines zones;
- démolition ou déplacement de résidences et autres bâtiments;
- modification et sécurité des accès;
- modification des activités commerciales pratiquées sur la route 117 actuelle;

- modification de l'intensité sonore pour certains secteurs;

Suite à cet exercice, l'initiateur doit regarder, s'il y a lieu la possibilité de modifications légères de tracés de façon à éviter certains impacts (expropriation, conservation d'arbres, etc).

2.4 Mesures de mitigation

Après avoir procédé à l'identification et à l'évaluation des impacts suscités par le projet, l'initiateur doit indiquer les mesures destinées à atténuer les effets nuisibles et les répercussions résiduelles doivent être connues.

2.5 Choix du tracé

L'initiateur doit procéder à une analyse comparative des solutions sur la base de l'identification et de l'évaluation des impacts ainsi que des mesures de mitigation associées et identifier le tracé préférentiel. La méthodologie utilisée pour l'analyse comparative et le choix du tracé doit être explicitée.

2.6 Description détaillée du tracé

L'initiateur doit décrire de façon détaillée les travaux prévus et le milieu d'implantation du tracé retenu et identifier précisément les mesures de mitigation préconisées. La localisation précise du projet comprenant le numéro des lots touchés doit être fournie. Un calendrier des travaux aussi précis que possible doit être présenté pour les phases pré-construction, construction et exploitation. En ce qui concerne les activités d'expropriation, l'initiateur doit préciser en annexe les normes utilisées par le service des Expropriations: distance à partir de l'emprise, lots vacants, dédommagements, procédures, etc.

2.7 Mesures de compensation et de surveillance

L'initiateur doit préciser les mesures visant une meilleure intégration d'un projet au milieu. Ceci peut prendre la forme d'une halte routière, d'une plantation d'arbres pour améliorer l'aspect esthétique, d'une mise en valeur d'un site, etc. De plus, l'initiateur doit indiquer les mécanismes qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures de mitigation et de compensation préconisées dans l'étude d'impact soient respectées. A ce titre, l'inclusion de ces mesures sur les plans de construction de même que les références à des articles précis du cahier des charges doivent être envisagées.

2.8 Aspects méthodologiques

Les méthodologies et terminologies utilisées au cours de la réalisation des différentes étapes de l'étude d'impact doivent être présentées et

explicitées. Au niveau des inventaires, on doit retrouver les éléments permettant d'apprécier la qualité de ces derniers (localisation des stations d'échantillonnage, date d'inventaire, techniques utilisées, limitations au niveau de l'interprétation, etc).

2.9 Consultation

L'initiateur doit porter une attention particulière sur l'opinion et les attentes des municipalités et organismes du milieu touchés par le projet.

3. PRESENTATION DE L'ETUDE D'IMPACT

Les données de l'étude d'impact doivent être présentées de façon concise, claire et précise. Ce qui peut être cartographié, a avantage à l'être et ce, à des échelles adéquates; le ou les tracés doivent figurer autant sur les cartes thématiques que sur les cartes synthèses. Enfin, un plan indiquant la localisation détaillée du tracé ainsi que des mesures de mitigation et de compensation s'y rattachant doit être soumis.

Toutes les sources de renseignements (bibliographiques ou autres) utilisées, doivent être données en référence; le nom des personnes et organismes consultés lors de la réalisation de l'étude, de même que les résultats de cette consultation doivent être également fournis. De plus, le nom, la profession et la fonction des personnes qui ont réalisé l'étude d'impact doivent être indiqués.

Enfin, considérant que l'étude d'impact sera mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels de ladite étude et de ses conclusions ainsi que tout autre type de documents qu'il jugera nécessaire pour la bonne compréhension du projet. Le résumé doit être publié séparément et contenir une carte localisant le projet.

L'initiateur doit fournir 30 copies du dossier.

TABLEAU 1
ÉVALUATION MULTI-CRITÈRES
Aménagement et environnement
Solution 1 - Amélioration du carrefour de la rue Du Pont

CRITÈRES D'ÉVALUATION	UNITÉ DE MESURE	ÉVALUATION	COMMENTAIRES
IMPACTS SUR LES FCTS URBAINES			
Desserte des secteurs (résidentiel, commercial, industriel, etc.)	Localisation des secteurs enclavés ou problématiques	Neutre	Aucune modification
Impacts sur les commerces et les industries (incluant la visibilité)	Nombre et localisation	Neutre	Aucune modification
Expropriation	Nombre et type d'établissements touchés	Neutre	Aucune expropriation à prévoir
Compatibilité avec les usages riverains	Nombre et type de bâtiments	Négatif	La vocation de transit de la 117 demeure incompatible avec la vocation urbaine du noyau villageois. Presque tout les bâtiments riverains du noyau (25 hab., 16 des 19 commerces dont aucun routier et 2 communautaire) sont incompatibles
Valeur foncière	Positif, neutre ou négatif	Neutre	Aucun impact significatif à prévoir
NUISANCES AUX RIVERAINS ET AUX USAGERS			
Bruit, vibration, poussière	Nombre de commerces (restauration et de services) et nombre de riverains touchés (moy. de 2,5 par ménage)	Négatif	48 hab. X 2,5 pers. = 120 pers. et 16 commerces de restauration et de services
Sécurité des piétons et des cyclistes	Positif, neutre, négatif	Négatif	Augmentation du débit de circulation, les problèmes de croisement des piétons augmentent
Impacts visuels et incidence sur la qualité de vie	Positif, neutre, négatif	Négatif	Augmentation du débit de circulation
PLANIFICATION ET ATTENTES DU MILIEU			
Impacts potentiel sur le périmètre d'urbanisation	Positif, neutre, négatif	Neutre	Aucun impact
Impacts sur les potentiels d'aménagement du noyau villageois	Positif, neutre, négatif	Négatif	Restreint le type d'interventions possible sur la 117 (incluant le stationnement sur rue)
Impacts sur les projets connus et les potentiels de développement	Positif, neutre, négatif	Neutre	Aucun projet connu dans le secteur
ENVIRONNEMENT (milieu naturel)			
Milieux humides, cours d'eau, ruisseaux, etc.	Type et superficie touché	Neutre	Aucun changement
Autres (forêts, arbres matures dans le noyau villageois)	Type et superficie touché	Neutre	Aucun changement

TABLEAU 2
ÉVALUATION MULTI-CRITÈRES
Aménagement et environnement
Solution 2 - Ajout de 2 voies supplémentaires sur toute la longueur du corridor

CRITÈRES D'ÉVALUATION	UNITÉ DE MESURE	ÉVALUATION	COMMENTAIRES
IMPACTS SUR LES FCTS URBAINES			
Desserte des secteurs (résidentiel, commercial, industriel, etc.)	Localisation des secteurs enclavés ou problématiques	Neutre	
Impacts sur les commerces et les industries (incluant la visibilité)	Nombre et localisation	Négatif	Élimine le stationnement sur rue (il n'existe pas de solutions alternatives valables pour relocaliser ces espaces à proximité)
Expropriation	Nombre et type d'établissements touchés	Négatif	Au moins 5 bâtiments (2 mixtes hab\comm et 3 hab) du noyau villageois seraient grandement affectés. Leur façade se retrouverait à moins de 1 m. du trottoir.
Compatibilité avec les usages riverains	Nombre et type de bâtiments	Négatif	La vocation de transit de la 117 demeure incompatible avec la vocation urbaine du noyau villageois. Presque tous les bâtiments riverains du noyau (25 hab., 16 des 19 commerces dont aucun routier et 2 communautaires) sont incompatibles
Valeur foncière	Positif, neutre, négatif	Neutre	Valeur des bâtiments qui se trouveraient très près de la rue serait un peu à la baisse
NUISANCES AUX RIVERAINS ET AUX USAGERS			
Bruit, vibration, poussière	Nombre de commerces (restauration et de services) et nombre de riverains touchés (moy. de 2,5 par ménage)	Négatif	48 hab. X 2.5 pers. = 120 pers. et 16 commerces de restauration et de service
Sécurité des piétons et des cyclistes	Positif, neutre, négatif	Négatif	Augmentation de la circulation
Impacts visuels et incidence sur la qualité de vie	Positif, neutre, négatif	Négatif	Augmentation de la circulation qui alourdit le paysage et contribue à briser le caractère urbain, diminution de la qualité de vie des résidents riverains
PLANIFICATION ET ATTENTES DU MILIEU			
Impacts potentiel sur le périmètre d'urbanisation	Positif, neutre, négatif	Neutre	Aucun impact
Impacts sur les potentiels d'aménagement du noyau villageois	Positif, neutre, négatif	Négatif	Restreint le type d'interventions possible sur la 117 (incluant le stationnement sur rue)
Impacts sur les projets connus et les potentiels de développement	Positif, neutre, négatif	Neutre	Aucun projet connu
ENVIRONNEMENT (milieu naturel)			
Milieux humides, cours d'eau, ruisseaux, etc.	Type et superficie touché	Neutre	Aucun changement
Autres (forêts, arbres matures dans le noyau villageois)	Type et superficie touché	Neutre	Impacts mineurs (surtout des travaux de remblai/déblai, coupe d'arbres matures, etc.)

TABLEAU 3
ÉVALUATION MULTI-CRITÈRES
Aménagement et environnement
 Solution 3 - Contournement une chaussée (2 voies, 2 sens)

CRITÈRES D'ÉVALUATION	UNITÉ DE MESURE	ÉVALUATION	COMMENTAIRES
IMPACTS SUR LES FCTS URBAINES			
Desserte des secteurs (résidentiel, commercial, industriel, etc.)	Localisation des secteurs enclavés ou problématiques	Négatif	Enclavement du secteur du Mont Labelle et du prolongement de la rue de la Montagne
Impacts sur les commerces et les industries (incluant la visibilité)	Nombre et localisation	Positif	Diminution de la visibilité à cause de la diminution du trafic pour 4 commerces routiers, un site d'extraction se retrouve sans accès sur la 117 ou du moins, il doit les modifier profondément
Expropriation	Nombre et type d'établissements touchés	Négatif	Au moins 11 bâtiments principaux devraient être démolis ou déplacés
Compatibilité avec les usages riverains	Nombre et type de bâtiments	Positif	La vocation locale de la 117 devient compatible avec la vocation urbaine du noyau villageois
Valeur foncière	Augmentation, aucune ou diminution	Positif	Dans le noyau villageois les impacts seraient positifs par contre ça pourrait être négatif dans les secteurs d'enclavement ou les secteurs à l'intérieur desquels les préjudices subits sont sérieux.
NUISANCES AUX RIVERAINS ET AUX USAGERS			
Bruit, vibration, poussière	Nombre de commerces (restauration et de services) et nombre de riverains touchés (moy. de 2,5 par ménage)	Positif	Environ 10 habitations se retrouveraient très près de la voie de contournement proposée = négatif. 48 hab. X 2.5 pers. = 120 pers. et 16 commerces de restauration et de service
Sécurité des piétons et des cyclistes	Positif, neutre, négatif	Positif	Les piétons et cyclistes seront sûrement plus en sécurité sur la 117 s'il y a un contournement.
Impacts visuels	Positif, neutre, négatif	Neutre	Modification du paysage naturel (impacts négatifs) et amélioration possible de la qualité du paysage aux abords de la 117
PLANIFICATION ET ATTENTES DU MILIEU			
Impacts potentiels sur le périmètre d'urbanisation	Positif, neutre, négatif	Neutre	Le périmètre fut précisément pensé, dans le PU en 1990, en fonction du tracé projeté du contournement
Impacts sur les potentiels d'aménagement du noyau villageois	Positif, neutre, négatif	Positif	Permettrait de consolider et mettre en valeur le noyau villageois
Impacts sur les projets connus et les potentiels de développement	Positif, neutre, négatif	Négatif	Développement des activités industrielles et commerciales lourdes dans le secteur du garage municipal. Redéveloppement du mont Labelle. Construction d'un marché public en saison estivale lié à l'achalandage de transit (visibilité)
ENVIRONNEMENT (milieu naturel)			
Milieux humides, cours d'eau, ruisseaux, etc.	Type et superficie touché	Négatif	Le contournement projeté traverserait 4 ruisseaux et serait construit sur un milieu humide, à proximité (environ 10 m.) de deux autres et à environ 60 m. du lac Blanc
Autres (forêts, arbres matures dans le noyau villageois)	Type et superficie touché	Neutre	Un inventaire des éléments du milieu naturel est à faire pour statuer sur les critères

TABLEAU 4
ÉVALUATION MULTI-CRITÈRES
Aménagement et environnement
Solution 4 - Contournement complet (4 voies)

CRITÈRES D'ÉVALUATION	UNITÉ DE MESURE	ÉVALUATION	COMMENTAIRES
IMPACTS SUR LES FCTS URBAINES			
Desserte des secteurs (résidentiel, commercial, industriel, etc.)	Localisation des secteurs enclavés ou problématiques	Négatif	Enclavement du secteur du Mont Labelle et du prolongement de la rue de la Montagne. Une voie d'accès serait à prévoir via la Montée Fugère. Dans le secteur du garage municipal et de l'ancien aéroport, le développement industriel et commercial lourd demeurerait dépendant de la 117
Impacts sur les commerces et les industries (incluant la visibilité)	Nombre et localisation	Positif	4 commerces routiers, un site d'extraction et une industrie de fabrication de béton
Expropriation	Nombre et type d'établissements touchés	Négatif	Au moins 12 bâtiments principaux devraient être démolis ou déplacés (11 habitations et les installations de la bétonnière)
Compatibilité avec les usages riverains	Nombre et type de bâtiments	Positif	La vocation locale de la 117 devient incompatible avec la vocation urbaine du noyau villageois
Valeur foncière	Positif, nul, négatif	Positif	Dans le noyau villageois l'impact pourrait être positif par contre dans les secteurs d'enclavement ou les secteurs à l'intérieur desquels les préjudices subits sont sérieux l'impact pourrait être négatif
NUISANCES AUX RIVERAINS ET AUX USAGERS			
Bruit, vibration, poussière	Nombre de commerces (restauration et de services) et nombre de riverains touchés (moy. de 2,5 par ménage)	Positif	Les riverains de la voie de contournement auront à vivre des impacts de bruit, 48 hab. X 2.5 pers. = 120 pers. et 16 commerces de restauration et de service
Sécurité des piétons et des cyclistes	Positif, neutre, négatif	Positif	Les piétons et cyclistes seront sûrement plus en sécurité sur la 117 s'il y a un contournement.
Impacts visuels	Positif, neutre, négatif	Neutre	Modification du paysage naturel et amélioration possible de la qualité du paysage aux abords de la 117
PLANIFICATION ET ATTENTES DU MILIEU			
Impacts potentiels sur le périmètre d'urbanisation	Positif, neutre, négatif	Neutre	Le périmètre fut pensé en fonction du tracé projeté du contournement
Impacts sur les potentiels d'aménagement du noyau villageois	Positif, neutre, négatif	Positif	Permettrait de consolider et mettre en valeur le noyau villageois
Impacts sur les projets connus et les potentiels de développement	Positif, neutre, négatif	Neutre	Développement des activités industrielles et commerciales lourdes dans le secteur du garage municipal. Redéveloppement du mont Labelle
ENVIRONNEMENT (milieu naturel)			
Milieux humides, cours d'eau, ruisseaux, etc.	Type et superficie touché	Négatif	Le contournement projeté traverserait 4 ruisseaux majeurs et serait construit sur un milieu humide, à proximité (environ 10 m.) de deux autres et à environ 60 m. du lac Blanc
Autres (forêts, arbres matures dans le noyau villageois)	Type et superficie touché	Neutre	Un inventaire des éléments du milieu naturel est à faire pour statuer sur les critères

ANNEXE 3

MÉTHODE UTILISÉE POUR LA CARACTÉRISATION DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

Le secteur tertiaire occupe une place de premier plan dans l'économie locale de Labelle, comme ailleurs au Québec. De nombreux emplois y sont rattachés et il est facile de comprendre que toute initiative qui puisse potentiellement affecter son développement soit attendue avec une certaine appréhension.

L'effet d'une déviation sur l'activité économique d'une communauté est un élément difficile à évaluer. Une récente étude sur l'effet des routes de contournement sur les communautés rurales et les petites villes¹, au cours de laquelle les agences de planification de transport de 47 états américains et 6 provinces canadiennes ont été interrogées, laisse entrevoir qu'il est fort difficile d'appréhender les effets des routes de contournement sur les communautés affectées et qu'aucune méthode d'évaluation d'impacts ne se démarque par l'exactitude de ses résultats. Il semble en effet que l'impact des routes de contournement sur l'évolution des communautés soit souvent marginal par rapport au rôle joué par d'autres facteurs tels que le dynamisme des communautés locales et les tendances démographiques et économiques. Pour certaines communautés, la réalisation d'une déviation peut créer un climat favorable au développement du secteur commercial alors que, dans d'autres cas, la communauté d'affaires n'aura pas le dynamisme suffisant pour faire face au défi que représente une telle intervention.

La démarche proposée ici pour évaluer l'effet de la déviation de la route 117 sur le milieu commercial se scinde en trois étapes. D'abord, il semble important d'avoir une bonne compréhension de la nature de l'activité commerciale qui prend place en bordure de la route 117, sur le tronçon qui sera sujet à la déviation. Pour ce faire, il faut considérer à la fois la nature des activités qui y prennent place et les clientèles visées par ces commerces. Ensuite, il apparaît nécessaire d'aller au-delà de ce portrait statistique en tentant de mieux comprendre le dynamisme de la communauté d'affaires touchée. Finalement, lorsque viendra le moment d'évaluer l'effet de la déviation sur les commerces, le portrait statistique et la compréhension de la dynamique commerciale locale seront pris en compte pour tirer des conclusions.

Afin de bien comprendre la nature du développement commercial qui a pris place le long de la 117, un relevé de tous les commerces et entreprises situés le long de cette route, entre les accès nord et sud de l'éventuelle déviation², a été effectué.

Seulement les places d'affaires proposant des biens et services aux particuliers ont été considérées; les compagnies n'offrant que des services aux entreprises ont été exclues puisque l'on peut supposer que cette clientèle ne sera pas influencée par la déviation de la route 117. Les bureaux de professionnels (avocats, notaires, etc.) qui ont leur place d'affaire le long de la 117 et dont la présence est perceptible de la rue ont, pour leur part, été considérés dans l'analyse. La décision d'inclure les bureaux de professionnels et les firmes de services spécialisés a été prise puisque, probablement, ceux-ci espèrent attirer une certaine clientèle en tirant profit de leur visibilité sur la 117.

Les commerces répertoriés ont été classés en sept grandes catégories dont certaines ont été subdivisées en sous-catégories. La nature des commerces répertoriés et les enjeux liés aux effets de la déviation sur le milieu ont guidé leur détermination. Celles-ci sont:

¹ Sabol, S.A. 1996. Effects of Highway Bypasses on Rural Communities and Small Urban Areas. National Cooperative Highway Research Program, Research Results Digest, May 1996, No. 210, 22 p.f

² Ce relevé a été réalisé le 16 juin 1997. Il est à noter que le terme "commerces" sera utilisé pour identifier indifféremment les entreprises qui offrent des biens ou des services aux particuliers.

1. Automobiles

- vente d'automobiles neuves et usagées
- services reliés à l'automobile (ateliers de mécanique générale et spécialisée et vente de pneus et de pièces)
- postes d'essence

2. Restauration et hôtellerie

Cette catégorie comprend les restaurants, casse-croûte et hôtels-motels.

3. Alimentation

- épiceries
- dépanneurs
- boutiques spécialisées (fruiteries, magasins d'aliments naturels et boulangeries)

4. Véhicules récréatifs

À l'intérieur de cette catégorie sont regroupés les commerces qui font la vente d'embarcations, de motos et d'articles de sport (dont les articles de chasse et pêche).

5. Services professionnels et spécialisés

Sont identifiés sous cette catégorie, les bureaux d'avocats, de notaires, d'ingénieurs, d'arpenteurs, les électriciens, les plombiers, les réparateurs d'appareils audio et vidéo, les décorateurs, les animaleries, les agences de voyage, les imprimeries et magasins d'articles de bureau, les institutions financières, les courtiers immobiliers, les salons funéraires, les fleuristes, les médecins, les denturologistes, les chiropraticiens et les photographes.

6. Soins personnels et vêtements

- soins personnels (salons de coiffure, d'esthétique et de tatouage)
- vêtements (boutiques de vêtement et magasins de chaussures)

7. Autres

- commerces à vocation locale (taxis, studio de gymnastique, buanderettes et magasins généraux)
- commerces à vocation régionale (magasins à rayon, boutiques de cadeaux, matériaux de construction et magasins de meubles)
- commerces à vocation touristique (boutiques d'artisanat)

Ces différents types de commerces ne visent pas la même clientèle et ne tirent pas tous le même avantage de leur localisation le long de la route 117. On peut classer les clients de ces commerces en trois grandes catégories. D'abord, on retrouve les clients locaux, c'est-à-dire ceux qui habitent dans la même municipalité que le commerce. Le deuxième groupe est constitué des clients de l'extérieur de la municipalité où est établi le commerce mais qui proviennent de la région. Finalement, le troisième type de clientèle est constitué des personnes de l'extérieur de la région qui sont soit de passage (vers une destination plus au nord telle que Mont-Laurier ou l'Abitibi ou vers le sud telle que St-Jérôme et Montréal) ou qui fréquentent le territoire en tant que touristes, amateurs de plein-air ou villégiateurs.

Ces trois types de clientèle auront un comportement différent et influenceront donc de manière différente les commerces de la zone d'étude. On peut présumer, par exemple, que les clients locaux connaissent les lieux qui offrent les produits qu'ils recherchent et s'y rendront spécifiquement pour y faire des achats. Pour leur part, les clients régionaux ne consommeront pas nécessairement les mêmes biens que les clients locaux. Par exemple, il est certain que très peu de personnes se déplacent d'une localité à l'autre pour aller chez le coiffeur. Les habitudes de consommation des touristes et villégiateurs sont encore une fois différentes des deux groupes précédents. Ceux qui se rendent dans les réserves à proximité de Labelle ne s'arrêteront pas dans cette municipalité pour acheter une voiture.

Cependant, ils peuvent être intéressés par les magasins d'articles de sport locaux et arrêteront dans les postes d'essence.

Afin de procéder à l'évaluation de la sensibilité des commerces de la route 117 aux clientèles extérieures, nous avons déterminé, pour chaque sous-catégorie, si les clientèles extérieures représentaient une proportion significative ou négligeable de la clientèle de ces commerces (tableau A.1). Ce jugement, qui repose sur notre expérience et sur notre compréhension générale de la dynamique commerciale locale, a été effectué dans un premier temps en portant attention à la clientèle régionale et, dans un deuxième temps, en s'attardant à la clientèle de villégiature. Considérant la tâche imposante qu'aurait constituée l'obtention de données précises sur la proportion du chiffre d'affaire des commerces provenant des clients de l'extérieur, nous estimons que l'analyse par sous-catégories de commerces représente la meilleure option.

Tableau A.1 Évaluation de la sensibilité des commerces aux clientèles extérieures³

Catégorie de commerce	Importance relative de la clientèle régionale	Importance relative de la clientèle touristique
. Automobile		
vente d'automobile	significative	négligeable
services reliés	significative	négligeable
postes d'essence	significative	significative
. Restauration et hôtellerie	significative	significative
. Alimentation		
épicerie	significative	négligeable
dépanneurs	significative	significative
boutiques spécialisées	significative	négligeable
. Véhicules récréatifs et articles de sport	significative	significative
. Services professionnels et spécialisés	significative	négligeable
. Soins personnels et vêtements		
soins personnels	significative	négligeable
vêtements	significative	négligeable
. Autres		
commerces à vocation locale	significative	négligeable
commerces à vocation régionale	significative	négligeable
commerces à vocation touristique	négligeable	significative

MÉTHODE UTILISÉE POUR L'ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI

La zone d'étude (ou plus précisément la zone d'inventaire) couvre un corridor relativement restreint. Celui-ci a été établi à 500 m de part et d'autre de la voie de déviation. Il va s'en dire que, compte tenu de l'importance du couvert forestier, c'est surtout du côté nord de la voie de déviation que l'étude a été menée. La largeur de la zone d'étude fait en sorte que les secteurs urbanisés de la route 117 à Labelle n'ont pas fait l'objet d'un inventaire détaillé. Une telle opération n'aurait pas été utile, compte tenu de la grande distance comprise entre la voie de déviation et le centre-ville de ces municipalités.

³

Une clientèle est qualifiée de significative lorsque les variations de celle-ci peuvent affecter de manière notable le niveau d'activité et/ou de rentabilité des entreprises. En ce qui a trait à la clientèle touristique, il est à noter que tous les commerces d'alimentation, sauf les boutiques spécialisées, ont été considérés comme sensibles aux clientèles régionale et de villégiature. En procédant ainsi, l'impact négatif sur le secteur commercial est légèrement sur-évalué.

Dans le contexte de la présente étude, un bâtiment sera jugé d'intérêt patrimonial s'il a été érigé avant 1945 ou au tournant de la seconde guerre mondiale. Sur cette base, le bâtiment résidentiel d'intérêt patrimonial se signale habituellement par la présence d'un étage habitable, caractéristique qui devient ainsi un important repère chronologique détectable visuellement.

Une propriété est jugée d'intérêt patrimonial si elle comprend:

- un bâtiment principal (résidentiel) d'intérêt patrimonial seul, ou
- un bâtiment principal et un bâtiment secondaire jugés d'intérêt patrimonial, ou
- un bâtiment secondaire (grange-étable) d'intérêt patrimonial et une maison de facture récente.

MÉTHODE UTILISÉE POUR LE MILIEU VISUEL

La méthode utilisée pour l'inventaire et l'analyse du milieu visuel s'appuie sur celle développée par le Ministère des Transports⁴; elle vise à permettre la prise en compte du milieu visuel de manière à assurer que l'infrastructure routière et le mobilier qui l'accompagne s'insèrent harmonieusement dans le paysage sans déstructurer le milieu. Cette méthode comporte trois étapes, qui sont décrites ci-après.

Étape 1 *Appréciation des caractéristiques visuelles générales du corridor à l'étude*

Cette partie de l'analyse s'effectue par l'interprétation des photographies aériennes, l'évaluation des cartes thématiques existantes et nouvellement préparées dans le cadre de cette étude, ainsi que par des visites du site afin de compléter et vérifier les informations recueillies et surtout, de s'imprégner de l'ambiance de la zone d'étude. Elle permet d'identifier et de qualifier les composantes qui contribuent à la composition et à la structuration du paysage, à savoir :

- le relief;
- l'hydrographie;
- la végétation;
- l'utilisation du sol;
- les types de vue;
- les éléments d'orientation;
- les préférences du milieu.

Les informations sur les préférences exprimées par le milieu, les données relatives aux observateurs (riverains et usagers) ainsi que l'identification des attraits particuliers proviennent pour l'essentiel des documents existants tels le schéma d'aménagement, le plan d'urbanisme, les divers documents promotionnels touristiques (dont le guide touristique régional) et, si existant, les inventaires spécialisés.

Étape 2 *Caractérisation des types et unités de paysages*

La seconde partie de la méthode vise respectivement à :

- identifier les types de paysages rencontrés dans le corridor à l'étude;
- délimiter les unités de paysages et définir leurs principales caractéristiques.

Étape 3 *Appréciation des composantes visuelles et identification des contraintes*

Lors de cette dernière étape, chacune des unités et sous-unités de paysage fait l'objet d'une appréciation qui permet d'évaluer la valeur intrinsèque du paysage par le biais de :

⁴ Gaudreault et al. Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport. Service de l'Environnement, ministère des Transports du Québec, décembre 1986.

- l'indice d'accessibilité visuelle,
- l'indice d'harmonie,
- l'indice de dynamisme,
- la valeur attribuée au paysage par le biais de l'indice de la valeur attribuée.

Ces indices sont ceux proposés par Gaudreault et al. (Op cit), auxquels quelques modifications ont été apportées afin de tenir compte du contexte de l'étude. Entre autres, ne connaissant pas le tracé routier qui sera retenu, les évaluations sont faites à partir des voies d'accès existantes.

MÉTHODE UTILISÉE POUR L'ÉVALUATION DU CLIMAT SONORE

Points de mesure

Quatre points de mesures ont été retenus à l'intérieur de la zone d'étude. La localisation des points 1 à 4 est présentée à la carte 2.9.

- le premier point est localisé au 11, rue Brassard. À cet endroit, un relevé de bruit sur une période de 24 heures ainsi qu'un comptage des véhicules ont été faits en simultanément. Ce point d'évaluation permet de calibrer le modèle de simulation du bruit;
- le deuxième point est localisé près du 93 Chemin de l'Église. À cet endroit, un relevé de bruit sur une période de 24 heures a été fait afin d'évaluer précisément le niveau sonore existant à l'ouest des quartiers résidentiels de Labelle;
- les points de mesure 3 et 4 sont localisés respectivement sur la rue Nantel et sur la rue de la Montagne. Le point 4 est, comme pour le deuxième point, localisé à l'ouest des quartiers résidentiels de Labelle. La durée de la mesure de bruit à cet endroit était d'une heure et avait pour but de vérifier si le niveau sonore relevé au point 2 était représentatif du climat sonore normal à l'ouest de Labelle. Le point 3 est localisé en bordure de la 117 existante.

Lors des relevés sonores, les appareils de mesure ont été positionnés à l'extérieur des limites d'emprise de l'infrastructure routière et à plus de 15 mètres du centre linéaire de la chaussée la plus proche du site d'échantillonnage. Les relevés ont été effectués alors que le pavé était sec et que le vent n'excédait pas 15 km/h. Le microphone était situé à 1,5 mètres au-dessus du sol et à plus de 3,5 mètres de toutes surfaces réfléchissant les sons.

L'acquisition des données a été effectuée à l'aide d'un analyseur FFT Larson-Davis, modèle 2800 et d'un analyseur statistique de Brüel & Kjaer, modèle 4426. Ces appareils ont été calibrés avant et après leur utilisation à l'aide d'une source sonore étalon de la compagnie Brüel & Kjaer modèle 4230. Tous les résultats sont exprimés en $L_{eq}(h)$ en dB(A).

Données de circulation

Les débits de circulation de la route 117 proviennent d'une étude réalisée par le MTQ en 1993 et 1995. Des comptages automatiques ont été réalisés en octobre 1995 à Labelle. Les facteurs d'ajustement sont tirés des résultats d'un comptage permanent du MTQ localisé depuis octobre 1993 à La Conception.

Données géométriques

La couverture cartographique à l'échelle 1/10 000 du secteur de Labelle a été préparée à partir d'un plan réalisé par le Groupe Cartier lors de l'étude de justification du présent projet.

Calibration du modèle

Le modèle de prévision de bruit routier utilisé (Stamina 2.0/Optima) est basé sur les équations décrites dans le document FHWA-RD-77-108 "FHWA Highway Traffic Noise Prediction Model" du Federal Highway Administration des Etats-Unis. Basé sur ces équations, un programme de simulation par ordinateur a été développé ; ce programme est décrit dans le document FHWA-DP-58-1 intitulé : "Noise Barrier Cost Reduction Procedure Stamina 2.0/Optima User's Manual". En champ libre, l'erreur moyenne du modèle est de plus ou moins 2 dB(A).

Les données de base nécessaires pour évaluer le bruit routier sont :

- les données de circulation (débit moyen horaire, pourcentage de camions, vitesse des véhicules);
- la localisation de la route;
- la localisation des résidences;
- l'atténuation par le sol (absorbant ou réfléchissant; l'atténuation est notamment fonction de l'élévation relative des résidences par rapport à la route).

Le niveau sonore à 1,5 mètres du sol a été simulé en fonction des débits routiers obtenus des comptages réalisés dans le cadre du présent projet. Les valeurs simulées ont été comparées avec les mesures de bruit. L'écart des niveaux de bruit simulés et observés se situe entre 0,2 et 0,9 dB(A), ce qui est acceptable. Les valeurs simulées et observées aux points de relevés sont présentées au tableau A.2. La comparaison des résultats de calculs et ceux mesurés a permis de confirmer la fiabilité du modèle de simulation.

Tableau A.2 Niveau sonore simulé versus observé

Endroit	Débit de circulation (1h) sur la 117 existante			Leq mesuré dB(A)	Leq simulé dB(A)	Différence dB(A)
	Auto	c. léger	c. lourd			
Point 1	254	12	40	53,4	54,3	0,9
Point 2	254	12	40	44,3	43,2	1,1

Annexe 4

**Activités commerciales
en bordure de la route 117**

ANNEXE 4

Activité commerciale en bordure de la route 117
Municipalité de Labelle

Secteur	Nom du commerce	Commentaires sur les activités	Catégorie de commerce	Catégorie	Importance relative de la clientèle touristique
Entrée sud	Ben et Ginette Patates	Casse-croûte	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	Significative
Entrée sud	Motel Labelle		Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	Significative
Entrée sud	Casse-croûte chez Fernande	Casse-croûte	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	Significative
Entrée sud	Inconnu	Vente de pédalos et bateaux de plaisance	Véhicules récréatifs et articles de sport	Véhicules récréatifs et articles de sport	Significative
Entrée sud	Pétroléum	Garage et poste d'essence	Postes d'essence	Automobiles	Significative
Entrée sud	Restaurant Chez Richard	Restaurant	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	Significative
Noyau villageois	Restaurant L'Étoile	Restaurant	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	Significative
Noyau villageois	Resto Chez Georgia	Casse-croûte	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	Significative
Noyau villageois	Pharmacie Essaim		Soins personnels	Soins personnels et vêtements	Négligeable
Noyau villageois	Dépanneur de la Vallée rouge		Dépanneurs	Alimentation	Significative
Noyau villageois	Fleuriste André		Services professionnels et spécialisés	Services professionnels et spécialisés	Négligeable
Noyau villageois	Bureau d'ingénieur		Services professionnels et spécialisés	Services professionnels et spécialisés	Négligeable
Noyau villageois	Bureau d'avocat		Services professionnels et spécialisés	Services professionnels et spécialisés	Négligeable
Noyau villageois	Autre bureau de professionnel		Services professionnels et spécialisés	Services professionnels et spécialisés	Négligeable
Noyau villageois	Marché Richelieu		Épiceries	Alimentation	Significative
Noyau villageois	Machabee Auto, concessionnaire Ford		Vente d'automobiles	Automobiles	Négligeable
Noyau villageois	Pétroco	Dépanneur et libre-service	Postes d'essence	Automobiles	Significative
Noyau villageois	Meubles Yvon Piché		Autres - Commerces à vocation régionale	Autres	Négligeable
Noyau villageois	Groupe Lycas et Godard	Assurances et serv. financiers	Services professionnels et spécialisés	Services professionnels et spécialisés	Négligeable
Noyau villageois	Salon de coiffure Charmaine		Soins personnels	Soins personnels et vêtements	Négligeable
Noyau villageois	Rebel Tatoo		Soins personnels	Soins personnels et vêtements	Négligeable
Noyau villageois	Salon de coiffure Profil		Soins personnels	Soins personnels et vêtements	Négligeable
Noyau villageois	Salon funéraire Guay		Soins personnels	Soins personnels et vêtements	Négligeable

Secteur	Nom du commerce	Commentaires sur les activités	Catégorie de commerce	Catégorie	Importance relative de la clientèle touristique Significative
Noyau villageois	Restaurant L'Arc-en-ciel	Restaurant	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	Significative
Noyau villageois	Ste-Marie Sports	Spécialiste en chasse et pêche	Véhicules récréatifs et articles de sport	Véhicules récréatifs et articles de sport	Significative
Noyau villageois	Auberge - Motel des Rapides		Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	Significative
Noyau villageois	Inconnu	Bureau d'assureur	Services professionnels et spécialisés	Services professionnels et spécialisés	Négligeable
Noyau villageois	Inconnu	Denturologiste	Services professionnels et spécialisés	Services professionnels et spécialisés	Négligeable
Noyau villageois	Douceur esthétique		Soins personnels	Soins personnels et vêtements	Négligeable
Noyau villageois	Caisse populaire de Labelle		Services professionnels et spécialisés	Services professionnels et spécialisés	Négligeable
Noyau villageois	Bureau d'assureur		Services professionnels et spécialisés	Services professionnels et spécialisés	Négligeable
Noyau villageois	Bureau de notaire		Services professionnels et spécialisés	Services professionnels et spécialisés	Négligeable
Noyau villageois	Artcado	Vente d'objets divers et de disques	Autres - Commerces à vocation régionale	Autres	Négligeable
Entrée nord	La Petite patate	Casse-croûte	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	Significative
Entrée nord	Esso	Essence seulement	Postes d'essence	Automobiles	Significative
Entrée nord	Dépanneur Labelle		Dépanneurs	Alimentation	Significative
Entrée nord	Ultramar	Essence et mécanique	Postes d'essence	Automobiles	Significative
Entrée nord	Les immeubles Coron Itée	Courtier en immeubles	Services professionnels et spécialisés	Services professionnels et spécialisés	Négligeable
Entrée nord	Restoroute de Labelle	Restaurant	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	Significative
Entrée nord	Super Pat	Restaurant	Restauration et hôtellerie	Restauration et hôtellerie	Significative

Source: Roche Itée. Relevé effectué le 16 juin 1997.

Annexe 5

Fiches des bâtiments d'intérêt patrimonial

municipalité: Labelle

Photos additionnelles (non codées)

2865 chemin Nantel



municipalité: Labelle

Photos additionnelles (non codées)

2865 chemin Nantel



municipalité: Labelle

2865 chemin Nantel



no photo 2
01.97.34



no photo 3
02.97.18

municipalité: Labelle

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **2865 chemin Nantel**

Cadastre: **P-30-A, 31-A, P-32-A, P-3 canton Joly**

Période de construction estimée: **1881-1899**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **déclin de bois**

Autre revêtement de mur: **bardeau d'amiante**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

Forme de toit: **à deux versants courbés**

COMMENTAIRES

La propriété compte, outre la maison, une grange-étable et une remise, tous deux des bâtiments anciens. Il s'agit d'une des rares propriétés traditionnelles de ce genre qui ait été conservée le long de la route 117. La maison, en bon état physique, compte une cuisine d'été et, devant celle-ci, un solarium. La façade est dépourvue de porte. On notera que la remise, à l'instar de la maison, a conservé ses revêtements anciens sur les murs, soit en l'occurrence de la planche verticale.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Édifice vraisemblablement assez ancien, dans un plus ou moins bon état revêtu de planches verticales sur les murs et de tôle profilée sur la toiture. Un appentis en bloc de béton a été le long du mur gouttereau nord.



no photo 1
01.97.E

municipalité: Labelle
Presbytère de Labelle

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **25 rue du Couvent**

Cadastre: **P-16, 16-78-1, 16-79-1, 16-82, 33, 34 cangon Village**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **brique**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle à la canadienne**

Forme de toit: **à quatre versants**

COMMENTAIRES

Avec son revêtement de brique et sa colonnade en façade, il s'agit sans doute d'un des plus beaux édifices de Labelle. Outre les fenêtres, le presbytère a très bien conservé ses caractéristiques architecturales: toit en pavillon, linteau au-dessus des fenêtres, colonnes avec socle et chapiteau, fronton au centre de l'auvent, etc. On notera l'absence d'église, détruite par un incendie en 1970.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



no photo 1
02.97.14

municipalité: Labelle

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **112 chemin de l'Église**

Cadastre: **P-14, 14-7, canton Village**

Période de construction estimée: **1936-1950**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **brique**

Autre revêtement de mur: **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Toiture: **tôle profilée**

Forme de toit: **à deux versants avec croupes**

COMMENTAIRES

Petit édifice pas très ancien mais dont le volume, la forme en croupe du toit et les lucarnes lui donnent un certain caractère patrimonial. Les revêtements et les ouvertures ont été changés.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



no photo 1
02.97.21

municipalité: Labelle

106 chemin de l'Église



no photo 2
02.97.01



no photo 3
02.97.04

municipalité: Labelle

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **106 chemin de l'Église**

Cadastre: **14-9, canton Village**

Période de construction estimée: **1881-1899**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **bardeau de bois**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle profilée**

Forme de toit: **à deux versants courbés**

COMMENTAIRES

Intéressante maison en excellent état physique dotée, du côté est, d'une cuisine d'été. Cette maison est vraisemblablement contemporaine de la période de colonisation de Labelle. Même si elle a subi quelques interventions elle a somme toute assez conservé son caractère patrimonial

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



no photo 1
02.97.05

municipalité: Labelle

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **grange-étable**

Adresse: **99 chemin de l'Église**

Cadastre: **P-2, P-4, canton Village**

Période de construction estimée: **1881-1899**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **planche unie**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle unie**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Cette propriété est localisée du côté sud du chemin de l'église derrière une courbe très prononcée, à l'endroit où cette artère devient la «rue de l'église».

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Édifice sans doute assez ancien au toit à deux versants, auquel se greffe une appentis et, perpendiculairement, une annexe, d'un seul niveau en mauvais état physique. Au mur pignon, on note la présence de deux petits corps secondaires au toit à deux versants.



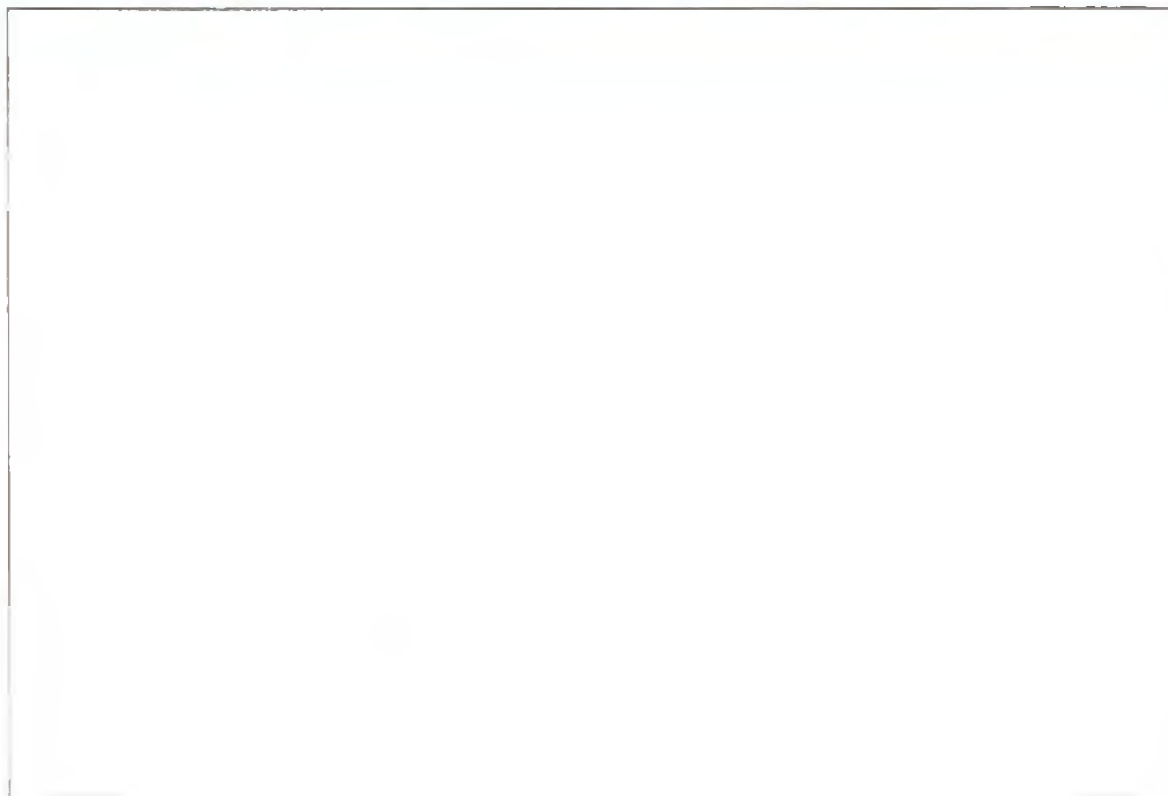
no photo 1
02.97.03

municipalité: Labelle

99 chemin de l'Église



no photo 2
02.97.02



no photo 3

municipalité: Labelle

Photos additionnelles (non codées)

93 rue de l'Église



municipalité: Labelle

93 rue de l'Église



no photo 2
02.97.08



no photo 3
02.97.07

municipalité: Labelle

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **93 chemin de l'Eglise**

Cadastre: **P-12, P-13, P-14, 14-1, P-5, P-8**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **matériau «moderne»: déclin d'aluminium**

Toiture: **tôle profilée**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Propriété comprenant une maison, une petite remise et une grange-étable. La maison, d'un type peu courant, est recouverte d'un toit à deux versants qui, avec la présence d'un avant-toit, devient asymétrique. Les murs extérieurs ont été isolés lors de la pose du nouveau revêtement de vinyle. L'absence de véritables fondations évoque l'ancienneté de l'édifice.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Curieux édifice au toit à deux versants droit, composé de deux unités jumelées l'une à l'autre. Les édifices sont surtout revêtus de planches verticales. L'édifice est toutefois dégradé au niveau de l'état physique, puisqu'il connaît des déficiences majeures.



no photo 1
02.97.09

municipalité: Labelle
Maison Raymond-Cloutier

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**
Adresse: **2850 chemin Brousseau**
Cadastre: **15-A, 15-B, P-15-C, Rang B, canton Joly**
Période de construction estimée: **1881-1899**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

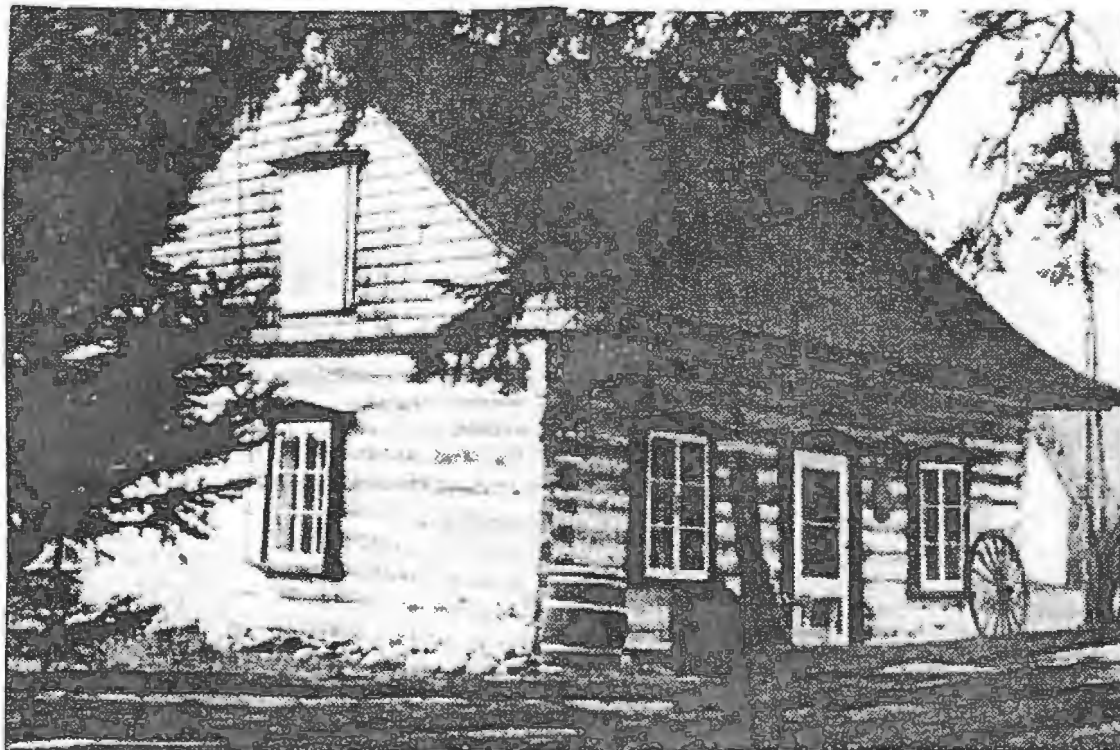
Murs (revêtement prédominant): **pièce sur pièce**
Autre revêtement de mur: **aucun**
Toiture: **bardeau d'asphalte**
Forme de toit: **à deux versants courbés**

COMMENTAIRES

Il s'agit d'une maison de colonisation érigée en 1890 en pièces sur pièces. La propriété comprend, outre la maison, un appentis, une grange, une étable, une laiterie et une écurie.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

non disponible



no photo 1

Annexe 6

Résolution de la municipalité de Labelle



MUNICIPALITÉ DE LABELLE

Extrait du procès-verbal de la séance du conseil du 6 AVRIL 1999

**RÉS. 105.04.99 APPROBATION DU TRACÉ DE LA VOIE DE
CONTOURNEMENT DE LA 117**

CONSIDÉRANT les rencontres d'information et de consultation que le conseil a eues avec les responsables du Ministère des Transports du Québec ;

CONSIDÉRANT les ajustements faits par le Ministère des Transports du Québec au tracé projeté et travaux projetés ;

Il est PROPOSÉ par la conseillère Suzanne Raynault
APPUYÉE par le conseiller Daniel Labelle

ET RÉSOLU d'adopter tel quel, le tracé de la voie de contournement de Labelle tel que présenté par le Ministère des Transports du Québec à son «avant-projet préliminaire» du 11 février 1999 (identification technique du plan : TA -98-65-7305, projet : 20-6573-8675). Que la copie de la présente soit transmise au Ministère des Transports du Québec.

Adoptée à l'unanimité

COPIE CERTIFIÉE CONFORME EN DATE DU 07/04/99

Secrétaire-trésorière par intérim

