



Déviation de la route 117 à Labelle

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

Ministère des Transports
Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière



Déviation de la route 117 à Labelle

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

Ministère des Transports
Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière

Février 2002

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Questions et commentaires.....	2
Q1. Identification des problèmes (section 1.5).....	2
Q2. Zones potentiellement contaminées (section 2.2.3)	3
Q3. Faune (section 2.3.2).....	3
Q4. Critères environnementaux de localisation (section 3.1.3).....	4
Q5. Milieu aquatique et habitats (section 4.2.2.1).....	4
Q6. Milieu terrestre et habitats (section 4.2.2.2)	5
Q7. Éléments de planification territoriale (section 2.4.2).....	5
Q8. Types, unités et sous-unités de paysage (section 2.4.8.2).....	6
Q9. Activités économiques des communautés touchées (section 4.2.3.4).....	6
Q10. Alimentation privée et communautaire en eau potable (section 4.2.3.6).....	8
Q11. Programme de surveillance et de suivi (section 5.0)	8
Q12. Analyse des conséquences d'accidents majeurs impliquant des matières dangereuses transportées sur la route 117.....	9
Q13. Plan des mesures d'urgence	9
Q14. Développement durable	11

ANNEXE A

Carte 4.1 « Synthèse des impacts »

INTRODUCTION

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

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

- Ministère de l'Environnement. Questions et commentaires. Déviation de la route 117 à Labelle par le ministère des Transports. Dossier 3211-05-006. Septembre 2001.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

Q1. IDENTIFICATION DES PROBLÈMES (section 1.5)

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

RÉPONSE :

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

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

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

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

b) Avez-vous ou prévoyez-vous mettre en place des mesures qui pourraient contribuer à améliorer la situation dans l'attente de la réalisation de la déviation ? On pense ici à la recommandation de l'étude de justification (p. 20 du rapport), soit de « *procéder, dans les meilleurs délais, au changement des contrôleurs des feux de circulation, installer des boucles de détection à toutes les approches et apporter des modifications mineures à la géométrie du carrefour pour assurer une amélioration des conditions* ».

RÉPONSE :

Les recommandations de l'étude de justification concernant les améliorations aux carrefours avec feux furent mises en application à Labelle à l'été 2001.

Ces améliorations visent surtout à optimiser le fonctionnement des carrefours en période de pointe, ces dernières survenant surtout les jours de fins de semaine. Néanmoins, ces interventions ont probablement un impact positif au chapitre de la sécurité puisqu'elles atténuent les effets de la congestion.

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

Q2. ZONES POTENTIELLEMENT CONTAMINÉES (section 2.2.3)

Vous avez répertorié huit sources ou zones potentielles de contamination. Quel est le cheminement prévu pour procéder à la caractérisation de ces sites dans la mesure où ils sont concernés par le projet ?

RÉPONSE :

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

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

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

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

Q3. FAUNE (section 2.3.2)

Dans cette section, vous mentionnez que l'aire d'étude présente un potentiel pour certaines espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables tels la couleuvre d'eau, la grenouille des marais, la musaraigne pygmée, le campagnol-lemming de Cooper et le troglodyte à bec court.

Avez-vous l'intention de procéder à un inventaire afin de vérifier la présence de ces espèces dans les milieux humides touchés par les travaux ?

RÉPONSE :

Les principaux secteurs susceptibles d'accueillir ces espèces sont les suivants :

- la tourbière présente au début du tracé,
- l'étang situé au bas des pentes de l'ancien centre de ski (mont Labelle),
- le cours d'eau servant d'exutoire au lac Blanc (qui sera traversé par la route).

Le ministère des Transports entend réaliser des inventaires dans ces différents milieux suite à l'adoption du décret gouvernemental. Les inventaires seront réalisés dans les secteurs affectés tel que précisément défini lors de la préparation des plans de construction.

Q4. CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX DE LOCALISATION (section 3.1.3)

Il semble y avoir une contradiction entre les deux points énumérés. Avez-vous l'intention de rechercher ou éviter les écotones ?

RÉPONSE :

Nous comprenons, suite aux précisions obtenues du ministère de l'Environnement (comm. pers., Denis Talbot, chargé de projet), que la question ci-dessus réfère à une apparente contradiction entre deux des critères à considérer afin de favoriser l'insertion harmonieuse de l'infrastructure dans le milieu récepteur, à savoir :

- 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.

Le ministère des Transports considère que ces deux critères ne sont pas contradictoires, compte tenu de la nature des composantes à rechercher ou à éviter; toutefois, nous convenons que des précisions s'imposent quant aux spécificités de chacun de ces critères.

Ainsi, le premier critère réfère à une situation susceptible de se présenter dans un cadre environnemental anthropique, là où la présence de l'homme s'est déjà faite sentir. Il s'agit donc d'un critère « fonctionnel ». Cela signifie, par exemple, qu'il faut de préférence localiser une nouvelle route à la limite d'une zone agricole et d'une zone résidentielle plutôt que d'insérer celle-ci au cœur de l'une ou de l'autre de ces deux formes d'utilisation du sol.

Le second critère réfère quant à lui à une situation susceptible de se présenter dans un cadre naturel, c'est-à-dire habituellement non perturbé par la présence ou l'action de l'homme. Il est généralement admis que les zones de transition entre deux écosystèmes constituent des milieux riches du fait de leur caractère particulier (i.e. transitoire) et que les répercussions liées à une intervention humaine (ex : une route) y sont supérieures à celles où un seul écosystème est touché.

Q5. MILIEU AQUATIQUE ET HABITATS (section 4.2.2.1)

Vu la perte d'habitats humides entraînée par le projet et vu le potentiel intéressant de ces habitats pour la faune, il serait important de compenser ces pertes par des aménagements d'une superficie et d'une qualité équivalente.

RÉPONSE :

Dans le cas de la tourbière, la perte directe est actuellement estimée à environ 20 % de sa superficie. Pour ce qui est de l'étang, un peu plus de la moitié de la superficie sera perdue.

Tel que mentionné à la section 4.2.2.1, le ministère des Transports entend compenser ces pertes (par exemple, en agrandissant l'étang situé au bas des pentes de ski vers le sud et en aménageant cet agrandissement en habitat faunique

d'une superficie et d'une qualité équivalente à ce qui sera perdu). Cette mesure compensera également pour la perte de superficie de la tourbière.

Le projet de compensation sera développé à l'étape de l'avant-projet définitif.

Q6. MILIEU TERRESTRE ET HABITATS (section 4.2.2.2)

Le tracé aura pour effet de sectionner (ou de fragmenter) des habitats présentant un bon potentiel d'utilisation pour le cerf de Virginie. Par ailleurs, il y a une tendance à la hausse des populations depuis quelques années. Vous mentionnez la possibilité d'installer des réflecteurs en bordure de la route comme cela se fait ailleurs et indiquez que la décision d'implanter un tel système doit se prendre sur la base d'une analyse coût-bénéfice.

Avez-vous l'intention de procéder à un telle analyse ? La considération de données sur les accidents dans des milieux présentant des caractéristiques similaires en ce qui concerne le potentiel d'habitat pour le cerf de Virginie et la densité de la circulation pourrait être mise à profit.

RÉPONSE :

Le ministère des Transports procédera, au cours des premières années d'opération de la route, à une analyse spécifique du besoin d'installations particulières pour éviter les accidents avec les cerfs dans le secteur du nouveau tronçon.

En effet, l'évaluation du besoin doit être faite sur la base des accidents survenant sur un tronçon particulier, évaluation qui ne peut donc être faite avant que le tronçon soit mis en service (la situation de la route 117 actuelle peut effectivement être différente de celle générée par la future route 117 compte tenu, entre autres, des déblais et remblais, des types de peuplements présents de part et d'autre de l'emprise et de la densité de cerfs).

Si requis, le ministère procédera alors à une analyse coût-bénéfice pour décider d'implanter ou non le système décrit dans l'étude d'impact ou encore un autre système ayant fait ses preuves ailleurs au Québec, au Canada ou aux Etats-Unis.

Q7. ÉLÉMENTS DE PLANIFICATION TERRITORIALE (section 2.4.2)

À la page 33 de l'étude, il est question d'un document de planification concernant le transport rédigé par la MRC des Laurentides. Est-il possible de connaître le titre et l'année de publication de ce document ?

RÉPONSE :

Le document de planification dont il est question à la section 2.4.2 de l'étude d'impact est un document de travail interne de la MRC des Laurentides et il n'est pas référencé. Ce document, préparé en réponse à l'article 5, paragraphe 7 de la *Loi sur l'Aménagement et l'urbanisme*, constituait un outil de réflexion préparé dans le cadre du processus de révision du schéma d'aménagement.

Les informations concernant les problèmes de capacité sur la route 117 actuelle sont d'ailleurs reprises dans le schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides (en vigueur le 29 juin 2000), au chapitre 5 « La planification des transports ». Elle

sont comprises dans le tableau 5-E de la sous-section 5.1.5 « Performance du réseau routier principal ».

Q8. TYPES, UNITÉS ET SOUS-UNITÉS DE PAYSAGE (section 2.4.8.2)

Vous écrivez à la page 52 de l'étude que « L'examen du schéma d'aménagement révisé (PSAR-1) datant de 1996 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 ». Il serait important de vérifier si ces grandes catégories se retrouvent également dans le nouveau schéma d'aménagement de la MRC, en vigueur depuis le 29 juin 2000.

RÉPONSE :

Les informations concernant les grandes catégories de milieux présentant une problématique particulière du point de vue des paysages naturels et bâtis sont effectivement reprises dans le schéma d'aménagement (en vigueur le 29 juin 2000), au chapitre 7 « Éléments d'intérêt historique, culturel et esthétique ».

Elle sont présentées en introduction de la section 7.2 « Les milieux visuels sensibles » et détaillées dans les sous-sections suivantes :

- 7.2.1 « Les corridors touristiques »,
- 7.2.2 « Les bassins visuels stratégiques »,
- 7.2.3 « Les massifs montagneux d'intérêt régional ».

Ces catégories de milieu sont également illustrées sur la planche 8 du schéma d'aménagement.

Q9. ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DES COMMUNAUTÉS TOUCHÉES (section 4.2.3.4)

a) Vous mentionnez qu'il n'existe pas, au Québec, de bilan ou d'études sérieuses quant au type et à l'ampleur des répercussions engendrées par les projets routiers de type déviation sur l'activité économique, en particulier commerciale, des municipalités concernées.

Sans disposer d'études spécifiques, possédez-vous des informations sur les répercussions positives ou négatives engendrées par la déviation de la route 117 à Saint-Jovite et La Conception, projets qui rappellent celui de Labelle à certains égards ?

RÉPONSE :

Parmi les projets qui à certains égards rappellent celui de Labelle, seul celui de Saint-Jovite a fait l'objet d'une analyse spécifique. Cette analyse est consignée dans le document « Avis sur l'impact du contournement de la route 131 sur la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois (Tecsult, 1998). Les informations présentées ci-après sont tirées de ce document.

Le contournement de Saint-Jovite, une route à deux voies dans chaque direction séparées par un terre-plein, a été ouvert à la circulation en 1979. La voie de contournement a été aménagée au sud de la ville, à proximité du centre d'activités

commerciales (rue Ouimet). Selon les intervenants consultés, il existait, tout comme à Labelle, un niveau assez élevé d'inquiétude chez les commerçants de Saint-Jovite pendant la période qui a précédé la mise en place de la voie de contournement.

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

Selon les intervenants locaux contactés dans le cadre de la préparation de l'avis, la baisse de l'achalandage s'est surtout faite sentir sur les restaurants et les stations services. Cependant, une seule fermeture de commerce (station service avec atelier de réparation) pourrait être attribuable à la mise en place du contournement. Les commerçants contactés ont affirmé n'avoir subi aucune perte attribuable à la voie de contournement et, dans deux cas, un impact positif a été enregistré.

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

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

b) Toujours dans la même section, vous présentez deux mesures visant à atténuer les répercussions négatives de la déviation sur les commerces, soit l'implication active des organismes locaux et la mise en œuvre d'une stratégie concertée visant à tirer profit de l'achalandage créé par la présence du Parc linéaire dans les limites de la municipalité.

Le ministère des Transports entend-il s'impliquer dans l'élaboration et la mise en application de ces mesures d'atténuation, et le cas échéant, dans quelle mesure ?

RÉPONSE :

Le ministère des Transports est disposé à collaborer avec les intervenants locaux, à l'élaboration et à la mise en œuvre de ces mesures d'atténuation dans les limites de ses connaissances et de ses moyens.

Le ministère est cependant d'avis que c'est la municipalité de Labelle qui doit assumer la responsabilité du dossier et que c'est elle qui doit diriger cette démarche. Le ministère ne peut imposer une telle démarche mais il peut suggérer et aiguiller une démarche souhaitée et désirée par la municipalité.

Le ministère croit, en effet, que les autorités locales sont les mieux placées pour élaborer et mettre en œuvre de telles mesures. À ce sujet, les auteurs du document « Avis sur l'impact du contournement de la route 131 sur la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois » (Tecsult, 1998), concluent ce qui suit :

- (...) l'importance du rôle des représentants municipaux dans le processus de valorisation des activités commerciales suite aux changements d'achalandage que peuvent occasionner, sur certains types de commerce, une voie de contournement;
- (...) qu'une réflexion des responsables et intervenants locaux sur les façons de tirer avantage de l'amélioration des conditions routières et environnementales sur la voie contournée apporte toujours des effets bénéfiques.

Q10. ALIMENTATION PRIVÉE ET COMMUNAUTAIRE EN EAU POTABLE

(section 4.2.3.6)

PROBLÈMES QUALITATIFS ET QUANTITATIFS

Dans cette section de l'étude, vous identifiez les puits qui pourraient être affectés par la construction et/ou l'entretien de la déviation. Par la suite, vous indiquez qu'advenant un impact tel que les puits en question deviennent inutilisables, ils pourraient être reliés aux réseaux avoisinants (municipal ou privé) selon les ententes qui pourront alors être prises.

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

RÉPONSE :

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

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

RÉPONSE :

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

Q11. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI (section 5.0)

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

RÉPONSE :

Nous prenons bonne note de ce commentaire.

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

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

Q12. ANALYSE DES CONSÉQUENCES D'ACCIDENTS MAJEURS IMPLIQUANT DES MATIÈRES DANGEREUSES TRANSPORTÉES SUR LA ROUTE 117

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

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

RÉPONSE :

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

Ainsi, tel que démontré à la section précisant les éléments justifiant le besoin d'une déviation de la route 117, l'aménagement proposé diminuera les risques d'accident de façon majeure si on compare avec la situation existante. De plus, le projet réduira également les risques pour la population puisque la circulation des camions évitera en majeure partie les zones urbaines et habitées.

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

Q13. PLAN DES MESURES D'URGENCE

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

RÉPONSE :

Le MTQ est l'un des principaux acteurs de l'application du *Plan national de sécurité civile* (Janvier 2001). La mission du MTQ, dans le cadre de ce plan national, consiste à assurer la disponibilité et l'accès aux infrastructures, équipements et

ressources des transporteurs ferroviaires, aériens et maritimes, tant des secteurs privés que publics, afin de rétablir la circulation dans les meilleurs délais et permettre l'acheminement de secours et de marchandises.

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

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

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

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

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

- risque 1 → Accident aérien
- risque 2 → Accident ferroviaire
- risque 3 → Accident routier
- risque 4 → Blocus d'une route
- risque 5 → Conditions climatiques difficiles
- risque 6 → Déversement de matières dangereuses
- risque 7 → Éboulement
- risque 8 → Effondrement
- risque 9 → Embâcle ou débâcle
- risque 10 → Érosion

- risque 11 → Feu ou explosion
- risque 12 → Glissement de terrain
- risque 13 → Incendie de forêt
- risque 14 → Incendie majeur
- risque 15 → Inondation
- risque 16 → Pont
- risque 17 → Rupture de barrage
- risque 18 → Tremblement de terre
- risque 19 → Urgence dans les bâtiments
- risque 20 → Chute de lignes à haute tension
- risque 21 → Gaz naturel

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

Q14. DÉVELOPPEMENT DURABLE

Une étude d'impact doit viser l'intégration et la recherche d'un juste équilibre des aspects économiques, sociaux et environnementaux liés au projet. Ainsi, tel qu'il est requis dans la directive au point 4.4, le promoteur doit faire un rappel des éléments pertinents du projet qui illustrent comment sa réalisation tient compte des principes du développement durable qui lui sont applicables.

RÉPONSE :

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

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

- Responsabilité environnementale (principe 1) : le ministère planifie, conçoit et réalise ses mandats et activités en tenant compte de l'environnement. Il assume sa part de responsabilité dans la résolution des problèmes environnementaux liés au transport.
- Sécurité et santé publique (principe 2) : le ministère planifie, conçoit, réalise et maintient des infrastructures et des systèmes de transport selon les politiques, règles et normes de sécurité pour la protection des utilisateurs, des riverains et de l'environnement.

- Aménagement du territoire (principe 3) : le ministère reconnaît l'effet structurant des infrastructures de transport sur l'aménagement et le développement du territoire.
- Énergie (principe 4) : par ses décisions et dans ses activités, le ministère vise à réduire la consommation énergétique et les impacts environnementaux négatifs qui y sont associés.
- Relations avec le public (principe 5) : le ministère consulte et informe les individus, groupes et organismes de façon objective et constante sur ses politiques et ses projets.

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

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

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

- à la fluidité des déplacements (locaux-régionaux),
- à l'efficacité de l'infrastructure et du réseau routier local,
- à la qualité de vie des riverains de la route 117 actuelle et de ceux de la déviation (ex : secteur de la rue de l'Église).

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

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