Déviation de la route 117 à Labelle

Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement

Ministère des Transports
Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière

CANQ
TR
MOO
LL
101
Rés.

Avril 2001

689901

Déviation de la route 117 à Labelle

Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
12 AVR 2002
TRANSPORTS QUÉBEC

QA1Q
TR
M00
LL
101
Rés.

Ministère des Transports
Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière

Avril 2001

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

85, rue de Martigny Ouest, 3ème étage
Saint-Jérôme (Québec)
J7Y 3R8

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES i

LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET 1

LE MILIEU D'INSERTION DU PROJET 3

CONSULTATION DES PUBLICS 5

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA FUTURE ROUTE 117 7

LES ACCÈS AU VILLAGE: UNE RÉPONSE AUX BESOINS EXPRIMÉS 9

LES RÉPERCUSSIONS DU PROJET DURANT LA CONSTRUCTION 11

LES EFFETS DE LA NOUVELLE ROUTE 117 13

UN ENJEU MAJEUR: LES EFFETS SUR L'ACTIVITÉ COMMERCIALE 15

SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL 17

LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

♦ *Un projet planifié depuis fort longtemps*

Voilà plus de 20 ans, le ministère des Transports du Québec planifiait l'amélioration globale de la route 117 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.

♦ *Un réseau de transport en évolution constante*

Historiquement, le développement des Laurentides s'est articulé autour des infrastructures de transport - voies ferrées 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 du territoire. Le lien ferroviaire ayant été abandonné, l'autoroute 15 - qui se termine à Sainte-Agathe-des-Monts - et la route 117 constituent dorénavant les seuls axes majeurs de transport entre les régions de Montréal, des Laurentides et de l'Abitibi-Témiscamingue.

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.

♦ *Les problèmes à résoudre*

Le flux grandissant de circulation de transit (environ 80% du total des véhicules), auquel il faut ajouter la croissance marquée du camionnage, crée des problèmes de fluidité de plus en plus importants sur la route 117. Le trafic atteint le point de saturation aux périodes de pointe d'été, en particulier les vendredis et dimanches.

L'augmentation de la circulation entraîne une détérioration accrue de la qualité de vie dans le village et aussi des conflits potentiels avec la vocation commerciale et de centre de services de la municipalité.

- ***Deux familles de solution***

D'une part, celles qui cherchent à **améliorer l'efficacité de la route 117** existante :

- l'amélioration du carrefour de la route 117 et de la rue du Pont;
- l'élargissement de la route 117 à quatre voies;

D'autre part, celles qui requièrent la **construction de nouvelles infrastructures** :

- une déviation à une chaussée (2 voies);
- une déviation à deux chaussées (4 voies).

- ***Les conclusions de l'étude de justification***

L'étude de justification (Groupe Cartier, 1996) conclut que la solution d'une **déviation à une chaussée (2 voies)** est la plus efficace, tant du point de vue économique que du point de vue global.

Cette solution offre 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. Lorsque les besoins le justifieront, une seconde chaussée pourra être construite.

LE MILIEU D'INSERTION DU PROJET

La déviation de la route 117 doit se faire à l'ouest du village de Labelle, dans un corridor situé en majeure partie **à l'écart de la zone urbanisée**. Le corridor d'étude présente deux facettes bien distinctes et clairement définies sur le territoire:

- une portion naturelle;
- une portion urbanisée.

La présence d'un massif montagneux à l'ouest du village - lequel inclut le mont Labelle - a limité l'extension de la zone urbaine.

♦ ***Un milieu naturel peu contraignant***

Les principales résistances physiques identifiées à l'intérieur du corridor consistent en la présence de petits lacs, de cours d'eau à longer ou encore à traverser et de collines rocheuses, constituées de roches très dures, que le tracé de la déviation devra longer, gravir ou traverser.

La zone d'étude se trouve dans le domaine de l'érablière à bouleau jaune (stade climacique), un type de peuplement qui est toutefois absent du corridor à l'étude. Les peuplements forestiers inventoriés correspondent plutôt à des sapinières et des érablières, parfois pures, parfois mélangées avec d'autres essences (peupliers, bouleaux, feuillus intolérants). Aucune zone de végétation ne se distingue vraiment par ses qualités ou caractéristiques.

On trouve peu d'habitats aquatique ou terrestre d'intérêt pour la faune, exception faite des suivants; une tourbière localisée au sud du tracé de la déviation, une chaîne de petits lacs comprenant le lac Blanc et une zone humide située entre les anciennes pentes de ski du mont Labelle et la rue Orban. À noter qu'il n'y a aucune mention d'espèce végétale ou animale menacée ou vulnérable dans le secteur étudié.

♦ ***Des terres agricoles d'intérêt modéré***

À l'exclusion des espaces consacrés aux activités urbaines, la majeure partie du corridor d'étude est densément boisée ou encore utilisée de manière peu intensive aux fins de production agricole.

L'agriculture se pratique sur des terres de superficie restreinte où on retrouve des sols qui comportent des limitations graves à modérément graves. Ces terres comptent toutefois parmi les meilleures de la région. Il est à noter que le corridor d'étude se trouve à l'extérieur de la zone agricole permanente, également appelée "zone verte".

- ***Un développement urbain typique des Hautes-Laurentides***

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 maintenir le développement dans cet axe et à restreindre son expansion vers l'ouest.

- ***Un noyau villageois important***

L'essentiel des fonctions urbaines se concentre dans le noyau villageois, organisé autour d'un pôle se situant à l'intersection de l'actuelle route 117 et de la rue du Pont. On y compte notamment de nombreux bâtiments publics le long du chemin 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.

Plusieurs entreprises de mécanique industrielle et de transport sont implantées dans le secteur de la rue de l'Aéroport. À l'extrémité de la rue de la Montagne, le mont Labelle - un centre de ski non-exploité - fait face à une zone résidentielle regroupant des constructions unifamiliales.

À l'approche de l'intersection de la 117 et du chemin La Minerve, on trouve une bétonnière, un site d'extraction et un poste électrique.

- ***Une activité commerciale limitée et vulnérable***

Les commerces locaux se concentrent le long de l'actuelle route 117, principalement dans le coeur du village. On compte, à Labelle, un total de 40 commerces dont un nombre important de casse-croûtes, de restaurants et de postes d'essence.

La clientèle externe - composée des touristes de passage dans la région et des usagers en transit sur la route 117 - est considérée significative pour 50% des commerces locaux. Les entreprises commerciales labelloises tirent toutefois la majeure partie de leurs revenus de la clientèle locale et régionale.

CONSULTATION DES PUBLICS

♦ ***La consultation des Labellois: une préoccupation du ministère***

Afin de mesurer l'acceptabilité sociale des tracés à l'étude (initial et alternatif), le ministère des Transports a tenu, en novembre 1997 à Labelle, une consultation publique sur le projet de déviation de la route 117.

♦ ***Le cas du secteur de la rue de l'Église***

Lors de la consultation publique, certains citoyens résidant sur la rue de l'Église ont fait part de leurs inquiétudes concernant les effets adverses du tracé alternatif sur l'ambiance sonore du secteur.

De façon à éclairer les résidents concernés, le ministère a procédé, pour chacun des deux tracés, à une simulation du climat sonore à l'ouverture de la route (2002) de même qu'à l'identification détaillée des impacts appréhendés pour le secteur.

Par voie de sondage confidentiel écrit, les citoyens concernés se sont montrés en faveur du tracé alternatif.

♦ ***Le cas des commerçants locaux***

Les commerçants locaux ont, quant à eux, indiqué au ministère leur désapprobation face au projet de déviation considérant que celui-ci aurait notamment pour répercussion :

- d'entraîner une diminution importante de la clientèle de transit dans le village;
- de mettre en péril la viabilité de l'activité commerciale locale.

- ***L'optimisation du projet: pour une solution mieux adaptée***

Le ministère des Transports a procédé à une analyse détaillée des tracés à l'étude en cherchant à identifier les meilleures façons d'optimiser ceux-ci.

Outre l'analyse environnementale et la consultation publique, le ministère 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 les résidus de lots et d'assurer le maintien des liaisons routières vers les secteurs situés plus à l'ouest;
- l'intérêt local démontré 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;
- 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 modifier son projet de déviation.

Une troisième variante, s'inspirant des deux premières, a été élaborée; celle-ci, désignée comme étant le "tracé préférable", a fait l'objet de l'évaluation des impacts.

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.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA FUTURE ROUTE 117

♦ *Le tracé de la déviation*

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, la route 117 est portée à quatre voies de largeur jusqu'au premier carrefour donnant accès à Labelle (raccordement sud). De là, la route 117 est reconstruite dans un nouveau corridor qui 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 termine avec sa jonction à la route 117 actuelle, au nord du village de Labelle. 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**.

♦ *Caractéristiques générales et profil-type*

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 de 91 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.

- ***Échéancier prévu et coût du projet***

Selon le calendrier de réalisation du projet, le ministère des Transports prévoit procéder aux acquisitions nécessaires en 2005 et 2006 et à la construction de la déviation en 2007 et 2008.

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)

À ces montants, s'ajoutent des frais de contingence équivalents à 10 % des coûts, soit 1 236 000 $.

LES ACCÈS AU VILLAGE: UNE RÉPONSE AUX BESOINS EXPRIMÉS

- ***Une route à accès contrôlés***

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.

- ***Un accès central essentiel pour le village***

De manière à écarter du centre-ville la circulation lourde originant, 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, approximativement situé 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 envisage plutôt la possibilité d'emprunter un axe débutant face à la halte routière située entre la route 117 et la rivière Rouge. 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'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.

- ***Un chemin de desserte pour désenclaver l'ouest du territoire***

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).

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 du projet sera de 101 mètres.

LES RÉPERCUSSIONS DU PROJET DURANT LA CONSTRUCTION

- ***Sur les composantes physiques du milieu***

Certaines composantes du milieu physique pourraient subir des perturbations plus ou moins importantes (effets temporaires), durant la phase construction de la déviation, notamment :

- 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.

L'importance des impacts identifiés peut être diminuée par l'application de mesures d'atténuation particulières suivantes :

- limiter le rabattement de la nappe phréatique à son minimum tout en s'assurant qu'il n'y ait pas création de surface d'eau stagnante en bordure de l'emprise de la route;
- mettre en place des drains souterrains perpendiculaires à l'emprise et de petits bassins de rétention des eaux pluviales et des eaux de fonte;
- dimensionner, de façon adéquate, le réseau de drainage des eaux de ruissellement (pluie et fonte), le diriger vers des drains collecteurs de diamètres appropriés et raccorder, le cas échéant, les drains collecteurs au système de drainage existant;
- stabiliser les rives des cours d'eau, en utilisant des techniques "douces" permettant leur revégétalisation.

- ***Sur les composantes biologiques du milieu***

La construction de la déviation et les travaux connexes, entraîneront 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 et, de façon indirecte, sur les espèces qu'il supporte. Les mesures suivantes seront entre autres appliquées :

- éviter de laisser les berges à nu lors des périodes de crue;
- effectuer les travaux en milieu aquatique en observant le guide « Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique »;
- dimensionner les ponceaux de façon adéquate;
- conserver toute la végétation riveraine présente sur les pentes des cours d'eau ou procéder à des travaux de revégétalisation le long des pentes des ruisseaux de manière à rétablir partiellement l'équilibre biologique et minimiser les risques d'érosion;
- stabiliser, à la fin des travaux, les surfaces mises à nu.

♦ ***Sur les composantes humaines du milieu***

À cette étape, les méthodes de construction de la déviation ainsi que le calendrier détaillé des travaux ne sont pas encore connus; il est toutefois 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. Les impacts appréhendés sont principalement liés au transport des matériaux vers le site de la future route et à l'utilisation de la machinerie sur le site des travaux, qui engendre des nuisances diverses (bruit, poussière, vibrations, etc.).

Des mesures particulières portant sur les trajets empruntés, les chemins temporaires de construction et le maintien d'accès privés feront l'objet d'une entente spécifique avec les autorités municipales. Les citoyens riverains du ou des trajets retenus (secteurs des rues de la Montagne et Belle-Pente secteur de la rue de l'Église) 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.

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.

LES EFFETS DE LA NOUVELLE ROUTE 117

♦ *Des répercussions permanentes positives*

La déviation de la route 117 comporte plusieurs répercussions positives. Il en va 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.

♦ *La qualité de l'eau*

Seuls quelques puits privés pourraient être potentiellement affectés par le projet; le suivi environnemental permettra de déterminer exactement l'importance de l'impact. Ce suivi sera réalisé dès la mise en service de la nouvelle route.

♦ *Les habitats fauniques et la faune*

Le milieu offre peu d'habitats aquatique ou terrestre d'intérêt pour la faune; parmi ceux-ci, mentionnons l'étang situé face au mont Labelle qui disparaîtra partiellement au profit de la future route.

La perte de 40 ha de forêt aura peu d'effets sur la faune terrestre; la conception de l'infrastructure tiendra compte de la présence du cerf de Virginie afin que celle-ci ne constitue pas une barrière à ses déplacements.

- ***Les activités agricoles***

Cinq exploitations agricoles seront touchées par le tracé de la route de 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 bâtiments, la perte de production et, finalement, la baisse des revenus. L'importance des impacts variera d'une exploitation à l'autre.

- ***La qualité de vie des résidents***

La présence de la nouvelle route augmentera faiblement le niveau sonore dans le secteur de la rue de l'Église, entre les rues de la Montagne et Belle-Pente de même que le long de la montée Fugère. Bien que le climat sonore puisse être considéré faiblement perturbé, les résidents localisés à faible distance de la déviation noteront une forte augmentation du niveau de bruit ambiant.

Le long de l'actuelle route 117, incluant le secteur centre-ville de Labelle, la réduction importante de la circulation se traduira par une baisse du niveau de bruit Leq (24h) de 7 dB(A) pour les résidents.

- ***Le paysage local***

La présence de la nouvelle route modifiera le paysage local, en particulier dans le quadrilatère formé du mont Labelle et des rues de la Montagne, Orban et Belle-Pente. Des mesures d'insertion seront élaborées pour ce secteur.

Par ailleurs, la création d'une percée vers le noyau villageois pourrait constituer une solution acceptable à la problématique d'accessibilité visuelle énoncée par les citoyens et les commerçants labellois.

- ***Les acquisitions***

Une quarantaine de lots ou parties de lot seront acquis pour permettre la réalisation du projet. 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.

UN ENJEU MAJEUR: LES EFFETS SUR L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

♦ *Des incidences négatives sur les commerces*

L'expérience démontre que les projets de type déviation sont la source de répercussions directes sur les activités économiques des agglomérations urbaines contournées. Dans le cas du présent projet, les incidences négatives du projet de déviation de la route 117 affecteront surtout les entreprises commerciales.

♦ *Les plus touchés : les commerces artériels*

Les types de commerces les plus sensibles[1] à la diminution de l'achalandage et 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).

Les commerces dits sensibles regroupent un total de 20 commerces sur 40, soit 50% des entreprises commerciales de la municipalité. À l'exception de certains commerces en restauration, il s'agit souvent d'entreprises comptant un nombre restreint de travailleurs.

♦ *L'ampleur de la réduction de circulation*

Le ministère des Transports a établi, par l'entremise d'une enquête origine-destination, que 80 % des usagers de la route 117 sont habituellement en transit et que le nombre de ceux-ci qui s'arrête à Labelle est faible (environ 8%).

---

[1] D'autres types de commerce sont également sensibles à la diminution de la circulation; 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'importance des effets ressentis***

Une réduction aussi significative du volume de circulation de transit va avoir des répercussions sur le niveau de rentabilité des entreprises touchées. La vitalité de l'ensemble de l'activité commerciale de la municipalité sera directement affectée suite à l'ouverture de la route.

- ***Les mesures d'atténuation proposées***

Le ministère des Transports est d'avis que les mesures décrites ci-dessous pourraient contribuer de façon efficace à l'atténuation des répercussions anticipées sur les commerces locaux. Les mesures proposées sont :

- la mise en place d'une signalisation incitative, à l'approche des accès sud, centre et nord, visant à encourager les usagers de la route 117 à entrer au centre-ville;
- l'implication active des organismes locaux dans la mise en œuvre, un an avant la fin des travaux, de mesures d'accompagnement (aide, réorientation, réorganisation) destinées à assurer aux commerçants anticipant des difficultés, une transition harmonieuse suite à l'ouverture de la déviation;
- 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.

Il faut toutefois bien comprendre 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 contrecoups qu'implique la réalisation du projet.

SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL

La surveillance environnementale du projet de déviation de la route 117 à Labelle s'effectuera en trois phases distinctes, lesquelles sont détaillées ci-après.

- ***Lors de la préparation des plans et devis***

Le ministère prévoit, à cette étape, 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 localisées 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).

- ***Lors de la construction***

Durant la phase de construction, le ministère s'assurera que toutes les normes, directives et mesures environnementales contenues dans les plans et devis (clauses contractuelles) sont mises en application lors des travaux. L'obligation pour la firme chargée de l'exécution des travaux de construction, de respecter le Cahier de charges et devis généraux[2] (C.C.D.G.) du ministère des Transports garantira le maintien de la bonne qualité 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.) sera communiquée à

[2] De façon générale, ce cahier définit les droits et responsabilités du ministère et de l'entrepreneur mandaté pour réaliser les travaux.

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.).

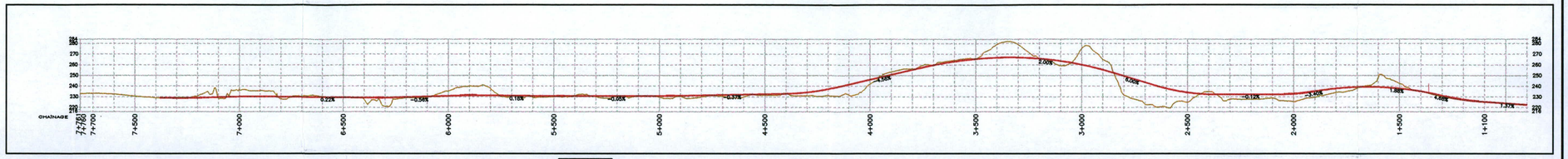
Finalement, afin de pouvoir mesurer ultérieurement l'impact du projet de déviation sur l'activité commerciale locale, le ministère des Transports procédera à la caractérisation des effectifs commerciaux opérant le long de la rue Principale (route 117 actuelle). Les paramètres retenus pour les fins d'inventaire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

- ***Lors de l'utilisation et de l'entretien de la route***

Après la fin des travaux de construction de la route, le ministère 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, un suivi du climat sonore et de la qualité de l'eau potable des puits privés sera assuré. 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.

Un suivi des effectifs commerciaux et de l'évolution de l'activité commerciale 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.



GÉNÉRAL

Climat sonore boulevard Curé-Labelle
Baisse du niveau de bruit Leq (24h) d'environ 7 dB(A) pour les riverains
Significatif pour les résidents localisés en retrait de la route
Amélioration sensible par rapport à la situation prévalant actuellement

Activités commerciales
Partie importante de la circulation détournée hors du noyau villageois de Labelle
Diminution du bassin de clientèle potentielle
Difficultés anticipées pour les commerces ayant une clientèle de transit
Mettre en place d'une signalisation incitative
Impliquer activement les organismes locaux
Tirer profit de l'achalandage créé par la présence du Parc linéaire

A4 - Fa
Exploitation agricole
Enclavement d'une partie de l'exploitation
Perte de 40 % du pâturage
Pâturage sectionné par la déviation
Attribuer dérogation au non-accès
Aucune autre mesure particulière possible

A5 - Mo
Exploitation agricole
Perte de 15 % des superficies cultivées
Aucune mesure particulière possible

A3 - Mo
Exploitation agricole
Agrandissement des serres limité au secteur ouest
Perte de 50 % des superficies cultivées
Assurer la qualité de l'eau d'approvisionnement durant la construction
Aucune autre mesure particulière possible

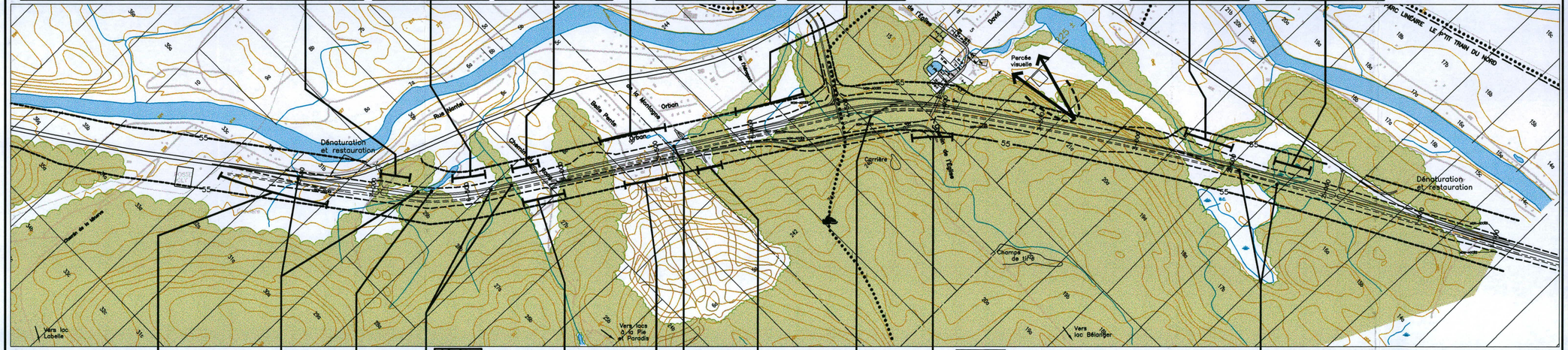
S - Mo
Secteur Orban (face au mont Labelle)
Accroissement général des niveaux sonores
Climat sonore moyennement perturbé
Passage d'environ 44 dB(A) à 57 dB(A)
Mesures à prendre en fonction de la Politique sur le bruit routier
Ramener le plus près de 55 dB(A) sur 24h

V2 - Mo
Paysage secteur mont Labelle / rue Orban
Présence de l'infrastructure
Intrusion à caractère urbain / discordance
Limiter le déboisement
Mettre en place un talus végétalisé

A2 - F
Exploitation agricole
Perte de 19 % des superficies cultivées ou possédées
Perte de production et pertes de revenu
Aucune mesure particulière possible

A1 - F
Exploitation agricole
Perte de 15 % des superficies cultivées possédées
Perte de 2,5 % du pâturage permanent
Perte de production et baisse des revenus
Aucune mesure particulière possible

B4 - Mo
Tourbière
Empiètement d'environ 20% (remblai)
Modification du drainage
Effets de l'entretien hivernal
Limiter le déboisement
Éviter la circulation de la machinerie (construction)
Assurer un drainage efficace



H1 - Fa
Site d'extraction
Empiètement sur les lots 31a et 32a (route et emprise)
Superficie résiduelle d'environ 3,7 ha
Perte d'un volume exploitable
Aucune mesure particulière

B2 - Fa
Lac
Artificialisation des berges
Modification de la section d'écoulement
Perte de végétation riveraine
Redonner l'aspect naturel (lit, végétation)
Rétablir l'équilibre biologique

B1 - Fa
Cours d'eau
Artificialisation des berges
Modification de la section d'écoulement
Perte de végétation riveraine
Redonner l'aspect naturel (lit, végétation)
Rétablir l'équilibre biologique

S - Mo
Secteur rue de la Montagne
Accroissement général des niveaux sonores
Climat sonore fortement perturbé
Niveau supérieur à 60 dB(A)
Mesures à prendre en fonction de la Politique sur le bruit routier
Ramener le plus près de 55 dB(A) sur 24h

V3 - Mo
Secteur Montée Fugère
Présence de la déviation
Présence du chemin de desserte
Contraste d'échelle verticale
Nombre restreint d'observateurs
Limiter le déboisement
Intervenir pour réduire les risques d'érosion
Revégétaliser les remblais

B3 - F
Étang au pied du mont Labelle
Empiètement d'environ 50% (route,emprise)
Aucune mesure possible

S - Mo
Secteur Orban (face au mont Labelle)
Accroissement général des niveaux sonores
Climat sonore moyennement perturbé
Passage d'environ 44 dB(A) à 57 dB(A)
Mesures à prendre en fonction de la Politique sur le bruit routier
Ramener le plus près de 55 dB(A) sur 24h

B1 - Fa
Cours d'eau
Artificialisation des berges
Modification de la section d'écoulement
Perte de végétation riveraine
Redonner l'aspect naturel (lit, végétation)
Rétablir l'équilibre biologique

V1 - Fa
Paysage rue de l'Église (ouest)
Présence de l'infrastructure
Contraste d'échelle
Modification du cadre visuel
Nombre restreint d'observateurs
Limiter le déboisement
Intervenir pour réduire les risques d'érosion
Revégétaliser les remblais

S - Mo
Secteur rue de l'Église
Accroissement général des niveaux sonores
Une résidence moyennement perturbée
Passage d'environ 44 dB(A) à 57 dB(A)
Mesures à prendre en fonction de la Politique sur le bruit routier
Ramener le plus près de 55 dB(A) sur 24h

B1 - Fa
Cours d'eau
Artificialisation des berges
Modification de la section d'écoulement
Perte de végétation riveraine
Redonner l'aspect naturel (lit, végétation)
Rétablir l'équilibre biologique

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Composante environnementale
Numéro de référence
B1 - Fa
Importance des impacts
Nature de l'impact

COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES
B Milieu biologique
H Milieu humain
C Patrimoine culturel
A Milieu agro-forestier
V Milieu visuel
S Climat sonore

IMPORTANCE DES IMPACTS
TF Très forte
F Forte
Mo Moyenne
Fa Faible
? Indéterminée

NATURE DE L'IMPACT
– négatif + positif

Secteur touché par l'impact
55 Isophone 55dB(A)
1ère chaussée (déviation, accès central, voie de desserte)
2ème chaussée (si les besoins le justifient)
Emprise de la route

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

DESSINÉ : N. Cosault	APPROUVÉ : D. Plourde
PROJETÉ : D. Plourde	DATE : février 2001

ÉCHELLE 1:5 000
HOR. 0 100 200 300 400 m
VERT.

ROCHE

dimensions en 1870,3000 RAFEPRES 00

DISCIPLINE : Gestion de l'environnement 3/ref :

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 179 557