

Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 173

Projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation

Rapport d'enquête et d'audience publique

Février 2003

Québec 

Québec, le 7 février 2003

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

Monsieur le Ministre,

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

Le mandat, qui s'est déroulé du 7 octobre 2002 au 7 février 2003, était sous la responsabilité de M^{me} Sylvie Girard, membre du Bureau, secondée par MM. Michel Germain et Louis Dériger qui agissaient à titre de commissaire.

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

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

Le président,



André Harvey

Québec, le 5 février 2003

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

Monsieur le Président,

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

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

L'accès central au noyau urbanisé proposé par le promoteur demeure toutefois un concept inachevé. Dans la perspective où la source de la montée Marois ne pourrait plus servir à l'approvisionnement en eau potable, et sous réserve d'un réexamen comparatif des impacts de chacun des deux tracés envisagés, la commission estime que le tracé de l'accès central proposé par le MTQ serait plus efficace que celui de la municipalité pour régler les problèmes découlant de la circulation lourde dans le noyau urbanisé de L'Annonciation. Comme pour l'échangeur central, l'aménagement de la voie collectrice devrait faire partie intégrante du projet et être encadré par un éventuel décret d'autorisation.

...2

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

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

La présidente de la commission,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S. Girard', with a long horizontal flourish extending to the right.

Sylvie Girard

Table des matières

Introduction	1
Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants	9
Les répercussions d'un contournement de la municipalité sur l'économie locale.....	9
Les perspectives de développement.....	10
Le développement en bordure de la déviation	11
Le maintien et le développement des services récréotouristiques.....	12
D'autres préoccupations.....	12
Chapitre 2 Le contexte et la raison d'être du projet	15
La problématique actuelle du transport routier.....	15
Le contexte régional	15
La problématique locale.....	16
Les options envisagées et la solution proposée par le MTQ.....	19
Les options envisagées	19
La solution proposée	20
La sécurité routière	21
Chapitre 3 La gestion des corridors routiers et des accès	23
Les accès au noyau urbanisé.....	23
L'entrée sud.....	23
L'entrée nord	24
L'accès central : un concept inachevé	24
Les servitudes de non-accès.....	27
L'acquisition et l'enclavement.....	28

Chapitre 4	Les impacts du projet sur l'économie locale, l'ambiance sonore et le milieu biophysique	31
	Les activités économiques	31
	La situation actuelle.....	31
	Le développement local et régional	35
	Les interventions souhaitées	37
	Les interventions proposées par le MTQ	41
	L'ambiance sonore	43
	Le milieu biophysique	43
	Les espèces menacées ou vulnérables.....	44
	Le milieu aquatique	46
	Le Cerf de Virginie	47
	Conclusion.....	51
Annexe 1	Les renseignements relatifs au mandat	53
Annexe 2	La documentation	59

Liste des figures et des tableaux

Figure 1	La localisation du projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation	5
Figure 2	Le tracé de la déviation de la route 117 à L'Annonciation.....	7
Figure 3	L'accès central du projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation.....	7
Tableau 1	Débits de circulation estimés pour L'Annonciation et Marchand (dans les deux directions).....	21
Tableau 2	Activité commerciale le long de la route 117 à L'Annonciation et à Marchand en 1997 et 2002 et sensibilité aux différents groupes de clientèle	34

Introduction

Le mandat

Le 12 juillet 2002, M. André Boisclair, en sa qualité de ministre de l'Environnement, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique concernant le projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation¹ par le ministère des Transports (MTQ). Ce mandat a été confié au BAPE en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) qui prévoient pour certains projets une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public. Ce mandat d'une durée de quatre mois s'est déroulé du 7 octobre 2002 au 7 février 2003. L'avis de projet a été déposé le 31 janvier 1983. La directive du ministre de l'Environnement concernant l'étude d'impact à réaliser a été transmise le 2 juin 1983. Après que l'étude d'impact soumise par le promoteur ait été jugée recevable, le ministre de l'Environnement demandait au BAPE, le 6 mars 2002, de préparer le dossier pour la période d'information et de consultation publiques comme le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9].

Le BAPE a donc mis à la disposition du public le dossier du projet du 19 mars au 3 mai 2002. Au cours de cette période, cinq requêtes d'audience publique ont été adressées au ministre de l'Environnement. Les deux parties de l'audience publique se sont déroulées dans la municipalité de L'Annonciation. Lors de la première partie, la commission constituée par le président du BAPE a tenu trois séances publiques, les 8 et 9 octobre 2002. La seconde partie de l'audience publique a eu lieu le 6 novembre 2002. Quatorze mémoires ont été déposés, dont dix ont été présentés à la commission.

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

1. La commission tient ici à préciser que les municipalités de L'Annonciation, de Sainte-Véronique, de Marchand et de La Macaza sont, depuis le 18 décembre 2002, regroupées et constituent maintenant la nouvelle ville de Rivière-Rouge (décret 1439-2002 du 11 décembre 2002). Cette dernière succède aux droits, obligations et charges de ces anciennes municipalités. L'ensemble de la documentation relative au projet renvoie cependant à ces anciennes entités. Les deux parties de l'audience publique se sont déroulées antérieurement au regroupement municipal. Dans ce contexte, le présent rapport a été rédigé en faisant référence à la situation telle qu'elle existait avant le 18 décembre 2002.

Le projet

La région des Laurentides est desservie par un réseau routier dont le principal axe nord-sud est l'autoroute 15 jusqu'à Sainte-Agathe-des-Monts et la route 117 à vocation nationale (figure 1). Il s'agit du seul axe routier permettant de relier les régions de Montréal et des Laurentides à la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Cet axe est important pour le transport des marchandises et pour le tourisme. Selon le promoteur, la proportion élevée de circulation dite de « transit », de même que la croissance marquée du camionnage au cours des dernières années ont entraîné des problèmes de fluidité et de sécurité sur cet axe routier, en particulier lors de la traversée des agglomérations.

La tenure des terres de la zone d'étude est presque exclusivement constituée de terres privées. Par ailleurs, le milieu se caractérise, dans sa partie ouest, par un milieu naturel essentiellement sous couvert forestier (figure 2). Le secteur est longe les abords de la rivière Rouge et est occupé par le noyau urbanisé de L'Annonciation situé le long de la route 117. La majorité des services et des commerces sont regroupés autour de l'intersection de cette route et de la rue du Pont qui mène à La Macaza. Un pôle institutionnel constitué du centre hospitalier et du CLSC est également présent au nord du noyau urbanisé. Le territoire à l'étude ne comporte pas de zone agricole au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1).

Le projet retenu par le MTQ prévoit le contournement vers l'ouest du noyau urbanisé de L'Annonciation (figure 2). Le nouveau tronçon de route de 7,7 km débiterait à environ 1,4 km au nord de la route 321, dans la municipalité de Marchand, traverserait sur quelque 4,5 km la municipalité de L'Annonciation et se terminerait à environ 260 m au sud de cette dernière, soit de nouveau dans la municipalité de Marchand.

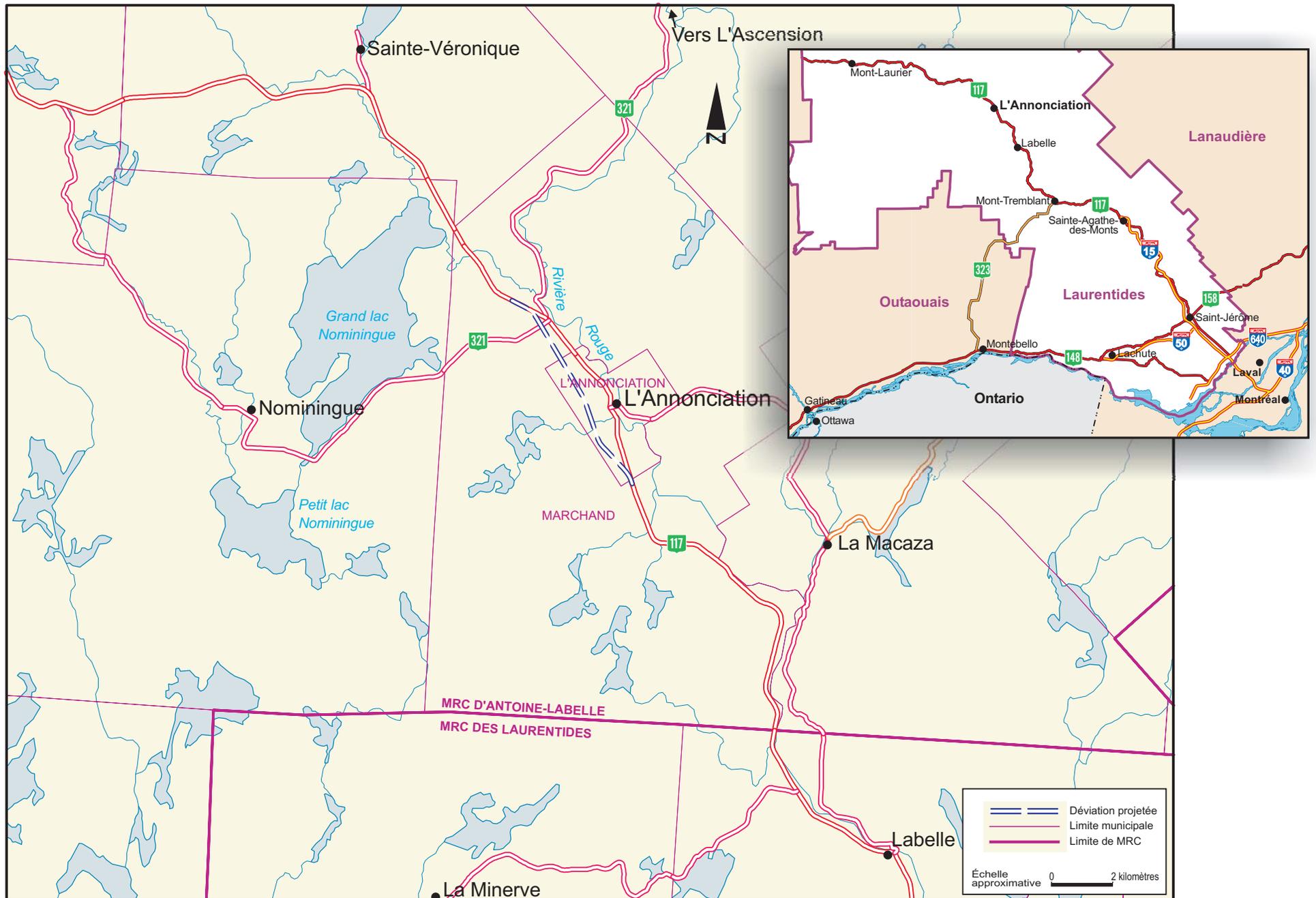
Le MTQ projette dans un premier temps d'aménager une chaussée de deux voies sur presque toute sa longueur. L'emprise minimale serait de 110 m, ce qui permettrait, dans l'éventualité d'une augmentation de la circulation, la construction d'une deuxième chaussée à deux voies, à l'ouest de la première, séparée de cette dernière par un terre-plein d'une largeur de 26 m. Les voies de roulement auraient 3,7 m de largeur et les accotements d'une largeur de 3 m seraient pavés. Des voies auxiliaires de dépassement seraient ajoutées aux endroits opportuns, entre autres dans les pentes abruptes.

Au total, trois accès à la municipalité sont prévus. Le raccordement sud avec la route 117 serait aménagé à niveau avec deux chaussées séparées. Un accès central

étagé serait construit à la hauteur du noyau urbanisé. À l'extrémité nord du tronçon, un échangeur étagé serait aménagé pour permettre un lien avec la route 321 et la route 117 actuelle. La montée Paquette sectionnée par la route de déviation serait aménagée en boucle à l'est et liée à l'échangeur central par un chemin de desserte à l'ouest et, via celui-ci, à l'accès central au noyau urbanisé de L'Annonciation.

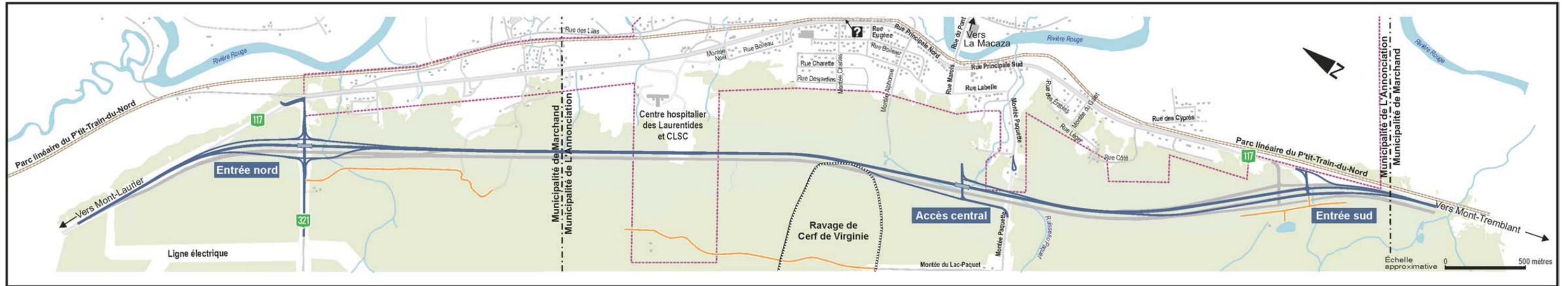
Au total, 17 300 000 \$ (2002) seraient prévus pour la réalisation du projet, soit 1 100 000 \$ pour les acquisitions et 16 200 000 \$ pour la construction. Ces sommes n'incluent pas les montants éventuellement alloués pour la revitalisation du noyau urbanisé. La mise en service de la voie de déviation est prévue pour 2008.

Figure 1 La localisation du projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation



Source : adaptée du document déposé DA24, p. 6.

Figure 2 Le tracé de la déviation de la route 117 à L'Annonciation

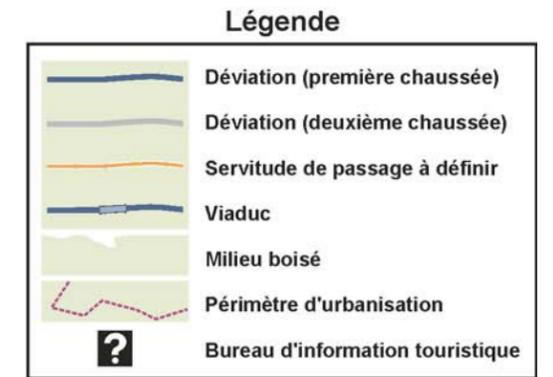


Source : adaptée des documents déposés PR3, cartes 2.3 et 2.5, PR3.1 et DA14.

Figure 3 L'accès central du projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation



Sources : adaptée des documents déposés PR3.1, DA14 et DB24.



Chapitre 1 **Les préoccupations et les opinions des participants**

Les préoccupations des participants à l'audience publique ont porté presque exclusivement sur les répercussions du projet sur l'économie locale. L'éventualité d'une déviation de la route 117 à la hauteur de L'Annonciation se discute depuis plusieurs années et des citoyens ont manifesté leur inquiétude quant à l'avenir de la municipalité et de son développement économique. Certains ont ainsi mentionné qu'ils ne s'opposeraient pas au projet si le MTQ tenait compte de certaines demandes précises. D'autres aspects telles la qualité de vie des résidents et l'alimentation en eau potable ont été également soulevés lors de l'audience.

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

Plusieurs participants se sont préoccupés des conséquences négatives que pourrait engendrer un contournement du noyau urbanisé sur l'activité économique de L'Annonciation (mémoires de M. Jacques Denis, p. 1, de M. Roland Pepin, p. 4 et de la MRC d'Antoine-Labelle, p. 4). D'aucuns craignent que le tracé proposé et la perte de visibilité de la municipalité n'accentuent les répercussions sur certains types de commerces, dont les stations-service et les commerces de restauration rapide (mémoires de M. Jacques Denis, p. 3 et 8, de M. Roland Pepin, p. 7 et de la municipalité de L'Annonciation, p. 5). S'inspirant de la situation actuelle à Mont-Laurier et Saint-Jovite, l'un d'eux a fait remarquer :

[...] le transit s'arrête volontiers aux commerces de la rue Principale, la 117, mais [...] ne fréquente que rarement les commerces de la rue de la Madone. Même remarque pour Saint-Jovite. Actuellement, le transit s'arrête à l'intersection de la 117 et de la montée Ryan pour s'approvisionner en essence. Quand le viaduc sera terminé, croyez-vous que les visiteurs prendront la peine de sortir de la route pour ce faire ?

(Mémoire de M. Roland Pepin, p. 7)

Des participants soulignent que, depuis une vingtaine d'années, ont disparu « manufactures de meubles, moulins à scie, commerce de transport, grossistes, avec bien sûr pertes d'emplois, déménagement de travailleurs, pertes de revenus de la ville, donc une brèche dans l'économie de la Rouge » (*ibid.*, p. 2). Au regard des

répercussions commerciales que pourrait engendrer le projet, un participant remet même en question sa pertinence :

Quand on étudie le portrait de la municipalité de L'Annonciation dans son ensemble, quand on cherche à approfondir les conséquences du contournement à tous les points de vue, on se demande si la problématique vaut les inconvénients qu'on appréhende immédiatement pour corriger des inconvénients qu'on appréhendera dans 20 ou 30 ans.

(Mémoire de M. Jacques Denis, p. 1)

En outre, l'éventualité d'un contournement dans le secteur entretient un climat d'incertitude, où la vente, l'exploitation des terrains, des résidences et des commerces deviennent hasardeux (M. André Parisien, séance du 9 octobre 2002, en après-midi, p. 47). À ce sujet, il a été souligné lors de l'audience que :

[...] les institutions financières ne sont pas prêtes présentement à essayer de prêter de l'argent pour qu'un commerce s'établisse dans la région, parce qu'il n'y a rien de sûr, il n'y a rien de certain. On ne sait pas où est-ce qu'on s'en va.

(M^{me} Yvonne Barbe, séance du 9 octobre 2002, en soirée, p. 42)

Un autre participant voit pour sa part l'occasion de reprendre son investissement :

Selon les plans de contournement, le terrain que je possède sera exproprié. Personne ne veut acheter un terrain qu'on parle d'exproprier d'année en année. En ce qui me concerne, c'est un investissement qui dort. [...] Bien entendu, l'aboutissement du contournement (un projet qui date de plus de 20 ans) me permettrait de récupérer enfin mon investissement puisque je ne peux le faire autrement.

(Mémoire de M. Gaétan Gargantini, p. 1)

Les perspectives de développement

Certains participants croient qu'une majorité de commerces pourraient profiter de la déviation « à condition de rénover le noyau central du village pour le rendre attrayant principalement pour nos citoyens et pour les villégiateurs des municipalités environnantes qui constituent le principal bassin de nos consommateurs » (mémoire de la municipalité de L'Annonciation, p. 3). Afin que les automobilistes puissent constater les changements qui seraient apportés au noyau urbanisé, la Société de développement commercial de L'Annonciation de même que la municipalité jugent que ces travaux devraient être effectués trois ans avant la mise en service du contournement, advenant sa réalisation (mémoires p. 1 et p. 4).

Pourtant, des participants sont d'avis que faire beau n'assurerait pas nécessairement la viabilité économique de L'Annonciation, ni n'apporterait la sécurité de travail

(M. Jacques Denis, séance du 6 novembre 2002, p. 26 et mémoire de L'AURA p. 7). De plus, un citoyen considère que ce ne sont pas :

[...] les beaux lampadaires puis les gazons qui vont attirer le monde. On voit ça ailleurs. On va voir ça une fois et, ensuite, on va passer tout droit, comme on le fait sur la 20, sur la 10, en allant à Québec ou à Sherbrooke.

(M. Roland Pepin, séance du 6 novembre 2002, p. 38-39)

Pour faire contrepoids aux répercussions négatives envisagées pour certains commerces, d'autres stratégies complémentaires devraient être prises en compte, selon le représentant de la Société de développement commercial de L'Annonciation (M. Laurent Bourgie, séance du 6 novembre 2002, p. 48). La Société souhaiterait entre autres la création par le MTQ d'une table de concertation qui regrouperait différents organismes locaux et régionaux. Dans l'éventualité où le projet serait réalisé, elle propose par ailleurs que le MTQ maintienne l'entrée par la montée Marois afin de favoriser l'accès à la municipalité pour les automobilistes (*ibid.*, p. 1). L'importance de cet accès rapide à la municipalité a été mentionnée par d'autres participants (mémoires de la MRC d'Antoine-Labelle, p. 3 et de M. Jean-Guy Gauthier).

Le développement en bordure de la déviation

Alors que des participants considèrent que le non-accès commercial le long de la route 117 déviée permettrait d'éviter le déplacement du noyau urbanisé de L'Annonciation le long de la route projetée (mémoires de la MRC d'Antoine-Labelle, p. 4 et de la municipalité de L'Annonciation, p. 6), d'autres ne conçoivent pas que l'on interdise aux commerces de déménager le long de la déviation, lesquels iraient, d'après eux, se replacer ailleurs sur la route 117, à Nomingue ou à Lac-Saguay, ou plus au sud (mémoire de M. Jacques Denis, p. 22 et M. Roland Pepin, séance du 6 novembre 2002, p. 39).

Des participants ont par ailleurs mentionné que l'exploitation des terrains adjacents à la déviation se trouverait limitée par l'enclavement occasionné par le non-accès, par la modification du zonage effectué antérieurement pour certains lots, ou encore par leur éventuelle acquisition par le MTQ (mémoires de Entreprises Pimori inc., de M. Mario Tomaro et de M. Richard Décarie). Un participant explique :

Bien, c'est parce qu'on avait des projets de développement, mais là, c'est carrément anéanti à cause de la route. Parce que tout le côté ouest de vos projets, c'est enclavé puis il n'y a aucun accès, ça fait que c'est tous des terrains perdus. [...] Ça fait que tous les projets qu'on avait avec ces lots-là, c'est complètement anéanti à cause de la route.

(M. Claude Mailloux, séance du 8 octobre 2002, p. 33)

Le maintien et le développement des services récréotouristiques

Outre les projets touristiques envisagés dans la région, dont le projet du Baskatong Windigo, le développement du parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord et la relance de l'aéroport de La Macaza, certains participants ont mentionné que les activités récréotouristiques de la région semblent actuellement se diversifier. De même, les adeptes de la motoneige et des véhicules tout-terrain fréquentent de plus en plus le territoire de la MRC (mémoires de la MRC d'Antoine-Labelle, p. 5 et du Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle, p. 2). Pour certains, le projet de déviation de la route 117 aurait assurément un impact sur les activités du Bureau d'information touristique de L'Annonciation (BIT), actuellement situé au centre de la municipalité. Le Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle évalue :

La nouvelle voie de contournement de la route 117 déviara près de 90 % de la clientèle actuelle du BIT de L'Annonciation. [...] Le plan d'action de la déviation routière doit donc prévoir une relocalisation du bureau d'accueil afin que la clientèle dite « passante » de la route 117, évaluée à 80 % de la circulation routière, puisse avoir un accès direct au bureau d'information [...].
(Mémoire, p. 5-6)

Aussi, pour continuer à accueillir les visiteurs et les informer des attraits touristiques de la région, le Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle et la municipalité de L'Annonciation estiment que le BIT devrait être déménagé près de la déviation et être accessible par le parc linéaire (mémoires, p. 5 et 7 et p. 5). La MRC d'Antoine-Labelle souhaiterait que soit planifié dès maintenant l'accès aux services pour les sentiers motorisés, afin d'éviter certains problèmes de sécurité (mémoire, p. 5). La Société de développement commercial de L'Annonciation de même que le Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle proposent également l'aménagement d'une halte routière qui pourrait aussi accueillir le BIT (mémoires, p. 1 et p. 6).

D'autres préoccupations

Outre les préoccupations de nature économique, des participants ont exprimé des craintes diverses quant aux répercussions éventuelles du projet. D'une part, des participants se sont montrés inquiets des retombées sur l'hôpital (mémoires de M. Roland Pepin, p. 1 et de L'AURA, p. 8). Quant à d'éventuelles fermetures de commerces, l'un d'entre eux craint que l'on finisse « par prétendre que le centre hospitalier n'a plus sa raison d'être » (mémoire de M. Roland Pepin, p. 1).

Par ailleurs, certains résidants le long de la montée Paquette, près de l'échangeur central prévu, craignent une diminution de leur qualité de vie, qui serait altérée par la pollution, le bruit et les phares des autos. Ils demandent donc l'expropriation de leur résidence afin de se reloger dans un endroit plus calme (mémoire de M^{me} Huguette Bergeron et M. Jacques Gareau, p. 1).

Des participants croient cependant que la qualité de vie serait améliorée pour la plupart des résidants du noyau urbanisé. La diminution de la circulation lourde diminuerait d'autant le bruit et la poussière (mémoire de M. Gaétan Gargantini, p. 2). Aussi, la sécurité serait accrue puisque la déviation d'une grande partie de la circulation lourde favoriserait l'accès et la cohabitation des automobilistes et des piétons (mémoires de M^{me} Huguette Bergeron et M. Jacques Gareau, p. 2, et de M. Gaétan Gargantini, p. 2). La municipalité de L'Annonciation est également d'avis que :

[...] le contournement sera une délivrance puisqu'il permettra à la population de L'Annonciation de même qu'aux populations des municipalités environnantes qui sont des clientèles naturelles d'accéder facilement aux commerces de L'Annonciation. La visite des parents et amis sera plus facile sans les entraves des files d'attente qui en découragent plus d'un.
(Mémoire, p. 3)

Un participant s'est par ailleurs préoccupé de la possibilité d'une contamination des puits par les sels de déglçage et d'autres polluants pouvant résulter de l'utilisation et de l'entretien du nouveau tronçon envisagé (mémoire de Aqueduc Bellevue inc., p. 1). L'importance que certains accordent à la conservation de la source de la montée Marois a aussi été signalée (mémoires de M. Jacques Denis, p. 16 et de L'AURA, p. 5). Enfin, certains se sont inquiétés des répercussions sur les cerfs de Virginie présents dans le secteur, lesquels pourraient également accroître les risques de collision avec les automobilistes sur la voie projetée (M. Claude Mailloux, séance du 8 octobre 2002, p. 81 et mémoire de M. Jacques Denis, p. 14).

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

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

La problématique actuelle du transport routier

Le contexte régional

Le projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation et Marchand s'inscrit dans le cadre de la réfection de la route 117 que le MTQ planifie depuis 1977 entre Mont-Tremblant (arrondissement de Saint-Jovite) et Val-d'Or (arrondissement de Louvicourt) (document déposé PR3, p. 1 et M. Mario Turcotte, séances du 8 octobre 2002, p. 21 et du 9 octobre 2002, en après-midi, p. 30). Plus précisément, le projet vise à améliorer l'efficacité des liaisons routières interrégionales sur le plan de la fluidité et de la sécurité comme l'indiquent le Plan de transport des Laurentides et le Plan d'action 2001-2006 du MTQ (documents déposés DA2, p. 35-38 et 90 et DA3, p. 10-11).

Ainsi, depuis 1979, le MTQ a mis en service les voies de contournement des agglomérations de Saint-Jovite, de La Conception et de Val-d'Or et a effectué des travaux d'amélioration de la fluidité et de la sécurité de la route 117 au sud et au nord de L'Annonciation (documents déposés PR3, p. 3, DA20, p. 18 et 25 et M. Mario Turcotte, séance du 9 octobre 2002, en après-midi, p. 31).

La route 117 est considérée par le MTQ comme l'axe principal de transport entre les régions de Montréal, des Laurentides et de l'Abitibi-Témiscamingue. Cette route nationale est également importante pour le transport lourd de transit, notamment pour les activités liées à l'exploitation forestière qui constitue l'un des secteurs clés de l'économie régionale de la MRC d'Antoine-Labelle. La route 117 serait également nécessaire pour le tourisme qui apporte un complément économique à la région (document déposé PR3, p. 3 et 34).

La route 117 traverse actuellement les municipalités de L'Annonciation et de Marchand et donne accès à la route 321 qui permet de se rendre à L'Ascension et à

Nomingue. Elle donne également accès au chemin de La Macaza reliant le centre de la municipalité de L'Annonciation au village de La Macaza (figure 1).

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

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

Le promoteur prévoit que les problèmes de circulation dans le corridor de la route 117 devraient s'accroître et que l'attrait de la région auprès de la clientèle touristique risquerait de s'amenuiser au profit d'autres destinations plus facilement accessibles (document déposé DA2, p. 27-28).

La problématique locale

Les problèmes liés à la fluidité de la circulation

De l'enquête origine-destination effectuée en 1995 par le MTQ, il ressort que plus de 80 % des véhicules étaient en transit dans le secteur de L'Annonciation et de Marchand et 14 % de ceux-ci auraient effectué un arrêt à L'Annonciation. Pour sa part, le transport lourd constituait en moyenne 11 % des déplacements, soit 14,3 % durant les jours de semaine et 3,4 % en fin de semaine. La proportion estimée de véhicules lourds, actuelle et prévue jusqu'en 2018, correspond également à celle observée en 1995 (documents déposés PR3, p. 5-6, DQ4.1, p. 2 et M. Jean-Luc Pellerin, séance du 9 octobre 2002, en soirée, p. 33-34).

Pour 2001, le MTQ a estimé le débit journalier moyen annuel (DJMA) de la route 117 dans le secteur de L'Annonciation à 7 880 véhicules dans les deux directions et le débit journalier moyen estival (DJME) à 10 550 véhicules. Avec l'hypothèse d'un taux de croissance annuelle des débits journaliers évalué par le MTQ à 3,1 %, les DJMA et les DJME pourraient être respectivement de 9 750 véh./jour et 13 050 véh./jour en 2008 et de 13 250 véh./jour et 17 750 véh./jour en 2018 (documents déposés DA5, p. 6 et 9 et DA10).

Selon le promoteur, le niveau de service actuel sur les tronçons de la route 117 situés au nord et au sud du noyau urbanisé de L'Annonciation se rapproche de la capacité maximale de la route et fait en sorte que les véhicules circulent avec des restrictions de vitesse et de liberté de manœuvre. Le nombre d'heures où ces tronçons se trouvent dans des conditions de circulation dites contraignantes atteignait 1 189 en 2001 et serait de 3 564 en 2015 (document déposé DA5, p. 14-16). De plus, dans le noyau urbanisé, la fluidité de la route 117 est contrôlée par le carrefour avec feux de circulation situé à la hauteur de la rue du Pont, ce qui constituerait selon le MTQ le point de cristallisation de la congestion en directions nord et sud (M. Jean-Luc Pellerin, séance du 9 octobre 2002, en après-midi, p. 25). La rue du Pont deviendrait de surcroît l'axe de transit principal pour le transport des passagers entre l'aéroport de La Macaza et la station Mont-Tremblant (phases d'expansion III et IV) ainsi que le réservoir Baskatong pour le projet de villégiature Windigo (document déposé DQ4.1, p. 6).

Selon des comptages effectués en 2002 durant la fin de semaine de la fête du Travail, la demande était beaucoup plus élevée que la capacité du carrefour de la rue du Pont. Cette situation de congestion a causé des files d'attente longues de 4 à 6 km le vendredi, pour des retards moyens de 15,5 minutes par véhicule au sud de l'intersection, et de 3 à 5 km le lundi, pour des retards moyens de 19 minutes par véhicule au nord de l'intersection. Une fois passée cette intersection, les véhicules ne sont toutefois plus considérés en file même s'ils demeurent en pelotons (documents déposés DA5, p. 18-20 et DA31, p. 7).

De plus, même avec des conditions fluides, la traversée du noyau urbanisé de L'Annonciation exige plus de temps que sur une route nationale avec des accès contrôlés. Une vitesse non constante et inférieure à 90 km de même que les interruptions de trafic en raison des accès, du stationnement et des virages entraîneraient des pertes de temps pour les automobilistes en transit (document déposé DA5, p. 22-23).

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

Par ailleurs, la congestion récurrente dans le noyau urbanisé constituerait une contrainte à la circulation des véhicules d'urgence et à l'accessibilité au centre hospitalier (document déposé DQ3.1).

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

Les problèmes liés à la sécurité routière

Entre 1992 et 1999, les taux d'accidents sur la route 117 à L'Annonciation et Marchand ont été supérieurs à la moyenne observée pour une route nationale à deux voies en milieu urbain et en milieu rural. Cependant, on note une baisse depuis 1995 et, pour les années 2000 et 2001, ils sont légèrement inférieurs à la moyenne pour une route en milieu urbain (documents déposés PR3, p. 10-11 et DQ4.1, p. 4-5).

De 1992 à 2001, 563 accidents se sont produits dans ce secteur et la grande majorité, soit environ 87 %, se sont limités à des dommages matériels. De 1992 à 1995, quatre accidents mortels ont été recensés. Depuis 1995, une baisse du nombre d'accidents est observée et aucun accident mortel n'est survenu depuis 1996 (document déposé DA6, p. 2). Toutefois, un nombre élevé d'accidents avec blessés a été enregistré en 2001 (M. Michel Charbonneau, séance du 9 octobre 2002, en soirée, p. 28). Par ailleurs, 7 % des véhicules impliqués dans les accidents entre 1995 et 2001 étaient des camions (document déposé DA22).

Selon les données du MTQ, la plus grande concentration d'accidents se situe dans le noyau urbanisé de L'Annonciation, principalement dans les secteurs de la rue du Pont, de la rue des Cyprès et de la rue Eugène (document déposé DA28, p. 6-7). Pour le MTQ, cette concentration d'accidents provient principalement du grand nombre de déplacements, du nombre élevé d'accès, de la densité de l'activité commerciale et de la multiplication des carrefours (document déposé PR5.1, p. 2). Les accidents liés aux stationnements en bordure de la route représenteraient près de 40 % du total des accidents et il est survenu six accidents impliquant un piéton entre 1995 et 2001, dont un mortel (document déposé DA28, p. 13-14).

- ◆ *La commission considère que la traversée du noyau urbanisé de L'Annonciation par une forte proportion de circulation de transit augmente les risques d'accidents pour l'ensemble des usagers, et ce, malgré une baisse du taux et du nombre d'accidents depuis 1995 dans ce secteur.*
- ◆ *À la lumière de l'analyse de la problématique actuelle du transport routier à L'Annonciation, la commission est d'avis que des travaux importants d'amélioration sont nécessaires.*

Les options envisagées et la solution proposée par le MTQ

Les options envisagées

En mai 1996, un consultant a produit pour le compte du MTQ une étude de justification du contournement de la municipalité de L'Annonciation. Cette étude avançait quatre avenues de solution pour améliorer la fluidité de la circulation sur la route 117 dans le noyau urbanisé de L'Annonciation et de Marchand, soit l'amélioration du carrefour de la rue du Pont, l'élargissement de la route à quatre voies, la déviation à une chaussée et la déviation à deux chaussées (document déposé DA1, p. 31 et 36).

– L'amélioration du carrefour de la rue du Pont

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

– L'élargissement à quatre voies de la route actuelle

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

– La déviation à une chaussée

La déviation à une chaussée, quant à elle, consiste à délaissé une portion de la route existante et d'aménager, à l'ouest du noyau urbanisé de L'Annonciation, une nouvelle route de type national de façon à ce que la circulation de transit évite le noyau urbanisé. Selon le MTQ, cette solution, en permettant de minimiser l'aménagement de carrefours à niveau et de contrôler les accès, offrirait une plus grande capacité pour le passage des véhicules que la réfection dans l'emprise existante.

– La déviation à deux chaussées

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

En examinant les données de 1996 sur la capacité routière et les projections de débit routier, et en les mettant à jour à partir de l'information obtenue en audience, il est possible de vérifier leur efficacité à régler les problèmes de fluidité (documents déposés DA1, p. 37, DA5, p. 5-20 et DA10).

En raison des files d'attente constatées dès 1995 durant les fins de semaine avec congé férié, le MTQ a apporté des améliorations au carrefour de la rue du Pont à l'automne de 1997 (document déposé PR5.1, p. 2). Ces travaux ont permis d'augmenter la capacité du carrefour en période de pointe. Cependant, le carrefour a déjà atteint sa capacité maximale (M. Jean-Pierre Barabé, séance du 9 octobre 2002, en après-midi, p. 27).

L'examen des données du MTQ montre toutefois que le simple carrefour amélioré ne constitue pas une option viable à moyen et long terme pour régler les problèmes de fluidité. D'ailleurs, la capacité limitée de cette solution à permettre un plus fort débit de circulation entraîne déjà des occurrences accrues de congestion.

L'élargissement à quatre voies de la route actuelle permettrait une augmentation de sa capacité, mais cette option ne permettrait pas d'éliminer la congestion causée par le carrefour et la circulation de transit dans le noyau urbanisé de L'Annonciation.

- ◆ *La commission considère que seule une solution permettant une augmentation marquée de la capacité et de la fluidité de la route 117 est viable à moyen et long terme, compte tenu des projections de circulation.*

La solution proposée

Pour le MTQ, la construction d'une voie de déviation a pour objectifs de maintenir le rôle premier de la route 117, soit celui d'accommoder la circulation en transit, et d'intégrer les orientations et les préoccupations des municipalités concernées, de la MRC, des citoyens et des commerçants (M. Mario Turcotte, séance du 8 octobre 2002, p. 21-22). De plus, le MTQ vise la mise en place d'une solution à long terme qui respecterait ses normes géométriques pour une route nationale et qui améliorerait la capacité et la sécurité de la circulation, tout en évitant les expropriations massives dans le noyau urbanisé de L'Annonciation (document déposé PR3, p. 14).

La séparation du trafic de transit du trafic local

Pour le MTQ, la solution au problème de fluidité réside dans la séparation du trafic de transit de la circulation locale. Le projet de déviation à L'Annonciation et Marchand permettrait d'alléger considérablement le flux de véhicules traversant le noyau urbanisé de L'Annonciation. Le tableau 1 présente une estimation des débits journaliers moyens annuels et d'été dans une situation de *statu quo* ou avec déviation.

Tableau 1 Débits de circulation estimés pour L'Annonciation et Marchand (dans les deux directions)

		Débit de circulation sur la route 117 sans déviation (100 %)	Débit de circulation sur la route 117 avec déviation (20 %)	Débit de circulation sur la voie de déviation (80 %)
DJMA	2001	7 880	–	–
	2008	9 750	1 950	7 800
	2018	13 250	2 650	10 600
DJME	2001	10 550	–	–
	2008	13 050	2 610	10 440
	2018	17 750	3 550	14 200

DJMA : débit journalier moyen annuel.

DJME : débit journalier moyen estival.

Source : adapté du document déposé DA10.

La réduction du débit au carrefour de la rue du Pont et de la route 117 actuelle diminuerait également les files d'attente et les retards causés par la congestion en période de pointe et offrirait un meilleur niveau de service pour la circulation venant de toutes les directions. L'élimination de la congestion dans le noyau urbanisé faciliterait aussi la circulation des véhicules d'urgence et l'accessibilité au centre hospitalier (M. Jean-Pierre Barabé, séance du 8 octobre 2002, p. 71).

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

La sécurité routière

Selon le MTQ, la mise en service d'une route de déviation à deux voies avec accès contrôlés aurait réduit de 64 % le nombre d'accidents survenus au cours de 1992 à 2001, et ce, en incluant les accidents sur la voie de déviation et sur la route contournée traversant les municipalités de L'Annonciation et de Marchand. Ce pourcentage aurait

atteint 72 % avec une voie de déviation à deux chaussées séparées avec accès contrôlés. Cette évaluation repose essentiellement sur le fait que 80 % des véhicules ne passeraient plus dans le noyau urbanisé, mais plutôt sur une route pour laquelle le taux moyen d'accidents est plus faible que le taux observé actuellement sur la route 117 dans le secteur de L'Annonciation (documents déposés DA6, p. 5 et DQ4.1, p. 5).

Cette amélioration serait attribuable à une géométrie plus appropriée par rapport à la route existante ainsi qu'à l'absence d'accès directs non contrôlés, puisque la multiplication des accès sur la voie de déviation augmenterait les points de conflit qui mettent en danger la sécurité des automobilistes (document déposé PR3, p. 88).

Cependant, les avantages de la réduction globale du nombre d'accidents avec le projet de déviation pourraient être atténués puisque la vitesse permise sur la nouvelle section pourrait occasionner des collisions plus graves. Les accidents sur les tronçons de route du MTQ traversant les noyaux urbanisés sont généralement plus nombreux qu'en milieu rural, mais ils sont souvent moins graves. Le MTQ a indiqué que, sur le territoire des Laurentides, près de 40 % des accidents surviennent dans les milieux urbains, alors qu'ils représentent environ 15 % du réseau routier. En revanche, 70 % des accidents mortels surviennent en milieu rural (M. Michel Charbonneau, séance du 9 octobre 2002, en soirée, p. 26).

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

Chapitre 3 **La gestion des corridors routiers et des accès**

Dans le présent chapitre, la commission analyse le projet sous l'angle de la gestion des corridors routiers et des accès. Outre le tronçon dévié de la route 117, la commission s'intéresse aux trois voies d'accès projetées vers le noyau urbanisé de la municipalité de L'Annonciation, aux considérations qui motivent le non-accès vers les terrains limitrophes à la voie de déviation ainsi qu'à l'acquisition et à l'enclavement de terrains découlant de la réalisation du projet.

Les accès au noyau urbanisé

L'entrée sud

Afin d'améliorer l'accès au noyau urbanisé pour les usagers de la route 117 venant du sud, le MTQ, à la suite des revendications de citoyens et de la municipalité de L'Annonciation, a modifié cette entrée en ajoutant une seconde chaussée et une bretelle s'inscrivant dans l'axe existant de la route 117 actuelle (figure 2) ainsi qu'un aménagement paysager accompagné d'une signalisation personnalisée (document déposé DA7.1, p. 11-15). Il faut noter que le MTQ propose d'y construire un échangeur lorsque les besoins en circulation le justifieront (documents déposés DA11 et DA13).

L'aménagement de l'entrée sud, tant du point de vue de la géométrie que du paysage, est crucial pour les citoyens et la municipalité afin de pallier en partie le fait que les véhicules en transit ne traverseraient plus le noyau urbanisé de L'Annonciation. Cet aménagement est d'autant plus important qu'une démonstration du MTQ a permis de constater qu'il n'était pas possible, le long de la déviation projetée, de dégager des percées visuelles vers ce noyau (document déposé DA7, p. 8). En outre, il requerrait l'expropriation de plusieurs terrains et de trois commerces (document déposé DA9).

Un accès plus facile au noyau urbanisé via une bretelle apparaît davantage susceptible d'inciter les automobilistes en transit à s'arrêter à L'Annonciation pour y faire des achats ou visiter. En raison de la proximité de l'emprise abandonnée du chemin de fer qui a été transformée en piste cyclable et en sentier de motoneige, le concept proposé pour l'entrée sud apparaît donc comme des plus intéressants.

- ◆ *Pour la commission, l'entrée sud proposée par le MTQ constitue la principale porte d'entrée vers L'Annonciation pour les usagers de la route 117 venant du sud. Dans le cas où le projet de déviation était accepté, cette entrée devrait être aménagée par le MTQ en tenant compte des préoccupations des municipalités de L'Annonciation et de Marchand afin de compenser du mieux possible la perte de visibilité que subirait le noyau urbanisé.*

L'entrée nord

L'entrée nord n'a pas fait l'objet de modifications techniques notables (documents déposés PR3, p. 65 et annexes, DA11 et DA14), malgré que certains citoyens souhaitent qu'elle soit construite immédiatement au sud de l'hôpital (document déposé PR3, p. 66). L'entrée proposée par le MTQ serait étagée et aménagée en échangeur à quatre bretelles pour permettre l'accès à la route 321 (figure 2). Elle est située à environ 2,5 km au nord du noyau urbanisé de L'Annonciation. Enfin, l'aménagement de l'entrée nord requiert l'expropriation de terrains forestiers sans bâtiment (documents déposés PR3, carte 2.3, DA14 et DA15).

Le MTQ propose un concept d'aménagement paysager avec affichage personnalisé du même type que pour l'entrée sud. Toutefois, la géométrie classique de l'échangeur et l'environnement forestier n'inciteraient pas les usagers en transit de la route 117 venant du nord à accéder au noyau urbanisé par cette entrée. Ceci est d'autant plus vrai que le MTQ prévoit annoncer sur son affichage routier l'existence de l'accès central comme seconde voie d'accès (document déposé DA14). De plus, tenter d'en modifier l'apparence ou de pratiquer des percées visuelles vers la route 117 actuelle pour apercevoir le milieu bâti de L'Annonciation risquerait de dégrader le milieu forestier environnant. Par conséquent, c'est l'accès central, et non l'entrée nord, qui deviendrait la porte d'entrée principale du trafic en transit provenant du nord et se dirigeant vers le noyau urbanisé.

L'accès central : un concept inachevé

Le concept du MTQ pour la déviation ne comportant aucun accès direct au noyau urbanisé de L'Annonciation, un accès central a été ajouté à la demande de la municipalité pour permettre aux voyageurs qui auraient raté l'entrée nord ou l'entrée sud d'y accéder (figure 2). En février 2002, le MTQ a cependant retiré de son projet la route collectrice pour en laisser la conception à la municipalité de L'Annonciation qui pourrait alors en modifier le tracé selon ses propres normes (document déposé PR5.1, p. 8).

Le MTQ a expliqué cette décision par le fait que la conception de la voie collectrice de l'accès central selon ses normes exigerait, entre autres, l'aménagement de voies de montée et de descente pour les camions, donc une artère à quatre voies. Cette artère entraînerait des expropriations à l'intersection de la route 117 actuelle et risquerait de modifier l'approvisionnement et la qualité de l'eau de la source publique située à proximité de la montée Marois, que la municipalité et des citoyens veulent préserver (M. Jean-Pierre Barabé, séance du 9 octobre 2002, en après-midi, p. 49-56).

L'information fournie par la municipalité de L'Annonciation a permis à la commission d'examiner le projet municipal au stade d'ébauche (documents déposés DB24 et DB25). Le tracé projeté rejoindrait la montée Marois et la rue Labelle avant de déboucher sur la route 117 actuelle, près de la rue du Pont (figure 3). La municipalité a cependant précisé que la géométrie actuelle de la montée Marois et ses abords ne seraient pas modifiés (mémoire, p. 4-5).

Le camionnage y serait interdit, ce qui permettrait d'éviter la construction de voies de montée ou de descente pour le trafic lourd et diminuerait quelque peu l'impact sonore sur les résidences voisines. Les véhicules lourds venant de La Macaza devraient alors emprunter la route 117 actuelle au sud de la rue du Pont pour accéder à la route 117 en direction nord ou sud et refaire le chemin inverse pour retourner à La Macaza. La circulation se ferait uniquement en direction du noyau urbanisé puisque aucun accès à la future route 117 n'est prévu. Les usagers seraient par la suite obligés de circuler en direction sud ou nord sur la route 117 actuelle avant de retourner sur la route nationale. Cette dernière mesure a été justifiée par la municipalité pour qui l'objectif premier est de donner le maximum de visibilité aux commerces du noyau urbanisé (M. Jean-Pierre Barabé, séance du 9 octobre 2002, en après-midi, p. 49-56).

Par ailleurs, le ministère de l'Environnement a récemment demandé à la municipalité de L'Annonciation d'interdire l'accès à la source d'eau de la montée Marois parce que celle-ci serait influencée par des eaux de surface et qu'elle représentait un risque pour la santé en raison de la présence de coliformes totaux au-delà des normes du *Règlement sur la qualité de l'eau potable* [Q-2, r. 18.1.1]. De plus, il a avisé la municipalité qu'elle ne pourrait rouvrir la source qu'à la suite de conclusions favorables d'une étude à être menée par une firme spécialisée (documents déposés DB15, p. 1 et DB15.2).

Dans la perspective où la source de la montée Marois ne pouvait être réutilisée pour des raisons de santé publique, le MTQ a précisé que son concept initial pour l'accès central pouvait encore être retenu (M. Mario Turcotte, séance du 9 octobre 2002, en après-midi, p. 60-62). Notons que cette proposition permettrait d'éliminer tout le

transport lourd en transit dans le noyau urbanisé de L'Annonciation, ce que l'option soumise par la municipalité n'offre pas. Il y a d'ailleurs des indications voulant que le transport lourd causerait des vibrations à des résidences situées sur la route 117 actuelle, au sud de la rue du Pont (M. André Parisien, séance du 9 octobre 2002, en après-midi, p. 46).

Avec le projet, 80 % des véhicules lourds, soit ceux en transit dans le secteur de L'Annonciation et de Marchand, devraient normalement circuler sur la voie de déviation. Les autres véhicules lourds circuleraient sur les autres routes autorisées, dont la section de la route 117 actuelle située au sud de la rue du Pont.

Étant donné que l'accès central serait interdit aux camions, les véhicules lourds venant de La Macaza par la rue du Pont devraient continuer à transiter par la rue Principale à L'Annonciation pour rejoindre la future route 117 par l'accès sud. Soulignons que le chemin reliant L'Annonciation à La Macaza supporte, pour la seule activité forestière, 15 600 passages de camions lourds par année et, en excluant les fins de semaine et la période de dégel, ce trafic lourd quotidien sur la rue Principale pourrait être à lui seul de 80 fardiers (documents déposés PR3, p. 89 et DB10.1, p. 154).

Selon le MTQ, le maintien de la circulation lourde sur une partie de la route 117 actuelle aura pour effet de limiter les effets bénéfiques du projet :

Il est certain que, si l'on oblige des camions à faire des détours pour accéder à une voie de contournement, on vient d'augmenter les temps de parcours, on vient d'augmenter l'effet de pollution sonore, on vient d'augmenter l'effet de perte d'énergie, dans le sens que, si l'on fait quatre kilomètres de plus à chaque transport, ça génère des pertes au bout annuellement qui peuvent être importantes au niveau des camionneurs. Si l'on regarde dans une solution à long terme, je vous dirais, on handicape la route 117 actuelle dans la section sud de L'Annonciation, il y a quand même un secteur d'activités commerciales dans cette zone-là.

(M. Jean-Pierre Barabé, séance du 9 octobre 2002, en après-midi, p. 61)

En contrepartie, la proposition de la municipalité a le mérite de préserver l'intégrité de la source de la montée Marois, dont la commission reconnaît l'importance pour la communauté, sans toutefois résoudre complètement les inconvénients du transport lourd sur la route 117 actuelle.

Quoi qu'il en soit, le choix de la solution ne devrait pas être conditionné par le seul désir de la municipalité de L'Annonciation d'obliger les véhicules en transit venant de la route 117 déviée ou du chemin de La Macaza à circuler dans le noyau urbanisé vers les entrées nord ou sud pour retourner sur la route 117. Soulignons aussi que le dossier présenté par le MTQ consisterait à faire autoriser par le gouvernement un

échangeur sans voie collectrice vers le noyau urbanisé et à laisser à la municipalité la responsabilité de parachever le projet de déviation (document déposé PR5.1, p. 8).

- ◆ *La commission constate que l'accès central au noyau urbanisé demeure un concept inachevé. Dans la perspective où la source de la montée Marois ne pourrait plus servir à l'approvisionnement en eau potable, et sous réserve d'un réexamen comparatif des impacts de chacun des deux tracés envisagés, la commission estime que le tracé de l'accès central proposé par le MTQ serait plus efficace que celui de la municipalité pour régler les problèmes découlant de la circulation lourde dans le noyau urbanisé de L'Annonciation.*
- ◆ *La commission considère que, comme pour l'échangeur central, l'aménagement de la voie collectrice vers le noyau urbanisé de L'Annonciation devrait faire partie intégrante du projet et, par conséquent, être encadré par l'éventuel décret d'autorisation.*

Les servitudes de non-accès

Dans une perspective de sécurité routière et de fluidité, le MTQ délimite depuis septembre 1993 des zones de non-accès le long des nouvelles routes nationales ainsi que des routes de déviation, sans égard à leur classification. Il veut ainsi éviter la décélération des véhicules qui auraient à sortir de la route pour s'engager dans une entrée, les virages à gauche et les accès directs à la route à partir des propriétés adjacentes (document déposé DA19).

Pour contrer un déplacement des commerces du noyau urbanisé, la MRC d'Antoine-Labelle et les municipalités de Marchand et de L'Annonciation entendent restreindre l'aménagement de nouveaux accès directs aux lots riverains de la route 117 actuelle hors du périmètre urbain (documents déposés DB3.1, p. 9, 27 et 30, DB10.1, p. 156-1 et 165, et DB11.1, sections 7.2-7.4). Ainsi, les instances municipales désirent gérer les accès au réseau routier supérieur en favorisant l'aménagement de rues latérales qui canaliseront le trafic local, en limitant la largeur des entrées et en maximisant la largeur frontale minimale des lots. De plus, la MRC et les deux municipalités ont modifié leur zonage afin notamment de prévenir l'établissement de commerces aux abords des entrées sud et nord. Le long de la déviation, les municipalités ont également harmonisé leur zonage et limité les possibilités de développement afin de tenir compte du non-accès prévu par le MTQ (M. Jacques Supper, séance du 8 octobre 2002, p. 56-60).

Cependant, les modifications récemment apportées par les deux municipalités à leur réglementation de zonage (documents déposés DB11 et DB14) pour tenir compte du

projet de déviation ne sont pas sans susciter des inquiétudes chez certains propriétaires qui voient ainsi les possibilités de lotissement résidentiel ou commercial considérablement réduites ou simplement annulées le long de la route 117 actuelle ou projetée, hors du périmètre déjà urbanisé de L'Annonciation (mémoires de Entreprises Pimori inc., de M. Mario Tomaro et de M. Jacques Denis, p. 8).

- ◆ *La commission constate qu'il existe un consensus entre le MTQ, la MRC d'Antoine-Labelle et les municipalités de L'Annonciation et de Marchand pour restreindre et canaliser les accès riverains à la route 117 grâce à une meilleure planification des aménagements et du développement.*
- ◆ *La commission est d'avis que, pour des raisons de sécurité routière, les servitudes de non-accès le long de la déviation de la route 117 doivent être conservées par le MTQ. D'autres solutions telles que le développement le long de l'accès central ou d'une voie de desserte à l'est de la déviation seraient alors préférables puisque plus sécuritaires et davantage conformes aux orientations municipales et à celles du MTQ.*

L'acquisition et l'enclavement

La réalisation du projet nécessiterait l'acquisition d'une emprise empiétant sur les terrains de 42 propriétaires. Outre l'achat partiel ou total de plusieurs lots, le promoteur devrait exproprier une résidence et trois établissements commerciaux, tous situés dans le secteur du raccordement prévu avec la route actuelle au sud du tracé. Un bâtiment résidentiel situé près de l'entrée nord et un autre servant à l'exploitation acéricole à l'arrière du centre hospitalier seraient également acquis (document déposé DA15).

Les propriétaires des bâtiments et des terrains situés dans l'emprise projetée seraient dédommagés par le promoteur après entente entre les parties sur le montant de l'indemnité. En l'absence d'une telle entente, l'indemnité serait fixée par le Tribunal administratif du Québec suivant les règles prescrites par la *Loi sur l'expropriation* (L.R.Q., c. E-24) (document déposé DA32 et MM. Jean-Pierre Barabé et Mario Turcotte, séance du 8 octobre 2002, p. 36 et 64).

Une portion des superficies que le promoteur prévoit acquérir est constituée de surfaces résiduelles qui seraient enclavées par la construction de la voie de contournement. Ainsi, près de 190 ha de terrains seraient enclavés. Les sections de lots qui seraient isolées à l'ouest de la déviation et auxquelles les propriétaires ne pourraient plus accéder en font partie. Afin de limiter l'acquisition de grandes superficies de terrains, le MTQ propose d'acquérir des servitudes de passage sur ces lots pour que tous les propriétaires puissent accéder à leurs lots (documents déposés DA15 et DA27).

Un accès est prévu le long de la voie de contournement pour une résidence située à l'ouest du raccordement sud. Cet accès pourrait aussi être utilisé pour désenclaver les lots adjacents par une première servitude de passage (figure 2). Une deuxième servitude pourrait être acquise à partir de la montée du Lac-Paquet vers le nord ainsi qu'une troisième à partir de la route 321 vers le sud. Tous les lots situés le long de ces servitudes seraient ainsi désenclavés. De la sorte, quelque trois kilomètres de chemin rendraient accessibles environ 165 ha de terrain. Cette superficie représente près de 90 % de la totalité des terrains résiduels (document déposé DA27 et M. Denis Trudel, séance du 8 octobre 2002, p. 30-32).

Dans le cas où un propriétaire renoncerait à conserver son terrain assorti d'une servitude de passage, le promoteur devrait l'acquérir. Il serait ensuite mis en vente avec la même possibilité d'accès. Cependant, il reviendrait aux propriétaires des terrains en question de construire les chemins d'accès sur les servitudes acquises par le promoteur, qui leur seraient alors remises. Ainsi, un propriétaire en bout de parcours risquerait de devoir construire à ses frais une longue portion de chemin si les propriétaires en aval ne désiraient pas collaborer. Une inquiétude a également été exprimée au sujet des possibilités de développement sur ce type de chemin d'accès, puisque la construction de bâtiments n'y serait pas autorisée (MM. Claude Mailloux, Denis Trudel et Jean-Louis Boileau, séance du 8 octobre 2002, p. 28 et 32-33 et M. Jacques Supper, séance du 9 octobre 2002, en soirée, p. 57).

Le problème de l'enclavement des terrains à l'ouest de la route projetée pourrait également être résolu par l'aménagement d'une voie de desserte entre la montée Paquette et la route 321. Cette option, considérablement plus coûteuse que l'acquisition des servitudes de passage proposées, permettrait le lotissement résidentiel et commercial. Par conséquent, l'aménagement d'une voie de desserte à l'ouest de la déviation favoriserait inévitablement l'étalement urbain. Un tel étalement irait à l'encontre des orientations des municipalités de L'Annonciation et de Marchand qui désirent consolider leur tissu urbanisé et orienter le lotissement résidentiel et commercial dans des secteurs qu'elles jugent appropriés (documents déposés DB3, DB10 et DB11, M. Jean-Pierre Barabé, séance du 8 octobre 2002, p. 34 et M^{me} Lise Bélanger, MM. Jean-Louis Boileau et Jacques Supper, séance du 9 octobre 2002, en soirée, p. 55-57).

- ◆ *En considérant que la construction d'une voie de desserte à l'ouest de la déviation créerait une opportunité pour un étalement urbain non désiré par les municipalités de L'Annonciation et de Marchand, la commission estime que l'acquisition de servitudes de passage par le promoteur pour pallier l'enclavement des terrains à cet endroit est plus appropriée. Elle est d'avis que le MTQ, en plus d'acquérir les servitudes, devrait assumer le financement de l'aménagement des chemins afin que l'accès carrossable aux lots enclavés soit assuré.*

Chapitre 4

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

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

Les activités économiques

La situation actuelle

Selon l'administration municipale, à la différence de certaines municipalités environnantes, L'Annonciation n'est pas une ville dortoir ou un village de villégiature qui peut survivre grâce à un nombre élevé de résidences secondaires. Elle est plutôt un village de services où les citoyens des municipalités périphériques et les touristes viennent s'approvisionner ou recevoir divers services. En fait, elle serait officiellement reconnue par la MRC d'Antoine-Labelle comme premier centre de commerce d'importance au sud de Mont-Laurier et sa position géographique lui permettrait de desservir un territoire d'environ 8 000 habitants (mémoire de la municipalité de L'Annonciation, p. 3). La rue Principale, où se déroule la majeure partie de l'activité économique locale, se serait considérablement modifiée depuis le milieu des années 1970. La plupart du temps, cette transformation se serait faite « de façon improvisée et sans vision d'ensemble » (documents déposés DB1.1, p. 45 et DB2.1, p. 32).

Des participants, dont la mairesse suppléante de L'Annonciation, ont exprimé le malaise ressenti au sein des gens d'affaires et souligné la détérioration de la situation économique du noyau urbanisé (M. Jacques Denis, séance du 9 octobre 2002, en après-midi, p. 33, M^{me} Lise Bélanger, séance du 9 octobre 2002, en soirée, p. 60-63 et mémoire de M. Roland Pepin, p. 2). Ces témoignages confirment une tendance observée dès 1994 par la Société technique d'aménagement régional inc. :

[...] après avoir connu une croissance importante au cours des années 1980, l'activité commerciale [...] semble plafonner et décliner à l'aube des années 90.
(Document déposé DB1.1, p. 44)

Dans ce contexte, il ne faut pas se surprendre si les citoyens craignent une détérioration économique encore plus importante. Pour certains, la situation apparaît d'autant plus critique que la politique de non-accès appliquée par le MTQ ne leur permettrait pas de se réinstaller en bordure de la voie de contournement. Les représentants d'une vingtaine de commerces situés sur la rue Principale, soit quelque 20 % de ceux établis dans l'arrondissement de L'Annonciation-Marchand, ont d'ailleurs signifié leur opposition au projet de déviation de la route 117 (mémoires de M. Roland Pepin, p. 4-5 et de M. Jacques Denis, p. 5, 8, 21 et annexe 2).

Selon une participante, l'absence de décision face au projet qui se discute depuis de nombreuses années entraînerait déjà des effets négatifs en raison du climat d'incertitude qu'elle génère. Elle a en effet mentionné que les institutions financières se montraient réticentes à financer de nouveaux commerces devant une situation incertaine (M^{me} Yvonne Barbe, séance du 9 octobre 2002, en soirée, p. 42).

Il ne semble toutefois pas exister au Québec de bilan ou d'étude approfondie sur la nature et l'ampleur des répercussions engendrées par les projets de contournement routier sur l'activité économique. Selon le MTQ, l'expérience québécoise en matière d'évaluation des répercussions économiques de projets de déviation se limiterait généralement à un examen réalisé dans le cadre d'études d'impact globales. Aussi, les établissements commerciaux peuvent prendre quelques années avant de répondre au changement alors que, dans d'autres cas, des effets négatifs peuvent se manifester dès la mise en place de la nouvelle route puis s'atténuer par la suite (documents déposés PR3, p. 84 et DA8, p. 3 et 16).

Le promoteur admet néanmoins que le projet de contournement aurait des répercussions sur les activités économiques puisqu'une partie de la circulation serait détournée du noyau urbanisé où se concentre l'activité commerciale de la municipalité. Pour les commerces sensibles à la présence de la clientèle externe¹, cette situation serait susceptible de se refléter sur leur rentabilité. Plus particulièrement, les effets se répercuteraient sur les commerces associés à la restauration et à l'hébergement, à la vente de biens de première nécessité dont les dépanneurs, aux services liés aux véhicules motorisés, incluant les stations-service, et, dans une moindre mesure, à certains commerces à vocation touristique. Ainsi, le promoteur prévoit qu'à court terme, et pour une période variant d'un an à cinq ans, il y aurait une baisse de fréquentation et de rentabilité

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

pour une trentaine de commerces dits de transit. Selon son estimation, une perte de revenus de l'ordre de 15 % en moyenne, avec des variations allant de 10 % à 30 %, serait envisageable (documents déposés PR3, p. 85-88, PR8.1, DA8, p. 1-3, DA20, p. 17, DQ4.1, p. 6 et M. Guy D'Astous, séance du 8 octobre 2002, p. 66-69). La Société de développement commercial de L'Annonciation, qui représente les 120 commerçants de la municipalité, anticipe aussi un effet négatif pour certains types de commerces (mémoire).

Pour sa part, la municipalité de L'Annonciation estime qu'environ 10 % des commerces pourraient être touchés à différents degrés et que certains commerces le seraient plus que d'autres (mémoire, p. 5).

Quant à la MRC d'Antoine-Labelle, elle est consciente que cette voie de contournement aura des répercussions sur l'activité commerciale de l'actuel noyau urbanisé en créant une pression qui forcera le déménagement de certains commerces et la venue d'autres qui souhaiteront profiter de nouvelles occasions d'affaires (mémoire, p. 4).

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

Entre 1997 et 2002, le nombre de commerces a diminué de 6 %. Cette diminution est principalement attribuable aux secteurs de la restauration et de l'hôtellerie, des soins personnels et des vêtements ainsi que des services professionnels et spécialisés. Selon le MTQ, il y aurait eu disparition de cinq commerces pour lesquels la clientèle locale et régionale est significative, comparativement à trois entreprises dont les activités dépendent en partie de la clientèle externe (document déposé DA8, p. 13-14).

Tableau 2 Activité commerciale le long de la route 117 à L'Annonciation et à Marchand en 1997 et 2002 et sensibilité aux différents groupes de clientèle

Catégorie et sous-catégorie de commerce	1997		2002		Importance relative de la clientèle régionale	Importance relative de la clientèle externe
	N	%	N	%		
Automobile	11	10	11	11		
Vente de véhicules	3	3			Significative	Négligeable
Services liés à l'automobile	3	3			Significative	Négligeable
Stations-service	5	5			Significative	Significative
Restauration et hôtellerie	19	17	16	16		
Casse-croûte	5	5			Significative	Significative
Bars et autres	4	4			Significative	Significative
Restaurants	9	8			Significative	Significative
Hébergement (hôtels, motels et auberges)	1	1			Significative	Significative
Alimentation	10	9	10	10		
Épicerie	2	2			Significative	Négligeable
Dépanneurs	3	3			Significative	Significative
Boutiques spécialisées	5	5			Significative	Négligeable
Location-vente de véhicules récréatifs et articles de sport	3	3	5	5	Significative	Significative
Services professionnels et spécialisés	37	34	35	34	Significative	Négligeable
Soins personnels et vêtements	16	15	13	13		
Soins personnels	9	8			Significative	Négligeable
Vêtements	7	6			Significative	Négligeable
Autres	13	12	12	12		
Commerces à vocation locale	5	5			Significative	Négligeable
Commerces à vocation régionale	7	6			Significative	Négligeable
Commerces à vocation touristique	1	1			Négligeable	Significative
Total	109	100	102	100		

Source: adapté des tableaux 3.2 et 3.4 du document déposé DA8.

- ◆ *À l'instar de la majorité des participants à l'audience publique, la commission considère que la déviation serait défavorable à certains types de commerces, notamment ceux ciblant la clientèle de passage ou ceux dont la clientèle de transit atteint une proportion non négligeable. Il est cependant difficile de cerner de manière précise la nature et l'envergure des effets sur le secteur commercial qu'engendrerait un éventuel contournement routier.*
- ◆ *La commission constate, tout comme le MTQ, que les changements qui se sont manifestés dans la structure commerciale de L'Annonciation entre 1997 et 2002 font valoir l'importance de tenir compte des facteurs relevant de la conjoncture économique et du contexte d'incertitude face au projet. Par ailleurs, il semble que le déclin de l'activité commerciale subit au fil des ans se poursuit et que la municipalité demeure particulièrement vulnérable face à la déviation.*

Le développement local et régional

L'Annonciation est un centre de services sous-régional et une porte d'entrée à un territoire de villégiature et de plein air, bien qu'elle ait un marché primaire moins important et une fonction touristique moins confirmée et moins établie que Saint-Jovite (Mont-Tremblant). Selon la municipalité, beaucoup d'efforts restent à faire pour la rendre attrayante et concurrentielle par rapport à Saint-Jovite. Le défi est non seulement d'attirer à moyen terme davantage de consommateurs, mais encore de retenir à court terme la clientèle actuelle et de la fidéliser. Et la tâche apparaît d'autant plus difficile que des changements structuraux dans les pratiques commerciales ont cours depuis plusieurs années. Par exemple, l'arrivée des magasins à grande surface et la mobilité de plus en plus grande des consommateurs font que ceux-ci n'hésitent pas à faire deux heures d'automobile pour se procurer ailleurs des biens et services pourtant disponibles sur place.

En dehors de la population de L'Annonciation, de celle de Marchand et des personnes qui viennent y travailler, les résidants des municipalités environnantes, les touristes, les villégiateurs et les gens en transit forment une clientèle moins captive et plus aléatoire dans la mesure où ils ont le choix de se procurer les services recherchés à Saint-Jovite ou Mont-Laurier, notamment.

Pour attirer les consommateurs, la municipalité croit qu'elle doit offrir la gamme de services attendus d'un centre sous-régional à une qualité et à des prix concurrentiels à ceux de Saint-Jovite ou Mont-Laurier. En même temps et puisque l'attrait de L'Annonciation est intimement lié à celui de son noyau urbanisé, celui-ci doit être aussi sinon davantage attrayant et propice au commerce sans pour autant imiter ou copier ceux avec qui il compétitionne (document déposé DB1.1, p. 43-44, 46 et 50).

Par ailleurs, devant l'objectif général de la municipalité de proposer une série de mesures aptes à favoriser le développement et l'épanouissement du noyau urbanisé en en faisant un lieu agréable d'affaires et d'habitation, la route 117 actuelle apparaît davantage être une contrainte qu'un atout. Cette voie de circulation, qui draine un volume important de circulation de transit et de véhicules lourds, apparaît en effet incompatible avec le désir de redonner à la rue Principale un caractère villageois (documents déposés DB1.1, p. 50 et DB2.1, p. 3 et 4).

- ◆ *La commission est d'avis que la route 117, en tant que route nationale, nuit aux usages résidentiels et commerciaux de la rue Principale et que l'amélioration de la circulation routière pourrait créer des opportunités de développement dans le noyau urbanisé de L'Annonciation.*

Plusieurs projets susceptibles d'avoir des retombées positives dans la région semblent se pointer à l'horizon ou sont en voie de réalisation : la consolidation et le développement des pourvoiries et des ZEC du territoire de la MRC d'Antoine-Labelle, le développement de la montagne du Diable à Ferme-Neuve, le projet du Baskatong Windigo, la construction d'un nouveau relais au sommet de la montagne du Diable, le développement du parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord, la relance de l'aéroport de La Macaza, l'expansion de la station Mont-Tremblant (phases III et IV), le développement du réservoir Kiamika de même qu'un projet de péniches sur les rivières Rouge et La Lièvre (mémoire du Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle, p. 2).

Selon Tourisme Québec, trois d'entre eux pourraient avoir une incidence particulière sur l'activité économique de L'Annonciation : la réouverture de l'aéroport à La Macaza à des fins touristiques, la réalisation des phases III et IV à la station Mont-Tremblant et le projet de développement récréotouristique Windigo en bordure du réservoir Baskatong.

Devant la difficulté de recruter et de retenir la main-d'œuvre nécessaire, notamment en raison d'un problème lié au logement, les centres villageois dotés de services comme celui de L'Annonciation pourraient éventuellement répondre à ce besoin (documents déposés DB19, p. 2, DB22, p. 3 et M. Michel Trudel, séance du 9 octobre 2002, en soirée, p. 66-67).

Parallèlement à ces projets, le milieu municipal a confié au Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle le mandat de promouvoir les activités touristiques du territoire en créant, en 1999, un fonds de promotion touristique. Ce fonds, constitué à partir d'une taxe perçue à même les immeubles non résidentiels, sert à concevoir ainsi qu'à diffuser des outils de promotion touristique à l'échelle nationale et internationale. La mise en œuvre du plan de promotion touristique vise ainsi à augmenter la clientèle touristique. De plus, le développement de ce secteur devrait s'accroître compte tenu de l'aide disponible découlant de la stratégie de

développement MRC-ressources accordée à la MRC d'Antoine-Labelle depuis un an (mémoire du Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle, p. 3).

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

Les interventions souhaitées

Le plan d'action des municipalités et de la MRC

Le besoin de revitalisation du noyau urbanisé de L'Annonciation s'est fait sentir dès la fin des années 1980 quand sont apparus les signes du ralentissement de l'activité commerciale. La création de la Société d'initiative et de développement des artères commerciales, manifestation concrète de la volonté des marchands et de la municipalité à travailler en concertation, de même que l'établissement d'un programme particulier d'urbanisme¹ en 1994 et d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale en 1995 témoignaient bien de la recherche de solutions en vue de revitaliser ce noyau névralgique.

Les mesures envisagées pour le rendre plus fonctionnel et plus accueillant et améliorer la qualité de son cadre bâti et de ses infrastructures étaient nombreuses et s'inscrivaient dans un plan d'action interpellant l'ensemble des acteurs, dont la municipalité, la MRC, Hydro-Québec, Bell Canada, l'entreprise privée et le MTQ. Il avait été anticipé que les travaux de revitalisation du noyau urbanisé pourraient être effectués sur une période de cinq à sept ans. Quant aux coûts des projets relevant totalement ou partiellement de la municipalité, ils avaient été estimés à quelque 1 650 000 \$ en 1994 (documents déposés DB1.1, p. 45 et 50, DB2, p. 5-19, DB2.1, p. 21-32 et DB21).

Or, il appert que ce plan d'action demeure globalement d'actualité :

Afin d'augmenter l'activité commerciale [...], nous planifions actuellement un réaménagement total de la rue Principale et ses abords entre la rue Landry et la rue du Pont. Ce réaménagement comprendrait la relocalisation des lignes

1. Un programme particulier d'urbanisme pour le noyau urbanisé de L'Annonciation a été élaboré pour amener dans un premier temps les acteurs concernés (municipalité et marchands) à diagnostiquer les causes du déclin et, dans un deuxième temps, à trouver les solutions pour y remédier.

électriques situées du côté est de la rue, la reconstruction de trottoirs plus larges, l'aménagement d'îlots de verdure, l'installation d'un nouvel éclairage décoratif sur les deux côtés de la rue, le réaligement de la rue et la réfection du pavage. Le ministère des Transports du Québec prévoit refaire les accès des rues Landry et des Cyprès afin qu'ils soient plus sécuritaires [...] De plus, nous profiterons de l'occasion pour refaire les infrastructures souterraines comme l'aqueduc et les égouts dans ce secteur. Nous avons aussi mis en place, depuis plusieurs années, un programme de subvention permettant aux commerçants d'embellir leur façade selon le thème villageois choisi en collaboration avec les commerçants. D'autres infrastructures comme du stationnement sont aussi en cours d'élaboration. (Mémoire de la municipalité de L'Annonciation, p. 4)

Le plan de revitalisation du noyau urbanisé de L'Annonciation se fonde sur le fait que la rue Principale serait libérée de la circulation de transit à la suite de l'aménagement de la voie de déviation. Un certain nombre d'interventions sont d'ailleurs, en tout ou en partie, tributaires de la réalisation du projet de contournement, dont le réaligement de la chaussée, la reconstitution de la bande de verdure et le réaménagement de la montée Marois (documents déposés DB2.1, p. 3-4 et 32, DB3.1, p. 6 et 26 et M. Jean-Pierre Bilodeau, séance du 9 octobre 2002, en après-midi, p. 39).

La municipalité de Marchand n'échapperait pas non plus aux conséquences du conflit entre la circulation de transit et la circulation locale, qui entraîne aussi sur son territoire une détérioration de la sécurité routière, de la qualité de vie de ses résidents et de la fluidité de la circulation (document déposé DB11, p. 85).

Les municipalités de L'Annonciation et de Marchand soutiennent donc le projet soumis par le MTQ et l'ont manifesté officiellement en adoptant dès 1995 une série de résolutions municipales. La plus récente émanant du conseil municipal de L'Annonciation, en date du 7 octobre 2002, est toutefois conditionnelle à la signature d'un protocole d'entente avec le promoteur sur la participation de ce dernier à la revitalisation du noyau urbanisé et à l'aménagement d'un accès par la montée Marois, ce qui pourrait signifier pour le MTQ un débours de l'ordre de 900 000 \$ (documents déposés DB14, DA21, p. 6 et DA30, p. 2).

Les municipalités de L'Annonciation et de Marchand ont également harmonisé leur réglementation d'urbanisme avec la planification territoriale de la MRC d'Antoine-Labelle pour diriger prioritairement dans le périmètre urbain conjoint les fonctions résidentielles, institutionnelles et commerciales génératrices d'une clientèle plus importante (documents déposés DB10, DB11, DB12 et M. Jacques Supper, séances du 8 octobre 2002, p. 56-60 et du 9 octobre 2002, en soirée, p. 57).

Notons enfin que la MRC d'Antoine-Labelle revendique depuis longtemps que la route 117 contourne la municipalité de L'Annonciation et que les articles 39, 40 et 41

de son schéma d'aménagement révisé, en vigueur depuis le 24 mars 1999, témoignent de son appui au projet (document déposé DB10, p. 153-154).

- ◆ *La commission constate qu'il y a consensus entre la MRC d'Antoine-Labelle et les municipalités de L'Annonciation et de Marchand pour concentrer les activités résidentielles, institutionnelles et commerciales dans le noyau urbanisé de L'Annonciation.*
- ◆ *La commission constate également que le projet de déviation répond aux intentions des municipalités de L'Annonciation et de Marchand de faciliter la circulation locale, de sécuriser les déplacements des usagers et d'améliorer la qualité de vie de leurs citoyens afin d'accroître l'attrait de la rue Principale et de favoriser notamment l'activité commerciale.*
- ◆ *Pour la commission, le projet de déviation constitue un moyen pour encourager l'application de mesures de revitalisation du noyau urbanisé de L'Annonciation et faire de la rue Principale une artère fonctionnelle et organisée.*

Par ailleurs, la commission partage l'affirmation selon laquelle la revitalisation du noyau urbanisé de L'Annonciation ne pourra se faire grâce à une seule opération d'urbanisme. Il faudra que la municipalité autant que les gens d'affaires tiennent compte de plusieurs autres facteurs pouvant avoir une influence significative sur l'avenir de ce secteur, tels que la taille du bassin des clientèles tant locales que régionales, les tendances économiques de la région, le revenu par personne et le pouvoir d'achat des consommateurs, la nature de la concurrence extérieure et l'évolution des pratiques commerciales, le dynamisme et l'esprit d'initiative des commerçants locaux, la qualité de l'accueil et des services fournis à la clientèle de même que la qualité des bâtiments (documents déposés DA8, p. 3 et DB1.1, p. 45).

La réussite d'un tel programme demeure également tributaire d'un partenariat entre des représentants du Centre local de développement, de la municipalité de L'Annonciation, de la Chambre de commerce, de la Société de développement commercial et des commerçants (document déposé DA8, p. 23-24).

Le bureau d'information touristique

Le Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle a la responsabilité de coordonner l'accueil touristique du territoire et assume notamment la gestion du bureau d'information touristique de L'Annonciation. Situé à l'intérieur de l'ancienne gare, celui-ci s'avère accessible par l'artère principale de la municipalité et par le parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord qui longe le bâtiment du côté est.

Le projet de contournement aurait donc une incidence directe sur les activités du bureau d'information touristique puisque sa principale clientèle serait déviée vers la

nouvelle voie. Comme le Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle est actuellement à la recherche d'un nouvel emplacement plus visible et accessible, le projet du MTQ lui donne l'occasion d'émettre certaines suggestions et recommandations.

L'organisme voudrait notamment « une halte routière munie d'une infrastructure pouvant accueillir le bureau d'information touristique de L'Annonciation. Ces installations devraient être localisées à l'est du nouveau tronçon entre l'entrée sud de la voie de contournement et le prolongement de la montée Marois accédant à cette nouvelle voie » et être accessibles par le sud comme par le nord. Une structure de liaison (signalisation et sentiers d'accès) devrait aussi être prévue entre le parc linéaire et les nouvelles installations (mémoire, p. 6-7).

La municipalité de L'Annonciation souhaite également que le bureau d'information soit déplacé (mémoire, p. 5), de même que Tourisme Québec qui en reconnaît par ailleurs toute l'importance :

Le bureau d'information touristique de L'Annonciation est stratégique pour le tourisme se destinant vers les Hautes-Laurentides. La municipalité de L'Annonciation est en effet la porte d'entrée sud de la MRC d'Antoine-Labelle. Cette importance stratégique explique pourquoi ce bureau est ouvert en permanence. [...] Dans l'éventualité du contournement de L'Annonciation, nous croyons qu'il y aurait lieu de relocaliser le bureau d'information touristique à l'entrée sud du village, préférablement sur un terrain aménagé en halte routière. (Document déposé DB19, p. 2)

Le MTQ s'est dit prêt à considérer le déplacement du bureau d'information touristique et il pourrait y avoir des discussions en ce sens dans la mesure où une demande lui était adressée (M. Mario Turcotte, séance du 9 octobre 2002, en soirée, p. 38).

De son côté, la commission constate que le bureau d'information touristique de L'Annonciation ne semble pas être en mesure actuellement d'assumer pleinement sa vocation et que le projet de déviation ne ferait qu'en réduire la possibilité. Or, la commission considère que des services d'accueil touristique de qualité s'avèrent essentiels, notamment dans la perspective d'une stratégie de développement intégrée telle que proposée par le Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle depuis les quatre dernières années.

- ◆ *De concert avec le Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle et tout en respectant sa politique de gestion des corridors routiers, le MTQ devrait collaborer à la recherche d'un nouvel emplacement pour le bureau d'information touristique de L'Annonciation et faire en sorte qu'il puisse bénéficier d'un accès adéquat pour jouer pleinement son rôle.*

Les interventions proposées par le MTQ

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

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

Le MTQ a également proposé un protocole d'accompagnement pour renforcer les mesures définies initialement, soit d'élaborer une signalisation incitative et un affichage adéquat, de développer et positionner les activités commerciales en fonction de la clientèle locale et régionale, d'apporter un soutien professionnel aux commerçants directement touchés et, finalement, d'appuyer les efforts de concertation et mettre au point une stratégie globale de développement économique (documents déposés DA8, p. 2 et DA25).

La signalisation et l'affichage

Une signalisation incitative et un affichage à l'image de la municipalité sont recommandés par le MTQ pour que soient considérées les zones commerciales à partir de la voie de contournement (document déposé DA8, p. 22).

Les commerçants auraient toujours la possibilité de recourir au programme de signalisation touristique des attraits, des activités et de l'hébergement proposé par le MTQ et Tourisme Québec. Celui-ci, bien connu par son utilisation des panneaux bleus, obtiendrait d'ailleurs un taux de satisfaction assez élevé (document déposé DB17).

En ce qui concerne l'affichage, le promoteur suggère aux commerces de s'associer pour annoncer conjointement les services offerts à l'intérieur de leur municipalité. Par ailleurs, afin d'attirer la clientèle de transit à l'intérieur du noyau commercial, il lui

semble approprié d'acquérir une certaine notoriété et d'utiliser, par exemple, un slogan qui apparaîtrait aux abords de la voie de contournement tout en étant visible aux entrées de la municipalité (documents déposés PR3, p. 87-88 et DA8 p. 22-23).

Le positionnement des activités commerciales

Selon l'étude du promoteur sur les aspects socioéconomiques du projet, le processus de revitalisation entrepris par la municipalité de L'Annonciation améliorerait l'ambiance et l'image de la municipalité. En fait, pour lui, la revitalisation se solderait par la création d'un environnement attrayant pour se balader, se détendre et magasiner.

À ce processus de revitalisation devrait toutefois se joindre un programme de sensibilisation à l'importance d'acheter localement. Le promoteur considère également approprié d'éviter que de nouveaux commerces ne s'établissent aux extrémités de la déviation et viennent ainsi porter ombrage au projet de la municipalité (documents déposés DA8, p. 23-24 et DA25 et M. Guy D'Astous, séance du 8 octobre 2002, p. 56).

Le soutien professionnel aux commerçants

Pour le promoteur, la participation des organismes locaux dans la mise en œuvre d'une stratégie commerciale s'avère essentielle. Le MTQ s'appuierait sur cette participation active pour fournir les services d'un agent de développement qui apporterait un soutien professionnel aux commerçants directement intéressés par la clientèle de transit.

Une stratégie globale de développement économique

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

À cet effet, le MTQ prévoit mettre en place un comité de transition qui aurait comme mandat d'appliquer différentes mesures d'accompagnement. Plus particulièrement, le comité devrait coordonner l'action des différents acteurs, permettre un suivi de la situation auprès des diverses personnes intéressées et favoriser la concertation dans la définition de stratégies communes de développement (documents déposés DA8, p. 19 et DA25).

- ◆ *Pour pallier la perte de visibilité du noyau urbanisé engendrée par la déviation proposée, la commission est d'avis qu'une signalisation routière appropriée et un affichage adéquat apparaissent essentiels pour favoriser l'attrait des commerces.*

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

L'ambiance sonore

Certains résidants de la montée Paquette, de la montée Marois, de la rue Labelle ainsi que d'autres situés à l'ouest de l'entrée sud pourraient percevoir une augmentation du niveau sonore pouvant aller jusqu'à 9 dB(A) à la mise en service de la nouvelle route, portant ainsi le niveau sonore à la limite de la norme d'intervention du MTQ de 55 dB(A) pour une nouvelle route tel que prévu dans sa politique sur le bruit routier (documents déposés PR3, p. 102, DA17 et DB24). Il faut noter ici qu'une augmentation de 10 dB(A) double le niveau sonore ambiant.

L'augmentation du niveau sonore a été déterminée à partir d'une simulation basée sur les prévisions de circulation, dont la méthode est décrite dans l'étude d'impact. Cette simulation est assortie d'une marge d'erreur qui est de plus ou moins 2 dB(A) (document déposé PR3, annexe 3, p. A-6). Il est donc possible que le niveau sonore mesuré après l'ouverture de la déviation excède 55 dB(A).

- ◆ *Comme l'augmentation prévisible pouvant aller jusqu'à 9 dB(A) doublerait le niveau de perception sonore pour certains résidants de la montée Marois et de la montée Paquette et que le niveau sonore se trouverait alors à la limite de la norme de 55 dB(A), la commission considère qu'un suivi particulier et à long terme devrait être réalisé.*

Le milieu biophysique

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

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

Les espèces menacées ou vulnérables

La Convention sur la diversité biologique¹, adoptée au Sommet de la Terre de Rio en 1992 par les Nations Unies, prévoit le maintien de l'équilibre écologique planétaire tout en permettant un développement économique. La conservation de la diversité biologique, qui en est l'un des principaux objectifs, est aussi l'un des éléments essentiels à l'atteinte d'un développement durable. Au Québec, la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q., c. E-12.01), adoptée en 1989, est devenue un outil pour son application. Cette loi constitue un engagement pour la sauvegarde de la diversité biologique du territoire, notamment par la protection des populations et des habitats des espèces désignées menacées ou vulnérables et en évitant qu'une espèce ne le devienne.

Afin d'assumer sa part de responsabilité dans la résolution des problèmes environnementaux liés au transport, le MTQ propose dans sa politique sur l'environnement² des moyens tels que :

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

Dans la zone étudiée par le MTQ dans le cadre du projet, aucune mention d'espèce menacée, vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée n'était répertoriée par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec. Le promoteur a néanmoins déterminé que de telles espèces fauniques pouvaient être présentes dans ce secteur. Des habitats propices à la vie de certaines d'entre elles seraient en effet situés dans l'emprise de la route proposée ou à proximité. C'est le cas de la Couleuvre d'eau, de l'Épervier de Cooper, de la Paruline à ailes dorées et des Chauve-souris rousse, argentée et cendrée (document déposé PR3, p. 25-30).

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

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

Par ailleurs, selon le ministère de l'Environnement, le ruisseau Paquet, qui serait traversé par la route projetée dans le secteur de la montée Paquette, posséderait à cet endroit des caractéristiques particulières (figure 2). Un milieu humide créé par la plaine inondable de ce cours d'eau favoriserait en effet la présence de plusieurs espèces fauniques et constituerait un habitat potentiel pour la Musaraigne pygmée et le Campagnol-lemming de Cooper (documents déposés DQ1.1, p. 1-2 et DQ5.1). La présence potentielle de ces deux petits mammifères susceptibles d'être désignés menacés ou vulnérables a été signalée par le promoteur. Cependant, à l'époque de la réalisation de son étude d'impact, le MTQ a conclu à l'absence d'habitat privilégié par ces espèces dans le secteur du projet (document déposé PR3, p. 29).

Malgré l'existence d'habitats propices à la vie d'espèces fauniques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables dans l'emprise du projet, aucun inventaire faunique de terrain n'a été effectué afin de confirmer ou d'infirmer leur présence. Par conséquent, aucune mesure d'atténuation particulière n'a été proposée par le MTQ afin d'assurer leur protection ou celle de leur habitat. En l'absence de cette information, l'impact réel du projet sur la préservation de la diversité biologique n'a pu être évalué lors de l'audience publique.

Des inventaires plus détaillés sont pourtant requis dans la directive visant la réalisation de l'étude d'impact lorsque des secteurs sont directement touchés par le projet et lorsque ceux-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts importants sont attendus. Selon le ministère de l'Environnement, de tels inventaires peuvent également être exigés après l'émission du décret autorisant le projet et avant l'obtention par le promoteur des certificats d'autorisation de construction subséquents (documents déposés PR2, p. 3 et DQ1.1, p. 2).

Sachant que des habitats aptes à abriter des espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées existent dans le secteur d'un projet, l'évaluation des impacts sur ces espèces devrait être effectuée. Pour cela, il est d'abord nécessaire de confirmer leur présence sur le terrain. À tout le moins, les renseignements disponibles concernant leur présence à l'extérieur du secteur du projet, c'est-à-dire leur répartition et leur abondance, devraient être colligés dans le cadre de l'étude d'impact. Ceci permettrait au public et à la commission d'en apprécier leur rareté et d'évaluer de façon adéquate l'impact d'un projet sur leur survie. Comme le souligne le ministère de l'Environnement, « voir disparaître une espèce vivante, c'est voir s'envoler une chance supplémentaire de survie pour la nôtre¹ ».

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

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

Le milieu aquatique

Dans le Plan de transport des Laurentides, le MTQ reconnaît que, par ses activités de construction et d'entretien sur le réseau routier, il contribue au processus de dégradation des lacs, des rivières et des zones humides de la région. Ainsi, afin d'améliorer le bilan environnemental de ses pratiques, il entend faire l'étude de solutions pour minimiser l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques (document déposé DA2, p. 53).

La déviation proposée ici franchirait trois petits cours d'eau qui perdraient leurs berges naturelles et leur végétation riveraine dans l'emprise de la route. Leur section d'écoulement serait également modifiée en raison de la présence des ouvrages de franchissement. De plus, dans le secteur de l'échangeur central, le lit du ruisseau Paquet serait déplacé. Selon le MTQ, tous les travaux effectués en milieu aquatique, particulièrement ceux visant à modifier le cours de ce ruisseau, seraient effectués en fonction des règles contenues dans le guide *Ponts et ponceaux. Lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique* (document déposé PR3, p. 74).

Le ruisseau Paquet prend sa source dans le lac du même nom situé plus à l'ouest du projet. Le tracé de la route croise ce ruisseau dans le secteur de la montée Paquette et la bretelle d'accès à l'est de l'échangeur central s'y superpose sur une distance de plus de 200 m (figure 2). À l'endroit où le ruisseau bifurque vers la rivière Rouge à l'est, un affluent secondaire le rejoint. Cet affluent est également localisé dans l'axe de la déviation sur plus de la moitié de son parcours qui atteint près de 600 m. Deux petits étangs sont situés à son extrémité nord. En aval de la confluence, le ruisseau s'élargit en un petit lac en raison d'un barrage. Ce cours d'eau semble alimenter des bassins et des étangs faisant partie de l'aménagement paysager de certaines propriétés (documents déposés PR3, p. 74, DA14 et DQ1.1, p. 3).

Les berges du ruisseau Paquet et de son affluent ont été visitées récemment par des représentants du ministère de l'Environnement et de la Société de la faune et des parcs du Québec. Selon le ministère de l'Environnement, l'affluent secondaire serait

un cours d'eau de moindre importance et ses rives posséderaient peu de potentiel pour constituer un habitat faunique particulier. Par ailleurs, les représentants ont pu constater que la portion du ruisseau sur laquelle empiéteraient la route et son échangeur central est située dans une dépression dont les rives constituent un milieu humide de qualité. Selon eux, ses caractéristiques le rendent propice à abriter diverses espèces fauniques, dont des espèces piscicoles en raison de son débit. Tel qu'il a été mentionné précédemment, il correspond également au type d'habitat privilégié par deux espèces de mammifères susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables (documents déposés DQ1.1, p. 2-3 et DQ5.1).

Ainsi, la construction éventuelle de la route et de l'échangeur central aurait une incidence sur ce milieu humide. Selon l'étude d'impact, le promoteur dévierait cette portion du ruisseau Paquet. Par ailleurs, si le projet est autorisé, le ministère de l'Environnement prévoit que des mesures d'atténuation devraient être définies à ce sujet en collaboration avec la Société de la faune et des parcs du Québec et le MTQ. Notamment, si cela s'avérait possible, le tracé de la bretelle d'accès à l'est de l'échangeur pourrait être modifié. Dans le cas où la perte de milieu humide serait inévitable, la création d'aménagements de même type pourrait être exigée comme mesure de compensation (documents déposés PR3, p. 74 et DQ1.1, p. 3).

- ◆ *La commission considère qu'il est préférable d'éviter toute perte d'habitat de qualité ou ayant un potentiel particulier plutôt que de la compenser par l'aménagement d'un nouveau milieu de même type. Cependant, un déplacement éventuel du tracé ne devrait pas augmenter les impacts sur d'autres composantes valorisées du milieu, tel le milieu bâti.*
- ◆ *Comme une partie importante de l'affluent se déversant dans le ruisseau Paquet est située dans l'axe de la déviation projetée, la commission estime que des mesures particulières de protection et de restauration devraient être prises afin de limiter les impacts sur cet écosystème et, conséquemment, sur le ruisseau Paquet.*

Le Cerf de Virginie

Le corridor prévu pour la déviation est majoritairement sous couvert forestier. D'ailleurs, une superficie de 95 à 100 ha de forêt serait détruite au moment de la réalisation de la phase ultime du projet, qui comprend les deux chaussées de quatre voies. Toutefois, pour la construction de la première chaussée, la largeur à déboiser correspondrait à environ 57 ha. De plus, le promoteur verrait à ce que les étendues forestières limitrophes ne soient pas détériorées au cours des travaux (documents déposés PR3, p. 25, 75 et 77, DQ4.1, p. 1 et M. Gilles Labarre, séance du 8 octobre 2002, p. 26).

Selon le promoteur, le Cerf de Virginie est omniprésent dans le secteur du projet et plusieurs peuplements forestiers présentent un potentiel pour cette espèce. Un inventaire aérien réalisé en février 1994 avait permis de localiser un petit ravage au nord-ouest de la montée Paquette. Lors de l'audience, le représentant de la Société de la faune et des parcs du Québec a précisé que ce ravage, qui avait une superficie de 0,2 km², était plutôt considéré comme une « pochette » et ne possédait pas de statut permanent. Ainsi, une pochette de cette dimension pourrait être occupée par deux ou trois cerfs, considérant que la densité moyenne dans la région est de dix cerfs au kilomètre carré (documents déposés PR3, p. 28, DB13 et MM. Guy D'Astous et Michel Renaud, séance du 8 octobre 2002, p. 81-83).

Par ailleurs, lors d'un autre inventaire réalisé en mars 1999, aucun signe de présence du Cerf de Virginie n'a été noté dans le corridor visé par le projet. Le représentant de la Société précise que cette nouvelle information ne signifie pas que l'animal soit absent dans ce secteur en hiver, mais suggère à tout le moins que la pochette n'a pas pris d'expansion. Il considère qu'une concentration de cerfs aussi faible serait particulièrement instable (document déposé DB13 et M. Michel Renaud, séance du 8 octobre 2002, p. 83).

Inévitablement, la fragmentation du milieu naturel engendrée par la déviation aurait une incidence sur les habitudes des cervidés qui fréquentent le secteur. Cependant, le promoteur affirme que la localisation de peuplements d'abri et de nourriture en bordure immédiate de la route en divers endroits, de part et d'autre de celle-ci, favoriserait leur déplacement. De plus, il prévoit apporter une attention particulière à la conception finale de la route afin qu'elle ne devienne pas un obstacle. Certains endroits de la route, plus susceptibles d'être empruntés par les cerfs, seraient aménagés à la même élévation que le terrain environnant. Les pentes des talus à ces endroits devraient être douces et les matériaux les composant, de petit calibre (document déposé PR3, p. 76-77 et M. Guy D'Astous, séance du 8 octobre 2002, p. 81-82).

D'un autre point de vue, la présence de cerfs de Virginie à proximité d'une route qu'ils pourraient traverser suppose un risque d'accident. Le MTQ signale toutefois que le secteur n'est pas actuellement considéré comme étant problématique à ce sujet (M. Guy D'Astous, séance du 8 octobre 2002, p. 82). Certains participants ont mentionné que des résidents du secteur nourrissent les cerfs et l'un d'entre eux a exprimé une préoccupation particulière à cet égard (M. Claude Mailloux, séance du 9 octobre 2002, en soirée, p. 6) :

[...] certains propriétaires riverains de la 117 donnent de la nourriture aux chevreuils, ce qui cause un va-et-vient à toute heure du jour, et qui amène les bêtes à traverser les routes là où la vitesse est élevée.
(Mémoire de M. Jacques Denis, p. 14)

Comme l'a souligné le représentant de la Société de la faune et des parcs du Québec, l'alimentation des cerfs de Virginie par les humains modifie leur comportement (document déposé DB13.1). Ainsi, il est possible que le regroupement de cerfs à certains endroits en soit le résultat, la pratique étant courante dans la région. L'emplacement de la future voie de déviation fait donc en sorte que les cervidés situés à l'ouest de cette route, où le couvert forestier est prédominant, pourraient être attirés de l'autre côté par une nourriture facile à obtenir, offerte par des habitants du secteur. Ce va-et-vient entraînerait conséquemment un risque accru de collision avec les véhicules.

- ◆ *La commission considère que les déplacements des cerfs de Virginie ne doivent pas être entravés par la présence de la route projetée. Toutefois, les activités de nourrissage ayant lieu dans le secteur du projet, particulièrement à l'est de l'éventuel déviation, pourraient être à l'origine d'un risque accru d'accident routier avec un cerf. Ainsi, la commission estime que des mesures devraient être prises à cet effet, telles que la sensibilisation des gens du secteur, par la Société de la faune et des parcs du Québec, aux risques que cette activité pourrait entraîner avec la réalisation du projet.*

Conclusion

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

L'accès central au noyau urbanisé proposé par le promoteur demeure toutefois un concept inachevé. Dans la perspective où la source de la montée Marois ne pourrait plus servir à l'approvisionnement en eau potable, et sous réserve d'un réexamen comparatif des impacts de chacun des deux tracés envisagés, la commission estime que le tracé de l'accès central proposé par le MTQ serait plus efficace que celui de la municipalité pour régler les problèmes découlant de la circulation lourde dans le noyau urbanisé de L'Annonciation. Comme pour l'échangeur central, l'aménagement de la voie collectrice devrait faire partie intégrante du projet et être encadré par un éventuel décret d'autorisation.

La commission considère que, bien que la déviation serait défavorable à certains types de commerces, l'amélioration de la circulation routière pourrait créer des opportunités de développement dans le noyau urbanisé de L'Annonciation. Le projet de déviation permettrait d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'accroître l'attrait de la rue Principale à L'Annonciation.

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

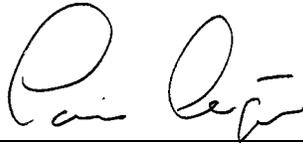
Comme l'augmentation prévisible pouvant aller jusqu'à 9 dB(A) doublerait le niveau de perception sonore pour certains résidents de la montée Marois et de la montée Paquette et que le niveau sonore se trouverait alors à la limite de la norme de 55 dB(A), la commission considère qu'un suivi particulier et à long terme devrait être réalisé.

Pour la commission, un élément indispensable de la préservation de la diversité biologique consiste à protéger les espèces menacées vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées. Pour le présent projet, la commission considère que les inventaires fauniques devraient être réalisés avant son autorisation par le gouvernement.

Fait à Québec,



Sylvie Girard
Présidente de la commission



Louis Dériger
Commissaire



Michel Germain
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Marie-Ève Chamberland, conseillère en communication
Julie Crochetière, analyste
Yvon Deshaies, analyste
Yannick St-Pierre, analyste-stagiaire

Avec la collaboration de :
Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Nathalie Rhéaume, agente de secrétariat

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M. Jacques Denis et groupe de commerçants
de L'Annonciation
M. Jacques Denis

Comité des citoyens et citoyennes pour
l'avenir de L'Annonciation-Marchand
M^{me} Yvonne Barbe, M. Johan Sarrazin

M^{me} Micheline Mailloux, M. Fernand Chalifoux
et M. Fernand Sarrazin
(Deveau, Bissonnette, Monfette, Fortin &
associés, avocats, signataire de la requête)

Société de développement commercial
de L'Annonciation
M. Laurent Bourgie

M. Johan Sarrazin

Le mandat

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

Période du mandat

Du 7 octobre 2002 au 7 février 2003

La commission et son équipe

La commission

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

Son équipe

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

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

24, 25 et 30 septembre 2002

Rencontres préparatoires tenues
à L'Annonciation et à Québec

1^{re} partie

8 et 9 octobre 2002
Centre sportif et culturel
de la Vallée-de-la-Rouge

2^e partie

6 novembre 2002
Centre sportif et culturel
de la Vallée-de-la-Rouge

Le promoteur

Ministère des Transports

M. Mario Turcotte, porte-parole

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

Les personnes-ressources

Mémoires

M^{me} Lorraine Crevier

Ministère des Affaires municipales
et de la Métropole

M. Stéphane Bégin

Ministère de l'Agriculture,
des Pêcheries et de l'Alimentation

M. Henri Hamel

Ministère de la Culture
et des Communications

M. Denis Talbot, porte-parole
M. Daniel Germain

Ministère de l'Environnement

M. Robert Lapalme, porte-parole
M. Michel St-Pierre

Ministère de la Sécurité publique

M ^{me} Lise Bélanger, porte-parole M. Jean-Pierre Bilodeau, porte-parole substitut M. André Boileau M. Alain Deslauriers M. Normand Gravel	Municipalité de L'Annonciation	DM8
M. Jean-Louis Boileau	Municipalité de Marchand	
M. Jacques Supper	MRC d'Antoine-Labelle	
M. Michel Renaud	Société de la faune et des parcs du Québec	
M. Michel Trudel	Tourisme Québec	

Les participants

	Représentants	Mémoires
M ^{me} Yvonne Barbe		
M ^{me} Huguette Bergeron et M. Jacques Gareau		DM1 ¹
M. Jacques Daigneault		
M. Richard Décarie		DM13 ¹
M. Jacques Denis		DM4
M. Gaétan Gargantini		DM12
M. Jean-Guy Gauthier		DM14 ¹
M ^{me} Micheline Mailloux M. Fernand Chalifoux M. Fernand Sarrazin	M. Claude Mailloux	
M. André Parisien		
M. Roland Pepin		DM7
M. Yves Sigouin		

1. Mémoire non présenté lors de la séance publique.

M. Mario Tomaro		DM3
M. Johan Sarrazin		
Aqueduc Bellevue inc.		DM6 ¹
Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle	M. Stéphane Lapointe	DM11
L'AURA (L'Annonciation, un réseau afférent) : OPÉRATION RÉVEIL	M. François-Arthur Sarrazin	DM10 DM10.1 DM10.2
Les Entreprises Pimori inc.	M. André Morrissette	DM2
MRC d'Antoine-Labelle	M. Pierre Borduas M. Jacques Supper	DM5
Société de développement commercial de L'Annonciation	M. Laurent Bourgie	DM9

Au total, 14 mémoires ont été soumis à la commission.

1. Mémoire non présenté lors de la séance publique.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque municipale
de L'Annonciation Marchand
L'Annonciation

Hôtel de ville de L'Annonciation
L'Annonciation

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

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

Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, 31 janvier 1983, non paginé et annexes.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, 2 juin 1983, 8 pages et annexe.
- PR3** ROCHE LTÉE. *Étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, novembre 2000, 109 pages et annexes.
- PR3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Résumé de l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, avril 2001, 17 pages et carte.
- PR4** *Ne s'applique pas.*
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, août 2001, 4 pages.
- PR5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministre de l'Environnement*, février 2002, 14 pages et annexe.
- PR6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 18 juillet au 27 novembre 2001, pagination diverse.
- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 1^{er} mars 2002, 3 pages.

PR8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation*, mars 2002, 1 page.

PR8.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément aux réponses fournies sur les pertes de revenus pour les commerces touchés par le projet lors de la séance d'information et de consultation publiques tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, 15 avril 2002, 2 pages.

Par le promoteur

DA1 GROUPE CARTIER LTÉE. *Étude de justification du contournement pour la municipalité de L'Annonciation, rapport synthèse*, vol. 1, 31 mai 1996, 65 pages.

DA1.1 GROUPE CARTIER LTÉE. *Étude de justification du contournement pour la municipalité de L'Annonciation, rapport synthèse*, vol. 2, annexes, 31 mai 1996, pagination diverse.

DA2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport des Laurentides*, septembre 2001, 95 pages et cartes.

DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport des Laurentides – Plan d'action 2001-2006*, septembre 2001, 31 pages.

DA4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de mise en valeur des paysages du corridor de l'autoroute 15 et de la route 117 – Caractérisation et évaluation des paysages, rapport final*, juin 2002, 81 pages.

DA5 CIMA+. *Mise à jour des données de circulation de l'étude de justification du contournement pour la municipalité de L'Annonciation, version finale*, septembre 2002, 25 pages et annexes.

DA6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Route 117 – Contournement de L'Annonciation – Mise à jour du volet sécurité routière – Rapport présenté à la commission d'enquête*, octobre 2002, 6 pages.

DA7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude sur la mise en évidence des agglomérations contournées par des stratégies d'aménagement du paysage – Partie 1 – Possibilités d'ouverture des champs visuels*, septembre 2002, 10 pages.

DA7.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude sur la mise en évidence des agglomérations contournées par des stratégies d'aménagement du paysage – Partie 2 – Concepts de signalisation et d'aménagement paysager*, septembre 2002, 16 pages.

DA8 ROCHE LTÉE. *Rapport complémentaire – Aspects socioéconomiques, document de travail*, octobre 2002, 36 pages.

- DA9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Agrandissement du raccordement sud à la route 117 actuelle*, 1 carte.
- DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Volumes de circulation et circuits autorisés des véhicules lourds*, 1 carte.
- DA11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Contournement de L'Annonciation – Description du projet modifié*, 2 pages.
- DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Route 117 – Contournement de L'Annonciation – Révision des impacts sonores associés au projet – Rapport présenté à la commission*, 7 octobre 2002, 3 pages.
- DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Simulation visuelle en 3D du projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation*, 8 photos.
- DA13.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vidéo de simulations visuelles concernant le projet de déviation de la route 117*.
- DA14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan d'aménagement géométrique (plan et profil) du contournement de L'Annonciation*, 17 décembre 1998, 1 plan.
- DA15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour sur les acquisitions (sans la montée Marois) – Contournement de L'Annonciation et Marchand*, octobre 1997 et septembre 2002, 2 pages.
- DA16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Inventaire hydrogéologique – Étude d'opportunité – Réaménagement de la route 117 contournement de L'Annonciation – Circonscription électorale : Labelle*, Direction du laboratoire des chaussées, 30 septembre 1997, 8 pages et annexes.
- DA17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, publication préparée par le Service de l'environnement et éditée par la Direction des communications, mars 1998, 13 pages.
- DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Gestion des corridors routiers – Méthode d'évaluation des impacts d'un contournement d'agglomération*, Service de l'aménagement des infrastructures et de l'environnement, septembre 1998, 39 pages.
- DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Norme du MTQ sur les non-accès concernant les contournements*, 15 septembre 1993, pages 3-6.
- DA20** TECSULT ENVIRONNEMENT INC. *Avis sur l'impact du contournement de la route 131 sur la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois*, mai 1998, 29 pages.
- DA21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Protocole d'entente préliminaire avec la municipalité de L'Annonciation concernant le réaménagement de la route 117 et le prolongement de la montée Marois*, 8 pages et 1 carte.

- DA22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions soulevées par la commission lors de la 1^{re} partie de l'audience publique relatives aux coûts d'entretien, aux accidents recensés entre 1995 et 2001 visant des camions, et l'implantation de parc routier*, 1 page.
- DA23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Direction des Laurentides-Lanaudière : mandat et réseau routier*, août 2001, 12 volets.
- DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia du projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation*, 21 pages.
- DA25** ROCHE LTÉE. *Présentation multimédia concernant le protocole de suivi et d'accompagnement du projet de contournement de la route 117*, 13 pages.
- DA26** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant les impacts résiduels et les mesures d'atténuation et de compensation*, 9 pages.
- DA27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia sur la proposition pour limiter l'acquisition de grandes surfaces découlant du non-accès*, 5 pages.
- DA28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant la sécurité routière dans la municipalité de L'Annonciation*, 14 pages.
- DA29** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant le bruit et les décibels*, 7 pages.
- DA30** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant l'étude de justification du contournement pour la municipalité de L'Annonciation*, 12 pages.
- DA31** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant la mise à jour des données de circulation pour la municipalité de L'Annonciation*, 11 pages.
- DA32** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia concernant l'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales par le ministère des Transports*, 8 pages.
- DA33** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia de la vue aérienne du projet : raccordement sud ; échangeur Marois ; échangeur 321 – direction nord ; échangeur 321 et raccordement route 117 actuelle ; échangeur 321 – direction sud ; viaduc 321 ; raccordement sud*, 8 pages.
- DA34** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Concept à quatre voies dans L'Annonciation*, octobre 2002, 1 figure.
- DA35** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Activités commerciales en bordure de la route 117 en 2002*, octobre 2002, 1 figure.
- DA36** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Représentation des zones où l'affichage serait permis ou interdit le long de la déviation*, 2 figures.

Par les ministères et organismes

- DB1** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée du programme particulier d'urbanisme du secteur centre-ville de L'Annonciation – Étape I (PPU)*, avril 1994, 51 pages et plans.
- DB1.1** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Extrait du programme particulier d'urbanisme du secteur centre-ville de L'Annonciation – Étape I (PPU), articles 7.0-7.5, 8.0-8.5 et conclusion*, p. 41-51.
- DB2** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée du programme particulier d'urbanisme du centre-ville de L'Annonciation, les objectifs et propositions de mise en valeur*, novembre 1994, 32 pages, annexes et plans.
- DB2.1** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Extrait du programme particulier d'urbanisme du centre-ville de L'Annonciation, les objectifs et propositions de mise en valeur, articles 1.1-1.7, 2.1, 2.2, 2.5, 2.7-2.9, 3.1-3.4 et conclusion*, novembre 1994, pagination diverse.
- DB3** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée du règlement n° 698 relatif au plan d'urbanisme*, septembre 2000, 31 pages et plans.
- DB3.1** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Règlement n° 698 relatif au plan d'urbanisme*, septembre 2000, 30 pages.
- DB4** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée du résumé du plan d'urbanisme*, 12 avril 2001, 2 pages.
- DB5** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée du règlement n° 699 relatif au lotissement*, 12 mars 2001, 18 pages.
- DB5.1** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Extrait du règlement n° 699 relatif au lotissement*, articles 305 et 308-316, pagination diverse.
- DB6** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée du règlement n° 700 relatif au zonage*, 12 mars 2001, 101 pages et annexes.
- DB6.1** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Extrait du règlement n° 700 relatif au zonage*, article 506 et grille des usages et des normes.
- DB7** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée de l'avis public stipulant que les règlements n°s 698 à 702 sont entrés en vigueur le 29 mars 2001*, 12 avril 2001, 1 page.
- DB8** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée du règlement n° 702 relatif aux permis et certificats*, septembre 2000, 26 pages.

- DB8.1** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Extrait du règlement n° 702 relatif aux permis et certificats*, articles 303d et e, 304d, paragr. 1 et 2 et 418d, pagination diverse.
- DB9** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. *Extrait des orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire*, 1994, pagination diverse.
- DB10** MRC D'ANTOINE-LABELLE. *Schéma d'aménagement révisé, 2^e version*, novembre 1998, 353 pages, cartes et annexe.
- DB10.1** MRC D'ANTOINE-LABELLE. *Extrait du schéma d'aménagement révisé (chapitre 7)*, novembre 1998, p. 143-175.
- DB11** MUNICIPALITÉ DE MARCHAND. *Plan d'urbanisme – Règlement n° 01-480*, 17 septembre 2001, 97 pages et annexes.
- DB11.1** MUNICIPALITÉ DE MARCHAND. *Extrait du plan d'urbanisme – Règlement n° 01-480 relatif au territoire et au transport terrestre*, 17 septembre 2001, non paginé.
- DB12** MUNICIPALITÉ DE MARCHAND. *Réglementation d'urbanisme – Règlements n° 01-481 relatif aux divers permis et certificats, n° 01-482 relatif aux conditions d'émission des permis de construction, n° 01-483 relatif au zonage et annexes, n° 01-484 relatif au lotissement et n° 01-485 relatif à la construction*, 17 septembre 2001, pagination diverse.
- DB12.1** MUNICIPALITÉ DE MARCHAND. *Extrait de la réglementation d'urbanisme relatif aux zones, plan de zonage et grille des spécifications, ainsi qu'aux usages et classification des usages*, 26 pages, annexes et plan.
- DB13** SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Impacts sur le Cerf de Virginie du projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation*, 3 octobre 2002, 1 page.
- DB13.1** SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Complément d'information concernant l'aire de confinement du Cerf de Virginie*, 3 octobre 2002, 1 page et annexe.
- DB14** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée des résolutions n° 326 du 7 octobre 2002, n° 366 du 9 octobre 2001 et n° 102 du 12 avril 1999*, pagination diverse.
- DB15** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Lettre à la municipalité de L'Annonciation concernant la mise en place d'infrastructures dans le but d'empêcher les citoyens d'accéder à la source située sur la montée Marois*, 6 juin 2002, 2 pages.

- DB15.1** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Lettre au ministère de l'Environnement concernant le débranchement de la prise d'eau de la source de la montée Marois*, 11 juin 2002, 1 page.
- DB15.2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Note à la municipalité de L'Annonciation concernant le dépôt d'une étude exhaustive sur la provenance des eaux de captage de la source de la montée Marois*, 7 août 2002, 1 page.
- DB16** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Photos de la prise d'eau à la gare de L'Annonciation*, 6 photos.
- DB17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET TOURISME QUÉBEC. *C'est tellement plus clair et efficace quand c'est bleu ! Automobilistes et entreprises touristiques et de services apprécient les panneaux bleus*, Québec, 2001, dépliant à 8 volets.
- DB18** ÉCHO SONDAJE. *Sondage visant à mesurer l'efficacité du programme de signalisation touristique, rapport final présenté le 9 novembre 2000*, vol. 1, 79 pages.
- DB18.1** ECHO SONDAJE. *Sondage visant à mesurer l'efficacité du programme de signalisation touristique, annexes*, novembre 2000, vol. 2, pagination diverse.
- DB18.2** ECHO SONDAJE. *Sondage visant à mesurer l'efficacité du programme de signalisation touristique, sommaire présenté le 14 décembre 2000*, vol. 3, 6 pages.
- DB19** TOURISME QUÉBEC. *Lettre adressée à la commission pour transmettre les documents suivants : l'inventaire des installations touristiques dans le secteur de L'Annonciation (document 1), le guide touristique officiel des Laurentides (document 2), le guide touristique des Hautes-Laurentides (document 3), la carte touristique des Hautes-Laurentides (document 4), Hautes-Laurentides votre passeport nature, été-automne 2002 (document 5), la carte touristique L'Annonciation-Marchand (document 6)*, 7 octobre 2002, 3 pages et documents.
- DB20** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée du règlement n° 701 relatif à la construction*, septembre 2000, 17 pages.
- DB21** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée du règlement n° 599 relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)*, août 1995, 20 pages et annexe.
- DB22** TOURISME QUÉBEC. *Complément d'information demandé à la 1^{re} partie d'audience concernant les projets touristiques importants pouvant avoir une incidence sur l'activité économique de la municipalité de L'Annonciation*, 17 octobre 2002, 3 pages et annexe.
- DB23** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée du règlement n° 724 concernant la circulation de VTT sur certains chemins municipaux*, 10 juin 2002, 3 pages, annexe et plan.

- DB24** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée du plan du projet d'accès prévu pour la montée Marois.*
- DB25** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Copie certifiée de la liste des propriétés susceptibles d'être acquises ou expropriées pour la réalisation du prolongement de la montée Marois, 3 pages.*
- DB26** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Lettre concernant la localisation et les caractéristiques (profondeur, nature des matériaux, etc.) de plusieurs puits localisés à proximité du tracé proposé pour la déviation, 23 octobre 2002, 1 page, figure et annexe.*

Par le public

- DC1** CLAUDE MAILLOUX. *Illustrations accompagnant l'intervention de M. Mailloux concernant la présence de cerfs de Virginie au voisinage du tracé projeté, 9 octobre 2002, 4 photos.*
- DC2** GILLES BELLEFEUILLE & ASSOCIÉS LTÉE. *Rapport des conséquences possibles sur la source d'eau de la montée Marois déposé par M^{me} Nicole Sabourin, 28 juin 1999, 16 pages.*

Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère de l'Environnement concernant la présence d'espèces animales menacées ou vulnérables, la présence confirmée de 33 espèces d'oiseaux nicheurs dans le secteur du projet et les deux embranchements du ruisseau traversant la montée Paquette, 15 novembre 2002, 2 pages.*
- DQ1.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Réponses aux questions du document DQ1, 22 novembre 2002, 3 pages.*
- DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la municipalité de L'Annonciation concernant la source située sur la montée Marois, 15 novembre 2002, 1 page.*
- DQ2.1** MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION. *Réponses aux questions du document DQ2, 22 novembre 2002, 2 pages.*
- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère des Transports concernant les conséquences que peut causer la congestion dans le noyau urbain de L'Annonciation, 18 novembre 2002, 1 page.*
- DQ3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses à la question du document DQ3, 21 novembre 2002, 1 page.*

- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant le projet, les données de circulation en référence au transport lourd, aux relevés de temps de parcours et à la sécurité, et les activités récréotouristiques et commerciales*, 15 novembre 2002, 3 pages.
- DQ4.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ4*, novembre 2002, 6 pages et annexes.
- DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère de l'Environnement lui demandant à quelle date a eu lieu la visite au ruisseau traversant la montée Paquette*, 11 décembre 2002, 1 page.
- DQ5.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Réponse à la question du document DQ5*, 11 décembre 2002, 1 page.

Les transcriptions

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

- DT1** Séance tenue le 8 octobre 2002, L'Annonciation, 85 pages.
- DT2** Séance tenue le 9 octobre 2002 en après-midi, L'Annonciation, 76 pages.
- DT3** Séance tenue le 9 octobre 2002 en soirée, L'Annonciation, 82 pages.
- DT4** Séance tenue le 6 novembre 2002, L'Annonciation, 64 pages.