



Déviation de la route 117 à Labelle

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

Ministère des Transports
Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière

Avril 2001



Déviation de la route 117 à Labelle

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

Ministère des Transports
Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière

Avril 2001

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	i
LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET	1
LE MILIEU D'INSERTION DU PROJET	3
CONSULTATION DES PUBLICS	5
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA FUTURE ROUTE 117	7
LES ACCÈS AU VILLAGE: UNE RÉPONSE AUX BESOINS EXPRIMÉS	9
LES RÉPERCUSSIONS DU PROJET DURANT LA CONSTRUCTION	11
LES EFFETS DE LA NOUVELLE ROUTE 117	13
UN ENJEU MAJEUR: LES EFFETS SUR L'ACTIVITÉ COMMERCIALE	15
SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL	17

LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

♦ *Un projet planifié depuis fort longtemps*

Voilà plus de 20 ans, le ministère des Transports du Québec planifiait l'amélioration globale de la route 117 entre Saint-Jovite et Louvicourt; dans le cadre de ce projet, le ministère envisageait notamment de dévier la route 117 dans les limites de la municipalité de Labelle.

♦ *Un réseau de transport en évolution constante*

Historiquement, le développement des Laurentides s'est articulé autour des infrastructures de transport - voies ferrées et routes - qui ont donné accès à ce territoire.

Au fur et à mesure que la région prenait de l'essor, on a procédé à des prolongements et des élargissements des principaux axes de pénétration du territoire. Le lien ferroviaire ayant été abandonné, l'autoroute 15 - qui se termine à Sainte-Agathe-des-Monts - et la route 117 constituent dorénavant les seuls axes majeurs de transport entre les régions de Montréal, des Laurentides et de l'Abitibi-Témiscamingue.

Au cours des dernières années, la route 117 a été portée à quatre voies jusqu'aux portes de Labelle et le contournement de La Conception - qui représentait le dernier tronçon à réaménager au sud de Labelle - a été ouvert à la circulation en 1996.

♦ *Les problèmes à résoudre*

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

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

♦ *Deux familles de solution*

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

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

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

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

♦ *Les conclusions de l'étude de justification*

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

Cette solution offre des avantages non seulement en gain de temps mais aussi au chapitre de la sécurité des usagers, surtout dans le noyau villageois où le taux d'accidents est anormalement élevé.

De plus, la déviation à deux voies est rentable dès maintenant de sorte qu'il y a intérêt à en amorcer la réalisation aussitôt que possible. Lorsque les besoins le justifieront, une seconde chaussée pourra être construite.

LE MILIEU D'INSERTION DU PROJET

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

- une portion naturelle;
- une portion urbanisée.

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

♦ *Un milieu naturel peu contraignant*

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

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

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

♦ *Des terres agricoles d'intérêt modéré*

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

CONSULTATION DES PUBLICS

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

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

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

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

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

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

♦ *Le cas des commerçants locaux*

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

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

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

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

Outre l'analyse environnementale et la consultation publique, le ministère a également considéré les faits suivants :

- l'ajout, tel que proposé lors de la consultation publique, d'un chemin de desserte adjacent à la déviation afin de désenclaver les résidus de lots et d'assurer le maintien des liaisons routières vers les secteurs situés plus à l'ouest;
- l'intérêt local démontré pour le potentiel de développement, entre autres commercial, des secteurs situés à l'ouest de la déviation;
- l'intention, clairement exprimée lors de la consultation publique, de limiter les acquisitions aux seuls lots et parties de lot nécessaires à la réalisation du projet, notamment dans le secteur du mont Labelle et des rues Belle-Pente et de la Montagne;
- les incidences positives du coût évité de plusieurs structures étagées, tels deux viaducs, sur le ratio avantages-coûts du projet.

Cette nouvelle analyse, appuyée sur l'ensemble des facteurs énumérés précédemment, a conduit le ministère à modifier son projet de déviation.

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

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

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA FUTURE ROUTE 117

♦ *Le tracé de la déviation*

Le point de départ de la route de déviation correspond avec la fin des quatre voies existantes situées au sud de la municipalité de Labelle.

À partir de ce point, la route 117 est portée à quatre voies de largeur jusqu'au premier carrefour donnant accès à Labelle (raccordement sud). De là, la route 117 est reconstruite dans un nouveau corridor qui contourne par l'ouest le village de Labelle.

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

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

La longueur totale de la nouvelle route est de **6,3 km**.

♦ *Caractéristiques générales et profil-type*

Dans sa phase ultime, la route de déviation comportera quatre voies divisées par un terre-plein central. Il s'agira plus précisément de deux chaussées distinctes séparées par un terre-plein de 26 mètres dans une emprise de 91 mètres.

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

Les accotements auront 3,0 mètres de largeur et ils seront pavés.

♦ ***Échéancier prévu et coût du projet***

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

L'estimation des coûts du projet (MTQ, 1999) est de 13 800 000 \$ répartis de la façon suivante:

- 9 728 000 \$ pour les chaussées principale;
- 1 881 000 \$ pour le viaduc, les bretelles d'accès et l'accès au village;
- et, 955 000 \$ pour un chemin de desserte (2 170 m)

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

♦ ***Échéancier prévu et coût du projet***

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

L'estimation des coûts du projet (MTQ, 1999) est de 13 800 000 \$ répartis de la façon suivante:

- 9 728 000 \$ pour les chaussées principale;
- 1 881 000 \$ pour le viaduc, les bretelles d'accès et l'accès au village;
- et, 955 000 \$ pour un chemin de desserte (2 170 m)

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

LES ACCÈS AU VILLAGE: UNE RÉPONSE AUX BESOINS EXPRIMÉS

♦ *Une route à accès contrôlés*

Étant donné sa classification fonctionnelle de route nationale, la déviation de la route 117 à Labelle, sera **sans accès privés** conformément à la norme du ministère des Transports.

Les seuls accès prévus sont ceux situés aux deux extrémités de la déviation (raccordement avec la route 117) et celui reliant la nouvelle route au village tel que demandé par les autorités locales.

♦ *Un accès central essentiel pour le village*

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

Alors qu'initialement le projet prévoyait l'utilisation de la rue de l'Église pour l'accès au village, le ministère envisage plutôt la possibilité d'emprunter un axe débutant face à la halte routière située entre la route 117 et la rivière Rouge. Cet axe a été privilégié par le ministère et la municipalité parce qu'il est localisé aussi près que possible du pont enjambant la rivière Rouge et qu'il permet, de ce fait, de limiter la distance à parcourir à travers le village de Labelle.

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

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

À l'est de la nouvelle route, la rue de l'Église sera aménagée en cul-de-sac alors qu'à l'ouest de celle-ci, un chemin de desserte la reliera au futur échangeur. Ce chemin de desserte assurera également un lien avec la montée Fugère (chemin du rang I).

Une largeur d'emprise additionnelle de 20 mètres sera nécessaire pour la construction du chemin de desserte. Ainsi, entre la rue de l'Église et la montée Fugère, l'emprise totale du projet sera de 101 mètres.

SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL

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

♦ *Lors de la préparation des plans et devis*

Le ministère prévoit, à cette étape, intégrer aux plans et devis ainsi qu'aux documents d'appels d'offre ou autres documents contractuels, toutes les mesures d'atténuation contenues dans le rapport d'étude d'impact ainsi que, s'il y a lieu, les exigences particulières du décret autorisant la réalisation des travaux. De plus, tous les puits d'eau potable localisées à proximité du tracé et susceptibles d'être touchés seront inventoriés et analysés avant la réalisation du projet, dans le but – notamment – d'évaluer l'impact probable des travaux sur chacun de ces puits (à confirmer après ouverture de la route).

♦ *Lors de la construction*

Durant la phase de construction, le ministère s'assurera que toutes les normes, directives et mesures environnementales contenues dans les plans et devis (clauses contractuelles) sont mises en application lors des travaux. L'obligation pour la firme chargée de l'exécution des travaux de construction, de respecter le Cahier de charges et devis généraux² (C.C.D.G.) du ministère des Transports garantira le maintien de la bonne qualité des travaux.

En ce qui concerne le patrimoine archéologique, nonobstant les expertises effectuées préalablement à la construction, le personnel responsable de la surveillance du chantier de construction sera informé de la possibilité de découvertes fortuites de vestiges d'occupations humaines anciennes enfouies qui pourraient être mises au jour lors de travaux d'excavation. Toute identification de telles traces (fondations de pierres, fragments de métal, de vaisselle, objets façonnés en pierre ou autre matériau, etc.) sera communiquée à

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

l'archéologue responsable au ministère des Transports, et les travaux à l'endroit de la découverte seront immédiatement interrompus jusqu'à l'évaluation de l'importance de celle-ci (C.C.D.G.).

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

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

Après la fin des travaux de construction de la route, le ministère procédera, s'il y a lieu, à une vérification périodique des mesures d'atténuation significatives reliées à l'utilisation et à l'entretien de la nouvelle route de déviation. Ainsi, un suivi du climat sonore et de la qualité de l'eau potable des puits privés sera assuré. Le suivi du climat sonore visera, d'une part, à valider les évaluations faites dans le cadre de la présente étude et, d'autre part, à préciser les mesures à prendre pour assurer l'efficacité des mesures qui auront été prises. Dans le cas des puits privés, une seconde vague de suivi sera effectuée afin de confirmer ou non l'existence des impacts anticipés et, le cas échéant, d'identifier les mesures appropriées dans chacun des cas recensés.

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

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