

**Pour consultation
sur place seulement**

174

DA18

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

Labelle

6211-06-012

**Route 117 – Contournement de Labelle
Révision des impacts sonores associés au projet
Rapport présenté à la Commission d'enquête**

**Bernard Hétu, ing.
Ministère des Transports
Direction de l'Île-de-Montréal**

25 octobre 2002

Route 117 – Contournement de Labelle

Révision des impacts sonores associés au projet

Introduction

Ce rapport présente la mise à jour de l'étude d'impact sonore du projet de contournement de la route 117 dans la municipalité de Labelle.

Cette mise à jour s'appuie sur les nouvelles prévisions de circulation du Ministère pour deux dates, soit l'ouverture du projet, prévue en 2008, et dix ans après, en 2018. Il ne s'agit pas d'une nouvelle étude complète, mais plutôt de l'adaptation de l'étude de 2000 en fonction des nouveaux débits et d'une nouvelle date de mise en service du projet.

Outre la présentation des données utilisées pour la mise à jour de l'étude, les principaux résultats de l'étude d'impact sonore de 2000 sont rappelés afin de mettre en relief les différences avec les nouvelles prévisions.

Comparaison des scénarios de circulation

Le tableau ci-dessous présente les données de circulation utilisées dans l'étude d'impact sonore de 2000 et pour l'actuelle mise à jour des impacts sonores.

Tableau 1 : Prévisions de circulation 2000 et 2002

	Étude d'impact 2000				Révision 2002			
	DJME	% AU	% CI	% CL	DJME	% AU	% CI	% CL
Année prévue de l'ouverture	2002				2008			
Du Curé-Labelle sans projet	12 500	83	4	13	12 450	87	3,1	9,9
Du Curé-Labelle avec projet	2 500	83	4	13	2 864	87	3,1	9,9
Contournement	10 000	83	4	13	9 587	87	3,1	9,9
Date ultérieure considérée	2017				2018			
Du Curé-Labelle sans projet	21 000	83	4	13	16 880	87	3,1	9,9
Du Curé-Labelle avec projet	4 200	83	4	13	3 882	87	3,1	9,9
Contournement	16 800	83	4	13	12 998	87	3,1	9,9
Accroissement annuel en %	3,5				3,1			

AU = autos; CI = camions intermédiaires (deux essieux, six pneus); CL = camions lourds (trois essieux et plus)
 Pour la révision de 2002, le rapport camions intermédiaires / camions lourds est considéré inchangé

Synthèse des résultats de l'étude de 2000

À l'ouverture (2002)

- Contournement :
 - Tronçon 1, secteur de l'Église : une seule résidence passe de 44 à environ 57 dBA $L_{eq, 24 h}$. Ceci correspond à un impact moyen, selon la

grille actuelle d'évaluation de l'impact sonore (Politique sur le bruit routier, 1998).

- Tronçon 2 :
 - Des résidences verraient le climat sonore passer de 44 à environ 57 dBA $L_{eq, 24 h}$, ce qui correspond à des impacts moyens.
 - Une résidence à l'ouest du tracé, sur la rue de la Montagne, voit le niveau augmenter à 60 dBA $L_{eq, 24 h}$; il s'agit d'un impact fort.
- Accès central : il n'y aurait pas de répercussions sur l'aspect sonore, puisque les débits demeurent faibles et qu'il n'y a pas de résidences à proximité.
- Boulevard Curé-Labelle :
 - Diminutions sensibles d'environ 7 dBA, correspondant à une diminution de 80 % des débits locaux.

Quinze ans après ouverture (2017)

- Augmentation de la circulation correspondant à + 2,2 dBA sur quinze ans.
- Contournement : les impacts moyens et forts mentionnés précédemment demeurent essentiellement les mêmes. Certains impacts moyens à l'ouverture deviendraient des impacts forts après quinze ans.
- Accès central : la situation est la même qu'à l'ouverture.
- Boulevard Curé-Labelle : diminution sensible équivalant théoriquement à 4,8 dBA par rapport à l'ouverture (7 dBA - 2,2 dBA).

Révision de l'étude en 2002

La vérification des impacts sonores associés aux nouvelles prévisions de circulation s'est faite en calculant puis en comparant les niveaux de bruit selon les données de 2000 et de 2002. Les différences obtenues ont été appliquées aux niveaux prévus dans l'étude de 2000 afin de réévaluer les impacts résultants.

À l'ouverture (2008)

- Les débits prévus en 2008 sont très semblables à ceux prévus pour 2002.
- Le pourcentage de camions est révisé à la baisse, passant de 17 % (prévision pour 2002) à 13 %, ce qui est une diminution relativement peu importante en terme de bruit.
- La différence anticipée est une réduction d'environ 1 dBA pour le contournement et pour le boulevard Curé-Labelle par rapport aux niveaux prévus pour l'ouverture en 2002.

- Contournement :
 - Tronçon 1, secteur de l'Église : une seule résidence passerait de 44 à environ 56 dBA $L_{eq, 24 h}$, ce qui constitue toujours un impact moyen.
 - Tronçon 2 :
 - Le climat sonore passe d'environ 44 à quelque 56 dBA $L_{eq, 24 h}$, ce qui correspond à des impacts sonores moyens.
 - La résidence isolée à l'ouest du tracé, sur la rue de la Montagne, voit le niveau sonore atteindre environ 59 dBA; il s'agit d'un impact fort.
 - Pour les deux tronçons du contournement, le niveau de perturbation sonore passe donc d'acceptable ($L_{eq, 24 h} \leq 55$ dBA) à moyen (55 dBA < $L_{eq, 24 h} \leq 60$ dBA) pour les résidences les plus rapprochées du contournement.
 - Il y aurait possibilité d'impacts faibles pour des résidences à la fois éloignées du contournement et assez distantes du boulevard Curé-Labelle.
- Accès central : comme prévu dans l'étude de 2000, il n'y aurait pas de répercussions sur l'aspect sonore, puisque les débits demeurent faibles et qu'il n'y a pas de résidences à proximité.
- Boulevard Curé-Labelle :
 - La diminution de bruit demeure sensible avec environ 6,4 dBA de moins, comparativement à 7 dBA de moins dans l'étude de 2000, ce qui correspond à une diminution de 77 % des débits locaux.
 - En général, à la première rangée de résidences bordant le boulevard, le niveau de perturbation sonore passe respectivement de moyennement perturbé (plage 60-65 dBA) ou fortement perturbé (65 dBA et plus) à faiblement perturbé (plage 55-60 dBA) ou moyennement perturbé (plage 60-65 dBA).

Dix ans après l'ouverture (2018)

- L'augmentation de la circulation équivaut théoriquement à une hausse de 1,3 dBA sur dix ans.
- Les divers impacts mentionnés à l'ouverture (faibles, moyens et forts) demeurent essentiellement les mêmes; les niveaux anticipés sont cependant accrus de plus d'un décibel par rapport à l'ouverture.
- Boulevard Curé-Labelle : la réduction de bruit atteint quelque 5 décibels par rapport à la situation avant l'ouverture.

Conclusion

Les débits révisés en 2002 pour l'ouverture du projet en 2008 sont très semblables aux débits prévus pour 2002 tout en présentant un pourcentage de camions légèrement inférieur, ce qui se répercute faiblement sur les niveaux de bruit avec une diminution d'environ 1 dBA. Ceci fait en sorte que les impacts sonores identifiés dans l'étude de 2000 demeurent pratiquement inchangés à la suite de la présente révision.

La diminution du bruit le long du boulevard Curé-Labelle demeure significative, avec une baisse prévue estimée à 6,4 décibels à l'ouverture.

À l'ouverture, des impacts sonores faibles (probablement quelques résidences), moyens (quelques résidences) et un impact fort (une résidence) seraient générés à la hauteur des rues de l'Église, de la Montagne, de la Belle-Pente et de la montée Fugère.

Dix ans après l'ouverture, à la suite d'une hausse de quelque 1,3 décibel, les impacts sonores appréhendés demeurent essentiellement les mêmes.

En vertu de la Politique sur le bruit routier du Ministère, des mesures d'atténuation doivent être envisagées lorsque les impacts sonores induits sur un horizon de dix ans sont significatifs, c'est-à-dire moyens ou forts. Des mesures devraient donc être élaborées là où il est techniquement réalisable de le faire.

Un suivi acoustique, prévu à la suite de la réalisation du projet, permettra de vérifier les impacts sonores réels et d'apporter au besoin des correctifs aux mesures d'atténuation mises en place.

Bernard Héту, ing.

Ministère des Transports

Direction de l'Île-de-Montréal

25 octobre 2002