
**MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION GÉNÉRALE DE QUÉBEC ET DE L'EST
DIRECTION DE LA MAURICIE-CENTRE-DU-QUÉBEC**

AVIS DE PROJET

**ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 116 ENTRE
VICTORIAVILLE (V) ET PRINCEVILLE (V)**

DÉCEMBRE 2001

À l'usage du ministère de l'environnement	Date de réception :	
	Numéro de dossier :	

1. Promoteur

Nom :	Ministère des Transports Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec	
Adresse :	100, rue Laviolette, 4 ^e étage	
	Trois-Rivières (Québec) G9A 5S9	
Téléphone : (819)	371-6896	
Télécopieur (819)	371-6136	
Courriel :		
Responsable du projet :	M. Jacques Charland, ing., directeur	
Préparé par :	M. Claude Boisvert, ttp, responsable en environnement	

2. Consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu)

Nom :	
Adresse :	
Téléphone : ()	
Télécopieur ()	
Courriel :	
Responsable du projet	

3. Titre du projet

*Élargissement de la route 116 entre Victoriaville et Princeville.
N° projet : 20-6474-9602*

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

4.1 Mission

La mission du ministère des Transports du Québec est d'assurer, sur l'ensemble du territoire québécois, la circulation des personnes et des marchandises par la développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transports intégrés, fiables et sécuritaires, qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions.

Le projet routier doit, de plus, refléter certaines préoccupations ministérielles; ce sont, entre autres, le service et la sécurité des usagers, la fluidité de la circulation, la protection de l'environnement et un rapport coûts-bénéfices avantageux.

4.2 Historique et justification du projet

Depuis quelques années, le ministère des Transports a entrepris la réfection de la route 116 entre Plessisville et Princeville. Ces travaux soumis aux procédures d'étude d'impact en environnement ont pour but de réaménager la route à quatre voies dans les secteurs les plus achalandés. La fin des travaux dans ce tronçon est prévue pour l'été 2002.

Actuellement, la section de route entre Victoriaville et Princeville est à deux voies et est située entre deux sections à quatre voies. Les autorités politiques, tant provinciale que municipale, nous demandent de réaliser ce réaménagement dans les meilleurs délais.

En septembre 2000, le Service des inventaires et du Plan de la Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec dépose son rapport d'étude d'opportunité concernant l'élargissement de la route 116 entre Victoriaville et Princeville.

Le territoire à l'étude comprend les agglomérations de Victoriaville et de Princeville ainsi que la section de la route 116 entre ces deux villes. Les

générateurs de trafic des deux agglomérations seront considérés ainsi que ceux des deux grands axes de circulation. La section de route concernée entre les deux villes a une longueur d'environ 7,6 km.

Les solutions retenues et mises en cause lors de cette analyse sont les suivantes :

- le **statu quo** quant à l'élargissement, mais amélioration de l'entretien;*
- le réaménagement à quatre voies contiguës (11 M \$);*
- le réaménagement à quatre voies divisées (13,6 M \$).*

Parmi toutes les caractéristiques analysées, il est possible de dégager des éléments ayant une incidence sur l'opportunité d'élargir la route :

- le volume de circulation sur la route 116 est de 10 800 véhicules par jour (DJMA). La capacité de la route et le niveau de service ont été évalués et le niveau de service actuel se situe à environ 90 % du niveau « D »;*
- la géométrie de la route correspond à peu près aux normes actuelles. Cependant, celle-ci souffre d'un volume de circulation légèrement trop élevé pour son gabarit. Les accotements devraient par ailleurs être revêtus sur au moins la moitié de la largeur.*

Après analyse des différents scénarios, les recommandations du Service des inventaires et du Plan, de la Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec sont les suivantes :

« Dans une approche de planification des interventions sur le réseau routier, compte tenu du niveau de service actuel, il faut envisager dès maintenant l'élargissement de la route. L'élargissement avec voies divisées est l'option privilégiée, car elle améliore substantiellement le niveau de service ainsi que le niveau de sécurité routière. »

5. Localisation du projet

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

Localisation géographique. Aperçu général et détaillé (voir annexes 1 et 2).

Cadastres, lots et rangs où le projet est susceptible de se réaliser :

- *Victoriaville V (Cadastré du canton Standford)*

Rang 12 Lots
18C, 18A, 17C, 17B, 17A, 16D

- *Princeville V (Cadastré du Canton Standford)*

Rang 10 Lots
14-B, 14-A, 13-C, 13B, 13-A

Rang 11 Lots
15-B, 15-A, 14H, 14-D, 14-A, A-18, A-9, A-4,
A-11, A-C, A-3, A-5, A-10, A-14, A-15, A-16

Rang 12 Lots
16-C, 16B, 16A, 15C, 15B

6. Propriété des terrains

Indiquer s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

Aucune acquisition de lots n'a encore été entreprise pour ce projet. La tenure des terres est privée et publique (voir annexe 2).

7. Description du projet et ses variantes (phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc.

Le projet est prévu sur une distance approximative de 7,6 km.

La route sera reconstruite à quatre voies contiguës selon une section-type, soit rurale (drainage avec fossés), soit urbaine (drainage avec égout pluvial), selon le type de milieu traversé. Il s'agit d'un profil en travers spécifique (voir annexe 3),

qui s'adapte à une route nationale dont le DJMA est supérieur à 2 000 véhicules. L'emprise nominale utilisée sera de 40 à 45 mètres, alors que les quatre voies de circulation auront 3,5 m de largeur chacune. Les accotements auront de 2,8 m de largeur de chaque côté de la chaussée et seront pavés sur 2,5 m de largeur. La vitesse affichée sera de 90 km/h.

L'intervention comprend aussi la construction d'un nouveau pont au-dessus de la rivière Bulstrode et le pont actuel sera démoli.

En plus de l'option de réaménager la route entièrement dans son axe actuel, quelques ajustements seront étudiés afin d'améliorer le plus possible cette route. Le tracé privilégié par le MTQ devra s'écarter le moins possible du corridor de la route 116 actuelle, principalement à cause :

- de la présence d'un grand nombre de résidences et commerces qu'il faut continuer à desservir;
- le tracé de la route 116 selon son axe actuel représente la distance la plus courte pour relier les deux municipalités concernées par le projet d'élargissement;
- une piste cyclable en site propre longe la route 116 sur tout le parcours entre Victoriaville et Princeville. Elle est située sur l'emprise d'une voie ferrée désaffectée appartenant au Ministère et louée par contrat à la Corporation du parc linéaire. La largeur de cette emprise est de 30 m. L'élargissement de la route 116 peut empiéter sur cette emprise.

Les autorités politiques tant municipales que provinciale se sont prononcées en faveur du projet d'élargissement.

Les intersections avec les rues municipales le long du projet seront conservées et réaménagées de manière sécuritaire selon les normes du Ministère (en « T » ou à 90° par rapport à la future route 116).

Les travaux comprendront principalement du terrassement (remblai et déblai), du gravelage, des travaux de drainage, le déplacement de services publics, la construction d'un nouveau pont au-dessus de la rivière Bulstrode, du déboisement et l'expropriation de terrains en bordure de la route actuelle.

8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).

Le milieu touché par le tronçon de la route 116 à l'étude est situé entre deux municipalités de la région des Bois-Francs, soit les villes de Victoriaville et de Princeville. Ces deux municipalités situées dans le piémont des Appalaches ont une population respective de 40 069 personnes pour Victoriaville et 6 287 personnes pour Princeville.

Le milieu traversé a un caractère essentiellement agricole en bordure immédiate de la route 116, alors que le reste du territoire se caractérise par de grands espaces dédiés essentiellement au domaine agroforestier. De plus, le tracé se situe majoritairement en milieu agricole protégé.

Du côté sud-est du parcours actuel, nous retrouvons une zone d'habitation linéaire, quelques commerces, bâtiments agricoles et une trentaine de résidences.

Du côté nord-ouest de la route 116, nous retrouvons une piste cyclable, connue sous l'appellation de « Parc linéaire des Bois-Francs ». Ce sentier récréatif d'une longueur de 77 km est aménagé sur une ancienne emprise ferroviaire.

Situé dans la plaine du Saint-Laurent, le relief du secteur à l'étude est donc essentiellement plat. De plus, la partie centrale du tracé est traversée par la rivière Bulstrode qui est un affluent de la rivière Nicolet, beaucoup plus importante.

9. Principaux impacts appréhendés

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux naturel et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Les principaux impacts appréhendés par la réalisation du projet sont pour le milieu naturel :

- *la traversée de cours d'eau;*
- *l'excavation;*

- les déblais;
- le remblayage et stabilisation des rives;
- la construction de batardeaux et de digues;
- les rebuts de démolition;
- les risques de mise en suspension de sédiments et d'érosion des rives pour la construction du pont de la rivière Bulstrode.

Ils sont pour le milieu humain :

- l'expropriation de certaines propriétés;
- la modification probable des activités commerciales sur la route 116 actuelle;
- l'augmentation du niveau sonore pour certaines résidences;
- la qualité de l'alimentation en eau potable (puits);
- les immobilisations des terres, les modifications des accès aux terres et les déplacements de la machinerie agricole.

Durant la construction, les impacts appréhendés touchent la protection des plans d'eau et l'émission de poussière et de bruit pour les secteurs habités situés près de la nouvelle route. Les travaux peuvent aussi occasionner certaines perturbations pour la circulation. Certaines difficultés sont à prévoir également en ce qui concerne les entrées riveraines privées ainsi que pour accéder aux terres agricoles en bordure de la route 116.

Lors des travaux, la terre arable sera récupérée pour réaliser les aménagements finaux : ensemencements et plantations.

Après les travaux, on peut s'attendre à ce que les conditions de vie soient semblables à celles qui prévalent présentement et ce projet améliorera la fluidité de la circulation, le confort et la sécurité des usagers.

10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Le scénario d'intervention souhaité par le milieu et étudié par le MTQ prévoit des travaux d'élargissement de la route 116 entre Victoriaville et Princeville en 2005 et 2007.

<i>Avis de projet :</i>	11-2001
<i>Devis d'étude d'impact :</i>	01-2002
<i>Dépôt de l'étude d'impact :</i>	04-2003
<i>Consultation publique :</i>	10-2003
<i>Décret gouvernemental (CAR) :</i>	10-2004
<i>Plans et devis définitifs :</i>	04-2005
<i>Emprise libérée/acquisition :</i>	10-2005
<i>Déplacement des services publics :</i>	10-2005
<i>Exécution (construction) :</i>	2005 à 2007

Ce projet est jugé prioritaire par la Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec.

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

En 1989, le ministère des Transports obtient un décret lui permettant l'élargissement de la route 116 entre Plessisville et Princeville. Ce décret obtenu en vertu d'un processus d'étude d'impact autorise la réalisation des travaux d'élargissement de la route 116 entre Princeville et Plessisville. Dans ce secteur, les travaux ont débuté en 1996 et doivent se terminer en 2002.

12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact. Le cas échéant, inclure le plan de communication envisagé.

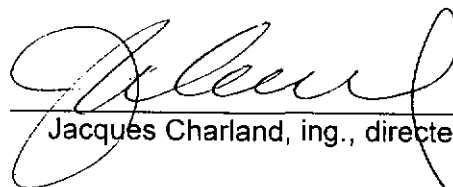
Il est envisagé la tenue de deux consultations publiques (l'une avec les principaux intervenants du milieu concerné et une deuxième avec la population touchée par le projet) organisées par le ministère des Transports, suite au parachèvement du rapport préliminaire de l'étude d'impact. Les commentaires recueillis lors de ces consultations seront pris en compte pour la rédaction de la version finale de l'étude d'impact.

13. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé, le 01/12/14 par



Jacques Charland, ing., directeur

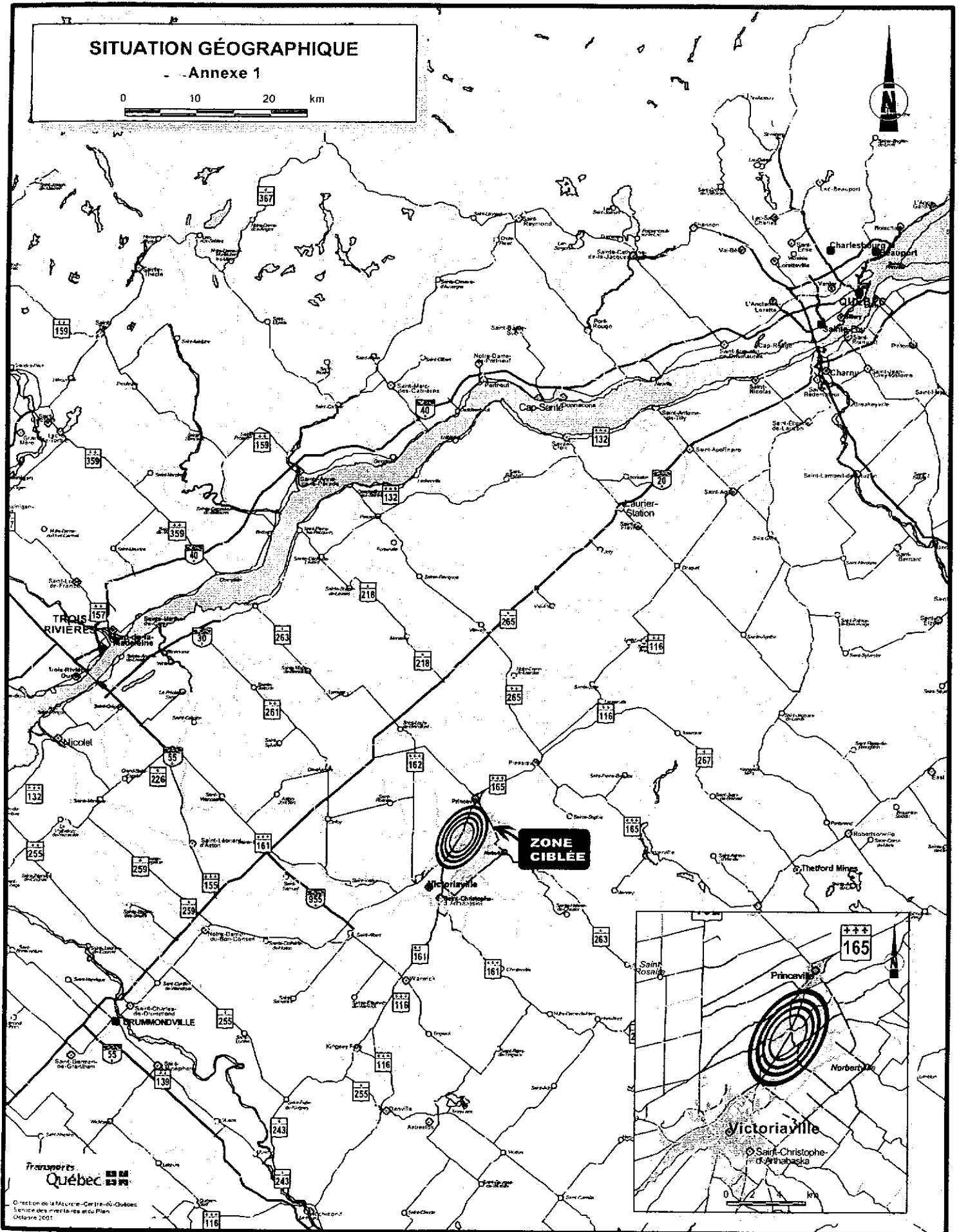
Annexe 1

**Élargissement de la route 116 entre Victoriaville et Princeville
Localisation géographique du projet**

SITUATION GÉOGRAPHIQUE

- Annexe 1

0 10 20 km



Transports Québec

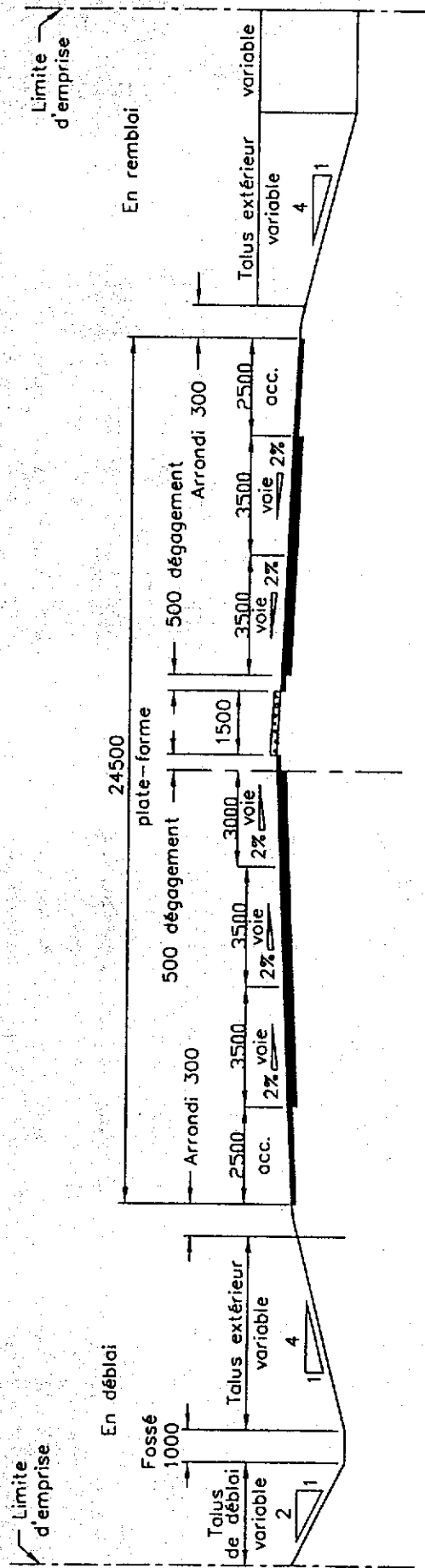
Direction de la Maintenance - Centre de Québec
Service des infrastructures et du Plan
Octobre 2001

Annexe 2

**Description du tracé
et des enjeux techniques**

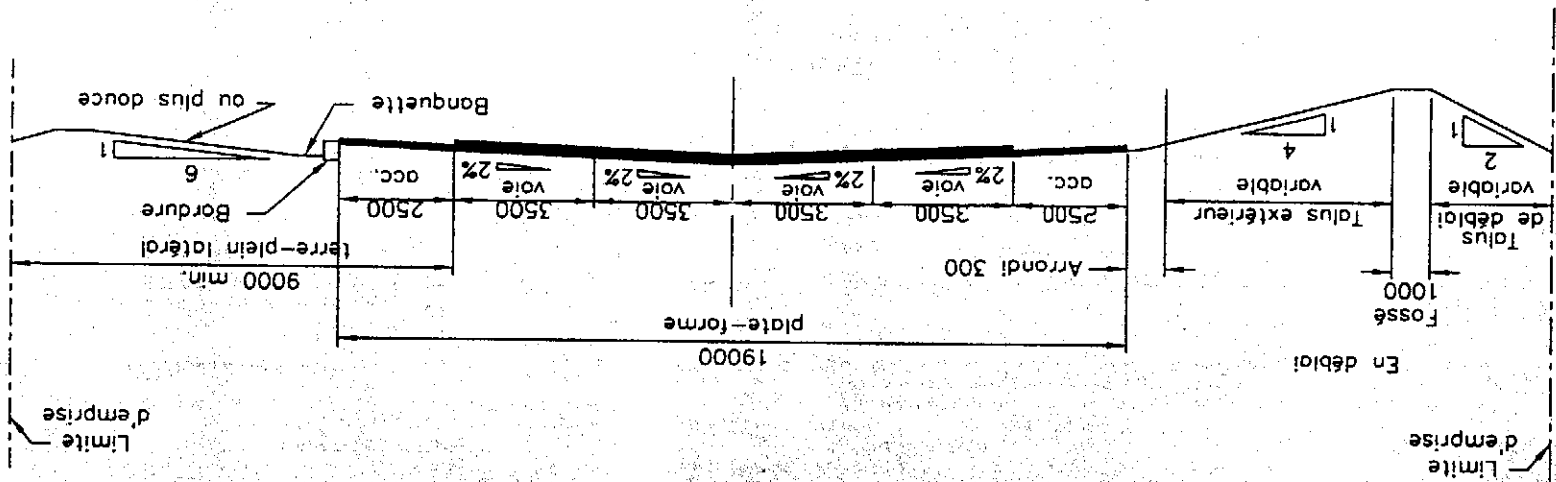
Annexe 3

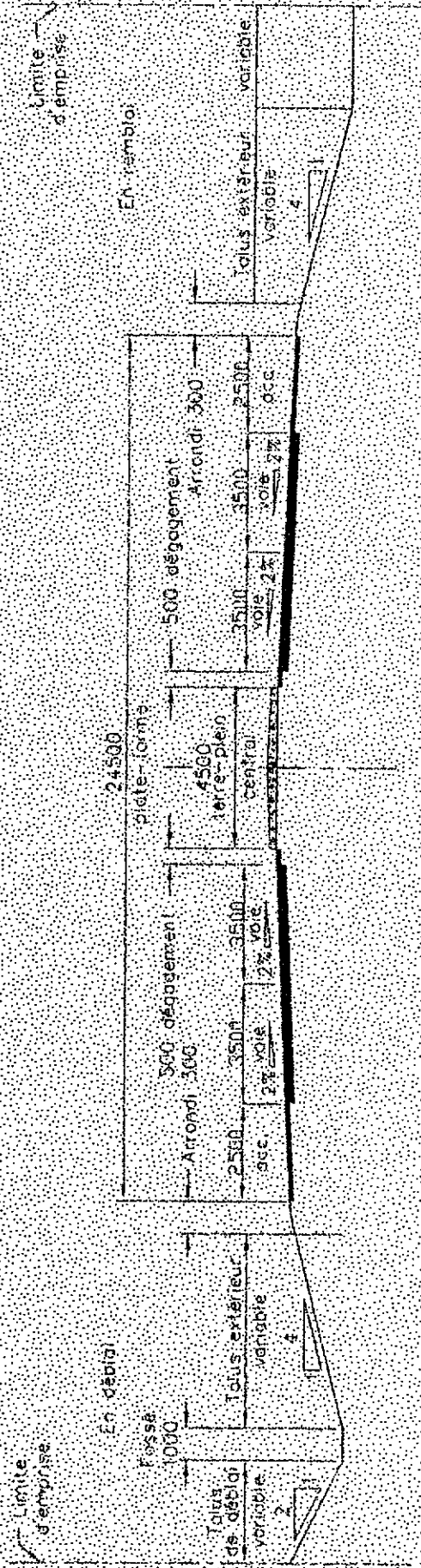
Profil en travers spécifique



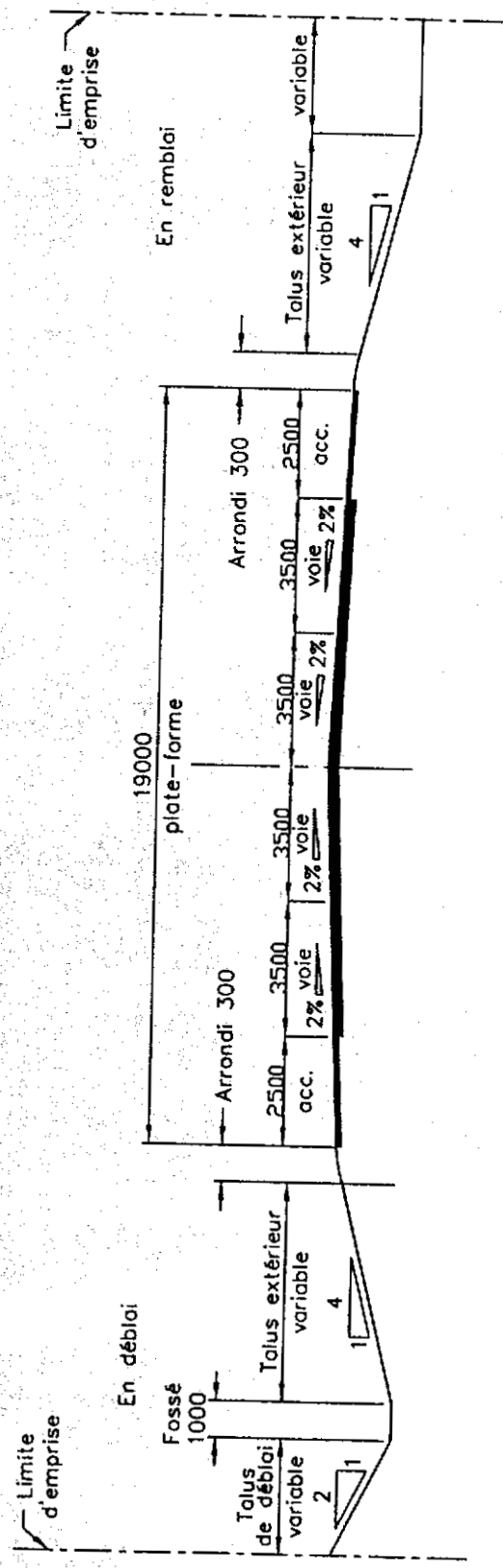
Route à quatre voies contiguës en milieu rural
 (section près des musoirs aux intersections)

Route à quatre voies contiguës en milieu urbain (section type)





Route à quatre voies contiguës en milieu rural
(section au centre du terre-plein aux intersections)



Route à quatre voies contiguës en milieu rural (section type)