

Évaluations environnementales



ENVIRONNEMENT
ET FAUNE
QUÉBEC

Avis
de
projet

Québec

Projet de réfection de la route 147, municipalité de Compton

AVIS DE PROJET

PROJET DE RÉFECTION DE LA ROUTE 147-01-115

Municipalité de Compton

Dossier no 20-5700-0219

Ministère des Transports
Direction de l'Estrie
Service des inventaires et du plan

Décembre 2004

À l'usage du ministère de l'Environnement et de la Faune	Date de réception _____
	Numéro de dossier _____

1. Promoteur

Adresse Ministère des Transports du Québec
 Direction de l'Estrie
 200, rue Belvédère nord, bureau 2.02
 Sherbrooke (Québec)
 J1H 4A9

Téléphone (819) 820-3280
Télécopieur (819) 820-3118

Chargé de projet environnement :

Jean Gagné, géog.
Direction de l'Estrie
200, rue Belvédère nord, bureau 2.02
Sherbrooke (Québec)
J1H 4A9

Téléphone (819) 820-3280, poste 328
Cellulaire; (819) 571-8626
Télécopieur (819) 820-3118
Courriel : jegagne@mtq.gouv.qc.ca

Note : communiquer avec le chargé de projet environnement pour toute information additionnelle concernant le présent projet.

Directeur du projet :

Lauréat Thériault, ing.
Direction de l'Estrie
200, rue Belvédère nord, bureau 2.02
Sherbrooke (Québec)
J1H 4A9

Téléphone (819) 820-3280, poste 424
Télécopieur (819) 820-3118
Courriel : ltheriault@mtq.gouv.qc.ca

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

À déterminer ultérieurement

3. Titre du projet

Réfection de la route 147-01-115
N./Réf. : 20-5700-0219

4. Objectifs et justification du projet

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

Ce projet vise à solutionner un problème de sécurité et de fonctionnalité routières mis en évidence par les analyses effectuées par le ministère des Transports (MTQ).

La route 147 actuelle comporte une chaussée pavée à deux voies de 3,4 m de largeur chacune, avec des accotements en gravier d'environ 2,0 m de largeur. L'emprise varie de 24,3 à 28,1 m, avec une moyenne pondérée de 24,7 m. Dans le secteur du projet, la route se présente en section droite et ne comporte aucune intersection avec d'autres chemins ou rues.

La route 147 est classée route nationale à la classification fonctionnelle du MTQ. Sa gestion relève du MTQ et sa principale fonction consiste à assumer la circulation de transit ainsi que les liens inter-centres. La vitesse affichée est de 90 km/h. La route 147 prend son origine à la frontière américaine et se termine à la route 143 au sud de la nouvelle ville de Sherbrooke (Lennoxville). Elle constitue le lien direct entre la grande agglomération de Sherbrooke et les municipalités de Coaticook et de Compton.

Dans le secteur du projet, le DJMA¹ (2000) de la route 147 atteint 6 800 véh/j, alors que le DJME² (2000) se situe aux environs de 7 400 véh/j, dont 7% de camions lourds. Avec la route actuelle, le niveau de service a été évalué à « D » et, en considérant une augmentation de la circulation de 3 % par année, le niveau de service « E » devrait être atteint dans environ dix ans. En ce qui a trait à la qualité de la surface de roulement, les données de l'IRI d'hiver ne sont pas disponibles mais la moyenne de l'IRI de l'été 1999 est de 4,0 et celle de l'été 2001, de 4,7. Cela indique une détérioration progressive de l'uni et démontre clairement que le seuil d'intervention qui est de 2,5 pour une route nationale est largement dépassé.

Toutefois, ce sont principalement les mauvaises conditions de sécurité routière qui constituent la justification du projet. L'analyse des accidents survenus au cours de la période de trois ans s'étalant du 1^{er} janvier 1998 au 31 décembre 2000 révèle que le taux d'accidents ($T_a = 1,88$) dépasse le taux critique ($T_c = 1,80$) pour la section comprise entre les chaînages 3+600 et 4+100. Pour la section comprise entre les chaînages 3+600 et 4+600, le T_a (1,34) est très près du T_c (1,58) et supérieur au taux moyen ($T_m = 1,11$). Globalement, cette section de la route 147 est donc considérée comme un « point noir » en termes de sécurité routière. De plus, mentionnons que la grande majorité des conducteurs impliqués étaient des résidents de Coaticook ou de Compton, donc des personnes qui connaissent bien cette route.

La topographie des lieux est le principal facteur causal lié à ces accidents. Le profil en bosses et en creux de la route se traduit par des conditions de visibilité fortement déficientes (voir les figures 1 et 2) qui font en sorte de masquer momentanément les véhicules venant en sens contraire et de rendre les dépassements dangereux. Il en va de même pour certains accès privés qui ne se découvrent qu'au dernier moment.

¹ DJMA : débit journalier moyen annuel.

² DJME : débit journalier moyen d'été.



Figures 1 - Vue vers le nord, face à la Ferme Lemieux



Figure 2 - Vue vers le sud, à la sortie du village de Compton

5. Assujettissement à l'article 31 de la L.Q.E.

En raison des conditions topographiques, la stabilisation des talus de déblais et de remblais exigera **une largeur moyenne d'emprise supérieure à 35 m, sur une longueur de plus d'un kilomètre**. Cela explique pourquoi le projet est soumis à l'article 31 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

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 municipalité touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

Municipalité : Compton

MRC : Coaticook

Route : 147, tronçon 01, section 115

Localisation géographique : (voir la figure 3).

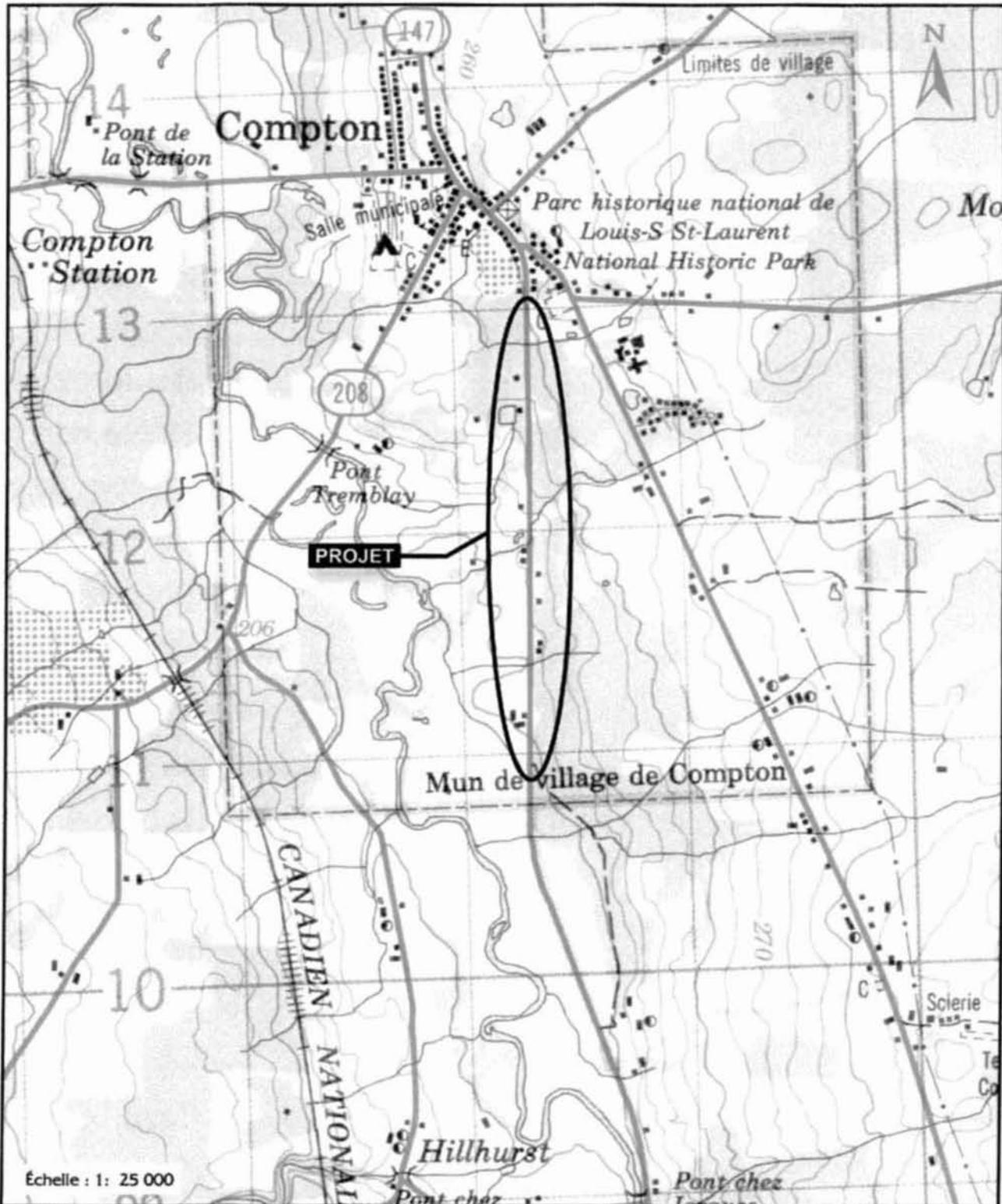
Feuillet SNRC : Coaticook 21 E/4

Identification cadastrale : (voir le tableau 1)

Tableau 1			
IDENTIFICATION DES LOTS VISÉS			
Cadastré du Québec			
Partie du Lot	Superficie	Partie du Lot	Superficie
1 803 786	372,4	1 802 537	1 470,4
1 803 789	538,3	1 802 125	405,5
1 803 804	3 873,3	1 802 139	763,1
1 802 035	156,8	1 802 034	7 406,4
1 802 036	217,4	1 802 042	52,5
1 803 804	757,1	1 802 037	16,8
1 802 040	391,2	1 802 043	652,1
1 802 491	165,4	1 803 193	620,4
1 802 041	88,0	1 802 039	219,0
1 802 044	1 379,5	1 803 193	3 594,8
1 802 489	2 979,2	1 802 108	2 788,0
1 802 490	4 269,7	1 802 088	1 995,6
		Superficie totale	3,17 ha

Localisation du projet

Route 147, municipalité de Compton



Source : feuillet topographique S.N.R.C. 21 E/4

Figure 3

6. Propriétés 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.

Tous les terrains non inclus dans l'emprise actuelle sont de tenure privée. Les superficies requises seront acquises de gré à gré, ou en conformité avec la Loi sur l'expropriation.

7. Description du projet et de 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. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Ce projet a été soumis à la procédure d'analyse des points de contrôle dont il a franchi les trois premières étapes. Il en est maintenant à l'étape de la préparation du devis et des plans préliminaires.

Au fil des trois premiers points de contrôle, le projet a subi diverses modifications visant à minimiser les impacts sur l'environnement et sur le territoire agricole, ainsi qu'à déterminer la solution optimale en vue de corriger la problématique identifiée à l'origine.

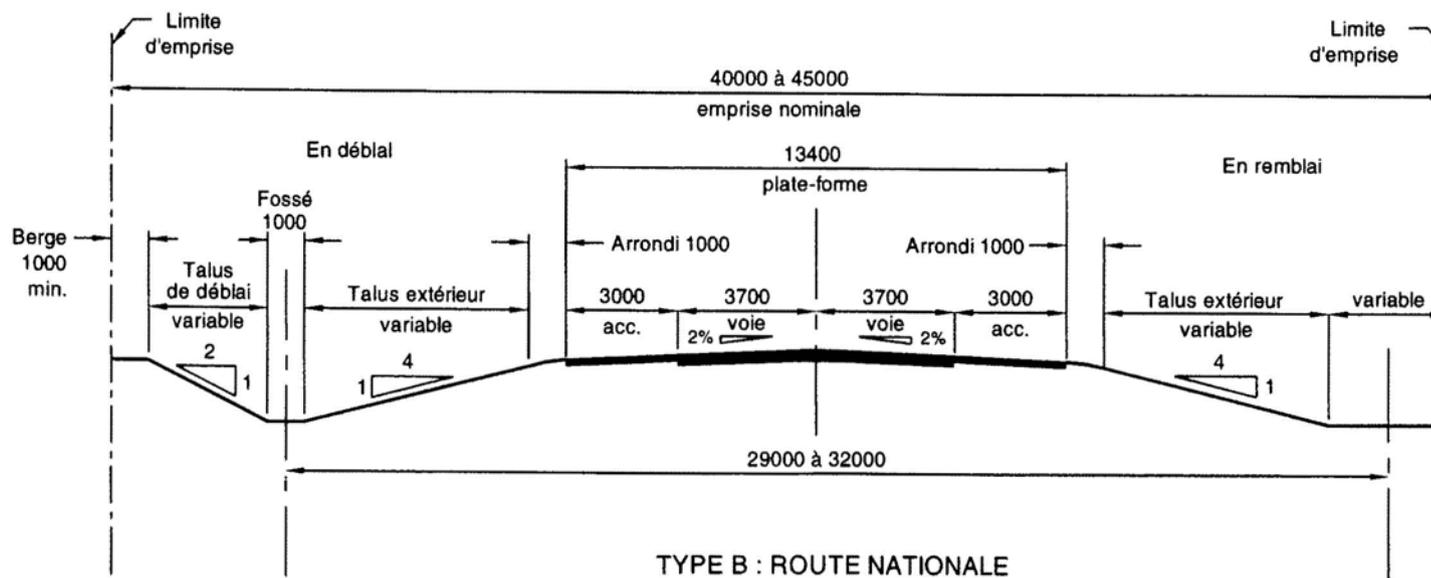
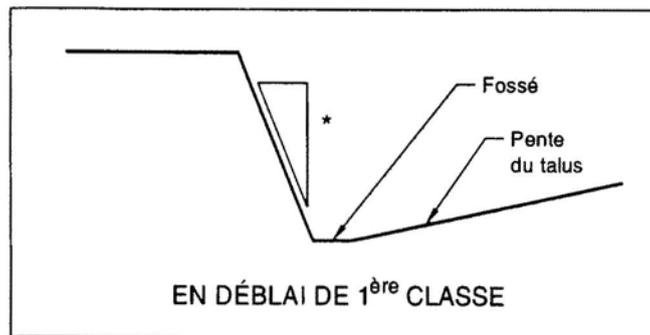
Le projet consiste en la reconstruction de la route pour corriger le profil longitudinal de manière à retrouver des conditions de visibilité sécuritaires. Il s'agit en fait de rehausser ou d'abaisser le profil selon les endroits, tout en conservant le même axe central et la même largeur de chaussée. Les corrections les plus importantes sont un remblai de 3,0 m et un déblai de 2,0 m.

Les travaux débiteront au chaînage 3+500 et se termineront au chaînage 5+400, soit une longueur totale de 1 900 m. La nouvelle route présentera une emprise moyenne de 40,1 m. Le profil en travers retenu est celui de type B (voir la figure 4), à l'exception des pentes de talus qui seront plus raides afin de minimiser l'empiètement sur les terrains adjacents. Là où la pente du talus de la chaussée sera supérieure à 3H/1V, des glissières de sécurité seront installées.

Dans le but de minimiser l'impact du rapprochement de l'emprise par rapport aux résidences existantes, des retraits d'emprise ont été planifiés partout où il a été possible de le faire (voir le plan à l'annexe 1). Deux résidences subiront un rapprochement tangible, soit celle de la ferme Lemieux et celle du numéro civique 7325. Cependant, il importe de rappeler qu'il n'y aura pas de rapprochement de la surface de roulement.

Il est possible que des champs d'épuration ou des puits soient touchés. Ils seront évidemment relocalisés aux frais du MTQ. De plus, une étude des puits sera effectuée pour évaluer l'impact potentiel du projet sur ceux-ci. Toutefois, à l'exception de ceux qui pourraient être directement touchés et qui pourraient nécessiter une relocalisation, peu d'impacts sont prévus compte tenu, encore une fois, qu'il n'y aura pas de rapprochement de la chaussée.

ROUTE NATIONALE D.J.M.A. > 2000



* Pour les déblais de 1^{ère} classe se référer au Tome II – *Construction routière*, chapitre 1 «Terrassement».

Notes :

- lorsque l'on prévoit une glissière de sécurité, une surlargeur de 1,3 m est requise en surlargeur à l'accotement;
- les cotes sont en millimètres.

Tome	I
Chapitre	5
Numéro	002
Date	96 05 09

DESSIN NORMALISÉ

PROFIL EN TRAVERS EN MILIEU RURAL (TYPE B)

Directeur général adjoint
Infrastructures et technologies

Jean-Pierre Tremblay, ing.

NORME

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 projet se localise à la sortie sud du village de Comptom. Il est entièrement compris dans le bassin versant de la rivière Coaticook. La distance séparant la rivière et la section en cause de la route varie de 1,4 km au nord à environ 400 m au sud. Trois petits affluents de la rivière Coaticook traversent la route dans la section prévue pour les travaux.

Le secteur du projet s'inscrit en milieu agricole homogène et actif (voir la figure 5). Toutefois, on ne décèle qu'une seule ferme dans la portion de route visée. Il s'agit d'une exploitation laitière (Ferme Lemieux) dont les bâtiments se situent approximativement au chaînage 3+600. L'accès à la cour de ferme est peu sécuritaire en raison des conditions de visibilité déficientes prévalant sur la route 147 à cet endroit. L'activité agricole est complétée par la présence d'une érablière face au chaînage 5+350 (voir la figure 6) ainsi que par de belles parcelles en grande culture liées à la Ferme Lemieux.

Le potentiel agricole du secteur peut être qualifié de moyen à faible puisque les sols en place affichent majoritairement un potentiel agricole de classes 5 et 7 (voir la figure 7). La topographie difficile, le mauvais drainage et la forte pierrosité constituent les principales contraintes à la culture.

Bien que quelques résidences non liées à des exploitations agricoles apparaissent ici et là le long de la route 147, il s'agit, de façon générale, d'un milieu peu affecté par l'urbanisation et le morcellement du parcellaire. D'ailleurs, une bonne partie du secteur se trouve incluse dans la zone agricole permanente, telle que décrétée en juin 1980 par la Loi sur la protection du territoire agricole (LPTA), devenue la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) en 1997.

La zone non agricole occupe tout de même d'importantes superficies en contiguïté du projet, ce qui laisse supposer une extension possible de l'urbanisation le long de la route.

Secteur du projet

Route 147, municipalité de Compton

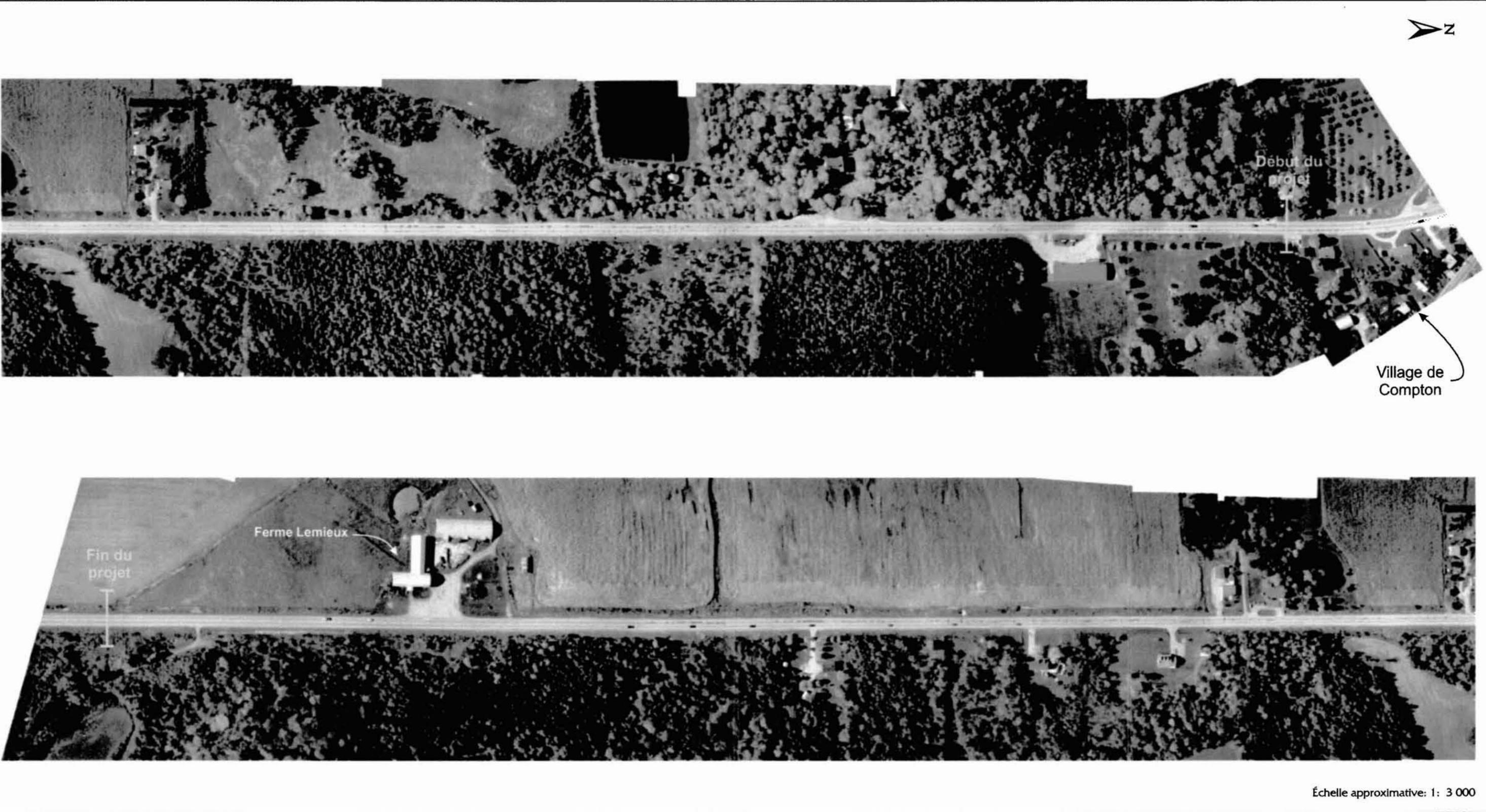


Figure 5

Carte forestière

Route 147, municipalité de Compton

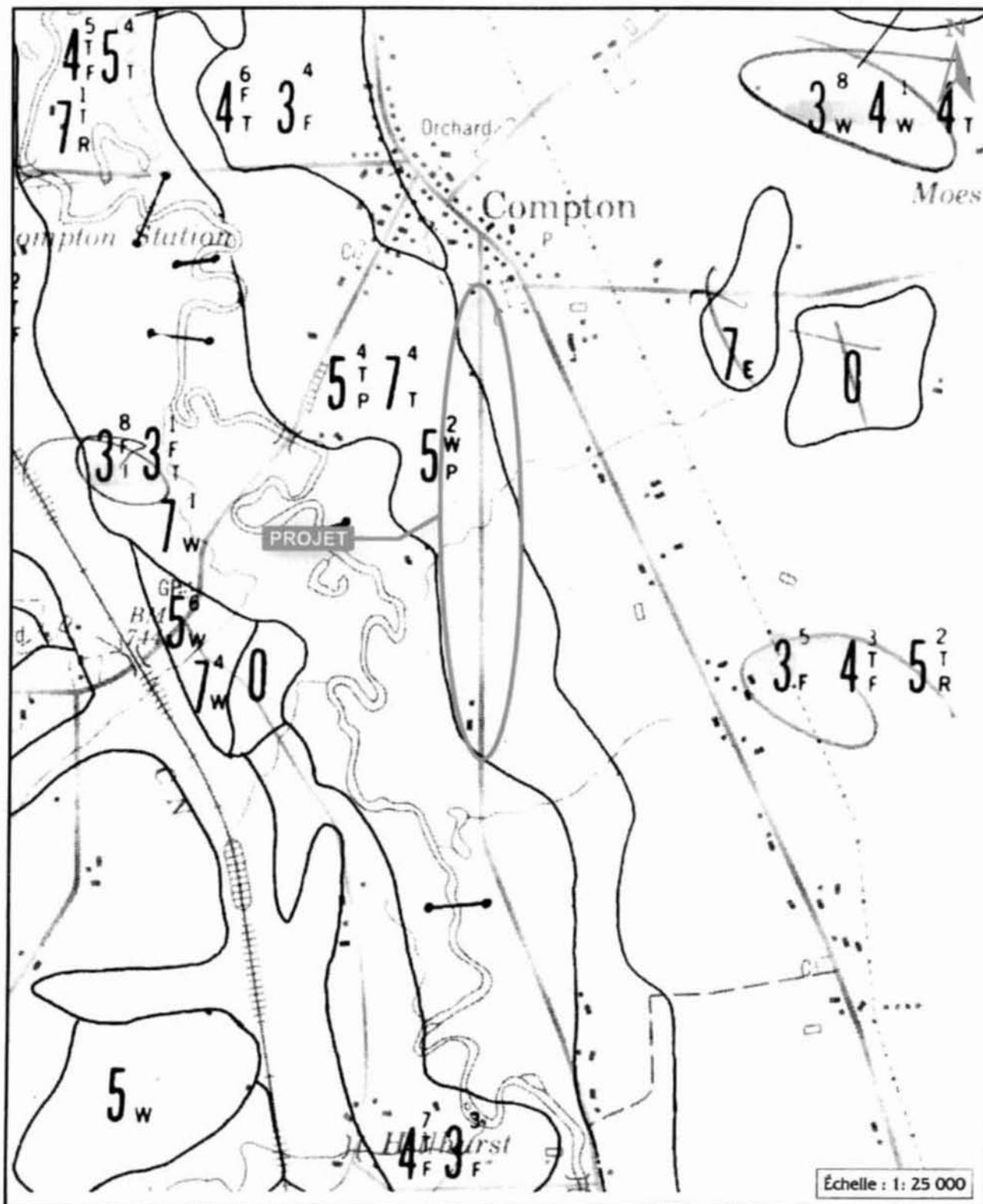


Source : Carte forestière 21 E/4 NO

Figure 6

Potentiel agricole des sols

Route 147, municipalité de Compton



Source : Carte ITC 21 E/4

Figure 7

9. Principaux impacts appréhendés

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

Une visite des lieux et l'examen des photographies aériennes n'ont révélé l'existence d'aucun élément naturel sensible ni habitat faunique particulier que la réalisation du projet pourrait toucher. Quant à la rivière Coaticook, elle demeure à une distance minimale de 400 m du projet. Il ne s'agit pas d'un milieu naturel comportant des éléments particulièrement sensibles ou vulnérables.

Les impacts appréhendés seront donc faibles compte tenu que :

- ☒ le projet ne vise pas l'implantation d'un nouvel usage mais simplement la réfection d'une route existante; la présence de cette route est depuis fort longtemps intégrée au milieu;
- ☒ le projet se réalisera exactement dans l'axe de la route actuelle, la ligne de centre demeurera au même endroit;
- ☒ la largeur de la chaussée sera inchangée, ce qui signifie qu'il n'y aura aucun rapprochement de la circulation par rapport aux résidences existantes, donc pas d'augmentation du bruit;
- ☒ la largeur des parcelles à acquérir de part et d'autre de la route actuelle est peu importante;
- ☒ aucun élément faunique ou floristique d'intérêt particulier n'est en cause.

Quant à l'impact sur le milieu agricole, il a déjà été jugé faible par la Commission de protection du territoire (voir la décision no 333006 de la CPTAQ à l'annexe 2).

Par ailleurs, la réalisation du projet se traduira par des impacts positifs surpassant largement les faibles impacts négatifs :

- ☒ amélioration des conditions de sécurité routière, diminution du nombre d'accidents, ainsi que des impacts humains et socio-économiques afférents;
- ☒ amélioration de la fonctionnalité de cette section de la route 147;
- ☒ amélioration des accès privés et de l'accès à la Ferme Lemieux.

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.

Les travaux débuteront en 2008 et se termineront en 2009. Le coût total est évalué à 1,5 M \$.

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.

Non applicable

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.

Une première réunion d'information a été tenue avec les municipalités et les citoyens concernés en février 1999. Certaines modifications ont d'ailleurs été apportées au projet suite à cette rencontre. Quant aux autres formes de consultation et d'information du public, elles ne sont pas encore déterminées.

Ce projet ayant été soumis à l'obtention d'une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), les citoyens, les municipalités, la MRC et l'Union des producteurs agricoles ont été consultés au moment du processus de demande devant la CPTAQ.

13. Remarques

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

Non applicable

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

Signé le 9 février 2005

par : Jean Gagné

Jean Gagné, géog.
Chargé de projet environnement

Annexe 1

**Plan
(hors texte)**

Annexe 2

Décision no 333006 de la CPTAQ

DÉCISION

IDENTIFICATION DU DOSSIER

Numéro : 333006
Lots : 1802034-P, 1802043-P, 1802036-P,
1802108-P, 1802035-P, 1802040-P,
1802491-P, 1802489-P, 1802039-P,
1803804-P, 1803193-P, 1802044-P,
1802088-P
Cadastre : Cadastre du Québec
Superficie : 1,7572 hectare
Circonscription foncière : Sherbrooke
Municipalité : Compton
MRC : Coaticook

DEMANDEUR

Ministère des Transports du Québec

PERSONNES INTÉRESSÉES

Monsieur André Lemieux
Madame Rita Dubuc
Monsieur Michel Zulauff
Monsieur Gérard Groleau
Madame Suzanne Groleau
Madame Suzanne Tremblay
Monsieur Jean-Paul Lemieux
Monsieur Attmar Schneider
Monsieur André Lachance
Monsieur Roland Lachance
Madame Jacynthe Ouellet
Monsieur Pierrot Pelletier
Monsieur Charles Audet
Madame Gabrielle Maier

LE MEMBRE PRÉSENT

Bernard Trudel, vice-président

LA DATE

Le 17 décembre 2003

LA DEMANDE

Le ministère des Transports requiert les autorisations nécessaires pour le lotissement, l'aliénation et l'utilisation non agricole des lots 1802034-P, 1802035-P, 1802036-P, 1802039-P, 1802040-P, 1802043-P, 1802044-P, 1802088-P, 1802108-P, 1802489-P, 1802491-P, 1803193-P et 1803804-P (autrefois connus comme des parties des lots 303, 143-1, 291-2, 131-1, 144-2, 131-2, 144-3, 98-3, 130-1, 284, 144-4, 307 et 291-2, Village de Compton), d'une superficie d'environ 17 572,6 mètres carrés.

On veut apporter des corrections au profil vertical de la route 147, à l'entrée de Compton.

LA RECOMMANDATION DE LA MUNICIPALITÉ

La Municipalité, par sa résolution du 5 août 2003, appuie la demande, en indiquant que l'homogénéité du territoire et des activités agricoles est respectée, que les superficies résiduelles des producteurs agricoles sont suffisantes pour y pratiquer l'agriculture, que la soustraction des espaces cultivables ou utilisables à des fins acéricoles est négligeable et qu'il s'agit d'un projet d'utilité publique.

LA RECOMMANDATION DE LA MRC

La MRC de Coaticook, sur la recommandation de son Comité consultatif agricole, par sa résolution du 20 août 2003, appuie la demande en indiquant que le réaménagement recherché est nécessaire pour améliorer les conditions de visibilité pour les usagers de la route et qu'une autorisation sera conforme au schéma d'aménagement révisé, aux dispositions du document complémentaire et au règlement de contrôle intérimaire.

LE RAPPEL DE L'ORIENTATION PRÉLIMINAIRE

Le 17 novembre 2003, la Commission a fait part de son orientation préliminaire dans le présent dossier. Elle considérait que la demande devait être autorisée, compte tenu de l'intérêt public du projet et de l'absence de conséquences appréciables sur la ressource et les activités agricoles.

LES OBSERVATIONS ADDITIONNELLES

Depuis l'orientation préliminaire, aucune représentation additionnelle n'a été soumise et aucune rencontre publique n'a été sollicitée.

L'APPRÉCIATION DE LA DEMANDE

Rappelons d'abord, comme l'indiquait l'orientation préliminaire, que les corrections envisagées sont la solution retenue pour améliorer la sécurité à un endroit où se multiplient les accidents à cause d'une mauvaise visibilité.

On doit donc procéder à des travaux d'aplanissement de talus. Pour ce faire, des espaces doivent être sollicités des deux côtés de la route 147, au-delà des 30 mètres d'emprise prévus par la loi.

Par ailleurs, il s'agit certes d'un bon milieu agricole, principalement voué à la culture et à l'élevage, mais les sols précisément visés sont de classes 5 et 7, et leur soustraction ne perturbera pas vraiment les exploitations agricoles touchées, alors qu'une sécurité accrue ne peut que bénéficier à l'ensemble de la population.

La Commission confirme donc les conclusions de son orientation préliminaire, ci-devant rapportées.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION

AUTORISE le lotissement, l'aliénation et l'utilisation non agricole des lots 1802034-P, 1802035-P, 1802036-P, 1802039-P, 1802040-P, 1802043-P, 1802044-P, 1802088-P, 1802108-P, 1802489-P, 1802491-P, 1803193-P et 1803804-P (autrefois connus comme des parties des lots 303, 143-1, 291-2, 131-1, 144-2, 131-2, 144-3, 98-3, 130-1, 284, 144-4, 307 et 291-2, Village de Compton), d'une superficie totale d'environ 17 572,6 mètres carrés, montrée sur des plans préparés par Luc Bouthiller, arpenteur-géomètre, matricule 1918,

projet numéro 20-5700-0219, regroupement numéro AA20-5700-0219, produits
au soutien de la demande.



Bernard Trudel, vice-président

/jbl

Commission de protection du
territoire agricole du Québec

Copie certifiée conforme par :


PERSONNE AUTORISÉE
(art. 15 L.P.T.A.A.)