



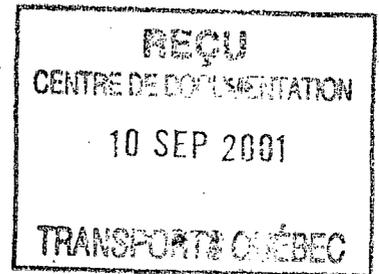
Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 116  
TRONCON PRINCEVILLE/PLESSISVILLE  
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
RÉSUMÉ

CANQ  
TR  
GE  
EN  
497  
Rés.

298898

REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 116  
TRONCON PRINCEVILLE/PLESSISVILLE  
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
RÉSUMÉ



CANQ  
TR  
GE  
EN  
497  
Res.

PLURITEC LTEE

JANVIER 1985

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,  
21<sup>e</sup> ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA  
G1R 5H1

## 1. INTRODUCTION

Afin d'améliorer la qualité du lien routier entre Princeville et Plessisville, le ministère des Transports du Québec prévoit réaménager la route 116.

## 2. CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Pour le secteur de Princeville-Plessisville, la route 116 constitue l'épine dorsale du réseau routier, supportant à la fois les échanges locaux et inter-municipaux (entre Plessisville et Victoriaville) et servant également à acheminer une certaine quantité de déplacements inter-régionaux vers Sherbrooke ou Montréal.

Dans ce secteur, outre certains points de raccordement avec le réseau routier tertiaire, la route 116 n'a que deux points de connexion avec le reste du réseau: la route 263 à Princeville et la route 265 à Plessisville, toutes deux limitant la zone d'étude et assurant le lien entre la route 112, au sud de la route 116 et l'autoroute 20 à quelque 15 km au nord de la route 116.

Afin de répondre aux problèmes de circulation rencontrés, deux types de solutions ont été envisagés:

- 1) Construction d'une nouvelle route entre Princeville et Plessisville et Plessisville de façon à délester la route actuelle et augmenter du même coup la capacité globale de ce corridor.
- 2) Réaménagement de la route 116 dans son tracé actuel soit par des interventions ponctuelles ou un élargissement de la surface de roulement sur toute la longueur du tronçon visé.

Tout en limitant les impacts de l'intervention sur le milieu traversé et la population qui l'habite, la variante d'un élargissement de la route 116 à quatre voies contiguës sur une emprise nominale de 37 m en suivant son tracé actuel a été retenue comme la solution la plus appropriée pour atteindre des objectifs déjà définis. De plus, un échangeur et un pont ferroviaire devront être construits.

## 3. DESCRIPTION DU MILIEU ET IMPACTS APPRÉHENDÉS

Dans un premier temps, le cadrage régional du territoire à l'étude a été exécuté. Il s'agissait essentiellement de définir les principales caractéristiques de la région Mauricie-Bois-Francs, de façon à mieux situer les composantes de la zone d'étude dans laquelle s'insérait le projet.

Dans un second temps, une description de la zone d'étude fixée à 100 m de part et d'autre de la chaussée de l'actuelle route 116 entre la route 263 à Princeville et la route 265 à Plessisville a été effectuée afin de mieux identifier les impacts anticipés. Les limites de cette zone d'étude ont quelques fois été étendues selon les besoins.

### 3.1 Milieu naturel

La route 116 se retrouve à la limite est de la plaine du Saint-Laurent, au pied des Appalaches. La topographie y est très légèrement ondulée avec une orientation généralement nord-ouest. La majeure partie traverse des roches de fond recouvertes ici et là, de till mince entrecoupé de petites bandes de sable à certains endroits, notamment près de Plessisville et aux abords de la rivière Bourbon. Les caractéristiques géomorphologiques et topographiques de la zone d'étude permettent d'affirmer qu'il y a peu de risques de glissement, d'éboulement ou d'érosion.

Plusieurs petits cours d'eau ont été identifiés, la plupart ont déjà fait l'objet de redressement pour des fins agricoles. Le seul cours d'eau majeur du territoire est la rivière Bourbon qui prend son origine dans les collines avoisinantes et traverse Plessisville avant de se jeter dans la rivière Bécancour.

Le faciès végétal de la région appartient au domaine climacique de l'érablière laurentienne et a été remplacé au fil des ans par des terres agricoles. Nonobstant les quelques arbres isolés qui apparaissent aux abords de la route 116, la zone d'étude touche en deux endroits une surface boisée, soit d'une part un jeune peuplement de résineux composés de mélèzes et de thuyas à la limite même de la bordure de la zone d'étude et d'autre part, un îlot boisé composé à l'est, d'une érablière et à l'ouest, d'un groupement de feuillus intolérants avec quelques thuyas entre la route 116 et le boulevard des Sucrieries à environ 250 m à l'ouest de la rivière Bourbon. Les faibles superficies impliquées, l'âge et le type de ces peuplements font qu'ils n'ont qu'une très faible valeur écologique.

La zone d'étude ne renferme aucun potentiel particulier pour la faune terrestre ou avienne. Quant à la faune ichthyenne, seule la rivière Bourbon présente un certain intérêt. Elle rassemble toutes les caractéristiques essentielles à une population de salmonidés. Cependant, aucune frayère n'a été identifiée dans le segment I, le plus favorable aux salmonidés et situé de part et d'autre de la route 116. En plus de la population d'ombles de fontaine indigènes, la rivière abrite également une population de truites arc-en-ciel. En effet, depuis au moins une dizaine d'années, l'association de chasse et pêche de Plessisville, en collaboration avec le minis-

tère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP), ensemence à l'automne de chaque année, dans la rivière Bourbon et ses affluents, au moins un millier de fretins de truites arc-en-ciel.

Ainsi, l'élargissement de la route 116 ne causera que très peu d'impacts. Les principaux impacts touchent la rivière Bourbon et sont en relation directe avec les travaux d'élargissement de l'actuel pont-route situé dans la partie inférieure du segment le plus favorable aux salmonidés (segment I). La majorité des impacts résiduels est mineure. Seul l'empiètement du lit de la rivière par la construction de quatre batardeaux implique un impact résiduel moyen. Ainsi, l'impact résiduel global sur ce cours d'eau n'est que mineur.

### 3.2 Milieu humain

Le tronçon de la route 116 faisant l'objet de la présente étude, traverse un milieu traditionnellement rural qui a dû subir, jusqu'à l'avènement de la loi de protection agricole, les assauts de l'urbanisation. Cette situation est d'autant plus vraie que le tronçon considéré relie sur une courte distance deux municipalités importantes sur le plan régional. Les fonctions résidentielles, industrielles et commerciales des deux municipalités de ville débordent donc amplement sur le territoire des paroisses.

En 1981, les quatre municipalités formant la zone d'étude comptaient 15 639 personnes réparties sur un territoire de 339,44 km carrés et regroupés principalement dans les villes de Princeville (25,7%) et Plessisville (46,3%). Aucun groupement majeur n'est observé dans la municipalité de Princeville paroisse et Plessisville paroisse, cette population étant plutôt dispersée le long des chemins et des rangs selon un développement linéaire.

Deux sections dominant l'activité économique de la région de Plessisville-Princeville: l'agriculture et l'industrie manufacturière. La ville de Plessisville regroupe près de la moitié de la population active expérimentée et la ville de Princeville, le quart. La quantité et la variété des commerces de gros et de détail sont relativement limitées. La ville de Plessisville contient la plupart des commerces en gros et plusieurs commerces en détail. Cette même ville polarise la majorité des services présents.

On retrouve le long de la route 116 entre Plessisville et Princeville, une variété de commerces reliés d'une façon ou d'une autre à l'automobile ou dont la survie dépend de la circulation de transit. Quelques industries, en général de faible envergure, se sont également greffées à la route 116 au fil des ans. Mentionnons, en terminant, la présence d'un lieu de culte, d'une station de pesage, d'une antenne de télécommunication, du poste de

transformation secondaire de Hydro-Québec, de la station de pompage de la municipalité de Plessisville, ainsi qu'un tronçon du réseau ferroviaire du Canadien national longeant la route 116 sur presque toute sa longueur.

Si les tendances observées jusqu'à maintenant se maintiennent, l'expansion des villes de Plessisville et Princeville se fera en périphérie du noyau existant. Cette croissance sera modérée à l'image de ce qu'elle laisse paraître depuis plusieurs années.

Du point de vue légal, un seul lot vacant devenant dérogatoire suite à un morcellement dû à l'élargissement de la route 116 fut relevé à l'intérieur du territoire à l'étude. Il se localise dans la paroisse de Princeville, du côté sud de la route 116 entre les chaînages 6 + 308 (A) et 6 + 398 (A). Le mesure de mitigation proposée pour atténuer cet impact qualifié de majeur est l'expropriation.

Du point de vue environnemental, l'intensité des impacts a été qualifiée en considérant la marge avant résiduelle, le pourcentage d'empiètement de la nouvelle emprise et l'utilisation actuelle de la marge. Vingt-cinq bâtiments sont affectés par des impacts majeurs (8) et moyens (17); ils se retrouvent presque exclusivement dans la paroisse de Princeville (24) à partir de l'intersection de la rue Demers et de la route 116 sur une distance de 3 km vers l'est. Sept résidences permanentes et un commerce (concessionnaire d'autos usagées) se trouveraient à moins de 5 m de l'emprise. La mesure de mitigation proposée pour atténuer cet impact majeur est l'expropriation pour les 4 résidences permanentes (dont une maison mobile) situées en partie ou en totalité dans la nouvelle emprise ou un dédommagement pour les désagréments inhérents à leurs nouvelles situations pour les autres bâtiments et ce dans le cas où le propriétaire rejeterait l'expropriation; les impacts résiduels deviendraient alors moyens. Onze résidences permanentes (dont deux maisons mobiles) sans compter quatre commerces et deux industries sont affectées par des impacts environnementaux qualifiés de moyen. La mesure de mitigation proposée proposée afin de palier aux inconvénients de leurs nouvelles situations est un dédommagement dans tous les cas ou une relocalisation pour les deux maisons mobiles. Les mesures réduiraient les impacts résiduels qui deviendraient mineurs. Il est à noter que l'empiètement de la future emprise de la route 116 entraîne plusieurs impacts mineurs pour lesquels aucune mesure de mitigation particulière n'est requise.

### 3.3 Milieu agricole

Un recensement effectué en février 1984 a permis d'identifier 30 fermes susceptibles d'être touchées par le projet à l'étude dont 14 laitières, 5 horticoles, 5 de grandes cultures, 3 de bovins de boucherie et 3 diversifiées de spécialités diverses.

Si nous comparons l'agriculture le long du tracé à l'étude à celle de l'ensemble du Québec ou des comtés municipaux d'Arthabaska et de Mégantic, nous constatons que la proportion de fermes laitières y est moins importante mais que les troupeaux laitiers sont de plus grande taille. Il faut également souligner l'importance relative des productions horticoles, ces entreprises cultivaient, en 1983, 7% des superficies exploitées du secteur à l'étude. Ces productions ont par ailleurs connu une forte progression depuis 1981.

Finalement, selon la localisation des exploitations agricoles dans la zone d'étude, il appert que 22 des 30 agriculteurs répertoriés doivent traverser et/ou emprunter régulièrement la route 116 avec leurs machineries agricoles. Cette utilisation de la chaussée s'effectue de façon plus intensive durant la période de récolte des foins ou des grains.

Afin de présenter une évaluation plus globale de l'incidence du réaménagement de la route 116 sur chacune des exploitations agricoles, nous avons établi un impact résiduel cumulatif. Il est basé sur une appréciation de chacun des impacts affectant les entreprises considérées individuellement et exprime ainsi le degré de perturbation causé par l'ensemble des impacts sur chacune des entreprises. Pour 26 des 30 entreprises agricoles recensées, l'impact résiduel cumulatif sera nul ou mineur. Seule une ferme laitière et trois fermes horticoles seront affectées d'une façon plus significative, leur impact résiduel cumulatif étant alors qualifié de moyen. Selon l'entreprise, le réaménagement de la route 116 affecte:

- directement (empiètement) ou indirectement (empoussièrement) des superficies cultivées ou pacagées;
- la circulation longitudinale et transversale de la machinerie agricole;
- le réseau de drainage souterrain et la sortie des drains;
- des kiosques et dans un cas, un hangar ou une remise sans compter la présence d'une piste d'entraînement pour chevaux.

Aucune exploitation agricole ne possède un impact résiduel cumulatif qualifié de majeur.

#### 3.4 Milieu visuel

La route 116 se situe dans une zone de transition entre les Appalaches et la plaine de la vallée du Saint-Laurent. A cet endroit, le relief est ondulé et présente quelques changements appréciables de niveau. En partant de l'ouest, depuis Princeville, la route 116 longe d'abord le versant nord d'un secteur surélevé. Après quoi, elle monte au sommet des hauteurs locales avant de

bifurquer vers le sud-est. A ce moment, elle traverse une très légère dépression avant d'atteindre un autre point haut pour redescendre au niveau de la vallée de la rivière Bourbon.

La région offre dans l'ensemble un paysage de type agro-forestier. Les agglomérations de Princeville et Plessisville ajoutent une dimension urbaine au paysage régional. L'occupation du sol aux abords immédiats de la route 116 apparaît très diversifiée. L'activité agricole domine, mais on retrouve également de nombreuses résidences, des commerces et des ateliers, surtout dans la partie centrale du tronçon étudié.

La route 116 présente de plus une série d'expériences visuelles dynamiques. Souvent, le regard porte sur des zones ouvertes sur un bassin visuel plus large. Cependant, en quelques occasions, le regard se concentre sur un groupe d'édifices ou sur un champ visuel restreint. Certains attrait visuels ponctuels prennent alors toute leur valeur. Par le fait même, les belles maisons, les aménagements paysagers et les bâtiments pittoresques peuvent être appréciés à leur juste valeur.

Parmi les impacts visuels majeurs, notons principalement la construction d'un pont ferroviaire au-dessus de la voie ferrée à Princeville, à la jonction de la rue Demers (ou Petit Huit) et de la route 116. Toutefois, suite à l'application de mesures de mitigation tel l'aménagement d'un encadrement boisé sur les versants de la montée du pont ferroviaire, l'impact résiduel est qualifié de moyen. De plus, une modification importante de la perception visuelle des résidents et/ou des observations mobiles est notée dans le cas de 4 bâtiments dont la marge résiduelle est inférieure à 3,0 m et allié à un empiètement supérieur à 60%. Ces bâtiments furent considérés soit au point de vue agricole dans le cas de la vieille remise avec un cachet particulier au chaînage 2 + 460 (A) soit au point de vue humain pour les autres bâtiments. Les mesures de mitigation suggérées sont l'expropriation, la relocalisation ou le dédommagement. Dans le cas où le propriétaire consentirait à un dédommagement, il importe d'ajouter un montant forfaitaire qui compenserait l'impact visuel anticipé. Il est à noter que les bâtiments dont la marge résiduelle est égale à 0,0 m, font l'objet d'une expropriation (bâtiments sans caractéristiques visuelles distinctes) ou d'une relocalisation (bâtiments avec caractéristiques visuelles distinctes).

On note de plus 16 bâtiments dont la modification de la perception visuelle des résidents est qualifiée de moyenne. Un montant forfaitaire compensatoire permettant d'effectuer un aménagement paysager approprié réduirait l'impact visuel anticipé de moyen à mineur.

Des modifications importantes de l'aménagement paysager sont observées entre les chaînages 0 + 600 (A) et 0 + 760 (A) suite à la coupe d'arbres de plus de 6 m. La plantation de nouveaux arbres

(de 70 mm de hauteur à 30 cm au-dessus du sol au minimum) atténue partiellement cet impact moyen. L'impact résiduel est ainsi mineur.

L'élargissement de l'emprise entraîne d'autres impacts visuels qualifiés de mineurs. Aucune mesure de mitigation n'est appliquée.

### 3.5 Milieu archéologique

Aucun site archéologique, historique ou préhistorique n'a été localisé ou connu à l'intérieur des limites d'emprise du projet à l'étude ou à proximité de celui-ci.

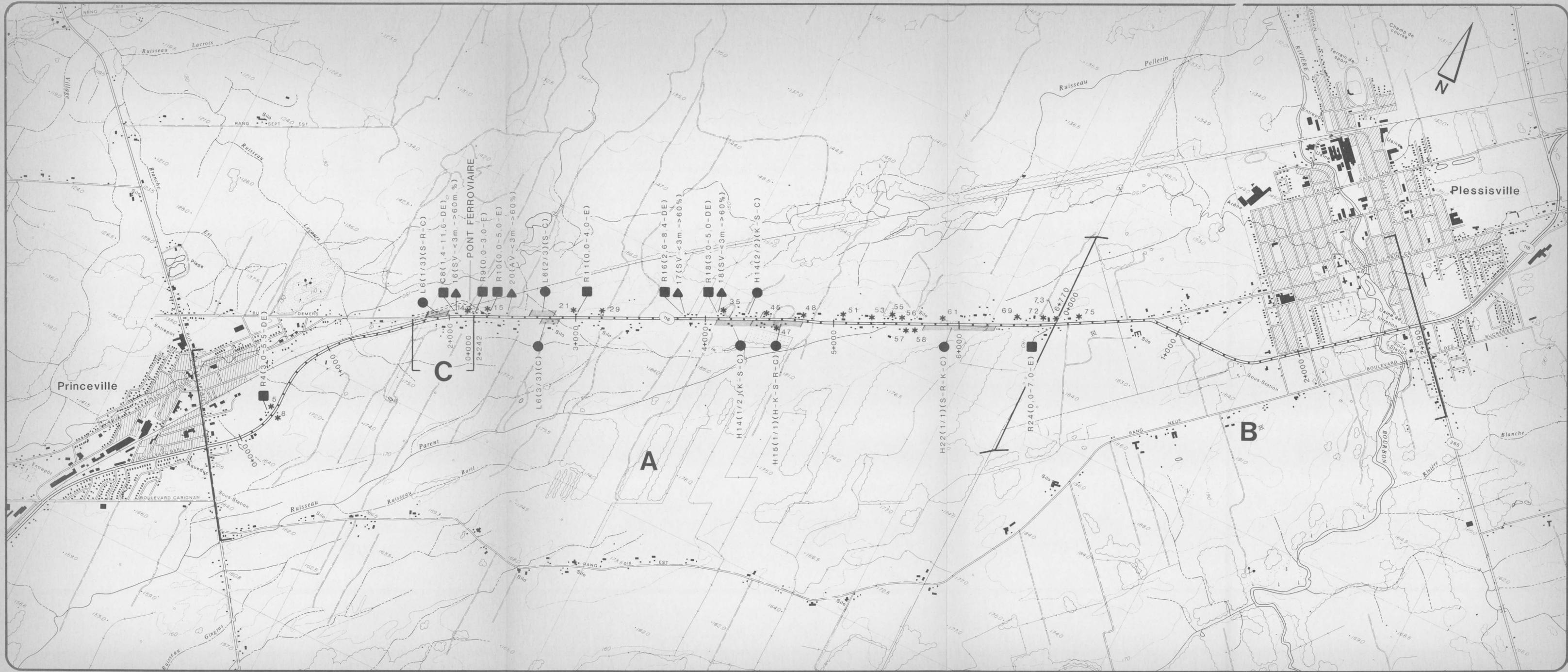
### 3.6 Milieu sonore

Le tronçon à l'étude a été divisé en deux sections distinctes. Des relevés ont été effectués à 16 m du centre de la route. Pour la première section, de la route 263 à Princeville au chaînage, le  $Leq(24\text{ h})$  a été établi à 62 dB(A). Quant à la section II, le  $Leq(24\text{ h})$  s'élève à 57 dB(A). L'isophon 55 dB(A) se situe à 46 m pour la section I et 22 m pour la seconde section. L'isophon 55 dB(A) se prolonge de façon homogène de chaque côté de la route puisqu'une seule rangée de maisons est observée; il n'y a aucun endroit particulier où la propagation du son diffère.

Suite à l'élargissement de la route 116 à quatre voies contiguës, les résidents le long de cette route subiront théoriquement un impact fort en se basant sur la différence du niveau du bruit entre les valeurs mesurées en 1984 et celles estimées pour 2004. Cependant, cette évaluation de l'impact peut être, dans les faits, surestimée. Aucune mesure de mitigation ne pourrait éliminer l'impact qu'aurait un accroissement sonore de 11 dB(A). En utilisant les valeurs estimées pour 1983 et 2004, la différence de 2 dB(A) peut être annulée en réduisant la vitesse permise.

### 3.7 Impact résiduel

Une série de recommandations a été formulée en vue de minimiser et même annihiler certains impacts anticipés. Suite à l'application de ces mesures, les impacts résiduels seront pour la plupart mineurs. Aucun impact résiduel majeur n'a été identifié.



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 116**  
 TRONCON PRINCEVILLE - PLESSISVILLE

LOCALISATION DES IMPACTS RÉSIDUELS SIGNIFICATIFS

**MILIEU HUMAIN**      ■ : impact moyen  
 R-4 (0,0 - 3,0 - E)  
 E : expropriation  
 DE : dédommagement ou expropriation  
 empiètement en mètre  
 marge résiduelle en mètre  
 numéro de dossier  
 C : commerciale      R : résidentielle

**MILIEU AGRICOLE**      ● : impact moyen  
 L6 (1/1) (H - K - S)  
 ÉLÉMENTS AFFECTÉS  
 H : hangar ou remise      R : réseau de drainage  
 K : kiosque      S : superficie cultivée ou pacagée  
 C : circulation de la machinerie agricole  
 nombre d'unité de terrain constituant l'exploitation  
 numéro de l'unité de terrain  
 NUMÉRO DE DOSSIER  
 L : ferme laitière  
 : ferme horticole

**MILIEU VISUEL**      ▲ : impact moyen  
 16 (SV - <3m. - L60%)\*  
 pourcentage de réduction de la marge avant  
 marge résiduelle  
 SV : sans caractéristique visuelle distincte  
 AV : avec caractéristique visuelle distincte  
 numéro du bâtiment  
 \*<sup>8</sup> puits directement affectés ou comportant des risques de contamination  
 (le chiffre indique le numéro de dossier)

| . . . | kilométrage

\* s'applique dans le cas où le propriétaire consentirait à un dédommagement  
 -Base topographique et planimétrique : Ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec.  
 à l'échelle du 1/20 000, 1975

Gouvernement du Québec  
 Ministère des Transports  
 Service de l'Environnement

PLURITEC Itée

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 178 734