



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

**ROUTE 116 , PRINCEVILLE-PLESSISVILLE
PRÉCISIONS SUR LES INFORMATIONS CONTENUES
DANS L'ÉTUDE D'IMPACT ET SES ANNEXES**

CANQ
TR
GE
EN
641

551796



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

ROUTE 116 , PRINCEVILLE-PLESSISVILLE
PRÉCISIONS SUR LES INFORMATIONS CONTENUES
DANS L'ÉTUDE D'IMPACT ET SES ANNEXES

Mai 1986

CANQ
TR
GE
EN
641

Cette étude a été exécutée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Daniel Waltz, écologiste.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

France-Serge Julien urbaniste, rédacteur et chargé
de projet

Sous la supervision de:
Andrée Lehmann géomorphologue, chef de la
Division des études
environnementales-ouest

Avec la collaboration de:
Gilles Fontaine technicien agricole, Service de
l'environnement
Robert Letarte géographe, délégué en région
André Picard a.r.p.s.e., Service des projets
de Québec
André Rochon agronome, firme Pluritec
Mozher Sorial ingénieur, Service de
l'environnement

Avec l'assistance de:
Tam Nguyen ingénieur, Service des projets
de Montréal

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	i
1 <u>MILIEU AGRICOLE</u>	<u>1</u>
1.1 Circulation longitudinale	1
1.2 Circulation transversale	2
1.2.1 Estimation du nombre de traversées	2
1.2.2 L'influence du niveau de service	2
1.2.3 Contournement de Rougemont	3
1.2.4 Compte rendu du rapport sur les quatres voies contiguës	3
1.2.5 Synthèse	4
1.3 Drainage	4
2 <u>ENTRÉES PRIVÉES</u>	<u>5</u>
2.1 Correspondance entre le ministre des Transsports et l'Union des producteurs agricoles	5
2.2 Précisions	5
3 <u>PUITS</u>	<u>6</u>

ANNEXE:

Annexe 1: Correspondance entre le ministère des Transports
et l'Union des producteurs agricoles

1 MILIEU AGRICOLE

1.1 CIRCULATION LONGITUDINALE

Actuellement, un producteur empruntant la route 116 avec un véhicule agricole pour des déplacements longitudinaux, interfère le flot de circulation, puisqu'il utilise ou empiète la seule voie disponible à l'écoulement de cette circulation. Cette situation n'est pas sans créer une certaine tension sur les usagers de la route, y compris le conducteur du véhicule agricole. Par contre, comme le réaménagement de la route, suivant le profil en travers proposé, comporte une voie de roulement supplémentaire dans chaque sens, les déplacements longitudinaux des producteurs pourront se faire sans créer, à court et moyen termes, d'entraves importantes à la circulation. Le réaménagement permettra donc aux usagers de la route, tant producteurs agricoles, automobilistes ou autres, de circuler avec plus de confort.

Selon des estimations réalisées à partir des données disponibles, les seize (16) producteurs riverains à la route 116 se déplaçant longitudinalement avec leur machinerie agricole effectuent 1 250 parcours; la distance totale de ces déplacements est approximativement de 6 000 km par année. La route est donc fortement utilisée pour ce type de déplacements. Près de 50% d'entre eux se font durant la récolte du foin. La période supportant le plus haut niveau de circulation agricole s'échelonne entre le 25 juillet et le 22 août et englobe 60% des déplacements transversaux. Elle regroupe la 2^{ième} coupe de foin, la récolte des grains et de la paille. En moyenne, les exploitants agricoles utilisent la route 3,2 jours (12,9 parcours/jour) pour la 2^{ième} coupe, (4,6 parcours/jour) pour la récolte des grains et 2,3 jours (9,1 parcours/jour) pour la récolte de la paille. En définitive sur ce point, le nombre important de producteurs circulant sur le réseau et l'utilisation intensive qu'ils en font, mis en relation avec l'amélioration des conditions de circulation

des véhicules agricoles inhérente au réaménagement prévu, nous amène à spécifier que le projet constituera un avantage appréciable pour le milieu agricole.

1.2 CIRCULATION TRANSVERSALE

1.2.1 ESTIMATION DU NOMBRE DE TRAVERSEES

Outre les traversées requises dans les déplacements longitudinaux, les producteurs effectuent environ 500 traversées le long du tronçon dont 60% pendant la récolte du foin.

C'est pendant la période du 10 au 25 juin que le nombre de traversées est le plus intense; période de la première coupe de foin. Les exploitants agricoles traversent alors la route en moyenne 11,8 fois/jour pendant 1,9 journée.

1.2.2 L'INFLUENCE DU NIVEAU DE SERVICE

Si aucune amélioration importante n'est apportée à la route, l'augmentation de la circulation créera évidemment une diminution du niveau de service. Or, la capacité de la route étant déjà atteinte ce sont les conditions inhérentes aux niveaux de service E et F qui s'appliqueront à court et moyen terme. La traversée des véhicules agricoles étant déjà difficile, au niveau de service actuel, il est indéniable qu'à des niveaux de service inférieurs, ce type de déplacement deviendra problématique. Par contre, le réaménagement améliorera le niveau de service et les producteurs devraient alors normalement bénéficier de plus de créneaux pour traverser avec leur machinerie. De plus, il est à souligner qu'actuellement dans l'éventualité où un véhicule agricole vient à bloquer la route, l'automobiliste dispose de peu de manoeuvres pour l'éviter: s'immobiliser, utiliser la voie inverse ou emprunter l'accotement. Le réaménagement peut minimiser ces manoeuvres, somme toutes dangereuses, puisque dépendamment de la situation, l'automobiliste pourrait éviter

la collision en bifurquant sur la voie contiguë, dans la mesure ou évidemment elle est libre.

1.2.3 CONTOURNEMENT DE ROUGEMONT _____

Notre Ministère a effectué une brève enquête auprès des producteurs agricoles exploitant des terres de part et d'autre du contournement de Rougemont, dont les caractéristiques techniques s'avèrent semblables au projet de réaménagement de la route 116. Il ressort principalement de cet exercice que le nombre de traversées varie de 10 à 20 fois par jour, par producteur, et qu'elles ont influées sur l'organisation spatiale de leur culture, le type de culture et le moment du passage. Bien que le déplacement soit contraignant, un point important est toutefois à souligner ici: la transposition du débit de circulation d'une route à 4 voies sur une route à 2 voies ne rendrait sûrement par le mouvement de traversée plus aisé, compte tenu de la diminution du niveau de service, et conditionnerait tout autant l'activité agricole, sinon plus.

1.2.4 COMPTE RENDU DU RAPPORT SUR LES QUATRE VOIES CONTIGUES _____

Comme il a été mentionné lors de la séance, en date du 5 mars 1986, au cours de la première partie de l'audience publique, le ministère des Transports a également réalisé en juin 1984 une étude concernant l'implantation d'infrastructures à quatre voies en milieu rural ou semi-rural. Un des points traités concerne les conditions de traversées des quatre voies contiguës.

En référence à trois projets* originalement à deux ou trois voies et réaménagés à quatre voies, une comparaison a été

* Route 138, pont Cartier, tronçon 94, section 440. Route 112, Black Lake, tronçon 05, section 32. Route 138, Sainte-Anne-de-Beaupré, tronçon 07, section 50.

effectuée entre le nombre et le type d'accidents avant et après le réaménagement. Basée sur la situation prévalant douze mois (au minimum) avant et après le réaménagement, la comparaison démontre que le nombre total d'accidents occasionnés par des véhicules traversant ou croisant la route est demeuré sensiblement le même après le réaménagement; par contre, la gravité des accidents a diminuée.

1.2.5 SYNTHÈSE _____

A la lueur des considérations amenées aux points précédents, le réaménagement ne devrait donc pas comporter plus de difficultés qu'actuellement pour la traversée des véhicules agricoles.

1.3 DRAINAGE _____

Le type de drainage inhérent au profil en travers type urbain est réalisé pour assurer le drainage de l'infrastructure routière. Cet aménagement n'est pas compatible au drainage de l'ensemble des terres agricoles puisqu'une telle situation comporterait des complications en termes d'entretien et d'opération, tant pour le système d'égoût de la route que pour le drainage des terres attenantes. Une réalisation semblable irait à l'encontre de la condition intégrée à la décision de la Commission de protection du territoire agricole (dossier 3426D-2428D/570.83, 5 avril 1983), où il est spécifié que les fossés devront être remis dans un état égal ou supérieur à ce qu'il était avant les travaux; et ce dans le but, il est facile de se l'imaginer, d'assurer le drainage des terres agricoles. Donc pour respecter cette condition et, de toute façon, afin de continuer la pratique habituelle du Ministère, un fossé permettant d'écouler les eaux des terres agricoles doit être réalisé. En conséquence, en plus de l'emprise requise pour une route de profil en travers type urbain, une surlargeur pour le fossé serait nécessaire.

2 ENTRÉES PRIVÉES

2.1 CORRESPONDANCE ENTRE LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET L'UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES

En date du 14 novembre 1980, M. Denis De Belleval, Ministre des Transports, à ce moment, adressait une lettre à l'Union des producteurs agricoles par laquelle il signifiait, que suite à leur demande, la largeur des entrées de ferme serait normalisée à 8 mètres avec rayons à l'approche de la route. Cette lettre apparaît l'annexe 1.

2.2 PRÉCISIONS

Par la normalisation des entrées privées, le ministère des Transports cherche à maximiser la sécurité sur le réseau routier, sans pour autant pénaliser les activités riveraines. D'ailleurs, à ce propos, les représentants du Ministère évalue les besoins de chaque riverain et voit à situer adéquatement les entrées tout comme il voit à ce que la largeur des entrées privées permette la poursuite des activités.

3 PUITS

Parmi les mitigations qui peuvent être envisagées pour les puits dont l'état naturel de l'eau a été altéré, une technique nouvellement connue par les responsables de notre Ministère, déjà utilisée aux Etats-Unis et en Ontario, pourrait être privilégiée. Il s'agit d'un appareil effectuant le traitement de l'eau selon le principe d'osmose inverse. Ce traitement permet d'obtenir une eau potable dépourvue de chlorures. Il est à souligner que cette opération répond exclusivement au besoin en alimentation en eau potable; les autres nécessités sont accomplies à partir de l'eau non traitée. Cette technique est actuellement à l'étude au sein du ministère des Transports.

Les avantages de cet appareil seraient les suivants:

- . peut être appliquée sans que cela nécessite l'approfondissement ou le déplacement du puits;
 - . fournit une eau de bonne qualité indépendamment de fluctuations de concentrations de chlorures dans l'eau des puits.
-

ANNEXE 1

**CORRESPONDANCE ENTRE
LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ET L'UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES**

Le ministre des Transports

Québec, le 14 novembre 1980

Madame Marie-Thérèse A. Fortier
Syndicat de l'U.P.A.
Centre de Lotbinière
St-Flavien
Comté de Lotbinière, Québec

OBJET- Référence 6.4.1
Largeur des ponceaux de route
Entrées privées, entrées de ferme

Madame,

Suite à votre lettre et à la mienne respectivement du 2 et 7 octobre dernier, je vous communique les résultats de l'étude concernant le manque de sécurité qu'occasionne la construction trop étroite d'entrées utilisées par l'équipement agricole motorisé ou tracté.

Le Ministère construit ou refait les entrées privées lors d'une construction ou réfection de route ou pour les besoins d'entretien de son réseau routier.

Lorsqu'un propriétaire désire construire un accès à sa propriété, dans l'emprise d'une route entretenue par le Ministère, il doit en obtenir l'autorisation du chef de district de son territoire et s'entendre avec lui sur les modalités d'installation. Malheureusement par le passé, les propriétaires n'ont pas tous suivi la règle et les recommandations du chef de district.

Il est à noter que l'entretien des entrées privées, de ferme, résidentielles ou commerciales est de la responsabilité des propriétaires longeant la route.

Jusqu'à tout récemment, la plate-forme d'une entrée privée était de 6 mètres de largeur avec murs verticaux aux extrémités du tuyau; à l'avenir, les extrémités seront construites avec des talus inclinés pour plus de sécurité. Cette largeur de 6 mètres pour les entrées privées de type résidentiel semble suffisamment sécuritaire puisqu'elles ne desservent que des véhicules de promenade de plus en plus compacts.

Cependant tenant compte de votre suggestion, une distinction sera apportée pour la construction des entrées de ferme dont la largeur sera normalisée à 8 mètres avec rayons à l'approche de la route; rendant ainsi plus sécuritaire la circulation de l'équipement agricole.

Je vous prie, madame, d'accepter mes salutations les plus distinguées.

Le Ministre,

ORIGINAL SIGNÉ PAR
LE MINISTRE

Denis de Belleval

DdB/GB/djm

M. Jean Garon, député de Lévis
c.c. M. Jean-Paul Bonneau, ing.
M. Guy Bourgault, ing.
Aux Directeurs régionaux

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 131 690