

296196

**REÇU**  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
JUN 13 1994  
TRANSPORTS QUÉBEC

ON ULVERTON ULVERTON  
OROUTE 51 AUTOROUTE 51



AUTOROUTE 51 AUTOROU  
MELBOURNE MELBOURNE

CANQ  
TR  
GE  
178



GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS

Montréal, le 18 novembre 1974.

A Monsieur Henri Perron, ing.,  
Sous-Ministre Adjoint.

DE Jacques Hébert, ing.,  
Adjoint au Sous-Ministre,  
Directeur de la Circulation (intérim).

Sujet: Autoroute No 51,  
Région de Melbourne et Ulverton.

Nous vous transmettons, avec la présente, le rapport du travail effectué par notre Division des Etudes Pluridisciplinaires, concernant le tracé de l'Autoroute No 51 entre la Rivière aux Saumons et la Route Ployart, dans la Région de Melbourne-Ulverton.

Deux des tracés déjà préconisés ont été retenus pour étude: le tracé original du Ministère le long des berges de la Rivière St-François, et celui proposé par la Chambre de Commerce de Richmond-Melbourne. Un troisième corridor, recommandé comme solution à adopter, est venu s'ajouter aux premiers pour analyse globale. Les avantages et inconvénients de chacun ont été dégagés, et sont précisés dans le rapport.

Bien que d'un coût quelque peu inférieur à celui du tracé original du Ministère, le nouveau corridor permet de respecter les rives et la vallée de la Rivière St-François, la vie sociale et le potentiel touristique de la région, la quiétude du village de Melbourne, et la quasi-totalité des terres utilisées pour fins agricoles. Sur le plan strictement technique, il est nettement supérieur à celui proposé par la Chambre de Commerce, et certainement équivalent au premier tracé du Ministère.

Même si l'adoption du nouveau tracé implique un retard d'environ deux (2) ans dans la mise en oeuvre de ce tronçon de l'Autoroute No 51, nous désirons vous le recommander fortement.

Jacques Hébert, ingénieur.

JH/mm

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
DIRECTION DU GÉNIE  
SERVICE DE LA CIRCULATION  
DIVISION DES ÉTUDES PLURIDISCIPLINAIRES  
MONTREAL

**AUTOROUTE 51  
ULVERTON - MELBOURNE**

**ROBERT LETARTE**  
géographe

**DANIEL WALTZ**  
écologiste

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
I - Rétrospective commentée du dossier de l'autoroute 51 (Ulverton-Melbourne-ruisseau-au-Saumon) .....	3
II - Mandat de la Division des Etudes Pluridisciplinaires	13
III - Brève présentation de la région à l'étude .....	15
IV - Analyse des différents tracés à l'étude .....	19
V - Nouveau tracé recommandé pour l'autoroute 51 .....	37
<u>Annexes</u> .....	43
a) Lettre de Jacques Hébert à Gilles Lussier	
b) Carte militaire au 1:50,000 avec le nouveau tracé proposé	

I - RETROSPECTIVE COMMENTEE DU DOSSIER DE L'AUTOROUTE 51

(ULVERTON-MELBOURNE-RUISSEAU-au-SAUMON)

A l'examen du dossier, nous avons pu dresser un résumé des évènements entourant le projet de construction de l'autoroute 51 dans le secteur mentionné en rubrique, à savoir le secteur Ulverton-Melbourne-ruisseau-au-Saumon.

Ces évènements ont plus particulièrement trait à la localisation de cette autoroute telle que définie par le premier tracé présenté par le Ministère.

Nous commenterons donc les points les plus pertinents de ce dossier à la suite des informations que nous avons été en mesure de recueillir, soit à son examen, soit à la suite de rencontre d'information avec diverses personnes qui ont été impliquées dans cette étude.

Le 21 novembre 1972, le conseil municipal de la ville de Richmond appuyait par résolution l'opposition de la Chambre de Commerce de Richmond-Melbourne au tracé de l'autoroute 51, tel que proposé par le Ministère des Transports.

Le 27 novembre 1972, le conseil de ville de Cleveland et celui d'Ulverton faisaient de même.

Le 18 décembre 1972, la Chambre de Commerce de Richmond et Melbourne adressait au Ministre des Transports, Bernard Pinard, un mémoire pour déplacer le tracé et faisait une proposition de relocalisation. Les deux principes de base sur lesquels elle s'appuyait étaient le maintien et éventuellement l'amélioration de la qualité de vie ainsi que la protection des propriétés et du potentiel économique dans le secteur touché. En outre, ce mémoire soulignait "qu'une grande majorité des résidents de cette municipalité et de son entourage est fortement opposée à la route telle que projetée". Ceci semble corroboré par la mention d'une pétition qui aurait rassemblé de 1000 à 1500 noms suivant les estimations recueillies.

Le 5 janvier 1973, Robert Grégoire, Directeur du Service de la Circulation, demandait à la firme Hamel & Malouin d'examiner la proposition de la Chambre de Commerce.

Le 20 janvier 1973, la Chambre de Commerce s'adressait de nouveau au Ministère des Transports, à Robert Grégoire, lui demandant une réunion avant que les demandes de soumission ne soient effectuées.

Le 9 février 1973, le Ministre de l'Agriculture, Normand Toupin, écrivait au Ministre Bernard Pinard pour lui demander des "précisions sur la question de sorte qu'il puisse répondre adéquatement à la requête" formulée par des corps intermédiaires relativement au projet A-51 reliant les municipalités de Richmond et de Sorel. Cette requête faisait état de griefs, dont la destruction de la majorité des fermes de ce secteur en coupant des terres fertiles et bien exploitées.

Le 27 mars 1973, première réunion publique tenue en la salle du conseil de l'Hôtel de ville de Richmond. Etaient présents les représentants du Ministère des Transports, de la firme Hamel & Malouin et ceux de la Chambre de Commerce de Richmond et Melbourne. Le Ministère y a présenté son projet et a pris connaissance de la proposition du nouveau tracé de la Chambre de Commerce. Pour conclure cette réunion, le Ministère des Transports s'est engagé à examiner le tracé proposé par la Chambre de Commerce et à faire rapport.

Le 31 mai 1973, au cours d'une réunion qui a eu lieu à Drummondville, les représentants des Ministères des Transports et de l'Agriculture, ceux de la firme Hamel & Malouin et de la firme St-Pierre Bertrand & Charron, ont procédé à une évaluation rapide de première approximation de différentes possibilités de tracés incluant le tracé de la Chambre de Commerce et une variante de celui-ci. Suite à cette réunion, il aurait été demandé aux représentants du Ministère de l'Agriculture une évaluation agricole.

Le 3 juillet 1973, le Ministère de l'Agriculture présentait le rapport demandé, intitulé "Rapport agronomique: L'impact sur la rentabilité des fermes affectées (autoroute 51)". L'introduction indique que l'étude portera sur l'influence économique que pourraient avoir sur l'agriculture les trois différents tracés.

Il semble, en fait, que seul un certain nombre de fermes ont été identifiées, et que le document quasi unique utilisé pour cette étude a été la carte des possibilités des sols selon l'inventaire des terres du Canada (ARDA).

*L'ensemble de ce rapport ne nous permet pas de suivre les auteurs dans leurs conclusions qui paraissent fondées finalement bien plus sur des impressions partielles que des certitudes. Il a d'ailleurs été fort mal reçu par les membres de la communauté affectée.*

Les propriétaires des fermes menacées ont, par la suite, demandé une révision du rapport agricole au Ministère de l'Agriculture. Le Ministère aurait procédé à cette révision pour en arriver aux mêmes conclusions que le rapport original.

Cependant, les agriculteurs qui auraient été visités affirment par un document daté du 15 août 1974 ne pas l'avoir été. Il est donc difficile de s'appuyer sur les données du Ministère de l'Agriculture avant d'avoir pour le moins pu retourner aux sources.



Le 18 juillet 1973, une deuxième réunion aurait eu lieu à Richmond (réunion publique?) où le Ministère des Transports aurait informé la population que le tracé retenu serait son premier tracé légèrement modifié afin de sauvegarder les atouts du paysage; une halte routière serait construite vis-à-vis du panorama figurant sur le billet de \$2.00.

Le 16 octobre 1973, Robert Simpson, Chairman du comité de la route 51 de la Chambre de Commerce de Richmond-Melbourne adressait un mémoire à Louis Marceau, Protecteur du citoyen (Ombudsman) du Québec.

Ce mémoire reprend l'ensemble du problème, soit: l'opposition d'un très grand nombre de citoyens, l'appui des conseils municipaux incluant celui de Richmond, le support moral ou l'intérêt de nombreuses personnalités dont le très Honorable Pierre Elliot Trudeau, Premier Ministre du Canada, et divers Ministres du Gouvernement du Québec, l'impression que le représentant du Ministère des Transports avait adopté une attitude définitive, contraire aux intérêts locaux et régionaux, le fait que des ingénieurs auraient exprimé l'avis que le tracé proposé par la Chambre présentait des avantages. S'ajoute à cela le sentiment de frustration devant l'étude du Ministère de l'Agriculture.

Au courant du mois de février 1974, la Chambre de Commerce de Richmond-Melbourne et la Commission Industrielle des mêmes municipalités devant la lenteur de commencer les travaux encouragent le Gouvernement à

procéder au plus tôt à la construction de cette section d'autoroute. Cet encouragement est formulé bien que la Chambre de Commerce se soit, par le passé, fortement opposée au tracé original. Nous avons l'impression que cette volte-face soudaine a eu pour cause principale une crainte de ne pas voir se réaliser un projet dont le principe lui semble, sans conteste, vital pour le développement de la région.

Nous devons remarquer, comme le souligne Robert Simpson dans ses lettres du 23 février et du 24 mars 1974, adressées au Premier Ministre Robert Bourassa, que le résultat de la volte-face de ces milieux industriels et commerciaux de Richmond n'affecte aucunement leur territoire et, surtout, ne résout pas les problèmes inhérents causés aux municipalités de la rive Sud du St-François.

Au début mars 1974, avait lieu une troisième réunion publique au cours de laquelle le nouveau Président de la Chambre de Commerce précise le problème, expropriations, élimination de fermes laitières, destruction d'une route touristique, élimination de sites potentiels de développement, changements dans le drainage, risques d'inondation, etc... Tout en demandant de procéder rapidement à la construction de la 51, s'il n'y a réellement pas d'autre alternative possible que celle présentée par le Ministère des Transports lors de la deuxième réunion publique (18 juillet 1973).

A cette réunion, le Protecteur du citoyen (Ombudsman) était présent afin d'entendre les plaintes du comité de l'autoroute de la Chambre de Commerce et celles de citoyens à titre privé.

Suite à cette troisième réunion, Christian Dufour, assistant du Protecteur du citoyen, transmettait au Ministère des Transports, en date du 14 mars 1973, les conclusions de son enquête. *C'est une lettre très intéressante en droit et qui, particulièrement au niveau de la protection de l'environnement, peut être importante dans divers cas.*

Dans le problème particulier de la route 51, secteur de Melbourne, on notera le paragraphe 2: "... Nous avons informé le Président du comité formé par la Chambre de Commerce ... que la décision du Ministère n'était entachée d'aucune erreur d'appréciation grossière et que nous étions donc dans l'impossibilité de la contester ..." et plus loin, paragraphe 5 puis 6: "... Il (le Protecteur) n'a pas la compétence technique pour recommander la modification d'un projet, à moins qu'il n'apparaisse que celui-ci est entaché d'une erreur d'appréciation grossière... La décision du Ministère a été prise en se basant sur des études techniques sérieuses (entre autres, comparaison du coût des divers tracés proposés, étude des dommages qui en résulteraient aux entreprises agricoles) et le tracé choisi constitue, d'après les autorités compétentes, celui qui assure à la population desservie le maximum de services par rapport à un minimum d'inconvénients. Ce jugement du Ministère peut être contestable; il est cependant sérieux et défendable et c'est tout ce que notre juridiction nous permet de vérifier..."

Aussi, la décision prise en fonction des plaintes peut s'entendre ainsi: le Protecteur est incompétent sur le fond de la cause mais juge que la forme a été respectée et n'a donc pas de possibilité de contester.

C'est donc dire que le seul niveau de compétence du Protecteur reste la forme et que le fond est du seul ressort de notre Ministère. Ceci est bien mis en valeur par l'excellent paragraphe 4 de cette lettre qui dit ce qui suit: *"Le Ministère des Transports étant le seul organisme juridiquement apte à décider si un projet correspond à l'intérêt public face à l'expression de divers intérêts souvent très sérieux mais toujours particuliers, il est évident que la décision finale au sujet d'un projet routier lui appartient et que les citoyens ne doivent pas confondre le droit d'être consultés avec le droit de décider".*

Nous regrettons que le Protecteur ait cru bon d'écrire "...toujours..." dans le membre de phrase "...l'expression de divers intérêts souvent sérieux mais toujours particuliers...", ce qui enlève une partie de la valeur d'une conception qui nous paraît par ailleurs excellente.

Le 27 mars 1974, une résolution était adressée au Premier Ministre par la St-Francis Protestant School Board contre le projet gouvernemental de tracé de la 51.

Le 12 août 1974, a lieu à Melbourne la fondation du "St-Francis Citizens Actions Group" dont l'objectif est de s'opposer au tracé gouvernemental de la route 51 dans la section contestée.

Le 24 août 1974, ce groupe d'action rencontre le Ministre d'Etat aux Transports, Paul Berthiaume, à l'Hôtel de ville de Melbourne. Le Ministre a déclaré avoir personnellement pris en charge le dossier de la route 51 et qu'avec le Ministre des Transports, ils prendraient tous deux la décision finale. Le Ministre Paul Berthiaume a fait remarquer que le Ministère fait de grands efforts pour donner à l'aspect humain et environnemental toute son importance.

Le 27 août 1974, ce même groupe d'action rencontre le Ministre des Transports et M. Henri Perron, Sous-ministre adjoint. Il fut décidé que ce groupe monterait un dossier indiquant sa position et son point de vue sur ce problème ainsi que son tracé proposé.

Suite à ces rencontres, le groupe d'action des citoyens de la vallée de la St-François soumet son rapport sur la route 51 dans la section controversée. Ce mémoire de 15 pages reprend tout le problème depuis le début et l'argumentation des opposants au tracé du Ministère. Les points principaux sont bien connus à présent, effet social, effet sur la structure du village, nombre d'expropriations comparé, pertes de taxes, relocalisation des personnes déplacées, frais additionnel de service, pollution sonore et physico-chimique, expansion future, qualité de vie, patrimoine historique national, valeur touristique de l'actuelle route 22, etc.; y est jointe une description du tracé proposé par le comité de la Chambre de Commerce repris par le groupe d'action des citoyens.

Le 16 septembre 1974, la révision complète du dossier et la formulation de recommandations au sujet du tracé sont demandées par le Sous-ministre adjoint Henri Perron, à Jacques Hébert, Directeur du Service de la Circulation. Cette tâche est confiée à la Division des Etudes Pluridisciplinaires.

II - MANDAT DE LA DIVISION DES ETUDES PLURIDISCIPLINAIRES

Depuis quelques deux années déjà, la section de l'autoroute 51 s'étendant de rivière-au-Saumon à Ulverton, dans la région de Melbourne, a fait l'objet d'une vive controverse quant à son tracé. Les citoyens de plusieurs municipalités (une pétition d'environ mille noms), les maires de ces municipalités environnantes, de même que la Chambre de Commerce de Richmond-Melbourne, se refusent à accepter le tracé retenu pour le passage de l'autoroute 51. Ils ne sont pas contre l'autoroute, mais ils n'en veulent pas à n'importe quel prix. La préservation de Melbourne, de la vallée de la rivière St-François, de même que les principales fermes rentables de leur région, figurent au premier plan de leur fondement. A maintes reprises, ils ont demandé au Ministère des Transports de bien vouloir ré-étudier l'ensemble du problème. Ils ont même proposé de nouveaux tracés.

Cette section controversée de l'autoroute 51 devant être construite le plus rapidement possible afin de poursuivre l'ensemble de la jonction Drummondville-Sherbrooke, le Ministère des Transports, à la demande de son Ministre d'état, M. Paul Berthiaume, et du sous-ministre adjoint, M. Henri Perron, a décidé de reviser l'ensemble du problème.

Les mandataires espèrent que les résultats de l'étude qu'ils ont menée sauront satisfaire toutes les parties en cause. On trouvera, en annexe, la lettre du Directeur de la Circulation (par intérim) Jacques Hébert, quant au mandat confié à la Division des Etudes Pluridisciplinaires.



### III - BREVE PRESENTATION DE LA REGION A L'ETUDE

#### 3.1 LE CADRE REGIONAL

Le territoire à l'étude touche deux comtés provinciaux, soit les comtés de Richmond dans la partie Est et de Drummond dans la partie Ouest. Il est limité au Nord par la rivière St-François et il s'étend sur environ deux milles en direction du Sud. Bordé à l'Est par la petite rivière-au-Saumon, il se prolonge en direction Ouest presque jusqu'à la limite du canton de Durham.

C'est une région à peuplement rural où les concentrations importantes de population se retrouvent en bordure de l'actuelle route 22. Le village de Melbourne avec ses 457 habitants fait face à la ville de Richmond qui compte 4,314 habitants dans la partie Est de la région à l'étude. Seule la rivière St-François sépare ces deux municipalités. Du côté Ouest du territoire étudié, nous retrouvons la municipalité de Ulverton qui regroupe 286 habitants.

#### 3.2 LA CÂDRE PHYSIQUE

L'aire à l'étude est située dans une zone de contact qui distingue les basses terres champlainiennes de la zone des longs plissements appalachiens plus à l'Ouest. Nous sommes donc en présence d'une région qui a subi les soubresauts des forces qui ont donné lieu à la formation des Appalaches.

On y retrouve quelques collines peu élevées confortablement assises sur un mini-plateau. En effet, la majeure partie du territoire à l'étude se situe entre les courbes de 400 et 1000 pieds, la cote minimale correspondant au niveau de la rivière St-François, et un seul sommet atteignant 1145 pieds. Dans l'ensemble, tout ce relief est également incliné en direction de la vallée de la St-François.

Cependant, le micro-relief est localement beaucoup plus tourmenté. Soulignons entre autre, 1<sup>o</sup> la présence de quelques collines, 2<sup>o</sup> les versants à forte pente de la vallée de la rivière Ulverton, 3<sup>o</sup> le long talus abrupt d'orientation Nord-est/Sud-ouest qui s'étend parallèle à la rivière Ulverton, à quelque 2600 pieds à l'Est de celle-ci, 4<sup>o</sup> la zone de rainures profondes dues à l'érosion géologique qui s'entaillent au Sud de la route 22 à quelque 3000 pieds à l'Est de Kirkdale, et finalement, 5<sup>o</sup> le profond talweg occupé par la voie de chemin de fer du Canadien National à la limite Ouest du comté de Richmond.

### 3.3 LE CADRE PEDOLOGIQUE (LES SOLS)

Les sols que l'on retrouve dans cette région sont présentés avec leurs principales caractéristiques dans le tableau ci-dessous. Ces sols sont, pour la plupart, situés dans le grand groupe des podzols avec un pH généralement acide à très acide; il s'agit surtout de loams sableux avec un drainage allant de très bon à imparfait en fonction des conditions locales.

Quant à la topographie, elle va de vallonnée à montueuse. Quelques exceptions existent cependant où l'on rencontre d'une part, généralement sur de faibles superficies, des sables (série de Colton) à drainage excessif, très acides, du loam argileux (série Coaticook) à drainage imparfait, ainsi qu'un loam sableux à mauvais drainage faiblement acide (gley de la série Francoeur), d'autre part, une large zone dépressive occupée par des terres organiques très mal drainées où la terre noire est surmontée par place de tourbe acide.

## TABLEAU DES SOLS

## TABLEAU I

## LE LONG DU TRACE DE L'AUTOROUTE 51 - REGION DE MELBOURNE

Série	Type	Drainage	Topographie	pH	Grand groupe de sol	Matériel d'origine	
W.	Woodbridge	loam sableux	Modérément bon à imparfait	Vallonnée	Très fortement acide	Brun podzolique - podzol	loam sablo-graveleux acide
Sd	Sheldon	loam sableux	Bon à imparfait	Lég. vallonnée	Très fortement acide	Podzol	loam argilo-limoneux acide
Fsl	St-François	sable lim.	Excessif à très bon	Lég. vallonnée	Fortement acide	Podzol	Dépôt fluviaux glaciaires ou glacionnatiques
Be	Berkshire	loam	Très bon	Très montueuse	Très acide	Podzol	Sable limono-graveleux calcaire till glaciaire shistes précambriens
Fr	Francoeur	loam sableux	Mauvais à très mauvais	Déprimée	Faiblement acide	Gley	voir Be
C	Colton	sable	Excessif à très bon	Fort. ondulée	Très fortement acide	Podzol	sable acide
Bl	Blandford	loam	Très bon	Montueuse	Très fortement acide	Brun podzolique - podzol	loam sablo-graveleux acide
Sf	Sheldon	loam sableux	Bon à imparfait	Lég. vallonnée	Très fortement acide	Podzol	Dépôt, lacustre et fluvatile loam argilo-limoneux acide d'origine glaciaire
Ct	Coaticook	loam argileux	Imparfait	Ondulée à vallonnée	Lég. acide	Podzolique	Dépôt lacustre limono-argileux
Bm	voir Be (Berkshire)						

IV - ANALYSE DES DIFFERENTS TRACES A L'ETUDE

Cette analyse concerne les trois tracés suivants:

- Tracé I : tracé original du Ministère des Transports
- Tracé II : tracé proposé par la Chambre de Commerce de Richmond-Melbourne
- Tracé III : nouveau tracé proposé par le Ministère des Transports.

Pour les besoins de cette analyse, nous avons séparé le territoire couvert par ces trois tracés en quatre sections,\* soit:

1° Section A

De la rivière-au-Saumon au chemin Thomas.

2° Section B

Du chemin Thomas à Gee Road.

3° Section C

De Gee Road au chemin de la côte Mooney.

4° Section D

Du chemin de la côte Mooney à la route Pleyart.

\* Voir la carte au 1:12,000 montrant les trois tracés étudiés de même que les quatre sections.

SECTION ATracé I

- 1° Ce tracé est beaucoup trop près de la vallée de la rivière St-François et de la population qui vit en bordure de la route 22.
- 2° Le corridor passe si près du paysage désormais célèbre du deux dollars qu'il le rendrait méconnaissable.
- 3° De plus, une halte a été proposée à ce niveau mais malheureusement du mauvais côté de l'autoroute.
- 4° En outre, à ce même endroit, le corridor s'approche dangereusement (moins de 400 pieds) de la maison de repos existante.

Tracé II et III

Dans cette section, les tracés II et III se confondent. A l'Est de la route 243 (39), les tracés II et III croisent la partie supérieure boisée du lot 13a et se poursuivent sur les lots 14a, 15a et 16a presque totalement en milieu boisé. Entre la route 243 et le chemin Thomas, ces deux tracés longent la limite Nord du rang VII de la division cadastrale du canton de Melbourne.

Dans cette section, les tracés II et III ont les avantages suivants:

- 1° Ils sont suffisamment éloignés de la vallée de la rivière St-François et de la route 22 pour ne pas gêner les gens déjà en place.
- 2° Par le fait même, le paysage du deux dollars se trouve entièrement préservé.
- 3° En passant à la limite de Upper Melbourne, nous pouvons assurer suffisamment de territoire pour le développement futur de cette municipalité, développement dont les pressions se feront sans doute sentir avec la réalisation de l'autoroute 51.
- 4° Etant situés plus haut par rapport à la vallée de la rivière St-François, ces deux tracés permettent une meilleure perception du paysage environnant.

SECTION BTracé I

- 1° Entre le chemin Thomas et le chemin d'Ely, ce tracé demeure toujours trop près de Melbourne. Ses effets désastreux se font surtout sentir au croisement du chemin d'Ely alors que le tracé passe littéralement dans une partie construite et très pittoresque du village de Melbourne. Ce tracé a également le désavantage de sectionner une partie, si minime soit-elle, du terrain de golf de Melbourne.
- 2° La servitude visuelle qui serait imposée aux habitants de Melbourne de même que la génération des bruits originant d'un tel tracé seraient inadmissibles pour les citoyens de cette municipalité, et ce, à cause de la trop grande proximité de ce tracé par rapport à Melbourne.
- 3° Entre le chemin d'Ely et le chemin Gee Road, ce tracé se poursuit parallèle à la rivière St-François. Toute cette section, et plus particulièrement la partie sise entre le chemin d'Ely et la route 116, présenterait fort probablement quelques difficultés de réalisation dues principalement aux pentes latérales importantes rencontrées par le passage à flanc de coteau. L'échangeur devant desservir Richmond qui serait construite à même ce coteau poserait également des difficultés de construction.



### Tracé II

- 1° C'est au chemin Thomas que les tracés II et III se distinguent l'un de l'autre. Le but visé reste cependant le même. Eviter au maximum les terres agricoles actives et viables de la région et l'éloignement volontaire de la vallée de la rivière St-François afin de ne pas hypothéquer les secteurs limitrophes de cette vallée les plus susceptibles de connaître dans l'avenir un développement touristique souhaitable.
- 2° Le tracé II présente ici certains problèmes principalement dus à la topographie. Il traverse des reliefs à pentes fortes, croise des talus abrupts et passe avec beaucoup de difficulté le profond talweg, site du passage de la voie de chemin de fer du C.N.
- 3° Cette section B du tracé II serait techniquement réalisable, mais les coûts financiers de réalisation en seraient certainement très lourds à supporter:
  - a) pour la construction de l'autoroute elle-même;
  - b) pour la réalisation du passage de la voie ferrée.

### Tracé III

- 1° L'alignement retenu pour cette section du tracé III repose principalement sur la nécessité de contourner au maximum les difficultés posées par le relief entre le chemin d'Ely et le chemin Gee Road.

- 2° Ayant constaté que tout autre corridor au Sud du tracé II devrait passer beaucoup trop loin en direction Sud, nous avons donc éliminé une telle éventualité qui ne pourrait être alors fonctionnelle sur le plan de la desserte des populations de Richmond et Melbourne.
- 3° La seule solution, celle que nous avons adoptée pour ce tracé, était de trouver un alignement intéressant sur le flanc Nord du coteau en se servant au maximum des courbes de niveau. Cette solution s'avéra très heureuse et facilitait du même coup le seul passage problème rencontré dans cette section, soit la traversée de la voie ferrée du C.N. C'est ainsi qu'à partir du chemin Thomas, le tracé III oblique vers le Nord pour contourner les collines élevées sises à l'Ouest du chemin d'Ely.
- 4° Dans une courte portion de cette section, le rapprochement de la vallée de la St-François qui n'a tout de même rien de comparable avec celui presque généralisé, voire même dangereux du tracé I, permet également une très bonne desserte de la ville de Richmond.
- 5° Enfin, ce tracé respecte de bonnes possibilités de développement potentiel du secteur Ouest de Melbourne.

SECTION CTracé I

Alors que la première moitié de la section B affectait directement la municipalité de Melbourne et sa population, presque toute la section C cause des problèmes à de nombreux agriculteurs et compromet les possibilités touristiques de ce secteur de la vallée de la St-François. Afin d'éviter des reliefs trop prononcés, et poursuivant l'alignement déjà amorcé dans les sections A et B, le tracé I s'approche dangereusement du lit de la rivière St-François.

De plus, l'échangeur devant desservir Ulverton, non seulement occupe un espace démesuré compte tenu de l'importance de cette municipalité, mais détruit du même coup une magnifique pinède plantée.

Tracé II

Pour les sections C et D, les tracés II et III ne connaissent que des différenciations de détails, l'esprit général de l'orientation des deux tracés étant le même. Toutefois, ces détails sont très importants et une étude plus approfondie du territoire, de son occupation, de son utilisation, de ses reliefs, et enfin de sa structure cadastrale, a permis d'avantager considérablement la faisabilité et la fonctionnalité du tracé III par rapport au tracé II.

Dans cette section, le principal défaut du tracé II provient de la façon dont il approche la traversée des reliefs importants qui se présentent entre la route du 5ième rang et le chemin de la côte Mooney en attaquant, entre autre, de plein front un important talus abrupt accolé à une difficile traversée de la rivière Ulverton.

### Tracé III

Dans cette section, le tracé III doit traverser une zone de sols organiques dont la profondeur minimale moyenne serait située à environ six (6) pieds. Ces sols organiques, suivant les quelques sondages que nous avons effectués, reposeraient sur du shiste argileux. Il est toutefois important de noter ici que:

- 1° tout tracé plus au Sud que ce dernier est difficilement réalisable à cause de la profondeur de plus en plus grande des sols organiques au fur et à mesure qu'on s'étend vers le Sud. Nous estimons que cette profondeur au centre de la zone des sols organiques, soit aux abords du ruisseau, pourrait possiblement atteindre environ vingt (20) pieds.
- 2° il serait possible d'éviter partiellement cette zone de sols organiques, mais au prix d'une géométrie plus compliquée, ce qui sous-entend dans le cas présent, l'addition de deux courbes importantes.

3<sup>o</sup> la présence de ces sols organiques, bien que pas très souhaitable, ne constitue toutefois pas une contrainte majeure quant à la construction d'une autoroute. La contrainte n'est certainement pas en tout cas sur le plan de la faisabilité touchant à la construction.

S'il existe un danger, c'est bien plus du côté de l'environnement que certaines conséquences peuvent être à craindre.

Cependant, pour apporter sur ce point précis quelques certitudes, il faudrait procéder à des recherches relativement approfondies qui nous semblent dépasser le cadre nécessité par l'objet de cette étude. Disons, cependant, que nous avons de fortes raisons de croire que cette zone de terres organiques est à classer plutôt dans les terres noires d'origine marécageuse que dans les tourbières franches. Si tel est le cas, il n'est pas impossible de penser que nous sommes en présence d'une zone potentielle propice à certaines formes d'agriculture spécialisées qui pourraient dans le futur avoir un débouché sur les villes avoisinantes de Richmond, Victoriaville, Sherbrooke et même Montréal. De plus, il s'agit d'une zone probable de nappe phréatique de recharge locale et nous ignorons les conséquences possibles de la pollution chimique tant sur cette zone elle-même que sur les terres agricoles environnantes, incluant le secteur de Gore, etc. Les risques de modification du drainage naturel peuvent avoir aussi des conséquences difficiles à évaluer tant à court terme qu'à long terme sur le site lui-même. En résumé, nous avons là une zone de haute sensibilité très vulnérable qu'il vaut mieux éviter de modifier sans nécessité absolue et étude poussée.

4<sup>o</sup> une fois cette zone de sols organiques traversée, soit entre les chemins Gore et Lyster, ce tracé est orienté de façon à éviter le talus abrupt déjà mentionné dans le cas du tracé II et par le fait même, à négocier le passage de la rivière Ulverton.

SECTION DTracé I

- 1° Le défaut majeur de cette section du tracé I est de traverser la ferme probablement la plus importante de toute la région, soit la ferme Empana.
- 2° Entre les chemins McGiveney et Ployart, le tracé longe pour 3000 pieds le côté Sud du chemin du 5ième rang pour suivre ensuite le trait-carré des terres jusqu'au chemin Ployart. Cette deuxième partie de la section D est donc excellente.

Tracé II et III

Tel que mentionné précédemment, les différences des tracés II et III dans les deux dernières sections ne relèvent que de certains détails. Ceci est d'autant plus vrai pour cette dernière section.

En effet, alors que le tracé II longe le côté Nord du chemin du 6ième rang Est, le corridor du tracé III en utilise plutôt le côté Sud à cause de l'état d'abandon de ce côté du rang.

Une fois croisé le chemin McGiveney, le tracé III profite de la présence d'espaces boisés de valeur relativement faible pour rejoindre le plus rapidement possible le même trait-carré de terre dont il a été question précédemment dans le cas du tracé I. Ici, les différences entre les tracés II et III sont très minimes.

Pour ce qui a trait au tracé III, au niveau du chemin McGiveney, un échangeur a été prévu pour desservir le secteur d'Ulverton et au chemin Ployart, un autre échangeur serait construit pour la région de l'Avenir.



TABLEAU II

ANALYSE DES DIFFERENTS AVANT-PROJETSET ESTIMATION DES COUTS DE REALISATION (1)AUTOROUTE 51SECTEUR RIVIERE-AU-SAUMON (RICHMOND) A ROUTE PLOYART (DRUMMOND)

	AVANT-PROJET I	AVANT-PROJET II	AVANT-PROJET III
DESCRIPTION SOMMAIRE	TRACE DU MINISTERE DES TRANSPORTS (VOIRIE)	TRACE PROPOSE PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE	NOUVEAU TRACE PROPOSE PAR LA DIVISION DES ETUDES PLURIDISCIPLI- NAIRES
Longueur des projets	13.2 milles	13.2 milles	13.5 milles
Total des montées et des descentes	1065 pieds	1035 pieds	1100 pieds
Pourcentage et lon- gueur des pentes	3% - 1500' 3% - 2500' 3% - 1800' 3% - 1500' 3.4% - 1500' 5% - 1100' 5% - 1400' 4.5% - 1000' 4% - 1900' 5% - 1600' 3.6% - 900'	3% - 2000' 3% - 4000' 3% - 500' 3% - 8400' 3% - 8000'	4% - 2000' 3.2% - 2500' 3% - 2400' 4% - 2000' 4% - 1600' 4% - 3500' 4% - 2500' 4.8% - 2300' 5% - 1200'

(1) Pour une meilleure compréhension, la lecture de ce tableau doit se faire au moyen du plan montrant les profils des trois tracés étudiés. Vous trouverez ce plan dans la pochette cartographique qui accompagne le présent rapport.

Longueur totale des pentes (% du tracé)	16700 pieds (24%)	22900 pieds (33%)	20000 pieds (27%)
Hauteur des coupes de plus de 30'	34' - 39' - 59'	46' - 50' - 55' - 62' 67' - 75' - 93'	AUCUNE
Hauteur des remblais de plus de 30'	32' - 36' - 39' - 44' 44' - 44' - 46'** - 52' - 54'*	48' - 55' - 100'** 110'*	31' - 33' - 40'** - 44' 65'*
Longueur des chemins de desserte à reconstruire	8 milles, soit Route 116 (32) Route 143 (22) Chemin de la Rivière	9 milles, soit Chemin McGiveney Chemin Kirkdale Route 116 (32) Rue Belmont	3.2 milles, soit Route 116 (32) Chemin de la Rivière
Desserte de la Ville de Richmond	à 0.4 mi. à l'OUEST du nouveau pont de la rivière St-François	à 2.3 mi. à l'OUEST du nouveau pont; au sommet de la montagne le long de la route 116 (32)	à 1.2 mi. à l'OUEST du nouveau pont; au sommet de la montagne le long de la route 116 (32)
Desserte de Ulverton	à 0.4 mi. au SUD, via carrefour du rang 3	Via les chemins Mooney ou Kirkdale, à environ 3.0 milles	Ch. McGiveney à Mooney Gore Road Mooney à Kirkdale Marcotte à Ployart

\* Passage de la rivière Ulverton

\*\* Passage de la voie de chemin de fer du Canadien National

Transport additionnel des matériaux	AUCUN	Transport additionnel de 2 à 3 milles	Transport additionnel de 2 à 3 milles
Domage causé à l'agriculture de la région	Très grand	Minime	Minime
Influence sur la vie sociale du territoire traversé	Très néfaste	Pas de changement prévisible	Pas de changement prévisible
Influence sur le développement touristique de la vallée de la rivière St-François	Sérieusement compromis	Avantageux	Avantageux
Longueur du tracé situé à 1000' et moins des rives de la rivière St-François	4.5 milles	0.4 mille	0.3 mille
Empiètement sur le village de Melbourne et le terrain de golf	Sérieux	Nul	Nul
Coût total des expropriations	\$1,400,000.00	\$600,000.00	\$600,000.00

<u>Coût des échangeurs</u>			
Route 243 (39)	\$600,000.00	\$600,000.00	\$600,000.00
Rue Belmont	--	600,000.00	--
Route 116 (32)	1,500,000.00	600,000.00	1,500,000.00
Rang III	600,000.00	--	--
Chemin Mooney	--	600,000.00	--
Chemin McGiveney	--	--	600,000.00
Route Ployart	600,000.00	600,000.00	600,000.00
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total des échangeurs	\$3,300,000.00	\$3,000,000.00	\$3,300,000.00
<u>Coût des structures</u>			
Chemin de la Rivière	--	200,000.00	--
Chemin du Cimetière	--	200,000.00	--
Rue Belmont	200,000.00	--	200,000.00
Gee Road	200,000.00	200,000.00	200,000.00
Chemin Kirkdale	200,000.00	--	--
Chemin Mooney	200,000.00	--	200,000.00
Rang V	--	300,000.00	200,000.00
Chemin Marcotte	200,000.00	--	200,000.00
Chemin McGiveney	200,000.00	300,000.00	--
Rang V (2e partie)	--	300,000.00	--
Structure C.N.	300,000.00	800,000.00	300,000.00
Pont Rivière Ulverton	300,000.00	600,000.00	300,000.00
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total des structures	\$1,800,000.00	\$2,900,000.00	\$1,600,000.00

<u>Coût des routes</u>			
Autoroute	\$13,000,000.00	\$18,000,000.00	\$14,000,000.00
Routes provinciales	2,000,000.00	600,000.00	800,000.00
Chemins de service	500,000.00	1,500,000.00	900,000.00
Total des routes	\$15,500,000.00	\$20,100,000.00	\$15,700,000.00
<u>Résumé des coûts</u>			
Expropriation	1,400,000.00	600,000.00	600,000.00
Echangeurs	3,300,000.00	3,000,000.00	3,300,000.00
Structures	1,800,000.00	2,900,000.00	1,600,000.00
Routes	15,500,000.00	20,100,000.00	15,700,000.00
TOTAL	\$22,000,000.00	\$26,600,000.00	\$21,200,000.00
Coût au mille	\$1,667,000.00	\$2,015,000.00	\$1,570,000.00
Coût relatif	1.00	1.21	0.94

De ce tableau, nous pouvons dégager les quelques observations suivantes:

- 1° Les avant-projets I, II et III sont équivalents quant à la longueur des projets.
- 2° L'avant-projet II est dans l'ensemble nettement inférieur aux avant-projets I et III.
- 3° L'avant-projet I constitue un danger très sérieux vis-à-vis de l'équilibre social et agricole de la région. Il compromet également l'avenir touristique de cette section de la vallée de la rivière St-François.
- 4° L'avant-projet III s'avère le plus économique, les indices de coût relatif étant respectivement 1.00, 1.21 et 0.94 pour les tracés I, II et III.

V - NOUVEAU TRACE RECOMMANDE POUR L'AUTOROUTE 51

Le tracé recommandé est le résultat d'une analyse globale de la région. Chaque section du corridor de cette autoroute est justifiée principalement en fonction des éléments suivants:

- 1° - Etude des sols (pédologie)
- 2° - Etude de l'utilisation du sol
- 3° - Etude du potentiel agricole des sols
- 4° - Etude topographique
- 5° - Expertise forestière
- 6° - Etude cadastrale
- 7° - Valeurs sociales et potentiel touristique de la région.

Suite à l'étude comparative des trois différents avant-projets effectuée au chapitre précédent, aux conséquences socio-économiques, agricoles, environnementales, etc... de chacun des tracés, et finalement à la faisabilité des différents avant -projets, nous recommandons fortement au Ministère des Transports de prendre position en faveur du nouveau tracé III.

C'EST AINSI QUE LE TRACE PROPOSE RESPECTE:

A - La vallée de la rivière St-François

Il permet de définir et d'identifier de façon très nette

- 1- la route 22 qui demeure inchangée et qui servira aux déplacements locaux et touristiques;
- 2- l'autoroute 51 qui sera utilisée pour le trafic de transit rapide et les parcours de longue distance.

B - La vie sociale de cette région

De plus, il évite d'introduire un important élément perturbateur dans la vie sociale cohérente de ce groupe d'agglomérations linéaires et dans la vocation touristique appuyée sur l'actuelle et pittoresque route 22 qui l'irrigue.

C - Melbourne

Le contournement de Melbourne est fait dans le but premier de respecter la tranquillité remarquable de cette agglomération. Sa beauté et ses possibilités d'expansion ont également contribué à déplacer le tracé de l'autoroute 51 plus au Sud de Melbourne.

D - La quasi totalité des terres utilisées pour fins agricoles

Les sols de cette région possèdent un potentiel agricole qui, dans l'ensemble, est très faible. Il n'y a pas de très bons sols agricoles puisque les meilleurs sols sont de classe III et possèdent souvent des limitations très sérieuses. La plupart des sols de cette région sont en effet affligés de l'une ou l'autre des limitations suivantes:



pierrosité, relief, basse fertilité, surabondance d'eau, ou roc solide. Plusieurs sols n'ont donc aucune valeur agricole et si l'on se réfère à la carte synthèse des potentiels agricoles, on constate, à l'exception des terres organiques, l'importance des sols impropres à l'agriculture et des sols de classe C qui sont à la limite de l'utilisation. De plus, si on retranche des sols de classe A, B et C, toutes les surfaces recouvertes de forêt, nous réduisons davantage l'étendue des sols agricoles.

Si nous considérons maintenant la carte d'utilisation du sol, elle reflète assez fidèlement les nombreuses limitations des sols de cette région. Les zones fortement accidentées et les terrains bas organiques sont presque entièrement recouverts de forêt. Les parcelles de terrain d'abandon récent ou avancé sont également très nombreuses et la quasi totalité des sols utilisés reflète bien la vocation laitière de la région. Cependant, tout étant relatif, malgré la qualité très moyenne des sols, plusieurs agriculteurs ont réussi à rendre viables leurs fermes à la suite de nombreuses années d'effort. Dans bien des cas, le travail d'épierrement des terres de cette région vient à peine d'être terminé et le sol commence seulement à être productif. Il y a donc un facteur d'enracinement très fort.

Nous avons également voulu tenir compte du potentiel récréationnel des fermes situées en bordure de la route 22, à proximité de la rivière St-François.

Pour toutes ces raisons, nous avons tenu, en autant que cela nous fût possible, à éviter le plus grand nombre de terres agricoles actives, préférant plutôt, lorsque nécessaire, pénétrer dans des zones boisées.

Le tracé que nous recommandons est à la fois différent du tracé original du Ministère des Transports et de celui qui avait été proposé par la Chambre de Commerce de Richmond-Melbourne. Il respecte toutefois, dans ses grandes lignes, certaines aspirations légitimes et raisonnables des citoyens de cette région. Le tracé comporte plusieurs courbes. Chacune d'elle est, par contre, amplement justifiée, soit par les besoins de contourner certains reliefs trop accidentés

- par la nécessité d'éviter des zones marécageuses trop profondes;
- par la volonté de suivre certains traits-carrés de terres.

Nous considérons ce tracé comme techniquement valable et, de plus, très recommandable sur le plan panoramique.

Le tracé que nous recommandons a été reproduit à trois échelles différentes: \*

- 1<sup>o</sup> - Sur la carte militaire, à l'échelle du 1:50,000
- 2<sup>o</sup> - Sur la carte cadastrale, à l'échelle du 1:20,000
- 3<sup>o</sup> - Sur la carte spéciale, à l'échelle du 1:12,000
- 4<sup>o</sup> - Sur la carte spéciale, à l'échelle de 1:12,000 pour comparaison avec tous les autres tracés qui avaient été envisagés auparavant.

\* Vous trouverez la première carte en annexe à la fin de ce rapport et les trois suivantes dans la pochette accompagnant le présent rapport.

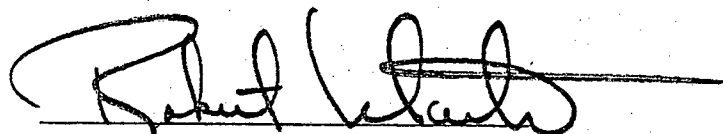
### HALTES ROUTIERES

Dans le but de desservir convenablement les usagers de cette autoroute, nous avons inventorié deux sites que nous recommandons d'une façon toute particulière afin d'aménager des haltes routières.

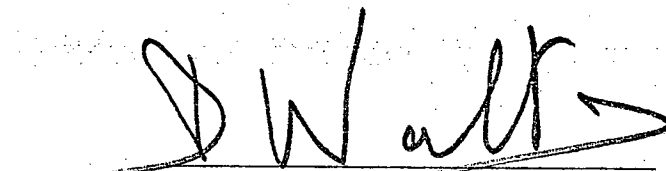
Le premier site, qui serait accessible par les voyageurs se dirigeant vers l'Est, se trouve du côté Sud de l'autoroute 51, immédiatement à l'Est de la petite rivière Ulverton. Il est remarquable, surtout par les divers éléments qui le composent. Notons, entre autre, deux attraits d'importance, l'eau grâce à la présence de la rivière Ulverton et l'histoire par la présence d'un très vieux moulin à carder le lin. Ce premier emplacement est, à notre avis, d'un très grand intérêt paysagique et culturel.

Le second site que nous avons retenu et qui serait accessible par les usagers de l'autoroute se dirigeant vers l'Ouest (Richmond et Drummondville) est situé un peu à l'extérieur des limites du cadre de la présente étude. Il est cependant si près que nous avons cru bon l'y intégrer. Il est, en effet, situé à seulement 6000 pieds environ à l'Est de la petite rivière-au-Saumon. Par ce choix (voir carte au 1:50,000 en annexe), nous avons tenu à profiter du rapprochement de l'A-51 de la rivière St-François qui, dans cette section, est déjà en construction et dont le rapprochement a été nécessité par une éventuelle traversée de la rivière St-François via l'autoroute Transquébécoise.

Nous espérons que les résultats de cette étude sauront vous aider à prendre une décision quant à la réalisation de cette importante section de l'autoroute 51. Nous apprécions votre confiance et demeurons toujours disponibles.



ROBERT LETARTE  
Géographe



DANIEL WALTZ  
Ecologiste

RL/DW/ct

Novembre 1974

A N N E X E S



GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS

Date Montréal, le 16 septembre 1974.

A Monsieur Gilles Lussier, ing.,  
Chef, Service de la Circulation.

DE Jacques Hébert, ing.,  
Adjoint au Sous-Ministre,  
Directeur de la Circulation (intérim)

Sujet: Autoroute No 51,  
Région de Melbourne et Ulverton.

En suite aux nombreuses représentations s'opposant au tracé de l'Autoroute No 51 dans la région de Melbourne-Ulverton, les Autorités du Ministère ont décidé de réviser complètement le dossier portant sur cette section d'autoroute.




Afin que l'aspect social et protection de l'environnement soient bien étudiés, aurais-tu l'obligeance de confier ce travail à la nouvelle division des Etudes Pluridisciplinaires.

Cette division devra également formuler des recommandations quant au choix du tracé.

JH/mm

Jacques Hébert, ingénieur.

# AUTOROUTE 51 ULVERTON-MELBOURNE

-  corridor suggéré
-  échangeur
-  halte routière

échelle : 1:50,000    date : 22 oct. 1974  
par : r.letarte - d.waltz

