



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

AMÉLIORATION DU LIEN ROUTIER
ENTRE LA ROUTE 216 ET ASCOT CORNER
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
RÉSUMÉ



CANQ
TR
GE
EN
582
Rés.



470 075

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

CENTRE DE DOCUMENTATION

~~200, RUE DORCHESTER SUD, 7e~~

~~QUÉBEC, (QUÉBEC)~~

~~G1K 5Z1~~

Ministère des Transports

Centre de documentation

930, Chemin Ste-Foy

6e étage

Québec (Québec)

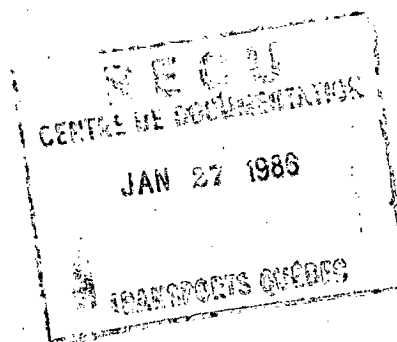
G1S 4X9

AMÉLIORATION DU LIEN ROUTIER

ENTRE LA ROUTE 216 ET ASCOT CORNER

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉSUMÉ



CANQ
TR
GÉ
EN
5821
Res.

PLURITEC LTEE

NOVEMBRE 1985

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
1. <u>INTRODUCTION</u>	1
2. <u>JUSTIFICATION ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET</u>	1
3. <u>LE MILIEU ET SES RÉISTANCES</u>	2
3.1 Le milieu biophysique	2
3.2 Le milieu humain	3
3.3 Le milieu agro-forestier	5
3.4 Le patrimoine bâti	6
3.5 Le milieu visuel	7
3.6 L'archéologie	8
3.7 Le milieu sonore	8
4. <u>L'ÉTUDE DES VARIANTES DE TRACÉ</u>	8
4.1 Description des variantes	8
4.2 Le tracé jugé préférable	9
5. <u>L'IDENTIFICATION DES D'IMPACTS</u>	10
5.1 Le prolongement de l'autoroute 10	10
5.2 L'élargissement de la route 112	12

1. INTRODUCTION

Afin d'améliorer le réseau routier de la région de Sherbrooke, le ministère des Transports du Québec prévoit prolonger l'autoroute 10 jusqu'à la route 112 et réaménager cette dernière entre les municipalités d'Ascot Corner et Sherbrooke.

En vue d'assurer l'intégration harmonieuse de ces nouvelles infrastructures dans le milieu, une étude d'impact sur l'environnement a été réalisée. Les principaux éléments de cette étude sont résumés ci-après.

2. JUSTIFICATION ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

En ce qui concerne le prolongement de l'autoroute 10 jusqu'à la route 112, les études de circulation et l'analyse économique indiquent que le raccordement avec la route 112 devrait se faire au niveau du chemin Champigny. En fait, compte tenu du faible niveau de trafic anticipé et des coûts élevés de construction et d'opération, le prolongement de l'autoroute 10 jusqu'à Ascot Corner ne s'avère aucunement justifié.

L'autoroute serait d'abord construite à une chaussée occupant une emprise de 40 mètres, quoique l'emprise totale de l'autoroute considérée pour les fins de l'étude sera de 80 m. La possibilité de construire une deuxième chaussée permettrait éventuellement de rencontrer toute hausse de circulation. Mentionnons que le carrefour avec la route 216 sera à étagement tandis que celui avec la route 112 sera à niveau, du moins pendant la durée de l'utilisation d'une seule chaussée d'autoroute. Un viaduc enjambant le chemin Duplessis devra être construit.

Par ailleurs, les études de circulation démontrent que la route 112 devra éventuellement être réaménagée à 4 voies contiguës sur toute sa longueur. L'amélioration de cette route nécessite une emprise nominale de 20 m pouvant atteindre 24 m dans quelques sections; les carrefours seront tous à niveau.

Mentionnons finalement que le réaménagement de la route 112 entre les chemins Champigny et Duplessis est un besoin urgent et par le fait même devrait être réalisé à très court terme et prioritairement au réaménagement de la section est de la route 112 et de la mise en place de l'autoroute 10.

3. LE MILIEU ET SES RÉSISTANCES

La zone d'étude retenue pour les fins de l'actuel projet se localise à l'intérieur des limites des municipalités de Sherbrooke, Fleurimont et Ascot Corner. Des inventaires y ont été effectués; le milieu récepteur a été décrit et les résistances ont été évaluées.

Signalons que les données de base étaient valides au printemps 1985. Depuis, il est possible que certaines modifications aient été apportées en cours de confection de plans et devis. Quelques données, telles les distances seraient alors modifiées.

3.1 Le milieu biophysique

La zone d'étude présente un relief vallonné, les pentes dans l'ensemble étant supérieures à 6%. On y retrouve une assise rocheuse très stable recouverte de dépôts meubles. Ces derniers sont le plus souvent de faible épaisseur et constitués de till glaciaire.

La présence d'affleurements rocheux, principalement au centre la zone d'étude, constitue une résistance forte au projet routier.

La rivière Saint-François s'avère le cours d'eau le plus important de la région à l'étude; elle creuse profondément le massif rocheux. Deux tributaires viennent compléter le réseau hydrographique; ce sont les ruisseaux Dorman et Stacey.

La majorité des forêts du secteur à l'étude ont subi plusieurs coupes successives de telle sorte que la forêt originale a été progressivement remplacée par de jeunes érablières et des peuplements de transition. Si on ajoute à ce portrait la présence de nombreuses terres en friche, le faciès végétal de cette région apparaît donc comme étant jeune et relativement homogène.

En regard de la faune aquatique, le territoire à l'étude renferme des espèces d'intérêts sportif et récréatif. Plus spécifiquement une frayère à doré jaune a été localisée au niveau de la rivière Saint-François à environ 1 km

en aval du pont d'Ascot Corner, près de l'embouchure du ruisseau Stacey; de plus, la partie inférieure du ruisseau Stacey compte trois zones à frayères d'espèces d'eaux vives, facilement accessibles aux salmonidés. Ces frayères constituent des habitats de qualité supérieure fortement résistants à l'implantation d'un lien routier.

La partie amont du ruisseau Dorman, très ramifiée au niveau de la zone d'étude, supporte des populations résiduelles de salmonidés. Cette section du ruisseau constitue un habitat de qualité moyenne.

Sur le plan de la faune terrestre, le cerf de Virginie se rencontre fréquemment dans la zone d'étude aux périodes de dispersion au printemps et de regroupement à l'automne. Il n'existe cependant aucune aire d'hivernage. Un ravage de bonne qualité (ravage d'Ascot Corner) a toutefois été identifié au sud-est du territoire à l'étude.

Les espèces aviennes à l'intérieur du territoire à l'étude renferment quelques espèces d'intérêts sportif et récréatif dont la gélinotte huppée et possiblement la bécasse et la bécassine. Aucune aire de repos pour la sauvagine ne fut répertoriée.

3.2 Le milieu humain

Le territoire à l'étude se situe à l'intérieur de deux MRC: Sherbrooke et Haut-Saint-François. Mentionnons que la limite sud-ouest du territoire à l'étude représente une partie importante du milieu bâti structuré des municipalités de Sherbrooke et de Fleurimont.

L'utilisation du sol du territoire de la ville de Sherbrooke compris à l'intérieur de la zone d'étude se caractérise par une forte densité d'occupation. On retrouve du côté est de la route 216, en direction du Centre Hospitalier de l'Université de Sherbrooke des habitations multifamiliales, des quartiers résidentiels bien structurés ainsi qu'une série d'établissements commerciaux.

La municipalité de Fleurimont fait l'objet d'une importante poussée du développement urbain principalement au sud de la rue King est (route 112) ainsi qu'à la limite nord de la ville de Sherbrooke de part et d'autre de la route 216. On retrouve le long de la route 112 des résidences,

quelques industries et surtout des commerces et établissements de services reliés à la circulation de transit ou à l'automobile en général. Quant au territoire situé au nord de la route 112, il se caractérise par sa faible densité d'occupation, par la présence de l'aréna de Fleurimont le long du chemin Duplessis et d'un camping en marge du chemin Lemire.

Enfin, il est à noter que la municipalité de Fleurimont prévoit mettre en place, au cours de l'été 1985, un collecteur d'égout qui traverserait la zone d'étude dans un axe nord-ouest sud-est.

A Ascot Corner, le bâti se concentre au village même, de chaque côté de la route 112. On retrouve de plus deux noyaux d'implantations au nord de cette dernière. Quelques services et commerces non-spécialisés (épicerie, dépanneurs etc.) et quelques institutions desservent la population locale. Cette municipalité, à vocation majoritairement résidentielle, dispose d'importantes superficies susceptibles de répondre à la demande éventuelle d'espace.

Un tronçon du réseau ferroviaire du Canadien Pacifique traverse la route 112 à quelques centaines de mètres à l'ouest du village d'Ascot Corner. Finalement, Hydro-Québec prévoit implanter une ligne d'interconnection à courant continu en direction de la Nouvelle-Angleterre sur une portion du territoire à l'étude. Cette ligne intercepterait la route 112 à l'intérieur des limites d'Ascot Corner.

La majorité des superficies susceptibles de recevoir le prolongement de l'autoroute 10 n'offrent qu'une résistance faible ou moyenne au projet routier. Il s'agit de territoires situés à l'intérieur de la zone agricole permanente se retrouvant de part et d'autre du chemin Duplessis; il s'agit également du bâti dispersé le long de la route 216 et du chemin Lemire. Les zones de résistance supérieure se concentrent le long des routes 112 et 216. Elles sont constituées du milieu bâti structuré des municipalités de Sherbrooke et Fleurimont et des secteurs de développement potentiel à court terme.

Enfin, les éléments ponctuels importants, difficilement déplaçables de par l'importance des infrastructures et équipements en place ou en raison d'une localisation stratégique, offrent une résistance très forte au passage d'une voie routière. L'aréna de Fleurimont et le camping du domaine Joly se retrouvent dans cette catégorie.

3.3 Le milieu agro-forestier

Sur le plan agricole, quarante-deux exploitations ont été recensées dans la zone d'étude. Ces exploitations se retrouvent principalement le long des routes 216 et 112 et des chemins Duplessis, Champigny et Galipeau dans un territoire zoné agricole par la Commission de Protection du territoire agricole du Québec.

Si nous comparons l'agriculture à l'intérieur de la zone d'étude à celle de l'ensemble du Québec ou de la région agricole No. 5, nous constatons que la proportion d'entreprises laitières y est nettement moins importante, alors que l'importance relative des entreprises de grandes cultures et horticoles y est plus grande. Il faut souligner que l'on retrouve une entreprise horticole de très haut calibre dans le territoire à l'étude.

La majorité des sols à l'intérieur de la zone d'étude présente peu ou pas de potentiel agricole. Les meilleurs sols se retrouvent aux extrémités est et ouest de la zone d'étude. Au centre et centre ouest, de grandes superficies ont un potentiel de classe 7 sur lesquels se retrouvent principalement des boisés d'érables.

La quantification du dynamisme des exploitations agricoles a permis d'identifier 3 entreprises agricoles ayant un dynamisme au-dessus de la moyenne, 12 ayant un dynamisme égal à la moyenne et 20 ayant un dynamisme au-dessous de la moyenne.

Au niveau forestier, le secteur à l'étude contient un certain nombre d'érablières à fort potentiel pour la production de sucre. Ces dernières se localisent majoritairement dans la partie nord. Par ailleurs, les érablières à potentiel moyen, beaucoup plus nombreuses, sont réparties ici et là sur toute la zone qui nous intéresse.

Le territoire à l'étude se compose surtout de terres à fort potentiel pour la production de matière ligneuse. On ne compte que trois petites zones à potentiel moyen. La sylviculture occupe une place très mitigée dans la région étudiée. On compte 12 petites plantations, dispersées sur le territoire et couvrant une moyenne de 0,6 hectare par plantation. Quatre parties de lot possèdent un plan de

gestion simple avec le ministère de l'Energie et des Ressources. Par ailleurs, huit lots boisés font l'objet d'une récolte périodique, principalement pour le bois de chauffage. Le milieu forestier laisse voir dans l'ensemble une résistance moyenne. Les secteurs à forte et à très forte sensibilité représentés par des érablières exploitées pour la sève se retrouvent surtout au nord de la zone d'étude.

Sur le plan agro-forestier, on compte 3 petits secteurs de résistance très forte dont 2 érablières exploitées et une entreprise horticole. Les zones de résistance forte se retrouvent principalement de part et d'autre du chemin Duplessis. Les superficies offrant une résistance moyenne sont localisées dans les parties est et ouest où l'on retrouve également les zones de résistance faible.

3.4 Le patrimoine bâti

Le patrimoine bâti de la zone d'étude s'intègre à la fois à une trame urbaine et à une trame rurale et présente peu d'intérêt en raison des modifications apportées au carré original. Sur les trente-huit bâtiments ou ensembles de bâtiments retenus, 35% d'entre eux sont sans intérêt patrimonial puisque généralement les modifications que ces bâtiments ont subies sont tellement importantes qu'elles ne permettent pas d'envisager une "réhabilitation" de l'édifice.

Il en va autrement des seize autres bâtiments ou ensembles considérés comme intéressants sur le plan patrimonial. Ces bâtiments ont subi des modifications mineures sur le plan patrimonial et sont facilement récupérables. Dans l'ensemble, ils doivent leur intérêt à leur représentativité sur le plan de l'architecture locale et régionale.

Les neuf derniers bâtiments affichent un intérêt patrimonial variant d'intéressant à exceptionnel et sont fortement résistants à la mise en place ou à l'élargissement d'une route. Parmi ces bâtiments, mentionnons la présence d'un noyau patrimonial intéressant sur le chemin Duplessis constitué de 4 bâtiments dont 2 de résistance forte et 2 de résistance moyenne. Par ailleurs, on retrouve 4 bâtiments d'intérêt patrimonial fort, 5 d'intérêt moyen et 8 d'intérêt faible situés le long de la route 112.

3.5 Le milieu visuel

L'aire d'étude présente un relief vallonné typique de la région des Cantons de l'Est. La vallée de la rivière Saint-François se laisse apercevoir uniquement dans la partie est de la zone d'étude. Ailleurs, les terres agricoles alternent avec les boisés et constituent l'effet visuel le plus notable. Le bâti urbain est fortement développé dans la section sud-ouest et, dans une moindre mesure, le long de la route 112.

La portion nord-ouest du territoire comprise entre les chemins Stoke et Duplessis constitue un bassin visuel remarquable depuis les hauteurs du Centre Hospitalier de l'Université de Sherbrooke. On observe un autre panorama d'envergure à l'approche d'Ascot Corner où l'observateur se retrouve dans le bassin visuel de la rivière Saint-François.

Les zones de résistance du milieu visuel ont été déterminées à partir des éléments hiérarchisables: la capacité d'absorption visuelle du paysage, les concentrations d'observateurs. Pour les fins de cette pondération, les éléments non hiérarchisables tels que les points d'observation et les points de repère ont été également considérés. Dans l'ensemble, les caractéristiques du milieu visuel de la zone d'étude rendent le paysage très peu résistant au projet autoroutier.

Les sous-unités à dominance urbaine où la concentration des observateurs est élevée, telles les limites de la ville de Sherbrooke et le long de la route 112, présentent une résistance visuelle forte. Par ailleurs, deux autres sous-unités sont également de forte résistance: la vallée de la rivière Saint-François et le bassin agricole entre les chemins Duplessis et Stoke.

3.6 L'archéologie

Le secteur à l'étude est jugé à potentiel archéologique faible donc peu résistant à l'implantation d'un lien routier. Aucune trace d'occupation ancienne ou historique n'a été observée. Le territoire repose sur l'argile et prend l'aspect d'un milieu fortement raviné, offrant très peu de replats favorables à un établissement humain. De plus, de nombreuses perturbations par des activités humaines ont été observées.

3.7 Le milieu sonore

Le milieu sonore le long de la route 112 est déjà très perturbé et dépasse de beaucoup les niveaux acceptables aux heures de pointe. La présence de véhicules circulant en grand nombre constitue la principale source de bruit. On constate que 257 bâtiments dont 186 résidences sont déjà situés entre la ligne médiane de la route 112 et l'isophone 55 dB(A) qui est considéré comme un niveau sonore acceptable.

A proximité du tracé de l'autoroute 10, à la hauteur du domaine Joly, soit à environ 90 mètres de la ligne médiane de la future autoroute, l'intensité du bruit est relativement faible. On perçoit en plus du bruit de la nature, certains bruits en provenance du camping.

4. L'ÉTUDE DES VARIANTES DE TRACÉ

4.1 Description des variantes

Les services techniques du MTQ et d'autres intervenants dans ce dossier ont élaboré 2 variantes de tracé concernant le prolongement de l'autoroute 10; il appert qu'aucune autre variante ne présentait des avantages environnementaux réels.

Les variantes de tracé ont le même point de départ, soit l'échangeur Stoke sur la route 216, et le même point de chute sur la route 112, soit au chaînage 4+350 (voir carte 1). La variante G constitue le tracé initial des services techniques du MTQ. Dès son point de départ de la route 216, elle dévie légèrement vers le nord pour s'orienter aussitôt vers le sud. La variante F, pour sa part, s'oriente vers le sud dès son départ, traverse le chemin Duplessis et se redresse par la suite pour effectuer son raccordement à la route 112.

Ces deux variantes ont été confrontées aux résistances identifiées lors de l'analyse des différents milieux concernés.

4.2 Le tracé jugé préférable

Suite à l'analyse comparative des tracés, la solution retenue initialement par le MTQ soit la variante G s'avère la plus avantageuse sur le plan environnemental. Elle décline en effet la variante F en ce qui concerne le milieu humain, le milieu agro-forestier (aspect forestier), le milieu visuel ainsi que l'aspect particulier du patrimoine bâti.

La variante F s'avère préférable seulement dans le cas du milieu biophysique qui présente une meilleure traficabilité des dépôts.

La situation est par contre non discriminante dans le cas du milieu agro-forestier (aspect agricole); les deux variantes présentent sensiblement le même impact résiduel.

5.0 L'IDENTIFICATION DES IMPACTS

5.1 Le prolongement de l'autoroute 10

Le tracé qui est apparu préférable au point de vue environnemental (variante G) traverse à deux reprises et sur une distance totale de 2020 mètres des dépôts de mauvaise traficabilité (affleurements rocheux) et franchit à trois reprises le ruisseau Dorman. Des mesures devront être prises pour minimiser les impacts mineurs liés aux travaux de dynamitage et de construction.

L'emprise longe sur une longueur de 440 mètres une érablière à potentiel moyen pour la production de matière ligneuse (boisé de moyenne valeur écologique) et traverse sur une distance de 770 mètres des terres à potentiel fort pour la production de matière ligneuse. Ces boisés constituent en général des unités de paysage de faible résistance à l'implantation d'un lien routier. Les impacts anticipés sont mineurs sauf à la jonction de l'autoroute 10 et de la route 112 où la présence de l'autoroute dans une unité de paysage moyennement résistante et la coupe de résineux d'une plantation créeront un impact visuel moyen. L'application des mesures de mitigation proposées dans ce cas réduira de façon significative l'impact anticipé.

La variante G immobilise de plus des terres à potentiel moyen pour la production de matière ligneuse (longueur: 520 mètres) et trois exploitations agricoles (superficie: 19 ha). Ces éléments sont fortement résistants visuellement à la présence de l'autoroute. Aucune mesure de mitigation ne pourra réduire l'impact visuel qualifié de majeur. Des mesures compensatoires devront tout de même être appliquées pour minimiser l'impact sur le milieu agricole. L'impact résiduel global pour ces éléments demeure toutefois majeur.

Parmi les bâtiments touchés de façon majeure par la mise en place de l'autoroute, notons d'une part onze résidences dont une à faible valeur patrimoniale et trois commerces tous situés en totalité ou en partie dans l'emprise, et d'autre part, cinq résidences permanentes subissant un

rapprochement excessif, impliquant une perte d'accès à la propriété. Un dédommagement devra être accordé au propriétaire. Dans le cas des bâtiments situés dans l'emprise, il permettrait l'achat, la construction d'un nouveau bâtiment ou la relocalisation du bâtiment au gré du propriétaire. Quant aux bâtiments subissant un rapprochement excessif, ce dédommagement serait une compensation pour pallier aux désagréments majeurs inhérents à la nouvelle situation créée. Suite à l'application de cette mesure, l'impact résiduel global sera moyen.

Quatre autres résidences subiront un impact global moyen suite à un rapprochement important du bâtiment par rapport à l'emprise. La mise en place d'un écran composé de talus et d'une plantation avec ensemencement pourrait minimiser l'impact de la présence de l'autoroute.

Pour les bâtiments accessoires, l'impact associé à la présence d'une remise dans l'emprise et d'une grange-étable à proximité du tracé est qualifié de mineur.

Au niveau sonore, les bâtiments situés hors de l'emprise sont localisés à une distance telle que l'augmentation du niveau sonore sera mineure exception faite d'une résidence et d'une grange-étable où la mise en place d'un écran sonore entre le bâtiment et l'autoroute réduirait l'impact.

Le tracé empiète de plus sur environ 165 mètres dans la zone de protection d'une source d'approvisionnement en eau. Un programme de surveillance devra être mis sur pied pour minimiser les risques majeurs de contamination par les déglaçants.

Notons que les résidents situés sur le chemin Duplessis et les routes 112 et 216 verront leur qualité de vie altérée durant la période de construction de l'autoroute. En effet, leur environnement sera perturbé par les travaux inhérents à la mise en place d'une infrastructure routière de cette importance (bruit, poussière, accès perturbé, circulation lourde, etc.). Ces inconvénients n'étant que temporaires puisqu'ils prendront fin avec le parachèvement de l'autoroute font en sorte que l'impact résiduel est nul.

5.2 L'élargissement de la route 112

L'analyse des tronçons est et ouest de la route 112 permet de constater que seulement deux exploitations agricoles sont touchées par le réaménagement de la route 112. Suite à l'application des mesures de mitigation proposées, seule l'entreprise de bovins de boucherie subira un impact résiduel significatif. Il est à noter que du point de vue patrimoine bâti, la grange-étable de cette entreprise affiche un intérêt patrimonial mineur. Etant située à l'intérieur de l'emprise, elle ne nécessitera toutefois aucune relocalisation et pourrait être démolie.

Quant aux résidences, commerces et industries touchés par le réaménagement de la route 112, seules deux résidences dont une à très forte valeur patrimoniale et un bâtiment de service se retrouvent en partie à l'intérieur de l'emprise. L'achat de la propriété ou un dédommagement permettant la relocalisation du bâtiment réduira l'impact global de majeur à moyen.

Quant aux autres bâtiments, plus de 70% d'entre eux se situent à une distance telle que l'augmentation du niveau sonore sera forte et nullement mitigeable en raison de la proximité et la disposition des bâtiments par rapport à la route 112. Cette variation du niveau sonore proviendrait d'une augmentation du débit de circulation sur la route 112. L'impact résiduel global est par conséquent considéré majeur.

Parmi ces bâtiments, deux commerces, une résidence et une industrie, tous situés à Fleurimont, deviennent dérogatoires par rapport à la réglementation municipale d'urbanisme, leur marge avant résiduelle étant sous la norme prescrite. Malgré l'application des diverses mesures de mitigation retenues pour chaque cas, l'impact résiduel global demeure majeur.

Pour les bâtiments déjà situés à une distance inférieure à la norme prescrite par la réglementation, trois résidences subissent un rapprochement excessif. Deux d'entre elles affichent une forte valeur patrimoniale et devront nécessairement être relocalisées, l'impact résiduel global variera de majeur à moyen selon l'entente avec le propriétaire quant au choix des mesures de mitigation à appliquer.

Un dédommagement devra être accordé aux résidents des six autres bâtiments situés à moins de 7,5 mètres de l'emprise pour minimiser les impacts visuels engendrés par l'élargissement de la route.

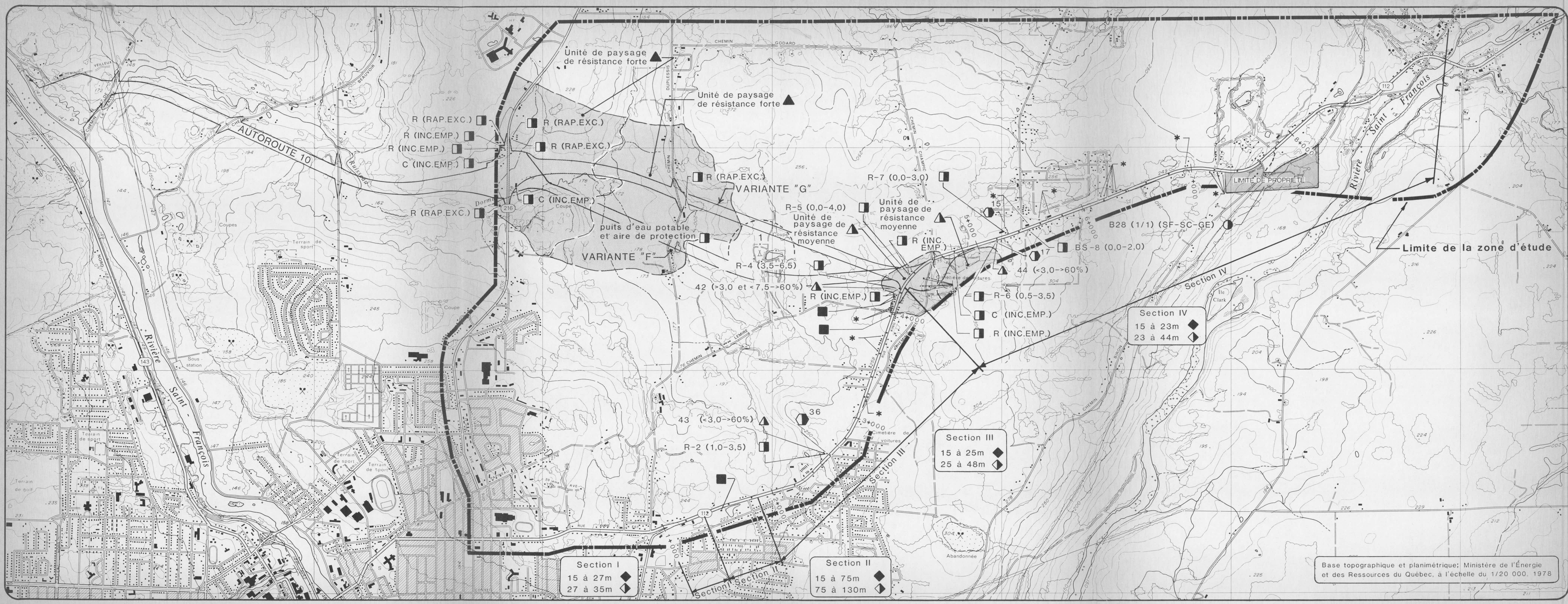
Pour les bâtiments subissant un faible empiètement de l'emprise, les impacts anticipés sont mineurs. Cependant, une augmentation du niveau sonore déjà nettement dépassé est observée. Selon la localisation du bâtiment et sa distance par rapport au centre de la route 112, l'augmentation du niveau sonore et l'impact résiduel global seront majeurs (20 bâtiments), moyens (9 bâtiments) ou mineurs (3 bâtiments).

Quant aux 27 bâtiments ne subissant aucune réduction de leur marge actuelle et se situant à moins de 7,5 mètres de l'emprise, une modification mineure de la perception visuelle des résidents est notée. Ces derniers seront toutefois affectés de façon notable par une forte augmentation du niveau sonore vu la proximité des bâtiments par rapport à la route 112.

Pour les derniers bâtiments situés à plus de 7,5 mètres de l'emprise, seule une augmentation significative du niveau sonore est observée. L'impact est qualifié de majeur dans le cas de 39 bâtiments, moyen pour 8 autres bâtiments et finalement mineur pour 1 bâtiment.

Mentionnons que le MTQ a réalisé un relevé spécifique pour identifier les puits le long de la route 112. L'examen de ces dossiers montre que les travaux d'élargissement ne devraient en aucun cas causer de problèmes au niveau de l'alimentation en eau. Seul un puits localisé à environ 600 mètres de l'ouest du chemin Champigny (chaînage 3+785 nord) sera vraisemblablement exproprié puisqu'il se retrouve à seulement 11,2 mètres de la nouvelle emprise. On précise également dans ces dossiers que 18 puits comportent des risques possibles de contamination s'il y a dynamitage à proximité.

De plus, l'emprise de la route 112 empiète en partie sur quarante terrains sans bâtiment et sans utilisation définie. L'impact anticipé est toutefois qualifié de mineur.



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
AMÉLIORATION DU LIEN ROUTIER
ENTRE LA ROUTE 216 ET ASCOT-CORNER

LOCALISATION DES IMPACTS RÉSIDUELS

MILIEU HUMAIN
-VOLET ENVIRONNEMENTAL

ROUTE 112
R-4 (0,0-3,0)

empietement en mètre
marge résiduelle en mètre
numéro de dossier
R: résidence BS: bâtiment de service

-VOLET LÉGAL
bâtiment devenant dérogatoire

MILIEU AGRO-FORESTIER

B28 (1/1) (SF-SC-GE)

nombre d'unités de terrain constituant l'exploitation
numéro de l'unité de terrain
NUMÉRO DE DOSSIER: B: bovins de boucherie

MILIEU VISUEL

27 (<3,0->60%)
pourcentage de réduction de la marge avant
marge résiduelle en mètre
numéro du bâtiment

MILIEU SONORE

15 à 27m
impact sonore
distance entre le bâtiment et le centre de la route 112

PATRIMOINE BÂTI

36
numéro du bâtiment

* puits comportant des risques possibles de contamination s'il y a dynamitage à proximité

..... | kilométrage

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 102 127