
Rapport d'analyse environnementale

**Réaménagement d'une section de la route 143,
sur le territoire de la Municipalité de Compton
et de la Ville de Waterville
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-374

Le 12 mai 2003

Sommaire exécutif

Le présent rapport d'analyse environnementale traite du projet du ministère des Transports de réaliser le réaménagement de la route 143 sur le territoire de la Municipalité de Compton et de la Ville de Waterville localisées dans la MRC de Coaticook.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9).

Le projet de réaménagement vise à corriger un ensemble de problèmes sur la route régionale 143 sur le territoire de la Municipalité de Compton et de la Ville de Waterville. Les déficiences géométriques (en plan et en profil), le taux d'accidents élevé, le niveau de service qui se dégrade (particulièrement en période de pointe) et la lenteur de la circulation en pente ascendante (véhicules lourds) rendent nécessaire la réalisation du projet, selon le ministère des Transports.

Le projet consiste à reconstruire la route dans le même corridor en rectifiant les courbes et en redressant le profil. La route reconstruite sur environ 1,5 km comprendra trois voies de 3,5 m (dont une voie lente) et des accotements de 2,5 m. En raison des conditions topographiques, la stabilisation des talus de déblais et de remblais nécessitera une emprise supérieure à 35 m. Le coût du projet est évalué à 1,3 million de dollars et la réalisation des travaux est prévue, à l'échéancier, pour 2004.

À la fin de la période d'information et de consultation publiques, aucune demande d'audience publique n'avait été formulée. L'analyse environnementale du projet a été effectuée en collaboration avec différentes unités du ministère de l'Environnement et d'autres ministères et organismes gouvernementaux.

D'une façon générale, les impacts des travaux de construction ainsi que ceux sur les milieux physique et biologique ne constituent pas des enjeux majeurs étant donné que le projet sera réalisé dans le corridor de la route existante et que le milieu ne présente pas de composantes très sensibles. Différentes mesures ont tout de même été prévues par le ministère des Transports. Bien que relativement limités, les enjeux les plus significatifs concernent le milieu humain, en particulier les conditions et le cadre de vie des résidents. Les impacts sur l'approvisionnement en eau potable et sur les propriétés (ex. : accès, marges de recul) sont parmi les éléments qui ont été analysés dans le cadre de la procédure. Le ministère des Transports a proposé différentes mesures de suivi, d'atténuation et de compensation pour gérer ces différents impacts.

La conclusion principale du rapport d'analyse environnementale est qu'il est opportun de réaliser le projet compte tenu de la justification du projet, des bénéfices attendus et du caractère acceptable des impacts du projet au plan environnemental.

Équipe de travail

Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargé de projet :	Monsieur Éric Thomassin
Supervision administrative :	Madame Linda Tapin, chef de service
Coordination :	Monsieur Luc Valiquette, Coordonnateur – Projets transport
Révision de textes et éditique :	Madame Valérie Blais, secrétaire

Table des matières

INTRODUCTION	1
1. LE PROJET.....	2
1.1 Localisation du projet	2
1.2 Raison d’être du projet.....	4
1.3 Description générale du projet et de ses composantes	5
2. L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE.....	6
2.1 Analyse de la raison d’être du projet	6
2.2 Analyse de variantes	7
2.3 Conditions de vie des résidants.....	8
2.3.1 Approvisionnement en eau potable	11
2.3.2 Bruit routier	12
2.4 Cadre de vie des résidants.....	14
2.4.1 Superficies et marges de recul avant des propriétés résidentielles	14
2.4.2 Accès aux propriétés.....	16
2.5 Protection du territoire et des activités agricoles	17
2.6 Autres considérations.....	18
2.6.1 Impacts en période de construction	19
2.6.2 Impacts sur le milieu humain.....	21
2.6.3 Impacts sur les milieux physique et biologique.....	23
2.7 Analyse à l’égard du développement durable	24
CONCLUSION	25
RÉFÉRENCES	27
Annexe 1 : Chronologie des étapes importantes du projet	31
Annexe 2 : Principales constatations du Bureau d’audiences publiques sur l’environnement	33
Annexe 3 : Liste des unités du MENV, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés....	35

TABLEAU

Tableau 1 : Comparaison technique des trois variantes.....	10
--	----

FIGURES

Figure 1 : Localisation du projet.....	3
Figure 2 : Portion du tracé où les variantes étudiées par le MTQ diffèrent.....	9
Figure 3 : Localisation des propriétés du 6140 et du 6150 et de l'emprise projetée	16

INTRODUCTION

Objet du rapport

Ce rapport d'analyse environnementale concernant le projet de réaménagement d'une section de la route 143 sur le territoire de la Municipalité de Compton et de la Ville de Waterville par le ministère des Transports du Québec (MTQ) est réalisé dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

« Cette analyse environnementale vise à produire une argumentation objective quant à l'acceptabilité environnementale du projet. Plus précisément, elle vise à évaluer si l'initiateur du projet a retenu l'option de moindre impact, si les impacts du projet sont acceptables au plan environnemental, s'il est conforme aux lois, règlements et politiques du gouvernement et, compte tenu de la justification du projet et de ses impacts, s'il est opportun de le réaliser¹ ».

Cadre légal

Le projet de réaménagement d'une section de la route est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 2, paragraphe e) du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9) puisqu'il prévoit le réaménagement d'une route sur une longueur de plus d'un kilomètre et dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 m ou plus.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. La procédure à suivre avant qu'un tel certificat soit délivré, définie à la section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), comporte notamment la production par l'initiateur du projet d'une étude d'impact dont la nature, la portée et l'étendue sont définies dans une directive délivrée par le ministre de l'Environnement. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 1.

Consultation publique

Par ailleurs, un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur du projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours, et ce, conformément aux dispositions de la section IV du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement. Les principales constatations du compte rendu que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a transmis au ministre de l'Environnement à la suite de la période de consultation et d'information publiques sont présentées à l'annexe 2 du présent rapport.

¹ Paragraphe tiré de : Ministère de l'Environnement, Direction des évaluations environnementales, *L'Évaluation environnementale au Québec : procédure applicable au Québec méridional*, Québec, 1995, mise à jour fév. 2001.

Lorsqu'il sera pertinent de le faire, le rapport d'analyse environnementale fera référence aux préoccupations du public, telles qu'elles ont été exprimées au cours de la période d'information et de consultation publiques. Dans une perspective de développement durable, la consultation de la population apporte un éclairage essentiel à l'analyse du projet.

Consultation gouvernementale

Le présent rapport constitue le résultat de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet. Sur la base des informations fournies par l'initiateur du projet et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement (voir l'annexe 3) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité de ses impacts sur l'environnement et d'en déterminer les conditions d'autorisation par le gouvernement.

Plan du rapport

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- le projet, sa localisation, sa raison d'être, une description générale du concept et de ses composantes (section 1) ;
- l'analyse environnementale des enjeux associés au projet. Après avoir précisé la méthode générale concernant le choix des enjeux, le rapport traite de l'analyse à l'égard des enjeux suivants : la raison d'être, l'analyse des variantes, le territoire et les activités agricoles, les conditions de vie des résidants, le cadre de vie des résidants, les autres enjeux et impacts ainsi que le développement durable (section 2) ;
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale et la recommandation du MENV quant à l'autorisation du projet (section 3) ;
- enfin, les sections qui suivent la conclusion concernent les références et les annexes.

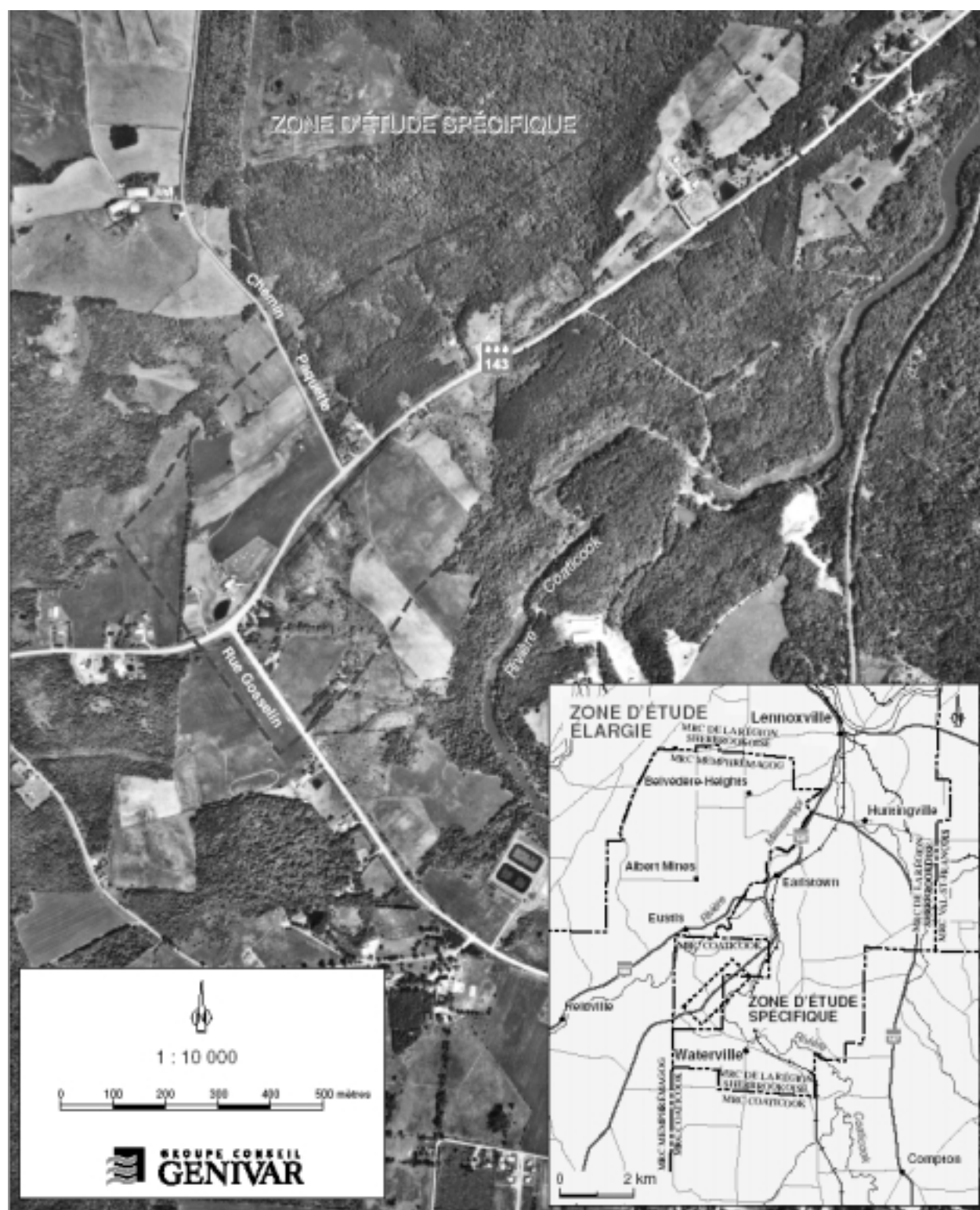
1. LE PROJET

Cette section reprend l'essentiel des renseignements fournis par l'initiateur du projet dans l'étude d'impact et différents documents déposés. Il s'agit d'une section essentiellement descriptive devant présenter le projet et servir de référence à l'analyse environnementale qui est effectuée à la section suivante.

1.1 Localisation du projet

Le projet de réaménagement d'une section de la route 143 est d'une longueur de 1,52 km. Le tronçon visé se situe au sud-ouest de l'agglomération urbaine de Sherbrooke. Le projet chevauche le territoire de la Municipalité de Compton et de la Ville de Waterville mais il se situe à l'extérieur des noyaux villageois de cette municipalité et de cette ville. Le milieu traversé est essentiellement rural. La figure 1 permet de localiser le projet, les municipalités ainsi que les zones d'études utilisées pour la réalisation de l'étude d'impact.

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET



Photographie aérienne : Haute-Monts, HM299-113-100 10 juin 1966.

Source : Figure 1 du résumé l'étude d'impact

1.2 Raison d'être du projet

Selon l'analyse du MTQ, plusieurs éléments justifient l'intervention proposée afin de réaménager la route 143. Ces éléments concernent le contexte de planification, les problèmes rencontrés et les préoccupations locales.

L'insertion dans un contexte de planification plus large

Selon le MTQ, le projet s'inscrit dans le cadre de la mission du MTQ qui vise la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique et social durable. Le projet s'intègre aussi au plan stratégique du MTQ ainsi qu'aux discussions en vue de l'adoption du plan de transport de l'Estrie. Enfin, pour le MTQ, l'amélioration de la sécurité routière est aussi un élément important de la justification du projet.

Des problèmes précis à traiter

Le projet présenté par le MTQ vise l'amélioration de la situation existante de la section de la route 143 sur le territoire de la Municipalité de Compton et de la Ville de Waterville. Selon le MTQ, les corrections requises sont reliées à des caractéristiques topographiques ponctuelles du site, lesquelles induisent des problèmes de circulation et de sécurité routière ponctuels. Ces problématiques expliquent l'ampleur relativement restreinte du projet.

La route 143 est une « route régionale » selon la classification fonctionnelle du MTQ. Cette route a donc pour fonction d'assurer la circulation de transit et les liens intercentres. La correction des déficiences allant à l'encontre de cette fonction est un élément de planification et de priorisation dont tient compte le MTQ.

La route 143 actuelle comporte une chaussée à deux voies de 3,05 m de largeur chacune, avec des accotements d'environ 2,0 m, ce qui ne correspondrait pas à la norme du MTQ pour ce type de route, d'autant plus que le débit journalier moyen annuel (ou DJMA) de la route atteint 4 500 véhicules/jour, dont 10 % de camions lourds. Le projet vise donc à mettre aux normes la géométrie de la route 143. Ces normes sont précisées par les critères techniques du projet présentés à la section 2.2.

Pour le MTQ, ce projet est principalement rendu nécessaire afin de corriger les déficiences géométriques de cette section de la route 143. Actuellement, le profil vertical (pentes de 3 % à 7 %) limite de façon importante la vitesse moyenne de parcours en ascension, notamment pour les véhicules lourds. Mentionnons aussi qu'il existe un problème de visibilité déficiente près de l'intersection avec le chemin Gosselin. De plus, le profil en plan, par la présence de courbes, empêche les dépassements. Ces déficiences géométriques feraient que le niveau de service se dégrade (perte de fluidité et de sécurité), particulièrement en période de pointe. Ce tronçon présenterait aussi un taux d'accidents plus élevé que le taux moyen d'accidents normalement observé sur ce type de route.

L'analyse des accidents démontre que le taux (accidents / 10^6 véhicules-kilomètre) observé (3,39 à 4,36) est supérieur au taux moyen normalement observé pour ce type de route (2,80) et qu'il s'approche, en un point, du taux critique (4,53). Le MTQ mentionne que le type d'accidents le plus fréquent est la perte de contrôle et que les accidents sont liés à la mauvaise visibilité et à la présence de véhicules lents en montée.

L'intégration aux préoccupations locales

Mentionnons que le projet a fait l'objet de demandes locales. En effet, l'étude d'impact mentionne que la Municipalité de Compton et la Ville de Waterville ont demandé au MTQ, par voie de résolution, d'intervenir sur la route 143. Dans le cadre du processus de planification du projet, la municipalité et la ville concernées ont été consultées et les citoyens ont pu obtenir de l'information sur le projet (réunion en 1999 et informations transmises de façon ad hoc par la suite).

Les objectifs du MTQ

Les objectifs du projet, tels qu'exposés dans l'étude d'impact et les documents qui l'accompagnent, pourraient se résumer ainsi :

- corriger la géométrie de la route ;
- améliorer les conditions de circulation, particulièrement pour les véhicules lourds ;
- améliorer la sécurité routière ;
- utiliser le corridor actuel de la route et limiter les dommages aux propriétés riveraines.

1.3 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet proposé par le MTQ consisterait en une réfection complète de la route 143 à trois voies sur une longueur d'environ 1,5 km. Le tracé et le profil de la route seraient redressés afin de les rendre conformes aux normes existantes. La structure de la route serait remplacée et le gabarit devrait présenter des voies de 3,5 m avec accotements de 2,5 m, ce qui serait adéquat pour une route régionale dont le DJMA excède 2000 véhicules/jour.

Toujours selon la proposition du MTQ, d'importants travaux de déblais et de remblais seraient nécessaires, sur une longueur d'environ 710 m, afin de ramener le profil longitudinal à des pentes conformes aux normes. Des déblais d'environ 49 500 m³ et des remblais d'environ 52 200 m³ seraient nécessaires et impliqueraient l'importation d'environ 3 000 m³ de matériel pour combler les remblais. Un remblai serait nécessaire sur le chemin Paquette (140 m) afin de mettre cette intersection à niveau avec le nouveau profil de la route.

En résumé, les travaux projetés par le MTQ sont :

- de refaire la fondation de la route ;
- d'élargir la chaussée ;
- d'élargir les accotements ;
- de rectifier le tracé en plan ;

- de corriger le profil vertical ;
- d'ajouter une voie auxiliaire.

Mentionnons que le MTQ a comparé trois variantes avant d'étudier plus en profondeur les impacts du projet décrit ici. Ces variantes seront présentées et analysées à la section 2.2.

Selon l'échéancier prévu par le MTQ, des travaux devraient être réalisés au cours de l'année 2004. Le coût préliminaire global de construction pour le réaménagement de la route 143 s'élèverait à environ 1,3 million de dollars.

2. L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet de réaménagement d'un tronçon de la route 143 sur le territoire de la Municipalité de Compton et de la Ville de Waterville. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu.

Par un enjeu, nous entendons une préoccupation environnementale ou sociale ou un élément plus global lié à un projet ou à un impact environnemental et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Mentionnons que les éléments suivants peuvent mener à l'identification des enjeux : la raison d'être et les variantes, les caractéristiques du milieu d'insertion et du projet, les impacts, la consultation gouvernementale, le point de vue du public, la surveillance et le suivi environnemental ainsi que le développement durable. Les enjeux sont relatifs à différentes thématiques qui sont traitées dans les sections suivantes.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

La justification qui semble être au cœur de l'intervention du MTQ pour le réaménagement de la route 143 sur le territoire de la Municipalité de Compton et de la Ville de Waterville est l'amélioration de la sécurité routière.

La description de la problématique effectuée par le MTQ ainsi que les données sur les accidents constituent la justification du projet. Compte tenu de l'ampleur du projet, les éléments problématiques avancés et discutés semblent valables. En plus des éléments apportés par le MTQ, une visite de terrain nous a permis de constater l'état de la topographie locale et de constater les problématiques de sécurité, de visibilité et de circulation. L'intersection du chemin Paquette représente un point qui nécessite une intervention. De plus, nous avons pu observer que les pentes du secteur peuvent avoir une influence sur les conditions de circulation, particulièrement pour les véhicules lourds. L'ajout d'une troisième voie ainsi que la correction du profil et du tracé de la route nous semblent des éléments valables et raisonnables pour juguler les problèmes soulevés. Selon le MTQ, l'amélioration de la fluidité de la circulation ainsi que la diminution du risque d'accident représentent les deux principaux impacts positifs du projet.

Constat relatif à la raison d'être

Selon l'information présentée par le MTQ, notre analyse et une visite de terrain, le projet semble justifié, notamment au chapitre de la sécurité routière et dans la mesure où le projet permettra l'amélioration de la fluidité de la circulation et la diminution du risque de collision.

2.2 Analyse de variantes

L'analyse de variantes fait partie intégrante du processus d'évaluation environnementale. L'étude d'impact présentée par le MTQ présentait trois hypothèses constituant autant de variantes devant permettre de régler les problématiques identifiées. Après une synthèse de la méthode et des résultats présentés par le MTQ, nous précisons notre évaluation de cette analyse de variantes.

Au chapitre 6 de son étude d'impact, le MTQ a rendu explicite les critères d'élaboration des variantes étudiées. Ainsi, pour le MTQ, un tracé routier doit répondre aux objectifs suivants :

- intégrer les préoccupations de la population et des organismes concernés par le projet ;
- éviter, selon leur classement, les aires qui présentent le plus de résistance sur le plan environnemental ;
- rechercher les paysages faiblement valorisés.

Le MTQ a aussi défini des critères spécifiques abordant les aspects des milieux naturel et humain, de la conception, de la construction et de l'exploitation de la route. Ces critères sont :

- éviter les espaces et les milieux bâtis ;
- éviter les espaces et les équipements affectés à la villégiature et aux loisirs ;
- éviter les zones de faible capacité portante, de forte sensibilité à l'érosion et les milieux humides ;
- éviter les secteurs au relief accidenté ;
- profiter d'écrans boisés pour limiter l'impact sur le paysage ;
- conserver le patrimoine routier ;
- rechercher des tracés répondant aux critères techniques suivants :
 - vitesse de base de 100 km/h ;
 - courbure minimale de 450 m ;
 - distance minimale entre les courbes inversées de 66 m ;
 - pentes ascendante et descendante d'au maximum 7 % ;
 - distance minimale de visibilité de 480 m ;
 - pentes transversales d'au maximum 2 % ;
 - pentes transversales en devers d'au maximum 6 % ;
 - largeur des voies de circulation variant de 7,0 à 14,0 m ;
 - plate-forme de la route variant de 12,0 à 17,0 m ;
 - pente extérieure de 1:1,5.

À partir de ces critères, le MTQ nous indique que plusieurs hypothèses ont été envisagées mais seulement trois ont été retenues pour fins de comparaison (voir figure 2). Notons que les trois variantes ont été décrites et qu'elles comportaient des différences en plan et en profil.

D'un point de vue environnemental et économique, le MTQ estime que les variantes présentent peu de différences. La comparaison effectuée a donc davantage porté sur les paramètres techniques liés au tracé de la nouvelle emprise et à son profil vertical, qui ont une influence sur la sécurité routière, l'éloignement des habitations et l'inclinaison des entrées.

Les résultats de l'analyse comparative des trois variantes de tracés sont synthétisés dans le tableau 1. Le choix de la variante retenue par le MTQ s'est soldé par une conjugaison du tracé de la variante 2 et du profil de la variante 3.

Bien que nous ayons souhaité que le volet environnemental de ce type d'analyse comparative soit bonifié, nous considérons le fait que le territoire traversé et que la nature du projet impliquent peu d'éléments environnementaux.

Constat relatif à l'analyse de variantes

À la lumière de la problématique soulevée, des objectifs visés ainsi que des caractéristiques environnementales du territoire traversé, nous sommes d'avis que l'analyse des variantes effectuée par le MTQ est pertinente, valable et que les variantes possibles et raisonnablement réalistes ont été évaluées.

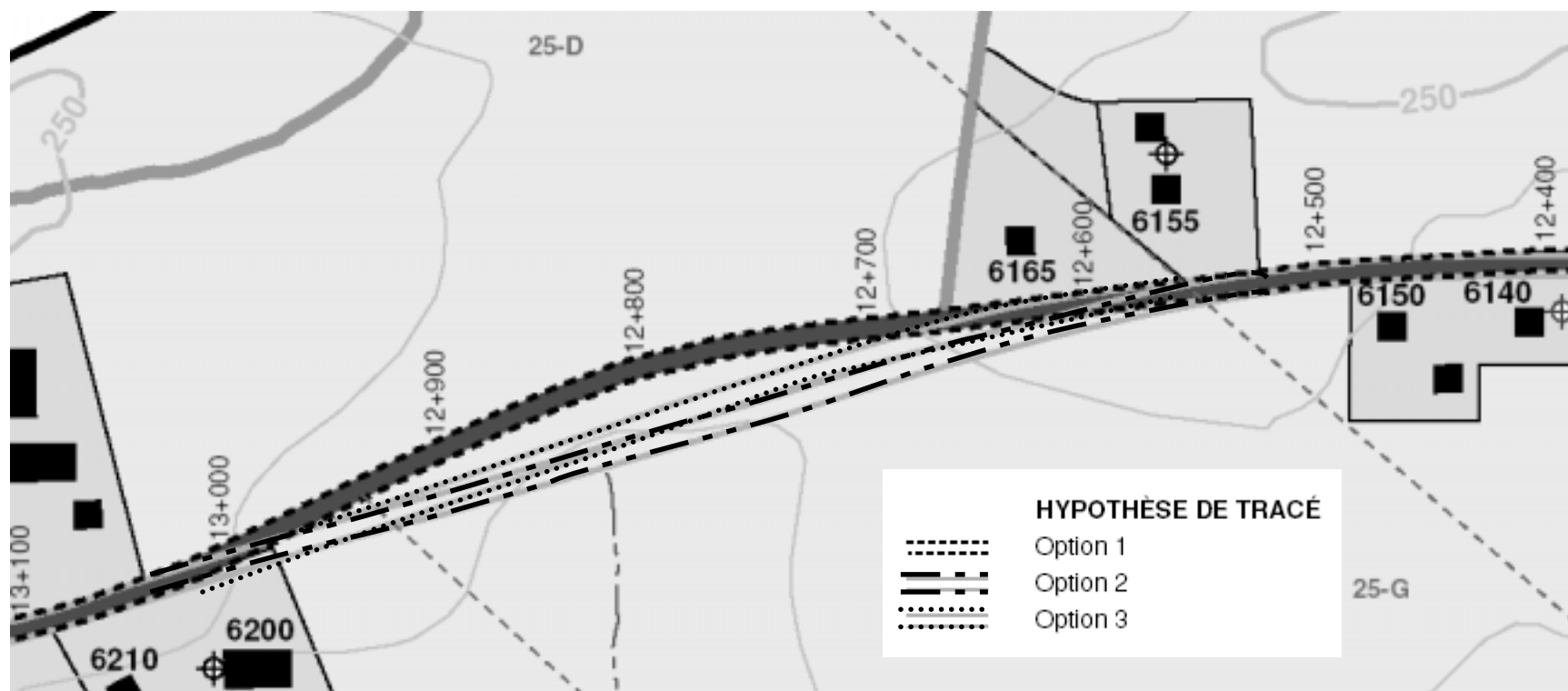
Nous tenons à préciser au lecteur qu'après cette section, l'analyse environnementale ne reviendra pas de façon exhaustive sur l'analyse des variantes. Toute référence, dans le traitement des enjeux, à une variante autre que celle qui a été retenue par le MTQ sera indiquée de façon explicite.

2.3 Conditions de vie des résidants

Les effets sur les conditions de vie des résidants sont apparus, au fil du déroulement de la procédure, comme un des enjeux du projet. En effet, le projet a des effets sur des composantes de l'environnement et du milieu de vie qui sont au cœur de ce qui constitue les conditions de vie des résidants des abords immédiats de la route 143. Deux thématiques principales ont fait l'objet de préoccupations, notamment lors de la période d'information et de consultation publiques, soit : l'approvisionnement en eau potable et le bruit.

Dans les secteurs ruraux non desservis par des services collectifs d'aqueduc, l'approvisionnement individuel des résidences est un élément fondamental pour les conditions de vie des résidants. C'est pourquoi cet élément a fait l'objet de préoccupations dans le cadre de la période d'information et de consultation publiques ainsi que dans le cadre de l'analyse environnementale du projet. Le climat sonore d'un milieu est un des éléments qui en confèrent la qualité. Les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs sont généralement considérés comme sensibles au bruit.

FIGURE 2 : PORTION DU TRACÉ OÙ LES VARIANTES ÉTUDIÉES PAR LE MTQ DIFFÈRENT



Source : Figure 7 du résumé de l'étude d'impact

Tableau 1 : Comparaison technique des trois variantes

	VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
Coûts	700 000 \$	1 300 000\$	1 300 000\$
Points forts			
Tracé	- La voie auxiliaire n'a pas d'impact sur les propriétés situées à gauche - Les besoins d'emprise consistent en des surlargeurs assez uniformes	- Moins de courbes horizontales - Réduction de l'angle à l'intersection du chemin Gosselin - Éloignement d'environ 12,0 m de l'intersection du chemin Paquette vers l'est - Rapprochement inférieur pour une résidence - La longueur de la courbe 3 approche les conditions souhaitées	- Meilleur éloignement à la fois des résidences à droite et à gauche à l'exception de deux résidences - Assure un plateau d'environ 25 m en tracé à l'intersection du chemin Paquette - La longueur de la courbe 3, approche les conditions souhaitées - Une courbe horizontale de moins entre les chemins Paquette et Gosselin
Profil	- Pente maximale légèrement inférieure à 6 % - Conforme aux normes de visibilité d'arrêt	- Diminution du déblai de première classe - Réutilisation des déblais pour la construction des remblais entre les chemins Paquette et Gosselin	- Meilleur respect des entrées actuelles (exception de 2 résidences) - Meilleur niveau au chemin Paquette (déblais plus faibles) et réutilisation des déblais
Points faibles			
Tracé	- Plus de rapprochement des résidences (3) - L'emprise droite coupe un chalet - Plateau de 30 m et triangle de visibilité plus difficile à obtenir à l'intersection du chemin Paquette - Aucune amélioration à l'intersection du chemin Paquette, sans dégager un triangle de visibilité dans le roc	- Le rapprochement demeure pour 2 résidences - Demande d'expropriation supplémentaire	- Le rapprochement est augmenté pour une résidence et un chalet - Le champ d'épuration d'une résidence est touché
Profil	- Pente de quelques entrées détériorées (3) - Déblai de première classe important - Surplus de déblais - Nécessite des travaux de déblais sur une longueur de 100 m sur le chemin Paquette	- Pente forte de l'entrée d'une résidence - Excavation plus importante sur 60 m - Profil un peu bas vis-à-vis le chemin Paquette, nécessitant des travaux sur ce chemin sur une distance de 140 m	- Ne peut sauver les entrées de deux résidences - Nécessite des travaux sur 100 m sur le chemin Paquette

Note : D : Côté droit de la route en direction vers Waterville, G : côté gauche

Source : MTQ 1998 ; adapté du tableau 19 de l'étude d'impact

2.3.1 Approvisionnement en eau potable

Au chapitre de l'approvisionnement en eau potable, les résidences situées aux abords de la route 143 sont desservies par des puits artésiens et de surface. La période de construction de même que l'exploitation de l'infrastructure pourraient engendrer un impact négatif, de faible importance selon le MTQ. Mentionnons que la qualité et la quantité de l'approvisionnement en eau potable a fait l'objet de préoccupations explicites de la part de résidents de la zone du projet. Lors de la période d'information et de consultation publiques ainsi que lors de l'audience publique tenue par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), les citoyens ont pu faire part de leurs préoccupations. En réponse à ces préoccupations, le puits d'un citoyen a ainsi été ajouté à l'inventaire hydrogéologique et au programme de suivi proposé par le MTQ.

Impacts des travaux de construction

Des travaux de construction impliquent des risques de déversements accidentels de produits pétroliers ou autres. En réponse à ce risque, le MTQ prévoit exiger que l'entreposage et le nettoyage de la machinerie, les pleins de carburant, la lubrification et les vidanges d'huile devront se faire dans un endroit identifié et délimité à ces fins. De plus, le MTQ précise que le site devra être situé à plus de 60 m du puits le plus proche et que tout le matériel nécessaire à la récupération de produits pétroliers devra être accessible sur le site.

Le MTQ a présenté, à l'annexe 4 de son étude d'impact, les résultats de l'inventaire hydrogéologique du secteur. Il s'avère que trois des puits, localisés près de l'intersection de la rue Gosselin et exposés aux risques, présentent actuellement des niveaux de chlorures (506 à 693 mg/l) et de sodium (270 à 550 mg/l) élevés dépassant les concentrations d'ordre esthétique recommandées par Santé Canada (respectivement de 250 et 200 mg/l). Ces résultats indiquent que les pratiques d'épandage actuelles augmentent les concentrations en sodium et en chlorure des puits situés du côté sud de la route. La route actuelle influence donc la qualité de l'approvisionnement en eau potable.

Dans le cadre de la procédure, il a été souligné que certains puits qui n'ont pas été inclus à l'inventaire hydrogéologique devront être analysés dans le cadre du programme de suivi des puits d'approvisionnement en eau potable. En plus du cas du citoyen mentionné précédemment, une zone de déblais prévue au projet pourrait avoir pour effet d'abaisser le niveau de la nappe phréatique dans un secteur où se situent deux puits (6150 et 6140 de la route 143). D'après les données contenues dans le système d'informations hydrogéologiques (SIH), la nappe se situe à environ 6 m de profondeur à cet endroit. Or, le réaménagement de la route prévoit un déblai d'environ 2,5 m à cet endroit, ce qui augmentera probablement l'infiltration d'eau potentiellement salée et diminuera d'autant la protection de la nappe.

Après application des mesures d'atténuation courantes et particulières, le MTQ estime que l'impact résiduel est de très faible importance. Ainsi, en plus des mesures courantes prévues durant les travaux, le MTQ planifie réaliser un programme de suivi de l'approvisionnement en eau potable. Ce programme comprend un inventaire hydrogéologique (déjà effectué), une étude systématique de tous les puits du secteur (réalisée avant les travaux à la suite de l'autorisation du projet et de la confection des plans de construction détaillés) ainsi qu'un suivi des puits (une fois

les travaux terminés et l'infrastructure mise en exploitation). Ce programme de suivi vise, selon le MTQ, à vérifier les impacts potentiels du projet réalisé, et ce, tant sur le plan qualitatif que sur le plan quantitatif. S'il y a impacts, ce suivi pourrait amener le MTQ à formuler des mesures d'atténuation ou de compensation.

Constat général relatif au programme de suivi des puits d'approvisionnement en eau potable

Compte tenu que certains puits en aval hydraulique de la route 143 actuelle subissent présentement les impacts de l'application de sels de déglacage nous sommes d'avis que le programme de suivi de l'approvisionnement en eau potable devrait tenir compte des dépassements actuels des critères de qualité relatifs aux chlorures et au sodium et prévoir des mesures d'atténuation ou de compensation.

Compte tenu de la situation décrite par le MTQ dans son étude d'impact, de l'analyse des impacts, des mesures d'atténuation et de compensation envisagées, nous sommes d'avis que le MTQ devrait élaborer le programme de suivi de l'approvisionnement en eau potable tel que décrit dans l'étude d'impact et les documents qui l'accompagnent.

Considérant que des puits en aval hydraulique de la route 143 ainsi que deux puits localisés près d'une zone de déblais semblent à risque, nous sommes d'avis que le MTQ devrait envisager, comme mesure d'atténuation, l'imperméabilisation des fossés de drainage sur une longueur suffisante à proximité de ces puits.

Enfin, nous encourageons le MTQ à poursuivre sa réflexion sur les façons de minimiser les impacts de l'application des sels de déglacage sur l'approvisionnement en eau potable et sur la qualité de l'environnement. Il serait souhaitable que des solutions alternatives (ex. : abrasifs) ou des mesures d'optimisation de l'épandage (ex. : technologies relatives à l'épandage) puissent permettre de minimiser les impacts des infrastructures routières sur l'environnement.

2.3.2 Bruit routier

En matière de pollution par le bruit, le MENV ne dispose pas de normes spécifiques pour les sources telles que les infrastructures routières. Cependant, la pratique administrative poursuivie dans le cadre de l'analyse environnementale de projets routiers consiste, jusqu'à maintenant, à s'inspirer du critère de confort recommandé par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), qui est de 55 dB(A) L_{eq} (24h) à l'extérieur des résidences.

L'analyse du climat sonore effectuée par le MTQ indique que le niveau de bruit est déjà élevé près de l'intersection de la route 143 avec le chemin Paquette (67 dB(A) L_{eq} (24 h)). Selon les mesures prises par le MTQ près de l'intersection avec la rue Gosselin, le niveau de bruit y est plus faible (60 dB(A) L_{eq} (24 h)). Sur l'ensemble du tracé, le niveau sonore demeure passablement élevé puisque l'isophone 55 dB(A) L_{eq} (24 h) se localise à plus de 200 m du centre de la route. La majorité des résidences se situent dans un corridor de bruit de 60 à 65 dB(A) L_{eq} (24 h).

Selon l'évaluation de l'évolution du niveau de bruit, après un an, il serait possible que le projet amène une diminution des niveaux sonores aux sections de la route où les pentes sont atténuées. Dans les secteurs où se retrouvent des propriétés résidentielles, le réaménagement de la route devrait se traduire par une faible réduction ou un maintien du niveau de bruit. Cependant, dix ans après la mise en service, une augmentation du bruit est à prévoir. Selon notre analyse à partir des distances des isophones, les variations devraient être de plus ou moins 1 dB(A) L_{eq} (24 h) ou même de dixièmes de dB(A) L_{eq} (24 h). Des variations de ce niveau ne sont habituellement pas perceptibles.

Le bruit en période de construction

La réalisation des travaux de construction entraîne généralement une hausse du niveau de bruit aux abords d'un chantier. Selon le MTQ, les hausses de bruit se feront sentir dans des secteurs où les résidents sont déjà soumis à un niveau de bruit élevé aux abords de la route 143. Après application de mesures d'atténuation comme l'horaire de travail de 7 h à 19 h, le MTQ évalue l'impact résiduel de très faible importance.

Compte tenu des données présentées, nous évaluons l'impact du bruit de façon prudente. Il est essentiel de considérer le fait que les niveaux de bruit actuels sont élevés. En considérant la nature du milieu caractérisant les abords de la route 143, il apparaît relativement évident qu'une large part de la pollution par le bruit actuelle est attribuable à la présence de l'infrastructure routière.

Puisque les niveaux de bruit relevés aux abords de la route 143 sont élevés, nous avons évalué la possibilité de demander au MTQ de prévoir des mesures d'atténuation (murs, matériaux, buttes, aménagements paysagers, insonorisation des bâtiments) afin de réduire le niveau de bruit à 55 dB (A) L_{eq} (24 h) ou au niveau du bruit ambiant actuel, si celui-ci dépasse 55 dB (A), auquel cas il devient le seuil maximum à respecter dans les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs. Nous avons aussi évalué la possibilité de demander au MTQ de réaliser un programme de suivi du bruit en périodes de construction et d'exploitation dans le but de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation pour respecter les seuils ci-haut mentionnés.

Notre évaluation a pris en considération l'ampleur globale du projet, les caractéristiques du milieu, l'ampleur des impacts aux résidences (de l'ordre de 1 dB(A)) et les implications relatives aux mesures d'atténuation (mesures parfois lourdes) et au programme de suivi (coûts, temps). Nous avons finalement estimé qu'il n'est pas efficace et pertinent d'imposer un tel encadrement dans le contexte très particulier de ce projet. Nous incitons cependant le MTQ à être sensible aux préoccupations des citoyens affectés par le bruit routier.

Constat général relatif au bruit

Tout en considérant déplorable que les résidents des abords de la route 143 doivent subir des niveaux de bruit élevés, nous sommes d'avis que le projet de réaménagement ne devrait pas apporter d'amélioration ou de détérioration substantielle du climat sonore à long terme. Dans ce contexte, aucune mesure d'atténuation nous semble justifiée et applicable.

2.4 Cadre de vie des résidants

Les travaux de réaménagement de la route ainsi que les acquisitions nécessaires sont susceptibles d'avoir des effets sur le cadre de vie des résidants. Dans une certaine mesure, c'est l'intégrité des propriétés qui fait l'objet de modifications à la suite de la réalisation du projet. Les superficies, les marges de recul avant ainsi que les accès sont des éléments qui ont fait l'objet de préoccupations dans le cadre de la procédure.

Les impacts potentiels des acquisitions nécessaires à la réalisation d'un projet routier sur les propriétés bâties et vacantes peuvent concerner les nuisances associées à la route ou les répercussions relatives au respect de la réglementation d'urbanisme en vigueur. Ces éléments sont très importants, particulièrement lorsque les propriétés affectées sont d'usage résidentiel.

2.4.1 Superficies et marges de recul avant des propriétés résidentielles

À la suite des acquisitions, les superficies et les marges de recul avant de certaines propriétés résidentielles sont susceptibles d'être diminuées. L'espace de la cour avant d'une propriété résidentielle remplit généralement différentes fonctions : stationnement, aménagement paysager, aménagement de balcon, etc. Dans le cas où une propriété se retrouve en bordure d'une voie de circulation importante, comme c'est le cas ici pour la route 143, la cour avant peut aussi représenter une zone de dégagement ou une zone tampon par rapport à la route, à ses nuisances et à ses contraintes. Dans ce cas, toute réduction de la marge avant ou de la distance entre la résidence et la chaussée cause un impact sur la propriété et ses occupants.

Selon le MTQ, le réaménagement de la route 143 devrait amener un rapprochement de la route pour certaines résidences situées du côté nord de la route. Ainsi, la marge de recul avant du 6125 de la route 143 devrait passer de 23,56 m à 17,27 m. Cette acquisition devrait réduire la superficie du lot, amener une modification du climat sonore, rapprocher la résidence des nuisances environnementales engendrées par la route et créer un impact légal puisque la réglementation d'urbanisme en vigueur exigerait une marge de recul avant de 22,86 m.

Le chalet localisé au nord-est de l'intersection de la route 143 et du chemin Paquette devrait aussi être affecté par l'acquisition de la superficie nécessaire à la réalisation du projet. Cette acquisition devrait réduire la superficie du lot, amener une modification du climat sonore et rapprocher la résidence des nuisances environnementales engendrées par la route. La marge avant serait réduite de 7,59 m à 6,64 m. La localisation de cet immeuble serait actuellement dérogatoire à la réglementation d'urbanisme et le serait davantage avec la réalisation du projet. Le MTQ a indiqué son intention d'évaluer les options suivantes avec le consentement du propriétaire : de relocaliser le chalet sur le terrain, de déménager le chalet sur un terrain équivalent situé à proximité ou de verser une compensation financière au propriétaire.

Constat général relatif aux impacts sur les propriétés

Bien que le MTQ considère cet impact global comme faible, nous sommes d'avis qu'il s'agit là d'impacts importants pour des usages résidentiels. Bien que la distance par rapport à la route puisse dans certains cas demeurer raisonnable,

nous encourageons le MTQ à rechercher des moyens de régulariser les dérogations

Nous sommes d'avis que toute relocalisation du chalet devrait s'effectuer dans le respect de la réglementation d'urbanisme en vigueur. À notre avis, compte tenu de l'importance de l'infrastructure routière et des nuisances qui y sont associées, la localisation actuelle semble inadéquate au point de vue de la qualité de vie.

Les propriétés localisées au 6140 et 6150 de la route 143 ont actuellement des marges avant respectives de 12,13 m et de 12,23 m. Ces marges seraient donc dérogatoires à la réglementation en vigueur. La figure 3 illustre la situation à cet endroit. Selon le MTQ, il a été convenu de construire la route en drainage urbain (fermé) en frontage de ces deux résidences, et ce, selon toute vraisemblance, avec le consentement des propriétaires. Du coup, le MTQ nous indique qu'aucune réduction de la marge de recul avant et qu'aucune acquisition de terrain ne seraient nécessaires. En conséquence, le MTQ estime qu'il n'y a aucun impact relatif à la réduction de la marge avant pour ces deux résidences.

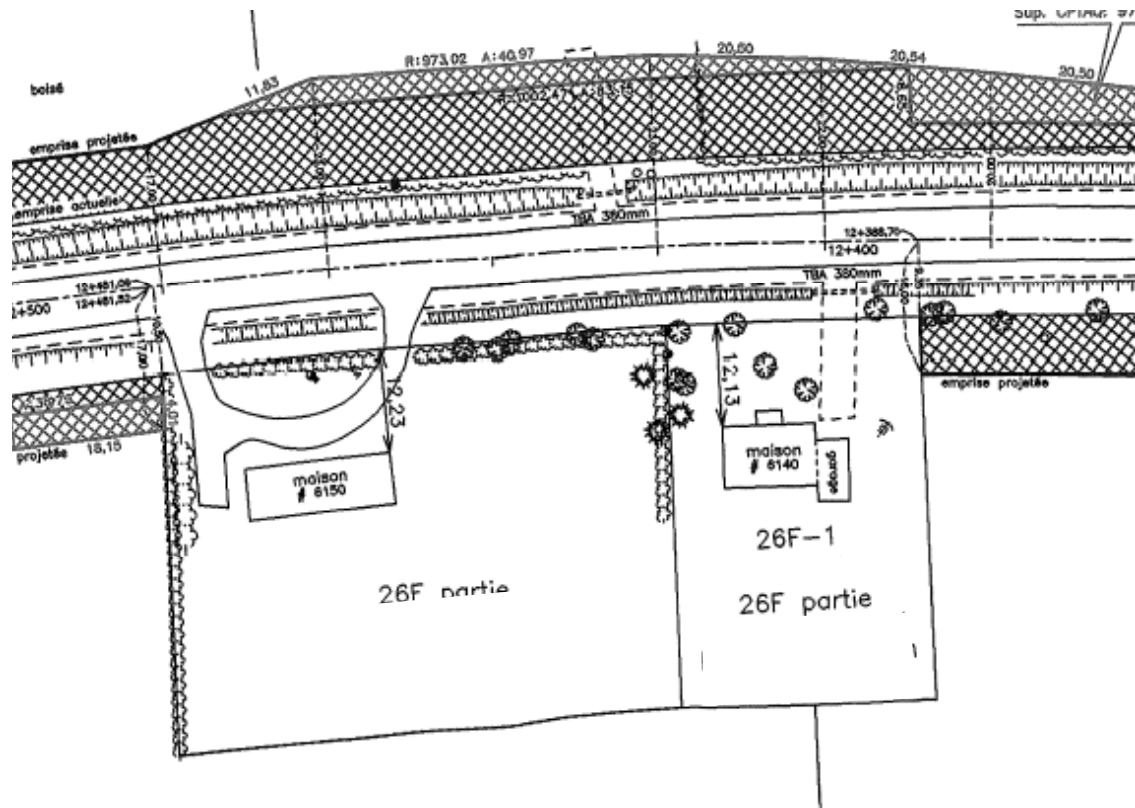
La figure 3 illustre bien que cette évaluation des impacts est rendue possible par une déviation de l'emprise en frontage de ces deux résidences. Si l'emprise avait été tracée selon les mêmes paramètres de largeur que pour les portions adjacentes aux propriétés, les impacts sur celles-ci auraient visiblement commandés des mesures d'atténuation ou de compensation importantes. Ainsi, même en l'absence de réduction de la superficie du lot ou de réduction de la marge avant (de façon formelle), ces deux propriétés et leurs occupants subissent des impacts relatifs à la présence de la route 143.

Constat particulier relatif aux impacts sur deux propriétés

Après analyse et compte tenu que les propriétaires n'ont pas soulevé d'objection dans le cadre de la procédure, nous croyons que les résidents de ces deux propriétés subissent des impacts relatifs à la présence de la route. En conséquence, et dans une perspective d'intégration du projet au milieu, nous encourageons le MTQ à convenir avec les résidents de mesures particulières (ex. : végétation, aménagement paysager, petites buttes, etc.) de façon à participer à la réduction des nuisances associées à la route (visuel, poussières, neiges usées, etc.).

D'une façon globale, le MTQ évalue l'impact sur les propriétés d'importance forte. Après application des mesures d'atténuation et de compensation spécifiques à chaque propriété et après l'acquisition des superficies nécessaires dans le cadre du processus d'acquisition et d'expropriation d'immeubles à des fins gouvernementales en vigueur, le MTQ considère l'impact résiduel faible.

FIGURE 3 : LOCALISATION DES PROPRIÉTÉS DU 6140 ET DU 6150 ET DE L'EMPRISE PROJÉTÉE



Source : Annexe 3 du résumé de l'étude d'impact, Plan montrant l'emprise projetée et les superficies excédant les 30 mètres autorisés par la CPTAQ.

Constat relatif au respect de la réglementation municipale

Nous tenons à rappeler que l'article 8 du Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement (c. Q-2, r. 1.001) prévoit que toute demande de certificat d'autorisation de travaux doit être accompagnée d'une attestation municipale indiquant que le projet ne contrevient à aucun règlement municipal.

2.4.2 Accès aux propriétés

L'accès aux propriétés est un élément essentiel qui permet leur usage. Dans les réponses aux questions et commentaires, le MTQ a précisé les hauteurs des déblais et remblais prévus par rapport au niveau actuel du sol. Le réaménagement de la route 143 amènerait donc des changements au profil longitudinal, ce qui demandera des ajustements au niveau des accès aux propriétés. La question de l'accès aux propriétés a été une préoccupation soulevée dans le cadre de la période d'information et de consultation publiques.

Le MTQ a indiqué que dans les cas où la modification du profil de la nouvelle route entraînera des modifications de l'inclinaison des entrées par rapport au niveau actuel, il s'engage à réaliser les correctifs nécessaires pour rétablir des conditions acceptables en terme d'accessibilité et de sécurité. Les variations des déblais et remblais en façade des résidences varieraient de 0,08 m à 2,35 m. Aussi, dans tous les cas, le MTQ propose l'aménagement d'un plateau en bordure de la route et les accès seraient remis en état.

L'entrée du 6155 de la route 143 semble davantage problématique puisque sa pente actuelle (10 à 15 %), la réduction de sa longueur et l'abaissement du profil de la route rendent son réaménagement sécuritaire difficile. Le MTQ s'est engagé à trouver, avec le propriétaire, une solution afin de lui donner accès à sa propriété.

Le MTQ évalue l'impact sur les accès d'importance moyenne. Après l'application des mesures d'atténuation particulières, l'impact résiduel est considéré faible.

Constat relatif aux accès

Nous sommes d'avis que la façon de faire proposée par le MTQ semble valable et acceptable et devrait être mise en œuvre de façon à permettre l'accès sécuritaire et fonctionnel aux propriétés. Les solutions finales pour les différents accès aux propriétés devraient être présentées lors de la demande de certificat d'autorisation des travaux.

2.5 Protection du territoire et des activités agricoles

En milieu rural, l'agriculture est une activité importante pour la vitalité du milieu. Le territoire agricole fait partie des éléments caractéristiques de l'utilisation du sol et du paysage. Le projet que nous analysons ici doit s'intégrer dans un milieu au caractère agro-forestier homogène et actif ainsi qu'au potentiel agricole faible. L'ensemble du tracé se retrouve en zone agricole permanente¹. En matière d'aménagement du territoire, les affectations sont de type rural ou agricole et, de façon plus précise, les activités agricoles présentes sont associées à la production laitière et bovine, à la culture fourragère et à l'élevage des chevaux.

Le principal impact négatif du projet consiste en un empiètement de l'emprise en zone agricole devant retirer 1,677 ha à la zone protégée. Après analyse, le MTQ n'a pas relevé d'impacts majeurs sur les activités agricoles. Selon le MTQ, l'impact sur le territoire agricole est d'importance faible et ne justifie aucune mesure d'atténuation particulière autre que la compensation financière requise pour l'acquisition des superficies. Mentionnons que dans le cadre du processus d'acquisition et d'expropriation d'immeubles à des fins gouvernementales, le MTQ tient généralement compte de l'usage des propriétés dans son évaluation. Dans ses réponses

¹ Zone agricole protégée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, L.R.Q. c. P-41.1

aux questions et commentaires transmis par le MENV¹, le MTQ indique que la réalisation du projet pourrait entraîner la mise en disponibilité d'une largeur d'emprise excédentaire entre la rue Gosselin et le chemin Paquette. Le MTQ prévoit en conserver une partie pour l'implantation d'une piste cyclable et la superficie résiduelle (à être précisée) pourrait être remise sous couverture végétale et pourrait être rétrocédée, selon la procédure habituelle, aux propriétaires riverains.

Tout en préservant la possibilité d'aménager une piste cyclable, nous encourageons le MTQ à rétrocéder les portions d'emprises excédentaires pour un usage à des fins agricoles, cela dans une perspective de préservation du paysage rural du milieu.

Pour ajouter au contexte d'analyse, mentionnons que, le 22 janvier 2001, la CPTAQ a rendu une décision favorable relativement à la demande du MTQ pour l'autorisation de lotir, d'aliéner et d'utiliser à d'autres fins que l'agriculture une superficie totale de 1,677 ha sur le territoire de la Municipalité de Compton et de la Ville de Waterville².

Enfin, mentionnons qu'en plus d'avoir eu l'occasion de soulever les questions du territoire et des activités agricoles dans le cadre de la période d'information et de consultation publiques, le public intéressé a pu s'exprimer lors de l'audience publique tenue en janvier 2001. À cette occasion, un citoyen a fait part à la CPTAQ de ses préoccupations relativement à l'approvisionnement en eau potable et à la justification du projet.

Constat relatif au territoire et aux activités agricoles

Dans le contexte où la CPTAQ a émis une décision favorable, nous sommes d'avis que le projet est acceptable, compte tenu de la nature du territoire et des activités agricoles, des impacts et des mesures d'atténuation ou de compensation possibles.

2.6 Autres considérations

Le projet de réaménagement de la route 143 comporte un certain nombre d'autres enjeux et impacts qui sont de nature moins importante ou qui ont été traités de façon satisfaisante dans l'étude d'impact.

¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement, 12 août 2002, 34 pages et annexes.

² Commission de protection du territoire agricole du Québec, Dossiers 317441 et 317442, Décision du 22 janvier 2001.

2.6.1 Impacts en période de construction

Les autres impacts en période de construction concernent : la circulation routière, le dynamitage, les sols contaminés, les déblais et remblais, l'archéologie, le plan d'urgence ainsi que la surveillance et l'encadrement environnemental.

Circulation routière

Toute intervention sur un tronçon de route existant est susceptible de perturber la circulation routière. Dans le cadre des travaux de construction, le MTQ devrait maintenir la libre circulation des véhicules et s'assurer qu'une signalisation adéquate sera installée pour la sécurité des usagers de la route.

Dynamitage

Compte tenu de la nature du sol dans l'axe de la route 143, certains travaux de dynamitage devraient s'avérer nécessaires. Trois zones de dynamitage ont été identifiées par le MTQ¹. Les travaux de dynamitage seront régis par les documents contractuels du MTQ, dont le Cahier des Charges et Devis Généraux et les devis spéciaux (si applicables). Des mesures sont prévues pour assurer l'information des citoyens touchés, le contrôle des vibrations, le contrôle des puits d'alimentation en eau potable ainsi que le contrôle du monoxyde de carbone dans les bâtiments.

Sols contaminés

Au chapitre des sols contaminés, l'étude d'impact n'identifie pas de cas concrets de secteurs pouvant présenter ce type de risque dans la zone des travaux. Cependant, le MTQ nous indique tenir compte de cet aspect particulier de deux façons.

À priori, dans le cadre de la procédure d'acquisition, si des terrains comportent un risque de contamination en raison du type d'activités en place ou antérieures, le MTQ procède d'abord à l'échantillonnage et à l'analyse du sol et de l'eau souterraine. Différentes mesures sont alors mises en œuvre et peuvent impliquer le MENV en vertu de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*.

Dans le cas de la découverte fortuite de sols contaminés dans le cadre de la réalisation des travaux de construction relatifs au projet, le MTQ indique qu'il contacte le MENV afin de convenir des moyens à prendre dans le respect de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*.

¹ Voir : MTQ, *Réponses aux questions du ministère de l'Environnement*, question 12, page 22.

Déblais et remblais

Les volumes de déblais (49 500 m³) et remblais (52 200 m³) seront complétés par l'importation de matériaux de remblais 3 000 m³. Le MTQ indique que la mise au rebut de matériaux inutilisables doit respecter les lois et règlements provinciaux et municipaux en vigueur, tel que stipulé aux exigences contractuelles.

Le réaménagement de la route 143 devrait nécessiter des remblais et des déblais majeurs (> 20 m) pour lesquels le MTQ veut : éviter les pentes supérieures à 2:1 (sauf pour les remblais de roc 1,5/1), utiliser des matériaux hétérogènes afin de favoriser la revégétalisation rapide, stabiliser et reboiser (si nécessaire) ainsi qu'utiliser un matériau de protection des surfaces et effectuer un ensemencement sur les pentes longues. Le MTQ indique aussi son intention de limiter l'empiètement des remblais au minimum, particulièrement au niveau du milieu humide. Pour les remblais inférieurs à 20 m, le MTQ envisage de les engraisser avec de la matière organique et de les ensemercer.

Archéologie

L'étude d'impact présentée par le MTQ mentionne que le projet de réaménagement de la route 143 ne devrait pas engendrer d'impacts sur les sites archéologiques connus. Bien que l'impact potentiel soit évalué d'importance faible, différentes mesures sont prévues par le MTQ afin de s'en assurer. Ces mesures comprennent, entre autres : un inventaire archéologique, des sondages exploratoires, une directive en cas de découverte lors des travaux, la production d'un rapport de recherche. Le MTQ indique aussi que, le cas échéant, tout site archéologique découvert sera l'objet d'une évaluation scientifique afin de déterminer la pertinence et l'ampleur des travaux qui pourraient être requis afin de sauvegarder des biens et données archéologiques.

Plan d'urgence

Au chapitre des mesures d'urgence, le MTQ nous indique que la procédure habituellement appliquée comporte une réunion de chantier, une liste d'intervenants et de numéros de téléphone d'urgence (transmise aux corps policiers et aux municipalités concernés) et l'accès à une liste de mesures d'urgence fournie par le MTQ à l'entrepreneur responsable des travaux.

Surveillance et encadrement environnemental

Afin de s'assurer de l'application des mesures d'atténuation et de compensation ainsi que du bon déroulement des travaux sur le plan environnemental, le MTQ propose un certain nombre de mesures visant la surveillance et l'encadrement environnemental dont : la tenue d'une réunion de chantier, la présence d'un surveillant de chantier, la visite d'un spécialiste en environnement du MTQ et la visite de la direction régionale du MENV.

Constat général relatif aux impacts des travaux de construction

D'une manière générale, et sans remettre en cause les constats spécifiques énoncés précédemment, nous sommes d'avis que le MTQ a choisi les moyens appropriés afin de tenir compte des différents enjeux et impacts relatifs aux travaux de construction du projet de réaménagement de la route 143.

2.6.2 Impacts sur le milieu humain

Les autres impacts sur le milieu humain concernent : le traitement des eaux usées, la piste cyclable et le paysage.

Traitement des eaux usées des résidences isolées

Le traitement des eaux usées des résidences isolées est d'une importance capitale pour une occupation du territoire qui soit respectueuse de la capacité de support du milieu et de l'environnement. Cette question est régie par le *Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées* (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 8). Ce règlement est appliqué par les municipalités locales.

Dans le cadre du projet de réaménagement de la route 143, le MTQ indique que les travaux de construction empièteront sur les champs d'épuration de deux résidences. Ainsi, afin d'assurer leur fonctionnement, le MTQ s'est engagé à réaménager ces installations avant le début des travaux selon des ententes avec les propriétaires. Considérant ces mesures de compensation, le MTQ évalue l'impact résiduel très faible.

Constat relatif au traitement des eaux usées

Compte tenu de ces éléments, nous sommes d'avis que tout champ d'épuration affecté par le projet devrait être réaménagé, et ce, conformément à la réglementation en vigueur.

Piste cyclable

Par sa Politique sur le vélo, le MTQ peut accompagner les milieux locaux et régionaux (municipalités, organismes) dans la réalisation de liens cyclables. Dans le cadre de la procédure, le MTQ a souligné l'intérêt de certains intervenants (municipalité, organisme Sodecov) pour la réalisation d'une piste cyclable qui traverserait le projet de réaménagement de la route 143 entre la rue Gosselin et le chemin Paquette. Dans ce contexte, le MTQ indique que la réalisation du projet de réaménagement de la route 143 pourrait faciliter la réalisation de la piste cyclable par l'utilisation d'une portion de l'emprise excédentaire. Le MTQ a aussi souligné son ouverture à la poursuite des discussions à ce sujet avec l'organisme Sodecov.

Constat relatif à la piste cyclable

Dans une perspective d'intégration du projet au milieu le MTQ devrait prévoir les emprises et les travaux nécessaires à la réalisation de la piste cyclable souhaitée par le milieu. Il serait important de s'assurer que cette piste soit implantée avec le souci d'assurer la sécurité des usagers et dans une perspective d'intégration au paysage champêtre environnant, que soit minimisée l'artificialisation des abords de la route. De plus, dans une perspective d'efficacité et d'atténuation des impacts des travaux, il serait fortement souhaitable que le MTQ puisse convenir des différentes modalités de réalisation de la piste cyclable avant l'obtention des autorisations relatives aux travaux.

Paysage

Les effets sur le paysage peuvent être parfois difficiles à appréhender à priori mais ils sont définitivement « visibles » à la suite de la réalisation du projet. Le milieu traversé présente un caractère agricole, forestier et humain présentant des aires de résistance très faible, moyenne et forte¹. Le principal élément susceptible de modifier le paysage est le reprofilage de la route. Ainsi, la réalisation des déblais et remblais amènerait une modification au paysage.

Les secteurs qui feront l'objet de déblais et de remblais devraient faire l'objet, selon le MTQ, de travaux de terrassement, de végétalisation et d'intégration visuelle, et ce, dans le but de limiter le degré d'artificialisation des abords de la route. Ces éléments devraient être traités en considérant la préoccupation paysagère lors de la conception et des travaux.

Un suivi de ces travaux est prévu et devrait permettre de vérifier l'harmonisation du projet réaménagé avec son environnement, la stabilité des sols ainsi que le succès des ensemencements et des plantations.

Constat relatif au paysage

Nous sommes d'avis que l'intégration paysagère du projet doit être prise en compte lors de la planification du projet (plan et devis) ainsi que lors de sa réalisation et ce, dans le respect du paysage du milieu traversé, qui sans avoir de caractéristiques de grande exception, présente tout de même un caractère rural qui se doit d'être préservé, et d'éviter l'artificialisation des abords de la route.

Constat général relatif aux effets sur le milieu humain

D'une manière générale, et sans remettre en cause les constats spécifiques énoncés précédemment, nous sommes d'avis que le MTQ a choisi les moyens appropriés afin de tenir compte des différents enjeux et impacts relatifs au projet de réaménagement de la route 143.

¹ Voir la section 5.3 de l'étude d'impact.

2.6.3 Impacts sur les milieux physique et biologique

Les autres impacts sur les milieux physique et biologique concernent : la qualité de l'eau du ruisseau intermittent, un milieu humide et le couvert forestier.

Qualité de l'eau du ruisseau intermittent tributaire de la rivière Coaticook

Le redressement du tracé et le reprofilage de la route 143 entraîneront un élargissement de l'emprise. Cet élément du projet pourrait affecter la tête du ruisseau intermittent qui se jette dans la rivière Coaticook¹.

Le MTQ estime que les travaux de remblais pourraient amener une augmentation de la charge particulaire dans le cours d'eau. Le MTQ et le spécialiste du MENV indiquent aussi qu'en période hivernale, l'entretien de la route pourrait provoquer une augmentation, causée par la dissolution des sels de déglacage, de la concentration en chlorure dans ce ruisseau. Le spécialiste du MENV consulté sur ce dossier a indiqué que le projet aura vraisemblablement des effets sur l'eau de surface et l'eau souterraine. Cependant, les impacts des chlorures et du sodium reliés à l'utilisation de sels de déglacage auront des conséquences faibles. Il souligne aussi que le MTQ pourrait revoir ses pratiques d'épandage dans cette section de la route afin de favoriser l'utilisation d'abrasifs plutôt que de fondant.

Le MTQ envisage installer une barrière à sédiments au pied des remblais pendant toute la durée des travaux, aménager une fosse à sédiments en amont du ruisseau et effectuer un suivi de la qualité de l'eau de ce ruisseau afin de mesurer l'évolution des paramètres susceptibles d'être affectés par les travaux de construction et l'exploitation de la route. Considérant les caractéristiques du ruisseau et du milieu ainsi que les mesures d'atténuation proposées, le MTQ évalue cet impact comme très faible.

Constat relatif au ruisseau intermittent

Compte tenu du ruisseau affecté et de la nature de l'impact nous sommes d'avis que le MTQ doit réaliser le programme de suivi prévu et que ce dernier devrait comprendre un volet en période de construction ainsi qu'un volet en phase d'exploitation de la route.

Milieu humide

Le tracé de la route 143 réaménagée, dans le tronçon compris entre la rue Gosselin et le chemin Paquette, devrait empiéter sur un milieu humide sur une longueur d'environ 150 m et sur une superficie de moins de 7 000 m². Selon les observations du MTQ, il ne s'agirait « ...ni d'un marais, ni d'un marécage, ni d'un étang, ni de ce que l'on désigne habituellement par le vocable (milieu humide). En bref, il ne s'agit pas d'un habitat particulier² ». Il s'agirait en fait d'une zone

¹ Voir la figure 7 de l'étude d'impact.

² Réponses aux questions et commentaires, Question 5, page 9.

de sols à drainage lent sur une parcelle en friche. Cet espace serait colonisé par le phragmite commun (*Phragmites communis Trinius*). Selon les observations du MTQ, ce milieu peut être asséché à certaines périodes de l'année et ne semble pas représenter un habitat particulier pour la faune, en particulier pour les amphibiens. Aussi, le MTQ souligne que cette zone est actuellement en zone agricole et qu'elle pourrait être labourée ou drainée en tout temps. Compte tenu que le milieu humide répertorié n'offre qu'un très faible potentiel en tant qu'habitat faunique pour les espèces qui nécessitent la présence d'un milieu humide, le MTQ évalue l'impact comme faible et ne propose aucune mesure d'atténuation. Les unités du MENV consultées (Direction du patrimoine écologique et du développement durable, Direction régionale de l'Estrie) ainsi que la Société de la faune et des parcs (FAPAQ) ont jugé les engagements du MTQ acceptables.

Couvert forestier

Selon le MTQ, l'élargissement de l'emprise devrait entraîner la perte de lisières boisées de part et d'autre de la route sur une superficie totale de moins de 2 ha. La perte de couvert forestier s'établirait approximativement à 9 500 m² dans des peuplements résineux et à 6 100 m² dans une plantation de pin rouge. Le MTQ évalue cet impact comme faible et considérant la faible superficie affectée et que la vocation du territoire n'est pas forestière, aucune mesure d'atténuation n'est proposée, à l'exception des compensations financières liées à l'acquisition des superficies nécessaires à l'élargissement de l'emprise.

Constat général relatif aux effets sur les milieux physique et biologique

D'une manière générale, et sans remettre en cause les constats spécifiques énoncés précédemment, nous sommes d'avis que le MTQ a choisi les moyens appropriés afin de tenir compte des différents enjeux et impacts relatifs au projet de réaménagement de la route 143.

2.7 Analyse à l'égard du développement durable

Pour le MTQ, une étude d'impact sur l'environnement c'est : « avant tout un outil qui intègre les préoccupations environnementales, sociales et économiques lors de la prise de décision tout en permettant de prévenir et/ou d'atténuer certains impacts dans l'éventualité où le projet se concrétise. L'évaluation des impacts du projet de réaménagement de la route 143 sur le territoire des municipalités de Waterville et de Compton n'a pas mis en évidence des impacts significatifs de nature environnementale ou économique.

Les enjeux de ce projet se résument aux préoccupations sociales, que ce soit au niveau des résidents et des villégiateurs du secteur à l'étude ou des automobilistes circulant sur la route 143. Le projet origine d'une demande de la collectivité et ne vise qu'à améliorer la qualité des services qui lui sont rendus. Dans l'ensemble, la majorité des impacts négatifs sur le milieu, notamment sur les propriétés privées, seront compensés par l'augmentation du niveau de service de ce tronçon de route et la diminution des risques d'accident. Toutefois, les impacts seront largement atténués par les mesures qui seront mises en place. Compte tenu que le projet n'entraîne aucune perte au niveau du patrimoine naturel (pôle environnemental), qu'il facilitera le transit des biens et services (pôle économique) et surtout, considérant qu'il contribuera à

réduire le nombre d'accidents graves (pôle social), il s'inscrit dans une perspective de développement durable¹ ».

Constat relatif au développement durable

Compte tenu de l'ampleur du projet, du milieu concerné, des impacts potentiels du projet ainsi que des mesures d'atténuation, de compensation et de suivi proposées, nous sommes d'avis que ce projet pourrait s'inscrire dans une perspective de développement durable.

Nous tenons à souligner la pertinence du questionnement du projet du développement durable puisque cela a permis au MTQ de mettre en relation les grands axes du développement durable et de produire une synthèse pertinente du projet.

CONCLUSION

La conclusion présente les constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la principale recommandation.

Rappel des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale

Nous synthétisons ici les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale :

- le projet est justifié ;
- la variante proposée est pertinente ;
- un programme de suivi est nécessaire afin de s'assurer de la qualité et de la quantité de l'approvisionnement en eau potable ;
- concernant le bruit, malgré un niveau actuel relativement élevé, les impacts du projet devraient être plutôt faibles et ne justifient pas l'imposition de mesures lourdes ;
- l'intégrité des propriétés et de leurs accès étant affectés, des façons de diminuer ces impacts devraient être recherchées par le MTQ et les résidants concernés ;
- les impacts sur le territoire et les activités agricoles sont acceptables ;
- la réalisation de la piste cyclable et l'aménagement des zones de déblais et remblais devraient s'effectuer dans le respect des caractéristiques paysagères du milieu ;
- le traitement des eaux usées des résidences isolées doit être maintenu ;
- le programme de suivi de la qualité de l'eau à la tête du ruisseau intermittent proposé est pertinent ;
- d'une façon générale, le MTQ a choisi les moyens appropriés afin de tenir compte des différents enjeux et impacts relatifs au projet de réaménagement de la route 143.

¹ Source : Conclusion du résumé de l'étude d'impact.

Recommandations

Nous considérons qu'il est opportun de réaliser le projet compte tenu de la justification du projet, des bénéfices attendus et du caractère acceptable des impacts du projet au plan environnemental. Enfin, compte tenu des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet, nous sommes d'avis :

Que le projet de réaménagement d'une section de la route 143 sur le territoire de la Municipalité de Compton et de la Ville de Waterville par le ministère des Transports est acceptable. Par conséquent, le gouvernement peut autoriser le projet à certaines conditions.

Original signé par :

Éric Thomassin, M.A.T.D.R.
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet et annexes*, juin 1999, 20 pages et annexes.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, août 1999, 32 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, février 2002, pagination diverse et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement, Résumé*, août 2002, 52 pages et annexes.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 24 mai 2002, 11 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, 12 août 2002, 34 pages et annexes.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 3 avril au 14 mai 2002, pagination diverse.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 16 août 2002, 5 pages.

Cadre législatif et réglementaire québécois en relatif à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :

- Loi sur la qualité de l'environnement (LRQ, c. Q-2 (chapitre I)).
- Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (RRQ, 1981, c. Q-2, r. 9).
- Règles de procédures relatives au déroulement des audiences publiques (RRQ, 1981, c. Q-2, r. 19).
- Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, D. 1529-93 (1993) 125 G.O. II, 7766 [c. Q-2, r. 1.001].

ANNEXES

Annexe 1 : Chronologie des étapes importantes du projet

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Date	Événement
1999-08-11	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
1999-08-26	Transmission de la directive du ministre au ministère des Transports
2002-03-25	Réception de l'étude d'impact
2002-03-27 au 2002-05-03	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2002-05-27	Transmission des questions et commentaires à l'initiateur du projet
2002-08-16	Réception des réponses de l'initiateur aux questions et commentaires du MEN document complémentaire à l'étude d'impact
2002-08-29	Réception du résumé vulgarisé de l'étude d'impact
2002-08-19 et 2002-09-05	Transmission de l'avis de recevabilité au ministre de l'Environnement et du d'information publique au BAPE
2002-09-17 au 2002-11-03	Période d'information et de consultation publiques et séance d'information pub Compton (2002-10-09)
2002-11-26 au 2003-02-21	Consultation intra et interministérielle l'acceptabilité environnementale du projet

Annexe 2 : Principales constatations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Préoccupations du public en période d'information et de consultation publiques¹

Les préoccupations recueillies lors de la période d'information et de consultation publiques proviennent d'informations colligées lors de la séance d'information, lors de conversations téléphoniques ou à la lecture de correspondances ou de messages électroniques adressés au BAPE.

- la visite des évaluateurs chez les résidants touchés par le projet avant le début des travaux ;
- les options étudiées pour le réaménagement d'une entrée privée ainsi que la prise en compte du champ d'épuration et du puits d'eau potable sur ce terrain ;
- la description détaillée du calendrier de travail ;
- la disparition éventuelle de certains ponceaux ;
- la possibilité d'aménager un passage (par exemple un tunnel) pour les chevreuils.

Parmi les commentaires reçus par courrier, une citoyenne craint les effets du projet sur la qualité de l'eau de source. Une autre personne s'inquiète du changement de vocation récréotouristique de la route 143 qui pourrait se transformer en autoroute.

¹ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Compte rendu de la période d'information et de consultation publiques du 17 septembre au 1^{er} novembre 2002, novembre 2002, 4 pages.

Annexe 3 : Liste des unités du MENV, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés

Les unités administratives du MENV :

- Direction régionale de l’Estrie ;
- Direction des politiques du secteur industriel ;
- Direction des politiques du secteur municipal ;
- Direction du patrimoine écologique et du développement durable.

Les ministères et organismes suivants :

- ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- ministère de l’Agriculture, des Pêcheries et de l’Alimentation ;
- ministère de la Culture et des Communications ;
- ministère de l’Industrie et du Commerce
- ministère des Régions ;
- ministère de la Santé et des Services sociaux ;
- ministère de la Sécurité publique ;
- Société de la faune et des parcs du Québec ;
- Tourisme-Québec.