

CHAPITRE 10. LE TRANSPORT TERRESTRE

10.1. LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT IMPORTANTS, EXISTANTS ET PROJETÉS

Le MTQ met la touche finale au démarrage de son plan de transport de l'Estrie. Comme la MRC de Coaticook sera touché par ce plan, les interventions de la MRC se limitent pour l'instant au minimum prescrit par la LAU.

La MRC est tout de même consciente de l'impact du réseau routier sur son développement. Voilà pourquoi la MRC présente une mise en situation globale du transport sur son territoire (chapitre 6) et définit une orientation générale concernant le transport terrestre. Découlant de cette orientation, les objectifs et les moyens pour les atteindre furent exposés.

10.1.1. Le transport adapté

Depuis 1981, les municipalités de la MRC de Coaticook se sont dotées d'un service de transport adapté pour les personnes handicapées. En 1995, la MRC, accompagnée de différents partenaires, incluant le MTQ, ont préparé un plan d'opération dans le cadre d'un projet-pilote provincial (le deuxième) d'accessibilité des personnes âgées au service de transport adapté. Ce projet-pilote s'inscrit à l'intérieur d'une volonté d'amélioration du service déjà offert et accepte les personnes âgées dans les autobus depuis septembre 1995.

10.1.2. Le transport par autocar

Une entreprise de Coaticook offre un service de transport par autocar vers Sherbrooke. Le service (aller-retour) est offert trois fois par jour du lundi au vendredi, deux fois le samedi et une seule fois le dimanche.

10.1.3. Les corridors verts régionaux

La réalisation des corridors verts est en plein essor partout au Québec et l'Estrie ne fait pas exception. En effet, les intervenants socio-économiques de la MRC ont décidé d'en faire un des outils majeurs du développement régional.

La MRC de Coaticook qui bénéficie d'un vaste territoire agro-forestier désire encadrer le développement des corridors verts sur son territoire en conformité avec le développement récréo-touristique.

10.1.3.1. Objectifs

Le projet des corridors verts de la MRC de Coaticook est encadré par les objectifs suivants :

- Doter la MRC de corridors verts en lien avec les MRC de Memphrémagog et de Sherbrooke ;
- Relier et mettre en valeur les attraits touristiques de la MRC ;
- Mettre à profit les différents éléments de support déjà existants dans la MRC, plus particulièrement la restauration et l'hébergement.

10.1.3.2. Principes directeurs

Le développement des corridors verts devra se faire en respectant les dispositions suivantes :

- Donner priorité à la sécurité ;
- Uniformiser les normes d'aménagement ;
- Minimiser les coûts d'aménagement, d'entretien et de surveillance ;
- Impliquer les communautés locales dans la réalisation et la gestion des aménagements et de l'accueil des randonneurs ;
- Échelonner la réalisation des aménagements en tenant compte des priorités régionales.

10.1.3.3. Concept d'aménagement

Les corridors verts de la MRC de Coaticook devront être exclusivement des voies cyclables et de marche pour la période estivale. Pour la période hivernale, le ski de fond et la raquette pourront être des activités permises sur les corridors.

10.1.3.4. Types d'aménagement

La MRC priorise le développement de sentiers en site propre c'est-à-dire de tracés nécessitant des aménagements permanents incluant la construction d'une assiette, son surfaçage et son drainage en chaussée partagée ou en chaussée distincte.

10.1.3.5. Le concept de conformité

La MRC de Coaticook encadre le développement des corridors verts par un concept de conformité (figure 10.3.1.5). Donc, afin d'être conforme au concept d'aménagement des tracés, les corridors verts devront joindre les éléments suivants:

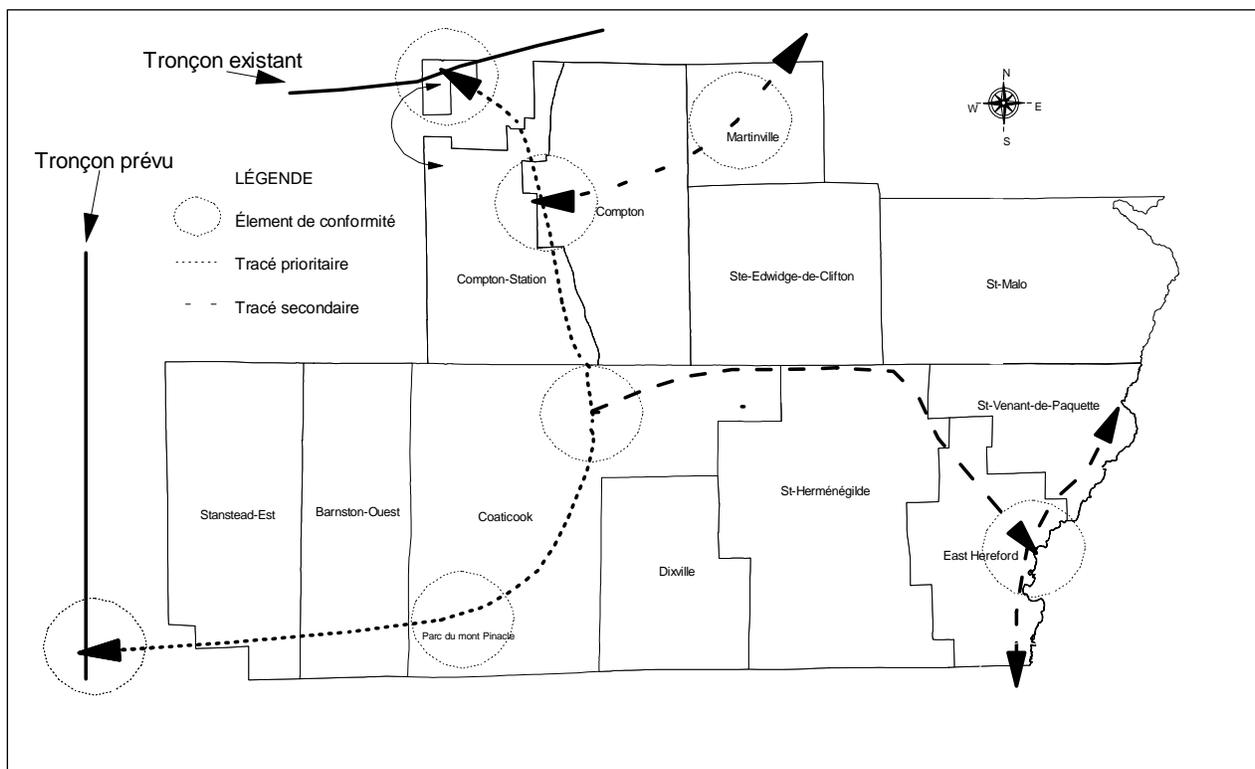
Tracé prioritaire :

- Axe existant Lennoxville - North-Hatley
- Ponts couverts Drouin et Eustis de Compton

Tracés secondaires :

- Coaticook - East Hereford
- Saint-Venant-de-Paquette - frontière américaine
- Compton - Martinville

Figure 10.3.1.5 : Corridors verts - tracés régionaux



10.2. LES PROBLÈMES DE TRANSPORT

Dans le tableau qui suit la MRC de Coaticook présente les problèmes de transport rencontrés sur son territoire. Chacun des problèmes est caractérisé et localisé. De plus, des orientations et des propositions de solutions sont avancées.

Tableau 10.4 : Problèmes de transport

	A	B	C
Problèmes	Accès à l'autoroute 55	Accès déficient à l'affectation industrielle de la rue Merrill	Secteurs ou territoires mal desservis
Localisation	Ayer's Cliff	Sud de Coaticook	Chemin du Rang IX Coaticook-East Hereford
Nature	Circulation lourde dans le village Circulation ralentie dans le village Accès déficient aux attraits de la MRC	Mauvais lien entre les industries établies dans le parc et les marchés à l'ouest du Québec et au nord des États-Unis Circulation lourde dans Coaticook	Détérioration du Rang IX Route difficilement carrossable, surtout en hiver et au printemps Les habitants de la partie est de la MRC doivent transiter par le nord pour se rendre à Coaticook
Orientations	Assurer la sécurité sur les routes Améliorer l'accès à l'autoroute 55	Favoriser le développement économique Améliorer la qualité du transit de camionnage	Favoriser l'équité régionale Assurer la sécurité sur les routes
Propositions	Construction de voies lentes	Construction de voies lentes	Donner priorité à ces travaux à l'intérieur du plan de transport

2003, R.M. 6-23.3, a.12.

	D	E	F
Problèmes	Nombreux accès au réseau routier supérieur (entrées privées et intersections)	Nombreux accès au réseau routier supérieur (entrées privées et intersections)	Tracé déficient sur des routes à fort débit de circulation et au camionnage intensif
Localisation	Route 147, sortie Coaticook vers Compton	Route 141, sortie Coaticook vers le hameaux de Barnston	Route 147, entre Compton et Coaticook
Nature	Développement résidentiel et commercial en bordure de la route, situation qui entraîne des nuisances et augmente les risques d'accidents	Développement résidentiel et commercial en bordure de la route, situation qui entraîne des nuisances et augmente les risques d'accidents	Tracé sinueux, une emprise trop étroite, peu d'espace pour dépasser, et les débits de circulation rendent ce tronçon propice aux accidents
Orientations	<p>Limiter les intersections et entrées privées afin d'améliorer la sécurité</p> <p>Maintenir la qualité du paysage</p>	<p>Limiter les intersections et entrées privées afin d'améliorer la sécurité</p> <p>Maintenir la qualité du paysage</p>	Améliorer la qualité de la circulation
Propositions	<p>Inclure une politique à l'intérieur du schéma</p> <p>Déterminer les secteurs où des améliorations sont nécessaires</p>	<p>Inclure une politique à l'intérieur du schéma</p> <p>Déterminer les secteurs où des améliorations sont nécessaires</p>	<p>Mettre en place des voies lentes</p> <p>Mettre en place des bandes d'arrêt pour les autobus scolaires et machineries agricoles</p>

	G	H	I
Problèmes	Secteurs résidentiels à trop grande proximité des infrastructures de transport	Ponts faisant l'objet de limitation de poids	Ponts faisant l'objet de limitation de poids
Localisation	Le long de certains périmètres d'urbanisation à la sortie des villages	COATICOOK (ancien Canton de Barnston) ch. Breault-Lamoureux, ruisseau ; ch. Lehoux, ruisseau ch. Martin, ruisseau; ch. Caron, ruisseau William; BARNSTON-OUEST ch. Caron, ruisseau William; ch. Way's Mills, rivière Niger (2 endroits) ; ch. Guay, rivière Nige; ch. Standish Madore, ruisseau Ball ch. Provencher, rivière Niger; ch. Madore, ruisseau	COMPTON 208, rivière Moe ; ch. de Cookshire, rivière Moe ch. Hyatt's Mill, rivière Moe (2 endroits). ch. Vaillancourt, rivière Coaticook. EAST HEREFORD ch. Cunnington (Atchey), ruisseau Green Goblet MARTINVILLE Route 251, rivière aux Saumons
Nature	Morcellement des terrains en bordure des routes du réseau supérieur, régional ou des collectrices	Sur ces structures est interdite la circulation de tout véhicule lourd dont la masse en charge excède le tonnage maximal inscrit sur le panneau <i>Ralentissement du trafic de transit de camionnage</i>	Idem
Orientations	Assurer la sécurité des divers usagers de la route (automobilistes, cyclistes et piétons)	Assurer la sécurité et l'efficacité du réseau routier. Assurer le maintien de la qualité, de l'efficacité et de la sécurité sur ces ponts. Favoriser le développement partout sur le territoire.	Idem
Propositions	Interdire toute construction de nouvelles rues à l'extérieur des périmètres	Selon le cas: Effectuer des travaux de renforcement Maintenir la responsabilité du MTQ	Idem

	J	K
Problèmes	Ponts faisant l'objet de limitation de poids	Tracé déficient,
Localisation	<p>SAINTE-EDWIDGE-DE- CLIFTON ch. Tremblay, rivière Ascot; ch de la Rivière, rivière Ascot.</p> <p>SAINT-HERMÉNÉGILDE ch. La Grande Ligne, ruisseau Dubé; 2e rang, ruisseau Dubé;</p> <p>SAINT-VENANT-DE- PAQUETTE ch. du Xe Rang, ruisseau Paquette; ch. Gore, ruisseau du 2e Rang.</p> <p>STANSTEAD-EST ch. Curtis (rang 10, lot 762-763, rivière Tomifobia ch. Dewey (rang 11, lot 902-911), rivière Tomifobia ch. Leclerc, rivière Tomifobia; ch. Noël, ruisseau; ch. Stage, rivière Tomifobia</p>	Coaticook (ancien Canton de Barford, Saint-Herménégilde, East Hereford et Saint-Venant-de-Paquette
Nature	Idem	La tracé et la structure de la route sont déficientes pour le rôle qu'elle joue
Orientations	Idem	Refaire le tracé et les fondations de la route
Propositions	Idem	

Au chapitre 6, la MRC énonce son intention de maintenir et d'améliorer la fluidité et l'efficacité des réseaux routiers supérieur et local sur son territoire. La MRC indique également sa volonté de planifier le développement territorial dans une perspective de saine gestion des réseaux. De plus, au chapitre 7 on stipule les demandes faites au MTQ soit :

- De mettre en place une voie lente sur la 147 entre Compton et Coaticook dans les deux directions ;
- De mettre en place des bandes de dépassement sur la 147 entre Compton et Coaticook dans les deux directions ;
- De donner priorité aux travaux de réfection sur la route du Rang IX reliant Coaticook à East Hereford à l'intérieur de son plan de transport ;
- De corriger les problèmes énoncés au tableau 10.4.

ainsi que les moyens de mise en oeuvre soient :

- Respecter ses engagements ;
- Travailler en concertation avec le MTQ régional.

Principales politiques applicables au transport terrestre (chapitre 12) :

- Politique d'implantation résidentielle dans l'affectation *Forestière* ;
- Politique d'implantation résidentielle dans l'affectation *Agricole* ;
- Politique d'implantation résidentielle dans l'affectation *Rurale* ;
- Politique de définition d'une zone industrielle à l'intérieur des *Périmètres d'urbanisation et secondaires* ;
- Politique de mise en place de belvédères donnant accès aux sites panoramiques.

Principales normes applicables au transport terrestre (document complémentaire) :

- Dispositions relatives à la construction, travaux et ouvrages sur la rive et le littoral des lacs et cours d'eau ;
- Dispositions relatives aux contraintes anthropiques ;
- Dispositions relatives au lotissement ;
- Dispositions relatives à la construction ;
- Dispositions relatives à la construction de rues publiques ou privées ;
- Dispositions relatives à la protection des puits et sources d'eau potable.