

5.4.2. Le bilan de l'assainissement des eaux

Le programme d'assainissement des eaux a beaucoup avancé depuis l'entrée en vigueur du premier schéma d'aménagement. Actuellement six municipalités procèdent au traitement de toutes ou d'une partie de leurs eaux usées (tableau 5.4.4).

Tableau 5.4.4 : L'assainissement des eaux par municipalité

| | |
|---------------------------------------|--|
| Coaticook (ancien Canton de Barnston) | Pourtour du lac Lyster -- Secteur urbain |
| Coaticook (ancien Canton de Barnston) | Secteur du village (en l'an 2000) |
| Coaticook | Secteur urbain |
| Compton | Secteur urbain |
| East Hereford | Secteur urbain |
| Martinville | Secteur urbain |
| Sainte-Edwidge-de-Clifton | Secteur urbain |

5.4.3. L'impact de la gestion du territoire agricole

Le présent schéma d'aménagement met en place une série de mesures visant à limiter le développement autre qu'agricole en zone agricole permanente. Lesdites mesures auront inévitablement comme effet de créer une pression supplémentaire pour la demande d'espace au sein des affectations *Périmètres d'urbanisation* et *Périmètres secondaires*. Il est difficile de mesurer de manière précise les effets des mesures mise en place dans le présent schéma. Toutefois, les décisions pour le moins anarchiques de la CPTAQ n'auront donc plus d'impacts sur la zone agricole. Il est désormais nécessaire de prendre en considération la présente problématique dans l'estimation du besoin en terme d'espace dans le milieu urbanisé.

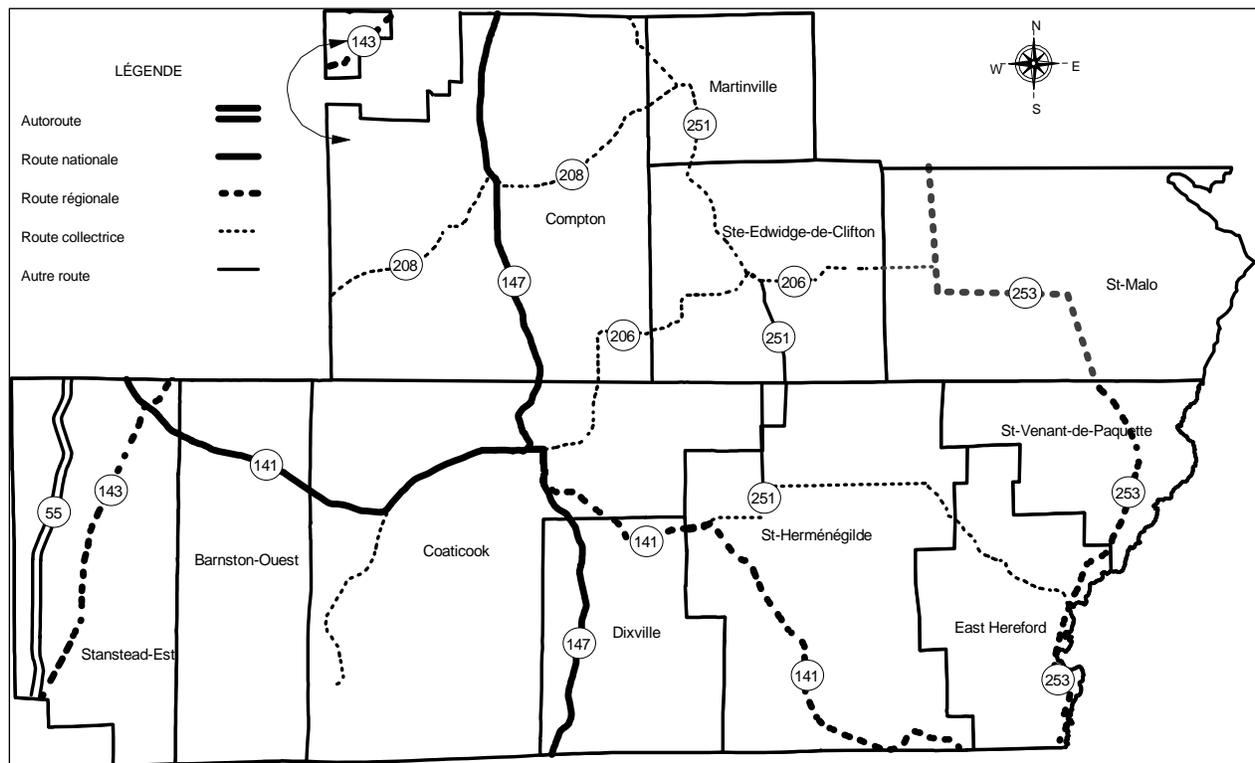
5.5. LE TRANSPORT TERRESTRE

5.5.1. Description du réseau routier

La MRC de Coaticook possède un réseau routier assez bien structuré pour desservir l'ensemble de son territoire (figure 5.5.1). On retrouve une autoroute (55), deux routes nationales (141 à l'ouest de Coaticook et 147), trois routes régionales (141 à l'est de Coaticook, 143 et 253), six routes collectrices (206, 208, 251, Baldwin-Barnston et Rang IX) et plusieurs chemins

municipaux. Outre l'autoroute 55, la majorité des tronçons des routes principales et secondaires font partie du réseau routier supérieur selon la classification fonctionnelle du ministère des Transports du Québec.

Figure 5.5.1 : Le réseau routier principal de la MRC de Coaticook



La route 147, traversant la MRC du nord au sud, est l'artère la plus importante et la plus achalandée de tout le territoire, plus particulièrement entre sa partie nord (à la jonction entre la MRC de Sherbrooke et la MRC de Coaticook) et Compton. En plus de faire le lien entre Coaticook et Sherbrooke, la route 147 se rend jusqu'aux États-Unis en passant par Dixville.

La route 141, en direction de l'ouest, est la seconde route en importance sur le territoire. C'est le principal lien entre Coaticook et l'autoroute 55 qui rejoint l'autoroute 10 aux environs de Magog. De plus, c'est une importante route de transit de camionnage étant donné la situation du parc industriel à vocation régionale (situé en bordure de cette route à l'ouest de Coaticook).

2003, R.M. 6-23.3, a.4.

Pour sa part, la route 143, troisième route principale de la MRC, traverse le territoire dans sa partie ouest presque parallèlement à l'autoroute 55. Cette route sert entre autres au trafic reliant les MRC.

Les routes secondaires, soit les routes 206, 208, 251 et 253, servent surtout au transport local et relient les petites agglomérations entre elles. Ces routes sont aussi utilisées pour les déplacements entre les MRC, le plus souvent pour aller d'une agglomération à une autre ou encore, comme dans le cas de la route 251 de Martinville en direction nord, pour rejoindre une artère plus importante en direction d'un grand centre (Sherbrooke).

En général, la population de la MRC est bien desservie par le réseau routier. Par contre, les résidents de la partie est doivent souvent transiter par le nord pour se rendre à Coaticook étant donné le piètre état du chemin du Rang IX reliant East Hereford et Saint-Herménégilde. Toutefois, des travaux d'importance sont prévus sur ce chemin dès 1999.

Le paysage routier de la MRC est modelé par une prépondérance de chemins municipaux, situation qui n'est pas étonnante compte tenu du caractère agro-forestier de la MRC. Exception faite de Coaticook (avant la fusion), 75% de routes de la MRC sont sous la responsabilité des municipalités suite aux transferts effectués par le MTQ. De plus, tous ces chemins font partie du réseau local et ne sont pas asphaltés pour la majorité.

5.5.1.1 Les débits de circulation

Les débits de circulation⁴ des routes 141 et 147 de même que l'autoroute 55 sont les plus élevés du territoire. Le tronçon de la route 147 entre la partie nord de la MRC et Compton (ancien village) montre le débit de circulation le plus élevé avec un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 5 370 véhicules. Par contre, ce débit diminue à mesure que l'on se déplace vers le sud surtout de l'autre côté de Coaticook après l'intersection de la route 141. Ainsi, entre la partie nord de la MRC et Compton (ancien village), on note un DJMA de 5 370 véhicules qui passe à 4 960 entre Compton et Coaticook, pour atteindre 4 630 au sud de Coaticook et ensuite chuter à 2 920 véhicules de l'autre côté de l'intersection de la route 141, pour finalement descendre à 1 260 à la frontière américaine.

Après l'autoroute 55, la route 141 de Coaticook en direction de l'ouest présente le débit de circulation le plus important. Le DJMA va de 3 060 véhicules en sortant de Coaticook, pour diminuer à 2 310 véhicules de l'autre côté de Kingscroft et augmenter à 2 650 à l'intersection de la route 143. La partie est de la 141 montre un DJMA de 1 050 véhicules, débit qui diminue rapidement si on se dirige vers le sud (Lac Wallace). Une partie des véhicules qui empruntent la partie est de la route 141 se dirige vers Saint-Herménégilde pour rejoindre le chemin du Rang IX en direction d'East Hereford, ou encore arrive de cette municipalité pour se diriger vers Coaticook ou ailleurs dans l'ouest de la MRC.

La route 143 est la troisième en importance. Les DJMA vont de 2 170 en partant du sud jusqu'aux environs de Cassville, pour ensuite diminuer quelque peu à 1 470.

⁴ Données de 1995.

Du côté des routes secondaires, on observe les DJMA les plus élevés sur la route 251 entre Martinville et Johnville (située à l'extérieur de la MRC), entre Coaticook et Sainte-Edwidge-de-Clifton sur la route 208 où le DJMA est de 1 070 véhicules.

5.5.1.2 L'état de la chaussée

Étant donné la prépondérance des chemins municipaux sur le territoire de la MRC de Coaticook, il vaut mieux évaluer l'état de la chaussée en deux parties.

Tout d'abord du côté du réseau supérieur, l'autoroute 55 possède une chaussée jugée en bon état. Du côté des routes principales et secondaires, de nettes améliorations ont été apportées au cours des dix dernières années. Ces améliorations concernent surtout l'asphaltage de certains tronçons de ces routes. En 1981, seules les routes 143, 147 et 253 étaient entièrement asphaltées. Aujourd'hui, toutes les routes du réseau routier supérieur du territoire le sont.

Malgré cette situation, l'état de la chaussée des routes principales et secondaires est considéré comme moyen, surtout du côté des routes 206, 208, 251 et 253. Toutefois, des travaux de resurfage sont prévus pour la route 253 à l'été 1999.

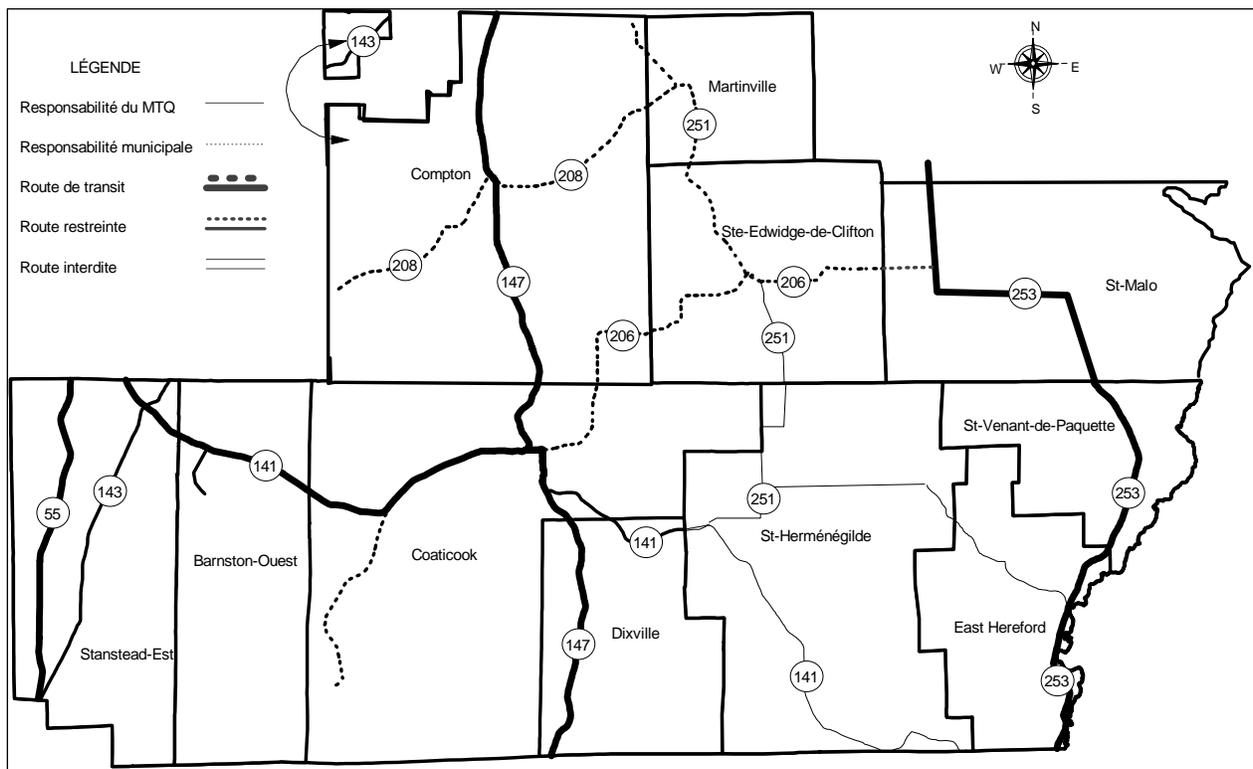
Si on observe maintenant la qualité de la chaussée des chemins municipaux soit les routes du réseau local, une étude détaillée du MTQ réalisée en 1991 conclut que la qualité de la chaussée est jugée passable pour l'ensemble de ce réseau. Cette situation n'est pas surprenante étant donné que 86% de ces chemins ne sont pas asphaltés.

Outre l'état de la chaussée, il y a un autre élément à considérer pour juger de l'adéquation ou de l'inadéquation du réseau de transport, il s'agit du tracé des routes. Certaines routes du territoire présentent un tracé déficient ainsi que des pentes fortes, éléments ne correspondant plus au standard technique en vigueur aujourd'hui.

5.5.1.3 Le transport lourd

Le transport lourd est source de quelques problèmes sur le territoire de la MRC. Il faut d'abord souligner que le transport lourd est principalement de transit. Les principales routes de transit de camionnage sont la 141, la 143, la 147 et la 253 (figure 5.5.1.3). Ce sont des routes dont l'accès est autorisé à tout véhicule lourd mais comportant parfois certaines restrictions.

De ces quatre routes, la 253 est la plus utilisée par les camions, cette route donne accès aux États-Unis et 40% des véhicules qui y passent sont des véhicules lourds. La circulation lourde sur cette route ne cause pas trop de problèmes malgré son tracé quelque peu sinueux. Les camions empruntant cette route ne traversent qu'une seule municipalité (Saint-Malo) ce qui facilite la circulation et évite des désagréments aux populations.

Figure 5.5.1.3 : Réseau de camionnage

La route 141, de Coaticook en direction de l'ouest (vers l'autoroute 55), est la seconde en importance au point de vue du transit de camionnage. De Coaticook à Ayer's Cliff, la proportion de camions varie de 18% à 12%.

5.6. LE DÉVELOPPEMENT RÉCRÉO-TOURISTIQUE

Au début des années 1980, des acteurs ont commencé à structurer l'intervention relative au développement touristique dans la MRC. C'est en 1982 que remonte la formation d'un Comité touristique dont le mandat était d'assurer la promotion du tourisme. Il y a eu plusieurs années de semi-permanence où diverses solutions temporaires ont été avancées pour assurer un financement. Dix ans plus tard, la CDERC (maintenant le CLD) rapatrie le développement et la promotion touristique. La MRC de Coaticook compte alors sur une structure permanente pour encadrer son développement touristique. Il s'agit du Volet tourisme de la CLD.

En 1993, voit le jour un Comité d'adaptation de la main-d'oeuvre en tourisme (CAMOT) formé d'une quinzaine de personnes représentant les divers secteurs de l'industrie touristique. Il a le mandat de définir l'image touristique de la MRC, de se doter d'orientations stratégiques de développement et de participer activement à la réalisation d'un plan marketing triennal (1995-98). Déposé en mars 1995, ce plan marketing représente un cadre de référence commun pour les intervenants. Sa mise en oeuvre est maintenant assurée par le Comité d'action touristique.