

Évaluations environnementales



ENVIRONNEMENT
ET FAUNE
QUÉBEC

Avis
de
projet

Québec

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Depuis l'entrée en vigueur, le 18 juin 1993, de la Loi sur l'établissement et l'agrandissement de certains lieux d'élimination de déchets (chap. 44), tout projet d'établissement ou d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire ou de dépôt de matériaux secs, au sens du Règlement sur les déchets solides, est aussi assujéti à la procédure prévue à la section IV.1 de la Loi sur la qualité sur l'Environnement.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre de l'Environnement et de la Faune de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire avis de projet sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'un façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en quinze copies. Comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'une des deux unités administratives responsables de l'évaluation environnementale :

Ministère de l'Environnement et de la Faune
Direction des projets industriels et en milieu hydrique
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3933
Télécopieur : (418) 644-8222

Ministère de l'Environnement et de la Faune
Direction des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 81
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3900
Télécopieur : (418) 644-8222

À l'usage du ministère de l'Environnement
et de la Faune

Date de réception _____

Numéro de dossier _____

1. Promoteur

Adresse Ministère des Transports du Québec
 Direction de l'Estrie
 200, rue Belvédère Nord, bureau 2.02
 Sherbrooke (Québec) J1H 4A9

Téléphone (819) 820-3280
Télécopieur (819) 820-3118

Responsable du projet Lauréat Thériault, ing.
 Direction de l'Estrie
 200, rue Belvédère Nord, bureau 2.02
 Sherbrooke (Québec) J1H 4A9

Téléphone (819) 820-3280, poste 424
Télécopieur (819) 820-3118

2. Mandataire du promoteur

Jean Gagné, géogr.
Direction de l'Estrie
200, rue Belvédère Nord, bureau 2.02
Sherbrooke (Québec) J1H 4A9

Téléphone (819) 820-3280, poste 328
Télécopieur (819) 820-3118
Courrier électronique : Jean.Gagne@mtq.gouv.qc.ca

3. Titre du projet

Réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147
N° de projet : 20-5700-0290

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

Le réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 a pour objectif de solutionner un problème de sécurité routière et de fluidité de la circulation. Cette intersection est le site de nombreux accidents, au point où elle est considérée comme un « point noir ».

De plus, suite à un accident mortel survenu le 5 juillet 2000 à 200 m au sud de l'intersection, le coroner Claude Paquin recommande dans son rapport d'enquête daté du 14 février 2001 « que le ministère des Transports étudie la situation et propose une solution efficace pour améliorer la sécurité des usagers de la route dans ce secteur, et ce, dans les plus brefs délais ».

Après étude de plusieurs scénarios, la solution retenue consiste à remplacer l'intersection en « T » actuelle par un carrefour giratoire simple à trois branches, ce qui implique également le réaménagement des approches sur une distance n'excédant pas 300 m.

Compte tenu que les travaux se dérouleront en plaine inondable délimitée par la ligne des hautes eaux printanières moyennes (LHEPM) et que des remblais additionnels sont prévus sur une distance cumulative de plus de 300 m, le projet est assujéti à l'article 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

5. Localisation du projet

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalité touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

Municipalité de Waterville

MRC : Coaticook

Intersection des routes 108/143 et 147

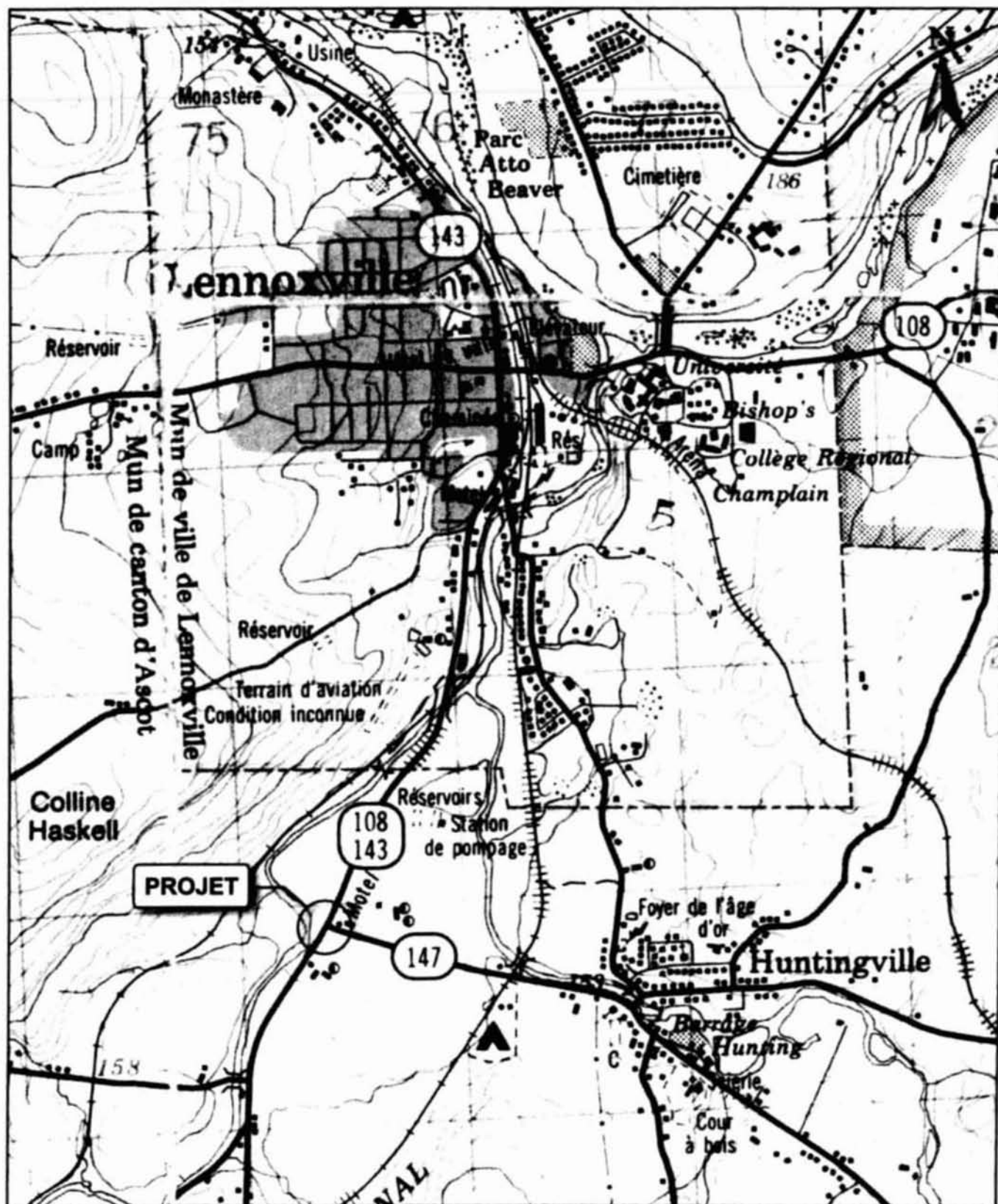
Localisation géographique : voir la carte de la figure 1.

6. Propriétés des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

La majeure partie de la superficie touchée par le projet appartient déjà au ministère des Transports et constitue l'emprise des routes 108/143 et 147 actuelles. Certaines surlargeurs devront être acquisés pour permettre l'élargissement du remblai puisqu'au droit de l'intersection le nouvel aménagement prévu (carrefour giratoire) occupera une superficie supérieure à celle de l'aménagement actuel. Ces surlargeurs font partie de terres à tenure privée. Leur acquisition nécessitera une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ), du moins en ce qui concerne les parcelles excédentaires à l'emprise nominale de 30 m (art. 41 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles).

Localisation du projet



7. Description du projet et de ses variantes

(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le projet se résume à remplacer une intersection en « T » par un carrefour giratoire simple à trois branches (voir le plan ci-annexé). Il s'agit essentiellement de travaux de terrassement conventionnels, soit élargir le remblai servant d'assise au futur carrefour giratoire et aux approches sur les deux routes en cause. Aucun dynamitage n'est prévu.

La longueur totale de remblai additionnel requis par rapport à la situation existante est de 658 m, pour une superficie totale de remblai additionnel de 4 521 m² et un volume de 4 042 m³. Il est également prévu des déblais pour un volume de 227 m³.

La cote d'altitude moyenne de la chaussée actuelle est de 149,74 m, alors que celle de la future chaussée sera de 150,0 m. La limite des hautes eaux printanières moyennes (LHEPM) est de 147,55 m.

8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).

Le projet s'inscrit en milieu agricole très actif et peu touché par l'urbanisation. L'activité agricole se concentre surtout sur la grande culture, la culture maraîchère et la production de petits fruits. L'autocueillette y est très présente, ce qui augmente l'achalandage routier dans le secteur lors de la période de récolte. En fait, les accès actuels à la Ferme Wera et au commerce Beaulieu (lié à la ferme du même nom) représentent des sources de conflit importants avec la circulation de transit. Ces accès seront réaménagés de façon à les rendre davantage sécuritaires.

Un seul bâtiment sera touché par les travaux. Il s'agit du commerce de vente de produits du terroir lié à la Ferme Beaulieu. Ce bâtiment devra être déplacé sur la propriété ou rehaussé de manière à l'immuniser contre les inondations printanières qui sont récurrentes à cet endroit. L'une ou l'autre de ces interventions aura un effet bénéfique sur l'usage dudit bâtiment puisqu'il deviendra moins vulnérable aux inondations.

9. Principaux impacts appréhendés

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux naturel et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Compte tenu qu'il s'agit de travaux de faible ampleur se limitant au réaménagement d'une intersection existante, peu d'impacts sur les milieux humain et naturel sont à craindre.

Lors de la phase aménagement et construction, les impacts temporaires habituellement liés à une réfection routière sont anticipés : bruit, poussières et ralentissement de la circulation. Pour ce qui est du bruit, l'impact sera faible puisqu'il n'y a qu'une seule résidence dans les environs. Aucun autre usage sensible au bruit n'y est présent. En ce qui concerne les poussières, l'utilisation d'abats-poussières devrait permettre d'atténuer efficacement cet impact.

Quant à la petite section du projet qui se trouve en contact avec la bande riveraine de la rivière Massawippi, un retrait d'emprise avec érection d'un mur de soutènement ont été prévus plutôt qu'un remblai qui aurait empiété dans la rive, laquelle affiche ici une largeur de 10 m.

Quant à l'effet d'un volume additionnel de remblai dans la plaine inondable, il devra être évalué dans le cadre de l'étude d'impact à venir. Cependant, d'ores et déjà, il est possible de supposer qu'il sera minime puisque la majeure partie du remblai additionnel sera disposé parallèlement au sens de l'écoulement naturel. De plus, la superficie d'empiètement (4 521,3 m.c.) par le remblai est négligeable en regard de la superficie totale de la plaine inondable.

Les impacts positifs de la réalisation de ce projet dépasseront largement les quelques inconvénients dus à la phase de construction. En effet, la modification de l'intersection actuelle procurera une nette amélioration des conditions de sécurité et de fluidité pour l'ensemble des usagers du réseau routier. D'autre part, la disparition d'un arrêt obligatoire contribuera à réduire les irritants liés au bruit routier, en particulier dans le cas des camions. De plus, un carrefour giratoire éliminant les temps d'attente avec moteur en marche, un gain doit être également anticipé quant à la qualité de l'air.

10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Été 2006

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projets et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Nil

12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact. Le cas échéant, inclure le plan de communication envisagé.

La MRC, la municipalité et les deux propriétaires touchés ont déjà été rencontrés et le seront à nouveau au cours de l'élaboration de l'étude d'impact.

13. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

Nil

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le _____

par : _____

Jean Gagné, géogr.
Chargé de projet pour la Direction de l'Estrie
Ministère des Transports