

# AVIS DE PROJET

## CONSTRUCTION DU FUTUR BOULEVARD MGR. FORTIER ET PROLONGEMENT DU BOULEVARD LIONEL-GROULX



MAI 2003

PRÉSENTÉ AU :



Ministère de  
l'Environnement  
du Québec



555, Grandes Fourches Sud  
Sherbrooke (Québec)  
J1H 5G7



**Aménatech inc.**

740 Galt Ouest, Sherbrooke, (Québec) Canada J1H 1Z3  
Tél.: (819) 566-8855 - Fax: (819) 566-0224

SM

## Table des matières

<b>1. PROMOTEUR .....</b>	<b>1</b>
<b>2. CONSULTANT MANDATÉ PAR LE PROMOTEUR .....</b>	<b>1</b>
<b>3. TITRE DU PROJET.....</b>	<b>1</b>
<b>4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET .....</b>	<b>1</b>
<b>5. LOCALISATION DU PROJET .....</b>	<b>3</b>
<b>6. PROPRIÉTÉS DES TERRAINS .....</b>	<b>3</b>
<b>7. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES .....</b>	<b>3</b>
<b>8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET .....</b>	<b>7</b>
<b>8.1 MILIEU PHYSIQUE.....</b>	<b>7</b>
8.1.1 <i>Géologie et topographie.....</i>	<i>7</i>
8.1.2 <i>Hydrographie.....</i>	<i>7</i>
8.1.3 <i>Vents dominants .....</i>	<i>7</i>
<b>8.2 MILIEU BIOLOGIQUE .....</b>	<b>7</b>
8.2.1 <i>Végétation .....</i>	<i>7</i>
8.2.2 <i>Faune et habitats .....</i>	<i>8</i>
<b>8.3 MILIEU HUMAIN .....</b>	<b>8</b>
8.3.1 <i>Cadre administratif .....</i>	<i>8</i>
8.3.2 <i>Population et activités économiques.....</i>	<i>8</i>
8.3.3 <i>Affectations du territoire et zonage .....</i>	<i>9</i>
8.3.4 <i>Utilisation du sol.....</i>	<i>9</i>
8.3.5 <i>Patrimoine .....</i>	<i>10</i>
8.3.6 <i>Récréation .....</i>	<i>10</i>
8.3.7 <i>Infrastructures .....</i>	<i>10</i>
<b>8.4 MILIEU VISUEL .....</b>	<b>10</b>
<b>9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS.....</b>	<b>10</b>
<b>10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET .....</b>	<b>11</b>
<b>11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES .....</b>	<b>11</b>
<b>12. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC .....</b>	<b>11</b>
<b>13. RÉFÉRENCES .....</b>	<b>12</b>

## **1. PROMOTEUR**

Ville de Sherbrooke  
Service de l'environnement, réseaux et voirie  
Division de l'ingénierie  
555, rue des Grandes Fourches sud  
Bloc B  
Sherbrooke (Québec)  
J1H 5H9

## **2. CONSULTANT MANDATÉ PAR LE PROMOTEUR**

Aménatech inc., une division du Groupe S.M.  
740, rue Galt ouest, 2<sup>e</sup> étage  
Sherbrooke (Québec)  
J1H 1Z3  
Téléphone : (819) 566-8855  
Télécopieur : (819) 566-0224

Équipe de travail :

Directeur de projet : Guy Fouquet  
Chargé de projet : Jean-Luc Guilbault  
Agente de recherche : Jescika Lavergne  
Cartographie : François Grenier

## **3. TITRE DU PROJET**

Construction du boulevard Monseigneur Fortier et prolongement du boulevard Lionel-Groulx à Sherbrooke.

## **4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET**

Le projet consiste à construire deux boulevards urbains dans la partie nord de la ville de Sherbrooke dans le but de créer le réseau routier urbain requis par le développement anticipé du secteur nord de la Ville.

Le futur boulevard Monseigneur Fortier permettra de prolonger vers l'est une voie de service qui se termine actuellement à l'échangeur Saint-Joseph sur l'autoroute 10-55. Le prolongement vers le nord du boulevard Lionel-Groulx permettra de relier le futur boulevard Monseigneur Fortier avec le réseau routier de la Ville.

Les objectifs visés par le projet peuvent se résumer ainsi :

- Planifier, dès maintenant, le tracé des futurs boulevards urbains qui orienteront le développement du secteur nord de la Ville sur le principe origine – destination, et éviter que de nouveaux lotissements résidentiels ne viennent limiter les possibilités d'aménagement de ces grands axes routiers et des interconnexions avec les réseaux cyclables et piétonniers actuels;

- Corriger la planification du réseau routier dans le secteur rural de la Ville qui remonte à une trentaine d'années (chemins Saint-Joseph, McCreagh et Price), et qui ne rencontre pas les normes actuelles en matière d'artères urbaines capables de supporter un volume additionnel de circulation;
- Rendre accessible des terrains pouvant être développés à des fins résidentielles, commerciales et industrielles, notamment pour des entreprises industrielles ayant des besoins d'entreposage et qui requièrent des accès rapides à des voies autoroutières;
- Désenclaver et mettre en valeur des terrains au carrefour des autoroutes 10-55 et 410, dont la localisation est considérée stratégique pour le développement à court, moyen et long termes de la ville de Sherbrooke.

En ce qui a trait au volet résidentiel, les besoins sont là et les nombreuses mises en chantier témoignent d'une certaine vitalité. Selon les projections établies par l'Institut de la statistique du Québec (juin 2000), la population de la ville de Sherbrooke devrait connaître une augmentation de 3% pour la période 2001 – 2006, de 2,4% pour la période 2006 – 2011 et de 1,8% pour la période 2011 – 2016.

La MRC de la région sherbrookoise (maintenant la ville de Sherbrooke à l'exception de Waterville), avait d'ailleurs identifié dans son schéma d'aménagement (2001), l'importance de ces deux axes pour le développement résidentiel de tout le secteur nord de la Ville.

Concernant la circulation dans le secteur commercial adjacent à la zone d'étude, soit celui du Carrefour de l'Estrie, on observait en 2001 un niveau de service D aux principales intersections lors de certaines périodes névralgiques. Les prévisions démographiques et les développements résidentiels, commerciaux et industriels actuels et futurs dans cette partie de la ville font en sorte que les conditions de circulation de ce secteur seront plus intenses au cours des prochaines années.

La Ville est actuellement en discussion avec des promoteurs immobiliers qui songent déjà à ouvrir de nouveaux lotissements à la limite nord du secteur urbanisé, et au sud du secteur convoité par le projet du Plateau Saint-Joseph. Un important projet de développement, dont les investissements privés au cours des 10 prochaines années sont estimés à 142 millions \$, pourrait également se concrétiser. Ce projet de développement comportera des volets résidentiel, commercial et industriel, répondant notamment à un besoin pour de nouveaux commerces de type « grande surface ».

Ce projet est en conformité avec le schéma d'aménagement de la MRC de la région sherbrookoise puisque les terrains convoités correspondent aux orientations visant entre autres « le développement d'espaces pour des commerces à grande surface le long de l'autoroute 410 » et « l'identification de nouveaux secteurs pouvant faire l'objet d'un développement industriel ».

Le projet du Plateau Saint-Joseph pourrait donc générer un boom immobilier dans toute la partie nord de la Ville. De nouvelles infrastructures d'aqueduc et d'égout seront nécessaires. Le projet du Plateau Saint-Joseph permet cependant d'anticiper un retour fiscal important et de considérer le développement du secteur nord de la Ville dans son ensemble, en offrant notamment un produit résidentiel renouvelé avec de nouveaux types d'habitations répondant aux nouvelles tendances dans ce domaine.

## 5. LOCALISATION DU PROJET

Le projet s'inscrit dans la partie nord de la ville de Sherbrooke, plus particulièrement dans l'Arrondissement 6 (de Jacques Cartier). La figure 1 montre la localisation du projet.

## 6. PROPRIÉTÉS DES TERRAINS

La ville de Sherbrooke est déjà propriétaire d'un certain nombre de terrains dans cette partie de la Ville. Pour les autres terrains qui seront requis pour la réalisation du projet, le processus d'acquisition s'amorcera au cours des prochains mois.

Plusieurs terrains appartiennent d'ailleurs à la famille Rogeau, et font partie d'une vaste terre ancestrale que l'urbanisation a entamée petit à petit avec les années. Trois parties de cette propriété ont déjà été expropriées, soit par le Gouvernement du Québec pour la construction de l'autoroute 10, la Ville de Sherbrooke pour la construction du parc industriel du côté ouest le long de l'autoroute 410, et le Gouvernement du Québec, à nouveau, pour les installations d'entretien du MTQ du côté nord le long de l'échangeur Saint-Joseph.

## 7. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES

Le futur boulevard Monseigneur Fortier aura une longueur totale d'environ 1 400 m, alors que le prolongement vers le nord du boulevard Lionel-Groulx sera réalisé sur une longueur approximative 1 200 m. Les deux boulevards présenteront les caractéristiques de boulevards urbains, c'est-à-dire qu'ils comporteront deux voies de circulation avec pavage de béton bitumineux, une bande médiane avec éclairage qui sera aménagée sur un côté de la chaussée, une piste cyclable, les infrastructures de drainage pluvial et le terrassement au terrain naturel.

Ces aménagements seront construits lors de la phase initiale (2004). A plus long terme, deux autres voies de circulation seront ajoutées de l'autre côté de la bande médiane. Les coupes types présentées à la page suivante illustrent les aménagements lors des phases initiale et finale.

L'emprise totale de chacun de ces boulevards sera de 50 m, et de 80 m pour la section du boulevard Lionel Groulx dans le secteur de la croisée avec la rue Beckett puisqu'une zone tampon additionnelle de 30 m de largeur sera conservée à l'état naturel à cet endroit. La limite de l'emprise sera clôturée.

Deux options de tracé ont été étudiées pour l'aménagement du boulevard Monseigneur Fortier, soit :

- Tracé proposé 1 : l'utilisation d'une partie de l'emprise de l'actuel chemin Price sur une section de son tracé, et une jonction avec l'échangeur Saint-Joseph au nord-ouest;
- Tracé proposé 2 : un nouveau tracé plus au nord afin d'éviter le secteur construit sur la rue McCrea, et une jonction avec l'échangeur Saint-Joseph.

La Ville de Sherbrooke a rencontré la population du secteur et procédé à l'analyse des options de tracé. Il ressort à ce stade-ci de l'analyse que le tracé proposé 2 s'avère préférable puisqu'il s'inscrit parfaitement dans les modifications de zonage qui ont été réalisées pour le secteur du Plateau Saint-Joseph, et qu'il permettra de minimiser les répercussions sur les habitants dans ce secteur de la Ville.

En ce qui a trait au boulevard Lionel-Groulx, une seule variante a été identifiée puisque la topographie, la nécessité de minimiser les espaces résiduels, les lotissements résidentiels existants et la présence d'une habitation sur le chemin Price, limitent fortement les options pour rejoindre le futur boulevard Monseigneur Fortier.

L'intersection Monseigneur Fortier / Lionel-Groulx sera munie de feux de circulation, quoique l'option « carrefour giratoire » est également à l'étude. La rue McCrea et le chemin Price se termineront en cul-de-sac près des boulevards Monseigneur Fortier et Lionel-Groulx respectivement, ce qui évitera que ces rues ne soient utilisées à des fins de circulation de transit.

Le coût total du projet est de l'ordre de 7 millions \$.

Les tracés des deux boulevards sont montrés sur la figure 2.

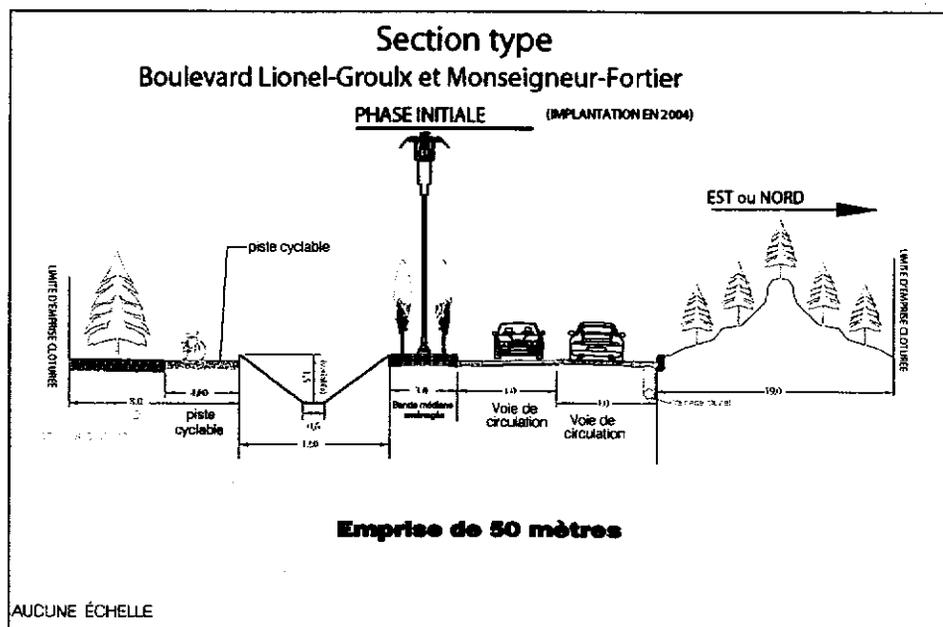
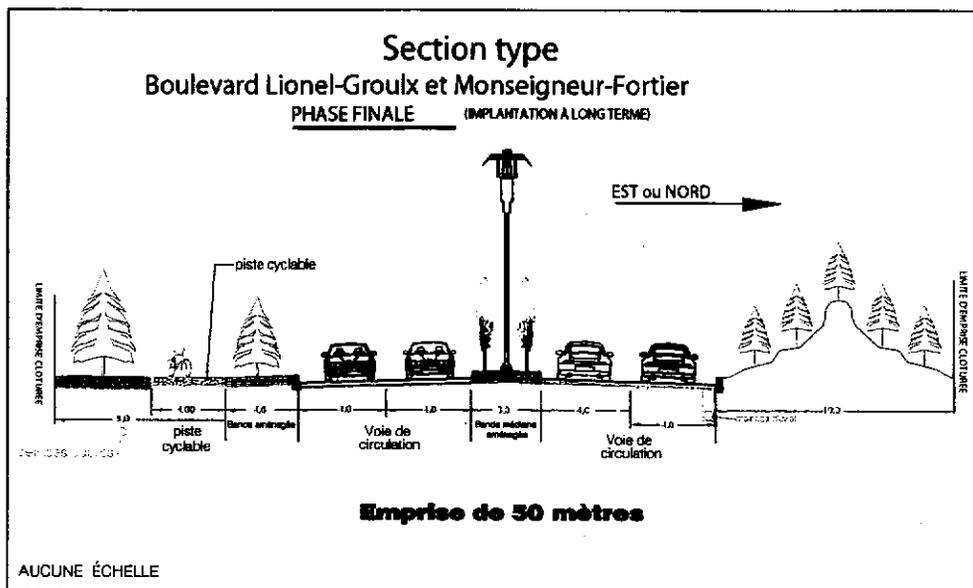
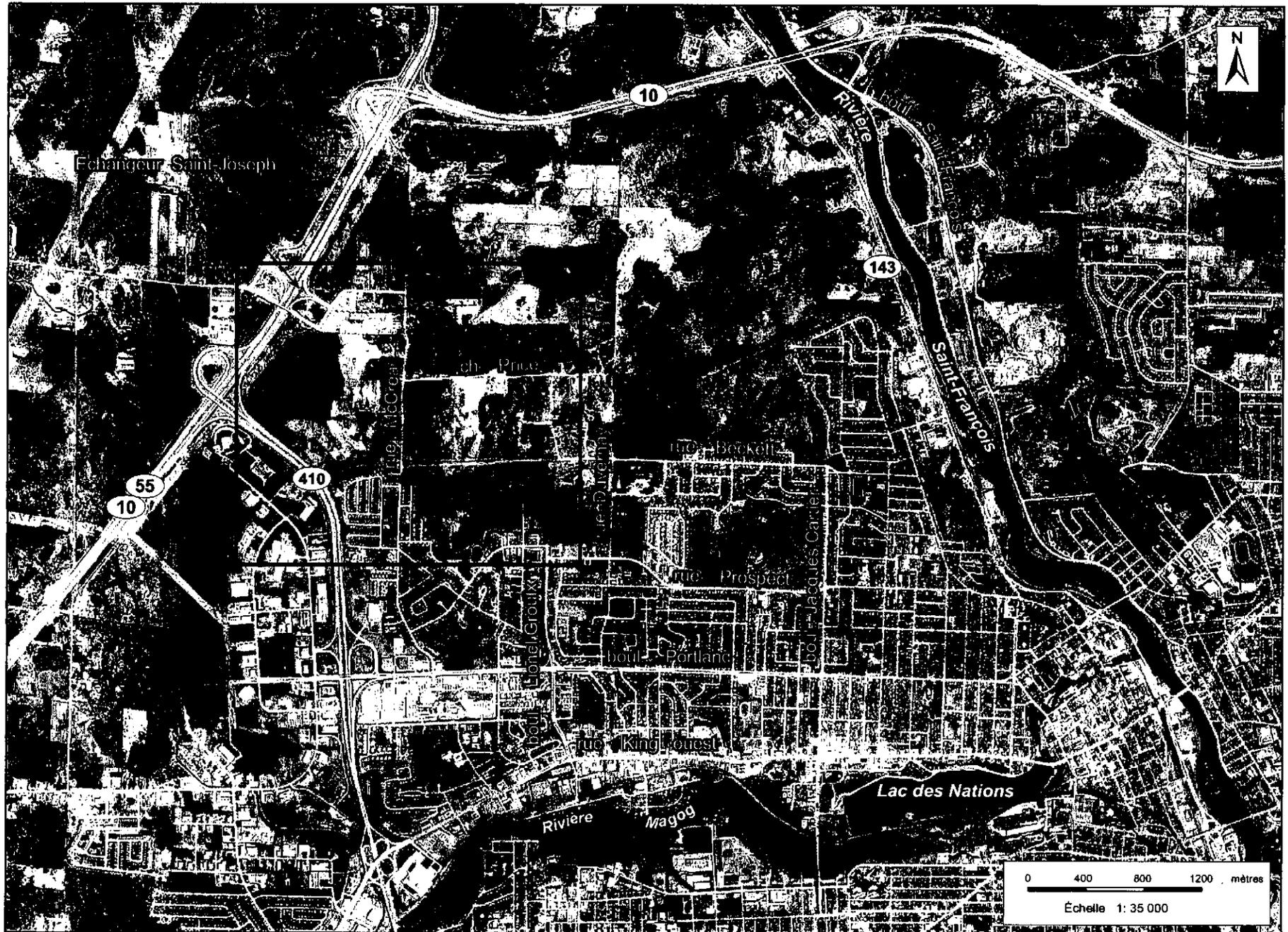


Figure 1. Localisation du projet





## **8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET**

### **8.1 Milieu physique**

Les principales composantes des milieux physique, biologique et humain sont illustrées à la figure 2.

#### **8.1.1 GÉOLOGIE ET TOPOGRAPHIE**

La carte des dépôts meubles (Ministère de l'énergie, des mines et des ressources, 1984) indique que le dépôt naturel dans le territoire à l'étude est constitué de dépôt glaciaire (till) indifférencié reposant directement sur le socle rocheux situé à faible profondeur. La roche mère est d'ailleurs visible à plusieurs endroits, notamment à l'extrémité nord des rues Alain-Grandbois et Sylvio-Lacharité situées en bordure du développement résidentiel actuel dans la partie sud du territoire étudié.

Le vaste territoire de la région de Sherbrooke, et plus particulièrement la ville de Sherbrooke, offrent une topographie vallonnée caractérisée par de petites collines de faible altitude. Le territoire à l'étude n'échappe pas à cet état de fait et présente une topographie de petits vallons dont l'altitude varie entre 227 m et 256 m (Ville de Sherbrooke, 2001).

Selon le schéma d'aménagement de la MRC de la région Sherbrookoise, le territoire à l'étude ne comporte aucune zone d'érosion et de ravinement.

#### **8.1.2 HYDROGRAPHIE**

Le secteur à l'étude ne compte que quelques cours d'eau à écoulement intermittent. La dénivellation du milieu favorise l'écoulement des eaux de surface en direction de la rivière Saint-François, soit vers le nord-est.

Le schéma d'aménagement de la MRC de la région sherbrookoise n'a identifié aucune zone inondable sur ce territoire.

#### **8.1.3 VENTS DOMINANTS**

La provenance des vents dominants pour la région de Sherbrooke est du sud-est. Sur une base annuelle, la provenance des pointes de vents forts est du nord-ouest (Environnement Canada).

### **8.2 Milieu biologique**

#### **8.2.1 VÉGÉTATION**

Le territoire à l'étude comporte plusieurs boisés relativement jeunes et des peuplements feuillus comportant certains résineux matures de grande taille, notamment des sapins, des épinettes et des pins. La carte forestière (MER, 1988) indique la présence de quelques érablières plus ou moins denses âgées d'une soixantaine d'années. Le peuplement le plus âgé dans le secteur à l'étude serait une bétulaie peu dense d'environ 80 ans située au nord du parc André-Viger. Le secteur à l'étude présente aussi des peuplements de feuillus d'essences mélangées, ainsi que quelques peupleraies et bétulaies âgées entre 40 et 60 ans.

Une visite sur le terrain le 24 février 2003 a permis d'observer que le milieu a subi plusieurs coupes sélectives au cours des ans, ce qui fait en sorte que certains secteurs présentent maintenant une prédominance de résineux. Les peuplements sont entrecoupés de zones de friches et de terres agricoles.

Aucun groupement d'intérêt phyto-sociologique particulier n'est présent sur le territoire à l'étude, sur la base de l'application de la méthode d'Hydro-Québec pour l'identification des peuplements forestiers d'intérêts phyto-sociologique (Nove Environnement, 1990).

Les caractéristiques du milieu suggèrent la possibilité d'y retrouver la viorne litigieuse (*Viburnum recognitum*). Le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec considère cette plante comme une espèce susceptible d'être désignée menacées ou vulnérable. Aucun inventaire ne permet de valider sa présence sur le plateau Saint-Joseph (Jacques Labrecque, MENV, communication personnelle, mars 2003).

### 8.2.2 FAUNE ET HABITATS

L'analyse des habitats présents sur le territoire à l'étude selon leurs caractéristiques anthropiques et naturelles suggère la possibilité d'y retrouver quelques espèces de petits mammifères. Toutefois, l'ensemble de ces caractéristiques rendent improbable l'établissement de ravages de chevreuil ou la présence d'autres gros mammifères.

Les habitats présents dans le secteur à l'étude présentent peu de caractéristiques typiques de milieux favorables à la faune susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. Le schéma d'aménagement de la MRC de la région sherbrookoise ne cite aucun élément d'intérêt écologique dans le secteur étudié qui permettrait d'attribuer une valeur écologique aux habitats, et pour lesquels des mesures de préservation et de protection devraient être prises.

## 8.3 Milieu humain

### 8.3.1 CADRE ADMINISTRATIF

Le secteur à l'étude est localisé dans la partie nord de la ville de Sherbrooke, plus précisément dans le district 6.1 de l'arrondissement 6 (de Jacques Cartier).

### 8.3.2 POPULATION ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

La ville de Sherbrooke est la septième ville en importance au Québec avec une population de près de 141 200 habitants.

La Ville se caractérise par un secteur manufacturier d'importance, ainsi que des secteurs commercial et institutionnel d'envergure régionale et même provinciale, comme en font foi des entreprises telles que Solectron, Bombardier, American Biltrite, Kruger, Papier peint impérial (Canada) inc. et Shermag, ainsi que des institutions telles que le Centre hospitalier universitaire de santé de l'Estrie, l'institut universitaire de gériatrie de Sherbrooke, l'Université de Sherbrooke, la Commission scolaire catholique de Sherbrooke, Hydro-Sherbrooke, le Carrefour de l'Estrie. Ces corporations et institutions sont parmi les plus importants employeurs de la région.

Située à une trentaine de minutes de la frontière avec les États-Unis, la Ville bénéficie d'une position stratégique au centre du triangle technologique que forment Montréal, Québec et la Nouvelle-Angleterre. Sa proximité avec la Nouvelle-Angleterre confère à la Ville et à la région un niveau d'exportation de 25%.

### 8.3.3 AFFECTATIONS DU TERRITOIRE ET ZONAGE

Selon le schéma d'aménagement de la MRC de la région sherbrookoise, le secteur à l'étude est localisé en majeure partie dans une zone d'affectation rurale. Les usages qui y sont autorisés sont le résidentiel (habitations unifamiliales et bifamiliales), ainsi que l'agriculture et la foresterie. La zone à l'étude comprend également un petit territoire d'affectation urbaine qui s'appuie sur le développement résidentiel actuel et qui longe également les autoroutes 410 et la 10-55. Les usages autorisés dans cette zone sont le résidentiel, le commercial, l'institutionnel, le public et l'industriel. Le territoire du côté ouest de la 410 a une affectation industrielle (Technoparc).

Le plan d'urbanisme de la nouvelle ville de Sherbrooke est actuellement en révision. Cependant, le plan de zonage de la ville de Sherbrooke (dernière mise à jour effectuée en mars 2003) indique que la majeure partie du territoire étudié correspond aux zones numériques 1 et 2. Les usages suivants y sont autorisés (Règlement de zonage, articles 365, 365.1 et 365.2) :

Zone 1 : Exploitations agricoles et les usages complémentaires suivants :

- a) Habitations de classe 1;
- b) 2 bâtiments accessoires à l'exploitation;
- c) Serre commerciale;
- d) Vente de produits récoltés sur place.

Zone 2 : Exploitation d'une source d'eau souterraine.

Plus à l'est, le nouveau développement correspondant aux rues Alain-Grandbois et Gabrielle-Roy s'inscrit dans la zone RA1 (Habitation rurale). Selon le règlement de zonage (articles 222.1 et 222.2), seules les habitations de classe 12 (habitation rurale unifamiliale isolée partiellement desservie par les services d'égout et d'aqueduc) y sont autorisées et les conditions suivantes doivent être respectées :

- 1- L'aire au sol minimale du bâtiment principal est de 140 m<sup>2</sup> pour un bâtiment d'un étage et de 110 m<sup>2</sup> pour un bâtiment de plus d'un étage.
- 2- Aucune construction, projection d'une construction au sol et ouvrage, incluant fosse septique ou installation sanitaire, de même qu'aucun abattage d'arbres, n'est autorisé à moins de 10 mètres des rives d'un ruisseau. Seuls les constructions et ouvrages requis pour des fins municipales, tels que l'enjambement d'un ruisseau par une voie de circulation et tout réseau d'utilité publique, sont autorisés, de même que les ouvrages et constructions de stabilisation et de végétalisation des rives.

Au sud, les secteurs construits correspondent à différentes zones « Habitation », regroupant des usages résidentiels de type unifamiliale isolée, unifamiliale jumelée et à logements.

### 8.3.4 UTILISATION DU SOL

Les affectations du sol (MRC de la région sherbrookoise) et le zonage (ville de Sherbrooke) qui ont été décrits précédemment, reflètent bien l'utilisation actuelle du sol. En effet, la très grande majorité des terrains supportent des boisés qui ne sont pas exploités à des fins commerciales ni acéricoles, et des terres agricoles, dont plusieurs sont en friche.

La carte des possibilités agricoles des sols (MAPAQ, 2003) indique d'ailleurs que la composition du sol comporte, dans une proportion de 60%, de très grandes limitations quant à la production soutenue de plantes annuelles de grandes cultures. Par conséquent, les sols ne conviendraient qu'à la production de plantes fourragères vivaces ce qui est effectivement le cas. Un petit verger

est situé à l'arrière des bâtiments agricoles situés à l'intersection du Chemin Saint-Joseph et de la rue McCrea.

Ailleurs, quelques habitations dispersées sont présentes le long des chemins Saint-Joseph et Price, ainsi que des rues McCrea et Duvernay. Plus à l'est, le secteur près des rues Gabrielle-Roy et Alain-Grandbois se développe actuellement très rapidement; plusieurs terrains sont d'ailleurs vendus et les travaux sont débutés pour la construction d'une nouvelle rue, la rue Gaston-Miron. La partie sud du territoire à l'étude supporte des zones d'habitation de type unifamilial et multifamilial.

#### 8.3.5 PATRIMOINE

Aucun site archéologique et/ou historique n'a été inventorié dans la zone à l'étude. La ville de Sherbrooke n'a pas identifié le secteur à l'étude comme une zone à caractère patrimonial.

#### 8.3.6 RÉCRÉATION

Aucun sentier de motoneige, de Quad, pédestre et/ou de ski de fond entretenus, ne traversent le territoire à l'étude.

#### 8.3.7 INFRASTRUCTURES

Le secteur est actuellement desservi par les chemins et rues Saint-Joseph, Price, Duvernay, McCrea et Beckett. Une future rue nommée Gaston-Miron est actuellement à l'étape du déboisement; elle reliera la rue Gabrielle-Roy au Chemin Price

Aucune voie ferrée ne traverse le secteur. Il n'y a pas non plus de conduite de gaz, ni aucune tour de télécommunications.

Trois lignes électriques longent l'autoroute 10-55. Il s'agit de deux lignes biternes à 120 kV sur pylônes d'acier à treillis et d'une ligne monoterne à 120 kV sur portique de bois. Les postes de transformation d'énergie électrique sont situés à plusieurs kilomètres au nord-est et au sud-ouest de la zone d'étude.

Les secteurs de lotissement dans la partie est du territoire à l'étude sont desservis par le réseau d'aqueduc de la Ville. Les habitations possèdent des fosses septiques avec champ d'épuration. Plus au nord et à l'ouest (chemins Saint-Joseph et Price, rue Duvernay, ainsi que la section nord de la rue McCrea), les habitations possèdent des puits et des fosses septiques avec champ d'épuration.

### 8.4 Milieu visuel

La topographie vallonnée et la présence de boisés font en sorte que les champs visuels sont plutôt restreints pour les observateurs empruntant le réseau routier de la zone à l'étude. Cependant, la situation est toute autre à la hauteur du carrefour des autoroutes 10-55 et 410, ainsi que de l'échangeur Saint-Joseph, puisque ces mêmes éléments (topographie et absence de boisés dans ce cas-ci) font en sorte d'ouvrir des perspectives visuelles intéressantes sur une bonne partie du plateau Saint-Joseph.

## 9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS

La construction des deux boulevards nécessitera préalablement le déboisement de l'emprise correspondant à des boisés de faible valeur économique et écologique, ainsi que des travaux

d'excavation et de terrassement. Une attention sera apportée au respect des conditions de drainage pour éviter l'apparition de zones humides.

De plus, la circulation de camions et l'utilisation de la machinerie occasionnera un certain nombre de nuisances, dont la perturbation de la circulation locale durant les travaux, une modification du climat sonore et l'émission de poussières. A cet égard, les chemins et rues existantes seront nettoyées régulièrement pour minimiser les désagréments causés aux résidents par la présence de terre et de poussières.

Par ailleurs, l'acquisition des terrains pour la réalisation du projet entraînera une perte de superficies pouvant être utilisées à des fins agricoles. Cependant, la vocation agricole du secteur tend à disparaître depuis quelques années au profit du développement urbain.

L'exploitation du projet occasionnera également une modification du climat sonore pour les résidents du secteur, sans compter une modification du milieu visuel actuellement caractérisé par un caractère agricole et forestier.

Enfin, la présence des boulevards devrait générer une nette amélioration des conditions de circulation sur tout le réseau routier périphérique.

## **10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET**

L'étude d'impact sera réalisée en 2003. Le calendrier de travail préliminaire prévoit le dépôt de l'étude d'impact au MENV à l'automne 2003, afin que le processus d'analyse de recevabilité du MENV puisse démarrer avant la fin de l'année, et que l'information publique sous la responsabilité du BAPE puisse être réalisée au début de 2004.

Les relevés d'arpentage, les ajustements aux plans et la préparation des plans et devis sont prévus pour être complétés par la suite, afin d'être en mesure de démarrer les travaux de construction au printemps 2004.

## **11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES**

Le projet en tant que tel ne comporte aucune phase ultérieure à court terme. Par contre, de nouveaux boulevards urbains devront éventuellement être construits pour assurer le développement de cet immense territoire compris entre l'autoroute 10-55 au nord, l'autoroute 10 à l'est, les secteurs urbanisés au sud et l'autoroute 410 à l'ouest. A cet effet, le prolongement vers l'est du boulevard Monseigneur Fortier pour rejoindre la route 143, et le prolongement vers le nord du boulevard Lionel-Groulx, sont deux projets anticipés dans un horizon à long terme.

Par ailleurs, le MTQ envisage d'aménager une voie parallèle à l'autoroute 410 du côté est, afin que les automobilistes en provenance du secteur commercial du boulevard Portland au sud puissent accéder directement au site. Le MTQ envisage également la construction de voies refuges pour les automobilistes qui emprunteraient l'échangeur Saint-Joseph. Les viaducs ont été construits, il y a une trentaine d'années, avec la largeur requise pour ajouter ces voies.

## **12. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC**

La ville de Sherbrooke prévoit tenir deux séances de consultation publique avec la population durant le processus de réalisation de l'étude d'impact.

La première séance est prévue au début de l'été 2003 avec la présentation des objectifs du projet, de ses principales caractéristiques et de la planification des principales activités qui mèneront au début des travaux de construction. Cette séance permettra de recueillir les commentaires des participants et de cibler les activités de l'étude d'impact sur les véritables enjeux du projet.

La seconde séance de consultation est prévue au cours de l'automne 2003 et permettra de présenter le projet retenu, ses principaux impacts et les mesures d'atténuation qui seront mises en place pour minimiser les répercussions du projet et en maximiser l'intégration dans le milieu.

### 13. RÉFÉRENCES

CIMA +. 2001. *Étude de planification du réseau routier Développement commercial A-410/Boul. Monseigneur Fortier*. 59 p. + annexes.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. 2000. *Prévisions démographiques pour la MRC de la région sherbrookoise*.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION DU QUÉBEC (MAPAQ). 2003. *Carte de potentiel des sols selon l'inventaire des terres du Canada, ARDA (1967) (Échelle 1 : 10000)*. Direction régionale de l'Estrie.

MINISTÈRE DES DE L'ÉNERGIE, DES MINES ET DES RESSOURCES. 1984. *Compilation de la géologie du quaternaire (échelle 1 : 50000)*. Direction des levés et de la cartographie du ministère de l'énergie, des mines et des ressources, service de la géoinformation. Ottawa.

MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES DU QUÉBEC (MER). 1988. *Carter forestière, feuillet 21 E/5 NO (Échelle 1 : 20000)*. Produit par la direction générale des forêts, direction de l'aménagement de la forêt, service de l'inventaire forestier.

MRC de la région sherbrookoise. 2001. *Schéma d'aménagement. Version révisée*. CONSORTIUM AMÉNATECH/URBANITEK.

NOVE ENVIRONNEMENT INC. 1990. *Identification des peuplements forestiers d'intérêts phytosociologique*. Pour le service de Recherches en environnement et en santé publique, vice-présidence Environnement, Hydro-Québec, 133 p.

VILLE DE SHERBROOKE. 2003. *Plan de zonage*. Mise à jour effectuée en mars 2003. Planification et développement urbain; Urbanisme, permis et inspection.

VILLE DE SHERBROOKE. 2001. *Plan directeur du réseau routier; Plateau Saint-Joseph*. Service de la planification, des travaux publics et de l'ingénierie.

VILLE DE SHERBROOKE. 2000. *Règlement d'urbanisme*. Mise à jour effectuée en juin 2000. Planification et développement urbain; Urbanisme, permis et inspection.