

---

---

*Questions et commentaires*

**Projets d'aménagement des boulevards Lionel-Groulx  
et Monseigneur-Fortier par la  
Ville de Sherbrooke**

**Dossier 3211-05-413**

**Le 12 mars 2004**

---

---



## **INTRODUCTION**

Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielle. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive ministérielle et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités de façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact des projets d'aménagement des boulevards Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier déposée le 21 janvier 2004 par la Ville de Sherbrooke.

Les informations requises pour compléter l'étude sont présentées sous forme de questions et commentaires.

Les réponses aux questions et commentaires peuvent être présentées dans un document complémentaire à la version provisoire ou incluses dans une version révisée de l'étude d'impact.

## **QUESTIONS ET COMMENTAIRES**

### ***Développement urbain***

La raison d'être et les objectifs du projet font directement référence au développement urbain de ce secteur de la Ville de Sherbrooke. Le développement urbain est donc directement lié à la réalisation de l'infrastructure routière analysée dans l'étude d'impact.

**QC-1.** Le plan d'urbanisme de la nouvelle Ville de Sherbrooke, de même que le schéma d'aménagement, étant actuellement en révision, pouvez-vous préciser quelles sont les orientations de développement prévues pour ce secteur de la ville. Préciser les orientations, objectifs et affectations prévus pour l'ensemble du secteur et particulièrement pour la zone rurale. Quel est l'échéancier prévu pour compléter ces travaux de révision?

**QC-2.** L'étude d'impact devrait permettre d'établir le portrait du développement urbain dans l'agglomération urbaine de Sherbrooke. De quelle façon la Ville de Sherbrooke choisit (ou priorise) les secteurs voués au développement urbain? Existe-t-il une problématique d'étalement urbain dans l'agglomération urbaine de Sherbrooke? Quelle est l'ampleur des besoins d'espace urbain à développer (résidentiel, commercial, industriel)? Que représente l'espace à développer dans la zone d'étude par rapport à l'espace urbanisé et aux secteurs qui ont un potentiel de développement? La zone d'étude est-elle suffisamment desservie par les infrastructures (ex. : aqueduc, égout) et équipements publics (ex. : parcs, écoles, institutions) pour soutenir le développement urbain qui y est projeté?

**QC-3.** La réalisation du projet favorisera l'implantation de nouveaux quartiers résidentiels et de nouveaux secteurs commerciaux. Leur localisation et leur aménagement ont-ils fait l'objet d'une planification intégrée visant à y permettre une desserte viable pour le transport en commun?

**QC-4.** Il est mentionné parmi les objectifs du projet que les boulevards pourront « rendre accessibles des terrains plats pouvant être développés à des fins résidentielles ». Est-ce que ces terrains sont situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation ou dans la zone rurale?

### ***Développement urbain : protection du boisé***

**QC-5.** Est-ce que la Ville de Sherbrooke possède une politique de protection des boisés urbains?

**QC-6.** Quels sont les objectifs de protection du boisé situé à l'angle des futurs boulevards Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier (lots 1 511 766, 1 511 765, 1 511 764) à la suite de la réalisation du projet?

**QC-7.** Serait-il possible d'envisager une modification du tracé du boulevard Monseigneur-Fortier (variante 2) afin de le relocaliser à quelques mètres plus au nord sur le lot 1 511 763, en partie en coupe totale et en partie en culture ou pâturage, afin de protéger la partie nord du boisé?

### ***Transport en commun***

Le besoin de déplacement peut être servi par différents modes de transport. À cet égard, l'étude d'impact doit présenter un portrait plus complet de la problématique du déplacement des personnes, notamment par le transport en commun.

**QC-8.** Présenter le portrait du transport en commun dans la Ville de Sherbrooke.

**QC-9.** Présenter le réseau de transport en commun desservant actuellement ce secteur de la ville et les secteurs environnants (avec une ou des cartes à l'appui).

**QC-10.** Indiquer s'il y a actuellement une demande de la part des citoyens pour améliorer le service de transport en commun dans ce secteur de la ville?

**QC-11.** La Ville de Sherbrooke prévoit-elle offrir un service de transport en commun sur les boulevards Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier donnant accès aux futurs centres commerciaux et industriels du Plateau Saint-Joseph?

### ***Milieu naturel***

L'évaluation de l'importance des impacts de la construction, mais surtout de l'exploitation des boulevards sur les eaux de surface devrait tenir compte du fait que les ruisseaux présents dans le secteur sont des tributaires du Key Brook, un cours d'eau à débit élevé d'une grande importance pour l'hydrologie du secteur. Ces ruisseaux alimentent un marécage de grande superficie qui joue certainement un rôle de régulateur dans le débit du Key Brook.

**QC-12.** Est-ce que chacun des ruisseaux (à écoulement continu ou intermittent) sera traversé à l'aide de ponceaux?

**QC-13.**L'utilisation de barrières à sédiments aux droits de chacun des cours d'eau est fortement recommandée lors des travaux de construction. Comptez-vous ajouter cette recommandation à vos mesures d'atténuation?

**QC-14.**La section 4.4.2 énumère les vertébrés « susceptibles d'être présents » dans la zone d'étude. Quelques espèces (particulièrement les amphibiens et reptiles) sont associées à des habitats de type milieux humides (marais, marécages, autres), toutefois, l'étude d'impact n'indique pas la présence de tels habitats et ne décrit pas les milieux humides présents dans la zone d'étude. Indiquer s'il y a présence ou non de milieux humides dans la zone d'étude, les impacts anticipés ainsi que les mesures d'atténuation pouvant être apportées, le cas échéant.

### **Milieu humain**

**QC-15.**Il est mentionné, parmi les mesures d'atténuation particulières concernant le milieu bâti en phase de construction, de « toujours accéder au site des travaux par le site de la future emprise afin de limiter la circulation de la machinerie lourde sur la rue McCrea et le chemin Price ». Cependant, il est écrit un peu plus haut, parmi les mesures d'atténuation particulières concernant l'ambiance sonore, de « toujours accéder au site des travaux par le site de la future emprise, puisque la circulation lourde est déjà interdite sur la rue McCrea, le chemin Price et les rues résidentielles au sud de la zone d'étude ». Comptez-vous permettre la circulation de machinerie lourde sur la rue McCrea et le chemin Price?

**QC-16.**L'étude d'impact ne fait pas état de l'aspect « sécurité des usagers » (automobilistes, piétons, cyclistes) sur le réseau actuel. Existe-t-il des problèmes de sécurité sur les artères actuelles et si oui, la réalisation du projet aura t-elle des impacts, positifs ou négatifs, sur les usagers?

### **Climat sonore**

**QC-17.**L'étude de Décibel Consultants indique, en page 26, que pour les 30 bâtiments résidentiels de la zone rurale subissant un impact faible, « l'augmentation du bruit varie selon les résidences de 1 dB à 10 dB ». Indiquer, à l'aide de mesures en  $L_{Aeq, 24 h}$  ou à partir d'isocontours (jusqu'à 45 dB), le niveau sonore actuel des groupes de résidences situées sur le chemin Saint-Joseph, le chemin Price (à l'ouest du futur boulevard Lionel-Groulx) ainsi que sur la rue McCrea (à partir du chemin Price jusqu'au futur boulevard Monseigneur-Fortier).

**QC-18.**Indiquer, à l'aide de données en  $L_{Aeq, 24 h}$  ou à partir d'isocontours, le niveau sonore actuel des groupes de résidences situées sur la rue Richard à proximité du boulevard Lionel-Groulx.

**QC-19.**La politique du ministère de l'Environnement concernant le climat sonore en phase de construction (pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h) préconise que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau de bruit équivalent ( $L_{Aeq, 12h}$ ) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dB (voir l'annexe concernant les objectifs du MENV sur ce sujet).

**Mesures d'urgence**

**QC-20.**Le ministère de la Sécurité publique souhaite obtenir une copie du plan d'intervention en cas d'accident routier impliquant des matières dangereuses.

**Divers**

**QC-21.**Préciser si la Ville de Sherbrooke est propriétaire des terrains où seront effectués les travaux ou si elle doit procéder à des expropriations avant d'amorcer le projet. La ville devrait indiquer, le cas échéant, l'évaluation du coût des expropriations et préciser si ce montant est compris dans le coût total apparaissant à la page 45.

*Original signé par :*

Valérie Saint-Amant  
*Chargée de projet*

ANNEXE





## **Limites préconisées par le ministère de l'Environnement relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction**

Pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MENV a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau de bruit équivalent ( $L_{Aeq, 12h}$ ) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école). On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'œuvre est requis de:

- a) prévoir le plus en avance possible ces situations, les identifier et les circonscrire;
- b) préciser la nature des travaux et les sources de bruit mises en cause;
- c) justifier les méthodes de construction utilisées par rapport aux alternatives possibles;
- d) démontrer que toutes les mesures raisonnables et faisables sont prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements;
- e) estimer l'ampleur et la durée des dépassements prévus;
- f) planifier des mesures de suivi afin d'évaluer l'impact réel de ces situations et de prendre les mesures correctrices nécessaires.

Pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure ( $L_{Aeq, 1h}$ ) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ( $L_{Aeq, 1h}$ ) ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 45 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école). La nuit, afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être acceptable (sauf en cas de nécessité absolue). En soirée toutefois, lorsque la situation le justifie, le niveau sonore moyen ( $L_{Aeq, 3h}$ ) peut atteindre 55 dB peu importe le niveau ambiant à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » telles qu'elles sont décrites au paragraphe précédent.

Septembre 2003