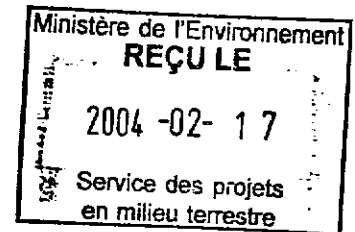

RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. <i>Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement de la faune de l'Estrie</i>	13 février 2004	2 pages.
2. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises</i>	13 février 2004	1 page.
3. <i>Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Estrie</i>	16 février 2004	2 pages.
4. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable</i>	17 février 2004	1 page.
5. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du milieu municipal</i>	20 février 2004	2 pages.
6. <i>Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux, Direction de santé publique</i>	20 février 2004	1 page.
7. <i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de l'Estrie</i>	23 février 2004	6 pages.
8. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité de la Montérégie et de l'Estrie</i>	23 février 2004	1 page.
9. <i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction de l'environnement forestier</i>	2 mars 2004	4 pages.
10. <i>Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Direction régionale de l'Estrie</i>	2 mars 2004	1 page.
11. <i>Ministère de l'Environnement, Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA)</i>	16 mars 2004	6 pages.



Sherbrooke, le 13 février 2004

Madame Linda Tapin
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque, Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Avis sur la recevabilité du projet de construction du futur boulevard
Monseigneur-Fortier et du prolongement du boulevard Lionel-Groulx à
Sherbrooke**

Madame Tapin,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous avons pris connaissance des documents (Rapport principal et Résumé) intitulés *Étude d'impact sur l'environnement des projets d'aménagement des boulevards Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier* (janvier 2004) en prenant en considération les aspects concernant la faune et les habitats fauniques pouvant directement ou indirectement être touchés par ce projet.

À la lumière de la compréhension et de l'interprétation des données et de l'information que nous avons sur le projet, nous vous informons que nous n'avons qu'un commentaire particulier à formuler à cette étape de la procédure.

- Conformément à la directive ministérielle, l'initiateur du projet doit décrire les composantes pertinentes (section 2.2 et tableau 2) ainsi que la détermination et l'évaluation des impacts (section 4.1 et tableau 4). Nous avons remarqué dans les documents une description détaillée (Document principal, p.27) des vertébrés « susceptibles d'être présents » dans les milieux humides (marais, marécages, autres) de la zone d'étude. Toutefois, le document n'indique pas, à notre satisfaction, la présence de tels habitats; et ne décrit pas, le cas échéant, les milieux humides présents dans la zone d'étude et dans les tracés, ainsi que les impacts anticipés, les mesures d'atténuation ou de compensation, pouvant être apportées en fonction des perturbations réelles ou possibles.

Espérant que ces commentaires répondent à vos attentes, nous vous prions, Madame Tapin, de recevoir nos plus cordiales salutations.

La Direction de l'aménagement
de la faune de l'Estrie,

A handwritten signature in cursive script, reading "Pierre Demers".

Pierre Demers, biologiste

PD/

c.c. : Monsieur Bernard Bergeron, directeur



Note de service

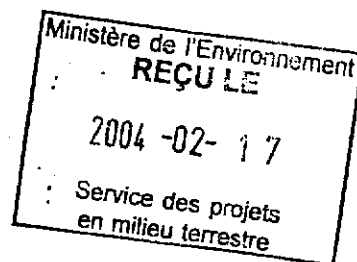
DESTINATAIRE : Monsieur Yves Grimard, chef de service

EXPÉDITEUR : Danny Wright

DATE : Le 13 février 2004

OBJET : Projet de construction du futur boulevard Monseigneur-Fortier et
prolongement du boulevard Lionel-Groulx, ville de Sherbrooke

N/réf. : Savex-3041



Nous avons pris connaissance des documents déposés dans le dossier en rubrique. Nous considérons que l'étude d'impact traite de façon satisfaisante les éléments relevant de notre champ de compétence.

DW/ml

Le 16 février 2004

Madame Linda Tapin
Chef Service des projets
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

V/Réf. : 3211-05-413
N/Réf. : 6.6.6/00

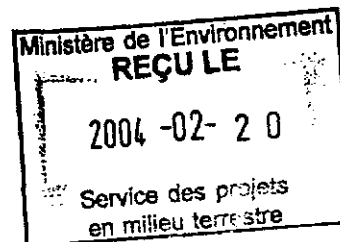
Objet : Projet de construction du futur boulevard Monseigneur-Fortier et
du prolongement du boulevard Lionel-Groulx

Madame,

Nous avons bien pris connaissance de votre lettre du 2 février dernier concernant l'objet mentionné en rubrique ainsi que de l'étude d'impact afférente.

Dans l'ensemble, nous sommes d'avis que le document soumis traite adéquatement des diverses facettes des transports liées au type de projet en cause ici. Cependant, nous remarquons que l'aspect de la sécurité des usagers (conducteurs, piétons et cyclistes) n'a pas été exploré. 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 ceux-ci?

De même, dans une optique de développement durable, il aurait été souhaitable d'aborder la question du transport en commun. 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 par le transport en commun?



...2

Nous espérons que ces quelques commentaires vous seront utiles et, pour toute information additionnelle concernant ce dossier, je vous invite à communiquer avec M. Jean Gagné, chargé de projets en environnement pour la Direction de l'Estrie, au numéro de téléphone (819) 820-3280, poste 328.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur,



AR/JG/fb

Jean Antoine Robitaille, ing.

c. c. M. Louis Ferland, ing., chef Service des inventaires et du plan, Direction de l'Estrie



DESTINATAIRE : M^{me} Linda Tapin
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 17 février 2004

OBJET : Avis relatif aux projets de « Construction du futur boulevard
Monseigneur-Fortier » et de « Prolongement du boulevard Lionel-
Groulx »
V/R : 3211-05-413 - N/R : 81586 - 5145-04-18 (R/A-238)

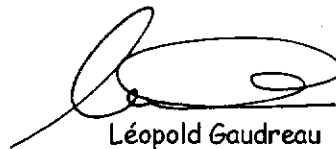
La présente fait suite à votre demande d'analyse du 2 février 2004 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné.

Les plantes vasculaires menacées ou vulnérables ne constituent pas une problématique dans le présent dossier. En effet, notre Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec ne recense aucune mention d'intérêt pour le secteur à l'étude et juge le potentiel pour de telles espèces inexistant ou très faible.

Nous jugeons donc recevable l'étude et considérons le projet acceptable au regard de notre champ de compétence. Par conséquent, vous n'avez pas à nous considérer lors des étapes ultérieures de consultation.

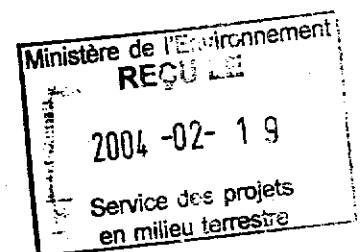
N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question concernant ce dossier.

Le directeur,



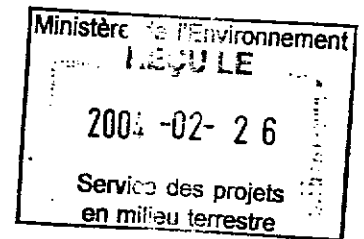
Léopold Gaudreau

LG/oo





Note de service



DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin
Chef de service
Service des projets en milieu terrestre

EXPÉDITEUR : Monsieur Didier Bicchi, urb.
Chef de service
Service de l'expertise technique en eau (SETE)

DATE : Le 20 février 2004

OBJET : Projet de construction du futur boulevard
Monseigneur Fortier et prolongement du boulevard
Lionel-Groux par la ville de Sherbrooke

N/Réf. : SCW-80951
V/Réf. : DÉE 3211-05-413

Vous trouverez ci-joint l'avis technique produit par monsieur Hiep Trinh Viet, ingénieur, concernant le dossier précité et auquel je souscris totalement.

Pour un complément d'information, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Trinh Viet au numéro de téléphone suivant : ☎ (418) 521-3885 poste 4875.

Au plaisir de se parler.

Le chef de service,

Didier Bicchi, urb.

p. j.

DESTINATAIRE : Monsieur Didier Bicchi, urb.
Chef de service
Service de l'expertise technique en eau (SETE)

EXPÉDITEUR : Hiep Trinh-Viet, ing.
Service de l'expertise technique en eau (SETE)

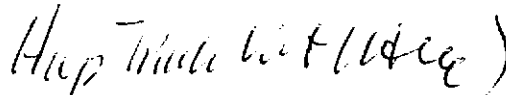
DATE : Le 19 février 2004

OBJET : Projet de construction du futur boulevard Monseigneur Fortier et prolongement du boulevard Lionel-Groux par la ville de Sherbrooke

N/Réf. : SCW-80951
V/Réf. : DÉE 3211-05-413

La Ville de Sherbrooke projette de prolonger le boulevard Lionel Groux et de construire le boulevard Monseigneur Fortier pour relier ce dernier à l'autoroute 10. Ce sont des travaux en milieu terrestre, loin des cours d'eau.

Ces travaux n'auraient pas d'impact sur les prises d'eau des villes avoisinantes de la ville de Sherbrooke. Par conséquent, le SETE n'a pas de recommandations à formuler.


Hiep Trinh-Viet, ing.

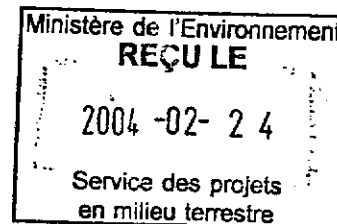
Approuvé par :



Didier Bicchi, urb.
Chef de service

Le 20 février 2004

Madame Linda Tapin
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^{ème} étage, boîte 83
675 boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



Objet: Projet de construction du futur boulevard Monseigneur-Fortier et prolongement du boulevard Lionel-Groulx à Sherbrooke (3211-05-413)

Madame,

J'ai reçu de madame Michèle Bélanger du Service santé environnementale au ministère de la Santé et des Services sociaux une demande pour analyser d'un point de vue de santé publique, la recevabilité de l'étude d'impact concernant le projet en titre.

Au meilleur de ma connaissance et selon l'étude d'impact qui nous a été présentée, celle-ci semble traiter de tous les éléments requis de façon satisfaisante et valable.

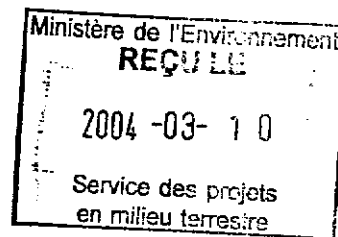
Veillez agréer, Madame, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Louise Galarnreau

pour: Louise Galarnreau, M.D.
Médecin-conseil
Protection de la santé publique

LG/nf

c. c. Madame Michèle Bélanger, MSSS, Service santé environnementale
Dr. Reno Proulx, coordonnateur en santé environnementale,
Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux



NOTE

DESTINATAIRE : Mme. Linda Tapin

EXPÉDITEUR : Richard Cooke

DATE : Le 23 février 2004

OBJET : Recevabilité de l'étude d'impact relative à la construction du boul. Mgr Fortier et au prolongement du Boul. Mgr Lionel Groulx.

Bonjour Madame,

Voici, en réponse à votre requête, datée du 2 février dernier, la position de la direction régionale de l'Estrie, relative au projet cité en rubrique.

Globalement, cette étude d'impact soumise par le promoteur comprend la majorité des paramètres qui sont exigés par le ministère de l'Environnement dans le cadre d'une telle étude.

Toutefois, le traitement de certains éléments exigés par le ministère demande une certaine retouche. Je présente ci-après, les différentes parties du texte (les numéros cités réfèrent aux différents volets du texte soumis par le promoteur) qui ne permettent pas de conclure de façon aussi radicale que ne le fait l'auteur ou qui devraient être améliorées dans la poursuite des objectifs de l'étude. Les éléments qui ne sont pas commentés sont considérés, à notre point de vue, comme étant satisfaisants.

3.6.2 Constats sur le plan environnemental

Il n'y a rien d'environnemental au sens propre du terme, à part le niveau sonore, dans ce volet de l'étude. Nous nous serions attendus à y trouver, à tout le moins, une brève description des composantes environnementales: le type de sol, l'hydrographie, les strates du couvert végétal, les principales espèces fauniques regroupées en grands ordres, insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères.

Une telle approche aurait permis de situer le niveau d'impact global sur le milieu visé par le projet.

Est-il possible d'intégrer les éléments présentés par l'auteur dans une description qui décrit les grandes caractéristiques bio-physiques du territoire à l'étude?

4.2 Collecte de données d'inventaire

L'étude déposée par le promoteur n'est appuyée par aucun inventaire de terrain. Seuls des ouvrages de portée générale et des personnes oeuvrant dans différents champs d'intervention ont été consultés pour documenter cette partie de l'étude.

Comment l'auteur peut-il quantifier, et surtout de façon aussi catégorique, des niveaux d'impact anticipés lorsque sa collecte de données n'a été validée par aucun inventaire de terrain?

5. Analyse comparative des tracés

Cette analyse est prétendue avoir été effectuée selon une méthode retenant des critères avec pondération mais l'analyse des tableaux synthèses (11 et 12 pp. 48 et 49) présentés ne confirme pas avec cette affirmation du promoteur. Cette dimension est importante car le choix final du tracé aura un impact certain sur le réseau hydrographique local et le maintien de boisés de superficie importante (habitat faunique).

Dans un premier temps, il importe de mentionner les ruisseaux. La méthode ne fait que compter le nombre de ruisseaux touchés par le projet. L'analyse de la photographie aérienne du secteur (p. 47) démontre que le nombre de ruisseaux est moins important que la longueur des différents biefs qui seront affectés par chacun des deux tracés comparés. Il est ainsi facile de constater que le tracé #1 aura un impact à peu près nul alors que le tracé #2 aura un impact beaucoup plus sévère.

L'auteur est-il en mesure d'élargir son analyse à d'autres critères (longueur des biefs touchés, impacts des abrasifs et déglaçants) ?

Par ailleurs, la question du dérangement des résidents du secteur est évoquée trois fois sous des appellations différentes, ce qui biaise fortement les conclusions de cette analyse.

N'y aurait-il pas lieu de revoir la méthode de pondération des différents critères d'analyse pour en arriver à valider, d'une façon plus rigoureuse, le choix d'un tracé?

N. B. Un léger déplacement du tracé #2 vers le nord-ouest, permettrait d'éliminer la quasi totalité de l'impact sur les ruisseaux et protégerait l'intégrité du bloc forestier le plus important du secteur.

6. Identification et évaluation des impacts et des mesures d'atténuation.

La méthode d'évaluation présente une logique intéressante et permet, dans la plupart des cas, d'en arriver à ces conclusions solides. Il y a, toutefois, à considérer, un volet sur lequel le promoteur s'est appuyé dans sa démarche, *la connaissance du milieu*. Or, il nous a affirmé précédemment (au point 4) que sa connaissance du milieu bio-physique n'est que livresque... ce qui nous amène à nous questionner sur sa capacité réelle d'établir les niveaux d'importance des différents impacts pressentis.

Nous en revenons à une question antérieure, un tel exercice peut-il être conduit sans inventaire de terrain?

De plus, au niveau du **tableau 13: Matrice d'identification des impacts potentiels**, il nous apparaît peu vraisemblable de constater que *l'organisation du chantier* n'aura aucun impact sur les sols, sur les eaux de surface et souterraines, ni sur la végétation. En effet, la superficie des terrains nécessaires à une telle opération représente un pourcentage élevé de la totalité de la superficie altérée par les travaux. Il y aurait lieu de reconsidérer cette affirmation.

L'auteur est-il en mesure de démontrer que cette facette des travaux n'aura aucun impact sur le milieu bio-physique ambiant??

Nous avons une remarque semblable à formuler pour le **tableau 14: Évaluation du degré de résistance des composantes du milieu**. L'exercice est bien conduit, les concepts qui le soutiennent sont bien développés et cernent bien les réalités sur lesquelles porte la démarche.

Il est toutefois incongru de retrouver "*la coupe totale ou partielle*" dans la colonne des composantes environnementales; cet élément constitue, à notre

avis, une intervention. À l'opposé, il nous semble que l'élément "*tranquillité des résidents*" devrait faire partie du tableau puisqu'il a été démontré que des résidences sont établies à proximité du futur chantier.

Peut-on demander à l'auteur de reprendre cette partie de l'exercice?

6.4.1.2 Eaux de surface et souterraines

Au tableau des mesures d'atténuation courantes, il est surprenant de lire "... ne pas entreposer, ni déverser des déchets, de l'huile, des produits chimiques ou d'autres contaminants à proximité d'un fossé".

Une telle pratique (déversement) sera-t-elle permise ailleurs sur le chantier?

Considérant que le projet affectera directement quatre tronçons de ruisseaux, il nous semble évident que la recommandation d'avoir recours à des barrières à sédiments devrait apparaître au tableau des mesures d'atténuation particulières. C'est la première étape à franchir pour nous assurer que cette mention soit incluse dans le cahier des charges qui assujettira l'entrepreneur à des précautions minimales dans l'exécution de son mandat.

De plus, conséquemment au peu de moyens de protection préconisés pour protéger l'intégrité des cours d'eau, il nous est difficile de croire que l'impact résiduel sera faible. Notre réserve s'appuie d'une part sur la superficie significative des sols qui seront mis à nu et d'autre part, sur la durée de la période au cours de laquelle ces sols seront laissés sans protection contre l'érosion. Le tout dans un contexte où quatre biefs de ruisseaux seront traversés!

Nous est-il possible, dans notre rôle de mandant pour la réalisation de l'étude, d'exiger que des mesures de protection aussi précises soient suggérées par l'auteur?

6.4.1.5 Végétation/milieu forestier

Au tableau des mesures d'atténuation, le libellé du point 4 (p. 62) vient en contradiction avec le libellé du point 1. De plus, la référence au propriétaire des lieux donne à entendre que le déboisement excèdera les besoins de la construction planifiée.

Est-il possible pour l'auteur de reprendre cette partie de son analyse afin d'éliminer cette contradiction et cette confusion?

6.4.1.6 Faune avienne

Le libellé du troisième paragraphe ne permet pas de conclure aussi radicale: "... les espèces d'oiseaux susceptibles d'être présentes..." suggère qu'aucun inventaire n'a été effectué. Nous croyons qu'il est **hasardeux de conclure** quoi que ce soit dans un tel contexte.

L'évaluation des impacts ne tient pas compte de la présence d'espèces dites de milieu fermé par rapport à la présence d'espèces dites de milieu ouvert. Il est connu que les espèces de milieu fermé subissent un impact plus sévère par le morcellement des parcelles boisées de moyenne et de grande superficie. Cette particularité pourrait avoir un **impact élevé** dans un secteur où le couvert forestier est constitué d'une mosaïque de boisés de superficie limitée. Des études récentes ont démontré une baisse significative, parfois qualifiée d'inquiétante par certains auteurs, des effectifs d'espèces (de passereaux) dépendantes de la présence de couverts forestiers fermés pour leur reproduction.

Dans un tel contexte, une évaluation plus poussée de la présence d'espèces aviennes dites de milieu fermé aurait permis d'évaluer plus adéquatement le niveau d'impact résiduel. La cote actuellement attribuée à cette intervention sur le milieu forestier pour la faune avienne est, au mieux, **hautement hypothétique**.

Cet indice devrait constituer un critère important dans le choix du tracé définitif pour le boulevard Mgr. Fortier.

Considérant que les associations de loisir ornithologique, très actives en région, possèdent cette information, peut-on demander à l'auteur de contacter ces gens et d'utiliser leur information pour étayer sa position face à cette question?

6.4.2.1 Eaux de surface

Le libellé du 2^e paragraphe néglige de considérer que les ruisseaux traversés par le futur boulevard sont deux tributaires du Key brook, un cours d'eau de débit élevé d'une grande importance pour l'hydrographie du secteur. Ces

ruisseaux alimentent un marécage de grande superficie qui joue certainement un rôle de régulateur dans le débit du Key Brook.

Pouvons-nous vérifier si les abrasifs et les déglaçants qui seront utilisés dans les années à venir auront un effet néfaste sur les conditions d'habitat de ce marécage important?

8. Plan des mesures d'urgence

Au **tableau 23: Situations d'urgence pouvant survenir sur...** (p. 83), Il y aurait peut-être lieu d'ajouter, pour les conséquences probables de déversements, une altération ou une destruction des habitats fauniques et floristiques présents?

9.1.1 Préparation des plans et devis

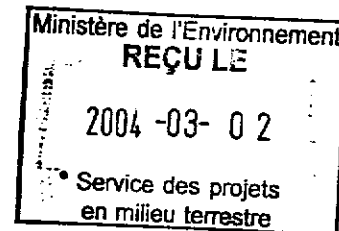
La direction régionale recommande que certaines mesures de protection spécifiques au cas des ruisseaux soient ajoutées aux listes soumises dans la présente étude d'impact.

Nous avons été surpris de constater que le programme de surveillance environnementale ne comprend que la gestion de la circulation et l'information des résidents.

Peut-on exiger que ces deux points soient repris en conséquence du constat de ces lacunes?



Richard Cooke, biol.
Secteur hydrique, milieu naturel
et aménagement du territoire



Sherbrooke, le 23 février 2004

Madame Linda Tapin
Chef du service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Levesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de construction du futur boulevard Monseigneur-Fortier
 et prolongement du boulevard Lionel-Groulx (3211-05-413)**

Madame,

Nous avons pris connaissance du document intitulé « Étude d'impact sur l'environnement des projets d'aménagement des boulevards Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier », lequel vous a été soumis par la ville de Sherbrooke.

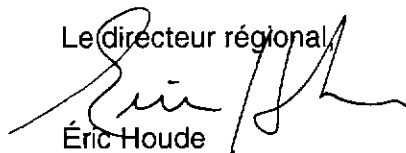
En regard de notre champ de compétence, nous formulons le commentaire suivant : à la page 85 de l'étude, le promoteur traite du plan des mesures d'urgence tel que demandé dans la directive du MENV, cependant ce traitement est incomplet.

En effet, bien que nous possédions déjà dans nos dossiers certaines des informations demandées comme les coordonnées d'alerte des différents intervenants, nous ne possédons pas le plan d'intervention en cas d'accident routier impliquant des matières dangereuses. Le promoteur compte-t-il intégrer ce plan dans l'étude?

Pour toute information supplémentaire, n'hésitez pas à communiquer avec madame Nicole Fugère, conseillère en sécurité civile responsable de ce dossier. Vous pouvez la rejoindre par téléphone au numéro (819) 820-3631 ou par courriel électronique à nicole.fugere@misp.gouv.qc.ca.

Veuillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Le directeur régional



Eric Houde

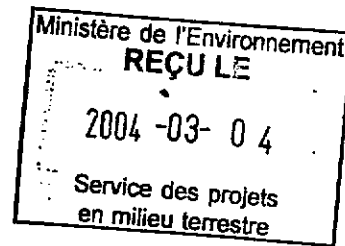
EH/dt

c. c Marie-Ève Fortin, coordonnatrice dossiers PEEIE



Québec, le 2 mars 2004

Madame Valérie Saint-Amant
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



Objet : Recevabilité de l'étude d'impact relative au projet de construction du futur boulevard Monseigneur Fortier et au prolongement du boulevard Lionel-Groulx. (3211-05-413)

Madame,

Votre direction nous a fait parvenir, le 2 février 2004, une demande relative à l'objet susmentionné. L'étude concernée nous apparaît conforme à la directive de votre ministère tant au point de vue de sa structure que de la qualité du contenu en général. Elle contient des données satisfaisantes et valables qui nous permettront d'émettre un avis judicieux lors de l'examen de l'acceptabilité environnementale du projet.

En effet, les descriptions des affectations territoriales et de la végétation forestière de la zone d'étude sont bien documentées. On peut le remarquer, notamment, à la figure 6 (page 21) ainsi qu'aux points 4.4.1 (Végétation, pages 25 et 26) et 4.5.6.3 (Milieu forestier, page 34) de l'étude d'impact. De plus, nous croyons que les impacts et les mesures d'atténuation prévues en ce qui concerne les aspects forestiers sont bien décrits (point 6.4.1.5 et tableau 17, page 62).

Finalement, bien que la zone d'étude ne comprend pas de peuplements forestiers ayant le potentiel d'être classifiés écosystèmes forestiers exceptionnels «EFE», nous tenons à vous faire part de la présence de deux EFE contigus situés dans le boisé Beckett à proximité de la zone d'étude. Les données relatives à ces EFE apparaissent sur les cartes 1 et 2 annexées à la présente note. La carte 1 (échelle 1:35 000) situe les EFE concernés par rapport à la zone d'étude alors que la carte 2 (échelle 1:10 000) en fait une courte description.

...2

Si plus d'information vous était nécessaire, n'hésitez pas à communiquer avec M. Richard Armstrong, ing.f. analyste de ce dossier, au (418) 627-8646, poste 4173.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice,

Pierre H. Marotte pour.

Nathalie Camden

c. c. M. Marc-André Turgeon

NC/RA/dm

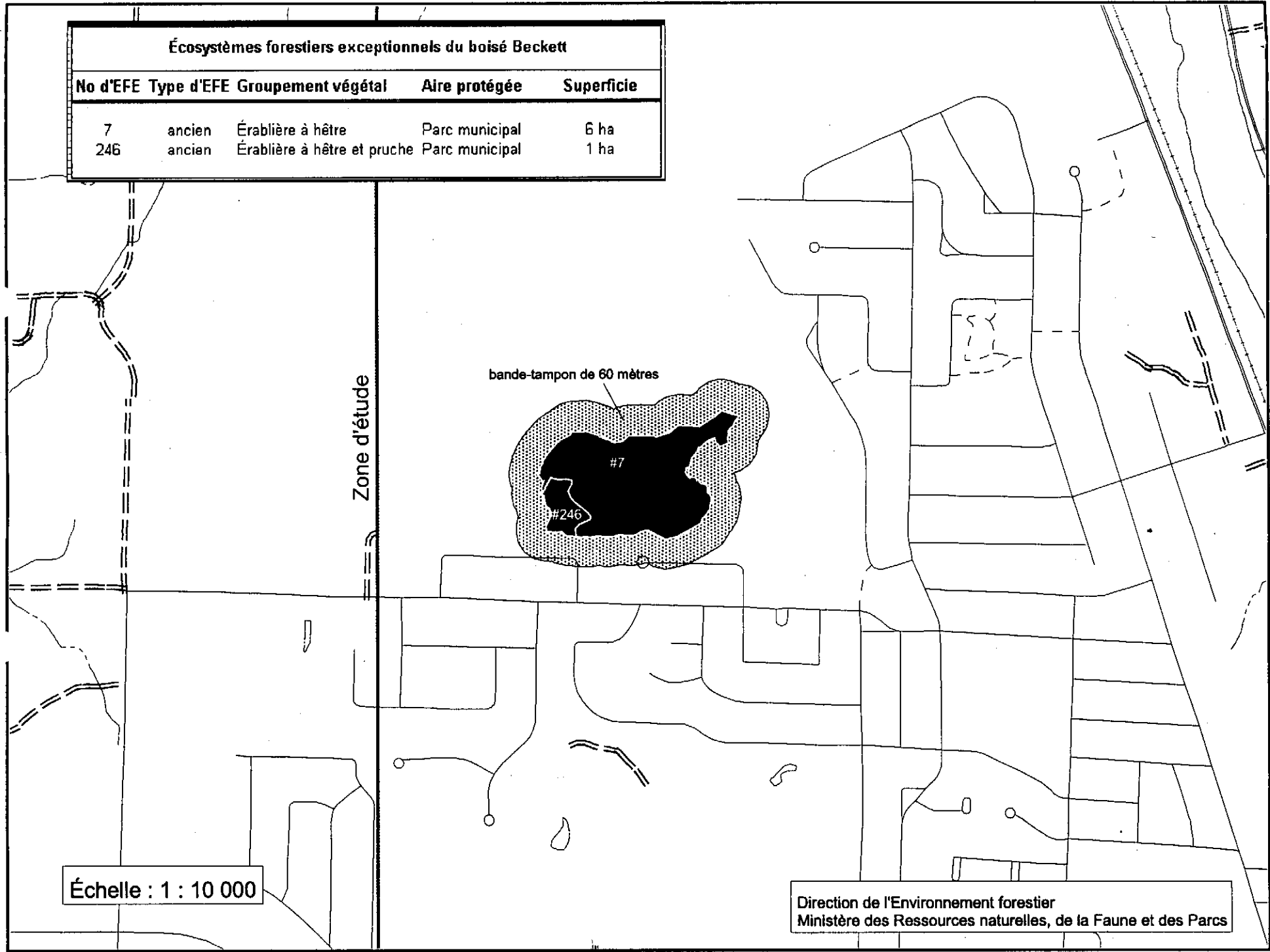


Échelle : 1 : 35 000

Direction de l'Environnement forestier
Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs

Écosystèmes forestiers exceptionnels du boisé Beckett

No d'EFE	Type d'EFE	Groupe ment végétal	Aire protégée	Superficie
7	ancien	Érablière à hêtre	Parc municipal	6 ha
246	ancien	Érablière à hêtre et pruche	Parc municipal	1 ha



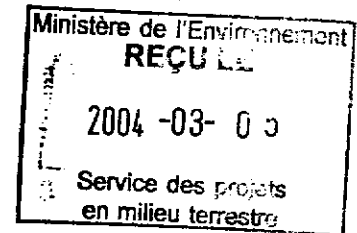
Échelle : 1 : 10 000

Direction de l'Environnement forestier
Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs



Direction régionale de l'Estrie

Le 2 mars 2004



Madame Linda Tapin
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de construction du futur boulevard Monseigneur Fortier et
prolongement du boulevard Lionel-Groulx**
V/Dossier 3211-05-413

Madame,

La lecture du rapport relatif à l'étude d'impact concernant ce projet nous confirme que les préoccupations du ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir ont été prises en considération. En conséquence nous considérons que le projet est recevable.

Nous tenons toutefois à signaler que le rapport ne précise pas 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 de Sherbrooke 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 47 du rapport.

Veuillez accepter, Madame, mes salutations distinguées.

Pierre Poulin
Directeur régional



NOTE

DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin, chef du Service
des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

EXPÉDITEURS : Jean-Pierre Létourneau, ing. et
Réal Jodry, m.sc.env.
Programme d'inspection et d'entretien
des véhicules automobiles (PIEVA)

DATE : Le 16 mars 2004

OBJET : Projet de construction du boulevard Monseigneur - Fortier et
prolongement du boulevard Lionel - Groulx, ville de Sherbrooke
Recevabilité du volet bruit et vibrations
V/Réf. : 3211-05-397
N/Réf. : PIEVA #595

RAPPORT D'ANALYSE

1. PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'étude sur les répercussions environnementales du projet mentionné en titre, vous nous avez demandé, dans votre note du 2 février 2004, de statuer sur la recevabilité des documents soumis au ministère de l'Environnement quant au volet du bruit et des vibrations.

Le document qui nous a été transmis s'intitule « Étude d'impact sur l'environnement / janvier 2004 ». La présente note vise donc à établir si ce document traite le volet bruit / vibrations d'une manière qui permet une analyse complète.

2. LE CLIMAT SONORE ACTUEL

2.1 Relevés et Instrumentation

L'inventaire du climat sonore actuel a été réalisé par le biais de quatre (4) stations de mesures. La localisation des relevés sonores est la suivante :

Point 1 : à 26 m de l'intersection de la rue Richard et du boulevard Lionel
- Groulx;

Point 2 : à 24 m de la rue McCrea au 1613, rue McCrea;

Point 3 : à 19 m de la rue Gaston - Miron (boisé du côté ouest);
 Point 4 : à 23 m du chemin Price à proximité du 3065, chemin Price.

L'appareillage utilisé pour les relevés sur le site était constitué des équipements suivants :

- Sonomètres Larson Davis, modèle 820, NS : 0960 et 0738;
- Microphones Larson Davis , modèle 2560, NS : 2490 et 2055;
- Sonomètres Bruël & Kjaer, modèle 2231, NS : 1574994;
- Microphones Bruël & Kjaer, modèle 4189, NS : 2146250.

2.2 Modélisation du climat sonore actuel

L'étude d'impact nous indique que des simulations du climat sonore actuel ont été réalisées à l'intérieur de la zone d'étude à l'aide du logiciel TNM 2.1 (Traffic Noise Model) provenant de la Federal Highway Administration des Etats-Unis. Les simulations sont faites pour l'année 2003 sur le boulevard Lionel - Groulx, la rue Prospect, la rue Richard, la rue McCrea, le chemin Price et le chemin Saint-Joseph.

2.3 Les niveaux de bruit actuels

Selon l'étude d'impact, les niveaux de bruit dans le secteur rural est de l'ordre de 45 dB(A) et s'élève légèrement en s'approchant de l'autoroute 10-55 (51,5 dB(A) à l'intersection de la rue McCrea et du chemin Price). L'ensemble des résidences de la portion rurale de la zone d'étude sonore subit un degré de perturbation acceptable.

Six (6) bâtiments aux abords de la rue Prospect subissent un degré de perturbation faible dans le secteur urbain tandis que les autres bâtiments du secteur subissent un degré de perturbation acceptable.

3. LES NIVEAUX DE BRUIT ANTICIPÉS

3.1 Phase de construction

Une grande proportion des travaux sera effectuée en zone rurale et éloignée des résidences particulièrement lors de la construction du boulevard Monseigneur - Fortier. Toutefois certaines résidences pourront subir un niveau sonore de 78 dB(A) (rue Gaston - Miron) et de 82 dB(A) (chemin - Price).

3.2 Phase d'exploitation

Selon l'étude d'impact, une seule résidence du chemin Saint - Joseph verra une réduction de son niveau de bruit. La presque totalité des bâtiments résidentiels subiront un impact faible (97 %) de 1 à 10 dB(A). Les résidences qui subiront les plus grandes augmentations sont celles

localisées aux abords du tronçon projeté. Pour l'ensemble des résidences du secteur urbain, l'augmentation du niveau de bruit à l'ouverture est de l'ordre de 1 dB(A) (perturbation faible).

L'augmentation du débit de circulation lors des 10 premières années d'opération n'entraînera pas de modification significative, soit une augmentation de l'ordre de 1 dB(A). Il n'en résultera aucun impact sonore moyen ou fort.

3.3 Mesures d'atténuation du bruit

Selon l'étude d'impact (annexe D, page 28), plusieurs mesures comprenant un ensemble de moyens visant la réduction du bruit peuvent être élaborées : écran antibruit (talus, mur ou combinaison des deux), végétation, revêtements de la chaussée, localisation et gestion de la circulation.

4. ANALYSE DE LA RECEVABILITÉ, VOLET BRUIT

Le document nous présente de façon précise les secteurs qui subiront des impacts. Cependant, ces impacts ont été classés selon la méthode du MTQ, par plage de 5 dB(A) représentant un impact faible – moyen – fort. Cette classification ne nous permet pas de vérifier la conformité du projet à nos critères de bruit.

5. RECEVABILITÉ DU VOLET VIBRATIONS

5.1 Prévision - phase construction

Pour les vibrations induites en phase construction, le document (étude d'impact) demeure muet.

5.2 Prévision - phase d'exploitation

Le document demeure également muet concernant les vibrations qui seront induites en phase d'exploitation.

6. CONCLUSION / RECOMMANDATIONS

Tel que mentionné à la section 4, les documents soumis par le promoteur ne nous permettent pas une analyse complète de l'impact sonore du projet sur la zone visée. Il faudrait donc obtenir pour chaque résidence ou groupe de résidences analysées les données suivantes :

- Le niveau sonore actuel en dB(A), Leq (24 h);
- Le niveau sonore à l'ouverture en dB(A);
- Le niveau sonore 10 ans après en dB(A).

Les données sont requises pour les secteurs suivants :

- boulevard Lionel - Groulx
- rue Prospect
- rue Richard
- chemin Saint - Joseph
- chemin Price
- rue McCrea
- rue Gaston - Miron
- rue Gabrielle - Roy
- rue Alain - Grandbois
- rue Becket.

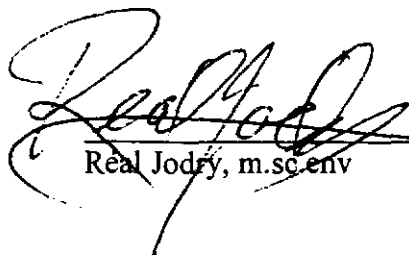
Ces données sont vraisemblablement disponibles auprès de Aménatech inc. Elles nous permettront de quantifier l'augmentation de bruit que subiront les résidences existantes situées dans la zone d'étude.

Lorsque l'étude du volet bruit sera complétée en tenant compte des besoins du MENV, il nous sera alors possible de statuer sur la recevabilité du projet proposé.

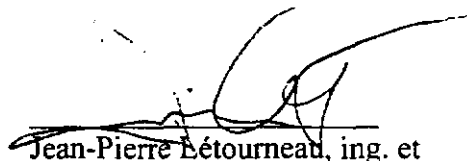
Les critères de bruit pour la phase construction, sont présentés de façon adéquate dans l'étude d'impact. À titre d'information, nous joignons les objectifs de bruit concernant les limites et les lignes directrices préconisées par le MENV relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction.

Concernant l'analyse du volet vibrations, il y aurait lieu d'effectuer une évaluation des niveaux de vibrations qui seront induits en phases de construction et d'opération et de déterminer si des mesures d'atténuation seraient nécessaires pour rencontrer les normes de vibrations recommandées par le MTQ. Cette évaluation devrait être fournie dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation.

Document préparé par :



Réal Jodry, m.sc.env



Jean-Pierre Létourneau, ing. et

Le bruit communautaire au Québec

Politiques sectorielles

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

(Mise à jour de septembre 2003)

Pour le jour

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 la soirée et la nuit

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.