



## Compte rendu

### Étude d'impact sur l'environnement des projets d'aménagement des boulevards Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier

#### Rencontre d'information - consultation

- Date :** 27 novembre 2003
- Endroit :** École secondaire Montcalm, Sherbrooke
- Intervenants :** Raymond Demers - modérateur  
Claude Cinq-Mars, Ville de Sherbrooke  
Marc Deshaies, Décibel Consultants inc.  
Guy Fouquet, Aménatech inc., division du Groupe S.M.  
Jean-Luc Guilbault, Aménatech inc., division du Groupe S.M.
- Déroulement :** Mot de bienvenue par la présidente de l'arrondissement n°. 6 (Madame Dany Lachance)  
Présentation des intervenants (Raymond Demers)

#### Présentation du projet – 19h00 à 19h45

Mise en situation et historique du projet (Claude Cinq-Mars)

Processus réglementaire (Guy Fouquet)

Présentation de l'étude d'impact (Jean-Luc Guilbault)

- Localisation du projet
- Justification du projet
- Description de la zone d'étude et des composantes environnementales
- Présentation des résultats de l'analyse comparative des tracés
- Description des principaux impacts potentiels

Présentation de l'étude de bruit (Marc Deshaies)

Poursuite de la présentation de l'étude d'impact (Jean-Luc Guilbault)

- Description des principales mesures d'atténuation
- Présentation des caractéristiques des boulevards
- Description de la zone tampon
- Description des programmes de surveillance et de suivi environnemental

Prochaines étapes du processus d'étude d'impact (Guy Fouquet)

Prochaines étapes du projet (Claude Cinq-Mars)

### **Période de questions et commentaires - 19h45 à 21h00**

#### **Synthèse des commentaires et des questions :**

##### **1) Étude de bruit**

Les résidents se sont montrés très préoccupés par les niveaux sonores qui seront perceptibles dans le secteur de la Croisée Beckett lorsque les boulevards seront construits. Plusieurs questions ont été posées concernant la méthodologie et les résultats préliminaires de l'étude de bruit. Les commentaires ont fait état des préoccupations suivantes :

- les points de mesures utilisés pour mesurer les niveaux de bruit actuels et leur représentativité;
- la difficulté de comprendre les chiffres présentés étant donné que la notion de décibel n'est pas un concept facile à cerner;
- la véracité des valeurs moyennes obtenues de 45 et de 53 dBA pour les secteurs rural et Lionel-Groulx/Prospect respectivement, le peu d'informations présentées concernant les pointes de bruit maximales enregistrées aux points de mesure et la situation projetée en cas de circulation intense;
- l'effet du vent et des conditions atmosphériques sur la propagation du bruit;
- le fait que l'étude d'impact ne prenne pas en compte le projet de développement anticipé sur le Plateau Saint-Joseph et les autres projets de développement, mais seulement le nombre de véhicules qui circuleront sur les deux boulevards.

Plusieurs résidents ont demandé à avoir accès à l'étude de bruit complète, notamment les cartes d'isocontours acoustiques, ainsi qu'aux résultats pour des projets similaires. Claude Cinq-mars précise que les documents seront disponibles pour consultation au bureau de l'arrondissement n° 6 dès le 28 novembre et ce, jusqu'au 5 décembre.

Les nombreux commentaires formulés démontrent que les résidents sont inquiets des impacts que la construction des boulevards aura sur leur environnement sonore, et demandent à ce que des précisions soient apportées dans l'étude d'impact.

##### **2) Butte anti-bruit et zone tampon**

La butte paysagée qui servira d'écran visuel et acoustique et qui sera aménagée en bordure du boulevard Lionel-Groulx, à la hauteur de la Croisée Beckett, a fait l'objet de plusieurs commentaires.

Certains résidents doutent de l'efficacité de cet aménagement, et précisent que les murs anti-bruit sont plus efficaces que les buttes; il faudrait analyser des expériences réalisées dans d'autres villes. En réponse à ces commentaires, Marc Deshaies a souligné que l'efficacité des buttes anti-bruit est connue depuis longtemps et celles-ci atténuent le bruit de façon remarquable en milieu urbain.

La hauteur de la butte a également été discutée à plusieurs reprises. Selon les résultats préliminaires, la hauteur optimale permettant de minimiser l'impact sonore sur les résidences de Croisée Beckett est de 3,6 m. Les résidents veulent que les impacts sur le bruit soient réévalués en

considérant la présence d'une butte de 5 m de hauteur. Ils proposent que le matériel de déblai soit utilisé pour construire la butte, plutôt que d'être transporté à l'extérieur de la zone des travaux.

Certaines personnes ont également proposé que la construction de ces buttes devienne une norme applicable à l'ensemble des projets de boulevards et que cet aspect soit inclus dans la politique d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke.

### **3) Circulation sur McCrea et Price**

Les résidents du quartier souhaitent que la circulation des camions pendant les travaux et en phase d'exploitation soit minimale. Ils ne veulent pas d'une circulation de transit sur la rue McCrea et le chemin Price. Il se sont aussi informé de la date de fermeture de la rue McCrea et du chemin Price.

En réponse à ces commentaires, Claude Cinq-Mars a souligné que les chemins d'accès et de circulation de la machinerie lourde pendant la construction est un élément qui peut être imposé à l'entrepreneur et faire partie des mesures d'atténuation qui seront appliquées afin de ne pas perturber la tranquillité des résidents. La Ville procédera à la fermeture de la rue McCrea au début des travaux de construction afin d'éviter la circulation de transit dans ce secteur. Il n'y aura pas d'accès sur Lionel-Groulx à partir du chemin Price.

### **4) Surveillance et suivi environnementaux**

Certains résidents ne sont pas convaincus qu'une surveillance et un suivi serrés seront effectués lors des travaux et de l'exploitation des boulevards, d'autant plus que certaines zones résidentielles actuelles sont dangereuses et qu'il n'y a pas de surveillance à ces endroits. Ils veulent être rassurés concernant le mécanisme de suivi qui sera implanté.

La surveillance et le suivi environnementaux sont une exigence du MENV et ne concernent que le projet. Ce processus est donc différent de la surveillance de quartier et du suivi des plaintes concernant la circulation sur les rues de la Ville.

### **5) Information des résidents concernant le calendrier des travaux**

Les résidents trouvent important d'être informés du calendrier des travaux et de tout changement qui pourrait être apporté à celui-ci. Claude Cinq-Mars mentionne également que les résidents concernés vont être informés en temps et lieu du calendrier des travaux. La Ville veut assurer le plus de transparence possible dans la réalisation de ce projet.

#### Questions formulées par les résidents :

##### **1) Monsieur Robert Picard**

*Les niveaux sonores dans l'étude de bruit sont de 45 dBA en zone rurale et de 53 dBA en zone urbaine. Il croit qu'il n'y aura pas de différences entre les deux zones en cas de trafic intense. Il désire que des choses équivalentes soient comparées. Le critère du ministère de 55 dBA est-il le seuil maximal ou de base?*

La valeur de 55 dBA correspond à un bruit moyen. La grille du MTQ est la suivante : < 55 - Niveau acceptable; 59-60 – Faible; 60-65 – Moyen; >65 – Fort. La valeur de 55 dBA et 45 dBA (norme MENV) correspondent à des niveaux acceptables.

## 2) Un résident

*La hauteur originale de la butte était de 5 m et est maintenant de 3,6 m : Pourquoi?*

L'étude a été effectuée indépendamment de la hauteur proposée. Des lectures sur le terrain ont été prises et la hauteur de la butte à 3,6 m est jugée acceptable puisque les projections de bruit en présence de celle-ci sont de 45 dBA.

*Quels seront les niveaux de bruit lorsque les voies seront doublées?*

L'étude a été effectuée sur un horizon 10 ans donc inclus le dédoublement des emprises.

*Quels seraient les niveaux de bruit projetés avec une butte de 5 m?*

Augmenter la hauteur de la butte à plus de 5 m pour diminuer le bruit n'a pas d'effet significatif car il y aura toujours un bruit de fond dans le secteur.

## 3) Monsieur Denis Lafleur, Croisée Beckett

*L'étude de bruit doit être poursuivie en considérant une butte de 5 m. Selon une personne qu'il connaît, un mur anti-bruit couperait plus le bruit qu'une butte paysagée et serait plus efficace. Il propose également de conserver le matériel de déblai pour le mettre sur la butte pour augmenter sa hauteur, ce qui coûterait moins cher que de le transporter à l'extérieur. Il propose d'inclure dans la politique d'urbanisme de la Ville l'installation de buttes anti-bruit et non se limiter à un seul cas. Il faut penser à aujourd'hui et aussi dans 10-20 quand le bruit va avoir nécessairement augmenté. Il propose aussi de prévoir un pavage qui diminue le bruit.*

## 4) Madame Page

*Est-ce que les gens du milieu agricole vont être informés des constructions? Elle est concernée par le fait que ses animaux vont pouvoir se déplacer dans l'emprise.*

Tous les gens vont être informés et tous les aspects de l'étude vont être partagés.

*Est-ce que les gens vont être informés du début des travaux de construction (démarrage des bulldozers, date, heure)?*

Les résidents vont être informés du calendrier des travaux.

*Est-ce que le chemin Price sera finalement fermé et quand?*

La fermeture du chemin Price n'est pas encore décidée. Il y aura des rencontres locales pour rencontrer les 5 personnes touchées.

*Est-ce que le chemin Price aura un accès sur Lionel-Groulx?*

Non, pas du côté est mais peut-être du côté ouest.

### **5) Monsieur Robert Picard**

*Il mentionne que les murs anti-bruit en milieu urbain ne fonctionnent pas. Il propose de regarder ce qui se passe ailleurs et de l'appliquer ici, et de mesurer l'efficacité des mesures d'atténuation. De plus, il mentionne que l'augmentation du trafic n'a pas été prise en compte dans l'étude de bruit.*

La performance des buttes (différents types) est connue depuis longtemps. Elles atténuent le bruit de 8 dBA. La méthode utilisée dans l'étude d'impact a fait ses preuves. Elle a été utilisée plusieurs fois et depuis longtemps par le MTQ.

### **6) Un résident du chemin Price**

*Dans l'étude de bruit, la valeur de 53 dBA est une moyenne. Quels sont les pics de bruit à l'angle Richard/Lionel-Groulx?*

Les valeurs de bruit à cet endroit sont déjà élevées alors qu'il n'y a pas encore de circulation sur le futur boulevard Lionel-Groulx. Le bruit diminue en milieu rural, ce qu'on observe sur la carte des isocontours acoustiques, en raison de la dispersion des niveaux sonores. La moyenne est calculée sur 24 heures.

### **7) Monsieur Denis Brière**

*Les exemples montrés sur les photos sont en terrain plat et peuvent bien fonctionner. Avec un terrain en pente comme dans la zone d'étude et sur le Plateau Saint-Joseph, et un remblai de 4 m pour les boulevards à certains endroits, une butte de 3 m de hauteur semble totalement insignifiante.*

### **8) Monsieur Benoît Savard**

*Selon la carte d'inventaire, toute la zone hachurée noire désigne des projets en développement. Comme nous sommes en période de développement intensive et tout ce qui va éventuellement se développer, quels seront les niveaux sonores à ce moment?*

Les calculs ont été effectués sur un horizon 10 ans selon la procédure du MTQ. Les niveaux sonores sont fonction de la distance de l'emprise, comme on peut le constater sur la carte des isocontours acoustiques.

*Pourquoi cette carte n'est-elle pas accessible?*

La carte des isocontours acoustiques sera disponible dans l'étude d'impact.

*Page 9 du document synthèse : on mentionne qu'il y aura une surveillance et un suivi. Il y a actuellement des zones dangereuses pour la sécurité des enfants (excès de vitesse, dos d'âne) et les processus sont longs avant de se faire entendre de la Ville et d'obtenir des aménagements. Il n'est pas rassuré qu'un suivi serré sera fait pendant un projet d'une telle ampleur, quand on regarde ce qui se passe avec de petites demandes. Il souhaite connaître le mécanisme de suivi qui va être fait.*

La surveillance et le suivi environnemental sont une obligation du MENV et sont reliés au projet. C'est un processus différent des aménagements dont s'occupe la Ville dans le cadre de ses opérations courantes.

#### **9) Monsieur Yves Richard**

*Est-ce que le sentier multifonctionnel sera construit en même temps que le boulevard?*

Oui

*Est-ce que des arbres seront réellement plantés ou ce n'est que pour mettre sur un dessin?*

Des aménagements, incluant des arbres, sont prévus en même temps que la construction du boulevard Lionel-Groulx. Il n'y aura pas de délais.

*Le boulevard en phase initiale sera-t-il construit le long de la butte?*

Oui.

#### **10) Monsieur Sylvain Chenail, rue Duvernay**

*Il est complètement en désaccord concernant l'impact mineur pour le bruit, et aurait donné une valeur majeure ou moyenne. Il explique sa définition des décibels.*

Une augmentation de 3 dBA est faiblement perceptible et une augmentation de 10 dBA est perçue comme étant le double.

*Est-ce que l'étude a été effectuée en conditions neutres?*

Oui. Les conditions neutres signifient absence de vents, peu de variations d'humidité et de température.

*Les différentes conditions météorologiques sont favorables à la propagation du bruit. Les calculs ne tiennent pas compte de ces conditions. Donc les buttes vont faire un travail moins efficace. L'étude devrait être documentée en considérant les différentes conditions météo. Selon ce que lui a mentionné un confrère, l'efficacité des buttes est douteuse et augmentent les niveaux sonores pour les gens qui sont plus loin. Il suggère d'avoir deux expertises différentes car c'est un point important et l'étude d'impact ne doit pas banaliser le bruit. La norme de 55 dBA n'est pas acceptable pour le milieu rural.*

La perception de l'autoroute est plus grande actuellement quand le bruit ambiant et peut effectivement être variable selon les vents. La sensibilité des personnes varie également beaucoup.

#### **11) Monsieur François Plourde**

*Où sont localisés les quatre points de mesures pour l'étude d'impact sonore?*

A l'intersection Lionel-Groulx / Prospect; Intersection McCrea / Price; chemin Price; rue Gaston-Miron.

*La norme de 45 dBA est une norme du MENV pour le milieu résidentiel; quelle sera les niveaux à côté du boulevard ?*

45 dBA en considérant la butte.

*Où seront situées les buttes exactement peu importe la hauteur ?*

Le long du boulevard Lionel-Groulx à la hauteur de la Croisée Beckett. De plus, la zone tampon va débiter au sud de la Croisée Beckett (100 m) et se prolonger sur une distance équivalente au nord.

### **12) Un résident de la rue McCrea**

*Il y a déjà beaucoup de camions sur la rue McCrea et ne veut pas de circulation de transit sur cette rue. Quand est-il de la fermeture de la rue McCrea ?*

La rue McCrea sera fermée à peu près au même moment que le début des travaux. La date exacte sera précisée ultérieurement.

### **13) Madame Houle**

*Le bruit de l'autoroute est bien perceptible dans le secteur à cause du vent. Le vent propage le bruit et tout sera amplifié.*

### **14) Monsieur Robert Picard**

*Il aimerait avoir accès aux informations contenues dans des études similaires, et voir d'autres études sur le bruit et sur les buttes. Les murs atténuent le bruit localement. Quel est l'effet de l'augmentation du trafic en terme de décibels? Si le trafic double, quel effet cela aura dans la zone à long terme?*

Les niveaux sonores sont environ 58 dBA près de l'emprise et diminuent avec l'augmentation de la distance de la route. Une augmentation de l'ordre de 8 à 10 dBA est prévue avec l'augmentation de la circulation par rapport au niveau actuel.

*Il mentionne que les points de comparaison qui ont été retenus sont trop silencieux, et que la moyenne a sûrement été influencée car certains points de départ sont extrêmement tranquilles.*

L'étude est basée sur une anticipation de la situation future. Peu importe le point de départ, on peut voir l'effet de l'augmentation de la circulation en considérant un nombre prévu de voitures : 7000 véh./jour en 2004 et 14 000 véh./jour en 2015. À titre d'exemple, le nombre de véhicules sur Prospect est stable à 10 000 véh./jour depuis plusieurs années.

### **15) Monsieur Stéphane Durocher**

*Est-ce qu'en 2015 on aura 45 dBa avec la présence de la butte?*

Oui

*Qu'est-ce qu'il va y avoir de l'autre côté du boulevard (côté opposé à la butte)? Est-ce que des aménagements sont prévus ailleurs qu'à côté des boulevards?*

Il y aura possiblement des aménagements et des mesures pour atténuer le bruit pour les futurs secteurs.

*Est-ce que ça fait partie des règlements de la Ville d'atténuer le bruit?*

L'aménagement d'infrastructures pour limiter le bruit ne fait pas partie du mandat de la Ville. Cependant, il est possible de considérer de telles mesures pour les nouveaux quartiers.

*Où vont circuler les camions pendant la construction?*

La circulation des camions lourds pourrait se faire par l'échangeur Saint-Joseph. C'est un élément qui peut être imposé à l'entrepreneur.

*Est-ce qu'il y a des garanties pour l'application des mesures d'atténuation et sur la production d'un rapport? Comment la discussion et les commentaires de ce soir vont être inclus dans l'étude d'impact?*

L'étude d'impact va être finalisée en considérant les commentaires reçus, notamment en ce qui a trait au climat sonore actuel et projeté.

*L'aménagement du Plateau Saint-Joseph devrait être pris en considération dans l'étude de bruit. Le pavage anti-bruit fait une différence énorme et il suggère de le considérer comme une des solutions pour atténuer le bruit.*

Le revêtement du boulevard Assomption à Sherbrooke a d'ailleurs été fait avec un type de pavage qui diminue le bruit.

#### **16) Monsieur Benoît Savard**

*Il mentionne qu'il n'a pas eu les réponses escomptées au niveau sonore et que l'étude manque de contenu.*

#### **17) Monsieur Custeau**

*Les mesures d'atténuation proposées sont bonnes. Est-ce qu'il serait cependant justifié d'avoir une butte entre Price et Richard, du côté ouest de Lionel-Groulx?*

Cela n'a pas été prévu pour le côté ouest. Les buttes sont aménagées pour les développements existants et non pas les développements qui seront faits une fois que les boulevards seront construits. Les développements effectués du côté ouest seront différents de ceux actuels. Ça ne veut pas dire qu'il n'y en aura pas, mais ce n'est pas encore prévu compte tenu du type de développement qui est prévu.

*A qui reviendra la responsabilité de l'implantation des buttes? Il s'inquiète de savoir si les promoteurs vont devoir implanter ce genre de buttes à l'avenir.*

Cet aspect sera précisé ultérieurement avec les promoteurs concernés.