



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



## Document synthèse

Mise à jour: 25 novembre 2003

## Justification du projet

Le projet d'aménagement des boulevards Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier consiste à construire deux boulevards urbains dans la partie nord de l'arrondissement n°6 (de Jacques-Cartier) de la nouvelle Ville de Sherbrooke.

Les études de circulation réalisées cette année dans ce secteur de la Ville indiquent que les besoins en déplacement seront très élevés au cours de prochaines années en raison des projets de développement résidentiel et commercial annoncés. Cette situation est d'autant plus problématique que le réseau routier est déjà saturé aux heures de pointe.



### De plus, l'aménagement des nouveaux boulevards vise:

- Une meilleure structuration du territoire pour encadrer le développement urbain;
- La possibilité de rendre accessible des terrains pouvant être développés à des fins commerciales, industrielles et résidentielles;
- Une nouvelle voie d'entrée pour la Ville par l'échangeur Saint-Joseph.

## Description du projet

### *Boulevard Lionel-Groulx*

Le boulevard Lionel-Groulx, qui se termine actuellement au coin de la rue Richard, sera prolongé vers le nord sur une distance d'environ 1 600 m. Le tracé retenu s'inscrit dans la continuité du boulevard actuel.

### *Boulevard Monseigneur-Fortier*

Le boulevard Monseigneur-Fortier débutera à l'échangeur Saint-Joseph et se prolongera vers l'est sur une longueur d'environ 1 300 m. Deux tracés ont été identifiés pour ce boulevard et ont fait l'objet d'une analyse comparative.

## Tracés proposés pour le boulevard Monseigneur-Fortier

Le tracé préliminaire (Tracé 1) a été élaboré en début d'année par le service d'ingénierie de la Ville. Il s'inscrit approximativement dans l'emprise du chemin Price et passe entre deux îlots résidentiels localisés sur la rue McCrea.

Le second tracé (Tracé 2) est quant à lui localisé au nord du tracé 1 et s'appuie sur une limite cadastrale.

Ces deux tracés constituent les variantes qui ont été analysées dans le cadre du projet.



*Suite aux rencontres de consultation publique tenues par la Ville en avril 2003 dans les arrondissements n<sup>os</sup> 1, 5 et 6, et à une analyse comparative des variantes proposées, le Tracé 2 a été retenu par la Ville. En effet, ce tracé permet de s'éloigner des secteurs construits de la rue McCrea et du chemin Price et minimise les impacts sur l'environnement, dont ceux sur la qualité de vie des résidents du secteur. De plus, il facilitera le développement futur des zones non urbanisées localisées dans ce secteur de la Ville.*

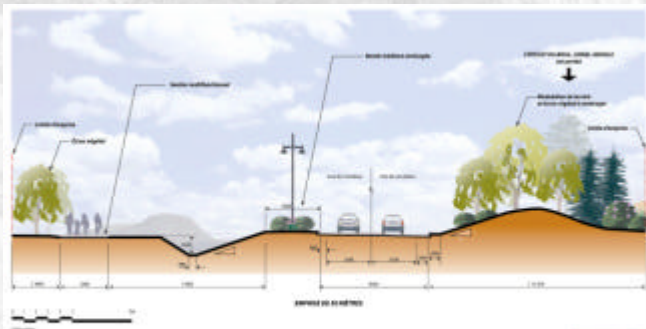
## Caractéristiques des boulevards

En phase initiale, les boulevards comporteront deux voies de circulation d'une largeur totale de 9 m, une bande médiane aménagée sur le côté de la chaussée ainsi qu'un sentier multifonctionnel. Des bandes boisées de 4 et 15,5 m de largeur de chaque côté des boulevards serviront d'écran végétal.

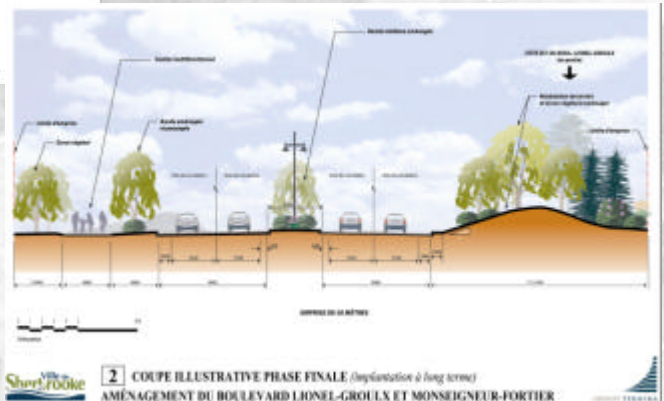
Les boulevards seront construits en 2004. À plus long terme, deux autres voies de circulation seront ajoutées.

La largeur de l'emprise du boulevard Lionel-Groulx variera de 50 à 80 m selon les secteurs. L'emprise du boulevard Monseigneur-Fortier sera de 50 m.

## Coupe-type des boulevards



1 COUPE ILLUSTRATIVE PHASE INITIALE (implantation en 2004)  
AMÉNAGEMENT DU BOULEVARD LIONEL-GROULX ET MONSEIGNEUR-FORTIER



2 COUPE ILLUSTRATIVE PHASE FINALE (implantation à long terme)  
AMÉNAGEMENT DU BOULEVARD LIONEL-GROULX ET MONSEIGNEUR-FORTIER

## Exemples de buttes paysagées



## Projets connexes

- La fermeture de la rue McCrea, au nord de l'intersection avec la rue Rivard, est prévue dans le cadre du projet afin d'éviter que cette rue ne soit utilisée à des fins de circulation de transit;
- Le chemin Price sera également fermé à son intersection avec la rue Gaston-Miron;
- La Ville envisage également de construire des infrastructures destinées au passage des cyclistes et des piétons à proximité du développement résidentiel existant des rues Gaston-Miron, Gabrielle-Roy, Alain-Grandbois et Émile-Nelligan.

## Description de la zone d'étude

La zone d'étude retenue pour le projet s'inscrit principalement dans l'arrondissement n° 6 de la Ville de Sherbrooke. Elle couvre une superficie d'environ 5 km<sup>2</sup> et s'insère approximativement entre la rue Duvernay à l'est, l'autoroute 410 à l'ouest, l'autoroute 10 et l'échangeur Saint-Joseph au nord et le boulevard de Portland au sud.



Le milieu d'insertion du projet est caractérisé par des espaces boisés constitués par des peuplements feuillus et mélangés relativement jeunes. Le milieu naturel a d'ailleurs subi diverses perturbations telles que des coupes totales ou partielles au cours des dernières années. Quelques plantations ont également été réalisées dans ce vaste territoire.

La faune potentiellement présente dans cette zone inclut diverses espèces de petits mammifères et oiseaux caractéristiques des milieux ouverts, urbains et perturbés. Des signes de présence du cerf de Virginie ont également été notés.



Aucune mention d'espèces fauniques ou floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées n'a été répertoriée. La présence de secteurs urbanisés, de friches agricoles et d'habitats perturbés par l'homme rendent peu probable la présence de ce type d'espèces dans le territoire visé par le projet.



*La présence du cyripède acaule (sabot de la vierge, *Cypripedium acaule*) a été signalée dans le secteur de la rue Gaston-Miron. Cette espèce d'orchidées se retrouve dans des habitats variés, notamment les bois mixtes ou conifériens. Elle n'est pas légalement désignée menacée ou vulnérable et ne figure pas sur la Liste des espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec. Sa distribution est générale au Québec de même qu'en Estrie.*

On observe également dans la zone d'étude des traces d'activités agricoles jadis plus intensives.

D'anciens pâturages, aujourd'hui en friche, occupent une grande superficie dans le quadrilatère formé par les autoroutes 10-55 et 410, la rue McCrea et le chemin Saint-Joseph.

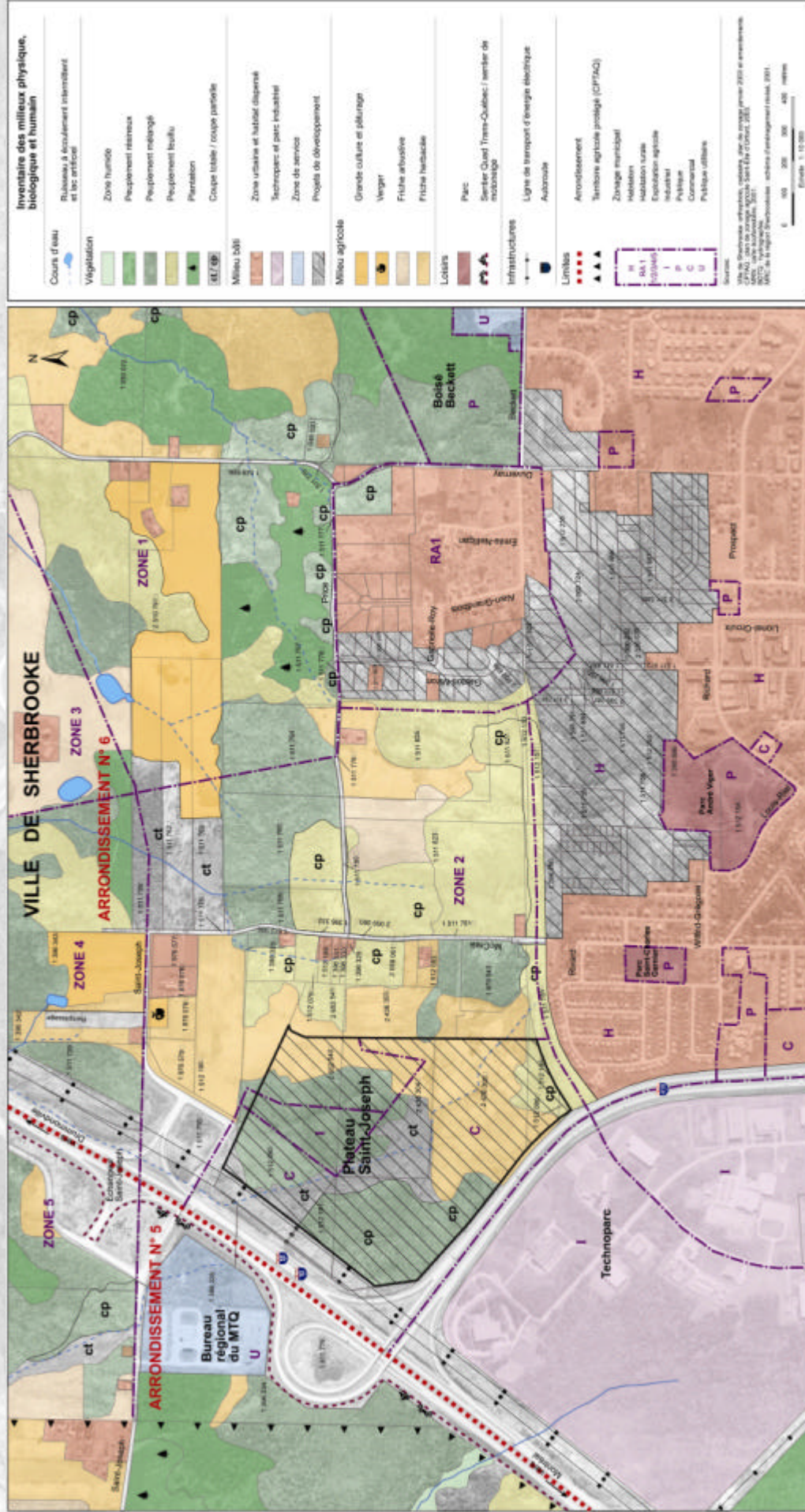
La présence de trois lignes électriques modifie également le caractère agricole du milieu.

Quelques habitations isolées sont également présentes sur les rues McCrea et Duvernay, ainsi que sur le chemin Saint-Joseph.



*Toutes ces caractéristiques témoignent des pressions exercées sur cette partie rurale de la Ville. Ces pressions devraient s'accroître au cours des prochaines années, notamment en raison de l'augmentation de la construction résidentielle et des projets commerciaux et industriels qui sont prévus dans ce secteur, en accord avec le zonage municipal de la nouvelle Ville de Sherbrooke.*

# Inventaire des milieux physique, biologique et humain



## Principaux impacts appréhendés

Les impacts potentiels ont été identifiés à l'aide d'une matrice mettant en relation les éléments du milieu touchés et les sources d'impact reliées aux deux grandes phases du projet, soit la phase de construction et la phase d'exploitation. L'évaluation de l'importance des impacts a été réalisée à l'aide d'indicateurs tels que l'intensité, l'étendue et la durée de l'impact. Selon la grille d'évaluation, trois niveaux d'importance de l'impact ont été identifiés, soit mineur, moyen ou majeur. L'impact peut également être non significatif (importance nulle).

Le tableau suivant résume l'importance de l'impact potentiel négatif attribuée à chacune des composantes environnementales susceptibles d'être touchées par le projet.

Composantes environnementales	Importance de l'impact	
	Phase de construction	Phase d'exploitation
Sols	Mineure	Nulle (non significative)
Eaux de surface et souterraines	Mineure	Mineure
Air	Mineure	Mineure
Ambiance sonore	Mineure	Mineure
Végétation / milieu forestier	Moyenne	Nulle (non significative)
Faune avienne	Mineure	Nulle (non significative)
Faune terrestre	Mineure	Mineure
Milieu bâti	Moyenne	Mineure
Milieu agricole	Mineure	Nulle (non significative)
Infrastructures	Mineure	Nulle (non significative)
Paysage	Moyenne	Moyenne

La réalisation du projet permettra notamment d'orienter le développement et de concrétiser de nouveaux projets commerciaux, industriels et résidentiels, ce qui aura un impact positif sur l'économie locale et la planification du territoire.



## Principales mesures d'atténuation

La Ville de Sherbrooke mettra en place toutes les mesures d'atténuation permettant de minimiser les impacts et de maximiser l'intégration du projet dans le milieu. Deux types de mesures sont proposées, soit des mesures d'atténuation courantes et des mesures particulières élaborées spécifiquement pour le projet.

### Mesures d'atténuation courantes

Les mesures d'atténuation courantes sont applicables à tout projet de nature similaire et proviennent généralement de lois, de règlements et de normes reconnues que les entrepreneurs doivent prendre en considération lors de la réalisation de projets routiers.

Pour le présent projet, la majorité des mesures d'atténuation courantes qui ont été identifiées dans l'étude d'impact proviennent du Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G) du ministère des Transports du Québec (2003).

### Mesures d'atténuation particulières

Plusieurs mesures d'atténuation particulières ont été identifiées dans l'étude d'impact. Ces mesures visent principalement la protection des sols, des eaux de surface et souterraines, de la qualité de l'air, de l'ambiance sonore, des infrastructures publiques, du milieu agricole et du paysage. Une attention particulière sera apportée à la végétation et au milieu bâti. Par exemple, seuls les arbres directement touchés par le projet seront coupés.

Les niveaux sonores actuels sont d'environ 45 dBA dans le secteur rural et près de 53 dBA près de l'intersection Lionel-Groulx/Prospect. La réalisation du projet, incluant l'aménagement d'une butte servant d'écran acoustique et visuel, ainsi qu'une zone tampon, permettra de maintenir les niveaux sonores sous les critères du ministère des Transports (55 dBA pour les projets routiers) et du ministère de l'Environnement (45 dBA en zone résidentielle).

*Une zone tampon sera conservée sur une largeur minimale de 30 m le long du développement résidentiel de la Croisée Beckett. Cette zone tampon sera constituée de boisés conservés à l'état naturel ou densifiés au besoin. Elle permettra de minimiser les impacts sonores et visuels sur ce tronçon du boulevard Lionel-Groulx.*

### Surveillance et suivi

Des mesures additionnelles seront également mises en place pour s'assurer que les travaux se déroulent tels que prévus, et que les mesures d'atténuation sont appliquées et s'avèrent efficaces après la mise en service des boulevards.

## Prochaines étapes

### *Processus de l'étude d'impact*

- Remise de la version finale de l'étude d'impact: décembre 2003
- Analyse par le ministère de l'Environnement:
  - Étude d'impact rendue publique (45 jours)
  - Audiences publiques (si requis)
  - Décision du Ministère

### *Déroulement du projet*

- Élaboration des plans et devis
- Travaux de construction
- Mise en service: novembre 2004

## Pour toute information

Pour en savoir plus sur toute information relative au projet, veuillez communiquer avec le Service de l'environnement, réseaux et voirie de la Ville de Sherbrooke, dont les coordonnées sont les suivantes :

### **Ville de Sherbrooke**

#### **Claude Cinq-Mars, ing.**

Service de l'environnement, réseaux et voirie  
Division de l'ingénierie  
555, rue des Grandes Fourches sud, Bloc B  
Sherbrooke (Québec)  
J1H 5H9  
Téléphone : (819) 821-5925  
Télécopieur : (819) 822-6070