



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

Compte rendu

Rencontre avec les représentants des résidents du développement Croisée Beckett

Date et heure : 16 décembre 2003, 8h00 – 9h00

Endroit : Bureau de l'arrondissement n° 6, Sherbrooke

Personnes présentes : Henriette Mermimod, résidente
Denis Brière, résident
Sylvain Cloutier, résident
Viateur Daoust, résident
Jacques Testulat, conseiller municipal, arrondissement n° 6
Sylvie Saint-Pierre, Directrice générale, arrondissement n° 6
Claude Cinq-Mars, ing., Ville de Sherbrooke
René Allaire, Directeur général adjoint, Ville de Sherbrooke
Guy Fouquet, directeur de projet, Aménatech inc.
Jean-Luc Guilbault, chargé de projet, Aménatech inc.

Mise en contexte

Jacques Testulat souhaite la bienvenue aux personnes présentes.

Il précise le contexte de la rencontre qui fait suite à deux lettres déposées à la ville de Sherbrooke (Lettre du 3 décembre 2003 signée par les résidents du secteur de la Croisée Beckett; lettre du 3 décembre 2003 signée par Denis Brière). Ces lettres font état d'un certain nombre de préoccupations relatives au projet, notamment en ce qui a trait au bruit.

Claude Cinq-Mars précise que l'étude de bruit et l'étude d'impact ont été revus et complétés à la lumière des commentaires formulés lors de la rencontre du 27 novembre dernier et des demandes des résidents du secteur.

L'étude d'impact sera déposée au conseil municipal le 12 janvier.

Points discutés

1. Hauteur de la butte et zone tampon

Jean-Luc Guilbault fait un rappel des résultats de l'étude sonore, notamment les niveaux sonores actuels qui ont été mesurés à quatre points de mesure, et les niveaux simulés.

Le niveau sonore est actuellement de 43,3 dBA et passera à 52 dBA dBA à la suite de la réalisation du projet, ce qui est inférieur au critère du MTQ (55 dBA). Avec une butte de 3,6 m de hauteur de la Croisée Beckett, le niveau sonore simulé sera de 44 dBA (4% de camion; vitesse de 70 km/h),

c'est-à-dire en-deçà de la norme du MENV pour les zones résidentielles (45 dBA). Avec une butte de 5 m de hauteur, le niveau sonore simulé sera de 42,5 dBA.

Une butte de 5 m de hauteur implique cependant un léger empiètement dans la zone tampon qui sera conservée à cet endroit. Les secteurs où le boisé est peu dense dans la zone tampon seront plantés par des espèces résineuses.

Claude Cinq-mars mentionne que le profil du boulevard Lionel-Groulx a été abaissé d'un mètre, ce qui facilitera l'aménagement de la butte.

Le design de la butte sera revu pour éviter l'utilisation d'enrochement, en favorisant plutôt le recours à des arbres et arbustes. La possibilité d'aménager une clé de saules sera également analysée. Le drainage du côté est de la butte sera optimisé de façon à éviter l'accumulation d'eau en raison de la topographie.

2. Vitesse sur le tronçon Lionel-Groulx

Claude Cinq-Mars précise que le design des boulevards a été fait en considérant une vitesse de 70 km/h. Il n'y aura pas d'arrêts sur Lionel-Groulx puisque les arrêts seront planifiés sur les rues rejoignant les boulevards.

Faisant suite à une demande des résidents de ramener la vitesse à 50 km/h, René Allaire mentionne qu'une recommandation en ce sens sera formulé au Conseil municipal pour le boulevard Lionel-Groulx.

3. Circulation de véhicules lourds

René Allaire mentionne qu'il sera difficile d'interdire la circulation des camions en raison de la position stratégique des boulevards et du lien avec l'autoroute 10-55, et que ceux-ci auront éventuellement quatre voies.

Jean-Luc Guilbault précise que les simulations sonores ont été faites avec 4% de camions et que le niveau sonore augmente d'environ un dBA seulement avec un boulevard à quatre voies.

4. Pavage anti-bruit

Claude Cinq-Mars mentionne que le revêtement des boulevards sera effectivement constitué de pavage anti-bruit, répondant ainsi à une demande des résidents du secteur. Jean-Luc Guilbault précise qu'une atténuation sonore de 2 à 3 dBA est anticipée avec ce type de pavage.

5. Traversée de la piste cyclable

Claude Cinq-Mars mentionne que le croisement de la piste cyclable avec le boulevard Lionel-Groulx sera souterrain. Le design final reste à faire, mais la position du tunnel a été revu pour optimiser son emplacement. La ville est d'ailleurs dans un processus d'acquisition d'un terrain pour faciliter la construction du tunnel et ses abords du côté de la Croisée Beckett.

L'option aérienne a été considérée dans le processus d'analyse, mais n'a pas été retenue pour des considérations techniques et visuelles.



6. Suivi sonore

Jean-Luc Guilbault précise que l'étude d'impact recommandera un suivi sonore sur les deux premières années d'exploitation des boulevards. Le rapport de suivi sera disponible pour les résidents et pourront le consulter.

7. Autres points

Le compte-rendu de la rencontre sera disponible au bureau de l'arrondissement pour consultation, de même que le rapport d'étude d'impact après qu'il aura été déposé au Conseil municipal.

Guy Fouquet précise le cheminement de l'étude d'impact lorsque celle-ci aura été déposée au MENV. Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sera mandaté pour rendre publique l'étude d'impact lorsque celle-ci sera jugée recevable par le Ministère. La population pourra demander la tenue d'audiences publiques, et la décision reviendra au Ministre.

Le certificat d'autorisation contiendra des engagements fermes (respect des plans et devis, application des mesures d'atténuation, suivis, etc.) et la Ville devra s'y conformer.

La problématique concernant la circulation de charrettes à foin sera étudiée (4 transports par année seulement), puisque la fermeture du chemin Price obligera deux producteurs à utiliser d'autres rues pour maintenir le lien qu'ils ont actuellement avec les secteurs situés près de l'autoroute.

Viateur Daoust se montre très satisfait de la rencontre et des améliorations qui ont été apportées au projet. Il rappelle les points qui seront travaillés par la Ville et/ou considérés dans l'étude d'impact (drainage, enrochement, clé de saules, partie non boisée de la zone tampon, suivi sonore), ainsi que la nécessité de bien intégrer le projet compte tenu des investissements qui ont été réalisés pour la Croisée Beckett.

Rédigé par : Jean-Luc Guilbault, 19 décembre 2003