

ADDENDA - RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DES BOULEVARDS LIONEL-GROULX ET MONSEIGNEUR-FORTIER



Mars 2004

Document préparé pour :



555, Grandes Fourches Sud
Sherbrooke (Québec)
J1H 5G7



Aménatech inc.

740 Galt Ouest, Sherbrooke, (Québec) Canada J1H 1Z3
Tél.: (819) 566-8855 - Fax: (819) 566-0224

SM

ADDENDA

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS DES BOULEVARDS LIONEL-GROULX ET MONSEIGNEUR-FORTIER

Mars 2004

Addenda présenté à :

**Ville de Sherbrooke
555, Grandes Fourches Sud
Sherbrooke (Québec) J1H 5G7**



Aménatech inc.

740, rue Galt Ouest, 2^e étage, Sherbrooke (Québec) J1H 1Z3
Tél. : (819) 566-8855 – Fax : (819) 566-0224

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| TABLE DES MATIÈRES | II |
| LISTE DES FIGURES | II |
| LISTE DES ANNEXES | II |
| 1. INTRODUCTION | 1 |
| 2. RÉPONSES AU QUESTIONS | 1 |
| 2.1 DÉVELOPPEMENT URBAIN | 1 |
| 2.2 DÉVELOPPEMENT URBAIN : PROTECTION DU BOISÉ..... | 6 |
| 2.3 TRANSPORT EN COMMUN | 7 |
| 2.4 MILIEU NATUREL..... | 10 |
| 2.5 MILIEU HUMAIN..... | 12 |
| 2.6 CLIMAT SONORE | 12 |
| 2.7 MESURES D'URGENCE..... | 13 |
| 2.8 DIVERS..... | 14 |
| 3. BIBLIOGRAPHIE | 15 |

LISTE DES FIGURES

| | | |
|----------|--|---|
| Figure 1 | Périmètre d'urbanisation prévu pour la nouvelle Ville de Sherbrooke | 2 |
| Figure 2 | Concept d'organisation spatiale de la nouvelle Ville de Sherbrooke | 4 |
| Figure 3 | Circuits d'autobus du réseau de transport en commun desservant la zone d'étude | 9 |

LISTE DES ANNEXES

| | |
|-----------------|--|
| Annexe A | Lettre du ministère des Transport, au maire Jean Perrault, datée du 2 juillet 2003 |
| Annexe B | Plan d'intervention en cas d'accident routier impliquant des matières dangereuses |



1. INTRODUCTION

Le présent document constitue un addenda à l'étude d'impact sur l'environnement du projet d'aménagement des boulevards Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier à Sherbrooke. Il renferme un complément d'informations relativement aux questions adressées par le ministère de l'Environnement à la Ville de Sherbrooke en date du 15 mars 2004.

Rappelons que le projet, qui consiste à construire deux boulevards urbains dans le but de compléter le réseau routier urbain requis par le développement anticipé du secteur Nord-Ouest de l'arrondissement de Jacques-Cartier, vise à :

- planifier, dès maintenant, le tracé des futurs boulevards urbains qui orienteront le développement de ce secteur de la Ville;
- répondre aux exigences du ministère des Transports de supporter les courts déplacements par des liens routiers municipaux compétents au lieu du réseau autoroutier (voir lettre du MTQ à l'annexe A);
- préciser la planification du réseau routier prévu au plan d'urbanisme de 1991 et qui ne rencontre plus les conditions actuelles du développement urbain dans cette partie de la Ville;
- rendre accessible des terrains pouvant être développés à des fins résidentielles, commerciales et industrielles.

Les sections suivantes regroupent les informations additionnelles en regard des différentes thématiques abordées par le MENV dans son document transmis à la Ville.

2. RÉPONSES AU QUESTIONS

2.1 Développement urbain

Dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement et du plan d'urbanisme en cours, la Ville de Sherbrooke a réalisé quatre (4) études sectorielles préalables qui ont été présentées au Comité consultatif d'urbanisme et en réunion plénière du Conseil municipal de la ville au cours des dernières semaines, soit *Orientations stratégiques d'aménagement*, *Gestion de l'urbanisation*, *Gestion de la foresterie urbaine* et *Aménagement des artères commerciales et l'affichage*. Ces études fournissent l'éclairage nécessaire sur les orientations que la ville envisage en matière de développement urbain desquelles nous avons tiré les principales réponses aux questions touchant la vision du développement urbain.

QC-1. 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?

L'étude sur la gestion de l'urbanisation effectuée par le consortium Groupe Teknika & Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc (2003) suggère de modifier la limite du périmètre d'urbanisation actuel plus au sud du projet afin de l'amener au boulevard Monseigneur-Fortier, reconnaissant ainsi son attrait (figure 1).

Figure 1 Périmètre d'urbanisation prévu pour la nouvelle Ville de Sherbrooke

Toutefois, étant donné que les besoins estimés en surface d'ici 2016 sont près de 600 ha alors que l'espace disponible est près de dix fois supérieure dans le périmètre d'urbanisation de la nouvelle ville, l'orientation suggérée est de diminuer globalement le périmètre d'urbanisation. Le sud du territoire urbanisé est recommandé pour retrancher certaines portions du périmètre d'urbanisation, en n'y conservant d'ailleurs que quelques zones de réserve, la demande ne s'y situant pas dans l'immédiat.

Le concept d'organisation spatiale présenté dans cette étude, propose le développement à l'ouest de notre zone d'étude et adjacent à l'autoroute 10-55 d'un pôle commercial régional alors que pour la partie est de la zone et au sud du boulevard Monseigneur-Fortier, l'étude propose un secteur résidentiel à développer de façon intégrée.

Dans l'étude portant sur la vision de développement et les orientations stratégiques d'aménagement intitulée *Sherbrooke 2010-2015* (Consortium Aménatech inc. & Daniel Arbour et Associés, 2004), l'orientation d'aménagement en matière commerciale vise la complémentarité de la structure commerciale à l'échelle de l'agglomération. Seul le Plateau Saint-Joseph est retenu pour l'implantation de commerces à grande surface. Cette localisation excentrée permet de préserver la fonction commerciale du centre-ville que l'on souhaite renforcer (éventuellement par la conversion d'anciens bâtiments industriels désaffectés à des fins commerciales et de services), de même que les zones commerciales de proximité dont certaines sont fragiles et que l'on souhaite consolider à des fins de desserte locale.

Déjà, dans l'avis de la Ville de Sherbrooke au ministère des affaires municipales (MAM) en novembre 1999, elle exprimait ses besoins commerciaux. Depuis, le projet du Plateau Saint-Joseph a vu le jour, répondant à la fois aux besoins exprimés alors, et au souci – maintes fois répété depuis – de contrer la dispersion des projets commerciaux en concentrant les efforts aux endroits les plus stratégiques. Le représentant du MAM, André Pelchat, entérine cette position (cf. compte rendu rencontre du 12 février 2004 portant sur la Révision du schéma d'aménagement de la MRC de la Région sherbrookoise). Les travaux de révision des Plan d'urbanisme et du Schéma d'aménagement sont en cours et leur entrée en vigueur est prévue au printemps 2005.

QC-2. *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'espaces urbains 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?*

En complément des réponses apportées au point précédent, le plan intitulé *Concept d'organisation spatiale* (Consortium Groupe Teknika & Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc, 2003) rend assez précisément les intentions de la Ville de Sherbrooke de contrer l'étalement urbain (figure 2 page suivante). Le secteur qui nous intéresse est directement au cœur du pôle économique régional (fonctions commerciales et industrielles), celui-ci étant appuyé sur le développement, en pourtour de la zone urbanisée actuelle, de secteurs résidentiels dynamiques à développer de façon intégrée. Il est à noter que ces secteurs se trouvent au nord et à l'ouest de la zone urbanisée actuelle, confirmant ainsi les pressions de développement à cet endroit du territoire.

Figure 2 **Concept d'organisation spatiale de la nouvelle Ville de Sherbrooke**

Actuellement, les terrains vacants résidentiels faisant partie du périmètre d'urbanisation représentent une superficie de plus de 3000 hectares, soit près de dix (10) fois les besoins estimés en espaces résidentiels d'ici 2016 (323 hectares), si l'on maintient que 15 % des nouveaux logements seront construits à l'extérieur des périmètres d'urbanisation. Au niveau commercial, les superficies commerciales additionnelles entre 2002 et 2011 seront de 73 700 m² et de 35 000 m² entre 2011 et 2016. Concernant le secteur industriel, les besoins en espaces industriels devraient atteindre 240 hectares entre 2002 et 2016.

La zone commerciale prévue absorbera la presque totalité des surfaces commerciales additionnelles prévues entre 2002 et 2011 alors que la zone résidentielle additionnelle sera approximativement de 162 ha, soit environ 50 % de la demande estimée à 323 ha.

Cette nouvelle zone commerciale est localisée à l'endroit le plus stratégique du territoire, là où l'accessibilité est exceptionnelle et l'achalandage élevé (croisement des A-10 / A-55 et 410; DJMA de 28 000, les plus élevés du territoire). En comparaison, l'autoroute 10 a un DJMA de 24 400 dans le secteur de Deauville et de 14 000 dans le secteur de la 12^e avenue à Fleurimont.

Il est dans ce contexte, légitime que ce soit à cet endroit, central par rapport aux grands axes véhiculaires, que les pressions de développement soient les plus fortes, notamment pour du commerce à grandes surfaces, complétées par du développement résidentiel. Il y a consensus sur ce point, notamment dans les différentes études sectorielles réalisées en préalable à la révision du plan d'urbanisme et du schéma d'aménagement.

Dans la zone d'étude, le secteur situé à l'ouest de Lionel-Groulx et au sud de Monseigneur-Fortier sera aisément desservi. Il est actuellement planifié l'extension du réseau d'aqueduc par le boulevard Lionel-Groulx alors que la ville complète actuellement les avant-projets pour l'implantation d'un collecteur qui longerait le boulevard Monseigneur-Fortier d'ouest en est et qui bifurquerait pour se prolonger jusqu'à la station d'épuration.

Actuellement, l'habitation de classe 1 (unifamilial isolé) est prescrite au règlement 3501, zone II. Toutefois, compte tenu de l'échelle régionale du développement à cet endroit, une certaine densification résidentielle est à prévoir. Ainsi, un développement de type davantage urbain (lots de 600-1000 m²) plutôt que rural (4 000 m²) est envisagé en ce qui concerne le développement de type unifamilial. À celui-ci pourrait être ajouté une densité accrue, sous la forme de projets d'ensemble de 2 à 3 étages par exemple.

Au plan des équipements collectifs et bien que ceux-ci soient à compléter au fur et à mesure du développement, notons la présence, dans le secteur concerné, de deux parcs de quartier entièrement aménagés, soit les parcs Saint-Charles-Garnier et André-Viger (Aménatech inc., 2004).

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?

Les nouveaux quartiers et secteurs seront planifiés en fonction des règles qui seront définies dans le nouveau plan d'urbanisme. Dans ce contexte et selon l'étude portant sur la vision de développement et orientations stratégiques d'aménagement de mars 2004, l'orientation suivante est suggérée : « Elle favorise le transport en commun dans l'aménagement des quartiers et des

voies de circulation. Elle analyse les projets soumis en regard de leur capacité à favoriser le transport en commun ».

À court terme, la planification du transport en commun pour ce secteur est présentée à la question n° 11.

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?

Les secteurs à développer à des fins résidentielles sont principalement situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation tel que modifié. Dans la zone rurale environnante toutefois, la piètre qualité du potentiel agricole (classe 5 : sols à limitation très graves) suggère d'envisager à court terme et selon les besoins, un développement de type urbain (lots restreints).

Il est à noter que le tracé alternatif du boulevard situé plus au nord (Aménatech inc., 2004) permet de préserver, à des fins de développement résidentiel, un maximum de superficie à l'intérieur du périmètre d'urbanisation modifié, soit immédiatement au sud des boulevards projetés Monseigneur-Fortier et de Lionel-Groulx. Ce tracé plus au nord réduit également les nuisances face aux résidences déjà implantées au sud.

2.2 Développement urbain : protection du boisé

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

L'ancienne Ville de Sherbrooke, parmi les municipalités fusionnées dans la nouvelle ville, était la seule à avoir une politique de foresterie concernant la gestion des arbres du domaine public. La zone du projet du boulevard Monseigneur-Fortier et Lionel-Groulx est à l'intérieur des limites de l'ancienne Ville de Sherbrooke. Une étude sectorielle sur la gestion de la foresterie a été récemment réalisée afin de dégager des orientations en vue de l'élaboration d'une Politique de gestion que la Ville de Sherbrooke entend se donner quand à la foresterie urbaine des milieux naturels reconnus ainsi que des forêts en milieu rural.

QC-6. Quels sont les objectifs de protection du boisé situé à l'angle des futurs boulevards Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier à la suite de la réalisation du projet?

L'analyse de la carte écoforestière (MRN, 2001) nous révèle la présence d'un peuplement mélangé âgé de 30 ans, d'une densité variant de 60 à 80 % et d'une hauteur variant de 12 à 17 m sur les lots 1 511 764, 765 et 766 (angle des futurs boulevards Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier). Ce peuplement étant localisé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation proposé, l'orientation prévue dans l'étude sur la gestion de la foresterie urbaine (Consortium Aménatech inc. & Daniel Arbour et Associés, 2004) est de chercher à « ...préserver une partie des arbres existants... » afin de « ...conserver à Sherbrooke son paysage en arbres matures. ».

Plus précisément, l'orientation souhaitée dans une zone résidentielle telle que planifiée est de respecter le cadre normatif et réglementaire suivant :

- Analyse préliminaire du site et du projet avant le dépôt d'un plan d'implantation final;

- Méthode d'évaluation pour déterminer quelles aires méritent d'être conservées en regard de divers critères;
- Proportion d'arbres pouvant être abattus sur une superficie donnée en relation avec l'implantation des bâtiments et des infrastructures;
- Mesures de protection des aires à adopter pour leur préservation lors de travaux de construction.

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?*

D'entrée de jeu, il est possible d'envisager le déplacement du boulevard Monseigneur-Fortier sur le lot 1 511 763. Toutefois, les lots 1 511 764, 765 et 766 sont localisés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation proposé et voués au développement résidentiel. Le déplacement plus au nord exigerait le déplacement du périmètre urbain dans cette zone, de se rapprocher des résidences plus au nord où les résidents profitent d'un cadre de vie qui sera maintenu en milieu semi-urbain; sans oublier les coûts additionnels de construction du boulevard Lionel-Groulx vers le nord.

2.3 Transport en commun

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

Le réseau régulier de transport en commun est opérationnel du lundi au vendredi, de 5h30 à 18h30. Selon les secteurs, les autobus sont espacés de 20 à 30 minutes en moyenne. Le réseau complémentaire (de soir et de fin de semaine) est opérationnel du lundi au vendredi de 18h30 à 0h30, le samedi de 5h30 à 0h30, ainsi que le dimanche et les jours fériés de 10h00 à 0h30. Dans ce cas, le délai entre deux autobus peut atteindre une heure.

Selon des données fournies par la Société de transport de Sherbrooke (STS), un total d'environ 2000 usagers utilisent quotidiennement le réseau de transport en commun à destination du Carrefour de l'Estrie les lundi, mardi et mercredi. Ce nombre passe à 1500 le samedi, et à 800 le dimanche. Le jeudi soir, le nombre d'usagers pour cette même destination est d'environ 600. Le Carrefour de l'Estrie constitue d'ailleurs le deuxième plus important générateur d'usagers sur le territoire de la Ville de Sherbrooke : 8 circuits urbains du réseau régulier et 7 circuits urbains du réseau complémentaire s'y destinent en provenance de tous les secteurs de la Ville.

QC-9. *Présenter le réseau de transport en commun desservant actuellement ce secteur de la ville et les secteurs environnants.*

La partie Nord-Ouest de l'arrondissement de Jacques-Cartier est actuellement bien desservie par le réseau de transport en commun. En effet, trois circuits d'autobus empruntent les rues du secteur et permettent de rejoindre les principaux points de transfert sur le réseau, qui sont le centre commercial Carrefour de l'Estrie, l'Université de Sherbrooke et le Centre-ville (Station du Dépôt).

Tel que montré sur la figure 3, le circuit 2 emprunte les rues Prospect, Duvernay et Beckett. Le circuit 5 emprunte les rues McCrea, Louis-Riel, McGregor, le boulevard de Portland et se rend au Carrefour de l'Estrie. Le circuit 12 emprunte les rues Prospect, Richard et se rend au Carrefour de l'Estrie. Les trajets effectués par les circuits du réseau complémentaire sont sensiblement similaires.

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.

Deux demandes ont été effectuées en 2003 auprès de l'arrondissement n° 6 de la Ville de Sherbrooke afin d'améliorer le réseau de transport en commun de ce secteur de la ville. La première demande provenait des commerces localisés sur les terrains du nouveau centre commercial près de l'échangeur de l'autoroute 410, soit MoMo Sports, Réno-Dépôt et la S.A.Q Dépôt. Ces derniers souhaitaient ajouter un arrêt sur le site du centre commercial, afin de permettre à la clientèle et aux employés d'avoir un accès au réseau de transport en commun sans avoir à traverser des artères importantes.

La deuxième demande concernait l'implantation d'un circuit d'autobus dans le nouveau développement la Seigneurie du Carrefour, localisé dans le secteur de la rue Richard.

Dans l'état actuel du réseau, l'ajout de nouvelles dessertes telles que proposées dans les demandes a été jugé impossible. Ces demandes ont toutefois été acheminées au Service du transport qui avait pour mandat d'analyser les différents scénarios.

Ainsi, peu de demandes ont été adressées à la Société de transport en commun. Le réseau actuel est bien structuré et permet de desservir les principaux secteurs résidentiels. Il permet notamment de rejoindre les centres de transfert où des correspondances avec les autres circuits sont possibles.

Lorsque des demandes d'amélioration de service sont adressées à l'Arrondissement, celles-ci sont déposées au Conseil d'arrondissement et transmises aux représentants de la STS pour analyse et recommandation au Conseil d'administration de la STS.

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?

Tel que spécifié précédemment, toute demande de service de transport formulée par la Ville pour desservir un nouveau développement résidentiel, commercial ou industriel est acheminée à la STS pour décision par son Conseil d'administration. Dans ce contexte, la STS procédera à l'étude d'une desserte du Plateau St-Joseph par transport en commun et par conséquent des boulevards Monseigneur-Fortier et Lionel-Groulx, et ce, en fonction des besoins et critères d'offre de service. Cette demande sera intégrée dans le processus d'analyse, de planification et de réalisation du prochain plan de transport de la STS dont les travaux s'amorceront dès le printemps 2004.

Figure 3 **Circuits d'autobus du réseau de transport en commun desservant la zone d'étude**

Dans une perspective de desserte, le Carrefour de l'Estrie serait considéré comme le générateur à partir duquel l'offre de service serait envisagée. Le choix du mode de transport (minibus ou autre) ainsi que le niveau de service à offrir seront tributaires des analyses de la STS en fonction de la demande spécifique et de l'organisation générale de ses réseaux. De plus, il est par ailleurs prévu d'aménager trois débarcadères dans ce secteur :

- un débarcadère de type refuge en bordure du boulevard Lionel-Groulx à la hauteur de la Croisée Beckett et du passage piétonnier de façon à permettre aux résidents de bénéficier de ce service;
- deux débarcadères dans le secteur du Plateau Saint-Joseph, afin de permettre aux futurs employés et à la clientèle d'accéder à ce secteur.

Un quatrième débarcadère pourra être ajouté à l'intersection Monseigneur-Fortier - McCrea lorsque la demande le justifiera.

2.4 Milieu naturel

Tel que mentionné dans l'étude d'impact (Aménatech inc., 2004), l'écoulement des eaux de surface dans le secteur à l'étude se fait principalement en direction nord-est, soit en direction de la rivière Saint-François. En effet, les ruisseaux à écoulement continu ou intermittent présents dans la zone d'étude s'écoulent principalement vers le ruisseau des Verâtres qui se jette dans la rivière Saint-François à proximité du pont Edmund-W.-Tobin. Seules les eaux provenant du secteur ouest de la zone d'étude, lesquelles ne seront pas affectées par les travaux de construction des boulevards, s'écoulent en direction du ruisseau Key Brook. Les ruisseaux traversés par le boulevard Monseigneur-Fortier (tracé proposé 2) ne sont donc pas des tributaires de ce dernier.

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

Au total, 3 ruisseaux à écoulement intermittent seront traversés par le boulevard Monseigneur-Fortier. Afin de faciliter la compréhension du texte, ces cours d'eau sont identifiés comme suit :

- #1 : ruisseau localisé à l'ouest de la rue McCrea, sur le lot 1 512 190;
- #2 : ruisseau localisé immédiatement à l'est de la rue McCrea, sur le lot 1 511 766;
- #3 : deuxième ruisseau localisé à l'est de la rue McCrea, sur le lot 1 511 765

Les ruisseaux #1 et #2 se rejoignent à la limite des lots 1 511 766 et 1 511 763 afin de former un ruisseau à écoulement continu (voir figure 1 du présent document).

Les eaux du ruisseau #1 seront captées à l'aide d'un fossé temporaire ou d'un égout pluvial (en cours d'élaboration) afin de les acheminer au droit du ruisseau #2. Son tracé original ne sera donc pas conservé. Un ponceau sera installé au niveau du ruisseau #2 et le point de rejet final (des ruisseaux 1 et 2) sera le cours d'eau à écoulement continu localisé au nord du futur boulevard Monseigneur-Fortier.

Un ponceau sera installé à la hauteur du ruisseau #3.

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?

La mesure d'atténuation suivante sera ajoutée à celles présentées à la page 58 de l'étude d'impact dans la section 6.4.1.2 (Eaux de surface et souterraine) : Utiliser une barrière à sédiments au droit de chacun des cours d'eau lors des travaux de construction.

QC-14. 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.

Tels que décrits sommairement à la page 22 de l'étude d'impact (Aménatech inc., 2004), trois lacs et un étang artificiel sont présents dans la zone d'étude. Les lacs sont de très petite superficie et sont localisés dans la partie nord de la zone d'étude, à proximité de milieux ouverts (champs, friches) ou boisés. Ils sont alimentés par des cours d'eau à écoulement continu ou intermittent, dont 3 seront traversés par le boulevard Monseigneur-Fortier. L'étang artificiel est quant à lui localisé dans le Technoparc, à proximité des bâtiments de la compagnie Stowe Woodward, à l'ouest de l'autoroute 410. Lors d'une visite au terrain en août 2003, cet étang était partiellement envahi par les quenouilles.

Étant donné que ces lacs sont localisés sur des terrains privés et qu'ils ne seront pas directement affectés par les travaux de construction des boulevards, aucune description plus précise de ces plans d'eau n'a été effectuée au cours du présent mandat. De plus, aucun milieu humide tel que marais ou marécage n'est présent dans la zone d'étude.

Les milieux aquatiques (petits cours d'eau, fossés, lacs et étangs) et les milieux boisés localisés dans la zone d'étude sont favorables à la présence des espèces d'amphibiens et de reptiles mentionnées à la section 4.4.2 et 4.4.3 de l'étude d'impact. Ces espèces proviennent des mentions répertoriées par l'Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec pour la Ville de Sherbrooke (rayon de 8 km autour de la zone d'étude). Étant donné qu'aucun inventaire n'a été effectué dans les plans d'eau et les cours d'eau de la zone d'étude au cours du présent mandat, elles ne sont mentionnées qu'à titre d'espèces potentiellement présentes.

Les 4 plans d'eau répertoriés dans la zone d'étude ne seront pas directement affectés par la construction et la présence du boulevard Monseigneur-Fortier. Aucun impact en phases de construction et d'exploitation n'est donc anticipé.

Les deux lacs localisés au nord du futur boulevard Monseigneur-Fortier sont alimentés par les cours d'eau à écoulement intermittent qui seront traversés par le boulevard. Tel que décrit à la section 6.4.1.2 de l'étude d'impact, l'importance de l'impact potentiel sur les eaux de surface et souterraines en phase de construction et d'exploitation est mineure. L'application des mesures d'atténuation courantes permettront de limiter les risques de contamination et l'utilisation des ponceaux assurera un écoulement adéquat des eaux de surface. L'impact résiduel a donc été jugé faible.

2.5 Milieu humain

QC-15. Comptez-vous permettre la circulation de machinerie lourde sur la rue McCrea et le chemin Price?

Non, mais étant donné qu'aucune rue autorisant la circulation de la machinerie lourde ne permet de desservir le secteur de la zone des travaux, toutes ces rues peuvent par défaut être utilisées pour la livraison locale. La rue McCrea et le chemin Price pourraient donc être utilisés pour la circulation de la machinerie lourde accédant au site des travaux (considéré alors comme livraison locale) d'où la mention 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 ».

QC-16. 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?

La problématique observée dans le secteur relève principalement de la circulation, soit la fluidité, l'accès au réseau routier, etc. Aucun problème de sécurité dans le secteur n'a donc été soulevé présentement pour justifier ou avoir un impact sur l'aménagement du boulevard Monseigneur-Fortier.

2.6 Climat sonore

QC-17. Indiquer, à l'aide de mesures en $L_{Aeq\ 24h}$ 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 boulevard Monseigneur-Fortier).

Les relevés sur le terrain ont été réalisés du 6 au 7 novembre 2003 en conformité avec la méthodologie du ministère des Transports (rapport d'étude d'impact sonore présenté à l'annexe D de l'étude d'impact, Aménatech inc., 2004). Un total de 4 points de relevés sonores ont été utilisés soit :

- Point 1 : à 26 m de l'intersection de la rue Richard et du boul. 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 côté ouest);
- Point 4 : à 23 m du chemin Price à proximité du 3065, chemin Price.

La position de ces relevés est présentée à la figure 1 de l'étude d'impact sonore (p. 2) et les résultats sont présentés au tableau 3 (p.15).

Le niveau sonore actuel des groupes de résidences situées sur le chemin Saint-Joseph ainsi que sur la rue McCrea (à partir du chemin Price jusqu'au futur boulevard Monseigneur-Fortier) est considéré du même ordre de grandeur que celui obtenu au point 2 étant donné que la circulation locale et que le bruit de fond (autoroute, bruits d'origine naturelle) dans ces trois secteurs sont similaires. Le niveau actuel de bruit sur le chemin Saint-Joseph et sur la rue McCrea serait donc 51,5 dBA ($L_{eq\ 24h}$).

Le niveau sonore des résidences localisées sur le chemin Price (à l'ouest du futur boulevard Monseigneur-Fortier) est considéré équivalent à celui mesuré au point 4, soit de 45,4 dBA ($L_{eq\ 24h}$).

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

Le niveau sonore des groupes de résidences de la rue Richard (à proximité du boulevard Lionel-Groulx) correspond à celui mesuré au point de mesure #1 soit de 51,1 dBA ($L_{eq\ 24\ h}$) (voir figure 1 et tableau 3 de l'étude d'impact sonore, annexe D de l'étude d'impact). Les résidences localisées près de cette intersection, mais situées plus près de la rue Prospect et du boulevard Lionel-Groulx existant ont des niveaux sonores actuels se rapprochant de 55 à 60 dBA ($L_{eq\ 24\ h}$) (voir figure 2, p.18 de l'étude d'impact sonore).

QC-19. La politique du ministère de l'Environnement concernant le climat sonore en phase de construction (pour la période du jour comprise entre 7h et 19h) 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.

Le seuil à respecter pendant la phase de construction utilisé dans l'étude d'impact est celui préconisé par le ministère des Transports en période diurne. Ce seuil correspond à la plus élevée des deux valeurs suivantes, soit le niveau de 75 dBA ou le niveau de bruit ambiant sans les travaux, plus 5 dBA. L'indicateur de bruit de référence lors des travaux est le L_{10} avec un temps d'échantillonnage de 30 minutes. Ceci signifie que les niveaux sonores excèdent le seuil spécifié pendant 10 % du temps. Cette mesure est différente de la $L_{Aeq\ 12h}$ qui fait la moyenne des niveaux de bruit sur une période de 12 h. Elle permet un meilleur contrôle et une mesure plus directe des niveaux bruit présents sur le chantier. De plus, la méthode préconisée par le MTQ permet au surveillant de chantier de faire efficacement le suivi, de déceler les pointes de bruit et d'effectuer les correctifs nécessaires dans un court délai. En général, le respect de la norme du MTQ permet également de respecter celle du MENV, même en cas de pointe de bruit de 75 dBA ou plus.

Plusieurs mesures d'atténuation courantes (9) et particulières (4), notamment la mise en place d'une butte anti-bruit à la hauteur de la Croisée Beckett dès le début des travaux, ont été identifiées dans l'étude d'impact afin de minimiser les impacts sonores sur les résidents du secteur en phase de construction. L'entrepreneur devra également établir un programme de contrôle du bruit avant le début des travaux de construction et instaurer un suivi acoustique afin de contrôler toute dérogation au niveau sonore permis. Ainsi, toutes les *mesures raisonnables et faisables* seront prises par le promoteur afin de minimiser au maximum les niveaux de bruit équivalent provenant du chantier de construction. Certaines pointes de bruit sont cependant appréhendées, notamment lors de travaux intenses (fonctionnement simultané de plusieurs équipements bruyants) mais ces travaux seront circonscrits dans le temps et de courte durée.

2.7 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.

La copie du plan d'intervention en cas d'accident routier impliquant des matières dangereuses est fournie à l'annexe B du présent document.

2.8 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.

La ville est actuellement propriétaire des terrains où sera implanté le boulevard Monseigneur-Fortier alors qu'elle a négocié une entente pour l'acquisition des terrains sur le boulevard Lionel-Groulx et l'intersection Monseigneur-Fortier/Lionel-Groulx. Plus spécifiquement, la Ville de Sherbrooke est en partie propriétaire des terrains où seront effectués les travaux. D'autres portions des futurs boulevards situés à l'ouest de la rue McCrea et au sud de la rue Beckett ont été acquises récemment.

Pour ce qui est des autres terrains, la Ville a conclu des ententes avec les propriétaires qui permettent d'en prendre possession le 1^{er} mai 2004 en compensation du versement d'une indemnité provisionnelle représentant 100 % de l'offre de la Ville. Ces ententes prévoient également que s'il n'y a pas d'entente de règlement final avec les propriétaires d'ici le 1^{er} juin 2004, la Ville entreprendra des procédures d'expropriation sur ces terrains. Le montant global des indemnités n'est donc pas connu à ce jour, mais l'offre de la Ville pour l'ensemble du projet se situe approximativement à 550 000\$. Ces indemnités sont incluses au coût total du projet. Certains échanges de terrain entre la Ville et les propriétaires sont également envisagés, ce qui pourrait faire en sorte de diminuer substantiellement les indemnités offertes.

3. BIBLIOGRAPHIE

AMÉNATECH INC. 2004. *Étude d'impact sur l'environnement des projets d'aménagement des boulevards Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier*. Rapport principal présenté à la Ville de Sherbrooke. Janvier 2004. 91 p. + 9 annexes.

CONSORTIUM AMÉNATECH INC. ET DANIEL ARBOUR ET ASSOCIÉS. 2004. *Sherbrooke 2010-2015*. Vision de développement, Orientations d'aménagement, Plan d'action. Rapport présenté à la Ville de Sherbrooke. Mars 2004. 30 p.

CONSORTIUM GROUPE TEKNIKA & GROUPE GAUTHIER, BIANCAMANO, BOLDUC. 2003. *Étude sectorielle sur la gestion de l'urbanisation*. Rapport final présenté à la Ville de Sherbrooke. Décembre 2003. 43 p.

CONSORTIUM LUC NADEAU, AMÉNATECH INC. & DANIEL ARBOUR ET ASSOCIÉS. 2004. *Étude sectorielle sur la gestion de la foresterie*. Rapport final présenté à la Ville de Sherbrooke. Janvier 2004. 38 p.

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. 2001. *Peuplement écoforestier, feuillet 21E/05NO (échelle 1 : 20 000)*. Direction des inventaires forestiers, Forêt Québec.

Annexe A

Lettre du ministère des Transport, au maire Jean Perrault,
datée du 2 juillet 2003

Annexe B

Plan d'intervention en cas d'accident routier impliquant des
matières dangereuses