
Questions et commentaires

**Projet de prolongement de l'autoroute 410
en contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-347

Le 22 novembre 2005

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES	1

INTRODUCTION

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés au ministère des Transports dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de prolongement de l'autoroute 410 en contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke.

Ce document découle de l'analyse réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive du ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les informations demandées dans ce document soient fournies au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander au ministre de la rendre publique.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

1.1.3 Mise en contexte et raison d'être du projet – Présentation de l'initiateur – Plan de transport de l'Estrie (p. 6)

QC-1. Pouvez-vous nous fournir une copie papier du plan de transport de l'Estrie qui a été adopté en 2003 et du plan d'action 2002-2005 qui l'accompagne? Le MTQ a-t-il entrepris, par ailleurs, un plan d'action pour l'année 2005 et les années suivantes et quand sera-t-il disponible?

1.3.1 Mise en contexte et raison d'être du projet – Historique et objectifs du projet – Historique du projet (p. 13)

QC-2. Au troisième paragraphe, il est mentionné que le MTQ a analysé différentes variantes de tracé, mais que plusieurs des nombreuses variantes proposées ne permettaient pas de rencontrer les critères de conception requis. Veuillez apporter des précisions sur les différentes variantes considérées et sur les critères qui vous ont fait retenir les variantes de tracé présentées dans le projet.

QC-3. Au dernier paragraphe de cette page, il est fait mention du règlement de contrôle intérimaire 98 de la Ville de Sherbrooke, datant de 2003, et « interdisant tout projet d'opération cadastrale ou de construction à l'intérieur du corridor prévu ». De quel

corridor s'agit-il? De la zone d'implantation? De l'emprise des deux variantes de tracé? Seulement de l'emprise du tracé privilégié par le MTQ?

1.3.1 Mise en contexte et raison d'être du projet – Historique et objectifs du projet – Historique du projet (p. 14)

QC-4. Nous aimerions obtenir une copie de l'enquête sur les déplacements des personnes dans la région de Sherbrooke (MTQ et Ville de Sherbrooke, 2003). De plus, est-ce que d'autres enquêtes plus récentes ont été réalisées?

1.4 Mise en contexte et raison d'être du projet – Contexte d'insertion du projet (p. 15)

QC-5. Fournir le projet de schéma d'aménagement révisé (Aménatech – Urbanitek 1999) ainsi que d'autres documents de planification régionale plus récents, le cas échéant.

1.4.1.1 Mise en contexte et raison d'être du projet – Contexte d'insertion du projet – Planification territoriale – Schéma d'aménagement de la MRC de la région sherbrookoise – le rôle du centre-ville de Sherbrooke (p. 18)

QC-6. Où en sont les travaux d'élaboration de la politique de gestion de l'urbanisation de la Ville de Sherbrooke et peut-on avoir les principales orientations en ce qui regarde le contrôle de l'étalement urbain? Plus spécifiquement, fournir un état de situation de l'étude sectorielle sur la gestion de l'urbanisation.

1.4.1.2 Mise en contexte et raison d'être du projet – Contexte d'insertion du projet – Planification territoriale – Ville de Sherbrooke (p. 19)

QC-7. Précisez les mesures qui seront prises par le MTQ et la Ville de Sherbrooke pour amener la limitation des usages commerciaux le long du nouvel axe routier? N'y a-t-il pas un risque que soit favorisé le développement commercial ou industriel par la construction d'une éventuelle voie de service longeant le prolongement de l'autoroute 410?

QC-8. Il est mentionné que la Ville de Sherbrooke a préparé un plan de transport pour son territoire (CIMAT, 2004). Fournir une copie papier de ce plan de transport.

1.4.6.6 Mise en contexte et raison d'être du projet – Contexte d'insertion du projet – Caractéristiques des infrastructures et de la circulation – Climat sonore à Lennoxville (p. 62)

QC-9. Au deuxième paragraphe, vous mentionnez que les résultats des calculs de débit journalier et le pourcentage des types de véhicules ont été tirés de l'enquête origine-destination de CIMA+ (2003). Pouvez-vous présenter les chiffres qui ont été utilisés pour cette section, et préciser si ce sont les mêmes que vous présentez au tableau 1-25?

1.4.7 Mise en contexte et raison d'être du projet – Contexte d'insertion du projet – Demande et besoin futurs (p. 63)

QC-10. Dans cette introduction à 1.4.7, vous dites qu'elle « vise à déterminer le nombre d'utilisateurs qui auraient utilisé en 2003 l'autoroute 410 si elle avait existé ». Le contenu de 1.4.7 se rend plus loin; il cherche à déterminer le nombre d'utilisateurs qui utiliseront l'autoroute 410 dans le futur.

2.3.1.4 Description du milieu – Milieu biologique – Végétation – Espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (p. 106 à 109)

QC-11. Un inventaire détaillé devra être réalisé à des périodes propices et couvrir tous les habitats potentiels pour les espèces végétales menacées ou vulnérables pouvant être affectées tout au long du projet, notamment dans les variantes de tracé et sur une distance de 100 m de part et d'autre des variantes. Une caractérisation des milieux affectés, notamment la strate végétale, devra accompagner les résultats de l'inventaire

Une copie des rapports détaillés de l'inventaire devra nous être transmise confidentiellement, incluant le matériel et la méthode utilisée, la localisation, notamment cartographique, des stations observées à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude ainsi que l'identification de la personne ayant réalisé l'inventaire.

Si, le cas échéant, des impacts devaient s'avérer inévitables sur les espèces floristiques ciblées, l'initiateur privilégie la transplantation pure et simple. Il devrait plutôt proposer, selon l'importance des impacts, de véritables mesures d'atténuation particulières ou de compensation, la transplantation n'étant qu'une mesure de dernier recours.

S'il y a lieu, le suivi environnemental relatif aux espèces floristiques menacées ou vulnérables (ayant subi des impacts significatifs), devra avoir une durée minimale de cinq et non deux ans. C'est le temps minimum à allouer à tout processus de réadaptation des plantes à leur nouveau milieu.

2.3.1.4 Description du milieu – Milieu biologique – Végétation – Espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (p. 109)

QC-12. Au dernier paragraphe de cette section, vous faites référence à un inventaire d'espèces floristiques réalisé le long d'une variante de tracé envisagée en 1998 (Claude et Laparé, 1999). Pouvez-vous décrire cette variante et y référer à la figure 4-1?

2.3.2.6 Description du milieu – Milieu biologique – Faune – Espèces fauniques susceptibles d’être désignées menacées ou vulnérables (p. 113)

QC-13. Un inventaire détaillé devra être réalisé à des périodes propices et couvrir tous les habitats potentiels pour les espèces fauniques susceptibles d’être désignées menacées ou vulnérables pouvant être affectées tout au long du projet.

4.3 Élaboration et comparaison des tracés – Description des tracés étudiés (p. 210)

QC-14. Il est mentionné que la figure 4-1 localise les différents tracés étudiés pour chaque secteur. Sur cette carte figurent également d’autres variantes proposées dans le passé. Il apparaît utile de discuter des autres variantes évoquées et des raisons pour lesquelles elles n’ont pas été retenues.

4.5 Élaboration et comparaison des tracés – Synthèse de l’analyse comparative et tracé retenu (p. 231)

QC-15. D’après l’analyse comparative du secteur ouest, la variante B semble avantagée au plan de l’aménagement du territoire, et outre ses coûts de construction plus élevés, il semble que ses inconvénients au plan de l’impact sonore et au paysage pourraient être atténués par des écrans acoustiques au droit des quartiers résidentiels. En affectant le développement de zones résidentielles projetées, la variante B ne contribue-t-elle pas à limiter l’étalement du développement résidentiel, tel que préconisé par le ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR). D’autre part, l’empiètement sur la Ferme Sainte-Catherine entraînerait, selon l’analyse des impacts à la section 7.2.1.2, « une perte de la rentabilité et de la viabilité de l’exploitation agricole ». Cette ferme, telle qu’analysée par le Groupe conseil UDA dans son rapport de novembre 2004, est très dynamique et s’intègre très bien dans la communauté. De plus, comme vous le rapportez à la section 1.4.4 (p. 28), une pétition de « plus de 2800 signatures a été remise auprès des instances municipale et provinciale afin que le tracé retenu évite de passer sur les installations de la Ferme Sainte-Catherine. » Dans ces conditions, pourquoi favoriser la variante A?

Tableau 4-6 Synthèse des enjeux associés aux variantes de tracé du secteur Lennoxville (p. 232)

QC-16. Selon toute évidence, il y a une erreur dans les chiffres d’empiètement dans la zone agricole protégée : ils sont de 18,3 ha et 29,8 ha respectivement pour les variantes D et E (tableau 4-3), alors qu’au tableau 4-6, il est question d’une différence de 16,3 ha entre les deux variantes. Où est l’erreur?

4.5 Élaboration et comparaison des tracés – Synthèse de l’analyse comparative et tracé retenu (p. 237)

QC-17. La conclusion de cette section fait mention d'ajustements au tracé retenu afin d'optimiser le tracé. Dans le secteur est, si le paysage depuis l'Université Bishop's et surtout le marais Peter D. Curry risque d'être affecté par l'autoroute, pourquoi ne pas réajuster votre tracé pour dissimuler l'autoroute derrière la rangée d'arbres à l'ouest du chemin Glenday?

6.1.1 Description du projet et mesures générales de protection de l'environnement – Caractéristiques techniques du projet – Sections types (p. 248)

QC-18. Veuillez évaluer l'espace restant entre la limite de l'emprise et celle des propriétés des deux quartiers résidentiels situés entre le boulevard de l'Université et le chemin Sainte-Catherine, si était appliquée à la variante B le type d'autoroute I-5-008 avec terre-plein central de 2,6 m à 7,5 m. Quel espace resterait-il pour des buttes acoustiques et quel espace pourrait être reboisé derrière les maisons?

6.1.2 Description du projet et mesures générales de protection de l'environnement – Caractéristiques techniques du projet – Ouvrages connexes (p. 251)

QC-19. Comme il est illustré aux figures 6-4 et 7-2, vous annoncez dans cette section la construction de carrefours giratoires à quelques intersections. Justifier ce choix au plan de la sécurité routière, notamment pour ceux prévus au chemin Belvédère et à la route 108-143.

QC-20. Nous aimerions visualiser un plan profil du pont prévu pour traverser la rivière Massawippi. Pour les fins de l'analyse des impacts visuels, il serait aussi nécessaire que vous en présentiez une simulation visuelle, tel que visible depuis les rues Queen (route 108-143) et Winder.

6.4 Description du projet et mesures générales de protection de l'environnement – Calendrier et coûts de réalisation (p. 262)

QC-21. Les périodes de réalisation du projet présentées à cette section de l'étude d'impact ne correspondent pas aux années utilisées dans l'étude d'impact sonore (ÉIS). En effet, dans cette section, il est question d'une phase 1 en 2010, d'une phase 2 en 2012 et d'une phase 3 en 2013. Dans l'ÉIS, on indique plutôt que deux phases sont prévues, soit la phase 1 en 2011 et la phase 2 en 2016. Expliquer et préciser ce qui est réellement prévu.

6.5.2 Description du projet et mesures générales de protection de l'environnement – Activités d'entretien – Contrôle de la végétation (p. 268)

QC-22. Puisqu'il s'agit d'une autoroute en milieu péri-urbain, et afin de limiter la dissémination de l'herbe-à-poux (*Ambrosia artemisiifolia*), avez-vous considéré l'adoption de la méthode d'entretien écologique de la végétation?

6.5.3 Description du projet et mesures générales de protection de l'environnement – Activités d'entretien – Entretien et nettoyage des fossés (p. 268)

QC-23. Détailler la méthode « du tiers inférieur » pour l'entretien et le nettoyage des fossés.

6.6.8 Description du projet et mesures générales de protection de l'environnement – Mesures générales de protection de l'environnement – Travaux à l'explosif (p. 279)

QC-24. Il est recommandé¹ aux entrepreneurs que des détecteurs de CO soient aussi installés dans les résidences reliées à des conduits ou des tranchées de services publics souterrains et localisées à une distance linéaire de 75 m et moins des travaux à l'explosif.

De plus, le Comité provincial sur les intoxications au CO au Québec recommande aux entrepreneurs en travaux à l'explosif de tenir un registre du suivi des concentrations de CO relevées dans les résidences munies d'un avertisseur de CO. Cette surveillance permettrait de prévenir l'intoxication au CO. Dans les cas où une augmentation du taux de CO est mesurée, il est prévu, dans la procédure, de consigner l'information et de la transmettre au surveillant. On devrait s'assurer que le surveillant est avisé immédiatement lors d'un dépassement et que ce dernier prévienne sans délai le Service de protection contre les incendies de la Ville de Sherbrooke ainsi que la Direction régionale de santé publique quel que soit l'heure ou le jour, dans un but de protection de la santé des personnes exposées.

Il est aussi recommandé² que les entrepreneurs suivent les procédures suivantes lors des travaux dans le but de minimiser la diffusion du CO :

- l'excavation complète des dépôts meubles avant le forage et la mise en place de matelas pare-éclats lors des sautages;
- l'excavation complète des débris après chaque sautage tout en laissant en place un épaulement pour éviter la projection de débris lors du sautage subséquent;
- terminer la séquence des sautages par l'entrée de services privée;
- excaver immédiatement les débris en commençant par la jonction de cette tranchée avec la rue, lorsqu'il y a lieu.

¹ Martel R. et al, Évaluation de la production de monoxyde de carbone associée aux travaux aux explosifs, Rapport R-314, IRSST, 2002, p. 38

² Idem 1

7.1 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Démarche et méthode (p. 285-289)

QC-25. L'étude d'impact présente de façon détaillée à la section 3.1 la méthode et l'identification des résistances pour chaque élément du milieu, en combinant l'impact appréhendé et sa valeur. Pourquoi alors la détermination de l'intensité de l'impact (tableau 7-1) ne confronte-t-elle que la valeur de chaque élément au degré de perturbation?

7.2.1.1 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase préconstruction – Impacts sur le milieu naturel – Perturbation de la flore et de la faune (p. 291)

QC-26. Au second paragraphe de cette rubrique, une exception au déboisement dans la période de nidification des oiseaux est avancée si « des observations de terrain par un biologiste attestent de l'absence de nid actif dans chacun des arbres à abattre ». Cette exception n'est pas acceptable, car le taux de découverte de nids – même par des techniciens expérimentés – est toujours assez faible. De plus, un certain nombre d'espèces d'oiseaux nichent au sol ou dans des arbustes. Enfin, ne laisser qu'un arbre ou un arbuste au sein d'une emprise déboisée laisse les nids au regard des prédateurs.

7.2.1.2 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase préconstruction – Impacts sur le milieu humain – Ferme Sainte-Catherine enr. (p. 295-296)

QC-27. Nous constatons que le projet de prolongement d'autoroute inclut deux échangeurs à une distance de 1000 mètres l'un de l'autre, soit pour la route 216 et le chemin Dunant. Comme le projet d'échangeur pour la route 216 serait essentiellement responsable de l'impact fort, voire très fort, causé à la Ferme Sainte-Catherine, veuillez évaluer la faisabilité, dans l'éventualité où la variante A serait retenue, qu'un échangeur losange soit aménagé à mi-chemin entre la route 216 et le chemin Dunant. Le nouvel accès à l'Université de Sherbrooke pourrait toujours s'établir dans l'axe de cet échangeur.

7.2.1.2 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase préconstruction – Impacts sur le milieu humain – Exploitations agricoles – Les Fermes Fairview inc. (p. 297-298)

QC-28. La première mesure d'atténuation suggérée à la page 298 suggère de relocaliser la résidence et ses dépendances sur le chemin Haskell Hill, site qui d'après le rapport d'expertise agricole du Groupe Conseil UDA inc. (novembre 2004) serait localisé à l'orée d'une clairière près de la limite ouest de la propriété. Dans ces conditions, s'il n'est pas prévu de viaduc pour le chemin Haskell Hill au droit de la nouvelle autoroute comme il est mentionné à la page 301, comment se ferait l'accès à ces bâtiments? D'autre part, la figure 3.1 du rapport du Groupe Conseil UDA prévoyait un

prolongement du chemin Haskell Hill. La décision du MTQ d'interrompre le chemin Haskell Hill était-elle connue du propriétaire lorsque cette proposition fut faite?

7.2.1.2 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase préconstruction – Impacts sur le milieu humain – Servitudes d'utilité publique (p. 301)

QC-29. L'étude mentionne que le tracé projeté traversera deux conduites d'adduction en eau de la Ville de Sherbrooke, et que ces infrastructures devront être bien localisées au moment de la construction. N'y a-t-il pas également lieu de les protéger par des gaines si l'autoroute devait passer par-dessus? Également, l'initiateur devra informer la compagnie de pipeline dont un gazoduc serait traversé par le projet.

7.2.2.1 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase construction – Impacts sur le milieu naturel – Perte et perturbation d'habitats fauniques, incluant les milieux humides (p. 304)

QC-30. Le début du deuxième paragraphe utilise la prémisse selon laquelle diverses espèces fauniques pourront se relocaliser dans les « secteurs terrestres boisés et les friches arbustives limitrophes ». Nous tenons à préciser qu'au même titre que pour les relocalisations d'amphibiens et reptiles, il n'est pas certain que ces individus puissent survivre et se reproduire, compte tenu de la compétition avec les couples nicheurs déjà présents.

7.2.2.1 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase construction – Impacts sur le milieu naturel – Perturbation des berges, du lit et de la qualité des eaux de la rivière Massawippi (p. 307)

QC-31. Le ministère des Transports devra présenter la conception détaillée des deux ponts sur la rivière Massawippi, basée sur son étude hydraulique, au plus tard au moment de sa demande de certificat d'autorisation?

7.2.2.1 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase construction – Impacts sur le milieu naturel – Espèces rares, menacées ou vulnérables (p. 311)

QC-32. Quand planifiez-vous les prochains inventaires floristiques? Veuillez nous fournir les résultats lorsqu'ils seront disponibles.

7.2.2.1 Impacts du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase de construction – Impacts sur le milieu naturel – Perturbation des berges, du lit et de la qualité des eaux de la rivière Massawippi – Remblayage en zone inondable (p. 307 à 310)

QC-33. Deux ponts sont prévus, devant enjamber la rivière Massawippi et sa plaine d'inondation. À cet effet, bien que l'étude d'impact fournisse peu de données sur la conception de ces ouvrages, il est dit qu'une étude hydraulique détaillée sera réalisée. Il est important que cette étude hydraulique soit réalisée, car différents impacts sont à prévoir et ils sont d'ailleurs énumérés dans l'étude d'impact : obstruction de la zone inondable, érosion et sédimentation, restriction du passage de l'eau et des glaces, refoulement et rehaussement des cotes d'inondation.

Ces impacts doivent être étudiés et des mesures devront être définies pour y remédier. L'étude hydraulique devra être réalisée avec les outils mathématiques appropriés nécessaires à pouvoir étudier l'effet hydrodynamique de la restriction des ponts et des piles, de même que la dimension, le nombre et l'emplacement des ponceaux à installer dans les remblais routiers pour minimiser les obstructions que ces derniers peuvent entraîner à l'écoulement de l'eau dans la zone inondable. Une restriction de près de 66 % de la section d'écoulement en période d'inondation, comme il est mentionné à la page 310, paraît excessive à première vue et porte à croire qu'elle pourra être de nature à créer des refoulements inacceptables. Pour chacun des types d'impacts potentiels mentionnés ci-dessus, l'étude hydraulique devra établir la situation existante, puis la situation future et évaluer les mesures d'atténuation. Elle devra faire ressortir les paramètres de débit, de vitesse et de niveau d'eau.

À la page 307 de l'étude d'impact, il est mentionné que la localisation du pilier du pont de l'autoroute 410 sur la rive gauche de la rivière pourrait constituer une entrave à la libre circulation des glaces. Ce secteur de la rivière étant propice aux embâcles, il importe de trouver une configuration permettant d'éviter d'aggraver ce problème. L'étude hydraulique devra démontrer comment cette problématique est prise en compte et présenter les mesures proposées en ce sens.

Les travaux de stabilisation des berges doivent également résister aux glaces tout en ne constituant pas non plus d'obstruction supplémentaire à cet égard.

Si des batardeaux sont requis, l'initiateur de projet doit voir à ce qu'ils ne constituent pas une cause de refoulement excessif des niveaux d'eau en cas de crues tout en offrant la protection des personnes, du site de travail et de l'environnement. Il serait pertinent, également, de demander à l'initiateur les périodes de retour de débits de crues qu'il utilisera pour la conception des batardeaux.

Concernant les bassins de rétention et les fosses de sédimentation, les paramètres de conception devraient être présentés (débits, périodes de retour, rendement de la sédimentation et fréquence de nettoyage). Les ouvrages doivent être aménagés de manière à assurer l'accès, le suivi, l'entretien et l'opération.

Le plan des mesures d'urgence devrait présenter les moyens et procédures prévus pour la prévision des crues potentielles et s'assurer d'obtenir ainsi un délai suffisant pour pouvoir évacuer de façon sécuritaire les personnes et la machinerie, de même que les personnes situées en aval des travaux et des batardeaux et susceptibles d'être affectées par une rupture de ces derniers. À noter la présence d'un barrage de régularisation situé à la sortie du lac Massawippi, donc en amont du site des travaux.

7.2.2.2 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase construction – Impacts sur le milieu humain – Qualité du milieu environnant (p. 314)

QC-34. Au troisième point de forme de cette section, l'étude traite des « heures normales de travail » et fait référence à la section 7.2.2.3. Veuillez donner cette information qui ne se retrouve ni au chapitre 6 (Description du projet) ni à la section 7.2.2.3.

QC-35. De quelle navigation est-il question sur la rivière Massawippi, quelle est son importance et quels sont les impacts prévus sur cette activité?

7.2.2.3 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase construction – Impacts sur le milieu sonore (p. 317 à 319)

QC-36. Au premier paragraphe, il est précisé qu'un « plan de surveillance acoustique devra être soumis au Ministère par l'entrepreneur responsable des travaux ». Plus loin, au bas de la page, il est écrit que les « résultats devront être transmis sous forme de rapports au Ministère. » Nous comprenons qu'il s'agit ici sans doute du ministère des Transports; cependant, nous demandons s'il est prévu de faire parvenir une copie de ces documents au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. L'initiateur doit compléter ce plan en y indiquant quels seront les seuils à respecter afin de limiter le bruit émis par le chantier. L'établissement des seuils de bruit à respecter en période de construction doit tenir compte de la période de la journée ainsi que du niveau de bruit actuel (avant les travaux) dans les zones sensibles. L'annexe 1 du présent document présente les limites et lignes directrices préconisées par le MDDEP relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction.

7.2.3.1 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase opération et entretien – Impacts sur le milieu naturel (p. 319)

QC-37. Lors de la soirée de consultation publique du 30 mars 2004 à l'école Le Triolet, vous avez répondu à la question 10 que des mesures seraient prises afin de diminuer le nombre de chevreuils frappés sur l'autoroute. Au paragraphe du chapitre 7 traitant de la création d'une barrière physique pour la faune terrestre, l'étude utilise le conditionnel (« L'emploi de clôtures et de passages adaptés (...) pourraient permettre de diminuer ces risques ») (notre soulignement). Pouvez-vous détailler? Cela signifie-t-il que vous n'êtes pas certain d'utiliser ces mesures ou que, malgré leur mise en place, il n'est pas

certain que ce soit efficace? Veuillez préciser les mesures auxquelles vous faites référence ainsi que leur emplacement éventuel par rapport aux collines, aux cours d'eau, aux routes, etc.

7.2.3.1 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase opération et entretien – Impacts sur le milieu naturel – Drainage routier et imperméabilisation des sols (p. 320)

QC-38. L'étude d'impact décrit à cette rubrique des bassins de rétention permanents pour les eaux pluviales qui agiront comme des étangs naturels. En premier lieu, avez-vous une idée, à cette étape-ci, de leur localisation éventuelle et pouvez-vous préciser s'ils seront conçus pour les pluies fréquentes, soit celles de récurrence inférieure à deux ans? En second lieu, nous vous demandons si la faune aquatique et semi-aquatique qui fréquentera ces nouveaux milieux humides pourra survivre aux hausses soudaines du taux de chlorures résultant de la fonte des neiges.

7.2.3.2 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase opération et entretien – Impacts sur le milieu humain – Aménagement du territoire et développement urbain (p. 322)

QC-39. L'anticipation à laquelle vous faites référence à la fin de cette rubrique à l'effet que l'autoroute 410 constitue « la limite sud de l'urbanisation de la ville de Sherbrooke », ne va pas dans le sens de la déclaration de la Ville de Sherbrooke, dans le cadre du projet des boulevards Monseigneur-Fortier et Lionel-Groulx, qui annonçait qu'elle comptait modifier son périmètre d'urbanisation dans la partie sud de l'agglomération pour compenser l'extension du périmètre sur le Plateau Saint-Joseph. La Ville a-t-elle modifié son point de vue?

QC-40. Afin de bien évaluer les impacts sonores du projet, l'initiateur doit présenter un tableau permettant de comparer les niveaux sonores actuels et futurs, donc l'augmentation – ou la diminution selon le cas – des niveaux sonores pour les riverains du projet. Ce tableau devra inclure les informations suivantes : pour chacun des 370 bâtiments répertoriés le long du prolongement, leur identification (type de bâtiment, avec numéro civique dans le cas des résidences), le niveau sonore actuel, le niveau sonore prévu à l'ouverture pour chacune des phases³, sans écran acoustique et avec écran acoustique, et ce, en $L_{Aeq, 24 h}$. Un tableau semblable devra être créé pour la variante B (secteur Ouest).

Enfin, ces 370 bâtiments devront être localisés sur une carte.

QC-41. Les figures 16 et 17 de l'étude d'impact sonore sont difficiles à interpréter dû à leur petite échelle. Veuillez illustrer au moyen d'une carte à une échelle appropriée (1:10 000; échelle déjà utilisée aux figures 3 à 14 de l'étude d'impact sonore) les

³. Ajuster en fonction de la réponse à la question 21.

impacts sonores prévus pour chacun des 370 bâtiments, sans écran acoustique et avec écran acoustique, pour chacune des phases de réalisation du projet. Cette cartographie devra inclure la représentation de la variante B (secteur Ouest).

Note : Préciser la hauteur de l'écran acoustique à l'est de la route 216, dans le cas de la variante B; la page 39 de l'étude acoustique mentionne 2 mètres de hauteur, alors que la figure 11 indique 4 mètres de hauteur.

QC-42. Dans l'étude d'impact sur l'environnement, section 7.2.3.3, l'initiateur indique clairement que, conformément à sa politique sur le bruit routier, lorsque l'impact sonore est jugé significatif, il entend mettre en place des mesures d'atténuation du bruit. Des impacts significatifs (impacts moyens et forts selon le classement du MTQ) ont été identifiés dans certains secteurs et des mesures d'atténuation du bruit ont été proposées (six écrans acoustiques). Le MTQ doit préciser ses intentions quant au moment où il entend mettre en place les mesures d'atténuation proposées.

QC-43. Selon les renseignements colligés dans le bilan du tracé retenu après la mise en place des mesures d'atténuation (étude d'impact sonore, p. 55), quatre bâtiments conserveront un impact sonore significatif car la configuration des lieux ne permet pas de mettre en place un écran sonore. L'initiateur doit faire la démonstration de cette impossibilité technique et indiquer s'il envisage d'autres solutions afin d'atténuer ou de compenser ces impacts et de protéger la qualité de vie des personnes touchées (acquisition des résidences, déplacement des résidences, dédommagement financier, insonorisation, etc.).

QC-44. L'initiateur doit présenter un bilan des résultats des simulations, tel celui présenté au tableau 11 de l'étude acoustique (p. 50), pour chacune des phases prévues. Les mesures d'atténuation ainsi que le moment de leur mise en place doivent être précisés dans ce tableau.

7.2.3.3 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Description des impacts et des mesures d'atténuation – Phase opération et entretien – Impacts sur le milieu sonore – Section de l'autoroute 410 existante (p. 326)

QC-45. L'étude indique qu'aucune mesure d'atténuation des impacts sonores de l'autoroute 410, après son prolongement vers Lennoxville, n'est prévue « pour l'instant » dans le secteur de l'autoroute 410 existante (entre la rivière Magog et le boulevard de l'Université). Qu'est-ce qui pourrait modifier cette approche du ministère des Transports?

7.3 Impact du tracé retenu et mesures d'atténuation – Bilan environnemental – Tableau 7-7 – Description et évaluation des impacts (p. 339 à 362)

QC-46. La lecture de ce tableau 7-7 permet de constater que le MTQ se retrouvera avec une certaine quantité de terrains résiduels, suite à la construction du prolongement de l'autoroute 410. Pouvez-vous faire le bilan de ces terrains résiduels et l'usage qui en

sera fait? Certains de ces terrains se prêtent-ils, entre autre chose à l'aménagement de milieux humides pour compenser les pertes qui seront observées en ce domaine?

8.0 Plan des mesures d'urgence (p. 371 et 372)

QC-47. L'initiateur compte-t-il identifier les conséquences et les risques d'accidents majeurs pour la clientèle et le voisinage en accordant une attention spéciale au transport des matières dangereuses et compte-t-il présenter un plan de mesures d'urgence en fonction des différentes situations possibles et probables?

9.2 Surveillance et suivi – Suivi environnemental (p. 378-382)

QC-48. Veuillez évaluer la pertinence d'effectuer un suivi des accidents mettant en cause les cerfs de Virginie lors des premières années de l'exploitation de l'autoroute, que vous prévoyiez ou non d'installer des clôtures à cervidés dès la phase construction.

Original signé par :

Michel Simard
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre

Original signé par :

Louis Messely
Analyste
Service des projets en milieu terrestre

ANNEXE 1

Le bruit communautaire au Québec

Politiques sectorielles

**Limites et lignes directrices préconisées par le ministère du
Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de
construction**

(Mise à jour de mai 2005)

Pour le jour

Pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MDDEP 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.