
Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact

**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 29 mars 2006

INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, à l'étape de l'avis de recevabilité, la Direction des évaluations environnementales a le mandat de vérifier si l'étude d'impact concernant le projet de prolongement de l'autoroute 410 en contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke par le ministère des Transports (MTQ) répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle.

Le présent document résulte de cette vérification et constitue l'avis du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs sur la recevabilité de l'étude d'impact.

Ce document présente un historique des principales étapes de la procédure franchies à ce jour, une description sommaire du projet, la liste des organismes consultés, l'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact et, finalement, la recommandation au ministre.

1. HISTORIQUE DU DOSSIER

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Date	Événement
1995-01-30	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
1995-08-30	Transmission de la directive à l'initiateur de projet
2005-08-04	Réception de l'étude d'impact
2005-08-05 au 2005-09-26	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2005-11-22	Transmission des questions et commentaires à l'initiateur de projet dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact
2006-02-08	Réception des réponses (rapport complémentaire) de l'initiateur aux questions et commentaires
2006-02-15	Réception d'un avis agronomique complémentaire à la suite d'une modification du tracé et des impacts sur une exploitation agricole touchée.

2. DESCRIPTION DU PROJET

Problématique

Le prolongement de l'autoroute 410 est une préoccupation majeure du MTQ depuis les années 1970. D'un projet initial de voie périphérique autour de l'agglomération de Sherbrooke, abandonné en 1981, le MTQ a subséquemment opté pour deux autoroutes est-ouest, l'une dans la

partie nord (continuité de l'autoroute 10 jusqu'à la route 112, terminée en 1992) et l'autre dans la partie sud, soit le projet à l'étude.

Recherche de solutions

Il fut établi la nécessité du prolongement de l'autoroute 410 jusqu'à la route 108 pour atteindre un des objectifs recherchés, soit de diminuer la circulation de transit au centre-ville de Lennoxville, notamment le problème de camionnage de transit.

Projet

Le projet de prolongement de l'autoroute 410 s'étend entre l'intersection actuelle de l'autoroute 410 et le boulevard de l'Université jusqu'à la route 108, à la hauteur du chemin Spring et de l'école secondaire Alexander Galt à Lennoxville. Il couvre une distance totale de 12,9 km. L'initiateur a réalisé une analyse comparative de scénarios pour les secteurs ouest, Lennoxville et est, alors qu'un quatrième secteur (centre) ne comportait pas de scénarios.

Ce projet de construction d'une liaison autoroutière, principalement située dans les limites de la nouvelle Ville de Sherbrooke, vise à améliorer la mobilité est-ouest au sud de l'agglomération et résoudre le problème de camionnage de transit.

Les enjeux principaux sont les suivants :

- impacts sur des exploitations agricoles, notamment une ferme biologique;
- impacts sur le climat sonore et le milieu visuel;
- impacts sur la flore et la faune (déboisement, perte de milieux humides);
- traversée de quelques cours d'eau, dont la rivière Massawippi, où une partie des terres riveraines sont localisées en zone inondable;
- acquisitions de terrains et de résidences.

Les études sectorielles sur deux exploitations agricoles et sur le climat sonore témoignent des principaux impacts appréhendés par la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 410. Les pertes de superficies agricoles sur sol de bon potentiel, incluant une partie des terres du Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, tel qu'exprimé dans l'étude d'impact, conserveront un impact résiduel fort malgré l'application de plusieurs mesures d'atténuation et de compensation. En ce qui concerne les impacts sonores, ce ne serait pas tant le niveau de bruit prévu après atténuation qui est élevé que l'écart avec le niveau de bruit actuel, qui est relativement faible. Sur le plan visuel, les échangeurs, la traversée de la rivière Massawippi et le passage de l'autoroute dans la plaine agricole de la rivière Saint-François sont les zones les plus sensibles. Une attention particulière sera portée sur la traversée des cours d'eau, particulièrement la rivière Massawippi, où la localisation d'une partie des terres riveraines en zone inondable requerra une expertise hydraulique appropriée.

Il faut préciser par ailleurs que l'initiateur travaille actuellement à l'élaboration d'un nouveau design pour les accès à la route 216 et au chemin Dunant, où les deux échangeurs planifiés à l'origine seraient remplacés par un échangeur unique de type losange. Ce nouvel aménagement permettrait de limiter de façon appréciable l'impact sur la ferme biologique Sainte-Catherine, un

enjeu majeur du projet, et de conserver la viabilité de l'entreprise. Selon le MTQ, cette bonification sera rendue disponible au cours de la période d'information et de consultation publiques.

3. ÉVALUATION DE LA RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

L'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact a été effectuée 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 :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie;
- la Direction des politiques de l'air;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- le Centre d'expertise hydrique du Québec.

et les ministères et organismes suivants :

- le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune - Secteur Faune.

L'avis de recevabilité a été formulé à partir de l'analyse des documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, rapport principal*, préparé par le Groupe Teknika inc, juin 2005, 396 p. et 7 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 410 en contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke, Étude d'impact sonore, Rapport final*, préparé par Soft dB inc., mars 2005, 61 p. et 3 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 410, Impacts sur deux exploitations agricoles touchées, Expertise agricole*, préparée par le Groupe Conseil UDA inc., novembre 2004, pagination multiple et 2 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410, Addenda no 1, Réponses aux questions et commentaires*, préparées par le Groupe Teknika inc., février 2006, 59 p. et 8 annexes;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 410, Modification du tracé, Impact sur une exploitation agricole touchée, Avis agronomique*, préparé par le Groupe Conseil UDA inc., février 2006, pagination multiple.

L'analyse du dossier faite en consultation avec les ministères et organismes démontre que l'étude d'impact, incluant le document complémentaire, répond de façon satisfaisante aux exigences de la directive du ministre datée du 30 août 1995.

RECOMMANDATION AU MINISTRE

Considérant que l'étude d'impact déposée répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle, nous recommandons qu'elle soit rendue publique et que soit entreprise l'étape d'information et de consultation publiques.

Original signé par :

Michel Simard

Chargé de projet

Service des projets en milieu terrestre