
DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS TERRESTRES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de prolongement ouest du boulevard de Portland,
sur le territoire de la ville de Sherbrooke
par la Ville de Sherbrooke**

Dossier 3211-05-450

Le 8 juillet 2014

***Développement durable,
Environnement et Lutte
contre les changements
climatiques***

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres :

Chargé de projet : Monsieur Louis Messely

Supervision administrative : Monsieur Denis Talbot, directeur par intérim

Révision de textes et éditique : Madame Céline Robert, secrétaire

SOMMAIRE

Bien que les documents de l'étude d'impact déposée par la Ville de Sherbrooke traitent autant du projet du boulevard René-Lévesque que du prolongement ouest du boulevard de Portland (les deux boulevards faisant partie du même axe, d'où la dénomination initiale), seul ce dernier a été assujéti à la procédure d'évaluation environnementale. D'emblée, l'initiateur avait pris la décision de traiter ces deux boulevards conjointement dans l'étude d'impact, par souci de transparence. Bien que le tronçon du boulevard René-Lévesque n'ait pas à faire l'objet d'un décret (n'étant prévu qu'à 2 voies de circulation dans une emprise de 30 m seulement), la Ville de Sherbrooke devra cependant présenter une (ou des) demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 et d'autorisation en vertu de l'article 32 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) (chapitre Q-2). Cette demande sera alors adressée à la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise (DRAE) de l'Estrie et de la Montérégie du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

Le tronçon assujéti, c'est-à-dire le prolongement ouest du boulevard de Portland, vise à soutenir le développement du parc industriel régional de Sherbrooke, tout en organisant la hiérarchie routière d'une partie importante de la ceinture ouest du territoire de la ville de Sherbrooke. Il aurait une emprise de 35 m constituée de 4 voies séparées par un terre-plein, au centre duquel une piste multifonctionnelle de 5 m de largeur sera aménagée (voir figure 1 de l'annexe 4). Sa longueur, calculée entre la fin du boulevard de Portland actuel et le boulevard Industriel (route 220), serait de 1,6 km. Le coût du projet est estimé à 50,4 M\$.

Le projet de prolongement ouest du boulevard de Portland s'insère dans un secteur du parc industriel régional qui a obtenu, le 23 février 2009, un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE de la DRAE de l'Estrie et de la Montérégie du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP). Dans le cadre de l'analyse de ce certificat d'autorisation, la Ville de Sherbrooke a déposé un plan de conservation des milieux naturels qui inclut la conservation de près de 65 ha de boisés, servant de zone tampon aux milieux humides ou de corridor naturel reliant des milieux humides.

Le secteur dans lequel s'insère le projet est zoné « parc industriel régional », et l'ensemble des terrains appartient à la Ville de Sherbrooke. Il est actuellement composé de forêts assez jeunes, dont la partie nord-est est humide dans le bassin versant du ruisseau Lyon. Puisque l'ensemble du projet assujéti s'insère dans un territoire zoné parc industriel régional, et que par conséquent aucune résidence ne s'y trouve, il est évalué qu'aucun impact n'est envisagé au plan de l'environnement humain.

Une audience publique a été menée à Sherbrooke par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) du 9 décembre 2013 au 8 avril 2014, au cours de laquelle quinze mémoires ont été déposés.

Puisque aucun impact n'était anticipé sur l'exercice des activités traditionnelles des communautés Abénaquises d'Odanak et de Wôlinak, la consultation de ces dernières n'a pas été jugée nécessaire.

L'analyse d'acceptabilité du projet a permis d'obtenir de l'initiateur de prévoir quatre ponceaux au droit des cours d'eau et milieux humides traversés par le projet de prolongement ouest du boulevard de Portland, l'un de ceux-ci étant un ponceau sec-humide, permettant à la petite faune de traverser à sec sous le boulevard. Les autres mesures d'atténuation élaborées par l'initiateur ainsi que les réponses et les engagements qu'il a pris dans ses lettres du 2 mai 2014 et du 10 juin 2014, sont jugées complètes et adéquates.

Considérant que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental, l'autorisation du projet de prolongement ouest du boulevard de Portland sur le territoire de la Ville de Sherbrooke est recommandée selon les conditions prévues dans le présent rapport d'analyse.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|------------|
| Équipe de travail..... | i |
| Sommaire..... | iii |
| Liste des figures..... | vii |
| Liste des annexes | vii |
| Introduction | 1 |
| 1. Le projet..... | 3 |
| 1.1 Raison d'être du projet..... | 3 |
| 1.2 Description générale du projet et de ses composantes..... | 3 |
| 2. Analyse environnementale | 5 |
| 2.1 Analyse de la raison d'être du projet | 5 |
| 2.2 Solutions de rechange au projet | 6 |
| 2.3 Choix des enjeux | 6 |
| 2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus..... | 7 |
| 2.4.1 Protection des cours d'eau et des milieux humides | 7 |
| 2.4.2 Intégrité de la flore et de la faune..... | 9 |
| 2.5 Autres considérations | 11 |
| 2.5.1 La forêt | 11 |
| 3. Projet connexe : boulevard René-Lévesque | 13 |
| 3.1 Les milieux humides..... | 14 |
| 3.2 Les écosystèmes forestiers..... | 14 |
| Conclusion..... | 16 |
| Annexes | 19 |

LISTE DES ANNEXES

| | | |
|------------|--|----|
| ANNEXE 1 | LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS | 21 |
| ANNEXE 2 | CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET | 23 |
| ANNEXE 3 | FIGURES | |
| FIGURE 1 | LOCALISATION DU PROJET | 26 |
| FIGURE 2 | LA PROLONGATION OUEST DU BOULEVARD DE PORTLAND ET LES MILIEUX HUMIDES..... | 27 |
| FIGURE 3 : | PLAN TYPE DU CARREFOUR GIRATOIRE À DEUX VOIES DE CIRCULATION..... | 28 |

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de prolongement ouest du boulevard de Portland, sur le territoire de la ville de Sherbrooke par la Ville de Sherbrooke.

La section IV.1 de la LQE (chapitre Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de prolongement ouest du boulevard de Portland est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe e) du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23), puisqu'il concerne la construction d'une route prévue pour quatre voies de circulation, sur une longueur de plus de 1 km.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Sherbrooke du 11 avril au 27 mai 2013.

À la suite des demandes d'audiences publiques sur le projet, le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une enquête et une audience publique, qui a eu lieu à Sherbrooke du 9 décembre 2013 au 8 avril 2014. Au cours de celle-ci, quinze mémoires ont été déposés.

Il est important de préciser que, bien que l'audience publique ait porté sur l'ensemble du projet traité par la Ville de Sherbrooke dans son étude d'impact, soit le « *Projet intégré de construction du boulevard René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland* », l'analyse d'acceptabilité du présent rapport ne traite que du projet du boulevard de Portland. Il a été établi clairement avec l'initiateur, dès l'émission de la directive¹, que seul le prolongement ouest du boulevard de Portland était assujéti à la procédure et que l'information sur le projet ainsi que l'évaluation des impacts sur le boulevard René-Lévesque effectuée dans l'étude d'impact ne le seraient qu'à titre informatif, et par souci de transparence de la part de la Ville de Sherbrooke. Ce dernier tronçon est donc traité à titre de « projet connexe », selon la définition de la directive ministérielle.

Cet état de situation en ce qui a trait à l'assujétissement du projet a été repris clairement à la section 1 (Introduction) de l'Étude d'impact ainsi qu'au Résumé, dès la page 1 :

« Étant donné que le prolongement ouest du boulevard de Portland comptera quatre voies de circulation nécessitant une largeur moyenne d'emprise de 35 m ou plus sur une longueur de plus d'un kilomètre, ce tronçon du projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, en vertu du paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation

¹ Par conversations téléphoniques entre chargés de projet et directeurs, puis à nouveau lors d'une réunion à Québec le 14 septembre 2012.

et l'examen des impacts sur l'environnement (L.R.Q., c. Q-2, r. 9). Pour sa part, la construction du boulevard René-Lévesque aurait tout autant pu être assujettie à cette procédure, mais les caractéristiques techniques qui ont été retenues pour cette partie du projet, soit deux voies de circulation avec une largeur moyenne d'emprise de 30 m, rendent celui-ci non assujetti sur le plan réglementaire. Toutefois, la Ville de Sherbrooke avait pris l'engagement auprès de ses citoyens d'évaluer les impacts de l'ensemble du projet, d'où le qualificatif de « projet intégré », ce qui fait en sorte que la présente étude d'impact évalue l'ensemble du projet, tout en sachant que seul le prolongement ouest du boulevard de Portland sera considéré lors de l'analyse prévue par le gouvernement ».

Ainsi, l'analyse de recevabilité entreprise par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres, du 11 avril au 27 mai 2013, a pris en compte tous les aspects liés au boulevard René-Lévesque. De même, l'audience publique menée par le BAPE s'est également attardée sur les deux boulevards contigus. Cependant, puisque le boulevard René-Lévesque n'est pas assujetti à la procédure et que le projet de décret gouvernemental n'en traite pas, la section « Projet connexe » du présent rapport ne s'avère qu'un état de situation sur ce projet de boulevard, accompagné de quelques références à l'audience publique et au rapport du BAPE.

Bien que le tronçon du boulevard René-Lévesque n'ait pas à se faire autoriser par le gouvernement par le biais d'un décret, la Ville de Sherbrooke devra cependant présenter une (ou des) demande de certificat d'autorisation (CA) en vertu de l'article 22 de la LQE (chapitre Q-2), aux fins de son autorisation par le Ministre, puisque des milieux humides seraient détruits. De plus, la Ville devra aussi présenter des demandes d'autorisation en vertu de l'article 32 de la même loi, puisqu'un réseau collecteur d'aqueduc et d'égouts est prévu avec la construction du boulevard. Ces demandes seront adressées à la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie du MDDELCC.

L'équipe d'analyse ne peut présumer du niveau d'analyse qui sera effectué par la direction régionale au moment du traitement de la (ou des) demande de CA pour le boulevard René-Lévesque. Puisque le « déclencheur » d'un CA en vertu de l'article 22 s'avère être l'empiètement dans les milieux humides², ce sera vraisemblablement le principal aspect étudié. L'analyse des autorisations en vertu de l'article 32 portera principalement sur la capacité de support de l'usine de filtration de l'eau potable, de la station d'épuration des eaux usées et de la gestion de l'eau pluviale.

Bien que le projet de décret ne lie aucunement la Ville de Sherbrooke pour le tronçon du boulevard René-Lévesque, rien ne l'empêcherait de bonifier son projet dans le sens des recommandations du BAPE pour, comme elle l'annonce au début de son étude d'impact, assurer « l'implication citoyenne dans le processus décisionnel de planification du territoire » .

Sur la base de l'information recueillie, l'analyse effectuée par les spécialistes du MDDELCC et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDELCC et des ministères consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité

² Un projet de route à l'intérieur du périmètre d'urbanisation (comme c'est le cas ici) est assujetti à un CA en vertu de l'article 22 de la LQE s'il empiète dans un ou des milieux humides (cf article 2 du Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, chapitre Q-2, r.3).

environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. L'information sur laquelle se base l'analyse comporte celle fournie par l'initiateur et celle recueillie lors des consultations publiques.

Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

Enfin, quelques figures illustrant le projet sont présentées à l'annexe 3.

1. LE PROJET

Cette section descriptive se base sur des renseignements fournis dans l'étude d'impact et d'autres documents qui ont été déposés par l'initiateur. L'information qui y est présentée sert de référence à l'analyse environnementale subséquente (section 2).

1.1 Raison d'être du projet

Le prolongement ouest du boulevard de Portland vise à soutenir le développement du parc industriel régional de Sherbrooke, tout en procurant un axe routier visant à compléter le développement urbain d'une partie importante de la ceinture ouest du territoire de la ville de Sherbrooke (avec l'aide du boulevard René-Lévesque). Le parc industriel régional, délimité par l'autoroute 10, l'autoroute 410, le boulevard Industriel et la rue Léger, couvre une superficie de 590 ha. Bien qu'il ait été créé il y a environ 40 ans, sa section nord-ouest, soit la plus proche du confluent entre les deux autoroutes, demeure toujours non développée en raison de l'absence d'une artère collectrice centrale. Sherbrooke Innopole, qui est gestionnaire des terrains industriels sur le territoire, compte sur cette artère collectrice afin de développer cette section nord-ouest, qui s'étend sur environ 210 ha. La Ville de Sherbrooke allègue également que le prolongement ouest du boulevard de Portland permettrait d'y installer, en souterrain, les collecteurs de services urbains (aqueduc, égout, électricité, etc.).

D'autre part, le prolongement ouest du boulevard de Portland, en effectuant une courbe vers le sud-ouest, rejoindrait un axe nord-sud central vers le boulevard Bourque dans un secteur de développements urbains enclavés et où la population vit quotidiennement des niveaux de circulation élevés. Cet axe nord-sud, qui s'appellerait le boulevard René-Lévesque, permettrait ainsi de soulager en partie le boulevard Bourque et son intersection avec la rue Léger, mais surtout le trafic sur des rues non appropriées pour ce type de service collecteur, tels le boulevard du Mi-Vallon et la rue Malherbe.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet de la Ville de Sherbrooke vise à mettre en place un nouvel axe routier entre la fin actuelle du boulevard de Portland, à l'ouest de l'autoroute 410, et le boulevard Bourque, dans les limites de l'arrondissement Rock Forest – Saint-Élie – Deauville (voir figure 1 de l'annexe 3). Ce boulevard est conçu pour servir d'artère collectrice au cœur du parc industriel régional; les terrains adjacents seront par conséquent occupés par divers entrepôts et industries légères.

Tel que précisé en introduction, seul le prolongement ouest du boulevard de Portland est assujéti à la procédure d'évaluation environnementale. Il est prévu avec une emprise de 35 m, constituée

de 4 voies séparées par un terre-plein au centre duquel une piste multifonctionnelle de 5 m de largeur sera aménagée (voir figure 2 de l'annexe 3). Sa longueur, calculée entre la fin du boulevard de Portland actuel et le boulevard Industriel (route 220), serait de 1,6 km.

L'emprise du boulevard de Portland serait aménagée comme suit :

- deux voies de roulement contiguës de 3,5 m de largeur chacune en direction sud-ouest;
- deux voies de roulement contiguës de 3,5 m de largeur chacune en direction nord-est;
- des accotements pavés en rives droite et gauche de chaussée de 1,0 m de largeur chacun;
- une bande de végétation de 1 m de largeur ainsi qu'un trottoir de 1,5 m de largeur entre l'emprise et l'accotement dans chacune des deux directions;
- une piste multifonctionnelle de 5 m de largeur répartie également de part et d'autre du centre de l'emprise;
- deux bandes de végétation de 3,5 m de largeur chacune bordant la piste multifonctionnelle;
- un système d'éclairage.

La Ville de Sherbrooke déclare dans son étude d'impact : « La présence de la piste multifonctionnelle au centre de l'emprise joue un rôle facilitant la pratique de la mobilité active (...). Ce choix d'aménagement permet de concentrer dans un même espace tous les modes de transport avec l'emphase mise sur la sécurité et la fluidité de chacun ». Cet aménagement est assez novateur au Québec et mérite d'être souligné.

Puisque ce tronçon traverserait un cours d'eau (le ruisseau Lyon) et de petits affluents, qui forment un ensemble de milieux humides, le boulevard à cet endroit devrait comprendre des ponceaux de format adéquat. Il en sera question au chapitre suivant.

L'intersection avec le boulevard Industriel, une artère possédant actuellement un débit approximatif de 16 000 véhicules par jour (information donnée par la Ville de Sherbrooke lors de l'audience publique), est prévue au moyen d'un carrefour giratoire. Ce giratoire serait pourvu d'un lien souterrain au centre afin de faire passer la piste multifonctionnelle sans encombre. La figure 4 de l'annexe 3, présente un plan du carrefour giratoire projeté.

Il est à noter qu'en cours d'élaboration du concept, la Ville de Sherbrooke a étudié une variante « à cinq branches » du carrefour, qui incluait le raccordement d'une rue en direction nord-ouest. Cette variante a cependant été écartée à la suite d'une analyse comparative.

Il y a lieu ici de résumer la conception du projet de boulevard René-Lévesque qui serait une artère à deux voies seulement, entre le boulevard Industriel et le boulevard Bourque. Le boulevard René-Lévesque, jugé « projet connexe » (puisque non assujéti, tel que mentionné plus haut), aurait une emprise de 30 m de largeur, incluant un terre-plein de 12 m de largeur semblable à celui du boulevard de Portland, avec sa piste multifonctionnelle et ses bandes de végétation qui seront garnies d'arbres, ces derniers conservés (lorsque possible) depuis la forêt originale. Des carrefours giratoires seraient aménagés à trois intersections, et une butte acoustique serait mise en place au droit du giratoire avec la rue Henri-Labonne.

Avec le boulevard René-Lévesque, la piste multifonctionnelle centrale confère au projet une signature encore plus novatrice. Au droit des carrefours giratoires, la piste plonge en souterrain, pour être temporairement ouverte au ciel au sein d'un cirque, lui-même garni d'aménagements

paysagers (voir figure 3 de l'annexe 3). Puisque ce quartier de Sherbrooke est voué au développement résidentiel, des accès seront prévus pour les piétons et les cyclistes depuis les quartiers avoisinants. Par ailleurs, à certains endroits, les voies de circulation seront élargies pour constituer des aires de refuge pour les automobilistes afin de permettre la libre circulation des véhicules d'urgence, ainsi que pour les arrêts d'autobus.

À l'instar du boulevard de Portland, la Ville de Sherbrooke a étudié deux options de tracé pour le boulevard René-Lévesque. Elle a retenu le tracé de la rue Haut-Bois afin que le raccordement avec le boulevard Bourque se fasse au droit des « Terrasses Rock Forest », centre commercial à revitaliser.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Les sections qui suivent présentent l'analyse du projet retenu en fonction de ses principaux enjeux, déterminés à partir de l'étude d'impact et autres documents déposés par l'initiateur de projet ainsi que des avis obtenus lors de la consultation intra et intergouvernementale. Quelques recommandations résultent de l'analyse des principaux enjeux. Ces recommandations pourront se traduire en conditions d'autorisation accompagnant le projet de décret.

Cette section traite brièvement de la raison d'être du projet, puis aborde l'enjeu principal associé à sa réalisation, soit la protection des milieux humides. D'autres aspects sont traités plus sommairement par la suite sous la rubrique « Autres considérations ».

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

L'initiateur a bien défini, autant dans l'étude d'impact que dans ses réponses lors de l'audience publique, que les principaux objectifs du prolongement ouest du boulevard de Portland étaient les suivants :

- la requalification d'une des portes d'entrée principales de Sherbrooke;
- l'ouverture à de nouveaux développements industriels dans le parc industriel régional;
- l'amélioration du réseau routier artériel par une meilleure desserte des secteurs commerciaux et résidentiels avoisinants;
- l'implantation d'un corridor utilitaire pour les réseaux d'utilités publiques.

L'Institut de la statistique du Québec (ISQ) indique que la région métropolitaine de recensement de Sherbrooke connaîtra un taux d'accroissement de 12 % pour la période de 2006 à 2031, la population passant de 189 000 à 212 000 habitants³. Bien que la ville de Sherbrooke se soit développée à l'origine au confluent des rivières Saint-François et Magog, on constate une migration du développement vers l'ouest du territoire, à proximité des autoroutes. C'est aussi là, d'ailleurs, que la Ville de Sherbrooke y développe son parc industriel régional depuis les

³ Institut de la statistique du Québec. Perspectives démographiques, Québec et régions, 2006-2056, édition 2009, [En ligne] <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/perspectives-2006-2056.pdf>, page consultée le 7 février 2014.

années 70. Seulement, et comme l'explique Sherbrooke Innopole⁴ dans son mémoire déposé au BAPE, « le prolongement du boulevard de Portland permettrait l'expansion du parc industriel régional afin de rééquilibrer la réserve de terrains vacants desservis ». Elle rappelle aussi que « Le prolongement du boul. de Portland est également prévu depuis fort longtemps afin d'assurer l'expansion du parc industriel régional ». Il est également inscrit au schéma d'aménagement dès 1988 (MRC de Sherbrooke, 1988)⁵. De plus, il est à noter que la Ville de Sherbrooke est propriétaire de l'ensemble des terrains visés.

L'argument de la Ville de Sherbrooke de concevoir un boulevard en arc de cercle permettant de relier la fin actuelle du boulevard de Portland jusqu'au boulevard Bourque au sud (route 112) nous apparaît logique et justifié. Cet axe René-Lévesque – de Portland permettra de desservir les quartiers résidentiels existants et à venir de ce quadrant de la ville de Sherbrooke, de dévier une bonne part de trafic actuellement concentré sur le boulevard Bourque et les rues précédemment mentionnées, soit le boulevard Mi-Vallon et la rue Malherbe, vers ce nouvel axe, de faciliter les échanges des travailleurs du parc industriel, sans oublier, comme il a été mentionné plus haut, de donner à ce parc industriel l'« épine dorsale » requise pour assurer le développement de sa portion nord-ouest.

2.2 Solutions de rechange au projet

Devant les impacts constatés aux milieux humides du secteur du ruisseau Lyon, des citoyens ont remis en question, lors de l'audience publique, la construction du prolongement. Il a été suggéré que le boulevard Industriel existant, qui rejoint justement le boulevard de Portland un peu à l'ouest de l'autoroute 410, soit élargi afin d'y faire passer le trafic en direction du boulevard René-Lévesque et des quartiers résidentiels. À cela, la Ville de Sherbrooke a allégué qu'une continuité sera nécessaire avec l'axe majeur que deviendrait René-Lévesque, afin de drainer en ligne droite le trafic généré par ces quartiers résidentiels. Elle répond aussi qu'actuellement, le boulevard Industriel à l'est du futur giratoire n'est pas conçu pour accepter des débits croissants de circulation, et qu'en faire l'axe majeur créerait des problèmes là où des virages à gauche seraient nécessaires.

Considérant l'inscription du projet au schéma d'aménagement depuis 1988, ainsi que les arguments présentés par l'initiateur dans la présentation de la justification du projet, et considérant les points analysés au paragraphe précédant, l'équipe d'analyse est d'avis que la solution de n'utiliser que le boulevard Industriel pour les déplacements sud-ouest – nord-est dans ce secteur serait contre-productive et non viable à long terme.

2.3 Choix des enjeux

L'examen attentif de l'étude d'impact et de ses documents afférents, de même qu'une lecture des présentations faites lors de l'audience publique par la population, montre que la majorité des enjeux environnementaux se rapporte au tronçon non assujéti « boulevard René-Lévesque ». En

⁴ Sherbrooke Innopole est le Centre local de développement (CLD) de Sherbrooke. C'est un organisme privé sans but lucratif, et qui est gestionnaire des parcs industriels et organisme de développement économique pour la Ville de Sherbrooke.

⁵ MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE SHERBROOKE. (1988). Schéma d'aménagement (Règlement 87-24), préparé par le Consortium Amenatech/Urbanitek. Juin 1988, 115 pages et annexes.

ce qui a trait au projet de prolongement ouest du boulevard de Portland, le principal enjeu environnemental s'avère être la protection des milieux humides. Considérant la structure d'âge relativement jeune de la forêt, l'absence d'écosystème forestier exceptionnel ou d'habitat faunique à statut particulier, le peu de diversité des populations de poissons dans les ruisseaux et l'absence d'espèces végétales ou fauniques à statut particulier, seul un enjeu général relatif à l'intégrité de la flore et de la faune a été retenu.

Au plan du milieu humain, il faut rappeler que le prolongement ouest du boulevard de Portland s'insérera dans une zone totalement désignée « Industriel » au schéma d'aménagement de la Ville de Sherbrooke et, qui plus est, fait partie du parc industriel régional. Aucune résidence actuelle n'aura de vue sur le prolongement.

Enfin, bien que ces éléments n'aient pas été retenus à titre d'enjeux, la forêt, les espèces exotiques envahissantes, la qualité de l'air et le développement durable seront traités à titre d'« autres considérations ». Nous terminons ensuite avec une section spéciale portant sur le projet connexe « boulevard René-Lévesque ».

2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.4.1 Protection des cours d'eau et des milieux humides

Tel qu'il a été démontré plus haut, le prolongement ouest du boulevard de Portland au sein du parc industriel régional de Sherbrooke a été planifié en arc de cercle (voir carte en annexe) afin qu'il puisse se poursuivre, au sud du boulevard Industriel (route 220), en boulevard urbain de plus petit gabarit, le boulevard René-Lévesque. Nous avons également rapporté les explications de la Ville de Sherbrooke à l'effet que le prolongement ouest du boulevard de Portland devait servir d'« épine dorsale » du développement du secteur nord-ouest du parc industriel. Il s'avère cependant que ce secteur du parc industriel est drainé par un ruisseau (Lyon) et ses affluents, et que les zones d'inondation de ceux-ci constituent des milieux humides.

En vertu de la Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique, sanctionnée le 23 mai 2012, le Ministre dispose d'un pouvoir habilitant lui permettant, dans le cas d'une demande d'autorisation faite en vertu de l'un ou l'autre des articles 22 et 32 de la LQE (chapitre Q-2), d'exiger du demandeur des mesures de compensation. Ces mesures visent notamment la restauration, la création, la protection ou la valorisation écologique d'un milieu humide, hydrique ou terrestre, dans ce dernier cas, à proximité du milieu affecté.

C'est ainsi que, le 23 février 2009, en prévision du développement à venir, la Ville de Sherbrooke a soumis à la DRAE du MDDEFP, une demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE (chapitre Q-2, article 22). Dans le cadre de cette demande, la Ville a inclus un plan de conservation des milieux naturels.

Dans ce plan de conservation, la Ville expose sa démarche de prise en compte des milieux naturels en identifiant les moyens visant à réduire leur fragmentation ainsi que les superficies empiétées, de même que les actions permettant de minimiser et de compenser les impacts de l'ensemble du parc industriel.

Le plan de conservation inclut la conservation de près de 65 ha de boisés servant de zone tampon aux milieux humides ou de corridor naturel reliant des milieux humides. Au total, 80 % des milieux humides présents et près de 22 % du milieu naturel présent dans le parc industriel seront conservés. Les superficies de boisés offertes en compensation par la Ville de Sherbrooke s'avèrent près de 2,5 fois plus élevées que le ratio habituellement exigé par le MDDELCC. De plus, la partie la plus importante du milieu humide se situe plus au nord et ne sera pas touchée par le boulevard. Il est à noter que le milieu humide dans lequel empiétera l'emprise du boulevard de Portland est composé de portions mal drainées d'une forêt mixte, de part et d'autre des ruisseaux. Les arbres et arbustes (Érable rouge, Frêne noir, Thuya occidental, Aulne rugueux) y sont âgés de 30 à 50 ans, ce qui est relativement jeune.

Un citoyen a soulevé, lors de l'audience publique du BAPE, que le *Rapport de la table sur les aires écologiques*, produit en 2008 par la Ville de Sherbrooke, dicte qu'une « zone écologique ne peut être traversée ni enclavée entre deux axes routiers d'importance ». Il est vrai qu'à cette date la Ville de Sherbrooke n'avait pas encore défini le statut de conservation des milieux humides du parc industriel. C'est justement grâce à l'exercice du plan de conservation qu'elle a pu, comme elle le mentionne à la page 23 de son Addenda 1, désigner ces milieux humides désormais protégés comme « territoire d'intérêt écologique protégé », et les intégrer « (...) dans les règlements d'urbanisme présentement en cours de révision ».

En complément, il est à souligner que la Ville de Sherbrooke a reçu, en 2010, un Phénix de l'environnement pour ce plan de conservation⁶.

Ainsi, le 21 septembre 2009, la DRAE a émis un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE qui permet le développement du parc industriel ainsi que son empiètement sur les milieux humides, mais le tout contrôlé dans le cadre du plan de conservation des milieux naturels.

L'analyse d'acceptabilité environnementale quant à cet aspect, c'est-à-dire la protection des milieux humides, a été réalisée avec l'aide des spécialistes de la DRAE ainsi que du secteur de la faune du MDDEFP – Région 05. Cette analyse s'est attardée au principal impact du projet, soit la traversée des cours d'eau et du milieu humide par le prolongement ouest du boulevard de Portland. En effet, malgré que l'initiateur ait déjà prévu, au droit de la traversée du milieu humide, un profil rétréci du boulevard au moyen d'un muret central (de façon à limiter l'emprise à 35 m, incluant les talus) ainsi que la création de deux ponceaux, il importe d'assurer un lien hydrologique adéquat entre les portions du milieu humide.

Le mode de traversée ainsi que le nombre et la localisation des ponceaux ont été présentés dans l'étude d'impact et à l'Addenda numéro 1, et ont fait l'objet de questionnements lors de

⁶ Les Phénix de l'environnement est un concours annuel créé en 1998 à l'issue d'un partenariat unique entre les secteurs public et privé. Les partenaires actuels sont le MDDELCC, le ministère des Finances et de l'Économie, Éco Entreprises Québec et la Fondation québécoise en environnement. La mission de l'organisation est de faire connaître et de promouvoir l'excellence et le savoir-faire des organisations du Québec en matière de protection de l'environnement et de développement durable.

l'audience publique du BAPE, qui désirait connaître la localisation exacte des divers bras du ruisseau Lyon. Se référer à la figure 3 de l'Addenda numéro 1 (voir Annexe 3). Afin que soit préservée la valeur écologique du milieu et que soient assurés les liens hydrologiques, l'équipe d'analyse a demandé que la Ville de Sherbrooke s'engage à mettre en place quatre ponceaux en arche au lieu de trois, tel que prévu dans l'étude d'impact.

Par sa lettre du 2 mai 2014, la Ville de Sherbrooke a répondu ainsi : « (...) la Ville s'engage à augmenter le nombre total de ponceaux à quatre afin de permettre un écoulement de l'eau de surface et de l'eau souterraine similaire au débit naturel. Ces ponceaux permettront également le passage de la petite faune ». L'équipe d'analyse avait demandé que soient utilisés des ponceaux en arche à sol naturel. Par cette même lettre, la Ville justifie son choix de ponceau (ouvrages rectangulaires en béton armé) par la nécessité d'excaver, de toute façon, « (...) sur une bonne partie de la longueur du tracé du cours d'eau pour permettre l'installation des conduites d'eau potable et sanitaire ».

La Ville s'est également engagée, dans le cadre de ces travaux, à respecter ces principes :

- remettre en place des matériaux excavés ou de même nature sur le radier du ponceau;
- la libre circulation de l'eau et du poisson doit être assurée en tout temps;
- s'il y avait des pertes dans l'habitat du poisson, une compensation pour celles-ci devrait être élaborée et prendre la forme d'une création d'habitat.

L'équipe d'analyse est d'avis que ces mesures seront adéquates afin de préserver la valeur écologique du milieu et d'assurer les liens hydrologiques du ruisseau Lyon et de ses affluents et des milieux humides connexes.

Lors des travaux de construction, une surveillance environnementale est prévue par la Ville de Sherbrooke afin d'assurer une bonne qualité d'exécution des ouvrages. Le surveillant a la responsabilité de s'assurer que toutes les clauses environnementales contenues dans le contrat d'exécution soient respectées. L'étude d'impact mentionne que le surveillant de chantier « (...) peut s'adjoindre un représentant technique (...) en matière d'environnement ». Ce surveillant est présent quotidiennement sur les lieux et vérifie si l'entrepreneur et les sous-traitants sont informés des points à respecter au plan environnemental.

L'équipe d'analyse recommande qu'il soit précisé à l'initiateur de concevoir et appliquer son programme de suivi du milieu humide, notamment en ce qui a trait à la reprise de la végétation naturelle à proximité du boulevard dans les secteurs de conservation. Ce programme devrait être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au moment de la première demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi devraient être déposés un an, trois ans et cinq ans après la mise en exploitation du boulevard, au plus tard six mois après chaque campagne de relevés.

2.4.2 Intégrité de la flore et de la faune

D'après le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec, validé par la Direction du patrimoine écologique et des parcs (DPÉP), aucune espèce menacée ou vulnérable ne serait

présente dans la zone d'étude. L'équipe d'analyse a d'ailleurs pu constater sur le terrain que les peuplements sont en effet trop jeunes et en des conditions éco-pédologiques trop pauvres pour supporter de telles espèces. Les inventaires réalisés pour caractériser les milieux humides de la section du boulevard de Portland n'ont d'ailleurs pas révélé d'espèce floristique à statut particulier, si ce n'est de la Matteucie fougère-à-l'autruche, une espèce placée sur cette liste simplement dans le but de contrôler la récolte de « crosses de violon » au printemps. La DPÉP mentionne à cet effet que cette espèce « n'est pas prise en compte dans le processus d'analyse des projets soumis à l'évaluation environnementale ».

En ce qui a trait aux espèces fauniques, l'étude d'impact, incluant ses addendas (réponses aux questions et commentaires), relate la consultation de banques de données comme seule source d'information, c'est-à-dire qu'aucun inventaire de terrain n'a été réalisé. L'initiateur allègue, pour appuyer ce choix, que le territoire adjacent est voué au développement du parc industriel de toute façon, et que les seules espèces à statut précaire recensées dans le cadre de l'Atlas des oiseaux nicheurs sont des espèces nichant en milieu urbain, soit le Faucon pèlerin et le Martinet ramoneur. Nous pourrions ajouter comme élément d'analyse que puisque le secteur traversé par le boulevard prévu n'est pas constitué d'habitats rares pour la faune, les possibilités qu'on retrouve des espèces d'habitat rare sont extrêmement faibles, voire nulles. Le secteur de la faune a interrogé l'initiateur quant à la présence d'habitats pour les deux espèces d'engoulevent, soit l'Engoulevent bois-pourri et l'Engoulevent d'Amérique, auquel la Ville a répondu qu'aucun habitat n'y était noté.

Enfin, afin de protéger la nidification des espèces d'oiseaux, la Ville de Sherbrooke s'engage à ce qu'aucun déboisement ne soit réalisé du 1^{er} avril au 31 août.

En ce qui a trait à la faune aquatique du ruisseau Lyon et de ses affluents, l'étude d'impact rapporte que des inventaires succincts n'ont révélé que des espèces communes de poissons (cyprinidés) et d'amphibiens. La période de restriction des travaux recommandée pour les espèces de poissons est du 15 septembre au 15 juin; ainsi, les travaux en cours d'eau devront être réalisés entre le 15 juin et le 15 septembre.

Par ailleurs, à la demande du secteur de la faune, des inventaires ont été réalisés pour les couleuvres et les chauves-souris, ne révélant qu'une espèce commune de couleuvre et aucune colonie de chauve-souris.

En guide de mesure d'atténuation intégrée au projet, la Ville de Sherbrooke prévoit l'installation d'un passage à petite faune dans le secteur forestier traversé par le boulevard de Portland, de type « ponceau sec ». En ce qui a trait aux autres ponceaux permettant le passage du ruisseau Lyon, l'équipe d'analyse a demandé à la Ville d'augmenter à quatre le nombre total de ponceaux (incluant le passage à petite faune), c'est-à-dire en prévoyant trois ponceaux pour le ruisseau Lyon au lieu de trois. Par sa lettre d'engagements du 2 mai 2014, la Ville s'y est engagée, tout en précisant que ces trois ponceaux seront de type sec-humide, c'est-à-dire possédant à l'intérieur une « berge » surélevée sur un moins un côté, permettant à la petite faune terrestre (jusqu'à la taille d'un renard) de passer sous le boulevard à pied sec (voir figure 2 de l'annexe 3).

L'équipe d'analyse est d'avis qu'un programme de suivi environnemental spécifique pour la petite faune, plus particulièrement en ce qui a trait à

l'utilisation des ponceaux, devrait être présenté et appliqué, et ce, en consultation avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs. Le suivi serait effectué sur une période de deux ans, à raison de deux visites par année, une au printemps et l'autre en hiver. Un rapport sera remis annuellement au MDDELCC.

2.5 Autres considérations

2.5.1 La forêt

Selon les renseignements de l'étude d'impact, les peuplements forestiers qui seraient traversés par le prolongement ouest du boulevard de Portland sont relativement jeunes (maximum de 50 ans, mais généralement sous les 30 ans). L'axe du boulevard est actuellement composé de sapinières, peupleraies, érablières rouges, friches arbustives et peuplements mixtes. Hors de la zone humide (et même à l'intérieur de celle-ci), on note une repousse dense en Nerprun bourdaine (*Rhamnus frangula*), une espèce arbustive envahissante originaire d'Europe que plusieurs villes et organismes essaient d'éradiquer, tout au moins d'en contrôler l'envahissement.

En tout et partout, le projet entraînerait la destruction permanente de 3,2 ha de forêt (dont 2,4 ha de forêt mixte). Considérant que la Ville de Sherbrooke a inclus dans son Plan de conservation la protection de près de 65 ha de boisés servant de zone tampon aux milieux humides ou de corridor naturel reliant des milieux humides, et qu'elle évitera toute circulation ou compactage du sol avec la machinerie à moins de 5 m du tronc des arbres conservés, nous sommes d'avis que l'impact résiduel de la construction de ce boulevard sur la végétation est faible, comme l'indique l'étude d'impact.

Compte tenu de la justification du projet et du développement du parc industriel attendu dans les prochaines années, l'équipe d'analyse convient que ces pertes sont inévitables et que les mesures d'atténuation mises de l'avant par l'initiateur sont adéquates.

2.5.2 Espèces exotiques envahissantes

L'initiateur, dans sa lettre d'engagements du 2 mai 2014, s'est engagé à respecter les mesures suivantes lors de la réalisation du projet :

- la machinerie excavatrice utilisée sera nettoyée avant son arrivée sur le site des travaux afin qu'elle soit exempte de boue, d'animaux ou de fragments de plantes qui pourraient contribuer à l'introduction ou à la propagation d'espèces exotiques envahissantes (EEE);
- la terre végétale et les matériaux qui seront utilisés lors des travaux ne proviendront pas de secteurs touchés par des EEE;
- la végétalisation qui est prévue lors du projet sera faite rapidement, au fur et à mesure que les travaux sont terminés afin de limiter l'établissement de plantes exotiques envahissantes. Cette végétalisation est d'autant plus importante pour les secteurs en bordure des quartiers résidentiels afin d'empêcher l'établissement du Roseau commun (*Phragmites australis*), qui pourrait par la suite envahir les terrains privés;
- la revégétalisation sera réalisée en n'utilisant aucune plante envahissante;

- la détection de l'installation de plantes exotiques envahissantes sera ajoutée dans le programme de suivi environnemental couvrant la reprise de la végétation. Le cas échéant, les plantules d'EEE qui auront germé seront éliminées.

2.5.3 Le climat sonore durant les travaux

Quelques résidences situées au sud du boulevard Industriel, des rues Yamaska et Memphrémagog par exemple, pourraient être affectées par le bruit des travaux nécessaires à la construction du carrefour giratoire boulevard de Portland / boulevard Industriel. La Ville de Sherbrooke s'est engagée à respecter les lignes directrices préconisées par le MDDELCC relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction.

Ces lignes directrices, qui sont des aides à l'analyse pour encadrer les nuisances sonores provenant d'un chantier de construction⁷, se résument ainsi (niveaux en LAeq_{24h}) :

- jour entre 7 h et 19 h : 55 dB(A) ou le niveau de bruit ambiant s'il est supérieur à 55 dB(A);
- soir entre 19 h et 22 h : 45 dB(A) ou le niveau de bruit ambiant s'il est supérieur à 45 dB(A) (55 dB(A) si cela est justifié);
- nuit entre 22 h et 7 h : 45 dB(A) ou le niveau de bruit ambiant s'il est supérieur à 45 dB(A).

Afin de s'assurer que les travaux ne causeront pas de préjudices aux résidents du secteur, l'initiateur a annoncé dans l'étude d'impact qu'un plan de surveillance acoustique sera préparé et qu'il appliquera, s'il y a lieu, des mesures correctives lorsque les niveaux sonores provenant du chantier dépasseront les seuils permis. Il veillera aussi à respecter les heures de travail permises en journée et en semaine pour effectuer les travaux, et mettre en place des mesures d'atténuation du bruit advenant la nécessité de travailler en dehors de ces plages horaires et en aviser la population avoisinante.

L'application des mesures d'atténuation proposées devrait permettre de réduire l'impact de façon appréciable, bien qu'une modification du climat sonore sera tout de même perceptible par les résidents du secteur limitrophe aux zones de travaux.

Le programme de surveillance doit notamment prévoir des mesures pour informer les citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités et permettre qu'ils puissent faire part de leurs préoccupations et de leurs plaintes, le cas échéant.

L'équipe d'analyse est d'avis que les engagements de l'initiateur soient une condition à l'autorisation du projet, le cas échéant. Ce programme de surveillance environnementale devrait être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au moment de la première demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

⁷ Politique sectorielle : Limites et Lignes directrices du MDDEFP pour le bruit chantier de construction, mars 2007.

2.5.4 La qualité de l'air

Comme cet aspect n'avait pas été traité dans l'étude d'impact, une question a été posée à l'initiateur dans le cadre de l'analyse de recevabilité. Son évaluation sur l'impact du projet sur la qualité de l'air, donnée à la page 32 de l'Addenda numéro⁰¹, peut se résumer ainsi : le projet aura pour effet la réaffectation d'une partie du trafic existant sur l'axe Portland – René-Lévesque⁸, alors qu'actuellement il affecte localement la qualité de l'air (poussières, bruit, odeur) des quartiers résidentiels. Cet impact moyen positif sera en partie contrebalancé par le développement progressif du parc industriel, ce qui n'affectera pas les quartiers résidentiels toutefois. La Ville de Sherbrooke estime que globalement, aucun impact négatif ni positif n'est appréhendé pour ce secteur en ce qui concerne la qualité de l'air.

Bien que l'équipe d'analyse ne partage pas tout à fait ce point de vue (l'impact cumulatif des entreprises d'un parc industriel étant difficile à évaluer et, souvent, plus élevé qu'anticipé), elle convient que l'amélioration de la qualité de l'air pour les quartiers résidentiels actuels s'avérera un gain majeur du projet.

2.5.5 L'examen du projet selon les axes du développement durable

Au plan du développement durable, on peut noter les faits suivants :

- le plan de conservation des milieux naturels déposé par l'initiateur dans le cadre de sa demande de certificat d'autorisation pour le parc industriel inclut la conservation de 80 % des milieux humides présents et de près de 65 ha de boisés servant de zone tampon aux milieux humides (pôle environnemental);
- le projet permettra le développement du parc industriel régional (pôle économique);
- ce boulevard prévu servira d'exutoire pour les déplacements générés par les futurs développements résidentiels au sud ainsi qu'en la réalisation du boulevard René-Lévesque;
- le boulevard René-Lévesque est très attendu par la population locale afin de dévier la circulation de plusieurs rues surchargées (pôle social);

Considérant tous ces faits, l'équipe d'analyse est d'avis que le projet s'insère globalement dans une perspective de développement durable.

3. PROJET CONNEXE : BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE

Malgré que le tronçon du boulevard René-Lévesque ne soit pas assujéti à la procédure d'évaluation environnementale, l'équipe d'analyse dresse un portrait, dans les prochaines lignes, des principaux enjeux soulevés dans l'étude d'impact ainsi que durant la période d'audience publique dirigée par le BAPE, qui a eu lieu du 9 décembre 2013 au 8 avril 2014.

Comme nous l'avons mentionné en introduction, la décision au terme de cette procédure d'évaluation et d'examen des impacts ne peut pas viser le tronçon du boulevard René-Lévesque

⁸ Pour cet enjeu, on peut difficilement dissocier les effets des deux boulevards, pratiquement deux tronçons d'un même axe.

puisque'il n'est pas assujéti. Cependant, rien n'empêcherait la Ville de Sherbrooke de bonifier son projet dans le sens des recommandations du BAPE si elle le veut, comme elle l'annonce au début de son étude d'impact, afin d'assurer « l'implication citoyenne dans le processus décisionnel de planification du territoire » .

3.1 Les milieux humides

Près de 2,4 ha de milieux humides se trouvent dans l'emprise prévue pour le boulevard René-Lévesque, dont une frênaie noire (peuplement de Frêne noir) humide possédant une forte valeur écologique. La Ville de Sherbrooke s'est engagée, à la page 5 de son Addenda numéro 1, à concevoir un plan de conservation pour ce secteur, visant « la conservation d'environ 45 ha de l'ensemble des milieux humides dans la zone d'étude associée à ce boulevard (...) ». La Ville a également prévu le maintien des liens hydrologiques entre les milieux humides, ainsi que la création de trois bassins de rétention des eaux. Alors que les travaux en milieu humide auront à être autorisés par un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE, la construction des réseaux d'aqueduc et d'égout, incluant les bassins de rétention, devra être autorisée par une autorisation en vertu de l'article 32 de la LQE.

3.2 Les écosystèmes forestiers

La forêt située dans la future emprise du boulevard René-Lévesque comporte par endroits des peuplements plus âgés, que la Ville de Sherbrooke a tenté d'éviter, dans la mesure du possible, lors de la conception du tracé. Néanmoins, près de 5,4 ha de forêt et 4 ha de friche arbustive seraient détruits par ce tronçon. Cet impact, qualifié de faible à moyen dans l'étude d'impact, serait en partie compensé par la désignation de superficies résiduelles à titre de « Territoire d'intérêt écologique protégé », dont la Ville se portera acquéreur. Ces territoires, toujours selon ce que déclare l'initiateur à la page 20 de l'Addenda numéro 1, seraient « (...) intégrés dans les règlements d'urbanisme actuellement en cours de révision ». Dans sa lettre du 10 juin 2014, la Ville de Sherbrooke précise que : « (...) la corporation Destination Sherbrooke a été identifiée comme l'organisme responsable d'assurer la préservation de cette propriété municipale et il doit, entre autres :

- assurer la protection et l'intégrité des lieux;
- délimiter physiquement les lieux;
- faire la surveillance des lieux;
- protéger les lieux contre les interventions non autorisées;
- faire le suivi de l'état des lieux auprès des autorités de la Ville lorsque requis;
- faire le suivi des lieux selon les directives du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques ».

Ce dernier point fait référence au certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE délivré par la direction régionale, de même qu'au décret gouvernemental, qui liera de toute façon l'organisme puisqu'il est un organe de la Ville de Sherbrooke.

À une question portant sur les pertes de friches arbustives, la Ville a répondu que le pourtour des bassins de rétention permanents pourrait être conservé en friche herbacée, en guise de mesure de compensation.

Afin de minimiser l'impact sur les oiseaux nicheurs, l'initiateur s'engage à ne pas faire de déboisement entre le 1^{er} avril et le 31 août. À l'instar du tronçon du boulevard de Portland, les inventaires n'ont pas révélé d'espèces rares ou à statut particulier. Par ailleurs, la Ville s'engage à créer des passages pour la petite faune.

3.3 L'ambiance sonore

L'étude d'impact sonore commandée par la Ville de Sherbrooke, effectuée par une firme reconnue (SoftdB), a porté principalement sur le tronçon du boulevard René-Lévesque, tous les secteurs résidentiels de la zone d'étude s'y retrouvant. Se basant sur une hypothèse d'ouverture du boulevard en 2013⁹, elle a fait déterminer l'impact sonore, pour les 2 scénarios étudiés, à l'ouverture et 10 ans après celle-ci (tableaux des annexes C et E¹⁰ de l'annexe E du tome 2 de l'étude d'impact¹¹). L'impact sonore et le degré de perturbation y sont évalués sur la base de la politique sur le bruit routier du ministère des Transports.

Selon ce tableau, l'arrière des maisons existantes de deux secteurs actuellement habités ressentirait un degré de perturbation moyen (i.e. un niveau sonore au-delà du critère de 55 dB ($L_{eq\ 24\ h}$) du MDDELCC¹²) 10 ans après l'ouverture du boulevard. Il s'agirait du secteur de la rue Saint-Édouard (aussi nommé « quartier Faubourg ») et de celui des rues Joncas et Henri-Labonne, à proximité du boulevard Bourque. SoftdB recommande que l'initiateur propose (et paie) aux résidents de ces secteurs des mesures d'insonorisation des bâtiments (p. ex. remplacement des fenêtres) plutôt que la construction de murs ou de buttes acoustiques, alléguant l'inefficacité de ces derniers au deuxième étage ainsi que le manque d'espace. La Ville de Sherbrooke compte également sur la construction de la future première rangée de bâtiments sur le boulevard René-Lévesque, qui servira d'écran acoustique pour les résidences actuelles situées au-delà. Les dernières sections de l'étude d'impact sonore (page 47 de l'annexe E du tome 2 de l'étude d'impact) estiment que cette réduction peut aller jusqu'à 16 dB(A).

Il demeure cependant qu'il peut s'écouler un certain laps de temps entre la construction du boulevard et celle de la première rangée de bâtiments, dépendant de la vitesse du développement résidentiel de ce secteur de Sherbrooke. Alors que les résidences de la rue Joncas bénéficient d'une zone forestière qui atténuera l'impact sonore durant cette période, ce n'est pas le cas pour celles de la rue Saint-Édouard et, dans une moindre mesure, pour quelques résidences de la rue Marini, de même qu'une résidence de la rue Henri-Labonne. L'équipe d'analyse aimerait ainsi suggérer à la Ville de Sherbrooke, à titre de mesure transitoire pour cette période de temps actuellement indéfinie, qu'un muret acoustique temporaire soit installé le long du boulevard vis-à-vis les résidences actuelles des rues Saint-Édouard, de même que pour les quelques résidences de la rue Marini et celle de la rue Henri-Labonne.

⁹ La Ville de Sherbrooke a allégué que les évaluations de débits ne peuvent être bien différentes pour quelques années de décalage d'échéancier.

¹⁰ Le scénario 2 ayant été retenu (scénario Haut-Bois), c'est celui-ci qui est examiné, via les tableaux des annexes C et E.

¹¹ SoftdB inc. 2012. Étude d'impact sonore – Construction de l'axe René-Lévesque et prolongement ouest du boulevard de Portland. Réalisé pour la Ville de Sherbrooke, 50 pages et 10 annexes.

¹² Le MDDELCC s'inspire des normes de l'Organisation mondiale de la santé, c'est-à-dire le respect d'un niveau de bruit de 55 dB LAeq 24 h.

CONCLUSION

Nous synthétisons ici les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale :

- le projet est justifié par le besoin d'un nouvel axe structurant pour un grand secteur du parc industriel régional; de plus, il est inscrit au schéma d'aménagement de la Ville de Sherbrooke depuis 1988;
- le projet de prolongement ouest du boulevard de Portland s'insérera dans un secteur du parc industriel régional qui a obtenu, le 23 février 2009, un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE (chapitre Q-2, article 22) de la DRAE de l'Estrie et de la Montérégie du MDDEFP;
- la Ville de Sherbrooke a déposé, pour l'obtention de ce certificat d'autorisation, un plan de conservation des milieux naturels qui inclut la conservation de près de 65 ha de boisés servant de zone tampon aux milieux humides ou de corridor naturel reliant des milieux humides;
- la partie la plus importante du milieu humide se situe plus au nord et ne sera pas touchée par le boulevard;
- la Ville de Sherbrooke s'est engagée à concevoir quatre ponceaux pour que la prolongation puisse traverser le ruisseau Lyon, ses affluents et leurs milieux humides, incluant un ponceau sec pour la petite faune terrestre;
- le projet est conçu en arc de cercle afin de se connecter sur le futur boulevard René-Lévesque, dont les fonctions seraient de désenclaver des quartiers résidentiels et de décongestionner plusieurs rues, surtout aux heures de pointe;
- le projet porte une signature novatrice offrant une place privilégiée au transport en commun et au transport actif, avec sa piste multifonctionnelle au centre des voies, autant pour le tronçon du boulevard de Portland que pour celui du boulevard René-Lévesque.

L'analyse environnementale du projet de prolongement ouest du boulevard de Portland sur le territoire de la Ville de Sherbrooke permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental.

En conséquence, nous considérons qu'un certificat d'autorisation peut être délivré par le gouvernement en faveur de la Ville de Sherbrooke afin de réaliser le projet de construction du prolongement ouest du boulevard de Portland à certaines conditions.

Original signé par :

Louis Messely, géographe

M. Environnement, M. ATDR

Chargé de projet

Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

Références

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet intégré de construction de l'axe René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland à Sherbrooke, Rapport d'enquête et d'audience publique*, avril 2014, 76 pages et 4 annexes;

COMITÉ DIALOGUE-CITOYENS SHERBROOKE. *Rapport de la Table sur les aires écologiques*, 24 novembre 2013, 159 pages;

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. *Perspectives démographiques, Québec et régions, 2006-2056*, édition 2009, [En ligne] <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/perspectives-2006-2056.pdf>, page consultée le 7 février 2014;

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE SHERBROOKE. (1988). *Schéma d'aménagement* (Règlement 87-24), préparé par le Consortium Amenatech/Urbanitek. Juin 1988, 115 pages et annexes;

VILLE DE SHERBROOKE. *Étude d'impact sur l'environnement – Projet intégré de construction de l'axe René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland – Rapport (Tome 1 de 2)*, préparé par Les Services exp inc., avril 2012, 172 pages;

VILLE DE SHERBROOKE. *Étude d'impact sur l'environnement – Projet intégré de construction de l'axe René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland – Rapport (Tome 2 de 2)*, préparé par Les Services exp inc., avril 2012, annexes (pagination multiple);

VILLE DE SHERBROOKE. *Étude d'impact sur l'environnement – Projet intégré de construction de l'axe René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland – Addenda n° 1 – Réponses aux questions et commentaires reçus les 8 et 30 août 2012*, préparé par Les Services exp inc., novembre 2012, 56 pages et 6 annexes;

VILLE DE SHERBROOKE. *Étude d'impact sur l'environnement – Projet intégré de construction de l'axe René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland – Addenda n° 2 – Réponses aux questions et commentaires reçus le 1^{er} février 2013*, préparé par Les Services exp inc., février 2013, 11 pages et 1 annexe;

Lettre de M. Denis Gélinas, de la Ville de Sherbrooke, à M. Denis Talbot, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 2 mai 2014, contenant des réponses et engagements portant notamment sur la traversée du milieu humide liée au ruisseau Lyon, sur les espèces exotiques envahissantes et sur les impacts sonores durant la construction, 7 pages;

Lettre de M. Denis Gélinas, de la Ville de Sherbrooke, à M. Denis Talbot, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 10 juin 2014, contenant des réponses aux questions découlant du rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 6 pages incluant 1 annexe.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

Du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- la Direction générale du développement des opérations régionales, secteur de la Faune.

et les ministères suivants :

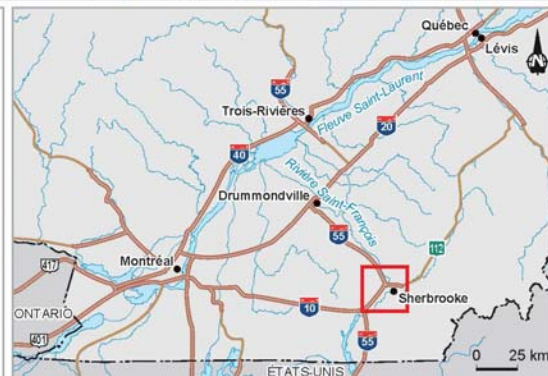
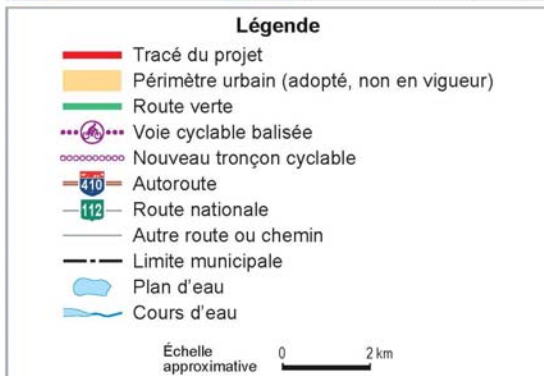
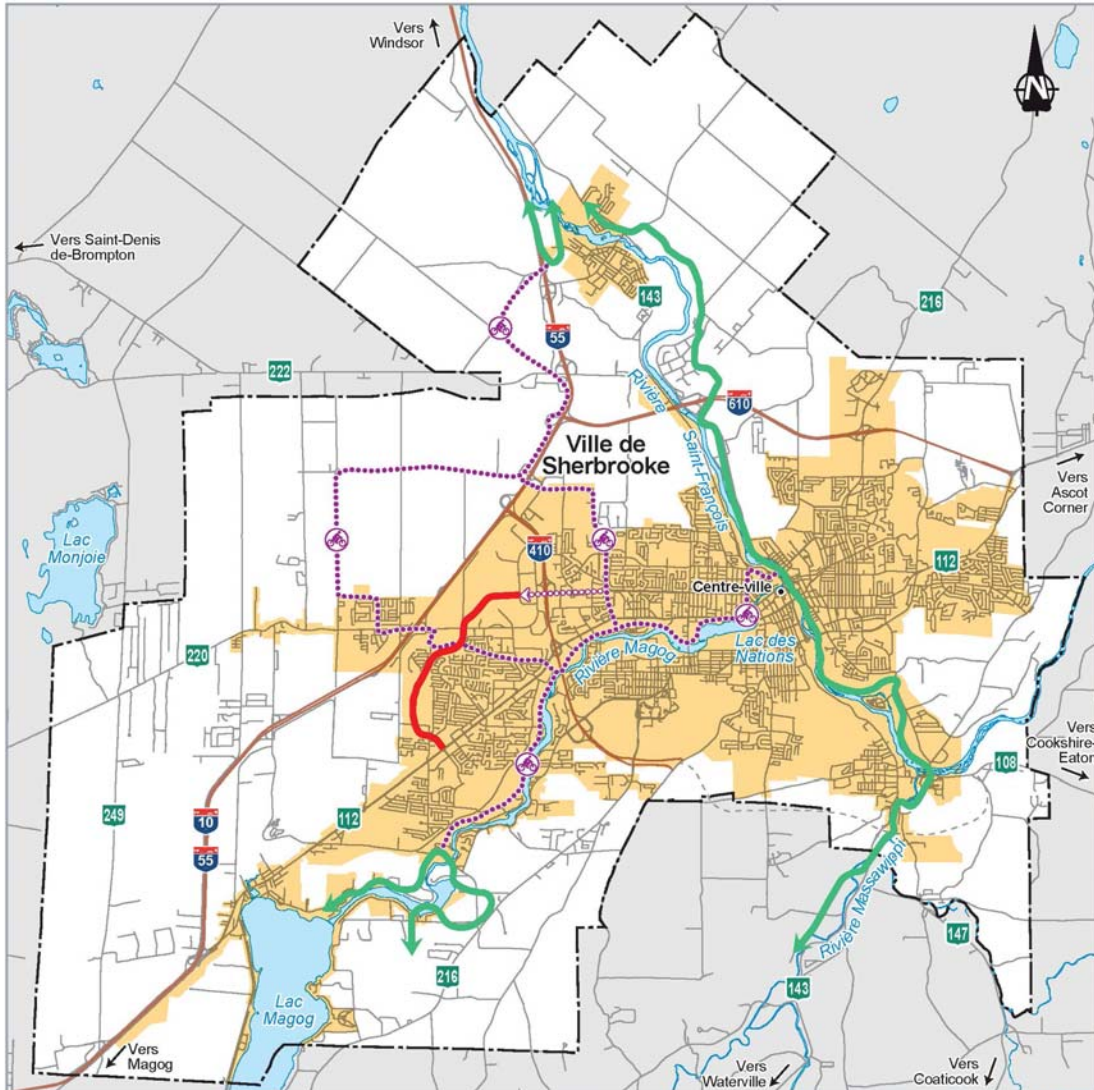
- le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère des Finances et de l'Économie;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère des Transports.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

| Date | Événement |
|--------------------------------|---|
| 2010-08-19 | Réception de l'avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs |
| 2010-08-24 | Délivrance de la directive |
| 2012-05-25 | Réception de l'étude d'impact |
| 2012-08-30 | Transmission des questions |
| 2012-11-19 | Réception des réponses |
| 2013-02-01 | Transmission de la deuxième série de questions |
| 2013-02-28 | Réception des réponses |
| 2013-04-11 au 2013-05-27 | Période d'information et de consultation publiques |
| 2013-12-09 au 2014-04-08 | Période d'audience publique |
| 2014-06-10 | Réception des dernières informations de l'initiateur de projet |

ANNEXE 3 FIGURES

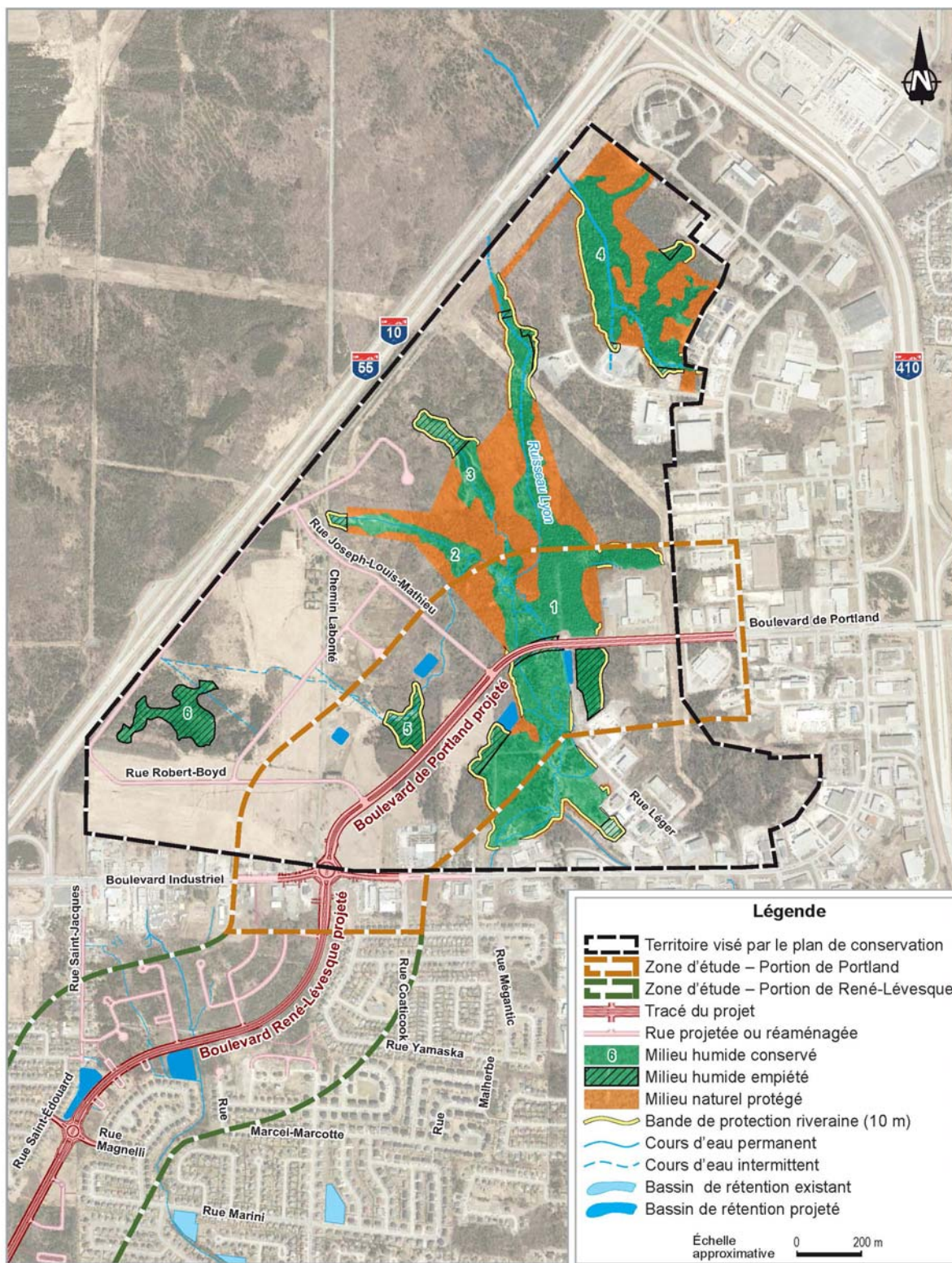
FIGURE 1 LOCALISATION DU PROJET



Sources : adaptée de PR3.1, figure 1 ; DB10, plan 5, p. 62 ; DB17, carte 1.

Source : rapport du BAPE, avril 2014

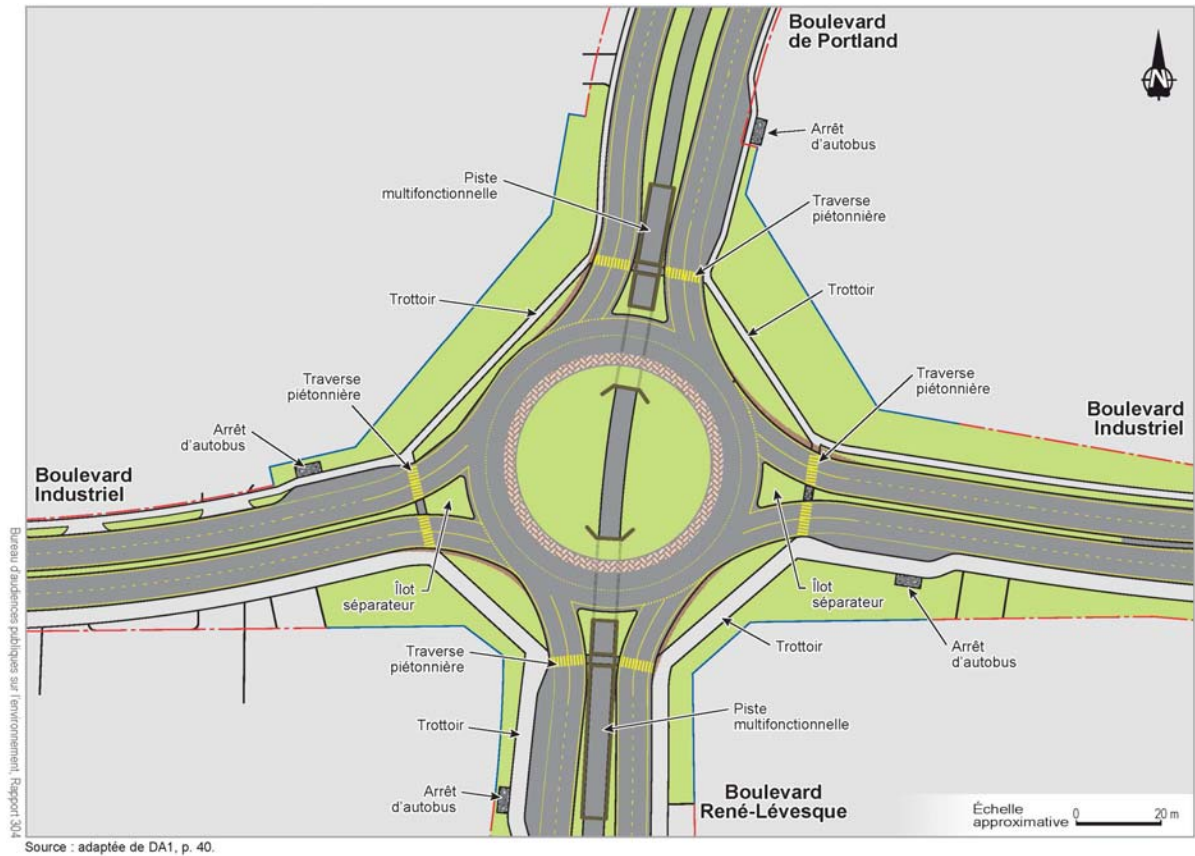
FIGURE 2 LA PROLONGATION OUEST DU BOULEVARD DE PORTLAND ET LES MILIEUX HUMIDES



Sources : adaptée de PR5.1, annexe 1, figure 3 ; DA12 ; DA15 ; information géographique fournie par la Ville de Sherbrooke, janvier et février 2014.

Source : rapport du BAPE, avril 2014

FIGURE 3 : PLAN TYPE DU CARREFOUR GIRATOIRE À DEUX VOIES DE CIRCULATION



Source : rapport du BAPE, avril 2014