

Prolongement de l'autoroute 410 - contournement sud de Sherbrooke

LE CADRE ENVIRONNEMENTAL

L'intégration de l'environnement

Les préoccupations de nature environnementale ont été dès le début au cœur de la planification et de la conception du projet. Non seulement les aspects environnementaux ont-ils été constamment pris en considération par l'équipe d'ingénierie responsable de la conception, mais aussi, le MTQ a très tôt mis en place un comité consultatif Environnement A-410 constitué des principaux intervenants régionaux en matière d'environnement. Cette approche a grandement facilité l'élaboration du projet en conformité avec les attentes et les préoccupations du milieu.

Le comité Environnement A-410

Le comité Environnement A-410 est constitué à la base d'un représentant de chacun des organismes et ministères suivants :

- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF)
- Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Organisation du territoire (MAMROT)
- Organisme CHARMES
- Organisme RAPPEL
- Ville de Sherbrooke
- Milieu universitaire
- MTQ (deux représentants : gérant de projet et coordonnateur en environnement)

Le comité Environnement A-410 demeurera en fonction pendant toute la durée des travaux et même au-delà, pour la période de suivi en phase exploitation, afin de vérifier et de témoigner de l'efficacité des mesures d'atténuation environnementales qui auront été mises en application. Selon les secteurs traversés et les problématiques rencontrées, d'autres participants pourront être invités à siéger momentanément à ce comité.

Le comité Environnement A-410 n'est pas décisionnel, mais joue un rôle consultatif en environnement. Il se réunit sur une base mensuelle et effectue des visites de chantier à la suite desquelles il peut émettre des commentaires et des recommandations au gérant du projet.

La surveillance environnementale de chantier

La surveillance de chantier est assumée par un surveillant général mandaté par le MTQ, ce qui inclut la surveillance environnementale des travaux. Cependant, dans le cas particulier du projet de l'autoroute 410, le surveillant général est assisté par deux intervenants spécialisés en surveillance environnementale du climat sonore en chantier, ainsi qu'en surveillance environnementale de travaux en milieu hydrique.

Il faut également mentionner que l'entrepreneur, ses employés et les sous-traitants sont familiers avec les bonnes pratiques environnementales en travaux routiers. Tous et chacun sur le chantier sont donc imputables de la bonne performance environnementale des travaux.

Les mesures d'atténuation environnementale

Une panoplie de mesures d'atténuation et de compensation environnementale sont prévues pour ce projet. Elles sont décrites, pour la plupart, dans l'étude d'impact et les diverses études réalisées en complément et peuvent être consultées dans la documentation disponible dans ce site. La liste des mesures d'atténuation ou de compensation prévues est trop longue pour être reproduite ici, mais citons tout de même quelques exemples :

Le climat sonore

- Le climat sonore existant (avant construction) a été mesuré sur le terrain et des modélisations du climat sonore futur (autoroute ouverte à la circulation) ont été réalisées afin d'évaluer les impacts potentiels du bruit routier sur les riverains; cet exercice a permis de déterminer les endroits où des écrans antibruit seront nécessaires pour contrer les impacts jugés "fort".
- Un programme de suivi du climat sonore 1-5-10 ans a été élaboré pour la phase exploitation de la future infrastructure;
- En ce qui concerne le bruit généré par les travaux, un programme de surveillance environnementale du bruit en chantier sera appliqué pour chacun des chantiers qui se succéderont tout au long de la réalisation du projet.

Le milieu hydrique

De nombreuses mesures de protection du milieu hydrique sont mises en oeuvre dans le cadre du projet. Une attention particulière est portée, entre autres, au contrôle de l'érosion et des sédiments. À titre d'exemple, mentionnons :

- La construction par phases pour éviter la mise à nu de sols sur de grandes superficies et pour de longue durée;
- L'installation de barrières à sédiments, l'utilisation de matelas anti-érosion, l'aménagement de trappes à sédiments et de bassins de rétention, le contrôle des eaux des fossés routiers, etc.
- La stabilisation rapide des talus par l'engazonnement, la plantation d'arbustes ou l'empierrement;
- L'obligation, dans le cas des travaux devant être faits dans le lit des cours d'eau, de travailler à sec grâce à l'utilisation de batardeaux et de systèmes de déviation temporaire de l'eau.

Le tracé de la future autoroute a également été planifié de manière à réduire au minimum l'empiètement sur les milieux humides. De plus, pour compenser les pertes, malgré tout inévitables, une digue sera construite à l'intérieur de l'échangeur du boulevard de l'Université afin de maintenir et d'agrandir le milieu humide que l'on y trouve. En ce qui concerne le vaste milieu humide sis en bordure de la rue Belvédère, le MTQ fera l'acquisition, dans ledit milieu humide, de superficies excédentaires à l'emprise autoroutière pour en assurer la protection à long terme.

La faune

Chacun des ponts et ponceaux est conçu pour assurer la libre circulation du poisson, même en période d'étiage. Un débit dit écologique est maintenu en tout temps. La pente d'installation des ponceaux est déterminée de manière à ce que la vitesse d'écoulement de l'eau respecte la capacité natatoire des espèces en présence. Des fosses de repos sont aménagées et des seuils sont construits pour faciliter la montaison du poisson à l'approche des ponceaux.

Chaque ponceau est aussi aménagé de façon à y favoriser le passage de la petite faune, ce qui réduit d'autant les risques de mortalité lors de traversée de la chaussée. Des banquettes, des plates-formes ou d'étroites bandes riveraines sont prévues à cette fin à l'intérieur des ponceaux.

L'agriculture

Des mesures d'atténuation ou de compensation agricoles seront appliquées en concertation avec les exploitants agricoles, de manière à maintenir la viabilité des fermes en cause. Parmi ces mesures, on peut mentionner :

- Le remplacement de superficies perdues;
- La remise en culture;
- Le déplacement de bâtiments;
- Le réaménagement d'accès et de chemins de ferme;
- La construction de passages sous la chaussée pour la machinerie agricole;
- L'érection d'écrans contre les embruns salins;
- La compensation financière pour perte temporaire de récolte.

Le paysage

Un programme d'intégration paysagère de l'autoroute dans le milieu est en élaboration pour l'ensemble du projet. À titre d'exemple, les écrans sonores et les talus seront paysagés. Là où elle surgira soudainement dans le champ visuel, l'autoroute sera enchâssée entre des bordures également paysagées.