

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

Rapport d'analyse environnementale

**Construction d'une piste cyclable entre
l'arrondissement de Brompton de la Ville de Sherbrooke et la
Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton**

Dossier 3211-02-195

Novembre 2002

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Chargé de projet

François Delaître
Biologiste, M. Env.
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu hydrique

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF.....	1
INTRODUCTION.....	3
1. LE PROJET	5
1.1 RAISON D'ÊTRE DU PROJET.....	5
1.2 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET ET DE SES COMPOSANTES.....	6
2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE.....	7
2.1 CHOIX DES ENJEUX DÉTERMINANTS.....	7
2.2 ANALYSE DE LA RAISON D'ÊTRE DU PROJET.....	7
2.3 ANALYSE À L'ÉGARD DES ENJEUX	8
2.3.1 Enjeu principal : les retombées économiques	8
2.3.2 Enjeux du domaine naturel.....	8
2.3.3 Enjeux du domaine social.....	16
CONCLUSION.....	19
ANNEXES	1
ANNEXE 1.....	1
LISTE DES ORGANISMES ET DES EXPERTS GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	1
ANNEXE 2.....	2
CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	2
BIBLIOGRAPHIE	3

FIGURE

FIGURE 1 : PLAN DE LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE	4
---	----------

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le projet consiste à la construction d'une piste cyclable d'une longueur de 7,54 km reliant l'arrondissement de Brompton de la Ville de Sherbrooke et la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton situés respectivement dans les MRC de la Région sherbrookoise et du Val-Saint-François, dans la région administrative de l'Estrie.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu des dispositions de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., c. Q-2, r. 9), car il implique des activités de creusage, de remplissage ou de remblayage sur une distance de plus de 300 mètres et sur une superficie supérieure à 5 000 m² à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières dans la rivière Saint-François.

Cette piste vise à relier deux réseaux cyclables déjà existants présents dans la MRC de la Région sherbrookoise, soit celui des Grandes Fourches, et dans la MRC du Val-Saint-François, soit celui de la Cantonnière. Le seul lien actuel entre ces réseaux est le chemin de la Rivière, une route empruntée notamment par des véhicules lourds et qui n'est donc pas sécuritaire pour des cyclistes. Cette piste cyclable vient aussi s'intégrer à l'axe 1 du réseau de la route verte qui relie les régions de la métropole québécoise et de la Capitale Nationale en passant par Montréal, Chambly, Granby, Sherbrooke, Victoriaville et Lévis et constitue le lien manquant pour assurer la continuité de cet axe de la route verte.

L'enjeu principal relié à ce projet demeure les retombées économiques potentielles qui seront engendrées par l'aménagement de la piste cyclable entre l'arrondissement de Brompton de la Ville de Sherbrooke et la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton. Cette infrastructure constituera très certainement un levier touristique bénéfique à l'économie locale.

Les enjeux du domaine naturel touchent la végétation, la protection de l'écosystème des cours d'eau, la plaine inondable, la faune et les habitats fauniques. Les impacts sur le milieu naturel seront d'une faible importance et ceux-ci devraient être néanmoins restreints au maximum avec les mesures de compensation qui seront mises en place par les initiateurs de projet. Les impacts résiduels sur le milieu naturel devraient donc être négligeables.

Les enjeux du domaine social concernent la sécurité (lors de la construction et de l'exploitation de la piste cyclable), la qualité de vie des résidents, les activités agricoles et l'archéologie. L'analyse environnementale de ces enjeux permet de conclure que l'aménagement et l'exploitation de la piste cyclable n'auront pas d'impact négatif sur la sécurité et le potentiel archéologique du secteur, en autant que les mesures requises sont suivies. Les impacts seront positifs sur la qualité de vie des résidents, alors qu'aucun impact n'est appréhendé sur les activités agricoles.

Par conséquent, sous réserve de mettre en place une signalisation interdisant l'accès à la piste cyclable aux véhicules hors route, de respecter la fiche technique produite par le ministère de l'Environnement sur la construction d'un pont ou d'un ponceau et de bonifier le programme de suivi qui a été développé, il est recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur des initiateurs de projet, soit la Ville de Sherbrooke et la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton afin de réaliser la construction d'une piste cyclable reliant ces deux municipalités.

INTRODUCTION

Objet du rapport

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de construction d'une piste cyclable entre l'arrondissement de Brompton de la Ville de Sherbrooke et la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton réalisé conjointement par la Ville de Sherbrooke et la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton situées respectivement sur les territoires de la MRC de la Région sherbrookoise et de la MRC du Val-Saint-François. La figure 1, tirée de l'étude d'impact, illustre la zone d'étude du projet. Notons qu'initialement, un des deux initiateurs de projet était la Ville de Bromptonville. Cette dernière n'existe plus depuis le 1^{er} janvier 2002 à la suite de la fusion de certaines municipalités de la région de l'Estrie et elle constitue maintenant un arrondissement de la nouvelle Ville de Sherbrooke, soit l'arrondissement de Brompton.

Dans le cadre de ce projet, le mandat de développer, de gérer et d'entretenir le réseau de la piste cyclable a été octroyé, sur le territoire de la MRC de la Région sherbrookoise, à la Société de développement des corridors verts (Sodécov), alors que ce même mandat a été octroyé à la Corporation de développement économique (CDE) du Val-Saint-François sur le territoire de la MRC du Val-Saint-François.

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, l'analyse environnementale vise à déterminer si le projet de construction d'une piste cyclable entre l'arrondissement de Brompton de la Ville de Sherbrooke et la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton est acceptable sur le plan environnemental. Elle permet d'établir, sur la base des informations disponibles et des documents soumis, si le projet est justifié, si l'option retenue par les initiateurs de projet est préférable et si les impacts causés par le projet sur l'environnement biophysique et humain sont acceptables. Les initiateurs de projet ont mandaté la firme spécialisée Groupe HBA experts-conseils pour préparer et déposer, auprès du ministère de l'Environnement du Québec, l'étude d'impact sur l'environnement du projet de construction de cette piste cyclable.

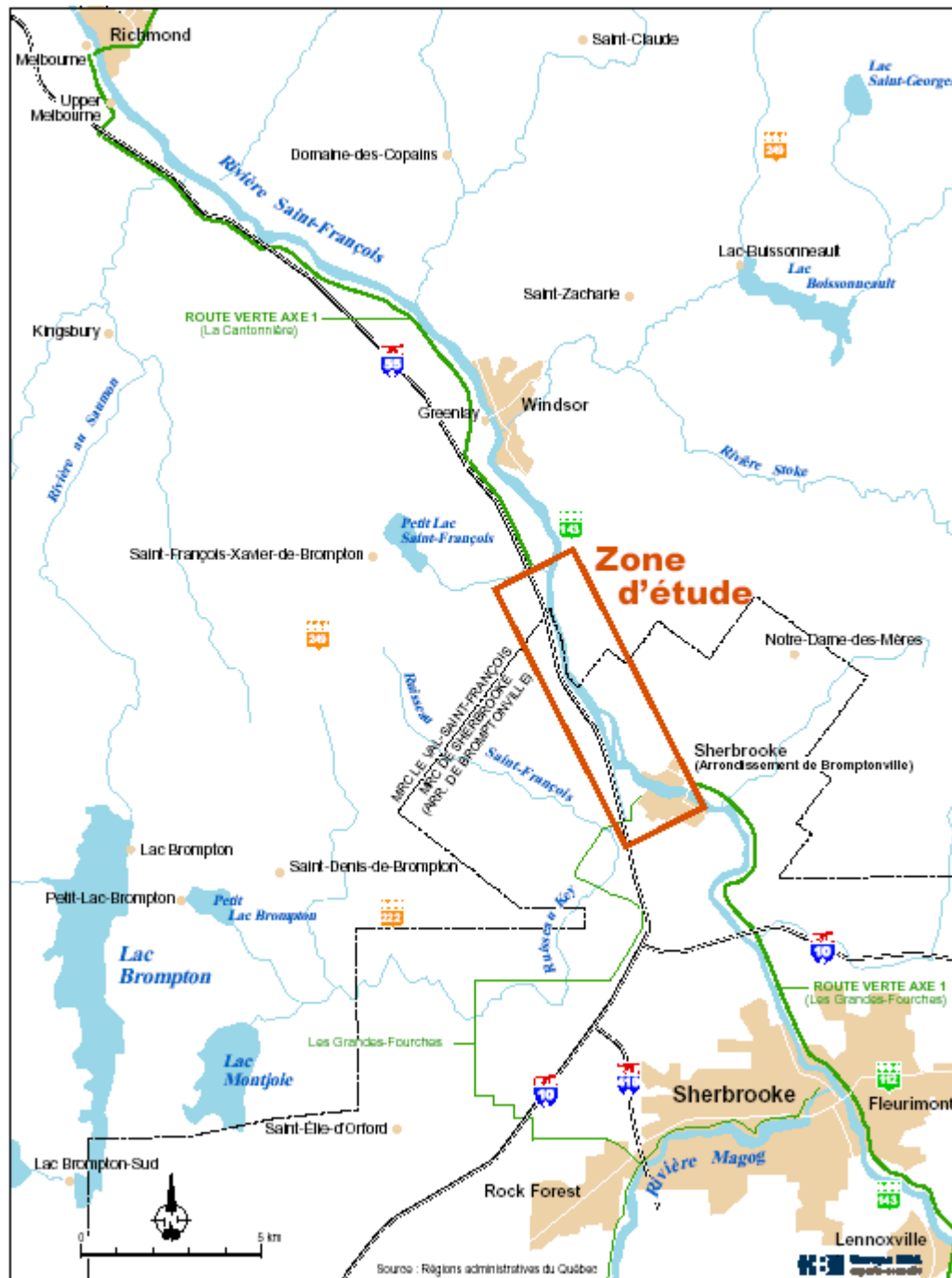
Cadre légal

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu des dispositions de la *Loi sur la qualité de l'environnement et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., c. Q-2, r. 9), car il implique des activités de creusage, de remplissage ou de remblayage sur une distance de plus de 300 mètres et sur une superficie supérieure à 5 000 m² à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières pour un cours d'eau mentionné à l'annexe A, la rivière Saint-François dans le cadre du présent projet, tel que stipulé au paragraphe *b* de l'article 2.

Consultation publique

Le dossier a été rendu public du 30 avril au 14 juin 2002 et une séance d'information publique a été tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le 5 juin 2002. Aucune demande d'audience publique n'a été reçue.

FIGURE 1 : PLAN DE LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE



Tirée de l'étude d'impact (Groupe HBA Experts-conseils, 2001)

Consultation gouvernementale

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet a été effectuée en consultation avec deux directions et un centre d'expertise du ministère de l'Environnement, de même qu'avec six ministères et organismes provinciaux. La liste de ces organismes est fournie à l'annexe 1.

Plan du rapport

Le rapport d'analyse environnementale contient d'abord une présentation du projet et de son contexte, les enjeux et la justification du projet y sont ensuite examinés. L'analyse des principaux impacts du projet sur les composantes biophysiques et humaines du milieu permet, par la suite, de porter un jugement sur son acceptabilité environnementale et de présenter, au besoin, les conditions requises à sa réalisation. Vous trouverez à l'annexe 2 les dates des principales étapes de la procédure constituant l'historique du dossier de même que la liste des organismes et des ministères consultés lors de ces différentes étapes.

1. LE PROJET

1.1 Raison d'être du projet

Le projet de construction d'une piste cyclable entre l'arrondissement de Brompton de la Ville de Sherbrooke et la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton vise à relier deux réseaux cyclables déjà existants, présents dans la MRC de la Région sherbrookoise (réseau des Grandes Fourches) et dans la MRC du Val-Saint-François (réseau de la Cantonnière). Ces deux réseaux sont actuellement séparés et la seule façon de les relier consiste à emprunter le chemin de la Rivière, une route qui n'est pas entièrement pavée et qui dessert une vingtaine de sablières présentes dans le secteur. Considérant la vitesse élevée des véhicules empruntant cette infrastructure routière, le manque de visibilité et le trafic lourd généré par les sablières présentes, cette route comporte de nombreux dangers pour les cyclistes désirant l'utiliser. Selon les initiateurs de projet, un lien hors route permettrait vraisemblablement de relier de façon sécuritaire ces deux réseaux cyclables.

Cette piste cyclable vient aussi s'intégrer à l'axe 1 du réseau de la route verte qui relie les régions de la métropole québécoise et de la Capitale Nationale en passant par Montréal, Chambly, Granby, Sherbrooke, Victoriaville et Lévis et constitue le lien manquant pour assurer la continuité de cet axe de la route verte. Le cyclotourisme connaissant un développement important au Québec depuis quelques années, le bouclage de ce réseau cyclable y contribuera très certainement. Précisons ici que Vélo Québec coordonne la planification et le développement de la route verte en collaboration avec le ministère des Transports du Québec et différents partenaires régionaux dont la Sodécov et le CDE du Val-Saint-François à qui les initiateurs de projet ont confié la réalisation du présent projet (développement, gestion et entretien).

Mentionnons aussi que cet axe de la route verte fait également partie du projet de sentier transcanadien, un sentier récréatif mixte qui traversera toutes les provinces et les territoires du Canada. Ce sentier sera dédié aux activités suivantes : randonnée pédestre, cyclisme, équitation, ski de fond et, selon les possibilités et la demande, la motoneige.

Finalement, le cyclotourisme faisant partie intégrante des stratégies de mise en marché de la région touristique des Cantons de l'Est, le projet de piste cyclable dont il est ici question contribuerait au développement touristique régional et, par le fait même, au développement économique. À cet effet, mentionnons que selon des chiffres obtenus dans le cadre d'une étude effectuée en 1995 par le Société de développement économique de la Région sherbrookoise (SDERS)-Tourisme et présentés par les initiateurs de projet, l'impact économique global du réseau des Grandes Fourches, uniquement construit à 50 % à l'été 1995, se chiffrait à 877 449 \$. Ainsi, dans un contexte où l'offre régionale est améliorée et les contraintes à la libre circulation interrégion sont levées, les retombées économiques associées à la présence de la piste cyclable ne devraient être que plus intéressantes.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet consiste à la construction d'une piste cyclable d'une longueur de 7,54 km reliant deux réseaux cyclables existants, soit celui des Grandes Fourches, dans la MRC de la Région sherbrookoise, et celui de la Cantonnière, dans la MRC du Val-Saint-François. Dans le cadre de ce projet, trois tracés de piste ont été retenus par les initiateurs de projet pour fins d'analyse.

Le premier tracé est localisé entre l'autoroute 55 et la rivière Saint-François et se situe en partie dans la zone inondable de cette rivière sur une longueur d'environ 5 km. Ce tracé emprunte essentiellement le tracé d'une piste illégale de véhicules tout-terrains (V.T.T.) qui est aujourd'hui peu utilisée par ces véhicules et qui a presque été entièrement déboisée. Pour la traversée de certains cours d'eau, ce tracé emprunterait des ponceaux déjà existants du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de nouveaux ponceaux seraient également aménagés.

Le second tracé présenté est également localisé entre l'autoroute 55 et la rivière Saint-François. Il longe le talus du remblai de l'autoroute 55, du côté est de celle-ci. Bien que ce tracé se situe aussi en partie dans la zone inondable de la rivière, il permettrait d'éviter la traversée d'une grande partie de cette zone étant donné qu'il est situé au pied du talus de l'autoroute. Ce tracé permet également l'utilisation de tous les ponceaux existants du MTQ pour la traversée des cours d'eau. Le premier kilomètre de ce tracé est commun avec la première variante.

Le troisième et dernier tracé emprunte, sur toute sa longueur, le chemin de la Rivière, entre l'intersection du chemin Rivard, dans l'arrondissement de Brompton de la Ville de Sherbrooke, et la jonction avec la piste cyclable vers Windsor, sous le viaduc de l'autoroute 55 dans la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton. Ce tracé constitue une chaussée désignée, c'est-à-dire un itinéraire aménagé sur une rue ou une route à faible débit, où la circulation est lente et qui est reconnue comme voie cyclable. Une chaussée désignée ne comporte pas de corridor réservé aux cyclistes, mais uniquement des panneaux de signalisation. Dans la zone d'étude, le chemin de la Rivière est pavé sur une longueur de 5,8 km et gravelé sur une longueur de 2,7 km par la suite.

À la suite de l'analyse comparative des trois tracés, le premier a été retenu par les initiateurs de projet. Ce tracé offre aux utilisateurs une piste sécuritaire présentant des attraits visuels intéressants. Ce tracé est le seul, parmi les trois présentés, situé hors route et qui traverse un milieu naturel sur pratiquement toute sa longueur, ce qui contribue grandement aux objectifs des MRC de mettre en valeur les attraits de la région. Les terrains empruntés sont déjà, en majorité,

la propriété des municipalités membres ou du MTQ ; seul un terrain privé, situé sur le territoire de la MRC du Val-Saint-François, est traversé. Une entente de servitude de passage a d'ailleurs été négociée entre le propriétaire de ce terrain et le CDE du Val-Saint-François et une utilisation de l'emprise de l'autoroute 55 devrait être signée avec le MTQ. De plus, ce tracé emprunte, sur une bonne partie de sa longueur, une piste utilisée illégalement par des V.T.T. qui est presque entièrement déboisée, limitant ainsi les interventions sur le milieu naturel. La piste sera constituée d'une assise de gravier d'une épaisseur de 0,2 mètre et d'une couche de revêtement de 0,1 mètre. Elle aura une largeur de 4 mètres. La superficie de la piste à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières moyennes (LHEPM) de la rivière Saint-François est estimée à 21 920 m².

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Choix des enjeux déterminants

Dans le cadre de l'analyse environnementale du présent projet, divers enjeux pouvant avoir des impacts sur les environnements biophysique et humain ont été soulevés. Ces enjeux ont été regroupés par catégorie pour les fins du présent rapport.

Le premier enjeu, qui est le principal, est relié aux retombées économiques du projet. La seconde catégorie d'enjeux fait référence au domaine naturel et concerne la végétation, la protection de l'écosystème des cours d'eau, la plaine inondable et la faune et les habitats fauniques. La dernière catégorie d'enjeux fait référence au domaine social et concerne la sécurité, la qualité de vie des résidants, les activités agricoles et l'archéologie.

2.2 Analyse de la raison d'être du projet

L'aménagement d'une piste cyclable entre l'arrondissement Brompton de la Ville de Sherbrooke et la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton permettra de relier deux réseaux cyclables déjà existants, soit celui des Grandes Fourches dans la MRC de la Région sherbrookoise et celui de la Cantonnière dans la MRC du Val Saint-François. Rappelons qu'actuellement le seul lien entre ces deux réseaux est le chemin de la Rivière, une route qui n'est pas sécuritaire pour les cyclistes puisqu'elle est caractérisée notamment par le passage de véhicules circulant à haute vitesse et la présence de trafic lourd engendré par les sablières présentes dans le secteur. Ainsi, en accord avec ce que les initiateurs de projet avancent, nous sommes d'avis qu'un lien hors route semble essentiel.

Néanmoins, selon notre analyse, l'argument principal justifiant ces travaux est l'apport majeur du cyclotourisme au développement récréotouristique de la région des Cantons de l'Est et donc au développement économique régional. En effet, selon l'organisme Vélo Québec, les cyclotouristes constituent un type de clientèle plus lucratif que la moyenne des touristes. Ils ont des dépenses quotidiennes plus élevées et des séjours plus longs, en plus d'étaler leurs activités sur une période qui s'amorce dès le mois de mai et qui se prolonge jusqu'à la fin du mois de septembre. Enfin, les cyclotouristes fréquentent principalement les routes rurales peu achalandées et les pistes cyclables (Vélo Québec, 2001). Il apparaît donc que la construction de cette piste cyclable entre l'arrondissement de Brompton de la Ville de Sherbrooke et la

Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton contribuerait grandement au développement du cyclotourisme et donc au développement économique de cette région qui repose notamment sur le tourisme.

2.3 Analyse à l'égard des enjeux

2.3.1 Enjeu principal : les retombées économiques

L'enjeu principal de ce projet de construction de piste cyclable se situe au niveau des retombées économiques qu'un tel type d'infrastructure peut engendrer, et ce, considérant que le cyclotourisme est une activité récréative en plein essor et que la santé économique de la région des Cantons de l'Est repose notamment sur le tourisme.

Les retombées économiques liées au cyclotourisme sont importantes. En effet, selon Vélo Québec, les cyclotouristes québécois partent une quinzaine de jours par année au total, répartis entre deux à quatre voyages. Pour l'hébergement, leurs préférences se partagent entre l'hôtellerie (gîtes touristiques, hôtels et motels) et le camping. Les cyclotouristes dépensent plus d'une centaine de dollars par jour, constituant du fait même une clientèle touristique plus lucrative que la moyenne, considérant que les dépenses quotidiennes des autres touristes québécois se situe autour de 52 \$ (Vélo Québec, 2001). Dans le même ordre d'idées, rappelons les chiffres présentés dans une étude économique effectuée par le SDERS-Tourisme qui estime, uniquement pour l'été 1995, un impact économique global, pour le réseau cyclable Les Grandes Fourches alors construit qu'à 50 %, qui se chiffrait à près de 880 000 \$.

Rappelons également que la réalisation de cette piste cyclable permettrait de compléter l'axe 1 du réseau de la route verte qui relie les régions de Montréal et de Québec puisqu'elle constitue l'unique lien manquant pour assurer la continuité de cet axe de la route verte.

Ainsi, tenant compte de ces faits et chiffres, nous estimons que la présence d'une piste cyclable reliant l'arrondissement de Brompton de la Ville de Sherbrooke et la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton représente un levier touristique qui contribuera assurément au développement économique de la région des Cantons de l'Est.

2.3.2 Enjeux du domaine naturel

Quatre enjeux globaux du domaine naturel ont été identifiés : la végétation, la protection de l'écosystème des cours d'eau, la plaine inondable, la faune et les habitats fauniques.

Dans le cadre de la construction de la piste cyclable, les initiateurs de projet ont retenu un tracé d'une longueur de 7,54 km dont environ 4,9 km se situent en zone inondable de récurrence de 20 ans et à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières moyennes sur une distance d'environ 4 km. De plus, la piste cyclable traversera de petits cours d'eau en divers endroits.

La piste cyclable sera construite en milieu perturbé, notamment par des coupes forestières partielles, par la présence de l'agriculture, par l'exploitation de sablières et gravières et par la

piste de V.T.T. La présence de l'autoroute 55, qui a récemment été doublée dans ce secteur, accentue également la perturbation du milieu.

➤ La végétation

L'enjeu relatif à la végétation est relié à la perturbation des populations végétales lors des travaux de débroussaillage et de déboisement qui seront requis lors de la construction, par les équipements servant au transport des matériaux et à l'aménagement et, possiblement, par les équipements qui seront éventuellement utilisés pour l'entretien.

Travaux de débroussaillage et de déboisement

Selon la variante de réalisation retenue, la piste cyclable empruntera, sur la majorité de sa longueur, la piste de V.T.T., un tracé ayant déjà été déboisé et donc fortement perturbé. À la suite des commentaires fournis aux initiateurs de projet dans le but de minimiser les impacts sur la végétation, la piste cyclable ne s'éloignera de l'ancienne piste de V.T.T. que sur une distance de 720 mètres, soit entre les chaînages 1+850 et 2+400, où la variante retenue se situe désormais à l'extérieur de la LHEPM et passe au pied du remblai de l'autoroute 55 afin d'utiliser un ponceau existant, et entre les chaînages 4+950 et 5+120, où la variante retenue s'éloigne de nouveau de l'ancienne piste de V.T.T. pour emprunter un ponceau du MTQ (le point 0 étant l'entrée de la piste cyclable située du côté de l'arrondissement de Brompton). Considérant que la piste cyclable aura une largeur de 4 mètres, la superficie de végétation qui sera touchée par les travaux de déboisement et débroussaillage sera d'environ 0,29 hectare. Mentionnons qu'au préalable, il avait été prévu qu'environ 1,6 km de la piste cyclable n'emprunterait pas la piste de V.T.T., soit une superficie de 0,64 hectare.

Un inventaire des espèces végétales terrestres, riveraines et aquatiques présentes dans le secteur à l'étude a été complété par les initiateurs de projet. Il s'agit presque exclusivement de groupements de transition et de régénération ayant une valeur intrinsèque faible. Néanmoins, les initiateurs de projet considèrent que les peuplements ont une grande valeur environnementale et ils confèrent un impact moyen au déboisement et un impact faible au défrichement. Par contre, considérant la faible superficie de terrain qui sera touchée par les travaux de déboisement et débroussaillage, nous sommes d'avis que la perturbation du milieu sera très limitée.

Selon l'inventaire du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), on retrouve certaines espèces de plantes menacées ou susceptibles d'être ainsi désignées au sens de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables dans le territoire à l'étude ou à proximité de celui-ci. Entre autres espèces présentes sur cette liste, on retrouve l'ail des bois (*Allium tricoccum*). Précisons que cette espèce figure sur la liste des espèces légalement protégées au Québec depuis 1995 et bénéficie donc d'une protection juridique. Le commerce de l'ail des bois est interdit et sa cueillette est permise, mais uniquement à l'extérieur des aires protégées et elle est restreinte à 50 bulbes par personne-année. La présence de l'ail des bois a d'ailleurs été confirmée par le CDPNQ en bordure du tracé de la piste cyclable. Notons à cet effet que le tracé de la variante retenue par les initiateurs de projet a été modifié à la suite de la demande du ministère de l'Environnement afin de ne pas traverser une colonie d'ail des bois répertoriée par le CDPNQ.

En complément, un inventaire de plantes vasculaires menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées a été complété par les initiateurs de projet le long de la variante de réalisation retenue. Aucune autre espèce de plantes vasculaires susceptibles d'être menacées ou vulnérables au Québec n'a été identifiée dans les secteurs où la variante retenue n'emprunte pas le tracé de la piste de V.T.T. Les espèces de plantes rares, menacées, vulnérables ou susceptibles de l'être ne seront donc pas perturbées par le tracé de la variante retenue.

Lors de l'inventaire réalisé par les initiateurs de projet, le *Sphenopholis intermedia*, une graminée associée aux milieux calcaire ou humide plutôt rare dans les Cantons de l'Est, a été répertorié dans un secteur en bordure de la rivière Saint-François. La piste cyclable suivant le tracé de l'ancien sentier de V.T.T. dans ce secteur, cette population de graminée ne devrait pas subir de perturbations notables. De plus, à l'aide d'un spécialiste de l'Université du Michigan, aux États-Unis, le docteur Tony Rezniceck, les initiateurs de projet ont identifié deux spécimens d'espèces assez rares au Québec, soit le carex normal (*Carex normalis*) et le carex coloré (*Carex tincta*). Selon M. Jacques Labrecque, responsable du CDPNQ, le carex coloré est actuellement candidat pour se retrouver sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Ces deux espèces de carex ont été répertoriées dans un secteur de la piste où il était projeté de s'éloigner de la piste existante de V.T.T. Ainsi, il a donc été décidé par les initiateurs de projet de suivre plutôt la piste de V.T.T. afin de contourner les populations de carex répertoriées lors de l'inventaire pour ne pas les affecter. Nous sommes d'avis que les impacts négatifs potentiels sont négligeables.

Tel que mentionné précédemment, la piste cyclable empruntera, pratiquement dans toute son intégralité, le tracé du sentier de V.T.T. Afin de valoriser le milieu naturel, les sections de la piste de V.T.T., qui ne seront pas incluses au tracé de la piste cyclable, seront labourées et des arbres ou des herbacées y seront plantés selon le milieu (sec ou humide). Nous sommes d'avis que ces méthodes contribueront ainsi à la valorisation du milieu naturel et à sa protection de même qu'à restreindre le plus possible l'utilisation de véhicules hors route dans ces secteurs.

Un programme de surveillance a été élaboré par les initiateurs de projet dans l'étude d'impact. Ce programme vise à assurer le respect de toutes les normes, directives et mesures environnementales présentées dans l'étude d'impact. De plus, un représentant de la Sodécov ou du CDE du Val-Saint-François, selon la MRC touchée par les travaux, sera présent lors des travaux afin de s'assurer du respect de ces normes, directives et mesures environnementales.

Finalement, dans un esprit de protection et de mise en valeur du milieu naturel compatible avec le projet de piste cyclable dont il est ici question, mentionnons que la Sodécov et le CDE du Val-Saint-François visent la création d'une réserve naturelle entre l'autoroute 55 et la rivière Saint-François dans la zone d'étude. La création de cette réserve naturelle contribuera à la remise en état du milieu naturel et au développement d'un milieu attrayant pour les usagers de la piste cyclable. À ce projet de réserve naturelle s'ajoute celui de créer un jardin forestier situé à la jonction du futur lien entre les réseaux cyclables des MRC du Val-Saint-François et de la Région sherbrookoise. L'objectif premier poursuivi par l'implantation de ce jardin est la création d'une zone tampon entre l'autoroute et la piste cyclable ; l'autoroute étant une source de bruit qui, de plus, présente peu d'attraits visuels. La présence d'arbres pourrait aussi favoriser l'occupation du territoire par une faune plus diversifiée. Ces initiatives s'inscrivent donc dans une perspective de valorisation et de sensibilisation au milieu naturel et donc de protection.

Précisons que les projets de réserve naturelle et de jardin forestier ne sont ici présentés qu'à titre informatif et qu'ils ne sont pas inclus dans le projet de construction de piste cyclable qui a été présenté au ministère de l'Environnement et qui fait l'objet de la présente analyse environnementale.

Travaux d'aménagement et d'entretien

L'étude d'impact mentionne les divers équipements qui seront utilisés pour l'aménagement de la piste cyclable, mais pas pour l'entretien de celle-ci. Les équipements de nettoyage requis seront déterminés en fonction de l'ampleur des besoins de nettoyage.

Lors des travaux d'aménagement, il est possible que les équipements utilisés causent des dommages à la végétation. Le représentant de la Sodécov ou du CDE du Val-Saint-François qui sera sur place veillera au respect des normes, directives et mesures environnementales applicables et à ce que les mesures correctrices requises, le cas échéant, soient prises. Lors des travaux d'entretien, les normes, directives et mesures environnementales applicables de même que les mesures réparatrices à prendre si nécessaire devront également être connues et respectées par les responsables de ces travaux.

Ainsi, nous sommes d'avis que les mesures présentées par les initiateurs de projet assureront la mise en valeur et la protection du milieu végétal traversé par la piste cyclable. Les impacts négatifs sont jugés négligeables.

➤ **La protection de l'écosystème des cours d'eau**

La traversée de cours d'eau par la piste cyclable va nécessiter la mise en place de ponceaux. La protection de l'écosystème des cours d'eau constitue un enjeu parce que la mise en place de ponceaux entraîne notamment la mise en suspension de sédiments et leur présence peut entraver le libre écoulement naturel des eaux. Dans le cadre de la variante de tracé retenue par les initiateurs de projet, cinq cours d'eau permanents et sept intermittents seront traversés par la piste cyclable. Un des cours d'eau permanent est déjà traversé par un ponceau du MTQ. Ainsi, l'aménagement de 11 ponceaux sera requis dans le cadre de la construction de la piste cyclable. Certains de ces ponceaux seront nouveaux, alors que certains seront remplacés, soit ceux anciennement utilisés par les V.T.T., et ce, sans compter les passages à gué de certains cours d'eau.

D'autres ponceaux seront également aménagés aux points bas du tracé mentionnés dans l'avis hydraulique annexé à l'étude d'impact afin d'éviter les contraintes d'écoulement et permettre l'humidification immédiate des zones inondables dès la montée des eaux. La localisation précise de ponceaux n'a pas encore été déterminée, mais les initiateurs de projet ont prévu que cette localisation se fera en collaboration avec le MTQ.

Selon les renseignements fournis dans l'étude d'impact, aucun impact significatif sur l'hydraulique ou l'hydrologie de la rivière Saint-François n'est anticipé lors de la période de construction et d'aménagement de la piste puisque ces étapes se feront en dehors des périodes de crues de la rivière Saint-François. De plus, dans l'avis hydraulique joint en annexe à l'étude d'impact, on indique que le rehaussement anticipé au niveau des hautes eaux à la suite de la mise en place de la piste cyclable est négligeable (non quantifiable).

Les travaux d'installation et de remplacement des ponceaux ne sont pas définis dans l'étude d'impact. Il est cependant mentionné que les travaux seront réalisés en dehors des périodes de crues de façon à minimiser la mise en suspension de sédiments et que les normes suivies respecteront celles du MTQ et de Vélo Québec. Ainsi, il a été prévu par les initiateurs de projet que la mise en place des ponceaux soit conforme au document du MTQ intitulé « Ponts et ponceaux, lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique » et préconisé par Vélo Québec et qu'une copie des documents de référence soit remise à l'entrepreneur mandaté pour les travaux et un représentant de la Sodécov ou du CDE du Val-Saint-François, selon la MRC où se font les travaux, surveillera les travaux et veillera au respect des normes.

Précisons ici que le ministère de l'Environnement dispose d'un guide sur les critères d'analyse des projets en milieux hydrique, humide ou riverain assujettis à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et que la fiche technique numéro 8 de ce guide réfère aux ponts et ponceaux. Ainsi, pour la localisation et la construction des ponts et ponceaux requis dans le cadre du présent projet, les initiateurs de projet devront plutôt se référer à la fiche technique numéro 8 de ce guide. À cet effet, une copie des documents de référence devra être remise à l'entrepreneur mandaté pour les travaux et un représentant de la Sodécov ou du CDE du Val-Saint-François, selon la MRC où se font les travaux, surveillera les travaux et veillera au respect des normes.

Les initiateurs de projet ont également prévu de stabiliser les berges de part et d'autre des traversées des cours d'eau en favorisant la remise en végétation des berges en amont et en aval de ces traversées. Dans le cadre du programme de suivi prévu par les initiateurs de projet, il est prévu qu'un suivi environnemental d'une durée minimale de deux ans soit effectué afin de s'assurer que les plantations effectuées remplissent adéquatement leur rôle et que des mesures correctives soient prises, le cas échéant. À cet effet, il est prévu qu'un rapport de suivi annuel sera transmis au ministère de l'Environnement.

Ainsi, nous estimons que si les initiateurs de projet respectent attentivement la fiche technique numéro 8 sur les ponts et ponceaux du guide sur les critères d'analyse des projets en milieux hydrique, humide ou riverain assujettis à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et font un suivi adéquat des mesures de stabilisation des berges en amont et en aval des ponceaux aménagés pour la traversée des cours d'eau, les impacts négatifs reliés à la mise en place et à l'utilisation des ponceaux devraient être minimes lors des travaux et pratiquement nuls à long terme.

➤ **La plaine inondable**

La plaine inondable joue un rôle majeur dans le régime des glaces, elle sert de zone tampon lors des inondations et diminue la capacité érosive de la rivière. De plus, la plaine inondable joue un rôle au niveau de l'épuration naturelle des eaux d'un cours d'eau et renferme généralement de nombreux habitats pour la faune. Il en sera d'ailleurs question ultérieurement. Toutefois, tel que le mentionnent les initiateurs de projet, les activités anthropiques, notamment l'exploitation de gravières et sablières ainsi que la présence de l'autoroute 55, de sentiers de V.T.T. et de terrains agricoles ont modifié passablement le rôle premier de la plaine inondable du côté ouest de la rivière Saint-François. D'après les chiffres fournis dans l'étude d'impact, environ 4 km du tracé

de la piste cyclable seront situés en zone inondable et à l'intérieur de la LHEPM, ce qui représente, en termes de superficie, une surface de 21 920 m² de remblayage à l'intérieur de la LHEPM.

Les interventions prévues dans les zones inondables doivent être évaluées en tenant compte des objectifs identifiés dans la Politique de protection des rives du littoral et des zones inondables (1987, modifiée en 1996) qui visent à maintenir la qualité des lacs et des cours d'eau en accordant une protection minimale adéquate aux rives, au littoral et aux plaines inondables.

Le régime des glaces

Selon l'avis hydraulique joint en annexe de l'étude d'impact, le rehaussement du niveau des eaux engendré par l'aménagement de la piste cyclable est négligeable à un point tel qu'il n'est pas quantifiable. Nous n'envisageons donc aucun impact significatif sur l'écoulement naturel des eaux. De plus, toujours selon cet avis hydraulique, en période de fort débit, les zones de débordement participent peu à l'écoulement de la rivière Saint-François et la zone inondable se trouve à jouer un rôle restreint. L'infime diminution de la section d'écoulement de la rivière Saint-François envisagée à la suite de l'aménagement de la piste cyclable et le rôle minime des zones de débordement de la rivière Saint-François en période de fort débit n'auront donc pas, à notre avis, d'impact notable sur le passage des glaces dans ce secteur.

Les inondations

Selon l'avis hydraulique joint en annexe de l'étude d'impact, le rehaussement anticipé au niveau des hautes eaux à la suite de la construction de la piste cyclable sera négligeable. De plus, l'aménagement de ponceaux conformes aux critères applicables aux endroits où la traversée des V.T.T. se faisait à gué ou sur des ponceaux mal installés contribuera à nuire le moins possible à l'écoulement naturel des eaux. Enfin, tel que mentionné précédemment, un maximum de ponceaux seront aménagés dans les points bas du tracé de la piste afin d'assurer l'humidification rapide des zones inondables dès le début de la montée des eaux des crues. Nous sommes d'avis que ces mesures permettront de maintenir la capacité de stockage de la plaine lors des inondations. Dans ces conditions, les interventions prévues respectent un des objectifs de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables qui vise à assurer l'écoulement naturel des eaux dans la plaine inondable.

Les risques d'érosion

Les risques d'érosion au niveau de la piste cyclable seront limités d'après les initiateurs de projet. Selon les observations réalisées au cours des dernières années et présentées dans l'étude d'impact, les glaces se déposaient dans la plaine inondable lors des crues sans effectuer de friction marquée sur les berges de la rivière.

Il est prévu par les initiateurs de projet que l'assise et le revêtement de la piste cyclable seront composés de gravier dont le niveau de compaction sera adapté au milieu et donc plus élevé dans les zones inondables. Ce type de matériel est souple et il peut gonfler et dégonfler sous l'action de l'eau sans céder. Le risque principal d'érosion de la piste cyclable est néanmoins relié au passage des glaces. Tel que mentionné précédemment, la présence de la piste cyclable ne devrait pas nuire au passage des glaces, mais il y a tout de même un risque que celles-ci érodent la piste.

Les initiateurs de projet ont d'ailleurs accordé à cet impact une intensité moyenne. Afin de prévenir au maximum les risques d'érosion de la piste cyclable en zone inondable, des graminées seront plantées le long des remblais de la piste cyclable. Précisons que les initiateurs de projet ne mentionnent aucun programme de suivi en relation avec la plantation de ces graminées. Ceci, selon notre avis, constitue une lacune.

Le programme de suivi présenté plus tôt prévoit un suivi environnemental d'une durée minimale de deux ans afin de s'assurer que les mesures de stabilisation des berges du ruisseau Key retenues remplissent adéquatement leur rôle et que les mesures correctives soient prises, le cas échéant. À cet effet, il est prévu qu'un rapport de suivi annuel soit transmis au ministère de l'Environnement. Afin de faire un suivi adéquat des mesures d'atténuation des risques d'érosion, nous recommandons qu'il soit ajouté à ce programme le suivi des plantations de graminées dans le remblai de la piste cyclable dans les sections comprises en zone inondable et que les mesures requises soient prises, si nécessaire.

Les berges du ruisseau Key, qui longe le tracé de la piste cyclable dans sa partie sud, présentent aussi, à certains endroits, des risques d'érosion, plus précisément à l'embouchure du ruisseau. Des travaux d'enrochement sous la LHEPM et la mise en place de fagots pour stabiliser les berges du ruisseau sont prévus par les initiateurs de projet. Les travaux de stabilisation des berges du ruisseau Key seront effectués en conformité avec le document intitulé « Protection des rives, du littoral et des plaines inondables : guide de bonnes pratiques » du ministère de l'Environnement.

Dans le cadre du présent projet, des travaux de soutien du remblai de l'autoroute 55 devront également être faits dans l'emprise de l'autoroute (enrochement et mur de gabions). Les ingénieurs du MTQ, en collaboration avec les initiateurs de projet, réaliseront les plans requis et superviseront les travaux une fois que le certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement sera émis en faveur des initiateurs de projet.

Nous sommes d'avis que les mesures de stabilisation retenues, combinées à la bonification du programme de suivi prévu par les initiateurs de projet, permettront de minimiser les impacts potentiels d'érosion de la piste cyclable et des berges du ruisseau Key et d'y remédier adéquatement, le cas échéant.

➤ **La faune et les habitats fauniques**

Un inventaire des habitats fauniques et des espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées a été réalisé par les initiateurs de projet avec la contribution de la Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ) et de la Direction du patrimoine écologique et du développement durable du ministère de l'Environnement du Québec. Selon la FAPAQ, aucun habitat faunique répertorié dans la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune ne se retrouve à l'intérieur de la zone d'étude.

Toujours selon la FAPAQ, aucune frayère n'est localisée dans la zone d'étude. Cependant, les initiateurs de projet ont identifié deux sites potentiels pour le frai. Un de ces sites est localisé dans la rivière Saint-François à la hauteur des îles Maurice et le second site est situé dans la plaine inondable de la rivière, dans la partie inférieure du ruisseau Key. La rivière Saint-François

et ses berges possèdent également un bon potentiel pour la faune avienne. Les zones les plus propices pour la nidification sont les marais situés entre l'autoroute 55 et la rivière Saint-François et le ruisseau Key. Notons également qu'un barrage de castors (*Castor canadensis*) est présent à proximité du tracé de la piste cyclable, mais il semble peu probable que celui-ci soit affecté puisque à cet endroit, la piste cyclable passe au pied du remblai de l'autoroute 55.

Habitat du poisson

Au sens du Règlement sur les habitats fauniques, l'habitat du poisson correspond notamment à une plaine d'inondation dont les limites correspondent au niveau atteint par les plus hautes eaux selon une moyenne établie par une récurrence de deux ans. Lorsque les limites de la plaine d'inondation ne peuvent être ainsi établies, celles-ci correspondent à la ligne naturelle des hautes eaux. La zone inondable est considérée comme une zone riche et très diversifiée qui joue un rôle majeur dans le maintien de la productivité écologique et des processus écologiques des cours d'eau.

Tel que mentionné dans l'étude d'impact, la variante de la piste cyclable retenue (variante 1) couvre une superficie de 21 920 m² à l'intérieur de la LHEPM. Selon les estimations des initiateurs de projet, sur cette superficie, 320 m² de plaine inondable présentant un potentiel moyen pour le poisson (alimentation, alevinage et reproduction) seraient affectés par la présence de la piste cyclable (cinq ruisseaux touchés). Le reste de la superficie recouverte par la piste cyclable présente un potentiel pour le poisson qualifié de faible à très faible. Ces estimations sont basées sur le fait que la plaine de débordement de la rivière Saint-François a subi de nombreuses perturbations au cours des dernières années : construction de l'autoroute 55, remaniement du ruisseau Key, exploitation de sablières et gravières et l'utilisation de cette zone par des V.T.T.

Comme mesures d'atténuation des impacts sur l'habitat du poisson, les initiateurs de projet proposent de stabiliser la zone d'affaissement identifiée en bordure du ruisseau Key à l'aide d'empierrement et l'utilisation de fagots, ce qui permettrait le recouvrement d'une superficie de 180 m² d'habitat propre au poisson. De plus, il est mentionné que l'aménagement de ponceaux en cours d'eau selon le respect des normes applicables et la remise en végétation des berges en amont et en aval des traversées de cours d'eau permettront de récupérer environ 660 m² supplémentaires d'habitat du poisson. Mentionnons à cet effet que la mise en place de ponceaux respectant les normes du ministère de l'Environnement entraînera même une amélioration du milieu. En effet, ces ponceaux, conçus pour nuire le moins possible à l'écoulement naturel des eaux et par conséquent aux activités de la faune aquatique et notamment du poisson, seront aménagés à des endroits où la traversée des cours d'eau par des V.T.T. se faisait à gué ou à l'aide de ponceaux inappropriés. L'ensemble de ces mesures devrait ainsi permettre de récupérer environ 840 m² d'habitat potentiel du poisson. Nous sommes d'avis que ces mesures de mitigation permettront donc de restreindre les impacts négatifs potentiels sur l'habitat du poisson et même d'améliorer ce dernier.

Habitat de la faune avienne

Tel que mentionné précédemment, les marais localisés entre l'autoroute 55 et la rivière Saint-François et dans le secteur du ruisseau Key constituent un lieu propice pour la nidification de certaines espèces aviennes retrouvées dans le secteur à l'étude. Cependant, dans le cadre du

projet dont il est ici question, la piste cyclable ne longera pas ces marécages et les impacts sur ces derniers seront, à notre avis, pour ainsi dire nuls.

Habitat du castor

Tel que mentionné dans l'étude d'impact, un barrage de castors (*Castor canadensis*) est présent à proximité du tracé de la piste cyclable, mais il semble peu probable que celui-ci sera affecté. En effet, à cet endroit, la piste cyclable passe au pied du remblai de l'autoroute 55.

Comme complément d'information, il est précisé dans l'étude d'impact que le MTQ est aux prises avec des problèmes de contrôle des castors en raison d'une surpopulation de cette espèce dans certains secteurs de la zone d'étude. À cet effet, la Direction régionale de l'Estrie de la FAPAQ a autorisé la trappe et le déplacement de certaines populations de castors. Les mesures prises par le MTQ contribueront ainsi à contrôler les castors en bordure de la piste cyclable, si cela s'avérait nécessaire.

Habitat des amphibiens, des reptiles et de la microfaune

D'après les recherches effectuées par les initiateurs de projet, le CDPNQ mentionne, dans la zone d'étude, la présence possible d'espèces d'amphibiens, de reptiles et de microfaune menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées et/ou d'intérêt pour le CDPNQ, soit la tortue des bois (*Clemmys insculpta*), la salamandre sombre du Nord (*Desmognathus fuscus*), la salamandre pourpre (*Gyrinophilus porphyriticus*) et la belette pygmée (*Mustela nivalis*).

D'après les informations retrouvées dans l'étude d'impact, parmi toutes ces espèces, seule la tortue des bois a déjà été observée dans le secteur à l'étude. La dernière observation de cette espèce remonte à 1976, à l'est du ruisseau Key. Depuis 1976, la zone dont fait partie le secteur à l'étude a été fortement perturbée notamment par la construction de l'autoroute 55, le remaniement du ruisseau Key, l'exploitation de sablières et gravières et l'utilisation des berges de la rivière Saint-François par des V.T.T. De plus, dans les secteurs susceptibles de constituer un habitat favorable pour la tortue des bois, par exemple en bordure du ruisseau Key, le tracé de la piste cyclable longe l'actuel talus de l'autoroute 55.

Les observations des dernières années ne semblent ainsi pas démontrer la présence de la tortue des bois dans le secteur à l'étude et les habitats potentiels pour cette espèce présents dans le secteur à l'étude ne seront de toute façon pas perturbés par le passage de la piste cyclable. Nous sommes ainsi d'avis qu'il est fort probable que l'aménagement et l'exploitation de la piste cyclable n'auront pas d'impact sur la présence éventuelle de populations de tortue des bois.

2.3.3 Enjeux du domaine social

Quatre enjeux globaux du domaine social ont été identifiés : la sécurité, la qualité de vie des résidents, les activités agricoles et l'archéologie.

➤ La sécurité

Au niveau de la sécurité, les enjeux relatifs à la sécurité sont reliés à la période de construction de la piste cyclable et à son exploitation subséquente.

La sécurité en période de construction de la piste cyclable

Dans le cadre de la construction de la piste cyclable, selon les chiffres fournis dans l'étude d'impact, environ 8 500 m³ de matériaux granulaires seront requis pour la mise en place de l'assiette de la piste. Pour ce faire, environ 650 voyages de camions de transport seront requis. L'accès des camions, dans le cadre des travaux de construction, se limiterait aux abords de la piste, celle-ci étant accessible par les deux extrémités. L'accès pourrait aussi se faire, si nécessaire, par le chemin de la Rivière, une route sur laquelle il y a déjà présence de trafic lourd en raison de la présence des gravières et sablières. Nous ne prévoyons donc pas que le transport de matériaux, dans le cadre des travaux de construction de la piste cyclable, contribuera à augmenter les risques pour la sécurité des usagers de ce secteur.

La sécurité en période d'exploitation de la piste cyclable

Le choix du tracé retenu par les initiateurs du projet (variante 1) assurera aux usagers de la piste cyclable l'accès à un circuit sécuritaire puisqu'il est hors route. De plus, à la suite de la mise en service de la piste cyclable, les initiateurs de projet ont prévu la présence de patrouilleurs qui assureront la sécurité et pourront prêter une première assistance aux blessés et prévenir les services d'urgence en cas de besoin.

Selon les normes du MTQ, la piste cyclable peut s'approcher à deux mètres de la ligne blanche située sur le bord de l'autoroute à condition qu'une glissière de sécurité y ait été aménagée. Sans cette glissière, la distance relative à cette ligne blanche doit être d'au moins 12 mètres. Généralement, selon le tracé retenu, la piste cherche à s'éloigner de l'autoroute 55 pour des raisons de sécurité et de confort. Dans certaines sections cependant, la piste longe l'autoroute pour utiliser des ponceaux existants du MTQ et ainsi limiter la perturbation du milieu naturel par la mise en place de ponceaux ou de remblais. Dans ces sections, les initiateurs de projet mentionnent dans l'étude d'impact que des glissières de sécurité seront mises en place lorsqu'elles ne sont pas existantes. La piste cyclable empruntera également un pont du MTQ, à l'endroit où la piste de V.T.T. passait sous ce pont. Les initiateurs de projet mentionnent dans l'étude d'impact que la glissière de sécurité de ce ponceau devra être prolongée à cet endroit. De plus, une clôture sera installée à chaque fois que la piste cyclable sera à l'intérieur de l'emprise du MTQ afin d'éviter que les usagers n'aillent sur la chaussée de l'autoroute.

Le tracé de la piste cyclable suivra essentiellement un sentier autrefois emprunté par des conducteurs de V.T.T. Selon les informations fournies, ce sentier ne devrait plus être utilisé par les V.T.T. et les usagers de la piste cyclable devraient pouvoir circuler en toute sécurité. Cependant, il est toujours possible que des V.T.T. ou d'autres types de véhicules (véhicules hors route) empruntent ce secteur. Cependant, les initiateurs de projet précisent dans l'étude d'impact qu'il n'y aura « aucun partage de la piste avec les V.T.T. » Ainsi, dans cette optique, nous recommandons que de la signalisation interdisant l'accès aux gens utilisant des véhicules hors route soit mise en place aux endroits qui seront jugés les plus stratégiques. À ce sujet, les

patrouilleurs qui sillonneront la piste cyclable pourront faire de la sensibilisation. De plus, mentionnons que la mise en place de telles mesures contribuera grandement à la protection du milieu naturel.

Finalement, conformément à ce qui est mentionné dans l'étude d'impact, les initiateurs de projet, par l'entremise de la Sodécov dans la MRC de la Région sherbrookoise et du CDE du Val-Saint-François dans la MRC du Val-Saint-François, devront effectuer une inspection annuelle, après les crues printanières, afin de s'assurer que l'assiette et la surface de la piste cyclable ne soient pas endommagées, en plus d'effectuer un nettoyage sur toute la longueur de la piste, si nécessaire, et ce, notamment afin d'assurer le plus possible aux usagers de la piste cyclable une surface exempte de situation pouvant causer des accidents.

➤ **La qualité de vie des résidants**

À notre avis, l'aménagement d'une piste cyclable contribuera certainement à améliorer la qualité de vie des résidants de la région puisque cette infrastructure permettra à ces derniers d'avoir accès à des nouveaux réseaux de pistes cyclables. Ce projet de piste cyclable permettra de relier les circuits de la Cantonnière et des Grandes Fourches à l'ensemble du circuit provincial de la route verte. De plus, ce lien s'effectuera dans un environnement sécuritaire et de qualité dans lequel le milieu naturel sera mis en valeur.

De plus, la zone d'étude est située dans un milieu rural peu habité. Les seules résidences du secteur à l'étude se retrouvent essentiellement le long du chemin de la Rivière. Entre l'autoroute 55 et la rivière Saint-François, les terrains agricoles devenus enclavés à la suite de la construction de l'autoroute ont été abandonnés et sont inutilisés, seules quelques zones d'extraction subsistent. Ainsi, nous sommes d'avis que la présence de cette piste cyclable n'engendrera pas d'impact négatif comme ceux que l'on retrouve parfois associés aux pistes cyclables aménagées en zones habitées (bruit, vandalisme, violation de propriété, etc.).

De plus, considérant que le vélo constitue un moyen de transport particulièrement sain en raison de l'absence de rejet toxique et son côté silencieux, ce mode de déplacement est entièrement compatible avec le principe du développement durable auquel adhère le ministère de l'Environnement, c'est-à-dire un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de combler les leurs.

➤ **Les activités agricoles**

La piste cyclable projetée traverse la zone agricole protégée sur une longueur de 4,1 km. La zone agricole protégée est située entièrement à l'intérieur de l'arrondissement de Brompton, soit dans la portion sud du secteur à l'étude. L'autre tronçon de la piste cyclable, situé dans la partie nord du secteur à l'étude, est caractérisée par la présence de zones d'extraction.

À la suite de l'enclavement des terres agricoles par la construction de l'autoroute 55, les terres situées dans la zone agricole protégée ne sont plus exploitées et elles appartiennent maintenant au MTQ et aux municipalités à la suite de l'expropriation des propriétaires. Certaines de ces terres possèdent tout de même un bon potentiel agricole, mais une remise en exploitation de celles-ci est impossible et, de plus, elles sont situées en zone inondable. Ainsi, les impacts sur les activités agricoles sont jugés comme étant pratiquement nuls. Néanmoins, afin de pouvoir

exploiter ces terres pour une autre fin que l'agriculture, les initiateurs de projet ont obtenu l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (C.P.T.A.Q.).

➤ **Archéologie**

Une bonne partie de la zone d'étude se situe dans la plaine inondable, un type de milieu présentant un intérêt archéologique moindre en raison des crues annuelles. Par contre, tel que mentionné dans l'étude d'impact, il est possible que certaines sections de la zone d'étude présentent un intérêt.

Un potentiel moyen a été accordé par les initiateurs de projet aux zones susceptibles de présenter un intérêt archéologique. Les initiateurs de projet précisent, dans leur étude d'impact, que lors de travaux de construction de l'autoroute 55 réalisés en 1996 (travaux de dédoublement), aucun artefact ni aucune trace archéologique n'ont été mis à jour.

Aucun programme de surveillance ni plan de mesures particulières n'ont ainsi été établis lors des travaux de construction de la piste cyclable au cas où des artefacts seraient trouvés. Néanmoins, afin d'être conformes aux exigences légales établies par le ministère de la Culture et des Communications du Québec, les initiateurs de projet sont tenus de se conformer à la Loi sur les biens culturels, section III, article 40 qui mentionne que : « Quiconque découvre un bien ou un site archéologique doit en aviser le ministre sans délai ».

Nous sommes d'avis qu'étant donné que le secteur à l'étude est en bonne partie en zone inondable et que les travaux antérieurs, réalisés en 1996 dans le cadre des travaux sur l'autoroute 55, n'ont pas démontré la présence d'artefacts dans le secteur, le respect de la Loi sur les biens culturels permettra de minimiser les impacts potentiels sur la présence éventuelle d'objets à valeur archéologique dans le secteur des travaux de construction de la piste cyclable. De plus, rappelons qu'une bonne partie des terres qui seront traversées par la piste cyclable ont déjà été à vocation agricole et donc labourées jusqu'à une certaine profondeur, diminuant encore davantage les probabilités de présence d'artefacts.

CONCLUSION

Rappel de l'analyse à l'égard des enjeux

L'enjeu principal demeure les retombées économiques potentielles qui seront engendrées par l'aménagement de la piste cyclable entre l'arrondissement de Brompton de la Ville de Sherbrooke et la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton. Cette infrastructure récréative constituera très certainement un levier touristique bénéfique à l'économie locale.

Les enjeux du domaine naturel touchent la végétation, la protection de l'écosystème des cours d'eau, la plaine inondable et la faune et ses habitats. Les impacts sur le milieu naturel sont d'une faible importance et ceux-ci devraient être grandement minimisés avec les mesures qui seront mises en place par les initiateurs de projet. Les impacts résiduels sur le milieu naturel devraient donc être négligeables.

Les enjeux du domaine social concernent la sécurité (lors de la construction et de l'exploitation de la piste cyclable), la qualité de vie des résidents, les activités agricoles et l'archéologie. L'analyse environnementale de ces enjeux permet de conclure que l'aménagement de la piste cyclable n'aura pas d'impact négatif sur la sécurité, la qualité de vie des résidents et les activités agricoles, alors que les impacts négatifs possibles au niveau du potentiel archéologique seront pour ainsi dire nuls en s'assurant du respect de la législation applicable.

Détermination de l'acceptabilité environnementale

L'analyse environnementale du projet de construction d'une piste cyclable entre l'arrondissement de Brompton de la Ville de Sherbrooke et la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton a été effectuée à partir de l'étude d'impact déposée par la Ville de Bromptonville et la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton le 15 mars 2002 et des commentaires reçus par le biais d'une consultation intra et interministérielle. L'examen de ces documents permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental, selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

Recommandation globale et conditions d'autorisation

Par conséquent, nous recommandons qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur de la Ville de Sherbrooke et de la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton afin de réaliser le projet de construction d'une piste cyclable entre ces deux municipalités, le tout aux conditions suivantes :

Condition 1 : Réserve faite des conditions prévues au présent certificat, le projet de construction d'une piste cyclable entre l'arrondissement de Brompton de la Ville de Sherbrooke et la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton autorisé par ledit certificat doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- VILLE DE BROMPTONVILLE ET MUNICIPALITÉ DE SAINT-FRANÇOIS-XAVIER-DE-BROMPTON. *Construction d'une piste cyclable entre les municipalités de Bromptonville et Saint-François-Xavier-de-Brompton – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal*, préparé par Groupe HBA experts-conseils, octobre 2001, 55 p., 9 annexes et 3 cartes ;
- VILLE DE BROMPTONVILLE ET MUNICIPALITÉ DE SAINT-FRANÇOIS-XAVIER-DE-BROMPTON. *Construction d'une piste cyclable entre les municipalités de Bromptonville et Saint-François-Xavier-de-Brompton – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 1*, préparé par Groupe HBA experts-conseils, février 2002, 25 p., 3 annexes et 2 cartes.

Si des indications contradictoires sont contenues dans ces documents, les plus récentes prévalent ;

Condition 2 : Que la localisation et la construction des ponts et ponceaux soient conformes aux dispositions contenues dans la fiche technique numéro 8 du document intitulé « Critères d'analyse des projets en milieux hydrique, humide et riverain assujettis

à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, ministère de l'Environnement, décembre 1999 » ;

- Condition 3 : Qu'un suivi de la plantation de graminées dans le remblai de la piste cyclable situé en zone inondable soit effectué conformément aux modalités applicables prévues dans le programme de suivi environnemental décrit dans les documents cités à la condition 1 ;
- Condition 4 : Qu'une signalisation interdisant l'accès à la piste cyclable aux véhicules hors route soit mise en place aux endroits les plus stratégiques ;
- Condition 5 : Que les travaux de construction reliés au présent projet soient réalisés avant le 31 décembre 2003.

Original signé par

François Delaître

Biologiste, M. Env.

Chargé de projet

Service des projets en milieu hydrique

Direction des évaluations environnementales

ANNEXES

ANNEXE 1

LISTE DES ORGANISMES ET DES EXPERTS GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet a été faite en consultation avec les directions du ministère de l'Environnement, les ministères et organismes suivants :

les unités administratives du MENV :

- Direction régionale de l'Estrie ;
- Direction du patrimoine écologique et du développement durable ;
- Centre d'expertise hydrique du Québec ;

les ministères et organismes suivants :

- ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- ministère de la Culture et des Communications ;
- ministère de la Sécurité publique ;
- ministère des Transports ;
- Société de la faune et des parcs du Québec ;
- Tourisme Québec.

ANNEXE 2

CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

2001-06-11	Réception de l'avis de projet
2001-07-04	Transmission de la directive du ministre aux municipalités de Bromptonville et Saint-François-Xavier-de-Brompton
2001-10-25	Réception de l'étude d'impact préliminaire
2001-11-07	Début de la consultation sur la recevabilité de l'étude d'impact
2002-01-07	Fin de la consultation sur la recevabilité de l'étude d'impact
2002-02-05	Transmission des questions et commentaires à la Ville de Sherbrooke, arrondissement de Brompton, et à la Municipalité de Saint-François-Xavier-de-Brompton
2002-03-15	Réception des réponses aux questions et commentaires demandés par le MENV et du résumé vulgarisé (dépôt de l'étude d'impact)
2002-03-18	Début de la consultation sur les réponses aux questions et commentaires
2002-04-05	Fin de la consultation sur les réponses aux questions et commentaires
2002-04-12	Transmission de l'avis de recevabilité au ministre
2002-04-30	Début de la période d'information et de consultation publiques
2002-06-05	Séances d'information à Sherbrooke
2002-06-14	Fin de la période d'information et de consultation publiques
2002-06-18	Début de la consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet
2002-08-01	Fin de la consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet
2002-09-16	Réception des derniers commentaires sur l'acceptabilité environnementale du projet

BIBLIOGRAPHIE

Lettre de la Commission de protection du territoire agricole du Québec à la Municipalité de Bromptonville, 11 mars 2002, 4 p.

Lettre de M. Antoine Robillard du ministère des Transports à M. Gilles Brunet du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement, 3 décembre 2001, 2 p.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Critères d'analyse des projets en milieux hydrique, humide et riverain assujettis à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement*, décembre 1999.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Protection des rives, du littoral et des plaines inondables : guide des bonnes pratiques*, 2002.

VILLE DE BROMPTONVILLE ET MUNICIPALITÉ DE SAINT-FRANÇOIS-XAVIER-DE-BROMPTON. *Construction d'une piste cyclable entre les municipalités de Bromptonville et Saint-François-Xavier-de-Brompton – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal*, préparé par Groupe HBA experts-conseils, octobre 2001, 55 p., 9 annexes et 3 cartes.

VILLE DE BROMPTONVILLE ET MUNICIPALITÉ DE SAINT-FRANÇOIS-XAVIER-DE-BROMPTON. *Construction d'une piste cyclable entre les municipalités de Bromptonville et Saint-François-Xavier-de-Brompton – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 1*, préparé par Groupe HBA experts-conseils, février 2002, 25 p., 3 annexes et 2 cartes.

VÉLO QUÉBEC (2001). *L'état du vélo au Québec en 2000*.