



CRECQ
Conseil régional de
l'environnement du
Centre-du-Québec

Diagnostic environnemental de la Ville de Drummondville 2006

Recommandations et commentaires

**Présentés à la Ville de Drummondville
dans le cadre de la consultation publique
sur le diagnostic environnemental 2006**

Décembre 2006

Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec

Pour information :



Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec
255, rue Brock, bureau 409
Drummondville (Québec)
J2C-1M5

Tél. : (819) 475-1048

Télec. : (819) 475-5112

Courriel : info@crecq.qc.ca

Site Internet : www.crecq.qc.ca

INTRODUCTION

Présentation du CRECQ

Le Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec (CRECQ), organisme à but non lucratif créé en avril 1997, regroupe de nombreux intervenants de la région (organismes environnementaux, institutions, entreprises, individus, etc.) intéressés à la protection de l'environnement et au développement durable. Il favorise une approche de concertation en vue d'établir un plan d'action et réaliser ou collaborer à des projets s'inscrivant dans les orientations de ce plan d'action. Le Conseil d'administration regroupe actuellement dix-huit organismes et un citoyen provenant des cinq MRC de la région.

Intérêt du CRECQ envers la future politique de développement durable

Par son projet de politique de développement durable, la Ville de Drummondville s'est engagée sur la bonne voie pour améliorer la qualité de vie de sa population à long terme. L'étape du diagnostic est très importante puisque le diagnostic renfermera toutes les informations de base pour l'élaboration de la future politique.

Le CRECQ est donc heureux de participer aux audiences publiques sur le diagnostic environnemental et croit pouvoir contribuer à l'enrichissement de ce document. Notre organisme désire encourager et soutenir ce processus de planification environnemental puisqu'il est basé sur le concept de développement durable, bien décrit dans le diagnostic, et sur la nécessité d'intégrer de nouveaux paramètres décisionnels à l'intérieur de la gestion quotidienne des affaires municipales.

LES COMPOSANTES DU DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

BASSIN VERSANT DE LA RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS

En 2001-2002, le CRECQ a pris position face à un projet de développement hydro-électrique aux rapides Spicer au cœur du territoire de la Forêt Drummond. Pour plusieurs raisons s'inscrivant dans une optique de développement durable, le CRECQ s'est opposé à ce projet qui a été finalement abandonné par la suite.

Recommandation :

Le diagnostic devrait, selon nous, mentionner **ce potentiel hydraulique et l'éventualité de voir réapparaître un autre projet de « mini-centrale » sur ces rapides.**

Le diagnostic, à la page 42, met en évidence l'état des berges de la rivière Saint-François et les problèmes de sédimentation qui en résultent. La Ville effectue actuellement des travaux d'inventaire et de caractérisation des cours d'eau sur son territoire.

Recommandation :

Selon le CRECQ, il serait primordial que la Ville se dote d'un règlement visant à préserver les **bandes riveraines naturelles** et à **restaurer**, autant que possible, celles qui sont déstabilisées, artificialisées ou qui présentent des signes d'érosion.

EAU POTABLE

Provenant de l'eau de surface :

Malgré le fait que la Ville de Drummondville semble prendre la problématique du dépassement de norme concernant la qualité de l'eau potable au sérieux, il est primordial d'attaquer la source du problème : la quantité des matières organiques dans l'eau brute. Ainsi, une meilleure implication à l'échelle du bassin versant de la rivière Saint-François viserait à réduire les interventions à l'usine de traitement d'eau (à noter que même la Ville de New York a privilégié les actions de prévention à l'échelle de son bassin versant au lieu d'investir dans l'amélioration du traitement de l'eau).

Provenant des puits individuels :

Sur environ 1275 puits individuels, 331 se situent sur l'ancien territoire de Drummondville. Savons-nous combien de ces puits servent à l'alimentation humaine ? Connaît-on la vulnérabilité de ces puits à la pollution ? Pour autoriser l'implantation d'une construction ou l'exercice d'une activité dans un secteur où on retrouve des puits privés, la Ville tient-elle compte actuellement de la vulnérabilité de ces puits ?

EAUX USÉES

Près de 20% des résidences de la nouvelle ville de Drummondville ne seraient pas raccordées à un réseau sanitaire et on ne connaît pas le taux de conformité des installations sanitaires de ces résidences. L'absence ou la défektivité des installations sanitaires peuvent entraîner des effets néfastes sur les cours d'eau. Heureusement, nous avons appris récemment que 14 municipalités de la MRC de Drummond, dont Drummondville, se sont regroupées pour gérer la vidange des fosses sceptiques sur leur territoire, le transport et la gestion sécuritaire des boues.

Recommandations :

Selon le CRECQ, le diagnostic devrait mentionner comment la Ville pourra profiter de cette initiative pour s'assurer de la conformité et du respect des normes de rejet des installations sanitaires à moyen terme.

De plus, le diagnostic ne mentionne aucunement l'importance de réfection des réseaux d'égout unitaire. Selon le rapport d'évaluation de performance des ouvrages municipaux d'assainissement des eaux pour l'année 2005 du Ministère des Affaires municipales et des régions (MAMR), la Ville a directement déversé ses égouts à la rivière à 28 reprises (à travers les 76 stations de surverse). Il est important de noter que la Ville de Drummondville a été l'une des 8 villes qui ont le plus surversé au Québec.

Recommandations :

À l'instar du MAMR, le CRECQ estime que la problématique des surverses n'est pas à négliger et qu'il faudrait viser à ce qu'aucun débordement ne survienne.

ESPACES VERTS ET MILIEUX NATURELS

Forêt Drummond

Le diagnostic mentionne que la Ville a su préserver un patrimoine naturel et donne ensuite l'exemple du parc Woodyatt et celui de la Forêt Drummond. De plus, on constate dans le tableau de la page 68 que 4,8% du territoire de la ville est voué à des espaces verts, des parcs et des milieux naturels, ce qui inclut évidemment la Forêt Drummond. En tenant compte du fait que la Forêt Drummond appartient à environ 75% à Hydro-Québec et à 25% au ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), une question qui aurait pu apparaître dans le diagnostic est alors soulevée :

Recommandation :

Le diagnostic devrait indiquer le niveau de protection et les garanties de protection, s'il y a lieu, s'appliquant à la Forêt Drummond ou certaines parties de cette forêt dans le contexte des négociations en cours entre la MRC, le MRNF et Hydro-Québec?
--

Inventaires de forêts exceptionnelles au Centre-du-Québec

Afin de bonifier l'inventaire des milieux naturels de la ville de Drummondville, le CRECQ désire vous transmettre des informations provenant, entre autres, d'un de ses projets en cours.

Dans le cadre du projet de préservation des habitats forestiers exceptionnels au Centre-du-Québec, nous avons visité, l'été dernier, plus d'une trentaine de forêts que des intervenants du Service de l'environnement forestier du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNFP) nous ont référées, afin de valider leur caractère exceptionnel ou leur potentiel de conservation. Pour une quinzaine de ces forêts, nous tenterons de sensibiliser les propriétaires concernés à la préservation de leur intégrité écologique.

Une des forêts retenues pour la sensibilisation des propriétaires se trouvent sur le territoire de la ville de Drummondville aux coordonnées suivantes : N46°22'36,3'' et W071°48'07,9'' (voir photo aérienne ci-jointe). Cette forêt d'environ 30 hectares est délimitée par le chemin du Golf, la rue Picotin, les bassins de l'usine de traitement des eaux usées et appartient à Hydro-Québec. Cette forêt constitue une des extrémités du corridor forestier qui traverse le nord-ouest de la MRC de Drummond, de Saint-Eugène à Saint-Majorique, et qui longe ensuite la rivière Saint-François. Il s'agit d'un site fréquenté par le cerf de Virginie et qui, d'ailleurs, fait partie d'un grand ravage qui s'étend jusqu'à Saint-Bonaventure à travers la Forêt Drummond.

Selon Audrey Lachance, technicienne d'inventaire en biologie, la partie le plus à l'est du site est constituée d'une érablière avec des chênes rouges. À côté se trouve une érablière rouge avec une plus grande quantité de résineux. Complètement à l'ouest du site, se trouve un peuplement avec plusieurs gros pins blancs mélangés à d'autres résineux et à des érables rouges. La partie nord du site est principalement constituée d'une prucheraie. La petite pointe le plus près du chemin du Golf et de l'édifice d'Hydro-Québec est un jeune peuplement de feuillus tolérants, une succession. Cette forêt est très belle, elle recèle différents habitats en peu de distance. Quelques chemins traversent le site, des barrières ou des obstacles ont été placées pour empêcher les VTT de circuler. On y a mesuré un diamètre à hauteur de poitrine (DHP) de 79 cm sur un chêne rouge, 57,7 cm sur un érable à sucre, 67,4 cm sur un érable rouge, 33,7 cm sur un sapin baumier, 79,7 cm sur un pin blanc, et 47 cm sur une pruche du Canada. On y a observé d'autres espèces d'intérêt comme le cerisier tardif et le thuya occidental.

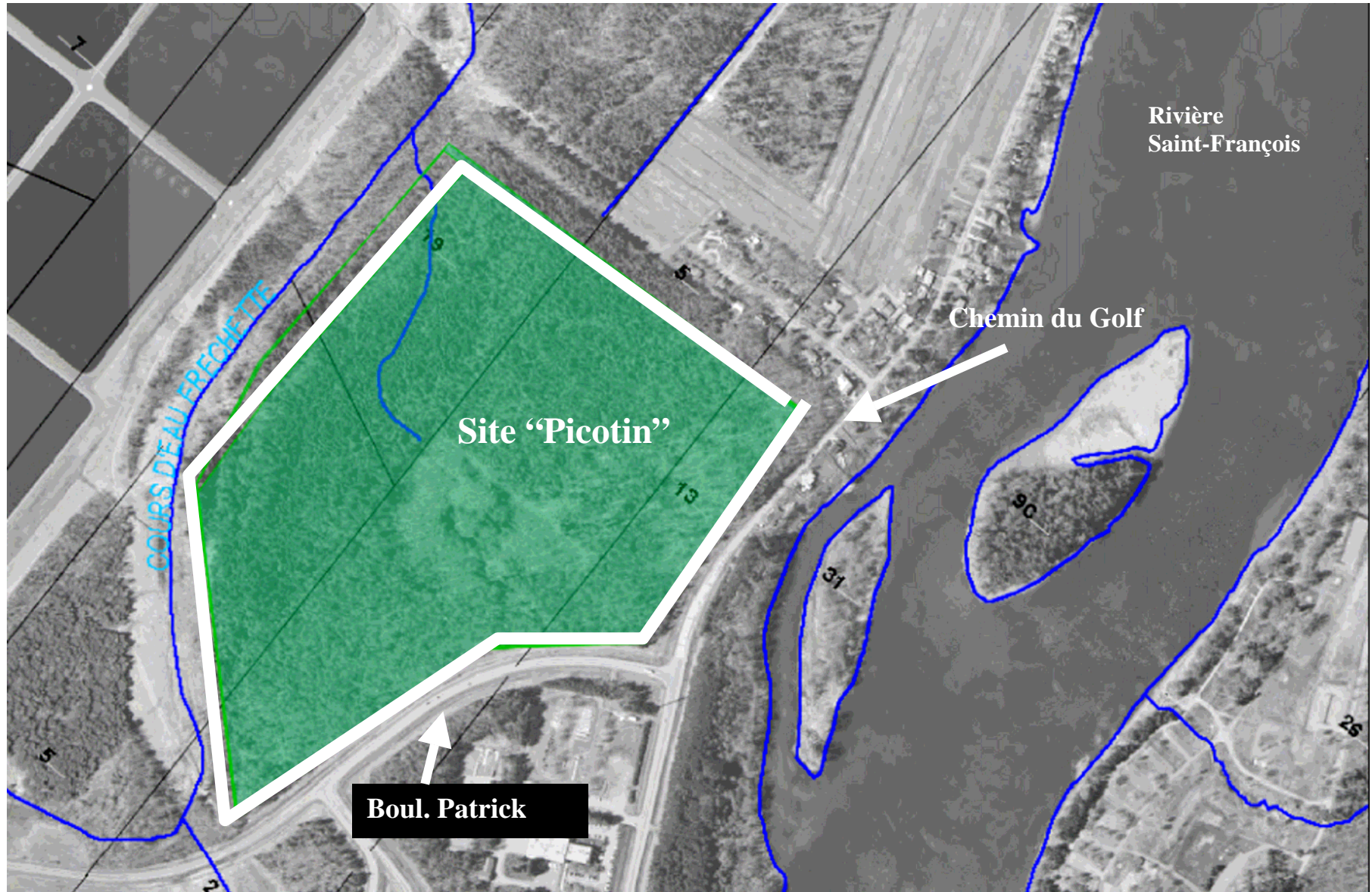
Ce site se trouve dans une situation relativement précaire puisqu'il est à proximité de la zone urbanisée de la ville et de l'autoroute 20, et il ne bénéficie plus du statut de zone agricole protégée.

Le CRECQ tentera prochainement de sensibiliser les responsables d'Hydro-Québec à la protection à long terme de cette forêt.

Recommandation :

Nous recommandons à la Ville de Drummondville de tenir compte de la valeur environnementale de cette forêt dans sa future politique environnementale et de favoriser la protection de son intégrité écologique.

FIGURE 1 : LOCALISATION DE L'HABITAT FORESTIER EXCEPTIONNEL



Milieux humides d'intérêt

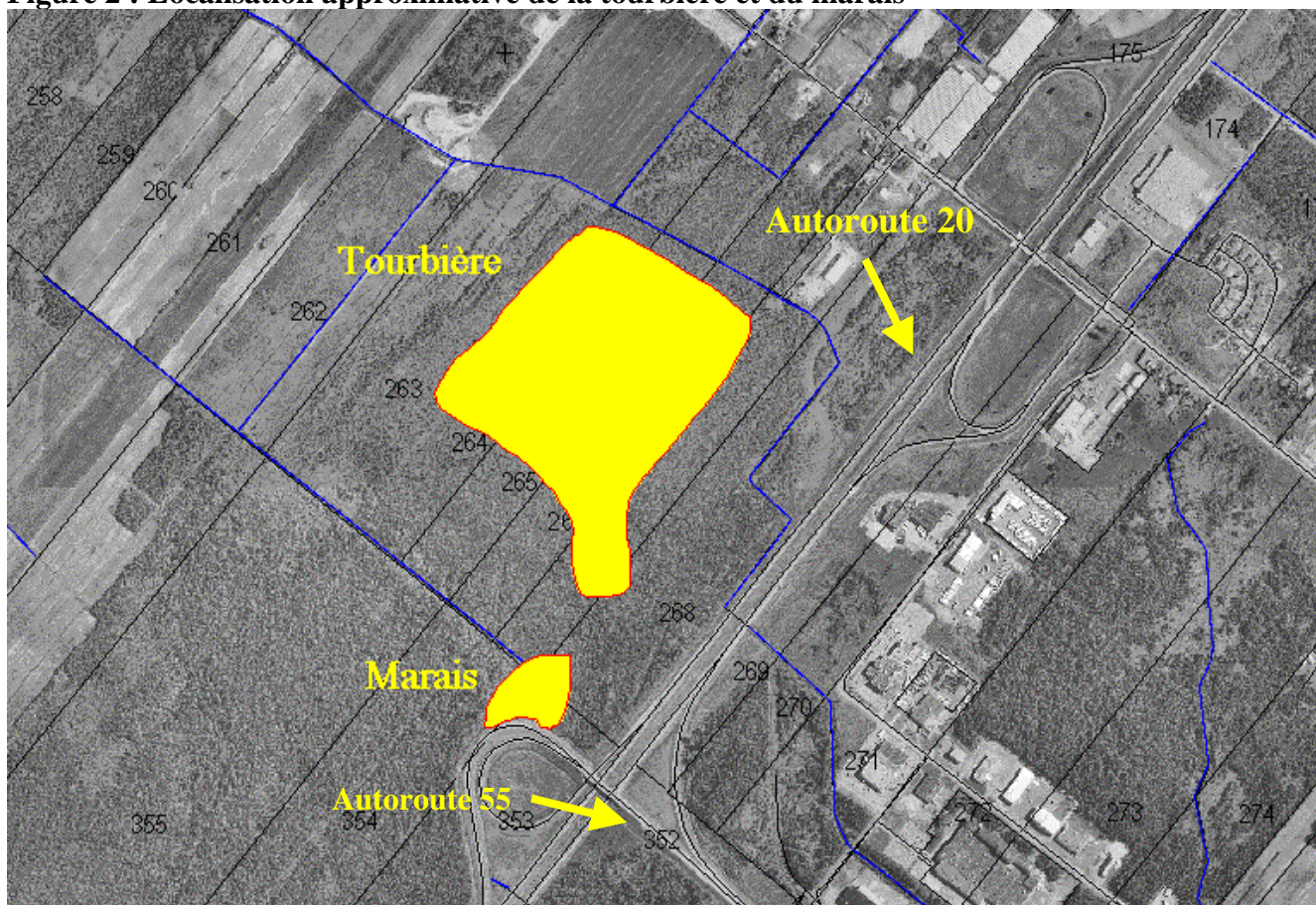
La Ville devrait considérer la valeur écologique et sociale des **milieux humides (tourbière et marais) localisés au carrefour des autoroutes 20 et 55** (voir figure 1). Durant l'été 2005, des représentants du CRECQ ont rencontré à ce sujet des responsables de l'environnement et de l'urbanisme de la Ville afin de les sensibiliser à la protection de ces écosystèmes. Le CRECQ a également rencontré durant la même période des représentants du ministère des Transports afin de s'assurer que les travaux de réfection de la chaussée de l'autoroute 20 à la hauteur du marais respectent le plus possible l'intégrité de ces milieux naturels.

Nous remarquons que la Ville de Drummondville insère ce milieu humide dans son plan d'urbanisme parmi les contraintes importantes au développement urbain. Enfin, signalons que le boisé à l'intérieur de ce milieu humide avait été identifié en 2002 par la MRC comme boisé protégé dans le cadre d'un règlement de contrôle intérimaire.

Recommandation :

Le CRECQ recommande à la Ville de procéder à l'instauration de mesures de protection à long terme du milieu humide (tourbière et marais) situé au croisement des autoroute 20 et 55.

Figure 2 : Localisation approximative de la tourbière et du marais

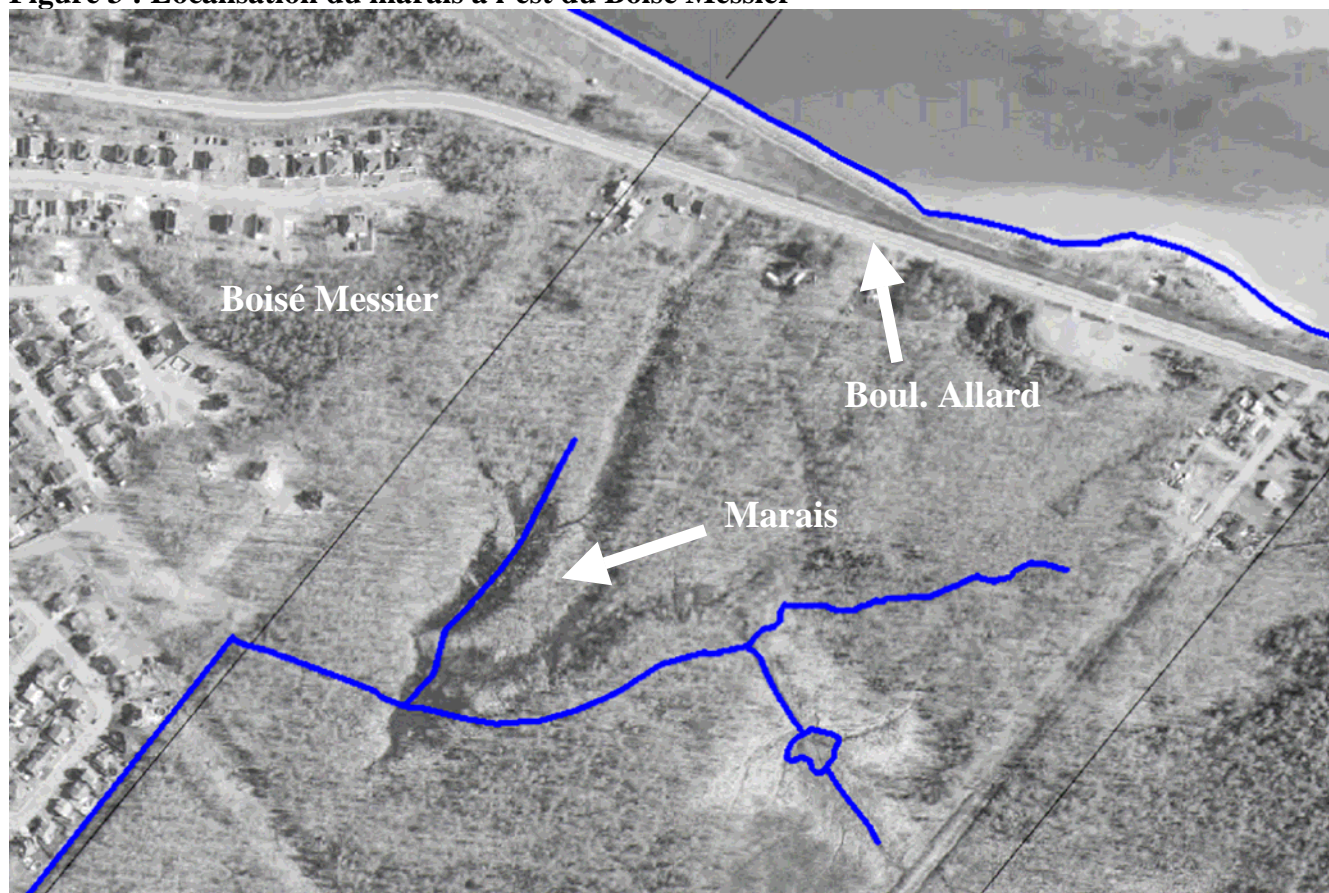


Autres milieux naturels

L'inventaire des forêts exceptionnelles réalisées dans le cadre du projet du CRECQ n'est pas exhaustif et nous croyons que la Ville devrait porter une attention particulière aux **forêts riveraines, à leurs milieux humides et aux îles le long de la rivière Saint-François**, particulièrement sur la rive nord-est dans les secteurs de Drummondville, Saint-Charles-de-Drummond et Saint-Joachim-de-Courval.

Il aurait été intéressant que le diagnostic montre comment le marais situé à l'est du Boisé Messier sera intégré au futur développement domiciliaire en expansion dans ce secteur (voir figure 3).

Figure 3 : Localisation du marais à l'est du Boisé Messier



Dans le tableau des pages 68 et 69, on mentionne que le degré d'adhésion au développement durable en lien avec la superficie occupée par les milieux naturels est satisfaisant avec le potentiel de mise en valeur de la Forêt Drummond, du Boisé de la Marconi et de la sauvegarde d'aires majeures de puits de carbone dans une perspective de perte nette 0 en gaz à effet de serre.

Recommandation :

Dans ce contexte, si ce n'est pas déjà en cours, nous recommandons à la Ville de procéder sous peu à un inventaire des milieux naturels en terres privées et publiques sur son territoire afin de déterminer les aires où des mesures de protection particulières devront être adoptées.

MATIÈRES RÉSIDUELLES

Considérant l'objectif d'atteindre 65% de réduction des matières résiduelles à enfouir dans la MRC de Drummond d'ici 2008, la Ville de Drummondville convient de la nécessité de procéder à la récupération des résidus putrescibles sur son territoire. Dans cet optique, on a déjà réalisé un projet pilote de collecte de résidus verts (pelouse, feuilles mortes et résidus de jardin) dans un secteur de la ville et on envisage de réaliser un autre projet pilote de collecte de tous les types de résidus putrescibles (résidus de cuisine putrescibles, feuilles mortes, etc.) dans un autre secteur de la ville.

Recommandation :

Selon le CRECQ, la Ville de Drummondville doit instaurer la collecte à trois voies le plus tôt possible en se fiant aux résultats des expériences vécues dans d'autres municipalités plutôt que de multiplier les projets pilotes qui risquent de nous éloigner grandement de nos objectifs de réduction.

Bien que dans certains cas il puisse être important de tenir ses propres expériences pilotes, le CRECQ croit que la collaboration et l'échange d'informations et d'expertises entre les municipalités peuvent souvent apporter de meilleurs résultats tout en nous faisant économiser plus de temps et de ressources précieuses.

Le CRECQ suggère également à la Ville de Drummondville de montrer l'exemple aux citoyens en gérant de façon plus durable les matières résiduelles générées dans toutes ses activités ou ses différents services (génie civil, administration, parcs, etc...).

Recommandation :

En cohérence avec le « Programme 65 %¹ », nous croyons que les autorités municipales devraient au moins envisager de se doter d'une **politique de saine gestion des matières résiduelles** (programme de certification « ICI on recycle » de Recyc-Québec.).

PESTICIDES

Le CRECQ tient à féliciter la Ville de Drummondville pour les efforts qu'elle a consacré à la réduction de l'utilisation des pesticides pour l'entretien des espaces publics et désire encourager la Ville à participer activement à la sensibilisation de sa population aux alternatives aux pesticides.

Recommandation :

Nous croyons que la Ville aurait avantage à promouvoir auprès de la population le service de la « Ligne verte 1 800 », un service téléphonique pour répondre aux questions des citoyens sur les alternatives aux pesticides, les pelouses, les vers blancs, les punaises, les pissenlits, etc. (réf : <http://www.cap-quebec.com/services.php?Lang=fr#lign>).

¹ Programme visant à identifier et à mettre en place différents scénarios et des moyens de mise en œuvre pour atteindre l'objectif annuel de détourner de l'enfouissement 65 % des matières résiduelles générées sur le territoire de Drummondville.

TRANSPORT, QUALITÉ DE L'AIR ET SANTÉ PUBLIQUE

Moins d'automobiles et plus de santé

Comme le mentionne le diagnostic, la problématique du transport touche directement celle de la santé publique à cause de la pollution de l'air occasionnée par les véhicules à moteur et de la contribution à l'effet de serre qui en résulte.



Nous aimerions préciser que la circulation automobile et la dépendance des citoyens face à ce moyen de transport engendrent d'autres effets néfastes sur notre environnement et la santé. En effet, il est maintenant démontré qu'une augmentation de la dépendance à l'automobile dans une ville a une incidence directe sur le **taux d'obésité** de sa population en réduisant, entre autres, le temps consacré à la marche.

Le tout premier rapport de la Fondation portant sur la différence entre la vie urbaine et périphérique indique clairement que la population canadienne dépendante de l'automobile fait beaucoup moins d'activité physique et court un risque beaucoup plus élevé d'embonpoint et d'obésité. Fondation canadienne des maladies du cœur.

réf : <http://ww2.fmcoeur.ca/Page.asp?PageID=907&ArticleID=3832&Src=news>

Des études récentes démontreraient que les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), tel le benzopyrène, provenant des pots d'échappement des automobiles constitueraient un facteur d'obésité supplémentaire. En effet, ces HAP perturbent la capacité des cellules grasses à mobiliser les lipides, se traduisant ainsi par une prise de poids conséquente.²

Plus le temps passé dans la circulation augmente, plus les risques de **rage au volant** augmentent également.

La sécurité des piétons et cyclistes se trouve d'autant plus menacée à mesure qu'augmente l'achalandage des véhicules aux intersections ou la vitesse sur certaines artères. Si nous pouvions parvenir à chiffrer à Drummondville les coûts économiques, sociaux et environnementaux de l'utilisation de l'automobile, nous serions sans aucun doute surpris de l'importance de ces coûts.



² Réf : <http://antivoitures.free.fr/2005/05/pollution-automobile-et-obesite.html>

L'automobile enlève plus d'années d'espérance de vie que le tabac

En 1998, Transport Canada a évalué le nombre moyen d'années de vies perdues selon la cause du décès. Bref, lorsque quelqu'un meurt dans un accident d'automobile, il perd en moyenne 40 années d'espérance de vie alors que pour les personnes souffrant de maladies respiratoires, dix années leur est retranché. (Transport Canada, Vision sécurité routière, Rapport annuel - 1998)

Le transport en commun

Le diagnostic constitue une belle occasion pour mettre en parallèle les problématiques vécues à Drummondville et celles vécues ailleurs. Au niveau du transport en commun, **il serait intéressant d'examiner l'expérience du libre accès au transport en commun pour les étudiants de l'Université de Sherbrooke et ses impacts sur l'environnement.**

Selon M. Bruno-Marie Béchar, recteur de l'Université de Sherbrooke, ces impacts se résument ainsi : « *économies réalisées grâce à la non-construction de nouveaux parcs de stationnement; diminution des coûts d'entretien, de sécurité et de construction de voies d'accès; accroissement de l'attrait de l'Université pour la population étudiante; et économies générées par l'utilisation du transport en commun interurbain par le personnel. Le libre accès au transport urbain collectif permet aussi d'étendre la répartition du logement étudiant dans toute la ville, de même qu'une meilleure intégration des étudiantes et étudiants dans la communauté sherbrookoise. La persévérance aux études se trouve également accrue par la diminution de la pression financière liée au transport dans les finances personnelles des étudiants.*

(http://www.usherbrooke.ca/accueil/direction/allocutions/2005/visite_tmulcair-050418.html.)

Le véritable développement durable de nos villes passera par la réappropriation de la rue par le citoyen. A ce sujet, en août 2006, la Ville de Montréal tenait des audiences publiques sur un projet de Charte du piéton qui propose de mieux aménager le tissu urbain pour le piéton, notamment en développant des itinéraires pour les piétons, en améliorant l'entretien des trottoirs, en sécurisant les traversées aux intersections etc. Il s'agit, selon nous, d'une initiative inspirante pour la Ville de Drummondville.

La marche au ralenti

Tel que souligné dans le diagnostic, la population de Drummondville semble peu sensibilisée aux effets néfastes de la marche au ralenti. Ainsi il n'est pas rare de voir dans les stationnements de certains restos, comme Tim Hortons et Dunkin Donuts, des moteurs tourner au ralenti pendant que les conducteurs(trices), bien assis à l'intérieur du restaurant sirotent tranquillement leur café ou dégustent leur beigne. Imaginons la popularité de cette mauvaise habitude le matin et le soir en face des garderies lorsque les parents viennent y chercher leurs enfants ou encore dans les stationnements des dépanneurs, des clubs vidéo, etc. Selon l'Office de l'efficacité énergétique, « *Les automobilistes canadiens laissent tourner le moteur de leur véhicule au ralenti en moyenne de 5 à 10 minutes par jour. Une étude récente indique que les jours de grand froid, les Canadiens le font volontairement, pour un total combiné de plus de 75 millions de minutes par jour, ce qui équivaut à faire tourner le moteur d'un véhicule au ralenti pendant 144 ans. Ils le font environ 40 p. 100 moins en été, mais ils gaspillent tout de même une quantité considérable de carburant et produisent des émissions polluantes inutiles.* »

Déjà, dans plusieurs villes au Canada et aux États-Unis, on a entrepris des campagnes contre la marche au ralenti qui s'avèrent un excellent moyen d'améliorer la qualité de l'air en luttant contre le smog, les changements climatiques et le gaspillage de ressources énergétiques. Dans certaines villes canadiennes, la marche au ralenti abusive est interdite et les conducteurs fautifs peuvent recevoir une amende. Une campagne de sensibilisation comme celle réalisée à Sherbrooke dans le cadre du projet « Wô les moteurs » peut facilement être reproduite ailleurs et donne des résultats intéressants. Des outils et l'information nécessaires à la collectivité pour une campagne de sensibilisation sont déjà disponibles sur le site Action contre la marche au ralenti :

<http://oe.nrcan.gc.ca/transports/entreprises/ralenti.cfm?attr=16> .

Ressources naturelles Canada a même mis au point un guide fournissant des conseils pour mener une campagne efficace de lutte contre la marche au ralenti. Pour en savoir plus, on peut visiter le site

<http://oe.nrcan.gc.ca/communautes-gouvernement/ralenti.cfm?attr=16&text=N&printview=N>

Recommandation :

Le CRECQ est d'avis que l'opportunité d'organiser une campagne de sensibilisation contre la marche au ralenti, mise en lumière offerte par les ressources et références citées plus haut, devrait être mentionnée dans le diagnostic. Une telle campagne devrait être organisée en collaboration avec des organismes du milieu.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le diagnostic indique comment l'organisation spatiale des secteurs de Drummondville et de Saint-Nicéphore s'articule en fonction du « patron » résidence-travail-consommation ou résidence-travail-consommation-récréation. On reconnaît cependant que « *les orientations et principes d'aménagement du territoire doivent dorénavant naître à partir des composantes environnementales pour les sauvegarder aux bénéfiques des générations futures. On doit maintenant faire à partir d'elles et non lui faire subir la pression de l'urbanisme* ».

Recommandation :

Le CRECQ partage cet avis et croit que les composantes environnementales donnant naissance aux orientations d'aménagement devraient inclure d'autres facteurs non traités dans le diagnostic tels l'ensoleillement et le vent. En effet, l'orientation des réseaux de rues dans les nouveaux développements résidentiels devrait tenir compte, entre autres, de l'orientation de l'ensoleillement en hiver afin de maximiser le potentiel solaire passif des résidences qui y seront construites.

PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES IMMEUBLES

Nous avons noté que l'évaluation du niveau de performance environnementale des immeubles municipaux n'a pas été effectuée. Des outils sont disponibles (voir le programme de certification environnementale « *Visez vert* », mise en place par l'organisme BOMA³) pour évaluer la performance environnementale des gestionnaires et des exploitants d'immeubles dans cinq sections :

- Les ressources (énergie et eau potable);
- Les déchets de construction et le recyclage;

³ *Building Owners and Managers Association* (Association des propriétaires et gestionnaires d'immeubles) www.boma-quebec.org

- Les matériaux de construction;
- L'environnement intérieur;
- La sensibilisation des occupants.

Recommandation :

Dans le cadre d'une politique de développement durable, nous croyons que la Ville de Drummondville donnerait l'exemple en mettant en place un tel système de gestion dans ses immeubles.

Recommandation :

Nous proposons également que cette politique prévoit offrir des incitatifs en matière de zonage ou de financement pour encourager, par divers moyens, l'émergence de bâtiments écologiques.

COMMUNICATION

Recommandation :

La ville a manifestement fait des efforts tangibles pour protéger l'environnement et il serait intéressant d'en faire part à la population en se dotant d'un plan de communication. Un tel plan de communication pourrait viser deux objectifs principaux : inciter les citoyens à faire leur part et transmettre une image positive de la Ville.