



Mémoire sur le prolongement de la 410 au sud de la ville de Sherbrooke

La présentation du projet de contournement sud de la ville de Sherbrooke est d'une qualité exemplaire, schémas et présentations graphiques, simulations informatiques, les prévisions des échanciers et des coûts associés démontrent un professionnalisme exemplaire et nous vous en félicitons.

Cependant, nous aimerions pousser la réflexion un peu plus loin. Le 21^e siècle nous amène à un constat inquiétant sur les conséquences d'une consommation sans réflexion du siècle dernier. Afin de supporter cet avancé, trois auteurs nous invitent à une réflexion, dont nous allons citer qu'une pensée de chacun d'eux. David Suzuki nous souligne que pour passer à travers le 21^e siècle, il nous faudra revenir à l'achat local. Hubert Reeves renchérit en nous soulignant que la terre survivra à l'humain et non le contraire et finalement, Lester R. Brown de Earth Policy Institut souligne que : « Our global economy is outgrowing the capacity of the earth to support it, moving us ever closer to decline and possible collapse ». Ces auteurs ont une réflexion beaucoup plus avancée sur l'avenir de notre société que l'ensemble de la population, mais nous savons que dans le fond ils ont raison. La croissance ne peut pas être infini.

Sensibles aux remarques précédentes, comme à celles du Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs qui veut, par son document déposé pour ce projet, nous amener à une plus grande réflexion, notant que : « Les changements climatiques sont le plus grand défi auquel la planète est confrontée », nous voulons vous présenter des avenues alternatives.

Mais avant de vous présenter les alternatives, nous aimerions vous amener à regarder, d'une façon globale, la situation actuelle sur deux niveaux différents de réflexion. Ces deux situations sont inter reliées et nous ne pouvons les séparer. Nous ne voulons pas vous apporter une réflexion de spécialistes en matière d'économie mondiale, mais quand quelqu'un a les deux jambes cassées, nul besoin d'être orthopédiste pour le constater.

Il y a d'abord les réserves de pétrole dans le monde. Statistiques Canada, en 2004, nous faisait part que le gaz naturel et le pétrole conventionnel auront presque disparu de notre pays, comme ils ont disparu des États-Unis et comme plusieurs géophysiciens nous le prédisent pour le monde et ce d'ici les années 2020 à 2030. Nous ne voulons pas entrer dans la démonstration de l'exactitude de ces faits mais seulement amener une information, qui nous semble importante, afin de pousser la recherche plus loin. Depuis 1987, nous consommons plus de pétrole annuellement que nous en découvrons, épuisant donc nos réserves à grande allure. L'évolution de cette consommation/extraction est très préoccupante et il nous faut la considérer. Le géophysicien Hubbert avait prédit, en 1950, l'apogée de l'exploitation du pétrole américain pour les années 75 et il a eu raison et il a calculé l'apogée du pétrole mondial pour 2005. Tout porte donc à croire qu'il aura aussi raison. Alors réfléchissons sur cet avenir moins prometteur.

Une autre raison qui demande aussi réflexion, c'est la situation financière américaine. L'OCDE s'inquiète de l'endettement américain sur l'équilibre de leur monnaie. L'endettement américain serait de près de 9 trillions soit 9000 milliards de dollars et les étrangers possèdent près de 50% de cette dette, dont la Chine et le Japon. Rien ne semble infléchir la tendance d'endettement, alors ? Si l'OCDE s'en préoccupe, ne devrions-nous pas porter un œil critique sur la situation ? Plusieurs économistes nous disent que la situation ne pourra durer longtemps. Dans un article du 4 septembre dernier, le magazine Newsweek dans son édition internationale nous souligne un aspect inquiétant sur la situation économique américaine. La réserve de billets verts américains de la Chine s'élève à 1 trillion de dollars et augmente de 17 milliards mensuellement. Vous trouverez l'information sur :

<http://www.msnbc.msn.com/id/14535192/site/newsweek> .

Sans être spécialiste en la matière, nous pouvons quand même affirmer que la plaie est ouverte, qu'elle demande une intervention draconienne immédiatement et que cette situation même aura une très grande influence sur notre propre économie. L'Honorable Lester B. Person disait que : « Quand les États-Unis éternue, nous attrapons la grippe. »

Si David Suzuki avait raison et que notre avenir réside dans l'achat local, aurons-nous la sagesse, pour notre survie, d'y porter action ? Si vous pensez que la tendance à notre consommation tout azimut est irréversible, prudence, nous n'avons qu'à penser à l'effort de guerre de l'industrie et le politique dans les années 40, qui changea notre niveau de consommation de façon magistrale. Pour une question de survie de l'Humanité, nous devons avoir l'audace du changement.

Et le type de développement que l'on nous suggère par le prolongement de la 410 reflète une action du siècle dernier et nous devons changer notre façon de faire et de consommer en ce début de 21^e siècle.

PROBLÉMATIQUE et PROPOSITIONS

Dans la présentation du promoteur, la problématique la plus évidente fut l'achalandage des camions au centre ville dans l'arrondissement de Lennoxville. La présence de camions semblait être le point charnière de la présentation alors qu'il ne représente que 8.7% du trafic total (document origine/destination du MTQ). Cet achalandage occasionne, dans certains cas, une problématique de sécurité.

Dans le but de solutionner cette problématique, des solutions pro-actives n'ont pas été élaborées par le promoteur. Nous vous proposons donc des solutions en deux volets : alternative du chemin Glenday et la deuxième un projet pilote pour diminuer la circulation automobile.

Le volet 1 : le contournement de 20% du trafic quotidien par le chemin Glenday

Nous proposons l'utilisation du chemin Glenday pour alléger de façon importante la circulation dans le centre de l'arrondissement de Lennoxville. Ce scénario qui demanderait certaines améliorations et un contournement du hameau Huntingville, nous semble une alternative très intéressante tant par ces coûts de réfection que par la quantité de trafic qui serait évité dans le centre de l'arrondissement. Selon le tableau d'étude d'intersections présenté par le Ministère des Transports, cette alternative diminuerait de 20% les véhicules à l'intersection la plus problématique visée par le projet du promoteur. Il faut aussi considérer que le pourcentage des camions transitant entre la route 108 et 143 est de 23%. Une quantité quand même appréciable et non négligeable.

Le volet 2 : un projet pilote d'envergure visant l'allègement du trafic automobile

Nous proposons la mise sur pied d'un projet visant l'allègement du trafic automobile dans le secteur. Ce qu'il faut c'est un projet de grande envergure, un projet qui servira de modèle pour des applications futures ailleurs au Québec. Notre région semble toute désignée pour un tel projet. Les initiatives de gestion différentes de transport ont vu le jour à plusieurs occasions au cours des dernières années dans la région. Nous n'avons qu'à penser au transport en commun offert gratuitement sur tout le territoire de la ville de Sherbrooke pour les étudiants de l'Université de Sherbrooke. Initiative qui fait figure de proue au Québec et même au delà de ses frontières; en effet l'Université a fait l'objet d'éloges venant d'horizons les plus divers. Cette institution vient aussi de franchir un autre pas dans la promotion des modes de transport plus respectueux de l'environnement, c'est la mise en place du logiciel de gestion de transport individuel Allégo. La disponibilité de ce logiciel est sur le point d'être aussi offerte aux étudiants et employés du CEGEP de Sherbrooke. À remarquer que ces projets touchent un bassin de population de près de 30 000 personnes.

De plus le CHUS a mis sur pied un programme pour favoriser l'utilisation du transport en commun et le covoiturage chez ses employés certains stationnements sont réservés spécifiquement à cette fin. Aussi l'entreprise Communauto dessert Sherbrooke et c'est la première ville en dehors des grands centres à avoir ce service. Nous avons donc, dans la région, plusieurs actions déjà entreprises qui aideront à l'atteinte de l'accord de Kyoto, un bon départ pour entreprendre des actions plus régionales.

Nous pensons qu'il faut d'une part mettre en application dans la région tous les programmes déjà existant au MTQ, ce qui n'a manifestement pas été fait. D'autre part, il faut créer d'autres projets, des projets qui seront le fruit du potentiel de créativité et d'innovation dont nous sommes sûrement capables si nous prenons l'initiative de le faire.

En voici un exemple, on pourrait subventionner de façon importante le transport en commun sur chacun des axes à fort débit de circulation, soit les routes 108, 143 et 147. À ce sujet l'objection habituelle de la non-disponibilité des sommes nécessaires est un argument beaucoup plus faible qu'il n'y paraît. En effet, il faut faire l'analyse pour montrer comment 120 M\$ (ou même seulement le coût prévisible de l'entretien de l'autoroute), qui seraient investis dans le transport en commun sur les axes à fort achalandage, diminueraient les problèmes de congestion et de sécurité. Rappelons qu'on estime que la présence de chaque autobus permet d'enlever 40 autos sur la route.

Conclusion

Comment pourrait-on élargir les actions déjà posées ? De ne faire que le travail de base, par les programmes de réduction de trafic mis en place par le MTQ, qui n'a pas été fait et on nous demande maintenant d'endosser un investissement de 120 millions de dollars sans avoir expérimenté d'autres avenues existantes dans leur divers programme, nous semble un acte de foi. Encore une fois nous ne voulons pas faire les spécialistes de l'économie ou des investissements, une réflexion sur les coûts d'entretien évalués à 700.000\$ annuellement et le report des travaux pour 5 ans, afin de mettre en place des mesures déjà existante au MTQ, au taux de 5% annuellement, nous arrivons à près de 20 M \$. L'addition des deux montants nous fait miroiter des sommes appréciables qui pourraient être investies dans des alternatives positives pour les communautés.

Les communications modernes nous unissent et nous pouvons savoir, presque à l'instant même, les événements importants de ce monde. Par contre une information que nous ne pouvons pas savoir avec certitude, pour des raisons qui nous semblent évidentes par leur position à la bourse, c'est la situation des réserves mondiales de pétrole. Le simple fait que nous extrayons plus de pétrole que nous en découvrons et ce depuis 1987, nous sonne une alarme. Cependant, nous n'avons pas remarqué ce genre de réflexion de la part du MTQ, comme si les responsables étaient en retrait des événements de notre société qui pourraient influencer notre avenir, alors qu'ils sont des acteurs majeurs de cet avenir.

Nous ne pouvons agir sur les situations internationales, mais nous pouvons certainement porter action avec une vision différente que celle du 20^e siècle. Nous

pensons donc qu'avec les informations sur la situation économique mondiale, il serait sage de retarder la mise en place du projet de contournement de la 410 et de poser des actions, programmes déjà à l'intérieur de programmes du MTQ, qui seront plus sages que l'investissement d'une voie de contournement.

(À titre d'exemple, nous pourrions avoir un décalage dans les heures d'arrivée des employés et des étudiants des différentes facultés, de toutes nos institutions académiques, et sans aucun frais supplémentaire nous aurions un étalement dans le temps de l'heure de pointe.)