

Mme Marie-Josée Méthot
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Prolongement de l'autoroute 410 Sherbrooke
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Sujet : Opposition au tracé de la variante (B - Sud) du projet de prolongement de
L'autoroute 410.

Pierre Bourque, résidant au rue incas depuis octobre 1991. Comme plusieurs personnes de mon secteur, je m'implique dans un comité de citoyens qui a vu le jour en 2003. Ce regroupement s'est formé promptement, suite à une information voulant qu'un nouveau tracé d'autoroute à quatre voies était à l'étude. Selon plusieurs cartes topographique de la ville de Sherbrooke, ce tracé était prévu depuis plusieurs années et ce dans une autre zone. Le développement urbain s'est donc rapidement réalisé dans notre secteur et ce, depuis plus de trois décennies. On y dénombre plus de 300 propriétés, dans un espace paisible, séparé par un champ de moins de 200 mètres.

Ce nouveau tracé étudié par le MTQ, venait trancher deux quartiers à haute densité de population. Je vous assure que j'ai passé beaucoup de temps à m'interroger de la logique de cette démarche! Il fallait s'impliquer à tout prix, pour ne pas subir et faire subir aux nombreuses familles qui y vivent, un des plus grand flot de véhicules routier en Estrie et ce sur un espace urbain restreint.

Commentaires et interrogations (Étude d'impact sonore)

Ayant pris connaissance de l'étude d'impact sonore, j'ai réalisé avec stupéfaction que la plus grande concentration de population touchée par le tracé entier, se trouvait dans le secteur où j'habite. En concentrant mes observations sur les variantes ouest A et B, j'ai relevé des écarts plutôt inquiétant. J'ai appris que le dBA est une unité de mesure dont l'échelle est logarithmique. Un tableau expliquant cette technologie, fait parti d'un guide du MTQ sous la nomination de : « Mieux s'entendre avec le bruit routier ». Sur ce tableau, il est expliqué que lorsque nous augmentons le niveau sonore de 3 dBA, il faut multiplier l'énergie sonore par deux.

À l'annexe 6 de l'étude d'impact sonore nommé : « Bilan des différentes variantes de l'étude », le tableau 11 est éloquent. On y dénote que la variante A (Secteur ferme Ste-Catherine) subira une hausse de 4.5 dBA. Aucune résidence touchée n'a été citée sur ce

tableau! Pour la variante B sud, nous observons une hausse de 7.5 dB et ce pour 244 résidences officiellement dénombrées dans l'étude.

Si chaque doublement de l'énergie sonore entraîne une hausse du niveau de 3 dB, je ne peux que constater que la modélisation entre la variante A et B, nous indique que la variante B sud, ressentirait deux fois plus d'impact sonore que la variante A. Dans le même tableau, il est mentionné que pour la variante A, une résidence seulement aura un impact fort et 30 auront un impact moyen. Alors que pour la variante B-sud, 37 résidences auront un impact fort et 52 auront un impact moyen. Ces résidences se situent principalement sur les rues de Toulon, Trieste, de Tourville, des Iroquois, des Incas, Isabelle, des Appalaches et Montantes.

Selon la modélisation, le contrecoup sonore de notre résidence passera d'autour de 40 à 60 dBA. Sachant que les études sonores sont basées sur une moyenne de 24 heures, quelles seront les périodes de la journée où cette valeur sera plus élevée? En tenant compte qu'une prévision conservatrice parle de plus de 20000 véhicules par jour, je reste à penser que ces deux quartiers à haute densité de population, seront fortement hypothéqués par ce fort débit routier.

Finalement, je n'ai pas la prétention d'être connaisseur dans le domaine des relevés d'impacts sonores. Toutefois, la seule compilation sur le niveau de bruit relevée sur les vingt secteurs d'évaluation me rend perplexe. À la section 3.1.2 de l'étude d'impact sonore, le tableau 5 identifie la moyenne de dBA sur une période de trois heures de relevé. Sachant que le débit de circulation est à son maximum de 7 :00 à 8 :45 le matin ainsi qu'entre 16 :00 et 18 :30 en fin de journée, pourquoi avons nous seulement des prises de lectures sonore entre 9 :00 et 12 :00 et 13 :00 à 16 :00 en après-midi? N'y a-t'il pas ambiguïté! La modélisation aurait-elle été dans la même moyenne de dB, si les lectures auraient été effectuées dans ces périodes beaucoup plus achalandées? Poser la question, c'est peut être y répondre.

Pour toutes ces raisons, je crois que le secteur à haute densité humaine que j'occupe avec bonheur depuis 15 ans, serait sans contredit le plus pénalisé du tracé entier. Le prolongement naturel de la 410, vers le chemin de la montée d'Ascot, et la proximité de l'Université ainsi que biens d'autres aspects relevant de la santé publique, me porte à croire que le tracé soumis par le MTQ, et appuyé par le conseil de ville de Sherbrooke (résolution c.m 2006-3599-00), est sans aucun doute le moins pénalisant pour les humains que nous sommes.

Je tiens à vous remercier Mme la Présidente et M. le Commissaire de votre écoute, de votre ouverture d'esprit ainsi que de votre sens critique autant à l'égard du promoteur du projet, que des personnes qui seront de près ou de loin avantagé ou désavantagé par ce projet d'envergure.

Sherbrooke, le 24 septembre 2006
Pierre Bourque