

Projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410

**Mémoire déposé au Bureau des audiences
publiques sur l'environnement**

Projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 par le Ministère des Transports

Présentation

Mon nom est Jean-Pierre Regnault. Depuis juin 1999, j'habite la résidence du [redacted] à Sherbrooke. Ingénieur en agronomie de formation, je suis présentement rédacteur scientifique. Je suis également membre du Comité des citoyens-prolongement de la 410. Toutefois, je présente ce mémoire à titre personnel.

Intérêt pour le projet

Notre intérêt pour ce projet vient du fait qu'à la fin de 1998, nous avons acheté un terrain rue des Iroquois, en vue d'y faire bâtir une maison. Ce quartier accueillant, calme et silencieux, à la fois presque à la campagne et si près du centre-ville nous avait séduits. Avant d'acquérir ce terrain, nous avons voulu nous assurer que le projet de contournement, déjà prévu, suivrait effectivement la direction indiquée sur le plan de la ville de Sherbrooke (datant de 1980-81). Ce plan montrait l'amorce d'une prolongation de l'autoroute 410 faisant une courbe prononcée en direction de la Montée d'Ascot. Nous avons alors vérifié auprès des bureaux du ministère des Transports du Québec pour obtenir quelques détails sur la situation. Il nous fut répondu, en janvier 1999, que le tracé figurant sur notre plan était bien le tracé prévu pour le prolongement, qu'aucune date n'était encore fixée pour le début de la construction, qu'il s'agirait d'une route à deux voies, que la vitesse y serait limitée à 70 km/h, que les études n'étaient pas encore terminées et, finalement, qu'il n'était même pas certain que ce projet finisse par voir le jour...

En 2003, grande fut notre surprise, et notre colère aussi, d'apprendre par des voies non officielles que le ministère des Transports venait de sortir de ses cartons un nouveau tracé, aujourd'hui connu comme la Variante-Sud, qui piquait droit au sud, passait entre les quartiers Indiana et Ste-Catherine avant de tourner à 90° en direction de la carrière. Au-delà des spéculations, il ne nous a jamais été possible de connaître les raisons qui avaient motivé la décision du MTQ de déposer une alternative au tracé initialement prévu. Sur le moment, nous avons eu l'impression d'avoir été dupés.

Au début de l'été 2003, à la suite des réunions d'information tenues par le MTQ, j'ai commencé à m'intéresser de très près l'évolution de ce dossier, j'ai pris connaissance des rapports et des études concernant le projet, et j'ai décidé d'adhérer au Comité des

citoyens-prolongement de la 410 afin de participer activement à la défense des intérêts de notre communauté menacée par la présentation inopinée de ce nouveau tracé.

Influence du projet sur l'environnement et la qualité de vie

La construction d'une voie de contournement dans le prolongement de l'autoroute 410 aura assurément des effets bénéfiques pour l'ensemble de la communauté sherbrookoise et pour sa région. Elle contribuera notamment à soulager la circulation routière à la périphérie de Sherbrooke. Localement, dans nos quartiers, cette voie de contournement permettra de sécuriser certaines sections du réseau routier, en particulier les intersections Breton/route 216 et route 216/Montée d'Ascot, que nous empruntons régulièrement pour nous rendre à Sherbrooke ou à Lennoxville.

Ces dernières années, nous observons une forte augmentation de trafic sur ces artères et nous constatons que les intersections deviennent de plus en plus dangereuses par suite d'une plus grande densité de la circulation des automobiles et des camions, et en raison de la vitesse souvent trop élevée à laquelle circulent la plupart des automobiles sur la route 216. La canalisation de la circulation sur une nouvelle voie de circulation sans croisements à niveau, avec des échangeurs, et adaptée à un écoulement plus rapide du trafic, facilitera la circulation sur la route 216 et diminuera le nombre de véhicules appelés à circuler dans cette zone résidentielle. Par ailleurs, l'aménagement des accès à la voie de contournement rendra la circulation plus sécuritaire.

Dans ce sens, nous croyons que ce projet de construire une voie de contournement aura une influence positive sur la qualité de vie de notre quartier. Cependant, ce projet entraînera des effets négatifs. Il importe donc de retenir le projet qui, d'une part, atténuera ces effets négatifs, faisant en sorte de les rendre tolérables, sinon acceptables, et qui, d'autre part, respectera les intérêts et les besoins du plus grand nombre. Les recommandations et les décisions des pouvoirs publics ne devraient-elles pas être guidées par le souci des intérêts de la communauté avant de considérer les intérêts particuliers?

Ce projet est-il acceptable dans le milieu?

Oui, le projet nous semble acceptable, dans la mesure où les études effectuées par le MTQ ont su nous convaincre de la nécessité de construire une nouvelle voie contournant le sud de l'agglomération de Sherbrooke, puisqu'il semble ne pas y avoir d'autres façons de résoudre à moyen terme les problèmes liés à l'augmentation de la circulation routière, et plus encore à celle du camionnage. Mais encore faut-il que cette voie de contournement suive un tracé logique et visant à atténuer une bonne part des nuisances qu'il engendre lui-même. Dans ce sens, la variante B-Sud ne répond pas à ces deux critères. C'est pourquoi je rejette catégoriquement cette alternative, dont la proposition fait l'objet de spéculations diverses, sans qu'on en connaisse encore la raison véritable, et j'exprime auprès du BAPE le vœu que soit recommandée la variante A-Nord.

Comme le montre bien l'étude d'impact déposée auprès du BAPE en avril 2006, le projet selon la variante B-Sud entraîne plus de nuisances que la variante A-Nord, et ce, à plusieurs niveaux.

La variante B-Sud affecte profondément les zones résidentielles déjà construites des quartiers Indiana et Ste-Catherine. Un plus grand nombre de résidences serait touché par ce tracé, en particulier à cause d'un niveau nettement plus élevé de nuisances sonores et de pollution atmosphérique. Les conclusions des rapports et les commentaires des spécialistes de ces questions ne laissent aucun doute sur les effets nocifs de ces nuisances sur la santé et la qualité de vie des résidents. Il est clair que le tracé B-Sud expose un plus grand nombre de résidences et de personnes aux bruits de la circulation, qu'il exige la construction d'un plus grand nombre d'écrans acoustiques et entraîne une dégradation plus importante du milieu visuel immédiat dans ces zones habitées. De plus, les informations disponibles sur les mesures d'atténuation du bruit laissent planer un sérieux doute sur l'efficacité de ces écrans en raison de la topographie particulière de ce secteur en pente relativement prononcée. Les résidences à mi-pente et en haut de la pente risquent de n'être pas protégées du tout. Par ailleurs, on ne peut pas accorder de crédibilité aux études sur les impacts sonores en raison de biais méthodologiques de la seule «étude» effectuée jusqu'à maintenant.

Le tracé B-Sud préserve une exploitation agricole, mais à quel prix, puisque, en contrepartie, il porte de graves préjudices à près de 300 familles.

Le tracé Nord, en revanche, présente moins d'inconvénients. Passant au nord des zones résidentielles déjà bâties, ce tracé préservera des nuisances un plus grand nombre de résidences et affectera moins la qualité de vie et la santé des résidents des quartiers en question. Des mesures de compensation/atténuation prévues avec le tracé A-Nord permettraient à l'exploitation agricole de poursuivre ses activités sur d'autres parcelles. En outre, le tracé Nord est plus court, présente une déclivité plus faible (ce qui est un atout pour la circulation lourde et les oreilles des résidents); il est moins coûteux à construire et à entretenir. De plus, il ne comporte pas de zones dangereuses, contrairement à la variante B-Sud. Pour toutes ces raisons, la logique voudrait que le choix se porte sur le tracé A-Nord et que le tracé B-Sud soit rejeté.

L'option proposée aurait-elle moins d'impacts négatifs sur le milieu?

La variante A-Nord permettra d'atténuer les impacts négatifs sur l'environnement, sur le milieu humain et sur le milieu rural. Elle occasionnera en outre des moindres coûts de construction et d'entretien.

La variante B-Sud, amplifie tous les problèmes relatifs à l'environnement et au milieu humain, ainsi qu'aux questions de coûts, au point de la rendre inacceptable.

Éléments de ce projet qui devraient être modifiés? Lesquels et comment?

Dans sa forme actuelle, le projet dans sa variante A-Nord ne nous semble pas devoir subir de modifications proprement dites. Il faudrait cependant s'assurer que les mesures d'atténuation proposées s'appliqueront efficacement. Il faudrait notamment étudier plus en profondeur les questions relatives aux nuisances sonores, car les études effectuées jusqu'à maintenant semblent peu crédibles. D'autres mesures sont à faire dans ce domaine afin d'obtenir des résultats concluants.

Le projet devrait-il être autorisé?

Comme il contribuera à régler des problèmes de circulation qu'il semble impossible de résoudre autrement, le projet de prolongement de la voie de contournement de Sherbrooke par le Sud devrait être recommandé, mais seule la variante A-Nord devrait être autorisée pour les raisons exposées plus haut, et surtout parce que ce tracé causera moins de préjudices aux résidents vivant à proximité du futur corridor de l'autoroute. Quant à la variante B-Sud du projet, elle ne devrait donc ne pas être recommandée.

Autres suggestions

Voici quelques recommandations que nous voudrions voir incluses dans ce projet:

1. S'assurer que les mesures appropriées d'atténuation des nuisances seront prises durant la construction.
2. Aménager le carrefour Breton/route216 de façon sécuritaire.
3. Construire des trottoirs et des voies cyclables le long de la 216 afin de permettre aux cyclistes et aux piétons de circuler (enfin) de façon sécuritaire.

Jean-Pierre Regnault

Sherbrooke, Qué
J1N 2X6