

***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**

**Comité de citoyens- prolongement de la 410
www.route410.com**

Audience du 2 octobre 2006

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	1
RÉSUMÉ ADMINISTRATIF	3
PRÉAMBULE	4
PRÉSENTATION DU GROUPE DE CITOYENS	5
CRÉATION DU COMITÉ.....	5
MISSION ET ACTIONS DU COMITÉ.....	6
VOIE DE CONTOURNEMENT PAR LE SUD DE SHERBROOKE ET DE LENNOXVILLE.....	7
<i>Le développement de la région</i>	8
<i>Les arguments retenus</i>	8
Une solution aux nuisances reliées à la circulation routière et au camionnage.....	9
<i>Un développement plus harmonieux et mieux intégré</i>	10
Une construction nécessaire.....	10
... dans le respect du schéma d'aménagement.....	11
LES TRACÉS MIS DE L'AVANT PAR LE MTQ.....	11
<i>La variante Nord</i>	12
<i>La variante Sud</i>	12
POSITION DU GROUPE DE CITOYENS SUR LES TRACÉS RETENUS PAR LE MTQ	12
LE COMITÉ APPUIE LA VARIANTE A-NORD.....	12
<i>Les éléments positifs</i>	12
Le milieu naturel et le milieu humain.....	13
Les préoccupations relatives à la santé.....	13
La pollution sonore.....	14
La pollution atmosphérique.....	14
<i>Le milieu rural</i>	15
<i>Les aspects technico-économiques</i>	17
LE COMITÉ REJETTE LA VARIANTE B-SUD.....	18
Les éléments négatifs.....	19
Le milieu humain.....	19
Les impacts environnementaux.....	21
Une division du trafic risquant de maintenir les nuisances des secteurs résidentiels du boulevard de l'Université.....	23
L'impact social.....	23
Les impacts sur le plan visuel.....	24
La sécurité des usagers de la route et des résidents.....	24
Les aspects technico-économiques.....	24
CONCLUSION	26
ANNEXE A Pétition appuyant le tracé A-Nord.....	27

ANNEXE B	Conseil de Ville de Sherbrooke.....	43
ANNEXE C	Présentation publique	60
ANNEXE D	Rencontre publique : Comité des Citoyens.....	64
ANNEXE E	Historique des rencontres.....	70
ANNEXE F	Site WEB.....	76
ANNEXE G	Incorporation : Comité des Citoyens - Prolongement de la 410 inc.	78
ANNEXE H	Correspondances postales	80
ANNEXE I	Articles de journaux	96
ANNEXE J	Tableaux des Études d'Impacts.....	117
ANNEXE K	Cartes routières	120
ANNEXE L	Les effets du bruit sur la Santé.....	123
ANNEXE M	Relevés Sonores	126
ANNEXE N	Mieux s'entendre avec le Bruit routier, pages 16 et 17.....	128

RÉSUMÉ ADMINISTRATIF

Le comité de citoyens souscrit au principe de construire une voie de contournement par le sud de l'agglomération de Sherbrooke pour atténuer les nuisances importantes reliées à la circulation automobile et au camionnage.

Le comité de citoyens se prononce en **faveur du tracé Nord** et **rejette catégoriquement le tracé B-Sud**.

Pour le tracé A-Nord	Contre le tracé B-Sud
Impact moindre sur le milieu naturel	Impacts plus élevés sur le milieu naturel
Moins d'expropriation de maisons unifamiliales et de commerces	Fortes perturbations du milieu humain
Préservation de deux zones résidentielles déjà construites	Zones résidentielles déjà construites profondément affectées par le tracé
Moindre superficie affectée par la pollution et les nuisances sonores	Nombre beaucoup plus élevé de résidences touchées par les inconvénients de ce tracé, notamment par de forts niveaux de nuisances sonores, et par la pollution atmosphérique
Atténuation de l'impact sur le milieu rural	Risque élevé de maintenir les nuisances sonores par suite d'une division du trafic se dirigeant vers l'Université de Sherbrooke
Rupture de liens sociaux entre le quartier Indiana et la zone résidentielle située le long du chemin Ste-Catherine	Rupture de liens sociaux entre le quartier Indiana et la zone résidentielle située le long du chemin Ste-Catherine
Moindres coûts de construction et d'entretien	Coûts de construction et d'entretien plus élevés
Présence de mesures d'atténuation efficaces pour assurer la préservation et la pérennité de la Ferme Ste-Catherine	

PRÉAMBULE

À l'annonce de la tenue d'audiences publiques du BAPE sur le projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410, le Comité de citoyens-prolongement de la 410 a tenu à prendre position sur ce projet et à faire connaître publiquement son opinion. Nous venons vous en faire part aujourd'hui.

Dans le mémoire qui suit, nous faisons valoir les arguments qui nous ont amenés à **soutenir le Tracé variante A-Nord** de la future voie de contournement et à nous opposer catégoriquement à la variante B-Sud, compte tenu des impacts fortement négatifs qu'elle exercerait sur la qualité de vie des résidents de deux zones résidentielles voisines du corridor en question.

Après avoir rappelé brièvement les circonstances qui ont présidé à la création du comité de citoyens, nous exposerons en détail notre choix en tenant compte des faits rapportés par les études d'impacts et par l'interprétation que nous en avons faite sur différents aspects. Nous avons considéré les facteurs environnementaux, les facteurs technico-économiques, les impacts du projet sur l'agriculture locale, et surtout la dimension humaine, avec ses conséquences sur la qualité de vie et sur la santé des résidents des zones résidentielles touchées par l'un ou l'autre des corridors de contournement proposés. Nous avons effectué cette analyse en étant bien conscients que tout choix impose des sacrifices, mais également en tenant pour principe que la primauté des intérêts du plus grand nombre, sinon de la communauté locale tout entière, passe avant les intérêts particuliers.

PRÉSENTATION DU GROUPE DE CITOYENS

Création du comité

Le comité de citoyens-prolongement de la 410 inc. s'est constitué au printemps 2003¹, au moment où le ministère des Transports du Québec a annoncé l'existence d'une nouvelle variante, appelée B-SUD, passant entre deux quartiers résidentiels, l'un débouchant sur le boulevard Université par la rue Indiana, et l'autre situé de part et d'autre de la route 216, de la rue Breton et de la rue Montante. Après avoir séparé ces deux quartiers, la nouvelle proposition de tracé faisait remonter la voie de contournement parallèlement à la rue Isabelle pour venir ensuite longer le chemin Bel-Horizon.

Cette nouvelle variante, apparue inopinément, semble-t-il, est venue bouleverser la situation. En effet, jusqu'à 2003, toutes les variantes de tracé à l'étude dans le secteur ouest passaient plus au nord². Les dernières études de la firme SNC-Lavalin³, présentant un tracé qui passait entre le réservoir d'eau potable de Sherbrooke et le monastère de Mariannhill, ainsi que les études 96-A⁴ semblables à la variante A-NORD, empruntant un itinéraire au nord des quartiers résidentiels jusqu'à la route 216, puis longeant la montée d'Ascot jusqu'au chemin Bel-Horizon⁵.

On retrouve d'ailleurs à l'annexe K, trois cartes de la région, l'une de 1983, de 1994 et l'autre de 2002 indiquant chacun la position prévue de l'autoroute de contournement Sud de la Ville de Sherbrooke. C'est sur ces informations que les fonctionnaires du MTQ et de la Ville de Sherbrooke se basaient pour rassurer les citoyens désirant s'établir dans les secteurs « Ivoire » et « Indiana », que le prolongement de la 410 se ferait dans l'axe de la montée d'Ascot.

Jusqu'à l'annonce faite en 2003, aucun citoyen n'avait été informé de cet éventuel tracé B-SUD. Cette annonce était d'autant plus surprenante encore, que toutes les démarches individuelles entreprises par les futurs résidents, autant auprès des responsables de la ville de Sherbrooke que des élus municipaux, confirmaient l'existence d'un projet de contournement, mais toujours plus au nord, et à bonne distance des quartiers résidentiels en cours de développement.

¹ Annexe G, Incorporation : Comité des Citoyens – Prolongement de la 410 inc.

² Annexe K, Cartes Routières de 1985 et de 2002

³ Lavalin 1999, études 99-A et 99-B

⁴ Lavalin, 1996, études 96-A

⁵ Annexe J, Tableaux résumant les différentes études d'impact, Technika, novembre 2005

Les informations qu'ont reçues plusieurs nouveaux acheteurs de maison durant les dernières années allaient donc dans le même sens que les études réalisées dans le cadre du présent projet, et ce, depuis 1981, comme le rappelle l'étude d'impact effectuée par Teknika pour le MTQ⁶.

En fait, depuis les années 1970, le contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'axe de l'autoroute 410 constituait une préoccupation majeure, autant de la part des élus municipaux et provinciaux que des représentants du MTQ. Comme cette préoccupation était connue du public, il est donc raisonnable d'affirmer que les personnes, les commerces, les fermes ou kiosques de vente, qui voulaient s'établir à proximité de l'Université de Sherbrooke au cours des 30 dernières années, étaient conscients de l'existence de ce projet de contournement.

L'arrivée tardive de cette nouvelle variante B-SUD a jeté le désarroi et la colère parmi les résidents des zones résidentielles touchées. C'est à l'initiative de quelques résidents que s'est alors créé le **Comité des citoyens-prolongement de la 410 Inc.**⁷ Celui-ci s'est incorporé et a reçu le 25 août 2003 les lettres patentes lui conférant sa reconnaissance officielle en tant que regroupement de citoyens.

Les membres de l'exécutif du Comité sont :

Gilles Daoust, _____
Pierre Chartier, _____
Mario Rousseau, _____
Pierre Bourque, _____
Isabelle Riopel, _____
Jean-Pierre Régnault, _____
Sylvie Tremblay, _____
Thérèse Côté, _____
Alain Lévesque, _____
François Gagné, _____

Mission et actions du comité

Le comité s'est donné pour mission d'étudier les conséquences que risquait d'exercer ce nouveau tracé sur la qualité de vie et d'en informer les résidents des zones résidentielles touchées par le nouveau corridor B-Sud proposé par le MTQ, et, enfin, de mettre en œuvre les moyens pour démontrer la pertinence de la variante Nord.

⁶ Historique et objectifs du projet/Étude d'Impact sur l'environnement – Résumé/Gr Teknika Inc., p. 1, avril 2006

⁷ Ci-après le Comité des citoyens

Le comité a entrepris une série d'actions qui ont pris diverses formes:

1. Représentations auprès des élus municipaux (Conseil municipal, représentants d'arrondissement) et provinciaux;
2. Rencontres auprès d'autres regroupements de citoyens;
3. Rencontre avec les journalistes⁸;
4. Demande de modification du règlement de contrôle intérimaire de la MRC de Sherbrooke (afin d'interdire tout développement ou émission de permis de construction dans le tracé initial);
5. Organisation de rencontres publiques d'informations;
6. Création d'un réseau de compétences dans différents domaines pertinents à nos actions;
7. Création de sous-comités chargés d'approfondir les dossiers sur les différents types d'impacts découlant de ce nouveau tracé B-Sud sur la qualité de vie des résidents (santé, environnement, génie civil, communication, informatique et administration);
8. Mise en place d'une structure d'information et de communications destinée à rejoindre les citoyens, à faire connaître les actions du comité et à recueillir le point de vue des citoyens. Cette structure de communication a pris notamment la forme d'un site Web, www.route410.com dans lequel on trouve toute une gamme d'informations (courriers échangés avec les autorités municipales et provinciales concernées par le projet, comptes rendus des réunions, cartes, etc.);
9. Levée de fonds.

Le Comité des citoyens est reconnu comme un interlocuteur officiel auprès du ministère des Transports du Québec et de la ville de Sherbrooke et le mémoire que nous déposons aujourd'hui auprès du BAPE est en quelque sorte l'aboutissement d'une longue démarche. L'historique des rencontres du comité, des citoyens et des rencontres avec les instances officiels sont relatés aux annexes E et H.

Voie de contournement par le sud de Sherbrooke et de Lennoxville

Avant de prendre en considération la pertinence des tracés proposés, le comité de citoyens a tenu à prendre position sur le fond même de la question: est-il nécessaire de parachever la voie de contournement par le sud de l'agglomération sherbrookoise? La réponse est oui, pour les raisons qui suivent.

⁸ Annexe I, Articles de journaux

Le développement de la région

Selon les prévisions, la région de Sherbrooke, qui regroupe déjà plus de 50 % de la population estrienne, devrait connaître une croissance démographique importante, proportionnellement plus importante que celle de l'Estrie et du Québec. Ce développement créera une pression supplémentaire sur la circulation locale et périphérique.

Sherbrooke constitue un point central à partir duquel la circulation rayonne vers diverses régions et destinations. La route est de loin l'infrastructure de transport la plus utilisée et elle devrait le rester, car la région dispose de peu d'alternatives pour assurer le transport des personnes et des marchandises. Comme le souligne le MTQ dans son plan de transport⁹, cette forte dépendance à l'égard de la route constitue une faiblesse avec laquelle il faut composer.

Le système de transport des personnes est étroitement lié à l'automobile. En dehors de l'agglomération de Sherbrooke, la quasi-totalité des déplacements des personnes se fait en automobile¹⁰. Hormis l'agglomération sherbrookoise, le transport en commun est pratiquement inexistant et une expansion des services semble peu probable en dehors de la grande ville¹¹. D'autres moyens, comme le covoiturage ou l'extension des pistes cyclables permettraient, peut-être, à long terme, de réduire la dépendance à l'égard de l'automobile et de réduire la circulation et les déplacements individuels (dans l'optique d'une diminution des gaz à effet de serre (GES). Toutefois, ces moyens ne permettent pas de régler la cause majeure à l'origine du besoin de construire une voie de contournement au sud de Sherbrooke, qui est le camionnage régional, toujours en croissance.

C'est pourquoi, le comité de citoyens reconnaît la nécessité de construire une voie de contournement au sud de Sherbrooke et de Lennoxville, tout en étant conscient des bouleversements qu'occasionnent la construction d'une telle voie de contournement, et en reconnaissant la nécessité de poursuivre parallèlement la réflexion sur la façon de résoudre à plus long terme les problèmes que pose la surutilisation de ce mode de transport.

Les arguments retenus

Dans sa prise de position, le comité de citoyens a retenu les arguments suivants militant en faveur de la construction d'une voie de contournement sud:

⁹ MTQ, 2002, p. 12

¹⁰ MTQ, 2002, p. 12

¹¹ MTQ, 2002, p. 13

1. La circulation routière à la périphérie de Sherbrooke et dans la ville continuera d'augmenter dans le courant des prochaines années et elle est la source de nombreuses nuisances.
2. Les voies actuelles sont proches de la saturation et sont peu sécuritaires. À certains moments et à certains endroits, la densité de la circulation affecte la fluidité du trafic, et le nombre d'accidents est déjà très élevé. Par ailleurs, les études techniques réalisées jusqu'à maintenant affirment qu'il est difficile, voire impossible, de réaménager et d'améliorer le réseau actuel.
3. Le camionnage, surtout le camionnage régional, important en Estrie, est une source de multiples nuisances¹².
4. Le projet proposé par le MTQ et approuvé par les élus de Sherbrooke respecte le schéma d'aménagement et évite l'étalement urbain, car il colle au réseau routier urbain actuel et passe à proximité des zones bâties.

Une solution aux nuisances reliées à la circulation routière et au camionnage

Au sud de Sherbrooke, les déplacements est-ouest sont difficiles en raison de l'absence d'une artère périurbaine. Toute la circulation, et les camions en particulier, doit emprunter la route 143 qui traverse le centre de Sherbrooke et de Lennoxville. À Lennoxville, le carrefour 143/108 pose déjà problème et on s'attend à d'autres problèmes sur la route 143 à l'est de Lennoxville¹³. L'absence d'une voie de contournement occasionne diverses nuisances que nous rappellerons brièvement en raison de leur incidence sur la prise de position du comité.

La sécurité des automobilistes

La sécurité routière est problématique sur plusieurs tronçons empruntés par les automobiles et les camions qui désirent contourner l'agglomération sherbrookoise. Comme le mentionne l'étude d'impact réalisée par la firme Teknika pour le MTQ¹⁴, «plusieurs tronçons et intersections situés sur le trajet actuel de transit présentent des taux d'accidents supérieurs aux taux critiques», et ce, pratiquement tout au long du trajet. Les habitués de la route 216, de la Montée d'Ascot et de l'itinéraire menant à Lennoxville, tout comme ceux qui s'engagent sur la route 216 à l'intersection de la rue Breton, connaissent bien la réalité qui se cache derrière

¹² Annexe B, Conseil de Ville de Sherbrooke

¹³ MTQ, Plan de transport, avril 2006 p. 13

¹⁴ MTQ, avril 2006

ces mots et savent que les accidents sont fréquents, graves et parfois mortels. De plus, le même rapport souligne que le potentiel d'amélioration est faible «puisque les déficiences sont liées aux contraintes rencontrées le long du parcours»¹⁵.

Les nuisances reliées au camionnage

Le camionnage régional est une source importante de nuisances, surtout dans l'axe est-ouest dans les secteurs résidentiels voisins du trajet de transit actuel. En plus de nuire à la qualité de vie des riverains actuels et de diminuer la sécurité des usagers de la route, les camions accélèrent la dégradation de la chaussée, encombrant le réseau routier et ils occasionnent une forte pollution sonore et atmosphérique. Or, selon une enquête réalisée en 2003 et portant sur l'origine et la destination des camions, il apparaît que la construction d'une voie de contournement sud de l'agglomération sherbrookoise, permettrait de diminuer de plus de 60 % le nombre des camions qui passent actuellement dans le centre-ville de Lennoxville. Par ailleurs, la même enquête révèle que plus de 60 % des véhicules lourds qui empruntent actuellement la route 143 passeraient par la nouvelle voie de contournement¹⁶.

La sécurité des piétons et des cyclistes

Il faut aussi souligner l'insécurité qui est le lot des cyclistes et des piétons qui doivent, à leurs propres risques, partager ces voies de circulation avec les automobiles et les camions.

Un développement plus harmonieux et mieux intégré

Si l'on se fie aux prévisions établies par le MTQ, il est clair qu'on ne peut plus attendre pour construire une voie de contournement permettant d'améliorer les conditions de circulation et de réduire les effets de la circulation – notamment celle des camions de plus en plus nombreux –, sur les milieux résidentiels de l'agglomération de Sherbrooke/Lennoxville.

Une construction nécessaire...

Il faut bien faire preuve de réalisme: à court terme et à moyen terme, cette nouvelle voie est nécessaire. En l'absence de moyens alternatifs efficaces et qui pourraient

¹⁵ MTQ, Plan de transport, avril 2006 p. 5

¹⁶ Technika, 2006, p. 5

être mis en œuvre rapidement, les transports routiers sont là pour rester en raison de la souplesse du transport des biens et des personnes qu'ils permettent. Il faut donc les considérer comme une partie de notre richesse collective et comme un moyen de transport susceptible de s'inscrire dans la perspective d'un développement durable et sous l'angle de l'intégration de tous les moyens de transport, individuels et communautaires. Les autoroutes doivent en faire partie, notamment en raison de la sécurité qu'elles procurent à leurs utilisateurs/trices et du haut débit de circulation qu'elles peuvent assurer.

... dans le respect du schéma d'aménagement

Le schéma d'aménagement de la MRC de Sherbrooke souligne l'importance du projet de prolongement de l'autoroute 410 dans le plan d'action dans le domaine des transports. En effet, en plus de développer le réseau routier et d'en renforcer la structure générale, cette voie de contournement aurait pour avantages de favoriser la dispersion de la circulation, notamment celle des camions, et de réduire les nuisances dans les zones habitées.

La ville n'autorise pas la construction hors des zones où elle est déjà prévue, ce qui permet donc une consolidation du territoire urbain. Dans ce sens, le tracé Nord mis de l'avant par le MTQ respecte le schéma d'aménagement et évite l'étalement urbain, car il colle au réseau urbain et passe à proximité de la zone bâtie.

Le prolongement de la 410 semble la *moins mauvaise* des solutions, en raison de la faible possibilité d'améliorer les voies existantes. Par ailleurs, le statu quo est impensable, car il entraînerait une dégradation des conditions de circulation et de la sécurité routière sur les voies actuelles saturées, ou en voie de l'être, et devenues complètement désuètes.

Il faut donc se résoudre à la construction de cette voie de contournement et, le trafic allant en augmentant, comprendre qu'il est nécessaire de désengorger le centre-ville de Sherbrooke et Lennoxville, en faisant passer la circulation sur des emprises sécuritaires, protégeant le plus grand nombre de citoyens et atténuant l'étalement urbain.

Les tracés mis de l'avant par le MTQ

Parmi les différents projets mis de l'avant par le MTQ pour le prolongement de l'autoroute 410, deux font l'objet de discussions: la variante Nord et la variante Sud.

La variante Nord

La variante Nord est celle qui emprunte le plus court chemin, passant au coin de l'aréna du Mont-Saint-Anne et traversant le verger de la Ferme Ste-Catherine pour monter vers le chemin Bel-Horizon.

La variante Sud

La variante Sud prolonge l'autoroute actuelle en droite ligne vers le sud, passant entre deux quartiers déjà bâtis et relativement peuplés, avant de virer à 90 ° et de remonter en direction de la carrière et de poursuivre en direction de Lennoxville.

Position du groupe de citoyens sur les tracés retenus par le MTQ

Le comité **appuie la variante A-Nord** parce qu'elle représente un moindre mal pour les riverains. Dans l'ordre des priorités du développement durable, les êtres humains ne devraient-ils pas être les premiers à être pris en considération?

Le comité appuie la variante A-Nord

Le comité de citoyens se prononce en **faveur de la variante A-Nord**, c'est-à-dire celle qui est retenue par le MTQ et soutenue par la très grande majorité des élus municipaux¹⁷ ainsi que de près de 300 familles des quartiers concernés comme en fait foi la pétition à l'annexe A.

Les éléments positifs

Selon les études que nous avons consultées, la variante A-Nord présente des impacts humains moindres sur les zones résidentielles ainsi que des coûts de construction et d'entretien moins élevés que la variante B-Sud. Ce sont deux grandes catégories d'arguments auxquels le comité est sensible et qui sont au cœur de l'appui qu'il apporte au tracé retenu par le MTQ.

¹⁷ Annexe B, résolution du Conseil de Ville de Sherbrooke, 14 septembre 2006

Avant de prendre position, le Comité a pris en considération divers enjeux relatifs au milieu naturel et au milieu humain, au milieu rural ainsi que des enjeux de nature technico-économique.

Le milieu naturel et le milieu humain

Sur le plan des enjeux relatifs au milieu naturel, les études d'impact indiquent que la **variante A-Nord présente légèrement moins d'impacts négatifs que la variante B-Sud** (nombre de ruisseaux traversés, préservation des habitats du poisson, etc.). Même si ces éléments sont mineurs – il n'y a pas dans ce secteur de milieu sensibles et vulnérables –, le comité tient à souligner le fait qu'il est important de réduire au maximum la dégradation de l'environnement occasionnée par l'ampleur d'un chantier nécessité par la construction d'une telle voie de contournement.

Mais c'est surtout en prenant en considération les enjeux relatifs au milieu humain que le comité **adhère à cette variante A-Nord** du MTQ et rejette l'autre tracé reliant l'autoroute 410 actuelle et le Chemin Dunant.

La **variante A-Nord exige moins d'expropriation** de maisons unifamiliales et de commerces, et elle évite deux aires résidentielles unifamiliales déjà construites. Par ailleurs, les perturbations sonores occasionnées par la circulation sur le tracé A-Nord sont moindres que celles découlant du tracé B-Sud, les superficies affectées par la pollution étant de 1,1 ha pour la variante A-Nord, contre 7 ha pour la variante B-Sud (simplement pour la simple et bonne raison que le tracé Nord passe à l'écart des zones construites).

Les préoccupations relatives à la santé

Il va sans dire qu'on ne saurait aborder sérieusement les enjeux humains sans considérer un certain nombre d'aspects relatifs à la santé des personnes résidant à proximité d'une autoroute. Ces personnes s'inquiètent de la possibilité que la dégradation des conditions environnementales vienne altérer la qualité de vie des familles qui ont choisi de venir s'établir dans des nouveaux quartiers reconnus pour être suffisamment à l'écart du futur prolongement de l'autoroute 410 pour pouvoir y vivre en toute quiétude. Il est donc de la responsabilité du comité de soutenir le tracé qui aura le moins d'effets négatifs sur la santé des résidents des quartiers dont il se fait le porte-parole.

La pollution sonore

La forte intensité du bruit est une des préoccupations dont ont souvent fait état notre comité de citoyens et les personnes qui ont assisté aux séances d'informations tenues par le MTQ, puis par le BAPE en septembre dernier. Rappelons que la pollution sonore est une importante source de stress, à l'origine de divers troubles. Elle cause notamment des troubles du sommeil, avec toutes les répercussions que le sommeil de mauvaise qualité occasionne sur l'état de santé général et sur le système nerveux, notamment sur l'humeur et les troubles de l'attention.

Concernant l'atténuation de la pollution sonore, le comité s'interroge sur l'efficacité réelle des mesures d'atténuation proposée sous forme d'écrans acoustiques, car la topographie accidentée des lieux risque fort de réduire considérablement l'atténuation du bruit auquel les zones résidentielles en bordure de l'autoroute risquent d'être exposées¹⁸. Par ailleurs, si la norme généralement acceptée de 55 décibels est respectée sur une assez vaste partie des zones traversées par le tracé A-Nord, il est légitime de questionner cette norme trop élevée pour permettre un sommeil de qualité¹⁹.

Par ailleurs, le contournement de l'agglomération sherbrookoise par la variante Nord, occasionnant une moindre pollution sonore, exigera moins d'écrans acoustiques destinés à réduire le nombre de décibels émis par la circulation (atténuant également la perturbation du milieu visuel découlant de la présence de ces écrans).

La pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique est une autre source d'inquiétude exprimée fréquemment par les personnes visées par le prolongement de l'autoroute 410, surtout pour les secteurs résidentiels situés sous les vents dominants. Cette pollution atmosphérique provient de deux sources. D'abord les poussières, occasionnées par le chantier, ensuite par les gaz d'échappement des véhicules. Les particules provenant des résidus de combustion contenus dans les émanations ne salissent pas seulement les terrains et l'extérieur des résidences; elles s'infiltrent aussi dans les maisons et viennent affecter la qualité de l'air que respirent les résidents. Ces polluants sont connus pour aggraver les problèmes respiratoires déjà existants, surtout chez les personnes âgées et les jeunes enfants. L'Association canadienne de santé publique, entre autres, souligne l'existence de liens entre la présence de polluants dans l'air et l'aggravation de

¹⁸ Annexe C, Diapositive # 7 de la présentation Power Point aux Citoyens, le jeudi 28 août 2003

¹⁹ Annexe L, Les effets du bruit sur la Santé

pathologies cardiorespiratoires et des allergies respiratoires, en particulier de l'asthme. Ces problèmes allergiques sont déclenchés notamment par les matières particulaires en suspension dans l'air, et par des gaz d'échappement contenant entre autres du monoxyde de carbone et des oxydes d'azote.

En plus de souligner que la pollution atmosphérique peut affecter la qualité de vie de diverses façons, l'Association canadienne de santé publique déclare que les réactions individuelles dépendent de plusieurs facteurs, dont le niveau, le type et la combinaison des polluants dans l'air, le degré d'exposition de la personne (le lieu, les sources de pollution locales, la durée de l'exposition), la quantité de polluants présents, ainsi que l'âge et l'état de santé de la personne. À ce propos, l'Association affirme clairement que:

«[...] il n'y a pas de niveau de pollution atmosphérique sans aucun danger; même des faibles niveaux peuvent nuire à la santé des groupes vulnérables comme les personnes âgées, les enfants et les personnes ayant des troubles cardiorespiratoires».

Nous croyons donc qu'il est inexact de prétendre que la présence d'une autoroute à proximité des zones résidentielles n'aura pas d'impact significatif au regard de la pollution atmosphérique. Même si elle peut sembler peu importante, en s'ajoutant aux autres sources de pollution (qui ne sont pas nécessairement de source estrienne, comme le smog), elle contribuera à aggraver la condition physique des personnes vulnérables. Chez les enfants asthmatiques, il est bien connu, par ailleurs, que la pollution atmosphérique aggrave les symptômes de l'asthme.

En conclusion, le comité **appuie le Tracé A-Nord** qui tend à atténuer les risques inhérents à la santé des personnes résidant à proximité des voies projetées, puisque ce tracé touche moins directement les zones construites et de certaines zones habitées par des familles ayant de jeunes enfants, qui constituent une catégorie de personnes plus vulnérables que les autres.

Le milieu rural

Indéniablement, la construction d'une nouvelle voie de circulation ne bouleverse pas uniquement le tissu social et humain d'une communauté. Il perturbe également le milieu rural. En ce qui concerne la variante A-Nord, les médias ont fait largement état des conséquences dommageables du prolongement de l'autoroute 410 qui viendra traverser certaines parcelles mises en culture de la Ferme Ste-Catherine. Tout en regrettant les inconvénients que subira cette exploitation agricole et son kiosque de vente, le comité met en doute l'affirmation largement diffusée et répétée qu'elle ne pourra survivre.

Nous doutons de cette affirmation selon laquelle le passage de l'autoroute signifie la mort inéluctable de l'entreprise. Le verger est certes condamné par le tracé, mais cela menace-t-il la survie de toute l'entreprise? En consultant le rapport préparé par le Groupe Conseil UDA, inc. pour le MTQ, il appert que la superficie de la ferme est d'une quarantaine d'hectares et que la superficie de l'exploitation affectée par le tracé de la variante A-Nord est de 4,9 hectares, soit environ 15 % de la superficie totale de l'exploitation. Il reste donc à la Ferme Ste Catherine plus d'une trentaine d'hectares, dont des boisés et des terres que l'on peut considérer comme en friche ou en jachère.

Selon les estimations du MTQ, en entraînant la disparition du verger actuel, l'autoroute viendra priver la Ferme d'une part substantielle de ses revenus. Toutefois, comme on peut le lire dans l'étude d'impact sur l'environnement²⁰, le ministère des Transports a proposé toute une série de mesures d'atténuation et de compensation au regard du préjudice subi par la Ferme Ste-Catherine par suite du passage de l'autoroute. On envisage soit une compensation financière pour la totalité de l'exploitation, s'il y a lieu, et/ou diverses autres mesures, telle une compensation financière pour la perte de superficies expropriées, la relocalisation du kiosque, une compensation pour la perte temporaire probable de clientèle, la possibilité d'exploiter les superficies acquises [expropriées] jusqu'en 2012, afin de faciliter la transition jusqu'à la pleine productivité des nouvelles superficies mises en culture, et le réaménagement de l'accès à la propriété. En lisant cette liste de mesures de compensation et d'atténuation, nous nous demandons si le danger de mort annoncé risque de se produire dans un si proche avenir. Selon les prévisions ministérielles, le prolongement de l'A-410 ne se fera pas avant 2012 (phase III des travaux) dans ce secteur.

Il faut également savoir qu'un verger n'est pas éternel. Si l'on estime que la durée de vie d'un verger de pommiers nains à moyenne densité et à forte productivité comme celui de la Ferme Ste-Catherine ne dépasse guère 15 à 20 ans, le verger actuel approche de sa fin et les propriétaires auront sûrement songé à remplacer le verger existant en en créant un autre sur une autre partie de l'exploitation. Il est étonnant qu'il n'en ait rien été jusqu'à maintenant.

Certes, tous ces changements et réaménagements ne se font pas du jour au lendemain. Il faudra défricher, nettoyer, amender, drainer, et replanter, ce qui demande temps, argent et énergie. On estime généralement qu'il faut un an pour la préparation des sols et l'installation de l'infrastructure (ancrages, poteaux, câbles de soutien, clôture antichevreuils), et un an pour la plantation. Il faut ensuite attendre deux ans pour récolter les premières pommes. Trois ou quatre ans plus

²⁰ Groupe Teknika (avril 2006)

tard, le verger a atteint sa pleine productivité. Ainsi, entre la phase d'installation du verger et la pleine récolte, il devrait s'écouler entre 5 et 6 ans, pas plus. Nous sommes en 2006, cela nous mène, justement, en 2012... Quant aux légumes et aux fleurs, il n'est même pas nécessaire d'en parler: il s'agit de plantes annuelles, l'arrêt de production serait donc très court et la perte relativement limitée, le temps d'une saison, le temps de changer de parcelle. De plus, la revente saisonnière des produits au kiosque pourrait continuer sans interruption.

Pour le comité, les mesures de compensation et la mise en culture de nouvelles parcelles, sans délai et selon le scénario évoqué ci-dessus, devraient permettre d'éviter une interruption de production, donc de revenus, à la Ferme Ste-Catherine. Certes, l'exploitation traverserait une période de transition qui n'est jamais facile, mais rien ne laisse croire qu'elle ne saurait passer à travers et retrouver en quelques années une santé florissante.

Les aspects technico-économiques

Enfin, dans sa prise de position, le comité prend en considération certains arguments technico-économiques voulant que la variante A-Nord n'impose pas de contraintes particulières au regard de certaines infrastructures municipales (elle passe notamment à l'écart du chemin Bel-Horizon).

Par ailleurs, le tracé de la voie de contournement A-Nord

- ✦ est plus court de 500 mètres, ce qui signifie un coût moindre de construction;
- ✦ il présente une déclivité plus faible, présentant ainsi un atout pour la circulation lourde, autant à la montée qu'à la descente, réduisant ainsi quelque peu la pollution sonore;
- ✦ il sera moins coûteux à construire puisque la superficie expropriée est plus faible et que la largeur des emprises est plus faible;
- ✦ l'accès à l'Université de Sherbrooke sera facilité, réduisant ainsi la circulation sur le boulevard de l'Université, contribuant, par le fait même à réduire la pollution sonore dans les zones résidentielles contiguës à ce boulevard;
- ✦ le prolongement de l'A-410 réduira de 50 % la circulation empruntant quotidiennement le boulevard Universités et de 20 % celle passant sur la route 216.

Outre ces différents aspects, le Comité est sensible au fait que les impacts résiduels inhérents au prolongement de l'autoroute selon la variante A-Nord sont faibles ou relativement faibles. En effet, selon l'étude d'impacts effectuée par le

Groupe Technika en 2006 pour le MTQ, il appert qu'après les mesures de compensation proposées, la très grande majorité des impacts résiduels seront faibles.

Le comité rejette la variante B-Sud

Avant de mobiliser autant de personnes et de groupes d'intérêt, notre comité a voulu se documenter et évaluer le plus objectivement possible les éléments techniques inhérents à ce nouveau corridor B-Sud sorti sans avertissements des cartons du MTQ. À partir des documents élaborés par le ministère, mais également à chaque étape du projet, nous nous sommes engagés comme citoyens, afin de mieux comprendre les tenants et les aboutissants de cette alternative, et de ses conséquences sur la qualité de vie des citoyens de nos quartiers. Loin de réagir aveuglément à toute forme d'évolution et de développement du réseau de communications de la région, nous sommes restés disponibles et ouverts à maintenir le dialogue. Depuis 2003, le comité continue de manifester son intérêt auprès des autorités responsables afin d'être mieux informé et de faire connaître notre position.

Le comité de citoyens se **prononce contre le Tracé B-Sud** en raison de la proximité de plusieurs zones résidentielles et de l'impact négatif d'un tel projet sur les facteurs humains et environnementaux.

Une autoroute à quatre voies, où circuleront chaque jour plus de 25 000 autos et camions, à proximité de secteurs résidentiels dans lesquels vivent près de 300 familles, apparaît à plusieurs égards comme un risque réel susceptible d'affecter directement la santé et le bien-être de toute une collectivité qui a choisi de venir s'installer dans ces secteurs en raison de la qualité de vie et de la quiétude que ses membres espéreraient y trouver. Ces quartiers présentent en effet des qualités environnementales indéniables, puisqu'ils possèdent notamment l'avantage de se trouver relativement isolés des grandes voies de communication, et ce faisant, permettent de vivre à l'écart du bruit, de la pollution et de l'agitation. Or, loin de contribuer à l'amélioration de l'environnement, la variante B-Sud entraînera, pour les générations à venir, la dégradation de ce milieu de vie privilégié. Nous sommes sensibles au développement et aux besoins de mettre en place de nouvelles infrastructures de communication routières, mais pas en sacrifiant la qualité de vie d'un grand nombre de personnes. Ces besoins doivent tenir compte de principes élémentaires de développement durable et de la primauté des intérêts de la communauté sur ceux des individus.

Les éléments négatifs

Voici les principales considérations qui nous ont amenés à prendre position **contre la variante B-Sud**.

Le milieu humain

Le comité a de bonnes raisons de croire que la **variante B-Sud occasionnera diverses perturbations** de l'environnement humain.

La pollution sonore

Les simulations démontrent bel et bien que la variante B-Sud entraînera une plus forte augmentation du bruit de fond pour la majorité des résidences du quartier. En effet, il appert que, en moyenne, pour la majorité des résidences, le tracé B-Sud causera une augmentation du bruit de 7,5 dBA, comparativement à 4,5 dBA pour la variante A-Nord. De plus, parmi les résidences situées le long du corridor de la variante B-Sud, 37 résidences endureront des impacts forts, tandis que 52 autres subiront un impact moyen selon la grille du MTQ. En comparaison, la variante A-Nord ne produit qu'un seul impact fort et 30 impacts moyens.

En plus de toucher un plus grand nombre de maisons, les études du MTQ indiquent que la pollution sonore occasionnée par le tracé B-Sud s'étendra sur un plus grand nombre de rues soit de Toulon, Trieste, de Tourville, des Iroquois, des Incas, Isabelle, des Appalaches et Montante. Depuis ce temps, des rues se sont rajoutées tel que Ivoire, Tadoussac, Inuit et de l'Italie et celles existantes se sont allongées.

Le corridor de contournement proposé par la variante B-Sud laisse donc planer le risque d'une sérieuse augmentation de la pollution sonore. Nous ne mettons certes pas en doute les études effectuées, mais nous tenons cependant à en souligner les limites. Les données sur lesquelles sont basées ces études sont le résultat d'analyse de simulations reposant sur des critères contestables. En effet, ces études reposent sur les hypothèses suivantes:

1. Le débit de circulation sur les routes de la région de Sherbrooke ne devrait pas varier à partir de 2016.
2. Les mesures d'atténuation de la pollution sonore sont totalement efficaces, et ce, malgré le terrain en pente et les vents dominants à l'ouest²¹.

²¹ Annexe D, Rencontre publique, Comité des Citoyens

3. Le tout doit être considéré en tant que moyenne sur 24 h, donc avec des périodes de pointe et de fluctuations pouvant excéder la norme permise.
4. Cette étude ne traite pas de l'augmentation du bruit occasionné par le retour des véhicules vers l'Université de Sherbrooke.
5. Cette étude minimise l'effet de la topographie sur le comportement des ondes sonores et surestime l'influence des mesures d'atténuation du bruit en terrain fortement en pente²²
6. On ne retrouve aucun point de contrôle du modèle de bruit dans les secteurs « Indiana » et « Ivoire » Rappelons que la prise de points de contrôle est nécessaire et indispensable lorsqu'on veut valider un modèle numérique de prévision²³

Les avis contraires documentés que nous avons obtenus amènent le comité à douter des conclusions de cette étude.

L'étendue de la zone habitée à moins de 100 mètres de l'emprise

Bien entendu, le nombre de résidences touchées par les inconvénients du tracé B-Sud est beaucoup plus élevé. Encore une fois, le facteur humain prend donc toute son importance dans le choix du MTQ de privilégier la variante À-Nord, tout comme le fait notre regroupement de citoyens.

Le nombre de familles affectées

Cet élément est particulièrement important si l'on tient compte des nouveaux développements domiciliaires dans les deux quartiers et du nombre important de jeunes familles avec enfants qui s'y installent. D'ailleurs, les résidents soucieux d'améliorer la qualité de vie et l'environnement de leur quartier ont, en 2003, effectué des démarches pour faire installer des parcs et des espaces verts, dont l'absence ne laisse actuellement pas d'autre choix aux enfants que de jouer dans la rue, avec tous les dangers que cela comporte. Il va sans dire que ces préoccupations environnementales sont totalement à l'opposé de l'affligeante perspective de voir ces quartiers longés par une autoroute bruyante et polluante.

²² Annexe N, Mieux s'entendre avec le bruit routier, Québec, MTQ, Bibliothèque nationale du Québec, 2000

²³ Isaaks, E.H. & R.M. Srivastava, 1989, An Introduction to Applied Geostatistics, Oxford University Press; Jongman, R.H.G. *Et al.*, 1987, Data analysis in community and Landscape Ecology, Pudoc Wageningen; Legendre, L. et P. Legendre, 1984, Écologie numérique, Tome I et II, Masson et Presse de l'Université du Québec.

L'impact maximal du bruit sur la santé des résidents

Au début des audiences du BAPE, grâce à la présentation du Dr Reno Proulx, médecin-conseil de la Direction de la santé publique de l'Estrie, nous avons été en mesure de mieux cerner l'impact du bruit sur la santé des populations. Malgré les normes moyennes du MTQ, il a été établi que le chiffre de 55 dBA ne représentait pas nécessairement une situation sans nuisance. En effet, il faudrait plutôt rester sous le seuil de 50 décibels. Même si la faisabilité de développer des projets demeure, les études effectuées en Europe par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ont clairement démontré que les niveaux sonores de 55 dBA et plus pouvaient occasionner soit des troubles du sommeil, soit un nombre de réveils plus élevé durant la nuit chez 15 % de la population. De plus, même si les autres symptômes sur la santé sont plus difficilement décelables à moins de 75 dBA, il n'en reste pas moins que l'augmentation du stress et les problèmes d'attention demeurent une conséquence reconnue de la pollution sonore. Ainsi, le fait d'éloigner les zones résidentielles de la grosse circulation apparaît comme un gain de santé publique important pour l'ensemble de la population. Le rejet de la variante B-Sud prend donc tout son sens lorsqu'il est question des préjudices que pourraient subir les citoyens des zones habitables bordant une autoroute à quatre voies.

Les impacts environnementaux

La variante B-sud présente de sérieux impacts environnementaux, en particulier sur le plan de la pollution sonore qui affecterait les quartiers résidentiels situés entre le chemin Sainte-Catherine et le boulevard de l'Université. Ces conséquences néfastes ne tracassent pas seulement les résidents du secteur; ils inquiètent également les élus municipaux. En effet, comme le mentionne le compte rendu de la réunion du 20 juillet 2003 avec MM. L. Ferland, directeur régional du MTQ, M. P. Lambert, ingénieur et M. J. Gagné, spécialiste en environnement, les résultats des mesures de bruits proviennent de simulations, modélisées et rapportées sur 24 h. Les intervenants reconnaissent qu'il est très difficile d'établir avec précision le niveau de variation du bruit aux différents moments de la journée et de la nuit, de déterminer les écarts et de situer les pics sonores.

Comme la question du bruit représente l'un des facteurs négatifs majeurs de la variante B-Sud, il importe de souligner la faiblesse des études effectuées jusqu'à maintenant et de revenir sur certains aspects méthodologiques qui nous apparaissent problématiques.

À l'annexe 6 de l'étude d'impact sonore (*Bilan des différentes variantes de l'étude*) le tableau 11 indique que pour la variante B-Sud, la hausse sera de 7,5 dBA, et ce, pour 244 résidences officiellement dénombrées dans l'étude. Par comparaison, pour la variante A-Nord (Secteur ferme Ste-Catherine) la hausse sera de 4,5 dBA²⁴.

Si chaque doublement de l'énergie sonore entraîne une hausse du niveau de 3 dBA, il faut en conclure que, d'après la modélisation entre les variantes A et B, la variante B-Sud, exercerait deux fois plus d'impacts sonores que la variante A. Dans le même tableau, il est mentionné que dans le cas de la variante B-sud, 37 résidences subiront un impact fort et 52 un impact moyen. Ces résidences se situent principalement sur les rues de Toulon, Trieste, de Tourville, des Iroquois, des Incas, Isabelle, des Appalaches et Montante. En comparaison, avec la variante A-Nord, une résidence seulement aura un impact fort et 30 auront un impact moyen.

La lecture de la section 3.1.2 de l'étude d'impact sonore nous amène, par ailleurs, à nous interroger sur certaines faiblesses méthodologiques. Ainsi, le tableau 5 identifie la moyenne des dBA enregistrés sur une période de trois heures. Sachant que le débit de circulation est à son maximum de 7 h 00 à 8 h 45 le matin ainsi qu'entre 16 h 00 et 18 h 30 en fin de journée, on peut se demander pourquoi les prises de lectures sonores n'ont été effectuées le matin qu'entre 9 h 00 et 12 h 00 et l'après-midi entre 13 h 00 et 16 h 00? La modélisation aurait-elle donné les mêmes moyennes de dBA si les lectures avaient été effectuées dans ces périodes beaucoup plus achalandées? Cette observation et cette question laissent planer une certaine ambiguïté sur la pertinence des conclusions sur l'intensité du bruit auxquelles seront exposées les résidences situées tout près du corridor de prolongement.

Enfin, l'étude laisse dans l'ombre plusieurs facteurs importants, qui risquent d'influer sur le bruit émis et ressenti. Il s'avère en effet difficile en modélisation de pondérer l'impact sonore en tenant compte du type de milieu (résidentiel ou institutionnel) situé aux alentours du corridor de la voie de contournement. De plus, les effets négatifs du bruit selon la période de l'année, les conditions atmosphériques (temps humide ou temps sec), ainsi que la force et l'orientation des vents, représentent des conditions difficiles à reproduire au cours d'études virtuelles. Nous pensons que l'impossibilité de prendre en compte ces différents facteurs, qui, de plus, sont très variables et inconstants de par leur nature, rendent très hypothétiques les conclusions de ce genre d'études. Enfin, de l'avis même des experts, il est impossible de démontrer hors de tout doute l'efficacité complète des écrans acoustiques, d'autant plus, que la topographie du terrain en pente constitue

²⁴ Annexe M, Relevés sonores

un autre élément de risque supplémentaire difficile à modéliser avec fiabilité. Pour toutes ces raisons de nature environnementale, et ses conséquences sur le milieu humain et la qualité de vie des résidents, le comité rejette formellement la variante B-Sud.

Une division du trafic risquant de maintenir les nuisances des secteurs résidentiels du boulevard de l'Université

Nous voyons un autre inconvénient de la variante B-Sud dans le fait qu'une bonne partie du trafic routier en transit vers l'Université de Sherbrooke devra parcourir une distance plus grande sur la route 216, puisque les automobiles qui se rendront à L'Université de Sherbrooke emprunteront soit l'échangeur au coin de la 410 actuelle et du boulevard Université, soit l'échangeur qui se trouverait au niveau de l'actuelle rue Isabelle. Le fait que des usagers continuent d'emprunter le Boulevard Université pour se rendre jusque sur le campus entraînera une division de l'écoulement de la circulation. Ce faisant, on risque d'hypothéquer lourdement la volonté d'améliorer les conditions de circulation, d'atténuer les inconvénients pour les résidents riverains du boulevard Université et du Chemin St-Catherine, et ce, sans vraiment simplifier l'accès à l'université. De plus, les résidents des rues des Iroquois, des Incas, Isabelle, Breton, Ivoire et Montante risquent à nouveau d'être exposés à un niveau de pollution sonore supérieur, par suite de la configuration du nouveau réseau routier. En effet, bordé à l'ouest par l'autoroute et à l'est par la 216, ce quartier risque de se retrouver au milieu d'un vaste périmètre autour duquel circuleront un grand nombre d'automobiles. Autrement, dit, ce quartier, de surcroît situé sous les vents d'ouest dominants, risque de se retrouver complètement bouclé sur trois de ses côtés par une autoroute et deux routes.

L'impact social

Un impact social est également à considérer, car la variante B-Sud couperait en deux une communauté en train de s'établir.

Au-delà des conséquences négatives du tracé B-Sud, sur des facteurs économiques relevant de l'atteinte au développement et à la construction résidentielle reliant les deux quartiers, il faut prendre en compte des facteurs sociaux. En effet, depuis le printemps 2003, les résidents des deux quartiers ont créé des liens en travaillant ensemble avec la même volonté de préserver leur qualité de vie. De plus, lors des opérations de porte-à-porte, nous avons pu constater la proximité physique et l'homogénéité des résidents de ces deux quartiers dans lesquels résident de nombreuses jeunes familles et des personnes retraitées. En se rejoignant progressivement, ces quartiers constitueront un bassin

privilegié de développement pour la ville de Sherbrooke. Il va sans dire que l'autoroute viendrait couper court à cette expansion logique des zones résidentielles dans le secteur sud de l'agglomération sherbrookoise.

Les impacts sur le plan visuel

La variante B-Sud présente également des effets néfastes sur le plan visuel, par suite de la présence de plusieurs écrans acoustiques. Cet aspect est très bien documenté dans les études du MTQ, qui établissent clairement que l'impact négatif de la variante B-Sud sur le plan visuel serait plus important que dans le cas de la variante B-Nord. Il faudrait, en effet, installer plus d'écrans acoustiques le long du tracé B-Sud que le long du tracé A-Nord. La présence de ces écrans viendrait de surcroît dégrader le milieu visuel directement en zone résidentielle.

La sécurité des usagers de la route et des résidents

La variante B-Sud présente des risques au niveau de la sécurité des automobilistes, par suite de la présence d'une courbe horizontale prononcée au niveau de la route 216. L'étude d'impact sur l'environnement préparé par M. Patrice Bigras, géographe, du groupe Teknika inc. en février 2006 souligne ce problème potentiel.

Bien entendu, ce point faible de la variante B-Sud relance également le débat sur la sécurité des résidents à proximité de cette courbe, advenant qu'un camion chargé de matières toxiques ou dangereuses vienne à se renverser. Même si l'on est dans le domaine de la spéculation, on ne peut écarter tout risque de déversements accidentels, avec toutes les conséquences que cela pourrait comporter sur la qualité des sols et des eaux de surface et souterraines. De plus, la présence de résidences à proximité de l'autoroute rappelle la nécessité de protéger la population en éloignant la circulation lourde autant que possible des zones résidentielles.

Les aspects technico-économiques

Le comité des citoyens a également pris en compte plusieurs aspects technico-économiques dans sa prise de position rejetant le tracé B-Sud. Ces aspects concernent la longueur du tracé, la superficie des emprises, les coûts de construction et d'entretien, la présence de la carrière et la nécessité d'ajouter des infrastructures à celles déjà existantes.

Le tracé est plus long de 0,5 km, la superficie de l'emprise plus grande de 13,5 ha, et la topographie plus accidentée, imposant aux camions une pente plus difficile à gravir, ce qui risque, en plus, de générer une pollution sonore plus importante. Tous ces faits sont exposés dans l'étude d'impact sur l'environnement réalisée par Technika inc. (2006) et renforcent le choix du MTQ de privilégier le tracé A-Nord.

Par ailleurs, les coûts de construction et les coûts d'entretien plus importants de la variante B-Sud favorisent également le choix du MTQ, puisque la solution la plus courte – la variante A-Nord – est aussi la moins coûteuse à construire et à entretenir. Il va sans dire que c'est un argument auquel sont sensibles les citoyens et payeurs de taxes que nous sommes ou que nous représentons, soucieux d'une gestion avisée des fonds publics.

Les coûts supérieurs inhérents à la variante B-Sud ne sont pas uniquement dus à l'allongement du tracé empruntant ce corridor. En effet, la présence de la carrière à l'intersection des chemins Dunant et Bel-Horizon vient également augmenter les coûts des travaux et compliquer la réalisation de la variante B-Sud du tracé. La firme Technika inc. en fait d'ailleurs état dans son Étude d'impact sur l'environnement en associant très clairement ce point faible à la variante B-Sud. En effet, la présence des installations de l'entreprise compliquerait l'aménagement des échangeurs et nécessiterait la construction d'une voie de service le long du chemin Bel-Horizon.

Conclusion

Comme les critères environnementaux de l'étude d'impact visent notamment à réduire le nombre de propriétés touchées et à minimiser les impacts sonores et visuels sur les quartiers résidentiels, le regroupement de citoyens **rejette formellement la variante B-Sud** en raison des graves impacts directs qu'elle aurait sur un plus grand nombre de résidences situées dans le corridor de la voie de contournement, sans compter les coûts plus élevés qu'elle occasionne et les inconvénients reliés à l'existence d'une barrière physique entre les deux quartiers.

Le comité des citoyens se prononce en **faveur de la variante A-Nord** de la voie de contournement proposé par le MTQ et entériné à une forte majorité par les élus municipaux de Sherbrooke. Toutefois, la prise de position du comité ne doit pas être considérée comme une acceptation sans conditions du projet. Il demande que la construction de cette voie de contournement tienne compte des besoins suivants exprimés par les résidents des quartiers que nous représentons:

1. L'instauration de mesures de juste compensation pour tous les résidents affectés d'une manière ou d'une autre par l'établissement de la nouvelle voie de contournement.
2. L'instauration de mesures d'atténuation visant à préserver la qualité de vie des résidents, ce qui comprend notamment la construction d'écrans acoustiques pour réduire la pollution sonore partout où cela s'avérera nécessaire.
3. L'installation de voies et d'aménagements adéquats permettant une circulation sécuritaire des cyclistes et des piétons.
4. La sécurisation des accès à l'échangeur situé sur la route 216 pour les voitures arrivant des secteurs résidentiels desservis par la rue Breton.
5. L'éclairage des emprises au regard de la pollution lumineuse, éclairage conforme à la politique sur la pollution lumineuse déposée par la ville de Sherbrooke et adoptée publiquement
6. L'aménagement paysager des écrans acoustiques afin de réduire l'impact de la dégradation du milieu visuel
7. L'aménagement d'espaces verts et de parcs au cœur des deux quartiers.