

Sherbrooke, le 2 octobre, 2006.

Deuxième partie de l'audience publique du Bape  
Ministère du Développement durable,  
De l'Environnement et des Parcs.

RE : mémoire concernant le

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

Madame la Présidente,

C'est en tant que résidante du secteur Viewpoint de Lennoxville, depuis vingt-deux ans, que j'ai demandé qu'une audience publique soit tenue, pour pouvoir exprimer mes préoccupations et celles de mes voisins, qui n'ont pas posé de questions, mais qui nous ont assuré de leur appui, à moi-même et mon conjoint Peter Cunningham.

Ce projet, s'il est autorisé, aura des impacts sur la qualité de vie des résidents du secteur Viewpoint de l'arrondissement de Lennoxville, tant durant la période de construction, que lorsque les travaux auront pris fin.

Faire en sorte que ces impacts négatifs soient les plus faibles possible, voilà ce que nous espérons.

Je ne vois aucun impact positif sur mon secteur, exception faite d'une expression favorite aux agents immobiliers, « accès rapide à l'autoroute », ce qui ne cadre pas avec les raisons qui ont motivé les propriétaires actuels à choisir ce quartier.

Je comprends qu'il est nécessaire d'évaluer les enjeux concernant toute la communauté sherbrookoise et non seulement notre secteur.

Néanmoins j'espère que le projet choisi répondra vraiment aux attentes et sera plus qu'une façon de transférer les problèmes de circulation d'une artère à une autre, ou d'un secteur à un autre.

Les divers rapports émis par le promoteur du projet, font état de la nécessité de trouver une solution à l'engorgement des intersections principales au centre de Lennoxville.

La sécurité des usagers de la route, des piétons et des étudiants en particulier, est citée comme un motif prioritaire.

Est-ce que les années de travaux et les millions déboursés produiront l'effet escompté?

Lors des présentations du projet par le promoteur, les zones critiques pour la sécurité étaient identifiées en rouge (le plus grand nombre d'accidents avec blessures graves et légères et dommages matériels) sur la route 143 direction nord (rue Queen à Lennoxville) entre les rues Church et Warren. Le tronçon de la route 108 direction est entre l'université Bishops et l'École secondaire régionale Alexander Galt était l'autre zone critique de Lennoxville.

Puisque les camions lourds chargés de bois pourront continuer à emprunter la route 108 et faire un virage à droite sur la route 143 nord (rue Queen), se joignant aux autres usagers qui empruntent la route 143 nord (rue Queen) dans l'axe sud-nord pour se diriger de Lennoxville vers Sherbrooke, est-ce que la sécurité sera vraiment améliorée entre les rues Church et Warren?

Ce problème est déjà noté dans le document PR 3.1 p78. On y lit qu'une fois le projet terminé « cette artère périurbaine(...)pourrait éventuellement permettre d'obliger les véhicules lourds (par un règlement sur le camionnage de transit) à contourner l'agglomération par l'ouest au lieu d'utiliser la route 143 dans l'axe nord-sud, passant par le centre-ville de Sherbrooke. »

Ce genre de règlement a du être mis en vigueur lors d'une réfection imprévue du Pont Collège/route 108. Au cours de la réfection, qui a duré plusieurs semaines de l'été 2006, la circulation fut réduite à une seule voie en alternance, et, **tous les véhicules lourds/camions, y étant bannis, ceux-ci devaient effectuer un détour.** Les lourds camions, transportant du bois, en provenance de la Beauce par la route 108, passaient donc de la route 108 à la route 112 à la hauteur d'East Angus, pour ensuite aller rejoindre les autoroutes 10, 55 nord ou 55 sud.

La preuve a donc été faite que d'autres voies de contournement existent déjà et peuvent s'avérer **une solution à la sécurité des citoyens de Lennoxville à l'intersection Queen/Collège/rte 108.**

La possibilité de limiter à seule une livraison locale, l'accès du pont de la rue du Collège/route 108, pour les camions et véhicules lourds, est une solution peu coûteuse qui mériterait d'être réévaluée.

C'est mon opinion, que le but premier de cette voie de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke n'est pas limité au seul développement de la communauté Sherbrookoise, . Il ne s'agit pas ici d'un projet d'avant-garde en urbanisation, mais bien tel qu'il est dit à la page 18 du document PR3.1, « **Rappelons que le contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke ne vise pas à ouvrir de nouveaux secteurs au développement mais vise en premier lieu à résoudre des problèmes de circulation et de nuisances.** »

Je partage cette analyse des auteurs du rapport de cette Étude d'impact sur l'environnement.

Il s'agit de pallier à des lacunes de planification dans le passé, certaines prévisibles, d'autres non, à des choix de société douteux, à un fractionnement du territoire en plusieurs petites municipalités.

Sans énumérer toutes ces lacunes, permettez-moi d'en mentionner quelques-unes; diverses municipalités ont permis, voire encourager des citoyens à s'installer dans de nouveaux quartiers, à embellir, enjoliver leurs propriétés ce qui bonnifient les revenus fonciers des municipalités, sans prévoir ou se soucier des problèmes de circulation accrue.

L'ancien Lennoxville, pour sa part, ne pouvait prévoir il y a plus de cent ans nos problèmes contemporains de circulation routière.

Néanmoins, ce fut un choix de société que de se défaire des services ferroviaires pour favoriser l'industrie du camionnage. Il y a cinquante ans le pétrole était bon marché. Racontons une simple anecdote, il y eut un temps jadis, où l'université Bishops nolisait un train pour accommoder les étudiants lors de la rentrée scolaire, le débarquement se faisait à la gare, rue du Collège! Nos services publics font piètre figure en comparaison.  
Trève de nostalgie!

Revenons au sujet qui a motivé notre demande d'audience publique, à mon conjoint Peter Cunningham et à moi-même, soit l'absence d'études d'impacts sur le secteur Viewpoint et **aux réponses déjà reçues durant la première partie de l'audience.**

A. Lors de la première partie de l'audience publique, nous avons obtenu réponse à nos questions principalement **sur les impacts sonores** et l'assurance que ces impacts seraient si faibles ou nuls, vue la distance de ce tronçon de la voie de contournement, qu'il n'avait pas été jugé nécessaire de réaliser des études d'impacts ou d'élaborer des mesures pour pallier à l'augmentation des impacts sonores.

B. Nous avons de plus reçu **l'assurance d'un suivi** des impacts sonores dans les dix années suivant la réalisation du projet.

C. L'assurance aussi, que la recommandation du MTQ pour le choix de variante pour cette portion, serait bien **la variante G**, sans modification pour la portion de la nouvelle route 108, allant du carrefour giratoire Glenday et rejoignant l'ancienne route 108 à l'intersection du chemin Spring.

Nous demeurons néanmoins préoccupés par certains points qui n'ont pas été élucidés.

**Parlons d'abord de notre secteur de Viewpoint (rues Alpha, Delta et Gamma), où nous recevons moins de services mais par contre où nous avons joui d'une bonne qualité de vie**, d'un endroit où nous avons pu élever nos familles en sécurité. Pour mieux comprendre nos préoccupations et anxiétés face à ce projet de voie de contournement, il est important de faire connaître ce que nous valorisons à Viewpoint.

Le secteur Viewpoint (51 propriétaires) s'est développé au moment et à cause de la construction de l'École secondaire régionale Alexander Galt sur une terre agricole dézonée, de la municipalité d'Ascot.

Cette polyvalente, qui accueille des étudiants anglophones provenant d'un très vaste bassin, était un projet d'envergure. La décision a été prise à l'époque d'étendre ce dézonage à quelques lopins privés, afin de permettre à un petit quartier de se greffer à la polyvalente et ainsi aider à défrayer les coûts des services. Quelques quarante résidences pouvaient partager avec l'École, l'approvisionnement en eau, (source de Johnville) ce qui était encore le cas lorsque nous sommes devenus propriétaires (rue Delta) en août 1984.

À peine deux ans plus tard, à cause de la contamination de la source, le secteur Viewpoint a été raccordé avec le service d'eau de la ville de Lennoxville. Égouts et eau potable, servises de Lennoxville. (Nous venons tout juste de terminer de payer les

travaux permanents.) Il y a maintenant 51 résidences et à ma connaissance, il n'y a plus aucun terrain à développer.

Au moment de la fusion pour former la présente ville de Sherbrooke, notre secteur a reçu l'offre de lampadaires et trottoirs, ce que nous avons décliné car nous désirions garder le caractère champêtre de notre quartier. Nous préférons nous charger de l'éclairage extérieur le soir et marcher à contre-sens de la circulation avec une lampe de poche, ce qui nous permet de conserver l'expérience d'un ciel étoilé, chose rare dans notre société moderne affligée de pollution lumineuse.

Nous acceptons aussi l'épandage du lisier, nauséabont, mais comme le disait Félix Leclerc, «il faut beaucoup de fumier pour faire pousser une fleur». Les odeurs désagréables s'estompent en quelques jours et nous avons par contre l'avantage de contempler la beauté de la nature et les cycles saisonniers, dans les champs qui changent d'aspect tous les jours.

Notre quartier en cul-de-sac s'est avéré sécuritaire, un endroit où il fait bon vivre et élever une famille. Il y existe un esprit communautaire et de bon voisinage peu commun. Nos enfants et ados se rendent à Lennoxville à bicyclette, empruntant un chemin de terre reliant le chemin Glenday à l'université Bishops et de là ils peuvent rejoindre la piste cyclable. Plusieurs autres personnes, coureurs, 'joggers', marcheurs empruntent le même parcours.

Et oui il y a des inconvénients, le relief accidenté (en côtes) qui apparaît mal sur les simulations du rapport du Projet, a valu à plus d'un résident du secteur Viewpoint de choir dans un des fossés du chemin Glenday, Bartlett ou Gamma.

### **Nos préoccupations**

Bien que nous participions par nos taxes au transport en commun, nous ne sommes pas prêts d'en bénéficier, et la voix de contournement sud telle que préconisée, n'améliore en rien cet état des choses, au contraire, elle érige une barrière physique au déplacement des piétons, cyclistes ou autres. Seul le transport par véhicules motorisés sera favorisé.

**Nous réitérons donc notre demande d'ajouter un passage piétonnier, permettant aux résidents de notre secteur de conserver cet avantage non négligeable pour la qualité de vie et la sécurité des familles.**

Ce dernier point, de sécurité des piétons, cyclistes et autres véhicules lents, et le carrefour giratoire proposé, a été discuté lors de la première partie de l'audience publique.

Je remercie le BAPE de m'avoir fait part de la documentation traitant du carrefour giratoire du chemin Glenday, PR 5.1, ainsi que de la simulation disponible en-ligne. La documentation aide à comprendre le concept mais les explications à mon avis demeurent théoriques et ne répondent pas aux préoccupations concrètes des résidents.

Lors de la première partie de l'audience publique, un de mes voisins du secteur Viewpoint, M. André Bouchard, a posé une question au sujet de **la sécurité du carrefour giratoire au niveau du chemin Glenday.**

Mme Marie-France Bergeron, du Ministère des Transports, a répondu à cette question en vantant les vertus de ce type d'échangeur.

Je dois dire que je partage cet avis, pour en avoir fait l'expérience à Montréal, en Europe, et en Afrique du Sud, et que ce concept d'échangeur aurait sûrement pour effet de réduire les impacts sonores et promouvoir la fluidité de la circulation.

Ce que je mets en doute, ce sont les traverses piétonnières à quelques mètres de l'accès au carrefour. Si j'ai bien compris les explications, il n'y aurait pas de possibilité de traverser l'autoroute 410 à l'ouest du carrefour, puisqu' « aucun accès direct ne sera permis à partir des propriétés riveraines » Doc. PR 3.1 p77, alors comment rejoindre ce sentier qui conduit à l'étang aménagé par Canards Illimités et de là à l'université et puis à Lennoxville?

Mme Bergeron nous a dit aussi qu'il y avait déjà de ces carrefours au Québec, dont un situé à l'Île-des-Sœurs, Verdun Mtl., que je connais pour l'avoir emprunté à plusieurs reprises. Ce carrefour, lui, est situé en zone urbaine, une vitesse permise de 50 km/h à chacune des voies qui y conduisent. Le contexte est différent de ce qui est proposé comme carrefour giratoire au chemin Glenday.

Mme Bergeron parlait d'entrer dans le carrefour sans arrêt obligatoire et prévoyait que la circulation à l'intérieur du cercle roulerait au ralenti, à une vitesse de 20 à 30 km/h. Quels seront les moyens pris pour que tous les véhicules, tant les camions, les autobus scolaires que les autos, circulant rapidement, ralentissent avant de s'engager dans le carrefour à une vitesse de 20 à 30 km/h ?

Il est vrai que ce type d'intersection est nouveau dans la région et bien qu'il présente beaucoup d'avantages, **cela nécessitera une campagne d'éducation** et une période d'adaptation.

Est-ce que l'on a **préconisé d'établir la vitesse à 70 km/h, tel que sur l'autoroute Bonaventure à Montréal, qui est aussi une voie de contournement?**

Est-ce que le MTQ considérerait l'option **de bannir l'usage des freins Jacobs pour les véhicules lourds**, ce qui améliorerait considérablement la situation de ceux qui auront à subir les impacts sonores aux abords de cette voie de contournement sud?

Revenons à l'assurance que M. Louis Ferland du Ministère des Transports du Québec, nous a donné, lors de la première partie de l'audience publique, que **son Ministère dans le rapport soumis à votre commission, recommanderait la variante G.**

Il y a un document déposé pour consultation sur le site BAPE, intitulé  
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 410 : IMPACTS SUR LA FERME DU  
CRDBLP, LENNOXVILLE. EXPERTISE AGRICOLE.  
TRANSPORTS QUÉBEC.

Daté du 21 août 2006, ce document fait état des doléances de la Ferme du CRDBLP, Centre de recherches et de développement sur le bovin laitier et le porc d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, au sujet du choix de la variante G, bien qu'il m'était apparu que cette variante G avait été préférée à la variante F dans un effort de plaire à cette institution.

(La variante F, qui comportait plusieurs avantages et qui serait la plus avantageuse pour nous du secteur Viewpoint, a été rejetée en partie par une préférence pour la variante G, de la part des institutions; l'université Bishops, la Ferme du CRDBLP de Lennoxville et les élus municipaux.)

Ce nouveau tracé, qui est proposé par la Ferme du CRDBLP, Lennoxville, n'a jamais été discuté au cours des dernières rencontres, serait une variante tout à fait nouvelle, une variante H, s'il on veut. Ce tracé qui longerait le chemin Bartlett pour empiéter et traverser trois fermes, et se terminer on ne sait où, nous cause beaucoup d'anxiété.

Nous demandons à être réassurés. **Il n'y a peut-être aucun lieu de craindre que ce tracé ait été pris comme une alternative viable à la variante G, celle qui, nous a-t-on assurés, est mise de l'avant par le MTQ.**

Par mesure de prudence et parce qu'il n'y a eu aucune étude d'impacts sur cette variante, nous demandons que celle-ci ne soit pas considérée et approuvée sans une réouverture de consultations par le BAPE.

Je désire lire un extrait de ce document, p3-9 paragraphe : Bruit de fond versus l'abattoir.

« Le CRDBLP dispose d'un abattoir, principalement pour le porc, afin d'obtenir des informations exigées par les protocoles de recherche sur la qualité de la viande. L'abattoir est muni d'une salle d'attente permettant, entre autres, aux animaux de s'acclimater. Toute situation de stress est de nature à affecter certains paramètres de caractérisation de la viande et altérer les résultats de recherche. Il est donc fondamental de diminuer ou de limiter les éléments pouvant être un facteur de stress préalablement à l'abattage.

Des craintes ont été soulevées par les représentants au CRDBLP quant au bruit pouvant être généré dû à l'emplacement de l'autoroute à proximité de l'abattoir. Dans ce contexte, il est entendu que plus le tracé sera éloigné de l'abattoir et moins cet élément représentera un impact significatif. »

Aucune mention des résidants du secteur Viewpoint ou des propriétaires de terres agricoles affectées par cette nouvelle variante n'est faite dans ce rapport.

Si l'on admet que le bruit pouvant être généré dû à l'emplacement de l'autoroute peut s'avérer un facteur de stress pour les animaux, que dire des humains!

**Pour conclure, nous désirons que notre bien-être soit considéré.**

**Nous espérons aussi que les impacts soient minimisés.**

A. Donc, que cette voie de contournement sud, **variante G**, demeure modeste, à **deux voies**, et que la notion de fluidité si prônée dans les divers rapports du MTQ soit différenciée de rapidité.

**La circulation peut être fluide et de vitesse modérée!**

B. Puisqu'il s'agit d'un compromis, une façon de régler les problèmes de congestion, de permettre aux usagers de la route de se déplacer sans accélérations et décélérations fréquentes et brusques, que l'on recommande **une vitesse modérée, de 60 ou 70 km/h**, au nom du respect des citoyens logés près du pourtour et aussi de l'environnement, car si une vitesse moindre signifie un impact sonore moindre, il faut aussi ajouter comme bénéfice, une dépense en énergie moindre.

C. Nous voulons aussi **conserver nos accès à la communauté de Lennoxville**, en tant que piétons, coureurs ou cyclistes par passerelle, tunnel ou autre.

D. Enfin nous espérons que l'on trouve des solutions **aux cerfs de virginie**, abondants dans notre secteur, pour la sécurité des usagers de la voie de contournement sud, autoroute 410, et route 108 relocalisée, et celle bien sûr de la faune. Une conduite dite préventive est à recommander.

Merci de votre écoute et de la collaboration de l'Équipe du Bape.

Veuillez, Madame, accepter l'assurance de mes sentiments les plus distingués,

Hélène Hayes Cunningham