

**Mémoire présenté au BAPE
Le 28 septembre 2006**

Par Hélène Hayes Cunningham

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

Madame la Présidente,

C'est en tant que résidente 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 moi-même et mon conjoint Peter Cunningham.

C'est mon opinion, que le but premier de cette voie de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke n'est pas de favoriser le 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 l'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; divers 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 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 accomoder les étudiants lors de la rentrée scolaire, le débarquement à la gare rue du Collège! Nos services publics font pietre 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.

Lors de la première partie de l'audience publique, nous savons 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 les études d'impacts ou d'élaborer des mesures pour pallier à l'augmentation des impacts sonores. Nous avons de plus reçu l'assurance d'un suivi dans les dix années suivant la réalisation du projet, 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 (environ 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, étaient 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, services de Lennoxville. (Nous venons tout juste de terminer de payer les travaux permanents.) À ma connaissance, il n'y reste 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.

Bien que l'on participe 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 résidants 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, ont été discutés 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 répond pas aux préoccupations concrètes des résidants.

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, ministère des transports, a répondu à cette question en vantant les vertus de ce type d'échangeur.

Je dois aussi dire que pour en avoir fait l'expérience à Montréal, en Europe, et en Afrique du Sud, 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(accès interdit), alors comment rejoindre ce sentier qui conduit à l'étang aménagé par Canards Illimités?

Mme Bergeron a dit 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 est situé en zone urbaine, une vitesse de 50 km/h à chacune des voies qui y conduisent. 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.

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 ?

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 MTQ nous a donné que son ministère recommanderait la variante G.

Il y avait 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 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.

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

Le tracé qui y est proposé par la Ferme du CRDBLP, Lennoxville, qui 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 deux fermes, nous cause beaucoup d'anxiété. Puisqu'il n'y a eu aucune étude d'impacts, nous demandons que cette proposition ne soit pas considérée sans une réouverture de consultation du BAPE.

Je désire lire un extrait de ce document, p3-9 Bruit de fonf 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 résidents du secteur Viewpoint n'est faite dans ce rapport.

Nous désirons que notre bien-être soit considéré. Nous espérons aussi que les impacts soient minimisés.

Nous espérons que cette voie de contournement demeure modeste et que la notion de fluidité si prônée dans les divers rapports du MTQ soit différenciée de rapidité.

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 arrêts et départs, que l'on garde une vitesse modérée, au nom du respect des citoyens logés près du pourtour et aussi de l'environnement car moins de vitesse diminue la dépense en énergie.

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

Hélène Hayes Cunningham