

Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques  
dans le cadre du projet :

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

par

Jean-François Bruneau, M. Sc.  
Géographe, conseiller en sécurité routière

28 septembre 2006

### Le problèmes de circulation actuels

Le projet de contournement vise principalement à libérer les secteurs résidentiels de la circulation lourde et intense. Nul ne peut nier qu'il y a actuellement un problème de cette nature, au centre-ville de Lennoxville et dans l'arrondissement du Mont-Bellevue. Les citoyens se plaignent, à juste titre, des inconvénients subis, tels que la pollution sonore, due au frein moteur et à l'accélération des véhicules, et les risques pour les usagers non motorisés (cyclistes et piétons).

L'intersection 143 / Belvidere est congestionnée à cause de la combinaison de deux facteurs : le DJMA élevé et la taille réduite de l'intersection. La problématique de cette intersection, située au cœur d'un centre-ville, est de nature à affecter la qualité de vie de la population qui réside sur l'axe routier et dans la zone urbaine, et près des institutions scolaires (Université Bishop's et Collège Champlain).

Dans l'arrondissement du Mont-Bellevue, la circulation en direction et en provenance de l'Université de Sherbrooke affecte non seulement les usagers du réseau mais aussi les citoyens qui résident près du boulevard Université (ex. Le Royer et Verdun). Comme dans le cas de Lennoxville, il est question de pollution sonore, de pollution visuelle et de pollution de l'air.

### Raison d'être du mémoire

Il est toujours possible de modifier un carrefour ou d'élargir une route, mais une autoroute, une fois construite, n'offre plus de scénario alternatif. L'autoroute est l'ultime mesure d'intervention. Elle n'offre pas la possibilité de retourner en arrière, et les impacts sont définitifs, et marqués de façon permanente dans l'environnement naturel et humain.

Pour ma part, le *Projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410* affectera sérieusement, s'il est retenu dans sa forme actuelle, la qualité de vie de ma famille et de mon quartier. Ma propriété est située entre les deux principaux tracés proposés par le promoteur dans l'arrondissement du Mont-Bellevue. La variante B-Sud passe à moins de 300 m de ma propriété et le tracé A-Nord à moins de 500 m, à vol d'oiseau.

Pour cette raison, et parce que je connais moins la problématique du tracé envisagé à Lennoxville, mon propos se limite essentiellement à la partie comprise entre la fin de l'autoroute 410 et le croisement avec le chemin Bel-Horizon, ce qui correspond à la phase II de l'échéancier final présenté par le MTQ.

Le but de ce mémoire n'est pas de remettre en question la nécessité d'une voie de contournement, au contraire. Il vise plutôt à en discuter la forme, à savoir qu'une route normale serait tout aussi efficace, et de loin préférable à une autoroute. Il existe plusieurs façons d'atteindre les objectifs fixés par le MTQ, sans qu'il y ait pour autant besoin de recourir à la plus lourde de toutes les mesures d'intervention qui existent.

## Les changements routiers dans l'arrondissement du Mont-Bellevue

Il y a huit ans, mon quartier était encore un secteur résidentiel familial, situé à l'extérieur de la ville, et caractérisé par son calme et sa sécurité. Les problèmes de circulation lourde et intense sur la rue Montante venaient d'être réglés par la construction de la Montée d'Ascot.

Au début des années 2000, le chemin Ste-Catherine fût reconstruit. Les travaux (environ 17 millions) ont servi à ajouter une voie supplémentaire entre le boulevard Université et le viaduc de l'université, afin de faciliter l'accès à l'Université de Sherbrooke en direction sud. Un peu plus loin, deux voies furent installées pour le virage à gauche, une pour l'école du Mont Ste-Anne, et une vers la Montée d'Ascot. En direction nord, on ajouta une voie supplémentaire entre le Mont Ste-Anne et le boulevard Université.

Depuis cette intervention majeure, la circulation est fluide et sécuritaire sur le chemin Ste-Catherine (route 216). La capacité aurait pu être augmentée en direction sud, mais la situation actuelle est satisfaisante. Le seul problème majeur qui persiste est la circulation intense et le refoulement sur le boulevard Université, en raison de la difficulté croissante d'accéder à l'université, puisque le réseau à l'intérieur du campus est désuet, et surtout, mal adapté à la croissance récente de la clientèle universitaire.

Bien qu'il y ait un manque de fluidité à l'intérieur du campus universitaire, dont la répercussion se fait sentir sur le réseau local, surtout sur le boulevard Université, la Société de transport de Sherbrooke a introduit le transport gratuit, en autobus de ville, pour tous les étudiants, ce qui a contribué à réduire la circulation sur le campus. Cette action a le mérite de respecter l'environnement, d'être économique pour les étudiants, et elle s'inscrit en faveur du développement durable de la communauté sherbrookoise.

Au niveau des intersections, le problème des collisions - dont certaines mortelles - qui caractérisait l'intersection chemin Dunant / Montée d'Ascot, semble avoir été réglé. Le MTQ a installé deux arrêts obligatoires, un en direction nord et un autre en direction sud, sur le chemin Dunant. Auparavant, seul le trafic arrivant de la Montée d'Ascot devait céder. Maintenant qu'il y a des arrêts en toute direction, la piètre visibilité à l'intersection est compensée par une signalisation qui abaisse énormément la vitesse pratiquée, et conséquemment le risque d'accident grave ou mortel. Pour aller dans le même sens, la vitesse affichée a été réduite sur le chemin Dunant, de 80 km/h à 70 km/h.

Le réaménagement du chemin Ste-Catherine, au début des années 2000, aura été l'occasion de régler un problème de sécurité qui caractérisait l'intersection Ste-Catherine / Montée d'Ascot. Des données sont nécessaires pour le vérifier.

### Les accidents en section courante et aux intersections

Dans le rapport principal du projet (PR-3), le MTQ fournit une carte des taux d'accidents critiques aux intersections dans l'arrondissement du Mont-Bellevue. Les taux critiques sont en rouge et les taux moyens sont en jaune. Ces données servent à justifier le projet. Or, il est difficile de concevoir qu'un projet déposé en 2006 soit basé sur des données qui datent de 1998 à 2002, surtout du fait que le promoteur a accès aux plus récentes informations, dans des délais raisonnables.

L'utilisation de la période 1998-2002 me semble inappropriée, car cette période inclut des problèmes de sécurité déjà réglés. La banque de données contient des accidents qui datent d'avant certains changements routiers, dont certains sont majeurs. En incluant les données d'avant chantier, les résultats donnent l'image d'une ancienne réalité, qui de plus, exclut la réalité actuelle. À titre d'exemple, le MTQ a réaménagé le chemin Ste-Catherine, ainsi que les intersections aux deux extrémités de la Montée d'Ascot, soit avec le chemin Dunant et avec le chemin Ste-Catherine.

Considérant ces modifications et le fait que l'image des accidents n'a pas été mise à jour, qu'en est-il des taux réels d'accidents ? Est-ce que la situation d'aujourd'hui et des cinq dernières années justifierait encore une autoroute ? En fait, rien n'est moins sûr.

Le tracé A-Nord est un corridor routier qui se superpose au réseau actuel et qui ne changera rien aux problèmes de certaines intersections, telles que Dunant / Bel-Horizon. Cette intersection, avec ou sans autoroute, demeurera une intersection avec une mauvaise visibilité et une forte pente, à moins qu'il n'y ait correction spécifique apportée entre temps.

Il est également pertinent de se demander si la classification des taux d'accidents, aux intersections de l'arrondissement du Mont-Bellevue, ont été comparés à des indicateurs provinciaux comparables ? Le document ne fait pas mention de la source des seuils statistiques employés comme barèmes. En ce sens, il est impossible de savoir si les seuils sont bâtis en fonction du milieu rural, urbain ou périurbain, ce dernier type de milieu étant celui qui caractérise le mieux la zone à l'étude. Si un taux, bâti pour le milieu rural, est comparé à une réalité périurbaine, comme c'est ici le cas, on va trouver que le taux d'accidents sera plus élevé, car la circulation y est accrue et que le taux d'accidents augmente à mesure que la circulation augmente. Ceci est dû à la complexité croissante des manœuvres à accomplir et du risque qui leur est associé.

Et qu'en est-il des indicateurs de gravité ? Le taux d'accidents présenté inclut les accidents avec dommages matériels seulement (DMS), alors que les accidents DMS n'ont pas d'incidence directe sur l'intégrité physique des usagers impliqués sur la route.

La création d'une autoroute n'est pas un gage de sécurité accru. Pour être rentable sur le plan de la sécurité, l'autoroute ne doit pas amener plus de nouveaux accidents graves et mortels que ceux qui seront soit disant évités. La question est plutôt : est-ce que le gain sur l'ancien réseau surpasse la nouvelle contribution apportée par de nouveaux aménagements autoroutiers ?

Par définition, une autoroute est une route à accès limité. Elle n'implique pas de croisements à niveau, donc pas de conflits entre les véhicules qui circulent tout droit. Toutefois, l'autoroute nécessite des voies d'accès, et le trafic doit tôt ou tard interagir avec le réseau local. Sur une autoroute, les accidents surviennent surtout dans les bretelles et leurs approches, de même qu'aux croisements à niveau, entre les voies d'accès et l'axe routier mineur, traversé par l'autoroute. Il est faux de croire que l'autoroute va éliminer les accidents sur le réseau local, il faut plutôt parler d'un transfert des problématiques et des patterns de collision. Enfin, il faut aussi considérer que la vitesse plus élevée sur autoroute peut aussi amener des collisions plus graves.

### Impacts de l'autoroute

#### *Sur la circulation dans l'arrondissement du Mont-Bellevue*

Une autoroute amènera l'engorgement du chemin Ste-Catherine, car ceux qui accèdent à l'université via la 410, et le boulevard Université, voudront modifier leur parcours en sortant sur Ste-Catherine, plutôt que sur Université.

Avec le scénario A-Nord, les usagers sur l'autoroute en direction est, et souhaitant accéder au chemin Ste-Catherine, pour aller vers l'Université de Sherbrooke, en direction nord, auront à prendre une sortie "hors norme", selon le terme employé par le MTQ lors de la présentation du projet à la population, le 5 septembre 2006. La voie de sortie prévue serait plus courte et plus rapprochée de la section principale qu'à l'accoutumé, à cause du souhait de limiter au minimum l'empiètement sur la ferme Ste-Catherine.

Ensuite, pour aller vers l'université, l'usager devra effectuer un virage à gauche problématique, surtout le matin, car le débit sur Ste-Catherine est alors important vers le nord. La difficulté potentielle d'accéder à Ste-Catherine pourrait entraîner un refoulement dans la sortie Ste-Catherine, et ce débordement pourrait se rendre jusqu'à l'autoroute même, comme ce fût fréquemment observé sur à la fin de l'autoroute 410 actuelle. Si pour éviter cette situation, le MTQ installe un feu de circulation, il s'en suivra une congestion sur Ste-Catherine.

#### *Sur le plan sonore (pollution par le bruit)*

Dans mon quartier, l'impact sonore lié à l'autoroute sera très important, surtout sur ma propriété (cote jaune sur la carte de simulation advenant scénario B-Sud). Ceci est le résultant d'une exposition au vent dominant et du fait que l'autoroute doit être surélevé, dans le but de réduire la pente sur l'autoroute.

### La dichotomie entre les objectifs du projet et les moyens employés

Bien que le problème de circulation constaté au centre-ville de Lennoxville puisse se régler par une voie de contournement au sud de l'arrondissement, cela ne veut pas dire pour autant que le meilleur choix est une autoroute. Il s'agit de la mesure ultime d'aménagement, de l'intervention la plus lourde, celle qui cause le plus d'impacts et d'effets irréversibles sur le milieu naturel, le tissu social et la qualité de vie en général.

En fait, il y a moyen de concilier le développement économique et le souhait de régler certains problèmes de sécurité. Cependant, dans la formulation actuelle des objectifs du projet, il y a divergence entre les problèmes observés et les moyens proposés :

- Un problème lourd est constaté à Lennoxville et le MTQ propose d'y effectuer une intervention "légère" (route normale, à voies contiguës)
- Un problème plus "léger" de circulation est observé dans l'arrondissement du Mont-Bellevue, et le MTQ propose d'y effectuer une intervention "lourde" (autoroute à chaussées séparées et avec échangeur, le tout complété de voies de service en parallèle)

D'une part, on table sur le problème de Lennoxville pour justifier une voie de contournement, mais d'une autre, on annonce que l'autoroute ne sera pas construite à Lennoxville, mais plutôt dans l'arrondissement du Mont-Bellevue. Or, du côté de l'arrondissement du Mont-Bellevue, rien ne justifie la hâte d'une autoroute, mais le MTQ commence par cette option, qui entraîne des difficultés à trouver un tracé acceptable. Il y a donc un écart entre les objectifs avoués et les moyens proposés.

### Les alternatives proposées

Dans le cadre du projet actuel, le MTQ dispose d'une multitude d'options, car il existe bel et bien un réseau stratégique, et qui dessert la partie sud de l'agglomération. Ce réseau peut être récupéré, afin d'éviter le dédoublement des infrastructures, pour réduire substantiellement les coûts de construction, et pour respecter davantage l'environnement des riverains.

Avant les fusions municipales, un projet de contournement était difficile à réaliser, compte tenu qu'un raccordement vers l'autoroute 410 demandait la concertation de plusieurs municipalités riveraines, qui ne pouvaient pas toujours s'entendre, telles que Lennoxville, Hatley, Ascot, Sherbrooke et Rock-Forest. Maintenant que la ville est fusionnée, et que les problèmes de Lennoxville font partie intégrante des problématiques sherbrookoises, les politiciens et les hauts fonctionnaires s'accordent pour aller de l'avant avec un projet d'autoroute. Toutefois, il est possible de stimuler le développement économique en utilisant des principes qui respectent non seulement l'environnement, mais aussi la capacité de payer des contribuables.

*Le type d'infrastructure idéal : route à 90 km/h vs autoroute à 100 km/h*

Bien que j'endosse en grande partie les objectifs du projet, je demeure persuadé que le moyen employé, une autoroute, est trop lourd et trop graves de conséquences. La solution idéale, pour régler les problèmes d'inconfort et de sécurité observés, consiste à créer une voie de contournement simple, à deux voies contiguës, au lieu d'une autoroute. Puisque la route 108 est axée est-ouest, et que la 410 est axée nord-sud, et que l'on souhaite doter la ville d'un nouveau lien est-ouest, pourquoi ne pas être logique, et reformuler le projet de la façon suivante :

- Plutôt qu'un prolongement de l'autoroute 410 vers la route 108, pourquoi ne pas parler d'un prolongement de la route 108 jusqu'à l'autoroute 410 ?

La plupart des impacts négatifs et irréversibles, dont ceux qui vont accabler l'arrondissement du Mont-Bellevue, sont dus au fait que l'on choisisse l'autoroute comme mode de contournement, plutôt qu'une simple route. Une route à deux voies contiguës serait tout aussi efficace à assurer le développement économique et à régler les problèmes d'inconfort et de sécurité.

En effet, les autoroutes doivent répondre à des normes très strictes en comparaison avec les routes conventionnelles. Elles doivent présenter des gradients de pente inférieurs à 4%, tandis que les routes conventionnelles s'accommodent de pentes supérieures, ce qui facilite le choix d'un tracé de moindre impact. Pour respecter les normes, il faudra surélever l'autoroute et creuser d'importantes tranchées à proximité du mont Bellevue.

Autrement dit, en abandonnant l'idée d'une autoroute, on réduit de façon drastique l'impact sur l'homme et son environnement, car il devient possible de multiplier les solutions de rechange, et les tracés potentiels. Il est possible de faire passer une route à peu près n'importe où, mais ce n'est pas le cas avec une autoroute. De plus, dans le cas de l'arrondissement de Lennoxville, une infrastructure routière conventionnelle est déjà à l'ordre du jour. Dans le cas de l'arrondissement du Mont-Bellevue, une route similaire aurait des avantages indéniables, dont ceux-ci :

- Économie vs coûts de construction et d'entretien (impact énorme)
- Possibilité d'investir l'argent économisé dans le règlement des problèmes d'accès à l'Université de Sherbrooke, à l'entretien du réseau
- Absence d'enclavement des propriétés traversées
- Diminution très importante de la pollution sonore (vs autoroute surélevée)
- Diminution importante de la pollution visuelle (vs autoroute surélevée)
- Consomme moins d'espace et réduit la taille de l'emprise requise
- Diminution de l'expropriation et des coûts qui s'y rattachent
- Meilleure accès au chemin Dunant qu'avec le scénario des voies de service
- Absence d'échangeur compliqué au niveau du chemin Ste-Catherine
- Possibilité de gérer l'accès au chemin Ste-Catherine via une signalisation
- Possibilité de récupérer des infrastructures déjà en place (Montée d'Ascot)
- Respect accru de la faune (passage de la grande faune encore possible)

La route 108 est classée "nationale" par le MTQ, ce qui est suffisant pour assurer un niveau de service élevé au sud de Sherbrooke. Une véritable politique de développement durable, soucieuse de régler les problèmes actuels de l'arrondissement du Mont-Bellevue, plutôt que de les amplifier, passe nécessairement par l'examen de l'option d'une route conventionnelle. Non seulement elle est beaucoup plus réaliste et responsable, elle permettra d'atteindre les objectifs fixés par le MTQ.

Plusieurs routes sont actuellement dans un état lamentable, et les citoyens attendent depuis plusieurs années l'entretien ou la remise à neuf des infrastructures dans leur localité. Une autoroute est probablement ce qu'il y a de moins pressant dans les priorités en Estrie.

Une route à deux voies contiguës procurerait l'avantage de régler les problèmes actuels de circulation, tout en respectant davantage le milieu traversé, et en économisant l'argent des contribuables. On a qu'à regarder le DJMA des routes que l'on souhaite décongestionner, pour conclure que le recours à l'autoroute est un geste disproportionné en regard des problèmes actuels.

Le pire, c'est que l'autoroute de contournement viendrait compléter l'encerclement de la ville, une ceinture qui étoufferait de façon certaine le sanctuaire naturel du mont Bellevue, et qui affecterait de façon notoire la circulation entre le centre et la périphérie. Par exemple, certaines personnes seront tentées de prendre la 410 pour se rendre au centre-ville, délaissant la sortie du boulevard Portland, afin d'emprunter Belvédère. Or, la rue Belvédère, étroite et munie d'une seule voie de circulation, devra être élargie pour accommoder la nouvelle pression qui y sera exercée. Il faut aussi imaginer la pression qui sera exercée à l'intersection Dunant / Belvédère, qui deviendra plus que jamais un goulot d'étranglement. Le réseau local devra être amélioré car l'autoroute amènera une nouvelle problématique et de nouveaux flux de circulation, issus des transferts d'itinéraires.

Enfin, avec une autoroute au sud du parc urbain du Mont-Bellevue, il semble définitif que la grande faune ne pourra s'y rendre ou en revenir. Actuellement, il est facile pour cette faune de circuler librement, et on la retrouve en abondance dans le mont Bellevue.

### *Les tracés de 1999*

Le 99-A est un tracé avec moins d'impacts pour les résidants. Advenant de légères corrections, le 99-A passerait près de l'Université, à côté des stades extérieurs, entre ceux-ci et l'école du Mont Ste-Anne, mais plus près du stade que de l'école. En fait, plus le tracé se rapproche de l'université, plus il est efficace, car cela permet de créer un accès direct à l'université. Il faut toutefois prendre soin de ne pas nuire à la quiétude du Mont Bellevue.

L'université polarise une très grande partie des déplacements effectués en provenance de l'autoroute 410. On a qu'à observer la circulation le matin pour comprendre ce phénomène. Puisque l'université génère une bonne partie du DJMA observé sur l'autoroute 410, il serait pertinent de prévoir un accès direct entre la 410 et les terrains de

l'université. En effet, l'université est la cause de la congestion sur le boulevard Université, c'est donc à elle d'abriter la solution, du moins, de rester ouverte aux solutions qui peuvent la concerner physiquement, et qui améliorent la situation dans le quartier.

Avec les scénarios B-Sud et A-Nord, l'Université bénéficie de l'autoroute sans être mise à contribution, et sans avoir à subir aucune conséquence.

Il a été mentionné, lors de la période de questions (6 septembre 2006 en après-midi), que le MTQ a rencontré l'Université à deux ou trois reprises, et que suite à des discussions, la direction a annoncé son souhait que l'autoroute ne passe pas sur ses terrains, de façon à ne pas compromettre le développement au sud de la propriété. Le MTQ justifie ainsi l'abandon de l'option 99-A, qu'il a pourtant endossé au départ, avant ces rencontres.

Or, le développement de l'Université vers le sud est déjà rendu impossible par la présence de l'école du Mont Ste-Anne, cet argument ne tient donc pas la route. De plus, le MTQ se défend d'avoir entériné l'option 99-A, prétextant qu'il s'agit de la recommandation d'un consultant, et non d'un choix effectué à l'interne. En quoi cela change-t-il le fait que l'université soit le principal générateur de déplacements, dans la zone étudiée, et qu'il faille regarder les solutions qui impliquent un meilleur drainage des véhicules en direction de l'université ?

En tant que principal générateur de déplacements et de pollution atmosphérique, l'université doit assumer son rôle, et respecter le principe d'équité, et collaborer à trouver des solutions sur ses propres terrains, plutôt que de demander aux riverains d'absorber l'ensemble du poids négatif des actions envisagées par le MTQ.

Il faudrait que l'université adopte les mêmes principes qu'elle enseigne à ses étudiants, soit de penser au développement durable et responsable, et de savoir quand il est temps d'assumer, lorsqu'on est soi-même responsable d'une situation.

Non seulement l'université doit rendre son réseau interne plus efficace, elle doit améliorer l'accès au campus pour libérer la pression qu'elle exerce sur le réseau local.

Avec le scénario 99-A, il serait possible d'aménager un nouveau viaduc pour doubler la capacité entrante vers l'université. Les coûts pourraient être partagés entre le MTQ, l'Université de Sherbrooke et la Ville de Sherbrooke. Cette alternative éliminerait le refoulement sur le boulevard Université entre Galt et Ste-Catherine, ainsi qu'entre Ste-Catherine et l'autoroute 410. En effet, ces deux sections se font actuellement compétition, sur un même feu de circulation (intersection Université / Ste-Catherine). Ceux qui arrivent du nord et ceux qui arrivent de l'autoroute 410 se rencontrent à cette intersection, qui ne peut absorber tout ce trafic, surtout à l'heure de pointe. Donc, un accès direct à l'université via la 410 libérerait la voie au trafic venant du nord, sur Université, ce qui faciliterait de beaucoup les déplacements de tous et chacun.

Avec les variantes B-Sud et A-Nord, on se contente de transférer le problème de congestion sur Université, en provenance de la 410, en l'amenant directement sur Ste-Catherine, ce qui va inévitablement créer une congestion. La section au sud du viaduc de l'université, sur Ste-Catherine, ne pourra pas supporter, d'un seul coup, l'arrivée massive de 4000 à 5000 nouveaux véhicules par jour.

De plus, l'accès au campus, via le boulevard Université, se fait actuellement sur un viaduc à deux voies de circulation. De son côté, la voie d'accès sur Ste-Catherine, en direction nord, est munie d'une seule voie, ce qui est trop peu pour supporter un transfert de circulation de cet ordre. L'accès actuel est mal conçu, avec un rayon de courbure presque nul, et un dévers négatif, ce qui est très contraignant dans le cadre d'un réaménagement futur. Advenant le souhait d'ajouter une voie, il faudra composer avec le dynamitage du roc en place ainsi que la très forte pente du talus bordant le chemin Ste-Catherine.

Donc, si la variante A-Nord est retenue, il faudra envisager des travaux d'envergure et d'importants coûts de réfection ou de relocalisation, car il faudra, de toute évidence, rendre l'accès à l'université compatible avec sa nouvelle vocation : absorber la pression circulaire exercée par ceux qui arriveront de l'autoroute 410.

Il est préférable de passer le plus près possible de l'université afin de limiter les impacts sonores sur les quartiers résidentiels. En effet, les résidants sont là tout le temps, le matin, le soir, les fins de semaine, et surtout, la nuit. Les impacts sont pour eux incommensurables. Inversement, les étudiants de l'Université sont là le jour seulement, et ils ne sont pas incommodés par le bruit des voitures. De plus, les résidences universitaires se trouvent loin de là et elles ne sont pas directement touchées ou incommodées. Quant aux étudiants pensionnaires du Mont Ste-Anne, qui dorment sur les lieux, les impacts ne seraient pas différents avec une route qui passerait à gauche plutôt qu'à droite de leur bâtiment. L'alternative d'une route conventionnelle limiterait l'impact de la pollution sonore pour tous ceux qui vivent dans le quartier.

Avec le scénario 99-A, les impacts sont faibles pour l'université, si la route / autoroute devait passer sur leurs terrains.

Quant au stade extérieur de l'université récemment construit, il ne pose pas de contrainte à une légère modification de l'option 99-A. Au lieu d'une contrainte, il s'agit d'un potentiel. Le fait de passer près du stade en facilitera l'accès. Une chose est sûre, les personnes à l'intérieur du stade ne seront pas incommodés par le bruit d'une route à cet endroit. L'argument que la présence du stade est une contrainte à l'option 99-A est donc difficile à justifier.

En résumé, les options B-Sud et A-Nord affectent beaucoup les résidants, au niveau du son et au niveau visuel, alors que la variante 99-A est beaucoup moins contraignante. Le tracé 99-C est également intéressant, s'il s'agit d'une route à deux voies contiguës. Ces tracés méritent une réflexion supplémentaire, surtout en comparaison avec les tracés A-Nord et B-Sud.

Dans l'arrondissement du Mont-Bellevue, les tracés A-Nord et B-Sud sont des nouvelles percées. Au lieu d'utiliser les infrastructures déjà en place, telles que Bel-Horizon et Montée d'Ascot, l'autoroute se superpose en parallèle aux deux axes. Un choix économique et tout aussi fonctionnel consisterait à récupérer la Montée d'Ascot. Après avoir investi autant d'argent dans la construction de la Montée d'Ascot, comment justifier son abandon si peu de temps après ?

### L'aspect politique

La raison fondamentale qui pousse les décideurs à endosser ce projet, dans sa forme actuelle, peut apparaître étonnante dans les faits. En même temps que la ville de Sherbrooke présente, sur la piste cyclable autour du Lac des Nations, des panneaux comme "Sherbrooke, Ville Verte", ou "Communauté Sport Pur", cette même municipalité endosse un projet d'autoroute, à moins de 6 km de là, même si cela affecte durement des quartiers résidentiels de qualité, qui allient présentement calme et sécurité, le tout en harmonie avec les principes de développement durable (ex. ferme Ste-Catherine).

Comme s'il y avait, en 2006, nécessité de bâtir une autoroute à cet endroit, le MTQ s'évertue à faire passer ce projet en évoquant des problèmes de congestion urbaine qui s'apparentent à ceux du grand Montréal ou du grand Québec. Il faut rester réaliste, resituer Sherbrooke dans son contexte de ville moyenne, et garder à l'esprit sa vocation culturelle et sportive, ainsi que le souci de concilier prospérité économique et respect de l'environnement.

Pour justifier la construction d'une autoroute, le MTQ dit vouloir améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons. Or, ce qui enlève quelques camions des rues résidentielles, c'est le fait de recourir à une voie de contournement, et non le fait de recourir à une autoroute. En fait, les problèmes seront pires pour les cyclistes en présence d'une autoroute, car il sera alors plus difficile de circuler dans l'axe nord-sud, à cause de la barrière que constitue une infrastructure dénivelée, et à cause des voies d'accès qui vont complexifier les manoeuvres des cyclistes, surtout sur Ste-Catherine, Dunant et Belvédère. Si le MTQ souhaitait simplement améliorer la sécurité des cyclistes, il n'aurait qu'à paver les accotements et à élargir certaines sections trop étroites. Or, je n'ai rien vu dans le document qui laisse présager que des aménagements spécifiques seront dédiés aux cyclistes dans les nouveaux viaducs et les nouveaux échangeurs.

## Conclusion

Les objectifs du MTQ sont louables; il faut trouver un moyen de décongestionner et de sécuriser le centre-ville de Lennoxville, et aussi d'améliorer l'accès à l'Université de Sherbrooke.

Dans les deux cas, la construction d'une autoroute n'est pas requise. Une route normale, munie de deux voies de circulation contiguës, et dont le tracé se rapprocherait le plus possible de l'Université de Sherbrooke, serait la solution idéale.

Le recours à une route conventionnelle permettrait d'envisager plusieurs tracés, moins dommageables, en plus d'assouplir certaines contraintes actuelles d'aménagement. Cette option, loin de contrer le développement économique, permet aussi de réaliser des économies considérables, lors de la construction et de l'entretien de l'infrastructure. Malgré tous ses avantages, et c'est là le plus important, l'alternative d'une route à deux voies remplit tout de même l'objectif de base, qui consiste à régler les problèmes de sécurité routière dans la municipalité.