



Conseil régional de l'Environnement de l'Estrie

**Mémoire présenté aux membres de la Commission
du Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement (BAPE)
Madame Lucie Bigué, présidente,
M. Jacques Pelletier, commissaire**

**Audience publique sur le projet de contournement
sud de l'agglomération de Sherbrooke
dans le prolongement de l'Autoroute 410**

par

Jean-Guy Dépôt, président du C.A. du CREE

**Club de golf de Sherbrooke
1000, rue Musset, Sherbrooke**

**le mercredi le 4 octobre 2006
à 19h00**

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

Le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (CREE), fondé en 1989, est un organisme de concertation regroupant des intervenants en environnement de la région de l'Estrie dans le but de promouvoir la conservation et l'amélioration de l'environnement dans une optique de développement durable.

Le CREE a pour mandat de favoriser et promouvoir des stratégies d'action concertées en vue d'apporter des solutions aux problèmes environnementaux et de participer au développement durable de la région par de la sensibilisation, de la formation, de l'éducation et d'autres types d'actions.

Les domaines d'activités de l'organisme se situent principalement au niveau de l'augmentation du % des aires protégées, la gestion des matières résiduelles, la gestion des matières dangereuses, la gestion de l'eau, l'agriculture, les changements climatiques, le transport durable, les OGM, l'implantation de systèmes de gestion de l'environnement (SGE) dans les organisations, la représentation et la prise de position dans les grands dossiers régionaux environnementaux.

Dans les limites de ses pouvoirs, le CREE a la compétence sur l'ensemble du territoire de la région administrative de l'Estrie (05) soit la Ville de Sherbrooke et les six (6) municipalités régionales de comté (MRC) suivantes :

MRC du GRANIT

MRC de COATICOOK

MRC du HAUT-SAINT-FRANCOIS

MRC du VAL-SAINT-FRANCOIS

MRC d'ASBESTOS

MRC de MEMPHRÉMAGOG

Nous déplorons le fait qu'on doive investir plusieurs millions de dollars et affecter nos magnifiques paysages et l'environnement, pour favoriser la circulation des automobiles et des camions. Nous privilégions davantage le transport en commun et le covoiturage. On pourrait également utiliser des moyens alternatifs comme la marche ou le vélo pour se rendre au travail. En effet, un certain nombre de travailleurs habitent à proximité de leur lieu de travail et voyagent toujours avec leur véhicule.

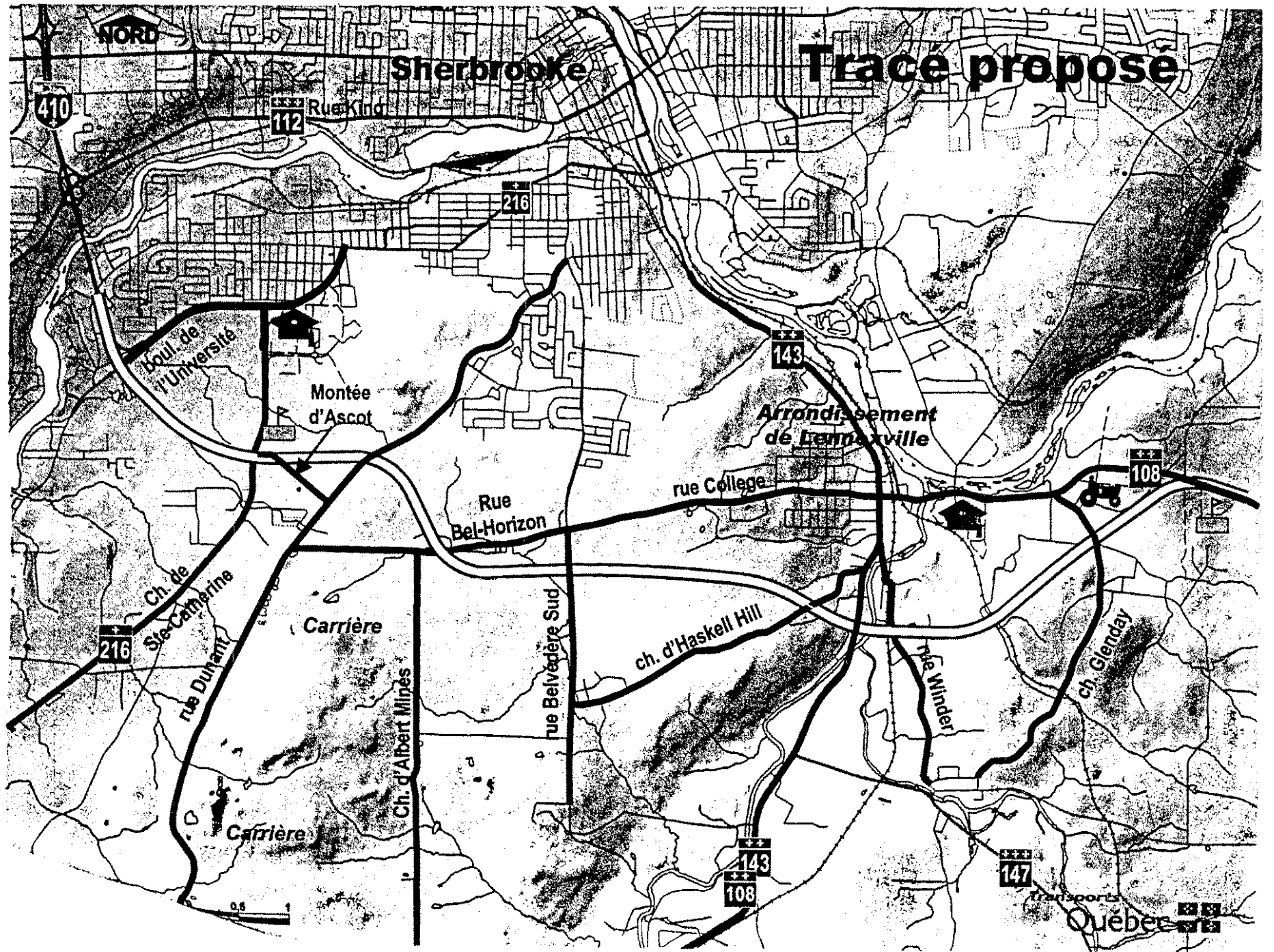
De plus, le transport des marchandises devrait se faire par le biais des systèmes intermodaux. Nous osons même prédire qu'un jour, en raison du manque de chauffeurs de camion, on envisagera de reconstruire les chemins de fer, afin de diminuer l'achalandage sur les routes et les autoroutes par ces nombreux et trop souvent dangereux camions remorques.

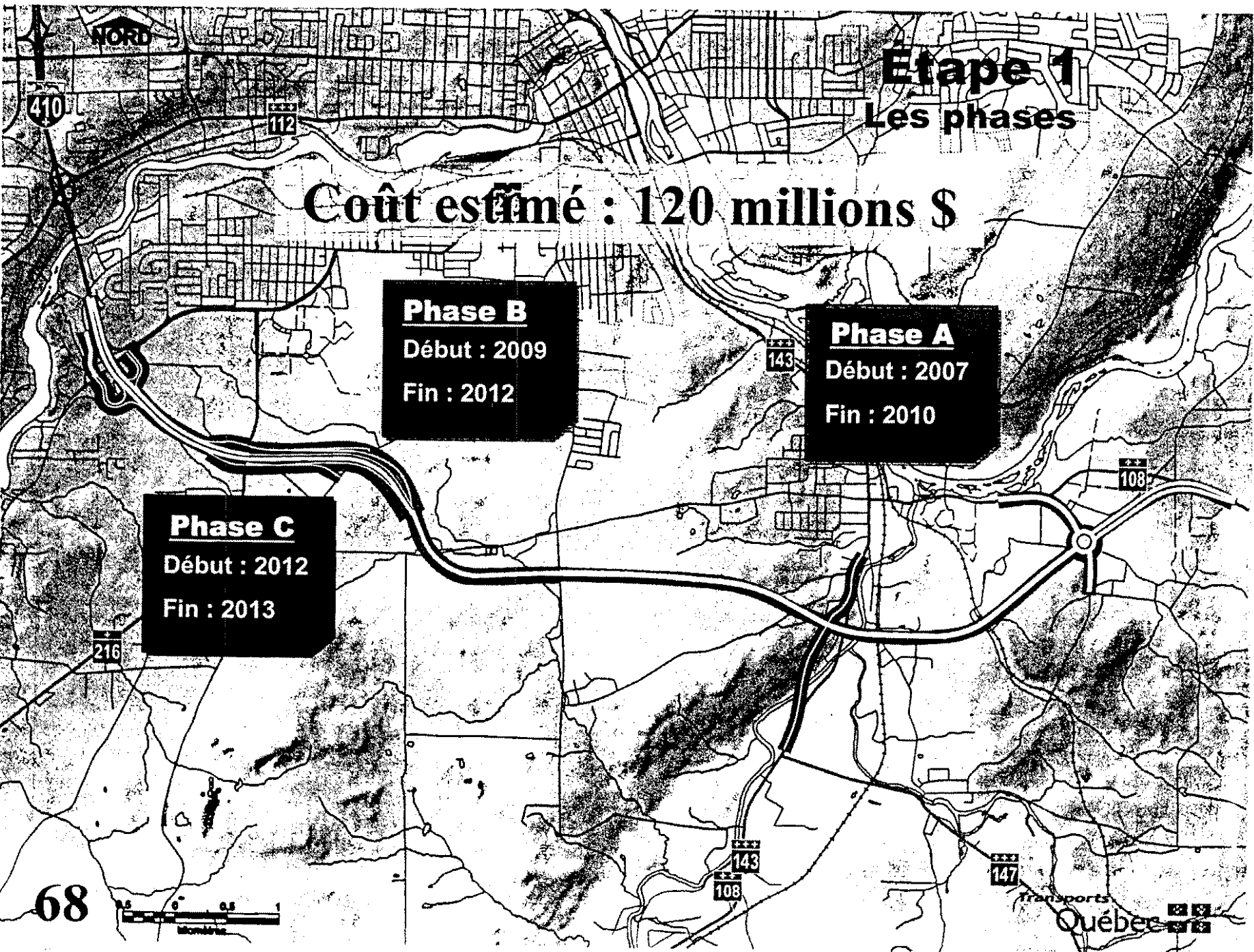
Nous considérons que le MTQ, par son plan de transport régional auquel nous avons contribué, n'a pas encore fait suffisamment pour favoriser le transport par autobus et le covoiturage. Nous souhaitons qu'un jour le gouvernement adopte des mesures incitatives afin d'encourager davantage les modes de transports plus respectueux de l'environnement et du développement durable. Quand auront-nous dans la région de Sherbrooke des voies privilégiées pour accélérer la circulation aux automobiles qui sont utilisées par plus d'un seul passager? Nous avons fait un grand pas en région pour encourager le transport gratuit des étudiants universitaires par le transport en commun, mais on a fait encore trop peu pour faciliter la circulation rapide des autobus par des voies privilégiées.

Enfin, nous voulons féliciter les nombreux intervenants de la région concernés par cet important projet, qui se sont pris en main, individus, organismes divers, comité de citoyens, et même les élus municipaux, qui ont participé aux différentes étapes de consultation afin de favoriser **«Le projet le moins pire»**.

Nous avons lu assidument tous les médias écrits français et anglais, qui ont très bien rapportés les propos fort intéressants des intervenants, lors de la première partie de l'audience publique. Par d'autres contacts, nous avons été en mesure d'établir une opinion qui satisfait la volonté majoritaire du milieu, sans évidemment satisfaire l'ensemble de toutes les personnes affectées par les inconvénients de ce projet.

Nous croyons que de tous les tracés retenus par le MTQ, nous favorisons la variante A-Nord, qui suite à notre analyse, est **«Le projet le moins pire»**.





Étape 1 Les phases

Coût estimé : 120 millions \$

Phase B
Début : 2009
Fin : 2012

Phase A
Début : 2007
Fin : 2010

Phase C
Début : 2012
Fin : 2013



Concilier les rapports entre les infrastructures de transport et leur environnement

■ Poursuivre l'intégration de l'environnement à la gestion des transports

- Consolider l'approche environnementale en matière de gestion des systèmes de transport
 - Viser une intégration complète du volet environnemental au processus de planification, d'analyse, de conception et de réalisation des projets en matière de transport;
 - Mettre au point une approche de concertation et de partenariat avec les principaux acteurs régionaux en matière d'environnement;
 - Implémenter un système de suivi environnemental des projets en matière de transport ainsi que des opérations d'entretien du réseau routier.
- Assurer la protection de la ressource « eau » et du milieu hydrique
 - Réévaluer les principales méthodes de travail utilisées par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et par ses fournisseurs lors de travaux de construction ou d'entretien sur le réseau routier, de façon à réduire l'impact environnemental de l'érosion et du transport de sédiments vers les plans d'eau naturels;
 - Poursuivre et bonifier l'application de la méthode du tiers intérieur pour l'entretien des fossés routiers.

■ Préserver et mettre en valeur les paysages de la région estrienne

- Intégrer la notion de paysage dans le développement et l'entretien du réseau routier
 - Prévoir des mesures de préservation et de mise en valeur des paysages lors de la construction de nouvelles routes ou du réaménagement des routes existantes;
 - Élaborer un plan de gestion écologique des emprises autoroutières;
 - Mettre sur pied un programme d'évaluation et de suivi des tunnels d'arbres existant dans la région afin d'en assurer la pérennité;
 - Participer avec les partenaires à améliorer l'image régionale sur les grands axes de pénétration à l'aide d'aménagements et de signalisation appropriés et cohérents avec le paysage environnant.

■ Améliorer la qualité de vie des riverains par la réduction des nuisances causées par la route

- Prévoir et atténuer les nuisances causées par la route
 - Conformément à la *Politique sur le bruit routier* du MTQ, mettre en place des mesures d'atténuation du bruit lorsque le niveau sonore dépasse le seuil acceptable fixé dans la Politique;
 - Promouvoir auprès des Municipalités régionales de comté (MRC) et des municipalités l'insertion dans les documents d'urbanisme des mesures préventives concernant le bruit routier dans les zones d'affectation résidentielle, institutionnelle ou récréative;
 - Tenir compte des éléments sensibles de l'occupation du territoire lors des modifications apportées au réseau de camionnage et de la planification des réseaux de véhicules hors route.

■ Améliorer la qualité de vie des riverains par la réduction des nuisances causées par la route

- Prévoir et atténuer les nuisances causées par la route
 - Conformément à la *Politique sur le bruit routier* du MTQ, mettre en place des mesures d'atténuation du bruit lorsque le niveau sonore dépasse le seuil acceptable fixé dans la Politique;
 - Promouvoir auprès des Municipalités régionales de comté (MRC) et des municipalités l'insertion dans les documents d'urbanisme des mesures préventives concernant le bruit routier dans les zones d'affectation résidentielle, institutionnelle ou récréative;
 - Tenir compte des éléments sensibles de l'occupation du territoire lors des modifications apportées au réseau de camionnage et de la planification des réseaux de véhicules hors route.

Renforcer les modes de transport collectif et alternatif

■ Favoriser le maintien, l'intégration ainsi que le développement du transport collectif des personnes

- Viser une meilleure intégration des systèmes de transport
 - Mettre l'expertise du Ministère à la disposition des partenaires visés afin de favoriser l'expansion du transport adapté dans les parties du territoire non encore desservies et, ainsi, faciliter le déplacement non seulement des personnes handicapées, mais aussi de la population en général;
 - Soutenir la mise sur pied d'expériences pilotes prônant l'utilisation d'un guichet unique pour le traitement des demandes des usagers;
 - Participer activement à la révision des programmes d'aide financière afin que soit pris en considération le contexte particulier de l'Estrie;
 - Promouvoir l'accessibilité du transport collectif aux personnes handicapées.
- Supporter le transport interurbain et son développement
 - Accorder un soutien technique aux initiatives locales visant le maintien ou le développement du transport interurbain.

■ Appuyer le transport ferroviaire et le transport aérien

- Favoriser l'utilisation des infrastructures ferroviaires pour le transport des marchandises
 - Maintenir la fonctionnalité des passages à niveau;
 - Soutenir la création de chemins de fer d'intérêt local (CFIL) pour compenser l'abandon de services par les grandes compagnies ferroviaires;
 - Maintenir et améliorer les conditions de fluidité et de sécurité des principaux axes routiers assurant la liaison entre les parcs industriels existants et les points d'accès au réseau ferroviaire;
 - Soutenir l'implantation d'équipements et de systèmes permettant de développer l'intermodalité rail-route.
- Préciser le contexte du transport aérien dans la région
 - Évaluer les possibilités d'expansion du transport aérien des personnes et des marchandises à l'aéroport régional de Sherbrooke.

■ Encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport et faciliter les déplacements piétonniers dans les agglomérations

- Favoriser la mise en place et le développement d'équipements et de réseaux cyclables et de corridors de déplacements piétonniers
 - Assurer l'intégration fonctionnelle et sécuritaire des réseaux cyclables avec le réseau routier;
 - Accorder un soutien technique et financier à la mise en place de la Route verte et des autres réseaux cyclables, conformément à la *Politique sur le vélo* et au Programme d'aide financière à la Route verte;
 - Lors des interventions en gestion de la circulation dans les traversées d'agglomération, en collaboration avec les municipalités concernées, accorder une attention particulière aux possibilités d'implantation d'équipements aptes à favoriser les déplacements piétonniers de façon sécuritaire.