

Envoi par courrier et par télécopieur : 819 820-3118

Québec, le 28 septembre 2006

Monsieur Jean Gagné
Ministère des Transports
200, rue Belvédère Nord
Sherbrooke (Québec) J1H 4A9

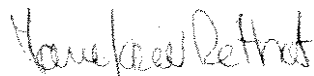
**Objet : Projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans
le prolongement de l'autoroute 410**

Monsieur,

À la suite de la première partie de l'audience publique tenue les 5 et 6 septembre derniers, concernant le projet mentionné, la commission d'enquête et d'examen chargée du dossier désire obtenir des renseignements complémentaires à cette fin.

Veuillez trouver, annexées à la présente, des questions pour lesquelles la commission souhaite recevoir les réponses dans les plus brefs délais.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur Gagné, l'expression de nos meilleurs sentiments.


Coordonnatrice du secrétariat
de la commission

p.j.

1. Quand a été réalisé le premier tronçon de l'autoroute 410 ?
2. Est-ce que le gouvernement fédéral contribue au financement du projet et celui-ci fait-il l'objet d'un partenariat public-privé ?
3. Expliquer : En p. 3-5 du DB37, on mentionne que les parcelles qui se situeraient au sud de l'autoroute représentent environ 20 % de la ferme; en p. 3-8, il est question de 50 ha situés au sud de l'autoroute; en p. 2-3, on évalue la superficie des sols servant à la culture et aux pâturages à environ 350 ha.
4. Expliquer : En p. 3-1 du DB37, on signale qu'aucune perte indirecte de superficie agricole n'est envisagée alors qu'en p. 5-1, on souligne que le déplacement du tracé proposé pourrait diminuer les pertes indirectes de surface.
5. La route 108, à l'est du chemin Glenday, serait-elle une route nationale ou régionale (réf : DT3, p. 41 et 44) ?
6. Le rapport auquel monsieur Louis Ferland fait référence au deuxième paragraphe de la page 39 du DT2 vise-t-il le document DB37 ou le PR3.3 (notre numérotation) ?
7. En référence aux mesures d'atténuation énumérées en page 3-10 du DB37, explications à l'appui, lesquelles vous apparaissent envisageables et lesquelles vous apparaissent difficilement réalisables ?
8. Quels seraient les principaux impacts de chacun des tracés alternatifs proposés dans le DB37 ?
9. En fonction des débits anticipés, quelle estimation faites-vous du nombre d'accidents éventuels au carrefour giratoire du chemin Glenday et ce, en comparaison avec un carrefour conventionnel ?
10. Le fréquent passage, à certains moments de l'année, de la machinerie agricole, caractérisée parfois par des largeurs et des longueurs excessives ainsi que des vitesses de circulation peu élevées, ne risque-t-il pas de créer une problématique particulière au carrefour giratoire du chemin Glenday ?

11. Concernant la traverse de piétons et de cyclistes (DT3, p. 72), pouvez-vous nous faire état de cas semblables au Québec, c'est-à-dire pour une route régionale à quatre voies contiguës ?
12. Pour le carrefour giratoire au chemin Glenday, y a-t-il un modèle vraiment comparable (autant sur le plan des caractéristiques que du fonctionnement) au Québec ou ailleurs ?
13. Quels moyens le MTQ entend prendre pour s'assurer que tous les véhicules susceptibles d'utiliser le carrefour giratoire ralentissent suffisamment pour y circuler à 20 ou 30 km/h ?
14. Concernant les véhicules lourds, le MTQ a-t-il l'intention de restreindre l'usage des freins Jacobs afin de minimiser l'impact sonore aux abords de la voie de contournement ?
15. À quelle diminution de niveau de service correspond l'augmentation prévue de camionnage sur le chemin Belvédère (de 5 800 à 10 500 véhicules par jour). Quelles en seraient les conséquences sur la sécurité et sur la qualité de vie des utilisateurs et des riverains de cette artère ?
16. L'échangeur étant prévu lors de la deuxième étape vous mentionnez que, le raccordement avec le chemin Belvédère « prendra la forme d'une intersection à niveau ». De quelle façon se feraient les échanges entre le chemin Belvédère et l'autoroute 410 (arrêt, feux de circulation, etc.) ?
17. La proximité entre l'échangeur du chemin Sainte-Catherine et celui du chemin Dunant a-t-elle joué un rôle dans votre décision de supprimer l'échangeur au chemin Dunant? Avez-vous des normes relatives à la distance minimale entre deux échangeurs ?