

Séance de la soirée du 5 septembre 2006

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme 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**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 5 septembre 2006, 19 h
Hôtel Delta Sherbrooke
2685, rue King Ouest
Sherbrooke

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 5 SEPTEMBRE 2006	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	4
PRÉSENTATION DES REQUÊTES :	
HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM et PETER G. CUNNINGHAM.....	10
FRANCE DESRUISSEUX	13
LES AMI(E)S DE LA TERRE DE L'ESTRIE	
ANDRÉ NAULT	15
MUNICIPALITÉ DU CANTON DE HATLEY	
PAUL CONWAY	16
FÉDÉRATION DE L'UPA-ESTRIE	
NOËL LANDRY	17
LES ÉQUIPEMENTS VEILLEUX INC.	
BERNARD DUQUETTE	18
CLUB DE MOTONEIGE DE L'ESTRIE INC.	
ANDRÉ PROULX.....	19
PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS	21
REPRISE DE LA SÉANCE	32
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
ANDREW LETEMPLIER	32
BERNARD DUQUETTE	57
ANDRÉ NAULT	65
LAURIER ST-AMAND	75
HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM.....	78
THIERRY NOOTENS.....	86
JEAN-MICHEL BEAUCHER	90
GILLES DAOUST	94
CLAIRE FORGET.....	109
MARIO ROUSSEAU	117
NOËL LANDRY	125
PIERRE BOURQUE.....	127

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE:

5 Mesdames et messieurs, bonsoir!

Bienvenue à vous tous pour cette première partie de l'audience publique portant sur le projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410.

10

Mon nom est Lucie Bigué. Je suis membre du Bureau des audiences publiques sur l'environnement, plus communément appelé le BAPE. J'ai la responsabilité de présider cette commission d'enquête et je serai assistée dans cette responsabilité par monsieur Jacques Pelletier, commissaire.

15

Je précise que monsieur Pelletier et moi-même, en tant que membres du Bureau et en tant que membres de cette commission, avons été assermentés devant un juge de la Cour supérieure et que nous nous sommes engagés à respecter le Code d'éthique et de déontologie du Bureau des audiences publiques sur l'environnement reposant sur les valeurs suivantes, c'est-à-dire l'équité, l'intégrité, l'impartialité et la transparence.

20

Il me fait plaisir de vous présenter l'équipe du BAPE en appui à la commission. D'abord, à l'avant à votre droite, monsieur Yvon Deshaies, analyste, qui sera accompagné demain soir par madame Monique Lajoie.

25

À l'arrière, madame Marie-Josée Méthot, qui est coordonnatrice et qui s'occupe de la logistique, de la gestion documentaire et qui assure le lien avec la commission et ses interlocuteurs.

30

Il y a aussi madame Danielle Hawey, qui est conseillère en communication. Elle est responsable des relations avec les citoyens ainsi qu'avec les médias et de la tenue du registre.

Madame Louise Marois, à ma gauche, qui est agente de secrétariat et qui apporte son soutien à la gestion documentaire.

35

L'organisation technique et la logistique des séances publiques de la commission sont sous la responsabilité du Centre des services partagés du Québec. Le responsable de la logistique est monsieur Daniel Buisson et il est accompagné de monsieur Jean Métivier, technicien du son.

40

Vous aurez remarqué que le BAPE offre un service de traduction simultanée en anglais ce soir et qu'il sera assuré par madame Yasmine Norris et monsieur Bernard Proulx. Je profite

de l'occasion pour vous informer que, demain, il y aura un interprète qui sera disponible à partir de 19 h.

Tout ce qui est dit en audience est enregistré et c'est madame Lise Maisonneuve qui assure ce service ici à l'avant. Les transcriptions sont disponibles environ une semaine après la première tenue de l'audience. Elles sont disponibles sur le site Internet du BAPE ainsi que dans les centres de documentation.

Je vais procéder maintenant à la lecture du mandat confié au BAPE par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Monsieur le président,

En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau des audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 par le ministère des Transports et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite. Le mandat du bureau débutera le 5 septembre 2006.

Je joins à la présente les demandes d'audiences publiques qui m'ont été adressées concernant ce projet.

Veillez agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Claude Béchar

Je vais faire un bref rappel historique du BAPE pour bien situer l'organisme.

En 1978, la *Loi sur la qualité de l'environnement* a été modifiée pour introduire la participation du public pour les projets jugés majeurs ayant des impacts sur l'environnement et sur les milieux de vie. La mission du BAPE est d'informer et de consulter la population sur les questions relatives à la qualité de l'environnement afin d'éclairer la décision gouvernementale dans une perspective de développement durable.

Par «développement durable», nous retenons non seulement les constatations sur le milieu biophysique mais aussi sur le contexte socio-économique et culturel. D'ailleurs, ce sont des principes qui ont été retenus par les tribunaux supérieurs. Alors, tous les aspects du projet peuvent être abordés ce soir et analysés, examinés pour les fins de l'enquête que nous menons.

Le ministre a reçu sept requêtes.

85

Je vous signale aussi que le BAPE bénéficie de pouvoirs quasi judiciaires. Ses membres, comme monsieur Pelletier et moi-même, nous possédons pour les fins des enquêtes qui nous sont confiés les pouvoirs d'immunité des commissaires nommés en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquêtes*. Ce statut implique que les commissaires sont assermentés devant un

90

juge de la Cour supérieure, possèdent certains pouvoirs coercitifs tels que d'obliger une personne à comparaître ou à produire un document en sa possession, sont soumis à l'obligation d'agir équitablement et possèdent l'immunité des commissaires d'enquête.

95

Nous nous engageons, de plus, comme j'ai mentionné tout à l'heure, à respecter le Code d'éthique et de déontologie du Bureau des audiences publiques sur l'environnement, qui préconise notamment les valeurs d'équité, comme je l'ai dit tout à l'heure.

Notre mandat débute aujourd'hui. Il se terminera le 5 janvier 2007.

100

Il y a deux audiences qui se tiennent, qui font partie des procédures du BAPE. La première partie, ce soir, c'est la partie du questionnement par le public, le questionnement sur tous les aspects du projet, de sorte que les citoyens aient une bonne compréhension du projet et que la commission dispose de toutes les données nécessaires pour poursuivre son enquête et analyser le projet et faire ses recommandations aux autorités supérieures, c'est-à-dire au ministre

105

et au Conseil des ministres.

La deuxième partie de l'audience, qui débutera le 2 octobre prochain, je voulais juste mettre une parenthèse, elle se tiendra à la salle Bellevue du Club de golf de Sherbrooke.

110

Alors, la deuxième partie, c'est pour recevoir les opinions, les avis du public. Alors je répète, ce soir c'est vraiment le questionnement, exclusivement les faits. Et le 2 octobre, ce sont les avis des citoyens suite à l'analyse qu'ils ont faite du projet.

115

Je vous demanderais de faire connaître à madame Méthot, au plus tard le 18 septembre prochain, si vous avez l'intention de déposer un mémoire. Les mémoires devront arriver au plus tard le jeudi 28 septembre prochain.

120

Alors, j'invite les ministères et les organismes à se présenter et à nous indiquer quelles sont les personnes qui sont à leur table. Veuillez également nous faire part des documents, si vous avez des documents à déposer ce soir.

Alors, à la table à l'avant, à ma gauche, à votre droite, vous avez monsieur Michel Simard.

125 **M. MICHEL SIMARD :**

Oui. Bonsoir, madame la présidente. Bonsoir, monsieur Pelletier. Mon nom est Michel Simard. Je suis chargé de projet à la Direction des évaluations environnementales au ministère Développement durable, Environnement et Parcs.

130

Je suis accompagné ce soir de mon collègue Louis Messely qui est à côté de moi, qui est analyste sur le même dossier. Et également monsieur Richard Cook de la Direction régionale et qui sera là également pour apporter les appuis nécessaires. Et à partir de demain, il va avoir quelqu'un du Centre d'expertise hydrique, monsieur Jean-François Cyr qui va être ici.

135

Et, au besoin, il pourra avoir d'autres intervenants selon les besoins de la commission.

LA PRÉSIDENTE :

140

Merci beaucoup. Madame, bonsoir.

Mme LISE DUBORD :

145

Oui, bonsoir. Je suis Lise Dubord, urbaniste à la Ville de Sherbrooke. Pour le moment, je n'ai pas d'autres personnes qui m'accompagnent. Éventuellement, au besoin, je pourrais être accompagnée de différentes personnes à la Ville.

150

J'ai déposé plusieurs documents, dont le schéma d'aménagement de la MRC de Sherbrooke qui date de 87, ainsi que les règlements qui ont modifié le schéma d'aménagement de 2002 à aujourd'hui.

J'ai le Règlement de contrôle intérimaire aussi qui a été adopté de 2002 à aujourd'hui. J'en ai quatre règlements déposés.

155

Le nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke aussi a été déposé, le nouveau Règlement de zonage de la Ville, ainsi que des études sectorielles qui avaient été réalisées au cours des deux ou trois dernières années, dont la vision de développement de la Ville; une étude sectorielle sur la gestion d'urbanisation; une autre étude sectorielle sur l'aménagement des artères commerciales et la charge commerciale; une autre étude sectorielle sur la gestion de la foresterie.

160

Et de plus, j'ai déposé le portrait démographique et économique de la Ville qui date de 2002; le Plan directeur de transport qui a été réalisé en août 1994, par contre; et le règlement qui traite de Plan d'implantation et d'intégration architecturale pour le secteur de Lennoxville.

165

LA PRÉSIDENTE :

Merci, madame Dubord. Monsieur.

170 **M. PATRICK CHALIFOUR :**

Bonjour! Patrick Chalifour du ministère de l'Agriculture du Québec. Je suis seul ce soir pour représenter le ministère.

175 J'ai déposé moi aussi plusieurs documents, cinq cartes: une sur un corridor de 5 kilomètres de part et d'autre du prolongement de la future autoroute; une traitant de la localisation des producteurs agricoles; une de la partie boisée et topographique du territoire; une du potentiel acéricole; une autre de la pédologie et une autre du potentiel des sols de classe ARDA.

180 J'ai également déposé des statistiques qui concernent ces cartes-là, donc sur les revenus agricoles des exploitations agricoles qu'on peut retrouver sur ce corridor de 5 kilomètres.

J'ai également déposé un document de La Financière agricole du Québec sur la valeur des terres agricoles dans les régions du Québec, qui date de 2006, ainsi qu'un document que nous avons fait en Estrie, au MAPAQ, sur le coût de location et opinion sur la valeur des terres agricoles de l'Estrie en 2004.

185 **LA PRÉSIDENTE :**

190 Merci. À la deuxième table.

Mme NICOLE FUGÈRE :

195 Alors, madame la présidente, mon nom est Nicole Fugère. Je suis conseillère en sécurité civile, Direction régionale de la sécurité civile de la Montérégie et de l'Estrie, ministère de la Sécurité publique.

200 Je n'ai pas déposé de documents. Je n'ai pas personne qui m'accompagne ici ce soir. Cependant, je me suis assurée, s'il y avait des questions qui concernaient la sécurité routière, qui interpellaient la Sûreté du Québec, je me suis assurée qu'on pourrait avoir une réponse en différé aux questions qui me seraient adressées.

205 Je me suis aussi assurée, si jamais il y avait des réponses concernant la sécurité incendie, que j'aurais des collègues à Québec qui pourraient répondre en différé également.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, madame Fugère. Madame.

210 **Mme LOUISE GALARNEAU :**

Bonsoir. Mon nom est Louise Galarneau. Je suis de la Direction de la santé publique en santé et environnement, donc représentante du ministère de la Santé et des Services sociaux.

215 M'accompagnent ici ce soir messieurs Reno Proulx et Fabien Gagnon, qui pourront également répondre à des questions si nécessaire.

LA PRÉSIDENTE :

220 Qui sont dans la salle?

Mme LOUISE GALARNEAU :

Oui.

225

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur.

230 **M. RÉJEAN ST-MARTIN :**

Bonsoir. Réjean St-Martin du ministère des Affaires municipales et des Régions, Direction régionale de l'Estrie. Je suis accompagné de ma collègue Catherine Otis, qui est présente ici dans la salle.

235

Nous avons déposé un document intitulé *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement*. Ces orientations-là sont accompagnées aussi de plusieurs addenda qui vous ont été déjà transmis.

240 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Monsieur.

M. SYLVAIN ROY :

245

Bonsoir, madame la présidente. Sylvain Roy du ministère des Ressources naturelles et de la Faune. Je suis accompagné de monsieur Michel Letendre qui est ici dans la salle aussi.

J'ai déposé un document sur les lignes directrices pour la conservation des habitats.

250

Il y a quelques articles de lois et de règlements aussi qu'on regarde pour déposer à la commission. On n'a pas eu les originaux encore, donc on regarde pour vous déposer ça

prochainement.

255 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a des personnes en lien téléphonique autres que celles qui ont été mentionnées? Non? Parfait.

260 S'il y a des personnes-ressources qui veulent intervenir, répondre aux questions ou des personnes-ressources dans la salle, vous n'avez qu'à me faire signe, pour répondre au questionnement du public.

265 Dans quelques minutes, j'inviterai les requérants à venir déposer les motifs de leur demande. Et une fois les présentations faites, j'inviterais monsieur Louis Ferland, le promoteur, du ministère des Transports à venir nous présenter son équipe et à mentionner si vous avez des documents qui ont été déposés, autres que ceux qui sont sur la liste et qui sont sur le site Internet, et nous présenter votre projet par la suite.

270 Nous prendrons ensuite une pause de quinze minutes et c'est à ce moment précis que le registre va être ouvert pour tous les citoyens qui veulent poser des questions. Au retour de la pause, les gens pourront venir au micro à tour de rôle, selon l'appel que je ferai, poser leurs questions.

275 Il y aura deux questions par intervenant, dans un premier temps, de sorte que chacun puisse intervenir. Et par la suite, si vous avez d'autres questionnements, vous vous enregistrez de nouveau.

280 Je vous informe aussi que mon collègue, monsieur Pelletier, et moi-même pouvons intervenir pour aller plus à fond dans une question, vous aider à formuler une question pour en fait tout explorer le sujet dans son entité.

285 Toutes les questions devront m'être adressées. Ceci, c'est pour assurer un climat de questionnement sain, de sorte qu'on puisse avoir le respect mutuel, avoir une séance qui soit efficace et profitable à tous.

290 Naturellement, je ne tolérerai aucun signe ou manifestation d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, des propos diffamatoires ou des attitudes méprisantes. C'est pour assurer, naturellement favoriser un sain débat et respecter les règles de procédure en question.

Si vous avez des questions et qu'il est impossible de répondre sur le champ, nous avons le devoir au BAPE de vous répondre le plus tôt possible soit par écrit ou bien par le site Internet. Les réponses vont être aussi déposées aux centres de documentation.

295

Si vous avez des documents que vous considérez confidentiels, alors je vous prierais de rejoindre la coordonnatrice madame Méthot, à l'arrière, qui vous expliquera les procédures.

300

En terminant, je tiens à souligner que le BAPE s'est doté d'une déclaration de services aux citoyens et que vous avez à votre disposition un questionnaire, si vous avez l'amabilité de le remplir, sur la qualité des services qui vous sont offerts.

305

Alors, j'inviterais d'abord monsieur Louis Ferland à présenter son équipe et puis à nous faire part de sa liste de documents et, par la suite, présenter son projet.

M. LOUIS FERLAND :

Bonsoir, madame la présidente.

310

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

M. LOUIS FERLAND :

315

Bonsoir, monsieur le commissaire. Je me présente. Je suis Louis Ferland, directeur territorial au ministère des Transports pour la région de l'Estrie.

320

Je suis heureux d'être ici ce soir justement pour présenter à la commission et présenter au public aussi ce projet de prolongement de l'autoroute 410. Par ce projet, nous allons tenter de vous démontrer une solution intégrée de l'ensemble des problématiques qu'il peut avoir du côté sud de la Ville de Sherbrooke. C'est pour ça qu'on l'appelle le «contournement sud».

325

Nous allons au cours de la soirée vous expliquer le projet. On va tenter de répondre à l'ensemble de vos questions en vulgarisant le plus possible tout le volet technique qu'on a pu analyser dans ce projet-là. Pour ce faire, j'ai avec moi une équipe importante de spécialistes, que je vais vous présenter à l'instant.

330

En commençant à ma droite, Jean Gagné, qui est le chargé de projet au ministère des Transports. À la fin de la présentation de tous les spécialistes, c'est lui qui va faire la liste des documents qu'on a déposés et qui va faire la présentation tantôt.

335

J'ai aussi en arrière de moi Patrice Bigras qui, lui, est de la firme Tecknika qui a été mandatée pour faire l'étude d'impact environnementale, qui est le chargé de projet à l'étude d'impact.

J'ai Lauréat Thériault qui est ici en avant, qui est tout l'aspect technique, ingénieur civil

chez nous, spécialiste au niveau design technique.

340 J'ai Michel Pearson ici en arrière de moi, de la firme SoftdB, tout ce qui est le volet sonore, l'étude sonore du projet.

Marie-France Bergeron, aussi en arrière de moi, ingénieure au ministère des Transports, spécialiste en circulation, sécurité, etc.

345 Josée Bédard de la firme UDA, qui est ici en arrière de moi, spécialiste en impact agricole, tout ce qui est l'étude au niveau agricole.

350 Jean Dion qui est ici en avant, qui au ministère des Transports, évaluateur et spécialisé au niveau des procédures d'acquisition, s'il y a des questions à ce niveau-là.

Richard Beaudoin, qui est ici aussi en avant, tout ce qui est camionnage, en réseau de camionnage, etc.

355 Jean Boucher, qui est du ministère aussi, qui est responsable du transport en commun.

Et Denis Rancourt qui va être disponible, pour l'instant il n'est pas là, au niveau des véhicules hors route. Mais pour l'instant, il n'est pas arrivé.

360 Pour terminer, Mathieu Viens qui est technicien au ministère, qui va s'occuper de toute la logistique de la présentation des acétates, des cartes, etc.

Sans plus tarder, je cède la parole à Jean Gagné chez nous pour vous faire la présentation des documents.

365

M. JEAN GAGNÉ :

370 Au niveau des documents que nous avons déposés cet après-midi, on retrouve la présentation Power Point que je vais présenter justement tantôt; les copies du Plan de transport de l'Estrie; deux brochures sur le bruit routier: une *Mieux s'entendre avec le bruit routier* et l'autre *Le bruit routier sous observation*.

375 À la demande de la commission également, la mise à jour du tableau 7.7 de l'étude d'impact. Nous avons déposé aussi une lettre de monsieur Alain Lussier du ministère des Ressources naturelles et de la Faune concernant la situation du cerf de Virginie dans le secteur qui nous occupe; une brochure concernant l'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales avec copie francophone et anglophone.

380 Nous avons également déposé les cartes d'inventaire de l'étude d'impact à une échelle 1:20 000 tel que demandé, un plan photo du tracé à l'échelle 1:10 000.

385 Nous avons déposé également des copies de la *Politique sur le bruit routier du ministère des Transports* ainsi qu'une copie d'un procès-verbal du conseil de l'arrondissement du mont Bellevue concernant le projet.

LA PRÉSIDENTE :

390 I would like to remind people who are more at ease to express themselves in English that there are services available for translation tonight and tomorrow night also.

Alors, ceux qui ont besoin de services de traduction, alors les services sont disponibles.

395 Est-ce qu'il y a un porte-parole qui peut présenter la première demande, la première requête?

Alors, madame Cunningham peut-être qui désirerait, oui, et monsieur Peter G. Cunningham. Bonsoir, madame.

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

405 Bonsoir! Moi-même et mon conjoint, Peter Cunningham, nous sommes résidents du secteur View Point à Lennoxville et c'est en cette qualité-là que nous avons fait le tour de plusieurs des habitations de ce petit projet résidentiel, et puis nous avons ensuite adressé une lettre pour une demande d'audience publique suite à la séance d'information du 13 juin.

410 Alors, suite à la séance d'information tenue le 13 juin 2006 et à une consultation en ligne des dossiers au sujet du projet de contournement sud, il nous apparaît qu'il y a peu ou pas d'étude d'impact dans ce projet sur la population du secteur de View Point, c'est-à-dire les rues Gamma, Delta et Alpha de l'arrondissement de Lennoxville dans la Ville de Sherbrooke.

415 Les négociations avec le Centre de recherche en agriculture en agroalimentaire Canada et de développement sur le bovin laitier et le porc sont en cours présentement et n'étaient pas finalisées en juin 2006. En conséquence, le tracé définitif du tronçon de l'autoroute avec la variante sud, qui passerait derrière l'Université Bishop's et qui la relierait à la route 108 direction Cookshire, au moyen d'un carrefour giratoire établi au niveau du chemin Glenday, ça n'a pas encore été établi définitivement. L'impact de ce tracé sur les résidents de View Point n'a donc pas
420 pu être évalué avec justesse. Néanmoins, les travaux de construction de la voie de contournement sud, phase 1, débuteraient par ce tronçon est.

425 Les questions suivantes découlent de ce premier constat. Le carrefour giratoire à l'intersection du chemin Glenday, qui est le tracé proposé lors de la session d'information du 13 juin 2006 et qui différait d'autres tracés qu'on nous avait proposés avant, recueillerait à la fois une circulation d'usagers habituels et de véhicules lourds qui circulent sur la route 108.

430 Des véhicules privés et les nombreux autobus scolaires desservant l'école secondaire régionale Alexander Galt et aussi les écoles primaires de Lennoxville.

435 Les usagers locaux utilisant le chemin Glenday, que ce soit pour se rendre à Lennoxville ou à Cookshire, c'est toujours dans ce même carrefour giratoire. Et ce, le chemin Glenday, c'est présentement la seule utilisation du chemin Glenday pour les gens de View Point. Les gens de View Point auraient aussi à aller dans le carrefour giratoire pour se rendre sur l'autoroute 410.

Toute la circulation accrue provenant du chemin Spring.

440 Alors, il y a une croissance du trafic, parce qu'il y aurait et le chemin Glenday et tous les chemins qui sont derrière, qui se joindraient au chemin Spring pour rejoindre aussi toute la circulation qui a lieu dans les deux directions sur la 108 actuellement.

445 À première vue, il ne fait aucun doute qu'il y aurait une augmentation considérable de l'impact sonore. Nous croyons que cet impact serait aussi influencé par le relief du terrain, des côtes et vallons, le choix final du tracé de ce tronçon et l'emplacement d'un carrefour giratoire en proximité plus ou moins grande du noyau d'habitation – c'est à peu près 51 habitations – du secteur View Point.

450 À notre connaissance, l'étude de ces impacts sonores sur ce secteur n'a pas encore été réalisée, bien qu'elle avait été demandée par les résidents du secteur View Point dès le printemps 2004. Et ça, on l'a dans le gros rapport, c'est marqué au point 5.2.

455 En fait, il n'y a pas eu d'étude d'impact sur les résidents de View Point, que ces impacts soient sonores, visuels ou sur le milieu humain, que ce soit pour ce qui concerne la construction du tronçon projeté comme pour dans les années qui suivront la fin des travaux. Néanmoins, les impacts sur le terrain entre Bishop's et le Centre de recherche sont souvent jugés comme étant forts et réduits à la catégorie «moyens» en tenant compte des mesures d'atténuation.

460 Nous voulons obtenir un éclaircissement concernant les raisons motivant la dernière proposition du tracé de l'autoroute 410 et, conséquemment, de l'accroissement du volume anticipé de la circulation résultant de cette même proposition. Le plan original envisageait de contourner Lennoxville par un chemin à 2 voies. On fait maintenant état d'une autoroute principale à 4 voies, ce qui donne à entendre qu'il s'agit ici d'un changement fondamental tant de

465 l'orientation du projet que de ses motivations et ses attentes. De plus, une autoroute appelle une limite de vitesse plus haute, ce qui pourrait, certes, réduire le temps de transit mais aussi avoir un plus grand impact sonore et diminuer l'aspect sécurité des usagers.

470 Il y a un exemple qui est donné dans le document de juin 2005 et qui est très éloquent. Pour le nombre et la gravité des accidents de la partie de la route 208 où la vitesse est de 90 kilomètres, et ce, jusqu'à l'intersection de la route 251, et ce nombre des accidents est quand même assez important. Alors on ne voit pas que la plus grande vitesse va nécessairement favoriser une plus grande sécurité. Nous espérons que si on considère ce tronçon, qu'on garde une vitesse qui soit modérée.

475 L'impact négatif du bruit serait vraisemblablement aggravé du fait que la circulation spécialement des véhicules lourds s'engagerait à grande vitesse dans les descentes donnant accès au carrefour giratoire à cause du terrain.

480 En effet, l'emplacement du carrefour giratoire est proposé pour être localisé en plein champ, dans un paysage bucolique, sans aucune des caractéristiques urbaines qui appellent à modérer la vitesse. Au contraire, la tentation sera de rouler aussi vite que possible et ce serait dans ces conditions de circulation accrue du carrefour giratoire que devront s'engager tous les usagers, dont les usagers du chemin Glenday, risquant de créer un fort problème de sécurité routière.

485 Les plans du tracé de l'autoroute 410 projetée ne semblent pas avoir prévu de passage pour les piétons, coureurs, cyclistes, qui ont tous présentement le droit d'emprunter les chemins Glenday et Bartlett et de circuler librement entre le secteur View Point, l'Université Bishop's, l'arrondissement de Lennoxville, pour rejoindre les pistes cyclables et les sentiers pédestres. La qualité de vie des familles de View Point en serait altérée négativement. Une autoroute aurait l'effet d'ériger une barrière physique entre les communautés du centre de Lennoxville et les secteurs ruraux, dont View Point.

495 Il ne semble pas y avoir de corridor prévu non plus pour inclure la piste des motoneiges qui serait, elle aussi, interrompue.

500 Il faut aussi parler du milieu de la faune, petite et grande, il y a beaucoup de cervidés chez nous, qui serait totalement coupée de son accès favori à la rivière Saint-François, surtout à l'aube et à la brunante, printemps, été et automne, par une autoroute à circulation dense et lourde, mettant en danger tant les cervidés que les usagers de la route.

505 J'ai vu une mention qu'il y avait eu à un moment donné l'idée d'une étude par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune pour faire un survol en hélicoptère et voir où sont les ravages en hiver. Nous pouvons vous dire que, étant donné que nous sommes résidents dans le quartier et nous sommes résidents dans ce quartier depuis 22 ans, que ce n'est pas vraiment tant l'hiver que le printemps, été, automne que les cerfs de Virginie décident de croiser la route.

Ils se retirent dans les boisés, dans les ravages l'hiver, et il y a moins de danger routier.

510 En résumé, nous voulons que l'initiateur du projet voie à inclure des mesures pour réduire le plus possible tous les impacts et particulièrement celui du bruit qu'auront à subir les résidents de View Point;

revenir à un projet plus modeste de 2 voies au lieu de 4 voies et une vitesse plus modérée que celle admise sur les autoroutes;

515 établir un carrefour giratoire ou une autre forme d'intersection à la croisée des chemins Spring et de la route 108, ce qui réduirait la vitesse des usagers de ce tronçon, particulièrement celle des véhicules lourds;

520 situer un arrêt obligatoire aux feux de circulation à l'entrée et à la sortie de l'école régionale Galt;

établir un corridor ou une voie élevée permettant le paysage de piétons, cyclistes et motoneigistes, un passage pour la petite et la grande faune.

525 Pour conclure, si toutes ces mesures sont prises, les résidents de View Point devront s'incliner et faire le deuil de leur petit paradis qu'ils y avaient trouvé au nom du progrès, de l'urbanisation et des intérêts de l'industrie du camionnage.

530 Nous avons une note aussi disant que pour ce qu'il s'agit de la voie de contournement qui raccorderait la route 143 à la bretelle de contournement de l'autoroute 410 déjà existante, les résidents de notre secteur de View Point n'ont pas vraiment de commentaires pertinents à ajouter, sauf qu'il nous apparaît qu'il y a au moins autant de considération dont on doit tenir compte pour notre section que pour celle qui doit raccorder la route 143 à l'autoroute 410.

535 Et puis nous désirons aussi réitérer notre ouverture à une médiation par le BAPE au cas où vous le jugeriez bon. Et puis daignez agréer, madame Bigué, nos remerciements et puis notre gratitude.

540 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, madame Cunningham.

J'inviterais madame France Desruisseaux.

545 **Mme FRANCE DESRUISSEAUX :**

Par la présente...

- je vais vous lire ma lettre que j'avais demandé –

550

... je demande la tenue d'audience publique concernant ce dossier.

Je demeure au 28, rue Winder à Sherbrooke, ancien arrondissement de Lennoxville. Je suis de très près ce dossier car je suis concernée par la proximité de ma propriété de cette future autoroute. Je suis allée à la rencontre du 13 juin, la rencontre d'information organisée par le BAPE.

555

Il n'y a personne qui veut que ça passe à côté de chez lui. Mais si ça passe, je trouve que les gens qui vivent tout près devraient être dédommagés au niveau de la qualité de vie qui est perdue, au niveau des impacts par le bruit, la poussière et les polluants par la circulation, et les vents dominants qui amènent la pollution, et aussi l'esthétique. De plus, lors de la construction, il y aura des désagréments évidents au niveau de tous les impacts ci-haut mentionnés, et ce, en plus d'ajouter la circulation des camions lourds devant ma résidence.

560

J'ai demandé des informations au promoteur du projet, au ministère des Transports, par courrier électronique. J'ai envoyé en annexe une lettre avec les réponses. À la suite de ce message, je n'ai pas encore eu toutes les réponses à mes questions. Et de plus, il y a des études qui ne sont pas encore complétées, telles que l'évaluation des poussières, des pollutions. J'aimerais bien savoir la suite.

565

570

C'est bien beau de faire une autoroute pour dégager le centre-ville de Lennoxville, je le sais, je vis là, mais si, pour moi, ça me brime dans ma qualité de vie, est-ce que je serai dédommagée? Si ma maison perdait de la valeur, serais-je dédommagée?

575

Alors, je crois bien que la tenue d'audiences publiques m'aiderait sûrement à mieux comprendre ce qui s'en vient, quels sont mes droits en tant que citoyenne. Parce que quand j'ai acheté ma propriété, je n'avais pas une autoroute dans le paysage. Il me semble également qu'il y a peut-être d'autres questionnements auxquels je n'ai pas pensé et qu'il serait important que je sache, et que par une audience publique, je pourrais sûrement avoir plus de réponses à d'autres questions et plus d'information.

580

Alors, je vous remercie de prendre en considération ma demande parce que, moi, j'habite un beau petit paradis que j'améliore à la sueur de mon front à toutes les années, un terrain rempli de fleurs et de petits oiseaux tranquilles, un bassin d'eau, une cascade, la ville à la campagne.

585

Je vais vous dire que lorsque j'ai entendu parler de ce projet, ma vie a chaviré. Parce qu'au début, j'étais dans la zone expropriée. Maintenant, le projet a été modifié, je suis rendue à environ 3-400 pieds de la future autoroute. Alors, je suis très préoccupée par ce projet, car je veux conserver le projet que je suis à faire avec mon conjoint. Justement, on rénove ma maison

590

pour qu'elle soit plus confortable et je souhaite ardemment que ça reste ainsi. Alors, je suis ça de près.

595 Moi, quand j'ai acheté ma maison, je savais que mon terrain était en zone inondable, en partie. J'avais la voie ferrée en arrière. J'étais dans une zone industrielle. J'étais proche des résidences d'étudiants. Mais là, en plus, il va avoir une autoroute pas loin. Ça fait que c'est à suivre. Merci.

600 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, madame Desruisseaux.

Alors, monsieur André Nault des Ami(e)s de la Terre de l'Estrie.

605 **M. ANDRÉ NAULT :**

Bonsoir, madame la présidente.

610 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir et merci de m'avoir remis à l'ordre.

M. ANDRÉ NAULT :

615 On a demandé des audiences publiques pour quatre raisons majeures. La première raison était que j'avais été rencontrer monsieur Ferland et monsieur Gagné pour leur parler des possibilités que le besoin en était peut-être pas là au niveau d'une autoroute, et on m'a répondu que c'était un changement de société que je visais, alors c'était aux audiences publiques d'y répondre.

620 Alors, pour moi, il y a quatre points sur lesquels je veux insister. C'est les alternatives qui n'ont pas été tellement étudiées, les alternatives d'expérience à l'extérieur des autres MRC, dont la MRC des Métis dans la région de Rimouski, les expériences de publicité de covoiturage donc au niveau du ministère des Transports. Mais à mon sens, son rôle n'est pas seulement que de faire des autoroutes mais aussi de penser en fonction de l'avenir.

625 Le deuxième point que j'avais soulevé dans la demande était le coût de l'essence qui, au cours des prochaines années, est sûrement porté à monter. On a peut-être une illusion présentement en ayant une essence près du dollar et ça devait prendre une petite tempête dans le sud pour qu'on puisse augmenter à 1,25 \$, 1,50 \$ et etc. Donc, le prix de l'essence n'a pas été tenu compte.

630 Je soulignais aussi à monsieur Ferland et à monsieur Gagné à l'époque qu'il fallait

635 commencer par le XX1e siècle à commencer à consommer différemment. Et le projet qu'on nous
soumet est un projet du XXe siècle, la consommation exactement pareille comme le XXe siècle.
Et on sait exactement dans quel guêpier on nous a amenés environnementalement parlant au
niveau de notre qualité de vie et la qualité d'air, la qualité d'eau. Donc, il faut commencer à
penser à consommer différemment. Et c'était une de nos raisons.

640 La dernière raison, c'est que dans les études d'origine-destination qui nous ont été
présentées, seulement que 8.7 % du trafic était du trafic de camions, autant articulés que
camions lourds non articulés. Donc, 8.7 % du total, on trouvait que c'était utiliser un remède de
cheval pour un mal de tête que des alternatives pourraient sûrement améliorer, chose qu'on va
parler dans notre mémoire.

645

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

650

Alors, la Municipalité du Canton de Hatley, monsieur Paul Conway.

M. PAUL CONWAY :

Bonsoir.

655

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, monsieur.

660

M. PAUL CONWAY :

Donc, je vais tout simplement vous lire la requête qui a été envoyée au ministre. Donc:

665

La Municipalité du Canton de Hatley demande une audience publique quant au projet de
contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410,
dont une partie est sur notre territoire. La demande est de construire un échangeur à l'intersection
du chemin Dunant et de la nouvelle voie de contournement, échangeur qui permettrait l'accès à la
nouvelle voie de contournement dans les deux sens et également une sortie permettant l'accès au
chemin Dunant lorsque les véhicules proviennent de cette nouvelle voie.

670

L'absence d'échangeur au chemin Dunant fera en sorte que tout le camionnage
desservant la partie est pour atteindre les deux carrières du secteur empruntera le chemin Bel-
Horizon.

675

Les motifs de notre demande sont d'ordre humain et économique. Premièrement, au

680 niveau humain, depuis plusieurs années, nos citoyens du chemin Bel-Horizon se plaignent du trafic des camions, des dangers et des inconvénients que ces poids lourds leur causent. Ils ont espoir d'obtenir une certaine qualité et tranquillité suite à la construction de la voie de contournement parce que, depuis 10 ans, le trafic lourd a augmenté considérablement dans ce secteur.

685 Deuxièmement, au niveau économique, le chemin Bel-Horizon actuel ne possède pas l'infrastructure ni les appuis de chaussée pour supporter le trafic des camions actuels. Une réfection importante en 1994 n'a pu résister au trafic toujours plus important provenant des carrières à proximité.

690 En conclusion, en l'absence d'un échangeur complet sur le chemin Dunant, la Municipalité du Canton de Hatley devra prévoir un budget important pour refaire cette chaussée et, de plus, les citoyens du chemin Bel-Horizon demeureront très insatisfaits.

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

695 Merci beaucoup.

Alors, j'inviterais le représentant de l'UPA-Estrie, monsieur Noël Landry.

M. NOËL LANDRY :

700 Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

705 Bonsoir.

M. NOËL LANDRY :

710 Je vais vous lire la demande qu'on a faite directement au ministère concerné et le ministre en question.

Monsieur le ministre,

715 La Fédération de l'UPA-Estrie, concernée par le projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410, demande la tenue d'une audience publique.

Bien que favorables à la réalisation du projet, nous croyons de notre devoir de vous

720 informer des conséquences de cette réalisation sur le milieu agricole environnant, particulièrement
sur les entreprises ferme Sainte-Catherine et ferme Fairview, qui sont directement concernées par
le tracé que privilégie le promoteur. De plus, nous aimerions, entre autres, vous proposer des
mesures de mitigation visant à garder en production ces deux entreprises.

725 En espérant le tout conforme, recevez, monsieur, l'expression de nos salutations les
meilleures.

Noël Landry, président de l'UPA-Estrie.

LA PRÉSIDENTE :

730 Merci, monsieur Landry.

735 Alors, monsieur Bernard Duquette des Équipements Veilleux inc. Bonsoir, monsieur
Duquette.

M. BERNARD DUQUETTE :

740 Bonsoir, madame la présidente. Moi aussi, je vais faire la lecture de la lettre qu'on a
envoyée.

La présente est pour vous faire part de nos inquiétudes face à l'impact de l'autoroute 410
sur notre commerce.

745 La durée des travaux serait irritante pour notre clientèle, ce qui entraînera une tendance à
vouloir contourner le site de construction, donc par le fait même s'éloigner de notre place
d'affaires.

750 Le niveau de notre terrain par rapport à la nouvelle route sera plus bas. La route 143 va
être surélevée.

Une plus grande quantité de résidus de sel de déglçage provoquera plus de rouille sur
nos équipements neufs et usagés. Il va avoir plus long de contact sur la route et les vents et le sel.

755 Les clients en provenance de Sherbrooke via l'autoroute ne verront plus notre
établissement. Ce qui se fait présentement ne se fera plus.

Selon les plans, l'empiétement de l'autoroute nous enlève une partie importante de notre
terrain ainsi que tous les bâtiments. L'impact sur notre entreprise s'avère donc majeur.

760 Notre expérience passée au niveau d'une restructuration a impliqué des dépenses énormes. Nous aimerions avoir de votre part une assurance que vous pouvez minimiser l'impact de la route sur notre commerce.

765 Présentement, nous avons un droit acquis sur nos bâtiments. La Ville de Sherbrooke va changer le zonage. Notre propriété, numéro de lot 2445683, sera modifiée comme suit: zone H-9035 sur la rue Queen zonée résidentielle et la partie arrière du terrain, référence R-1209, zonée rurale. L'impact du changement dans les bâtiments sera majeur car nous avons un droit acquis avec la Ville de Sherbrooke. Donc, en touchant aux bâtiments existants, nous devons sûrement nous rajuster aux nouvelles normes de la Ville de Sherbrooke.

770 La même chose avec notre fournisseur principal John Deere, nous avons un droit acquis sur les bâtiments existants et les structures. Si nous changeons, nous devons respecter les nouvelles normes de John Deere face aux nouveaux bâtiments et/ou à une nouvelle localisation.

775 Nous sommes en faveur du développement routier concernant la voie de contournement mais nous ne sommes pas d'accord d'en faire les frais en ce cas-ci.

Merci, madame la présidente.

780 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Duquette.

Monsieur André Proulx du Club de motoneige de l'Estrie inc.

785

M. ANDRÉ PROULX :

Bonjour, madame la présidente.

790 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, monsieur Proulx.

M. ANDRÉ PROULX :

795

Alors, je vais faire la lecture d'un résumé du document qui s'est retrouvé au BAPE par erreur. On est heureux d'être ici ce soir, on a un privilège extraordinaire, mais ce n'était pas prévu. Alors, j'en profite donc. Et je représente Réseau corridors-nature de l'Estrie qui est un groupe, un organisme sans but lucratif, qui rassemble l'ensemble des organismes gestionnaires de sentiers, dont les VHR, c'est-à-dire les motoneiges, et les quads. Alors, madame la présidente, monsieur Pelletier:

800

805 Le tracé proposé de la future autoroute croise à trois reprises les sentiers actuels de VHR, soit le sentier TransQuébec numéro 55 pour la motoneige et le sentier TransQuébec numéro 40 pour les quads. Ces sentiers sont cruciaux pour la région et doivent demeurer en opération.

810 Dans nos multiples rencontres avec les responsables du ministère des Transports et avec l'appui du comité VHR-RCNE, nous nous sommes entendus pour aborder la question du prolongement de la 410 dans une perspective beaucoup plus large afin de tenter d'apporter une solution plus globale à la situation des sentiers VHR dans la zone urbaine et périurbaine de Sherbrooke. Dans cette optique et dans un esprit d'harmonisation et de conciliation de nos différentes activités initiées avec la Ville de Sherbrooke et le ministère, nous souhaiterions déposer aux autorités concernées une proposition de mitigation en deux volets qui se résume ainsi.

815 Dans un premier temps, la construction d'une telle autoroute nécessiterait l'aménagement d'au moins un tunnel pour maintenir le passage des VHR. Ce passage est essentiel, puisqu'il permet aux usagers membres d'avoir accès aux différents points de service offerts dans l'arrondissement Lennoxville. Toutefois, suite aux rencontres avec les responsables locaux du ministère, nous avons compris qu'il serait intéressant que nous trouvions ensemble une solution moins coûteuse qu'un tunnel.

820 Or, nous croyons qu'il serait possible d'éviter la construction d'un tunnel en permettant le passage des VHR sous un des viaducs sans bretelle prévus dans votre projet. Il s'agirait de prévoir une portée un peu plus longue afin d'offrir un passage utile et sécuritaire sur l'accotement du chemin croisé. Simple et beaucoup moins coûteuse, cette approche permettrait de rencontrer les objectifs des différentes parties en cause.

830 D'autre part, l'aménagement d'un passage unique inciterait probablement les différents clubs à relocaliser leurs sentiers respectifs dans le nouveau cadre de la Loi 9. Ainsi, dans un second temps, nous pensons qu'il serait possible de simplifier nos différents sentiers en utilisant les parcelles de terres excédentaires à l'emprise de l'autoroute dégagées par l'exercice d'expropriation pour y aménager un corridor VHR. Un espace parallèle, sécuritaire, légal et contrôlé, principalement localisé sur le versant ouest de l'autoroute dont le principal attribut serait de simplifier nos parcours dans un secteur urbain et périurbain.

840 Toutefois, il n'est pas impossible que l'emprise soit sollicitée à quelques reprises afin d'assurer la continuité du sentier. Cela aurait un avantage environnemental important puisqu'il permettrait de réduire le morcellement du territoire occasionné par nos sentiers, tout en concentrant l'élément transport dans le même corridor.

Voilà, rien de vraiment environnemental comme histoire, mais qui verse un peu plus sur

845 l'aspect social et humain puisque le territoire convoité abrite déjà des sentiers VHR, et sur l'aspect économique, bien entendu, puisque cette solution coûterait vraiment moins cher tout en atteignant nos objectifs.

Nous souhaitons donc être rassurés que le projet traitera adéquatement ce dossier afin qu'il apporte de véritables solutions plutôt que des difficultés additionnelles. Voilà, merci.

850 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

Alors, je vais inviter monsieur Ferland maintenant à présenter son projet.

855 **M. LOUIS FERLAND :**

Merci. C'est plutôt monsieur Gagné qui va le présenter.

860 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Gagné.

865 **M. JEAN GAGNÉ :**

Donc, ce n'est pas une surprise pour personne, le projet que nous vous présentons ce soir, c'est la construction d'une voie de contournement au sud de l'agglomération de Sherbrooke. Et pour éviter d'empiéter, en fait pour réduire l'empiétement au minimum sur le territoire et utiliser au maximum le réseau routier existant, cette voie de contournement serait construite dans le prolongement de l'autoroute 410 actuelle, d'où le titre du projet. C'est un projet d'une longueur
870 approximative de 13 kilomètres, 12,9 plus exactement.

Ma présentation devrait durer une vingtaine de minutes pour respecter les règles de procédure du BAPE. Vous comprendrez que dans un aussi court laps de temps, il est impossible
875 d'explorer en détail tous les aspects. Et c'est pourquoi je vais m'en tenir à un survol des éléments les plus importants. Cependant, ça devrait permettre une compréhension suffisante pour aborder ensuite la période des questions, au cours de laquelle il nous fera plaisir de vous fournir au besoin des informations beaucoup plus précises et détaillées.

880 Donc, en première étape, on va regarder rapidement ce que la présentation comme telle va contenir. Après une brève introduction, nous allons aborder tout de suite les éléments de justification, c'est-à-dire qu'est-ce qui amène le ministère à proposer ce projet-là. Nous verrons ensuite une description du projet. Nous toucherons l'aspect environnemental. Nous parlerons des relations avec le milieu, les consultations qui ont eu lieu. Et nous arriverons ensuite à la
885 réalisation du projet comme tel, comment ça va se réaliser sur le terrain. Finir avec

une très brève conclusion.

890 En guise d'introduction, je vais me résumer à vous dire que c'est un projet qui vise à solutionner des problèmes qui sont déjà bien en place et qui vont sans cesse être croissants dans l'avenir si rien n'est fait, compte tenu de l'évolution de la population et des débits de circulation. Cet aspect-là est important parce que ce n'est vraiment pas un projet qui ne vise qu'à prévenir le futur mais qui vise à solutionner le présent et, en même temps évidemment, le futur.

895 Quels sont ces problèmes? Alors, on parle de problèmes liés à la sécurité routière, on va revenir sur chacun des aspects tantôt, des problèmes liés à la fluidité de la circulation, d'autres liés à la qualité de vie des riverains et des usagers non motorisés comme les piétons et les cyclistes, des déplacements périurbains difficiles au sud de Sherbrooke et également des problèmes et des difficultés au niveau de la circulation de transit.

900 Tous ces problèmes sont liés, en fait, à une cause principale qui est une surcharge présente du réseau de transit actuel. Ce que j'appelle le réseau de transit actuel, c'est évidemment le réseau local, le réseau de rues locales, que la circulation de transit et les déplacements périurbains doivent utiliser pour contourner Sherbrooke par le sud, compte tenu qu'il n'y a pas d'autre alternative.

905 Alors, on parle d'un réseau de transit actuel qui utilise le boulevard de l'Université, la route 216 ou chemin Sainte-Catherine, la montée Ascot, le chemin Dunant, le chemin Bel-Horizon, la rue Collège. On passe au centre-ville de l'arrondissement de Lennoxville pour rejoindre la route 108 à l'est.

910 La route 143, qui traverse le centre-ville de Sherbrooke, est également fort sollicitée pour rejoindre le réseau autoroutier au nord, d'où un nombre important de camions. On sait également que plusieurs conducteurs utilisent le chemin McDonald et la rue Belvédère Sud pour éviter le centre-ville de l'arrondissement de Lennoxville, particulièrement aux heures de pointe.

915 Si on regarde ça en termes de chiffres, alors voici une idée des débits sur certaines sections. Vous remarquerez, par exemple, qu'on a déjà 14 000 véhicules/jour devant le campus de l'Université Bishop's. Le chiffre entre parenthèses, c'est le pourcentage de camions. On passe à 7 800 ou autour de 8 000, si vous voulez, sur Collège et Bel-Horizon. Et là, ça s'en va croissant jusque dans le secteur de l'Université.

920 Pour vous donner une idée, normalement une rue locale comme les rues Collège et Bel-Horizon, normalement on doit s'attendre à retrouver un débit qui ne devrait pas vraiment dépasser 3 000 véhicules/jour, alors qu'actuellement on en a 8 000.

925 Cette circulation assez importante a évidemment des impacts notamment sur la sécurité. Déjà, certaines intersections qui sont montrées par les losanges et certaines sections de route sont déjà considérées comme critiques en raison d'un taux d'accidents élevé. D'autres sont

930 considérées comme préoccupantes compte tenu que leur taux d'accidents s'approche de plus en plus du taux critique. Alors, celles qui sont critiques sont les rouges, évidemment, et celles qui sont préoccupantes, ce sont ceux et celles qui sont montrées en jaune.

935 En termes de répartition des accidents, voici un peu ce que ça donne. Pour la période qui a été étudiée – normalement en sécurité, on étudie une période de cinq années – ce que vous avez ici, c'est 1998 à 2002. Alors, vous voyez les chiffres au niveau des accidents par rapport aux éléments qui sont représentés, on voit tout de suite qu'au centre-ville de l'arrondissement de Lennoxville, on parle de 134 accidents entre 1998 et 2002. Et si on veut voir ce que ça donne pour le reste du réseau, bien, la carte parle d'elle-même.

940 J'insiste pour vous dire que... alors, je vous montre un global. C'est un résumé de la carte que je viens de vous montrer. Alors, de 1998 à 2002, c'est 948 accidents au total, dont 7 accidents mortels, 22 avec des blessés graves, 206 avec des blessés légers et 713 avec des dommages matériels seulement.

945 On peut penser qu'au niveau des dommages matériels, le chiffre pourrait être beaucoup plus élevé parce que ce tableau-là ne vous montre que les accidents documentés, c'est-à-dire les accidents qui ont fait l'objet d'un rapport de police. Le tableau n'inclut pas non plus les accidents, les collisions avec les chevreuils. C'est donc un nombre d'accidents assez important et on parle toujours du réseau local que je vous ai montré tantôt.

950 La surcharge de véhicules a également une influence, un impact sur les niveaux de service. Et par «niveaux de service», on entend la capacité du réseau à assurer une circulation fluide, c'est-à-dire une circulation qui n'est pas entravée par la congestion.

955 Donc, même principe que tantôt, ce qui est montré en rouge est déjà critique. Ce qui est montré en jaune, c'est rendu à un point préoccupant.

960 Le réseau de transit actuel traverse aussi des secteurs sensibles au niveau de la qualité de vie des résidents et des usagers comme les piétons et les cyclistes. On peut parler, par exemple, du secteur de l'Université Bishop's. Vous voyez – ce sont des photos prises la semaine dernière ou il y a deux semaines, alors des photos très récentes – le nombre important de camions devant le campus.

965 On peut parler également du centre-ville de l'arrondissement de Lennoxville. Je vous montre deux exemples de la situation actuelle. Vous voyez que ce n'est pas toujours facile et agréable.

970 On parle également de la rue Collège, où les camions en nombre encore très important doivent affronter des pentes qui vont jusqu'à près de 14 %. Alors, vous pouvez imaginer un peu l'impact sur le bruit, le climat sonore, les vibrations, les poussières des camions qui accélèrent, qui doivent accélérer en montant ou décélérer en descente.

975 Le secteur de la rue Bel-Horizon est également un secteur où la circulation importante a des impacts et c'est une rue locale typique qui, ça a été soulevé tantôt, n'a vraiment pas le gabarit voulu pour accepter une circulation aussi importante.

980 Et, bien entendu, tout le secteur institutionnel du collège Mont-Sainte-Anne et de l'Université de Sherbrooke, on retrouve également une circulation importante et de plus en plus de piétons et d'étudiants qui font la navette entre les deux institutions.

985 Je vous parlais des déplacements périurbains, c'est-à-dire les déplacements d'une section à l'autre de l'agglomération. On sait que, historiquement, Sherbrooke s'est développée grossièrement dans un axe est-ouest. Donc, une grande partie des déplacements se font également dans cet axe-là. Du côté nord, les autoroutes 10 et 10-55, en plus de recevoir la circulation de transit, assument assez facilement les déplacements périurbains. Par contre, au sud, c'est encore une fois le réseau local qui doit assumer cette double fonction.

990 On parle également du réseau stratégique. Le réseau stratégique, au niveau provincial, c'est un réseau routier qui est identifié par la province comme étant un réseau important pour le support au développement socio-économique. Actuellement, le réseau stratégique utilise la route 143 qui traverse le centre-ville de Sherbrooke. C'est certain qu'on y trouve encore là un nombre important de camions, ce qui n'est pas sans causer certains impacts sur la qualité de vie et la sécurité. Avec la construction de la voie de contournement, bien, on remplace la 143 par le nouveau lien qui vient s'intégrer au réseau stratégique.

995 On sait aussi, et ça c'était comme ça un peu au temps de la colonie où les gens se déplaçaient surtout en canot d'écorce, Sherbrooke était déjà un carrefour de transport important parce qu'il est au centre, à l'arrivée de trois rivières, si vous voulez. Aujourd'hui, avec la configuration du réseau autoroutier, c'est un peu la même chose. Sherbrooke est un carrefour important pour les déplacements interrégionaux. Donc, en améliorant le réseau routier de contournement, on vient consolider cette fonction-là.

1005 Donc, à partir de ces éléments problématiques qui sont encore une fois les principaux, on ne peut pas rentrer en détail dans chacun, mais ce sont les principaux, le ministère a recherché une solution qui permette d'atteindre quatre objectifs. Alors, le premier, c'est évidemment d'augmenter la sécurité et les niveaux de service sur le réseau local; sécuriser les centres-villes de Lennoxville et de Sherbrooke; faciliter la circulation de transit et les déplacements périurbains, on retrouve là nos éléments de problèmes de tantôt; améliorer la qualité de vie des riverains, des piétons et des cyclistes.

1010 Le dernier point n'est pas un point négligeable parce qu'on reçoit de plus en plus de plaintes de la part des citoyens à cet effet-là.

Évidemment, pour que ces objectifs-là soient satisfaits, pour que la solution qu'on a

1015 retenue puisse permettre d'atteindre ces objectifs-là, il faut nécessairement qu'il y ait un déplacement important de la circulation actuelle sur le réseau local vers le nouveau lien. Il faut qu'une bonne partie de la circulation de transit et des déplacements périurbains migrent vers le nouveau lien.

1020 Alors, avec les comptages de circulation réalisés et les enquêtes origine-destination, il est possible avec des logiciels de modélisation de prévoir la réduction de circulation qu'on aurait sur le réseau local avec la construction du nouveau lien. On voit que c'est quand même relativement important un peu partout le long du réseau.

1025 Remarquez, par exemple, sur Bel-Horizon et Collège, on prévoit une réduction de circulation de l'ordre de 83 %.

1030 Quant aux camions, je vous montre deux exemples, on parle des camions qui actuellement traversent le centre-ville de Sherbrooke par la 143. Nos comptages sur 12 heures, de 7 h le matin à 7 h du soir, nous indiquent que présentement c'est près de 700 camions par jour. Avec le contournement, on prévoit une réduction de 41 %. C'est encore plus spectaculaire à Lennoxville où les comptages de 2003 ont révélé que près de 1 300 camions par jour passent par le centre-ville de l'arrondissement. Avec le contournement, ce qui est prévu, c'est une réduction de 62 %.

1035 On attaque maintenant la partie brève description du projet. Donc, le tracé proposé, je pense que vous vous en doutez bien, vous l'avez vu à plusieurs reprises mais on va le regarder un peu plus en détail, il prend évidemment son origine au boulevard de l'Université actuel et traverse la route 216, le chemin Sainte-Catherine, tout près du collègue du Mont-Sainte-Anne et
1040 près de la montée d'Ascot, traverse ensuite le chemin Dunant au nord du mont Bel-Horizon, travers la rue Bel-Horizon tout près de l'intersection avec le chemin d'Albert Mines, traverse ensuite la rue Belvédère Sud, le chemin d'Haskell Hill, la route 108-143 à peu près dans le secteur du concessionnaire de motos, traverse la rivière Massawippi, la rue Winder, passe à l'arrière des terrains de l'Université Bishop's, recoupe le chemin Glenday sur les terres ou dans le
1045 voisinage des terres de Agriculture Canada et vient terminer à la route 108 à l'est. Ça, c'est le tracé qui est présentement retenu.

1050 C'est sûr que par le passé, au fil des années, il y a eu beaucoup de tracés qui ont été étudiés. Mais l'évolution de la douane en transport et l'utilisation du sol ont fait en sorte de réduire les possibilités à un corridor principal, qui est celui que je vous ai montré.

1055 Par contre, il y a eu quand même certaines variantes de tracé qui ont été étudiées. On parle de la variante B-sud dans le secteur ouest, qui passe entre deux développements, qui coupe un secteur résidentiel important. Cette variante-là n'a pas été retenue compte tenu de l'impact sonore qui est anticipé et d'autres impacts qu'on pourrait vous expliquer lors de la période des questions, mais principalement à cause de l'impact sonore important sur les développements résidentiels.

1060 A été également regardée la variante E-sud qui visait à contourner toute la partie urbanisée à Lennoxville. Elle a dû être abandonnée également compte tenu qu'il y a dans ce secteur ici un relief très important. Donc, ça occasionnait des difficultés pour la conception géométrique de la route, une conception qui se voulait sécuritaire.

1065 Finalement, on a également regardé une autre variante dans la partie complètement est. Elle a été également abandonnée pour plusieurs raisons, dont le fait qu'elle cheminait principalement en plaine inondable et aussi beaucoup parce qu'elle ne permettait pas de réduire les problèmes d'insécurité.

1070 Vous avez vu tantôt qu'il y avait une section en rouge, une section critique devant la ferme d'Agriculture Canada. Donc, ce tracé-là ne permettait pas de régler ce type de problème.

1075 Alors, c'est certain que pour des raisons évidentes de sécurité, l'ensemble du tracé va être protégé par des servitudes de non-accès, c'est-à-dire qu'on ne peut pas ouvrir d'accès sur la voie de contournement. Mais il y a des points d'échange qui sont prévus, et par points d'échange, on entend soit des échangeurs comme tels, des intersections traditionnelles ou encore un carrefour giratoire. On en a parlé tantôt.

1080 Alors, on va essayer de vous montrer une petite modélisation pour comprendre un petit peu de quoi ça pourrait avoir l'air une fois aménagé.

1085 Alors, un premier échangeur évidemment au boulevard de l'Université. Voici la situation actuelle. On reconnaît la route 410 actuelle. Vous avez, ici, le boulevard l'Université, au loin le collège du Mont-Sainte-Anne. Remarquez bien la ferme Sainte-Catherine, la montée Ascot. Remarquez, l'échangeur va venir s'installer ici sur la photo suivante. Donc, un échangeur assez traditionnel, à l'exception de ces bretelles ici qui ont été allongées et dont la courbure a été modifiée pour éviter le plus possible le milieu humide qui est là, qui a été aménagé par nos collègues ingénieurs de la nature, les castors.

1090 Un autre point d'échange au chemin Sainte-Catherine, la route 216. La raison pour laquelle le losange est à moitié coloré, c'est que les voies de service vers le chemin Dunant, puisque la montée d'Ascot disparaît, il faut conserver les voies de service pour que les gens puissent passer de la 216 au chemin Dunant.

1095 La situation actuelle, on reconnaît le collège Mont-Sainte-Anne, la route 216, la montée Ascot, le chemin Dunant au loin. On regarde toujours vers l'est, vers Lennoxville. Vous voyez la ferme Sainte-Catherine. L'échangeur ou la voie de contournement va venir s'installer ici.

Alors, c'est un échangeur d'un autre type. Suite aux consultations qu'on a faites, également les rencontres avec même les exploitants agricoles, on a changé le modèle –

1100 excusez le pléonasme – d'échangeur, on a changé l'échangeur pour en faire un échangeur losange beaucoup plus resserré afin de réduire l'empiétement sur la ferme Sainte-Catherine. Vous voyez ici les voies de service qui donnent accès au chemin Dunant.

1105 Un autre point d'échange à la rue Belvédère. La situation actuelle, on regarde toujours vers l'est, vous voyez ici la rue Bel-Horizon, la nouvelle rue Collège, l'ancienne rue Belvidère et la rue Belvédère Sud. On regarde vers Lennoxville. L'échangeur va venir s'installer à peu près ici. C'est un échangeur losange beaucoup plus traditionnel. Vous remarquez que les bretelles sont moins serrées que dans le cas de celui qu'on vient de voir.

1110 Alors, un autre point d'échange, évidemment la route 108-143. Là, je vous montre deux prises de vue parce que c'est un échangeur assez compliqué. Une prise de vue du nord vers le sud, on reconnaît le chemin Haskell Hill, la route 143 actuelle. Vous voyez ici la rivière Ascot qui se jette dans la rivière Massawippi. Remarquez bien les bâtiments de la ferme Fairview. Remarquez bien, l'échangeur va venir s'installer à peu près ici. Et notez que la route 108-143 va
1115 devoir être déplacée un peu vers nous, si vous voulez. Alors, vous voyez la forme de l'échangeur, qui n'est pas une forme habituelle, et la route 108-143 qui est déplacée.

Je vous montre une autre prise de vue. Cette fois-ci du sud vers le nord, en regardant vers Lennoxville. On voit très bien les bâtiments de la ferme Fairview. On voit le chemin Haskell
1120 Hill, la 108-143. Remarquez bien encore une fois la 108-143 qui va devoir être déplacée avec l'échangeur et l'échangeur qui va venir s'installer à peu près ici vis-à-vis le concessionnaire de motos. Voici ce que ça donne avec, vous voyez le déplacement, avec le pont de la rivière Massawippi.

1125 Enfin, un dernier point d'échange au chemin Glenday. Celui-ci, c'est un carrefour giratoire, ça a été évoqué tantôt. Là, on aurait une prise de vue dans le sens contraire – vous voyez la flèche – comme si on arrivait de Cookshire.

La situation actuelle, vous voyez bien la 108-143, vous voyez la ferme d'Agriculture
1130 Canada, l'École Alexander Galt et l'Université Bishop's, le chemin Glenday. L'échangeur et la voie de contournement va venir s'installer approximativement ici. Alors, remarquez que la route 108 va disparaître, va être remise probablement en agriculture et déplacée jusqu'au carrefour giratoire.

1135 Donc, au niveau des points d'échange qui seront permis ou aménagés, on a évidemment au boulevard de l'Université compléter l'échangeur qui est déjà en cours à cet endroit-là, un échangeur à la 216 avec des voies de service pour le chemin Dunant, un échangeur à la rue Belvédère, un échangeur à la route 108-143 et un carrefour giratoire au niveau du chemin Glenday.

1140 Quelques mots maintenant sur l'aspect environnemental. Est-ce que ce projet-là aura des impacts sur l'environnement? La réponse à ça, c'est évidemment oui. Il n'y a pas de projet

1145 sans impact, ça n'existe pas. L'important, c'est d'essayer de faire un projet qui va avoir le plus d'impacts positifs possible et le moins d'impacts négatifs possible, et surtout de concevoir et de mettre en place des mesures d'atténuation environnementale qui vont permettre de réduire ces impacts-là.

1150 L'étude d'impact qui a été préparée par la firme Technika touche à peu près tous les domaines en détail. Moi, je vais me contenter de quelques grands éléments. On va parler rapidement du climat sonore, de l'agriculture, le milieu hydrique, le paysage, l'étalement urbain, la surveillance environnementale lors des travaux et le suivi environnemental une fois les travaux terminés.

1155 Au niveau du climat sonore, la firme SoftdB a été mandatée pour réaliser une étude du climat sonore actuel et prévisible, futur. Parce qu'évidemment, avec un nouvel axe routier, il y a des modifications du climat sonore qui sont évidentes. L'étude a démontré qu'il y aura des impacts significatifs à quelques endroits et qui vont nécessiter l'aménagement d'écrans antibruit. Alors, les traits jaunes que vous voyez le long du tracé représentent approximativement à la fois le nombre et l'emplacement des écrans antibruit qui seront nécessaires.

1160 Si on regarde ce qui aurait dû être prévu avec les variantes, c'est le même principe. Vous voyez, les traits bleus représentent la localisation et les écrans antibruit qui auraient été nécessaires.

1165 Alors, au niveau du bruit, les principales mesures d'atténuation très rapidement, il est certain que partout sur le réseau local ou presque partout, le fait de sortir une importante circulation va améliorer la qualité du climat sonore sur le réseau local. Ça, c'est bien évident. Par contre, le long du tracé, on l'a vu tantôt, il y aura certains impacts.

1170 Alors donc, au niveau des mesures d'atténuation, c'est sûr qu'on essaie de planifier un tracé avec le moins d'impact sonore possible. Il y a les écrans antibruit. Toute la durée des travaux, il y a une surveillance acoustique qui est effectuée comme sur n'importe quel chantier important du ministère à l'heure actuelle.

1175 Au niveau de l'agriculture, vous voyez ici en vert la zone agricole permanente et vous voyez les trois fermes que le tracé recoupe: la ferme Sainte-Catherine à l'ouest, la ferme Fairview au centre et la ferme d'Agriculture Canada.

1180 Alors les principaux impacts, il y a d'abord des pertes de superficie en culture ou en pâturage. Il peut y avoir des bâtiments qui sont touchés, on l'a vu tantôt pour la ferme Fairview en particulier. Il peut y avoir fractionnement de l'exploitation; c'est-à-dire si vous passez au travers d'une prairie, bien, les deux parties se trouvent divisées. Certains accès peuvent être également rendus difficiles.

1185 Par contre, la position du ministère là-dedans est très claire. L'orientation, c'est de

tenter par les diverses mesures de compensation et d'atténuation de maintenir les fermes en exploitation, et ces mesures-là doivent être élaborées en concertation avec les producteurs agricoles concernés qui ont déjà été rencontrés à plusieurs reprises et qui vont l'être à nouveau.

1190 Au niveau du milieu hydrique, on sait que le milieu hydrique est devenu particulièrement important, et c'est correct comme ça au point de vue environnemental. On sait qu'il y a deux milieux humides en particulier qui sont touchés, je vous ai parlé des étangs de castors tantôt. Celui-ci va être passablement bien protégé par la forme de l'échangeur.

1195 Par contre, on touche un peu plus le milieu humide qui est en bordure de la rue Belvédère Sud. Même si, à cet endroit-là, on tente de se tenir dans la partie nord qui est moins intéressante au niveau faunique, qui a déjà fait l'objet de certains remblayages, il faut reconnaître que le milieu humide en question va être touché. On traverse également la plaine inondable de la rivière Massawippi et de nombreux petits cours d'eau sont traversés par le tracé.

1200 Alors, au niveau du milieu hydrique, évidemment, il y a des pertes de superficie qui sont anticipées de milieu humide. Il y a des pertes d'habitats fauniques, modification du drainage et des impacts pour les traversées des cours d'eau.

1205 Je vous fais grâce de la lecture de toutes les mesures d'atténuation. Je vous dis simplement que nous avons déjà commencé à discuter avec les gens de la Faune, les gens de l'Environnement, les gens de certains groupes environnementaux pour tenter de trouver des solutions et des mesures d'atténuation qui satisfassent un peu tout le monde. Et à date, il y a des inventaires très détaillés qui sont sur le point d'être terminés concernant chacun de ces milieux humides et chacune de ces traversées.

1210 Au niveau paysage, bien sûr, avec une nouvelle route, c'est une nouvelle empreinte linéaire dans le paysage. Il y a des barrières visuelles qui vont être créées par les remblais, les viaducs, les talus, les écrans antibruit, c'est inévitable.

1215 Par contre, l'ensemble du projet va faire l'objet d'un programme d'intégration paysagère afin d'harmoniser davantage la présence de l'autoroute ou la voie de contournement dans le paysage. La végétalisation des talus. Il y a des traitements paysagers pour les écrans antibruit. Si un écran antibruit est une butte ou un mur, on ne laisse pas ça comme ça, il y a une végétation appropriée pour l'intégrer davantage au paysage.

1220 Et il faut quand même reconnaître qu'en certains endroits, on aura la création de vues paysagères d'intérêt. Par exemple, en arrivant à la vallée de la rivière Massawippi, en raison du relief difficile pour nous pour la conception, on va quand même donner des paysages très intéressants pour l'usager.

1225 L'étalement urbain. En l'absence d'encadrement approprié, on peut penser qu'un nouvel axe routier pourrait provoquer des pressions de développement pour l'étalement urbain. Par

1230 contre, je vous rappelle que dans ce projet-là, les entrées sont d'abord protégées par des servitudes de non-accès. On a un tracé qui est majoritairement hors du périmètre d'urbanisation et on a un contrôle des affectations du sol par la Ville de Sherbrooke au niveau de son schéma d'aménagement, contrôle des affectations et des usages.

1235 C'est certain que le ministère souhaite une harmonisation à la fois de l'aménagement du territoire et des transports. Et ça, c'est déjà quelque chose qui est en route depuis longtemps avec les échanges qu'on a avec la Ville et les différentes municipalités.

1240 La surveillance environnementale lors de la construction. L'Estrie est une région particulière au niveau de la préoccupation environnementale. Alors, nous, on souhaiterait que le projet se fasse, au niveau de la surveillance, se fasse avec le milieu. Donc, on propose la création d'un comité de vigilance environnementale dès le début, avant que les travaux commencent, composé de représentants du milieu, de représentants du ministère et d'un surveillant qui va être mandaté pour effectivement la surveillance environnementale de chantier sept jours par semaine.

1245 Quant au suivi environnemental, c'est-à-dire quels sont les éléments qu'on va suivre une fois la construction terminée, les principaux éléments, ce sont évidemment: le climat sonore, s'assurer que les modélisations correspondent à la réalité terrain une fois construit; la reprise de la végétation; les impacts sur la petite faune; les bassins de rétention pour contrôler les coups d'eau; le suivi sur les espèces à statut précaire; également sur les sels de voirie, qui est quelque chose qui préoccupe de plus en plus les citoyens et le ministère; et bien sûr, les collisions avec la grande faune, par principalement le chevreuil.

1255 Au niveau des relations avec le milieu. Alors, c'est un projet de longue date parce que les problèmes datent de longue date aussi. Il y a eu, particulièrement au niveau des consultations très formelles, je vous rappelle que dans le cadre du Plan de transport de l'Estrie qui a été adopté en 2003 ou 2002, pardonnez-moi si je me trompe d'une année, mais la consultation a eu lieu à l'automne 2001, une vaste consultation où le projet de l'autoroute 410 était proposé comme solution et ça a été endossé par l'ensemble des intervenants.

1260 On a impliqué dès le départ le comité Environnement Transport. Il y a eu des rencontres aussi avec une vingtaine de groupes cibles depuis deux ou trois ans, ces groupes-là parfois rencontrés à deux reprises. Nous avons tenu deux grandes rencontres d'information publique, une pour le secteur ouest et une pour le secteur est, qui avaient eu lieu à Lennoxville. Et le 13 juin dernier, plusieurs d'entre vous ont assisté probablement à la soirée d'information publique tenue sous l'égide du BAPE et à la demande du BAPE.

1270 On arrive à la réalisation comme telle. Alors, c'est un projet qui va se faire en deux grandes étapes. Et afin de mettre les choses le plus simple possible, on ne se cassera pas trop la tête, on va appeler ça tout simplement étape 1, étape 2, ça ne sera pas trop compliqué. Je vous demande d'oublier l'étape 2 pour l'instant, on va se concentrer sur l'étape 1. On reviendra

sur l'étape 2 tantôt.

1275 Alors, à l'étape 1, l'ensemble de la voie de contournement sera construit, c'est-à-dire qu'une fois terminée l'étape 1, la circulation va être complète. Sauf que comme vous voyez à l'écran, vous avez peut-être remarqué que dans certaines sections, comme ici par exemple, elle ne sera construite qu'à une seule chaussée, c'est-à-dire que ça va rencontrer, deux voies. Et l'échangeur de la 108-143 et celui de la rue Belvédère ne sera pas construit à ce moment-là, ce seront des intersections à niveau.

1280 Malgré, si vous voulez, ces absences, malgré le fait que l'étape 1, ce n'est pas la totalité du projet, c'est quand même un projet d'importance qui ne pourra pas se réaliser en un seul été, une seule année. L'étape 1 va se construire en trois phases.

1285 Alors la phase A, qui devrait débuter en 2007, va comprendre la partie qui est à l'est puisque, un des objectifs premiers, c'est tout d'abord de régler le problème à Lennoxville et en même temps va venir parachever l'échangeur au boulevard de l'Université.

1290 La phase B, eh bien on part, bien entendu, du chemin Belvédère, on se rend jusqu'à la route 216. Et ça devrait débuter en 2009. Vous remarquez qu'il y a chevauchement entre le début de la B et de la phase A.

1295 Finalement, la phase C devrait débuter en 2012 et permettre de parachever encore une fois l'étape 1.

1300 Ce sont des travaux qui globalement sont estimés à quelque 120 M\$ pour ce qui est de l'étape 1, ce qui comprend la construction comme telle, les acquisitions de terrain nécessaires pour l'ensemble du projet ainsi que les honoraires professionnels, par exemple la préparation des plans et devis.

1305 Qu'est-ce qui arrive avec l'étape 2? Bien, on part, disons, avec le projet final de l'étape 1. Ce que vous voyez là, c'est l'étape 1 dans sa finalité. On vient tout simplement, lorsque les besoins de circulation vont se faire sentir réellement, on vient tout simplement terminer le doublement de la chaussée ainsi que les deux échangeurs manquants.

Alors, vous voyez ici une idée du projet final avec chacun des échangeurs et la double chaussée d'un bout à l'autre.

1310 En conclusion, rapidement, donc la réalisation du projet, pour nous, permettrait d'assurer une exclusivité pour la circulation de transit, surtout sortir les camions du réseau local, même une bonne partie des véhicules automobiles; améliorer grandement la sécurité du public; décongestionner et préserver les rues locales; faciliter les déplacements périurbains; et améliorer grandement la qualité de vie des riverains, des piétons et des cyclistes.

1315 Je vous remercie beaucoup de votre attention.

LA PRÉSIDENTE :

1320 Merci, monsieur Gagné.

Alors, nous allons prendre une pause de quinze minutes, c'est le temps de s'enregistrer pour les questions. Alors, je déclare le registre ouvert. À tout à l'heure.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

1325 *****

REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

1330 Nous allons reprendre la deuxième partie de l'audience. Je demanderais à monsieur Edson Warner, s'il vous plaît, de venir poser la première question. Could you come ahead and ask your question, please? Later on? O.K. Thank you very much.

1335 Mister Andrew Letemplier. Bonsoir!

M. ANDREW LETEMPLIER :

1340 Good evening, ladies and gentlemen. I live at 34 Winder Street in Lennoxville and this highway is going to come right over the top of me. My line is right on the line with the highway. So I'm going to be looking at the ciment pilar in the highway.

LA PRÉSIDENTE :

1345 Could you repeat your address, please?

M. ANDREW LETEMPLIER :

34 Winder, Lennoxville.

1350 **LA PRÉSIDENTE :**

Winder. And what is your question?

M. ANDREW LETEMPLIER :

1355 I'm going to be pretty near underneath this bridge, the highway, as it's coming right, like the line between me and the highway is right on the border line there.

LA PRÉSIDENTE :

1360

Have you met the developer?

M. ANDREW LETEMPLIER :

1365

No.

LA PRÉSIDENTE :

1370

Non. Vous, monsieur, êtes-vous rentré en communication avec monsieur Letemplier?

M. LOUIS FERLAND :

1375

Non, on n'a pas rencontré directement monsieur. On a fait une séance d'information il y a un an, qui nous a permis d'informer l'ensemble de la population de ce secteur-là. Je ne sais pas si monsieur était là ce soir-là. Mais on ne l'a pas rencontré personnellement.

LA PRÉSIDENTE :

1380

Il y a un an. Mais est-ce qu'il était à la séance du mois de juin?

M. LOUIS FERLAND :

1385

Je ne me souviens pas de l'avoir vu. Je ne sais pas s'il était là à la séance du mois de juin.

LA PRÉSIDENTE :

1390

Is it your first time here with the Department of transportation?

M. ANDREW LETEMPLIER :

I've been here a couple of times. I've been to the last meeting, but I talked to... I don't know which gentleman it is now the first man I was talking to.

1395

LA PRÉSIDENTE :

Maybe behind you, just in the back of you, Mr. Dion?

M. ANDREW LETEMPLIER :

1400

Yes.

LA PRÉSIDENTE :

1405

Yes. He is in charge of the expropriation, I think. Could you ask your question? Would you like to have more information on the project or on your own situation?

M. ANDREW LETEMPLIER :

1410

On my situation, of where I'm located. I'm located right on the line.

LA PRÉSIDENTE :

1415

Monsieur Ferland, pouvez-vous nous informer un petit peu plus avec monsieur Dion peut-être des préoccupations de monsieur Letemplier?

M. LOUIS FERLAND :

1420

Oui. Effectivement, dans le secteur de monsieur, justement tout près au-dessus de la rue Winder où ce que vous demeurez, c'est évident qu'on va être avec un viaduc, une structure, parce qu'on ne peut pas passer directement au niveau de la rue Winder, parce qu'on traverse en même temps la rivière Massawippi et la rue Winder, deux voies ferrées, et on va après ça finir de l'autre côté près de l'Université Bishop's. Donc, dans le secteur qui est là, ça va être un viaduc. On va être au-dessus, mais pas au-dessus de leur propriété, mais c'est sûr que leur propriété – je n'ai pas le plan exact – mais on va être tout près de leur propriété.

1425

LA PRÉSIDENTE :

1430

D'accord. Arrêtez un petit peu. Do you understand what he is saying? Did you ask for a translation? Because we offer the translation service here. Did you ask for your hearings?

M. ANDREW LETEMPLIER :

1435

Yes, I have it.

LA PRÉSIDENTE :

1440

Voilà. We keep on. Monsieur Ferland va s'adresser à son service d'expropriation par l'entremise de monsieur Dion pour vous donner des renseignements sur votre cas précis concernant votre résidence sur la rue Winder. J'ai compris que c'était situé près d'un futur

éventuel underpass – ou comment on dit ça en français – un viaduc. Alors, allez-y, monsieur Ferland.

M. LOUIS FERLAND :

1445

Bon, je ne sais pas si vous voyez bien sur la carte, j'imagine la rue Winder est ici, on voit la voie ferrée, la rivière Massawippi. Je présume que votre propriété est quelque part ici. Soit celle-là ou celle-là, je présume.

1450

M. ANDREW LETEMPLIER :

Well, right there where you take Ultramar out.

M. LOUIS FERLAND :

1455

Ultramar est situé juste ici.

M. ANDREW LETEMPLIER :

1460

Yes. I'm next to it.

M. LOUIS FERLAND :

1465

Bon, à cet endroit-là, effectivement on est surélevé. C'est un viaduc surélevé d'environ 5 mètres à peu près. Juste un viaduc standard pour passer par-dessus la voie ferrée, par-dessus la rue Winder et la rivière Massawippi qui est là. Donc, ce qui est prévu dans ce secteur-là, au niveau du... je pense que l'impact, le premier impact majeur, c'est au niveau du son. Déjà dans ce secteur-là, le niveau de son est assez élevé. Je pense qu'on est peut-être autour de 48 à 50 décibels comme son et on sait que selon notre politique sur le son...

1470

LA PRÉSIDENTE :

Do you understand? Est-ce que vous comprenez ce qui vous est dit?

1475

M. ANDREW LETEMPLIER :

Yes.

Mme LETEMPLIER :

1480

He is pointing on the wrong side. We live on the other side.

LA PRÉSIDENTE :

1485 Just un moment, please. Est-ce que quelqu'un peut lui donner un petit pointeur, s'il vous plaît, pour qu'elle puisse précisément se localiser.

Mme LETEMPLIER :

1490 We live here. This is where Ultramar use to be and we're next door beside Ultramar.

LA PRÉSIDENTE :

Continuez, monsieur Ferland.

1495 **M. LOUIS FERLAND :**

D'un côté ou de l'autre, c'est le même problème. C'est un secteur qui, comme je disais, au niveau du son constitue autour de 48 décibels. On sait que selon nos normes, on se doit de maintenir en bas de 55 décibels, sinon on doit prendre des mesures.

1500 Dans ces cas-là, il y a un mur antibruit de prévu sur la structure pour justement conserver le son en deçà de 55 décibels. On pourrait peut-être – je ne sais pas si ça explique comme il faut?

LA PRÉSIDENTE :

1505 Oui. Monsieur Pelletier a une question à poser.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1510 J'aurais une question à vous poser, monsieur. Vous demeurez près de la voie ferrée?

M. ANDREW LETEMPLIER :

1515 Yes.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Ça vous réveille la nuit?

1520 **Mme LETEMPLIER :**

Non.

M. ANDREW LETEMPLIER :

1525

The railway does not go day and night.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1530

Pourquoi l'autoroute vous réveillerait?

Mme LETEMPLIER :

1535

The highway will be constant. The highway is constant, a steady traffic. The train will come maybe once, sometimes twice a day. That's it.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1540

Je vous ai posé une question toute gentille, j'apprécierais avoir la même réponse.

M. ANDREW LETEMPLIER :

No, no. The highway is going to be constant. Day and night.

1545

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Oui?

M. ANDREW LETEMPLIER :

1550

It's going to be day and night, where the train passes only maybe once a night, sometimes it does not pass at night at all.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1555

À quelle distance allez-vous être de l'autoroute? Pouvez-vous à peu près évaluer?

M. ANDREW LETEMPLIER :

1560

I would be approximately maybe 150 feet.

LA PRÉSIDENTE :

1565

Monsieur Ferland, est-ce que vous pouvez pour fins d'information, actuellement où demeure monsieur Letemplier, les impacts sonores de la voie ferrée sont combien? Quel est le milieu, quelle est l'ambiance du milieu sonore actuel? Le niveau de décibels, c'est combien?

M. LOUIS FERLAND :

1570 Dans le secteur où vivent monsieur et madame, on a un niveau actuel de 48. Autour de
48, 50.

LA PRÉSIDENTE :

1575 48, exactement. Et êtes-vous capable d'évaluer, de projeter avec la venue de l'autoroute
et du viaduc combien de décibels?

M. LOUIS FERLAND :

1580 Oui, effectivement, on a la carte ici des isophones qui expliquent vraiment. Bon, pour
vous expliquer, si on se resitue, on a ici la rivière Massawippi, la voie ferrée et la rue Winder, et
les lignes vertes sont les isophones de 55 décibels; jaunes sont de 60 décibels; et rouges sont de
65 décibels.

1585 **LA PRÉSIDENTE :**

Et monsieur Letemplier se situe...

M. LOUIS FERLAND :

1590 Monsieur Letemplier est situé à peu près ici, juste en haut de la future projetée.

LA PRÉSIDENTE :

1595 Donc, si je comprends bien, il passerait de 48 décibels à 60 décibels?

M. LOUIS FERLAND :

1600 Non. Il serait dans la ligne autour tout près du 55 décibels.

LA PRÉSIDENTE :

1605 Alors, de 48 à 55, comment vous nous évaluez l'impact au niveau du son? Est-ce que ça
ressemble à une cour de récréation ou ça ressemble à, je ne sais pas moi, un match de football
enflammé? Qu'est-ce que c'est au niveau du son?

M. LOUIS FERLAND :

C'est très difficile de donner un peu le niveau du son. Un match de football enflammé,

1610 c'est pas mal plus que 55, ça je n'en doute pas.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

1615

M. LOUIS FERLAND :

1620 C'est peut-être dans l'ordre du 80, mais peut-être pas tant que ça, mais c'est très, très haut. 55, c'est le niveau accepté nord-américain pour, je ne sais pas moi, un quartier résidentiel ou quoi que ce soit du genre. C'est un niveau de bruit qui est normal, qui est acceptable, qui n'est pas dérangeant. C'est pour ça qu'on a limité, qu'on a fixé à 55 le niveau de bruit maximum sans avoir à mettre des mesures de mitigation pour ramener le bruit à 55.

1625 Si on est en deçà de 55, là on va essayer d'avoir un niveau de bruit qui va nous ramener à 55 par un écran antibruit. Ou des fois ça peut arriver qu'on est déjà dans une zone de 60 et la nouvelle route va nous amener à 62, 63. Mais là, l'impact va être faible parce qu'on a juste 2 par rapport à la situation existante.

1630 Dans ce cas ici, effectivement, actuellement, on est dans une zone autour de 48 décibels comme je disais tantôt. Avec la carte des isophones, on voit que, bon, c'est évident que ça va augmenter mais avec l'écran antibruit on est capable de ramener le niveau de bruit à 55 décibels et moins.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1635

Si monsieur et madame sont assis sur leur galerie ou leur patio et qu'ils se parlent doucement, est-ce qu'ils vont s'entendre à 55 dBA?

M. LOUIS FERLAND :

1640

À 55 dBA, oui, ils s'entendent. 55 dBA, c'est un niveau accepté, acceptable et accepté, qui est reconnu où des gens dans une maison, je ne sais pas, ou justement sur un patio à l'été en train de souper vont s'entendre parler, vont dormir en paix aussi. Il n'y a pas de problème. À 55 et moins.

1645

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Et à force de l'entendre, est-ce qu'on peut développer une forme d'intolérance à ce type de bruit-là?

1650

M. LOUIS FERLAND :

1655 C'est sûr qu'on l'a jamais vécu mais toute les études qui ont été faites et pourquoi
de façon nord-américaine en tout cas, et pratiquement mondialement, que cette donnée-là de
55 et moins fait en sorte que c'est un niveau de bruit moyen, normal, accepté, qui n'est pas
dérangeant et qui ne crée pas, c'est ça, une forme d'inquiétude ou d'intolérance à la longue.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1660 Ce que craint peut-être monsieur, ça, 55, c'est une moyenne journalière à ce que j'ai
compris?

M. LOUIS FERLAND :

1665 Oui, c'est la moyenne sur 24 heures.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1670 Donc, il a pu y avoir des bruits ou des sons beaucoup plus hauts que 55 et à d'autres
périodes, des sons ou des bruits beaucoup plus bas que 55, de telle sorte que, en moyenne,
c'est 55.

M. LOUIS FERLAND :

1675 Oui. C'est sûr que, si vous voulez, je peux demander à monsieur Pearson en arrière
de moi, le spécialiste, qui pourrait tout vous expliquer la méthode, parce que je ne connais
pas parfaitement, je ne suis pas spécialiste en son, mais effectivement c'est une moyenne sur
24 heures et en tout cas avec des formules mathématiques pour vraiment mesurer l'influence
1680 de chaque bruit, parce qu'un bruit fort une fois durant 24 heures ne viendra pas influencer
énormément la moyenne. Mais on pourrait, je ne sais pas si vous voulez qu'on vous explique
en détail, je vous l'offre. Mais c'est une moyenne sur 24 heures de l'ensemble des bruits.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1685 Oui, ça va me faire plaisir de vous poser la question. Est-ce que c'est possible que
55 dBA, qui est la limite à laquelle monsieur serait exposé fort probablement, est-ce que c'est
possible que ça, ça soit une moyenne qui cache la vérité? Que pendant de très courts
moments on a presque rien et après ça des très, très forts bruits.

1690

M. MICHEL PEARSON :

1695 Quand on parle sur la carte des isophones, on parle des niveaux de bruit qui s'étendent sur une période de 24 heures. Vous l'avez dit tout à l'heure, il y a des périodes de forte affluence le jour qui vont faire augmenter le niveau sonore; la nuit, il va y avoir moins de circulation. Puis qu'est-ce qu'on montre, c'est un niveau sonore d'ensemble, si on peut dire, de la situation.

1700 En ce qui concerne monsieur, monsieur est situé quand même assez près de l'autoroute, est situé aussi près du chemin Winder où est-ce que là, il y avait, avant qu'il y ait un projet d'autoroute, il y a quand même des niveaux de bruit qui sont importants à cette résidence-là. C'est certain que l'arrivée de l'autoroute, il y a plusieurs facteurs. Il y a du bruit qui est associé à ça. Maintenant, la configuration où est-ce qu'elle est, c'est sûr que la projection du son va se faire plus vers les airs. Avec l'ajout de mesures d'atténuation, bien là, 1705 on est en mesure d'arriver à minimiser l'impact du niveau sonore pour ne pas avoir d'augmentation aux résidences, et c'est ce qu'on fait au niveau des études d'impact.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1710 Si on avait pris la mesure sur la voie ferrée, est-ce qu'on aurait obtenu quelque chose comme 55 dBA?

M. MICHEL PEARSON :

1715 Bien, ça aurait pu être dangereux mais, sinon, on aurait pu mesurer des pointes de bruit certainement plus fortes que 55 dBA, mais...

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1720 Mais en moyenne journalière?

M. MICHEL PEARSON :

1725 La moyenne journalière, dans le coin du secteur Winder, on a pris quelques points de mesure sur le terrain, puis on a des niveaux de bruit de l'ordre de 55 à 57 dBA, qui doivent être en partie reliés à la circulation du chemin Winder et entre autres la circulation ferroviaire dans le secteur.

LA PRÉSIDENTE :

1730 Ma question, moi, c'est quand vous établissez le dBA à 48 chez monsieur Letemplier, est-ce que quand vous établissez l'autre avec l'autoroute qui est un bruit constant, qui va monter à combien vous avez dit? 55? Non, 55, c'est le degré acceptable. L'autoroute, c'est

combien? C'est 55 dans son coin? Vraiment 55?

1735

M. MICHEL PEARSON :

Bien, si on regarde, ce que j'ai compris, monsieur habite tout près, tout près de l'autoroute.

1740

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1745

M. MICHEL PEARSON :

Directement ici? C'est certain, les mesures qu'on a mesurées nous autres près du chemin Winder, c'était un peu plus élevé que qu'est-ce que monsieur nous disait tout à l'heure. On mesurait plus entre 55 et 57 dBA près du chemin Winder. Et là, on aura un niveau qui serait entre 55 et 60 dBA. Il devrait y avoir une stagnation au niveau des niveaux sonores, c'est ce qu'on a mesuré dans ce secteur-là avec les mesures d'atténuation.

1750

LA PRÉSIDENTE :

Qu'est-ce que vous appelez des stagnations?

1755

M. MICHEL PEARSON :

Bien, il ne devrait pas avoir d'augmentation qui va produire un impact sonore significatif. C'est ce qu'on calcule avec les mesures d'atténuation.

1760

LA PRÉSIDENTE :

Là, si je comprends bien, est-ce que c'est 55 que monsieur Letemplier subit ou va subir ou c'est 60?

1765

M. MICHEL PEARSON :

Actuellement, c'est plus élevé que 48 dBA. C'est plus aux alentours de 55, 57 dBA. Puis dans la situation avec l'autoroute, ça devrait être un niveau entre 55 et 60 dBA, qui est du même ordre de grandeur.

1770

LA PRÉSIDENTE :

Oui, sauf qu'il est du même ordre mais il va être constant. Tandis que lui, quand vous faites votre relevé, c'est par rapport à un bruit, une moyenne.

1775

M. MICHEL PEARSON :

1780 Non. Le relevé, c'est par rapport encore toujours le niveau équivalent sur 24 heures. Quand on parle de niveau sonore, on compare toujours les mêmes données ensemble. Les pommes avec les pommes. Ça fait qu'on a toujours sur une même période, c'est le niveau sonore journalier. Le Leq 24 heures.

1785 **LA PRÉSIDENTE :**

Puis à quoi se compare la différence entre 55 et 60 au niveau...

M. MICHEL PEARSON :

1790 Au niveau de la perception humaine?

LA PRÉSIDENTE :

1795 ... de la capacité d'un humain de ne pas être affecté par les impacts négatifs que pourrait susciter, je ne sais pas moi, un stress dû au son?

M. MICHEL PEARSON :

1800 Au niveau de la perception humaine, il faut augmenter le niveau par tranche de 10 dBA pour avoir la sensation d'avoir doublé le niveau sonore. Maintenant, là, si on a une augmentation d'à peine 2 ou 3 décibels, avec l'appareil de mesure on va voir cette variation-là; au niveau de l'oreille humaine, on a moins de sensibilité pour une variation de cet ordre de grandeur là, puis on n'aura pas vraiment l'impression que ça a augmenté.

1805 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame de la santé, avez-vous de la documentation sur ça?

1810 **Mme LOUISE GALARNEAU :**

Si vous le permettez, madame la présidente, je demanderais à mon collègue, docteur Reno Proulx, de venir répondre à la question.

1815 **LA PRÉSIDENTE :**

Avec plaisir.

M. RENO PROULX :

1820

Bonsoir, madame la présidente ! Votre question exactement?

LA PRÉSIDENTE :

1825

L'impact sonore sur un individu, je n'ai pas réussi à avoir la donnée exacte, la différence, l'écart entre 55 et 60 décibels, est-ce que c'est un impact, est-ce que c'est une différence, un écart qui est important pour l'oreille humaine, puis à quoi ça se compare? Est-ce que c'est tolérable? Est-ce que ça produit un stress qu'on pourrait détecter au niveau médical mais qu'on ne pourrait pas qualifier, nous, comme citoyen ordinaire qui n'est pas

1830

dans le milieu médical. À long terme.

M. RENO PROULX :

1835

Il faut départager deux choses. Premièrement, l'impact sur l'audition en soi, l'altération de l'audition à cause d'un fort niveau de bruit, en général, on n'a pas d'inquiétude pour des bruits qui vont aller jusqu'à 75 dBA ou 70 dBA sur une période de 24 heures. Si, par contre, on va en deçà de 70 dBA, les raisons pour lesquelles on pourrait être préoccupés sont plutôt au niveau du sommeil, qui peut être affecté par des niveaux qui peuvent être de l'ordre de 45 jusqu'à 55 dBA.

1840

Donc, les normes qu'on utilise au ministère des Transports sont un peu permissives. Je présume que ce soir, on ne fait pas le procès des normes. Mais, par contre, à ce niveau-là, on peut déjà enregistrer certains impacts au niveau des troubles du sommeil comme, par exemple, la profondeur du sommeil, le nombre de réveils au cours de la nuit et ça va se manifester par des altérations au niveau de la performance le lendemain matin au réveil où la personne va démontrer de la fatigabilité, des réflexes qui vont être amoindris. Ça, ça peut être objectivable.

1845

LA PRÉSIDENTE :

1850

Je vous arrête, docteur. C'est à partir de quel degré ça, qu'on a des troubles de cette nature?

M. RENO PROULX :

1855

En fait, les études nous démontrent qu'à partir déjà de 30 décibels, ce qui est déjà très, très faible, on peut déjà percevoir des variations au niveau de la profondeur du sommeil, sauf que la majorité des gens ne s'en rendent pas vraiment compte. À partir de 40 dBA, 10 % des gens vont pouvoir démontrer une altération de la performance le lendemain matin, de la fatigabilité et, à partir de 40 décibels, plus vous montez, plus vous allez couvrir un pourcentage important de la population en général.

1860

LA PRÉSIDENTE :

1865 Est-ce que c'est exponentiel ou bien c'est toujours au même niveau? Plus on augmente, c'est 5 %, 5 % de plus. Ou bien si rendu à 40, quand on passe de 55 à 60, ça double les impacts?

M. RENO PROULX :

1870 Au niveau des décibels, comme vous le savez peut-être, c'est une échelle logarithmique. À chaque 3 décibels, on double le son. À 10 décibels, on multiplie par 10. Ce que le collègue ajoutait ici, on parlait de perception de bruit différente. C'est sûr que, effectivement, au niveau de la perception du bruit, ça nous prendrait 10 décibels par rapport
1875 au bruit de fond pour avoir l'impression que le son double. Mais sur une base strictement objective, à 3 décibels, on a déjà une intensité de son qui double. Donc, effectivement...

LA PRÉSIDENTE :

1880 De son pardon?

M. RENO PROULX :

1885 Intensité de son qui va doubler après 3 décibels.

LA PRÉSIDENTE :

Après 3 décibels.

1890 **M. RENO PROULX :**

À chaque fois 3 décibels. Donc, après 10 décibels, on est rendu à 10 fois et, après 20 décibels, on est rendu à 100 fois. Donc, ça monte extrêmement rapidement à partir d'un certain niveau.

1895

LA PRÉSIDENTE :

Donc, de 55 à 60, est-ce qu'on double?

1900 **M. RENO PROULX :**

On est rendu à... c'est 32 fois.

LA PRÉSIDENTE :

1905

Juste en passant de 5 décibels de différence.

M. RENO PROULX :

1910

Vous doublez à tous les 3 décibels. Donc, entre 45 et 60, vous avez cinq fois...

LA PRÉSIDENTE :

1915

Non. On parle ici de 55. On m'a dit tantôt c'est 55.

M. LOUIS FERLAND :

1920

Ici, ce qu'on disait, c'est qu'on était chez monsieur autour de 55, 56. Et on bouge à peu près pas. On demeure autour de ça. On demeure à 56, 57.

LA PRÉSIDENTE :

1925

Monsieur, est-ce que vous pouvez confirmer? Parce que moi, j'ai entendu tout à l'heure qu'on passait de 55 – d'abord, on était à 48, là on est rendu à 55. Et là, on dit 60.

M. LOUIS FERLAND :

1930

Je vais valider. C'est parce que c'est moi qui ai amené le chiffre de 48. Le 48, quand je l'ai amené, c'était la moyenne dans ce secteur-là complet. Là, c'est sûr que monsieur Pearson a ramené évidemment le cas de monsieur – je m'excuse, j'ai oublié son nom...

LA PRÉSIDENTE :

1935

Monsieur Letemplier.

M. LOUIS FERLAND :

1940

Letemplier. Où là vraiment on a vraiment plus ciblé la propriété avec les données beaucoup plus précises pour ce secteur-là. Et là, on parle plus de 50...

M. MICHEL PEARSON :

1945

55 à 57 dBA.

M. LOUIS FERLAND :

... 55 à 57.

LA PRÉSIDENTE :

1950 Et on était à 50?

M. MICHEL PEARSON :

1955 C'est la situation actuelle. Présentement, si on va prendre des mesures sur 24 heures, on mesure 55 à 57 dBA.

LA PRÉSIDENTE :

1960 Chez monsieur Letemplier.

M. MICHEL PEARSON :

Chez monsieur Letemplier.

1965 **LA PRÉSIDENTE :**

Puis on passerait à 61. Donc, docteur, on passerait...

M. LOUIS FERLAND :

1970 Non. On passe à combien?

M. MICHEL PEARSON :

1975 Non. L'augmentation – peut-être que je me suis mal exprimé, c'est peut-être de ma faute – actuellement, si on va prendre une mesure chez monsieur Letemplier, on a environ 55 à 57 dBA. Si on regarde les projections, dix ans après les constructions de la route, on devrait se situer entre 55 et 60 dBA. On n'a pas les données exactes parce qu'il faudrait vraiment avoir un point de calcul exactement sur la résidence, mais on ne l'a pas sur la figure qui est présentée là.

1980

LA PRÉSIDENTE :

1985 Est-ce que c'est exact de dire que sur cet espace de temps là, on augmente de 3 décibels?

M. MICHEL PEARSON :

1990 On pourrait avoir une augmentation, ça reste à valider. On ne peut pas confirmer mais, oui, ça pourrait être dans cet ordre de grandeur là.

LA PRÉSIDENTE :

Ça pourrait. Bon, alors si on monte de 3 décibels, vous avez dit tout à l'heure que...

1995

M. RENO PROULX :

On va doubler l'intensité sonore. Mais, par contre, la personne elle-même ne le percevra pas à moins d'avoir un peu plus le niveau élevé. Mais au niveau de l'appareillage, on va avoir doublé l'énergie sonore qui est dégagée.

2000

LA PRÉSIDENTE :

Alors, est-ce que vous êtes satisfait des réponses, monsieur Letemplier?

2005

M. ANDREW LETEMPLIER :

Yes, to a certain extent. The only thing is this traffic is gonna be 24 hours a day now. Not just during the daytime itself. Normally around 9-10 o'clock at night, the traffic is down to a minimum. With this highway, the traffic is going to be constantly.

2010

LA PRÉSIDENTE :

Alors, ce que monsieur dit, c'est que là, c'est ce qu'on relevait tantôt, c'est que le trafic chez lui va être constant parce que c'est une autoroute, alors que actuellement c'est plutôt par une moyenne de différents bruits dans la journée qui fait que ça a à peu près 55, 56 ou 57, mais que là ça va passer à 60 de façon constante. Donc, une augmentation d'environ 3 décibels, ce qui aurait des impacts sur, si je comprends bien, sur le sommeil à long terme.

2015

M. RENO PROULX :

2020

C'est-à-dire que, déjà 55 décibels, on va déjà noter des problèmes de sommeil dans une forte proportion de la population. Sauf que, bon, les recommandations de l'OMS essaient quand même d'être réalistes, en ce sens qu'on sait que 60 % de la population de l'Union européenne sont déjà soumis à des niveaux de 55 décibels et plus sur une période de 24 heures et 30 % de ceux-là sont soumis à une moyenne de 55 décibels au cours de la nuit. Donc, c'est quand même pour vous montrer que le problème de bruit, diurne et nocturne, est quand même très, très répandu et on essaie des mesures d'atténuation, mais c'est un problème avec lequel on doit composer. Par ailleurs...

2025

2030

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Mais les faits sont qu'il va avoir une augmentation chez lui et ça va avoir un

impact au niveau de la santé.

2035 **M. RENO PROULX :**

Tout à fait.

2040 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon!

M. RENO PROULX :

2045 Par ailleurs, on a parlé des troubles du sommeil. Vous parliez tout à l'heure de la communication. Les gens parlent les uns avec les autres, quel niveau de son est nécessaire pour qu'ils puissent se comprendre? Ça prend quand même une différence de 15 décibels entre le bruit de fond et le niveau de conversation pour qu'on puisse se comprendre. Donc, lorsqu'on est rendu à 55 décibels, pour qu'il puisse y avoir une compréhension – et on parle
2050 de la population normale – il faudrait que les personnes parlent à un niveau de 70 décibels pour pouvoir se comprendre l'un l'autre.

Et s'ils ont des problèmes d'audition comme c'est souvent le cas des personnes âgées, on parle d'une hausse par rapport au bruit de fond de 20 à 22 décibels. Donc, les gens
2055 doivent hausser la voix significativement pour pouvoir se comprendre et si le message est plus complexe, l'exigence doit être plus grande également.

LA PRÉSIDENTE :

2060 Je vous remercie beaucoup, docteur. Restez là un petit peu.

Monsieur Letemplier, est-ce que vous avez d'autres questions? Do you have any more questions, please?

2065 **Mme LETEMPLIER :**

Yes. At this point, we have no answers whether we will live there or are we going to be moved? Or do we have to look at cement walls?

2070 **LA PRÉSIDENTE :**

Just a moment. Elle voudrait savoir s'il y a des projets d'expropriation concernant leur maison. Ou s'ils doivent envisager de demeurer au même endroit.

2075 **M. LOUIS FERLAND :**

Il faudrait vraiment localiser précisément votre maison. C'est sûr que sur la carte qu'on avait tantôt, on disait que vous étiez à peu près là. C'est évident que dans ce secteur-là, vu qu'on est en situation surélevée, les emprises vont être minimales. Ce qu'on a de besoin, c'est
2080 vraiment juste pour passer notre structure. Il faudrait vraiment vérifier. On n'a pas la carte des emprises. Je ne sais pas, Jean, as-tu vérifié si tu pourrais... Je vais demander, si vous permettez, à Jean Dion justement qu'il aille regarder ça pour voir vraiment si on exproprie.

LA PRÉSIDENTE :

2085
Bonsoir, monsieur Dion!

M. JEAN DION :

2090 Bonsoir, madame la présidente, monsieur Pelletier ! Ici, sur cette carte-là, je vais prendre le marqueur ici pour tenter d'identifier la propriété de monsieur. La structure est ici. Alors, voyez-vous, la propriété de monsieur se situe – **corrigez-moi**, monsieur, si ce n'est pas le cas, mais vous seriez ici, vous. Est-ce que ça, c'est votre propriété?

2095 **M. ANDREW LETEMPLIER :**

Yes.

M. JEAN DION :

2100 Juste ici? Alors, bien sûr, l'emprise projetée en fonction des plans qui sont préliminaires, que le ministère a préparés, montre qu'on est très, très près de la limite de propriété de monsieur. Alors, il s'agit qu'on puisse finaliser nos plans pour être en mesure de juger ou de s'apercevoir qu'il est fort probable, en tout cas il y a un degré de probabilité qui
2105 existe que notre emprise vienne empiéter sur la propriété de monsieur. Et, dans ce contexte-là, à ce moment-là, ça devient un propriétaire sur lequel il devra y avoir de l'acquisition, une expropriation si on n'en arrive pas à une entente de gré à gré avec monsieur le propriétaire, et là, les différents scénarios de relocalisation pourront être envisagés.

2110 Mais avant d'en arriver à cette position-là, il faut être en mesure de bien situer la limite d'emprise de la route par rapport aux limites de la propriété. Et, actuellement, au stade où on en est, on ne peut pas répondre à cette question-là. Il y a des travaux supplémentaires qui devront être faits au niveau du génie pour s'assurer que, effectivement, on va empiéter sur la propriété de monsieur.

2115 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez bien compris ce que monsieur Dion a dit?

M. ANDREW LETEMPLIER :

2120

Yes.

LA PRÉSIDENTE :

2125

Bon. Moi, j'aurais une question supplémentaire. Advenant que ces propriétaires ne soient pas expropriés, quelles sont les mesures d'atténuation qui sont prévues?

M. JEAN DION :

2130

Bon, alors comme l'a expliqué monsieur Pearson, au niveau du viaduc, il y a certaines mesures d'atténuation qui vont être mises en place. C'est déjà prévu sur la carte que monsieur Pearson a présentée tantôt.

LA PRÉSIDENTE :

2135

Oui, mais dans le cas précis qui nous intéresse?

M. JEAN DION :

2140

Oui. C'est bien ça. Le mur ou la mesure d'atténuation qui sera mise en place va faire en sorte d'amener le niveau de bruit à un niveau qui est acceptable au niveau de la Politique sur le bruit par le ministère.

LA PRÉSIDENTE :

2145

Puis la Politique sur le bruit du ministère dans ce cas précis, est-ce que c'est 60 ou 55?

M. LOUIS FERLAND :

2150

Si vous permettez? La politique, lorsqu'on est en deçà de 55, on s'organise avec des murs antibruit pour la tenir en deçà de 55. Bon, dans ce cas ici, on est entre 55 et 57. On essaie de la maintenir au même niveau ou dans un «range» faible pour à peu près le même niveau. Là, on parle ici, on est entre 55 et 57. On va peut-être monter de 56 à 58, 59, peut-être 60 au gros maximum. Donc, on reste dans le même «range» de bruit. Ça fait que c'est pour ça qu'il n'y a pas... C'est sûr que quand on va le voir à la limite, le mur antibruit ne fera pas qu'on va le ramener en bas de 55.

2155

LA PRÉSIDENTE :

2160

Non.

M. LOUIS FERLAND :

2165 Mais on va le ramener à l'état actuel présent. Ou autour de l'état actuel présent à 1 ou 2 décibels près.

LA PRÉSIDENTE :

2170 Est-ce que vous avez bien compris?

Mme LETEMPLIER :

2175 I understand there will be a wall, but I don't understand how much this wall will cut down on the noise.

LA PRÉSIDENTE :

2180 Monsieur Ferland disait que votre propriété aurait des conséquences qui feraient en sorte que ça monterait le bruit qui est à 57 actuellement jusqu'à 60. Probablement. Dans une telle éventualité, un mur serait construit et le mur maintiendrait le bruit ambiant à 57, 58. C'est-à-dire que la construction du mur vous protégerait de l'augmentation du bruit ambiant.

M. LOUIS FERLAND :

2185 Si vous me permettez aussi, dans la présentation, on s'est engagés à suivre l'évolution du bruit sur 10 ans. Peut-être qu'au moment de la construction, le trafic va faire en sorte qu'on est là, mais dans 3, 4, 5 ans, s'il y a une légère augmentation... Donc, on s'est engagés à suivre ce niveau de bruit là sur 10 ans, pour s'assurer que ce n'est pas juste au moment qu'on met le trafic sur la route qu'on a réglé nos problèmes. On va suivre l'évolution du bruit.

2190 Ça aussi dans le sens que l'autre question avant, que je voudrais juste peut-être préciser, c'est que le trafic qu'il va y avoir sur la 108 ou le prolongement de la 410, c'est le même trafic que présentement est sur la 108 en face de l'Université Bishop's. Donc, la nuit, le trafic va diminuer comme il diminue présentement sur la route 108. On dit que c'est une autoroute, parce que c'est la fin de l'autoroute et le début de la route régionale 108, donc c'est évident que la nuit, le trafic diminue comme sur toutes les autres routes. Ce n'est pas une autoroute qu'il va y avoir du trafic jour et nuit.

LA PRÉSIDENTE :

2200 Pour l'instant.

M. LOUIS FERLAND :

2205 Pour l'instant. Et les prévisions à long terme aussi, pour l'instant.

LA PRÉSIDENTE :

2210 En parlant de prévisions à long terme, tout à l'heure, vous avez dans votre présentation parlé de 2013 pour la réalisation de la phase 1 du côté ouest. Dans votre document sur l'annexe 2, c'est marqué 2014. Lequel est juste?

M. LOUIS FERLAND :

2215 Je vous dirais que c'est 2013 dans la précision. On a peut-être fait une erreur entre le document et la construction, mais c'est prévu, si tout va bien, fin 2013. Je n'avais pas remarqué cette erreur.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2220 Monsieur Proulx, la conversation qu'on a actuellement depuis 15-20 minutes, d'après vous, c'est 55, 40, 30? Combien de dBA?

M. RENO PROULX :

2225 Combien de dBA?

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2230 Oui? Le bruit de fond ici?

M. RENO PROULX :

2235 Ah! Le bruit de fond ici? Si on est silencieux, puis que ça ressemble à peu près à une ambiance de bibliothèque, ça va tourner aux alentours de 35 dBA à peu près. Conversation normale, entre 50 et 55. Pour vous donner un ordre de grandeur, si vous êtes à proximité d'une radio qui émet à faible volume à votre chevet de lit, vous êtes à peu près à 40 dBA. Et si vous êtes près de votre réfrigérateur en marche, à 1 mètre à peu près, vous êtes rendu à 45 dBA à peu près.

2240 **LA PRÉSIDENTE :**

Dans une cour d'école, c'est combien?

M. RENO PROULX :

2245 Une cour d'école active?

LA PRÉSIDENTE :

2250 Oui. Normalement, ça dort pas.

M. RENO PROULX :

2255 Probablement entre 60 et 70. 70, ça serait le bruit d'un lave-vaisselle en marche. Donc, voyez-vous, vous auriez une variation probablement entre 55 et 70, avec des excès, probablement avec les cris.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2260 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2265 Est-ce que vous avez terminé ou vous avez une deuxième question?

Mme LETEMPLIER :

2270 Well, the second question was if I have to live there, will I have to look at the cement walls 100 feet from me? Because either side of me, in front of me there are trees, the left side of me is 150 feet of trees, the train is behind me and then there is a field. There is no houses beside me. All I have is the cement wall in front of me.

LA PRÉSIDENTE :

2275 You will.

Mme LETEMPLIER :

2280 Yes. If the highway goes through, I will have a cement wall.

LA PRÉSIDENTE :

You might.

2285 **Mme LETEMPLIER :**

And I will not like it.

LA PRÉSIDENTE :

2290

No, sure. Est-ce qu'on peut vous inviter à rencontrer peut-être, je ne sais pas - monsieur Ferland, vous proposez aux citoyens de rencontrer monsieur Dion pour savoir exactement, pour ne pas les laisser dans cet état d'inquiétude.

2295

M. LOUIS FERLAND :

2300

Non, je suis entièrement d'accord qu'on peut les rencontrer de façon individuelle pour vraiment les voir. On a même monté une petite simulation de la rue Winder, qu'on pourrait leur présenter de façon individuelle ou on peut la présenter à tout le groupe. C'est une image 3D, un peu comme on a vu dans la présentation, mais là c'est une vue qu'on a si on était sur la rue Winder et qu'on voit le viaduc qui traverse. Effectivement, on va la voir dans 30 secondes. C'est l'image, je pense que c'est l'image en haut, celle-là, oui.

2305

Ça, c'est la rue Winder actuelle. Peut-être que vous voyez votre propriété?

M. ANDREW LETEMPLIER :

2310

Yes. I'm right on the right-hand side down close to the green building. Yes. That's Ultramar. I'm just back on the side of it.

M. LOUIS FERLAND :

Ici.

2315

Mme LETEMPLIER :

The green building Ultramar, the cedar edge is myself. Me and Ultramar is 10 feet apart. Yes.

2320

M. LOUIS FERLAND :

Et le viaduc, si on continue...

2325

Mme LETEMPLIER :

You see my white mailbox.

M. LOUIS FERLAND :

2330

C'est ça.

Mme LETEMPLIER :

That is me.

2335

M. LOUIS FERLAND :

Ça fait que si on voit, on voit en arrière de la bâtisse verte, ici c'est le remblai, le viaduc qui va passer au-dessus, puis après ça il continue et passe au-dessus de la voie ferrée, et etc. Ça fait que ça donne un peu l'allure qu'il va avoir après la construction du viaduc, dans ce secteur-là.

2340

Mais je m'engage aussi, on peut les rencontrer de façon individuelle, parce qu'il y a d'autres photos. On peut les regarder dans tous les sens pour vous montrer vraiment l'impact. Ça, il n'y a pas de problème. On peut faire ça, peut-être pas après la rencontre parce que ça va finir tard un peu, mais demain dans la journée ou à votre convenance.

2345

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

2350

Mme LETEMPLIER :

Yes.

2355

M. ANDREW LETEMPLIER :

Yes.

2360

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous remercie beaucoup de votre participation.

Mme LETEMPLIER :

2365

Thank you very much.

LA PRÉSIDENTE :

Et si vous avez d'autres questions, ne manquez pas de vous enregistrer à nouveau et revenir poser vos questions. Merci.

2370

Mme LETEMPLIER :

Thank you.

2375

M. ANDREW LETEMPLIER :

Thank you.

2380 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, j'inviterais monsieur Bernard Duquette de Les Équipements Veilleux.

M. BERNARD DUQUETTE :

2385

Bonsoir, madame la présidente! Ma question, c'est juste une question générale pour l'information pour un peu tout le monde parce que, moi, j'ai cherché longtemps pour avoir cette information-là. Comment fonctionne le processus d'expropriation? Sur quoi est basée l'expropriation d'un commerce ou d'une résidence? Ça, on est dans les nuages.

2390

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je transmets la question à monsieur Ferland qui parlera par la bouche, je pense, de monsieur Dion.

2395

M. LOUIS FERLAND :

Vous avez tout deviné. La question est très précise. Je pense que monsieur Dion va pouvoir répondre beaucoup mieux que moi.

2400

M. JEAN DION :

Bonsoir, madame la présidente. J'ai une petite présentation pour expliquer le processus que le ministère entend mettre en place pour procéder aux acquisitions des propriétés qui vont être requises pour la réalisation du projet.

2405

Alors, au niveau des acquisitions, le ministère privilégie les acquisitions de gré à gré. L'on entend par acquisition de gré à gré, c'est-à-dire des négociations qui évitent toute procédure légale par l'intervention de procureurs ou de documents légaux. Alors, c'est vraiment ce qui est privilégié par le ministère. Par contre, bien sûr, si les délais occasionnés pour réaliser les ententes amènent une problématique pour le début des travaux, il existe toujours la possibilité d'acquisition par expropriation. Mais je vais dans un premier temps discuter surtout de la façon de faire pour procéder aux acquisitions de gré à gré.

2410

2415

Dans le processus de gré à gré, il y a différentes étapes qui sont à franchir. Premièrement, on rencontre chacun des propriétaires aux fins de procéder avec eux à une inspection des lieux. Il y a un rapport d'évaluation qui est préparé par un évaluateur agréé, qui cherche à identifier dans ce rapport-là la valeur de la propriété expropriée et les préjudices qui

découlent de l'expropriation.

2420

Il y a, par la suite, une étape de négociations où on rencontre les propriétaires avec leurs représentants, s'ils ont choisi d'être représentés par différents experts. S'il y a entente, il y a la rédaction d'un projet d'entente et, par la suite, pour officialiser le tout, à la préparation d'un contrat notarié, devant notaire, par lequel le ministère devient propriétaire des terrains qui sont

2425

nécessaires.

Alors si je prends chacune des étapes un peu plus en détail, la rencontre avec le propriétaire vise à connaître vraiment l'environnement, la propriété qui va être en partie ou en totalité acquise par le ministère. Alors, on va chercher toutes sortes d'informations générales sur le propriétaire et sur ses besoins. On explique au propriétaire leurs droits, quels sont les droits que le législateur a prévus aux fins d'assurer à chacun des propriétaires d'être respecté dans cette procédure d'acquisition-là. Et on répond à toute interrogation que le propriétaire peut amener concernant le projet.

2430

2435

Le rapport d'évaluation est un document qui permet d'identifier, comme je le disais tantôt, l'indemnité redevable pour l'acquisition ou le droit qui devra être acquis par le ministère. L'indemnité est basée sur la valeur marchande de l'immeuble, à laquelle on ajoute les préjudices, les dommages qui découlent directement de l'acquisition. Et la valeur marchande n'équivaut pas nécessairement à l'évaluation municipale. Très souvent, les gens ont en tête : «Est-ce que je vais être indemnisé sur la base de l'évaluation municipale que la Ville a identifiée sur ma propriété?» Non. Le ministère ne retient jamais nécessairement cette valeur-là. Il se peut qu'elle soit semblable, de même niveau, mais c'est vraiment la valeur marchande, donc la valeur d'échange de la propriété qui est identifiée aux fins d'acquisition.

2440

2445

La négociation, bien comme tout le monde le sait, c'est un processus de discussion qui vise à obtenir une entente et à fixer l'indemnité, ainsi que les différentes conditions de disposition s'il y a des délais de libération pour que les propriétaires puissent se relocaliser. Alors, ce sont tous des éléments qui doivent nécessairement être pris en compte au moment des discussions avec chacun des propriétaires.

2450

La rédaction d'un projet d'entente. C'est un document qui va traduire l'essentiel de l'entente, qui va être par la suite transmis au notaire pour officialiser le tout par un contrat de vente.

2455

J'avais déjà parlé un petit peu du contrat notarié. Bien sûr, c'est à ce moment-là que le chèque d'indemnité est remis au propriétaire contre sa signature sur le contrat.

2460

Maintenant, rapidement, le processus d'acquisition, s'il doit être initié à cause de délais pour permettre la réalisation des travaux, alors quels sont les prérequis? J'énumère rapidement les différentes sections que je vais aborder. Les prérequis au processus d'acquisition : le décret d'expropriation, les procédures légales comme telles, une procédure un peu plus détaillée et un

résumé.

2465 Alors, les prérequis. Ça prend, avant tout processus d'expropriation, la préparation d'un plan d'arpentage foncier qui va identifier les superficies qui sont requises. Par la suite, il faut s'assurer d'avoir le certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour aller de l'avant avec le décret. Et si c'est le cas, on doit également aller chercher l'autorisation de la CPTAQ si on est en zonage agricole.

2470 Le décret d'expropriation. Alors, la demande est faite par la Direction en région. Il faut s'assurer que le décret est fait dans le sens que le projet est prévu à la programmation du ministère. Cette demande-là est préparée par la Direction des ressources financières du ministère en collaboration avec la Direction des affaires juridiques et, par la suite, elle est présentée par le ministre ou le ministre délégué.

2475 Les procédures légales se détaillent sommairement comme suit : un premier avis qui est un avis d'expropriation qui est signifié à chacun des propriétaires, s'il n'y a pas d'entente de gré à gré, bien sûr. Le versement d'une indemnité provisionnelle prévue par la *Loi sur l'expropriation*. Un deuxième avis qui s'appelle un avis de transfert de propriété par lequel le corps expropriant, le 2480 ministère, devient propriétaire de l'immeuble, dans lequel on stipule la date où le ministère prend possession de l'immeuble.

2485 Alors, la procédure détaillée. Pour procéder aux avis d'expropriation, on a besoin dans un premier temps de s'assurer qu'on va signifier l'avis au bon propriétaire. Donc, ça prend un rapport de titre d'un notaire qui vient nous confirmer le titre de propriété. La préparation d'un rapport d'évaluation comme je le disais tantôt qui fixe la valeur et les préjudices. La signification de l'avis et de l'offre détaillée du ministère par un huissier au propriétaire. La publication de cet avis-là au Bureau de la publicité des droits. Et, enfin, le dépôt de l'avis d'expropriation au Tribunal administratif du Québec.

2490 L'indemnité provisionnelle, c'est une indemnité qui correspond dans la majorité des cas à 70 % de l'offre du ministère. C'est ce que le législateur a prévu. Dans le cas, par contre, de propriété commerciale, agricole ou industrielle, cette indemnité-là peut être fixée par le tribunal sur requête. Alors, on obtient le chèque de l'indemnité et on le transmet au notaire qui, lui, voit à 2495 la préparation d'une quittance provisionnelle où, s'il y a refus par le propriétaire de signer la quittance provisionnelle, le ministère peut également faire un dépôt en Cour supérieure.

2500 Suite au versement de l'indemnité provisionnelle, il y a le deuxième avis, l'avis de transfert de propriété. Alors, toujours signification par un huissier. Publication de l'avis au Bureau de la publicité des droits. Et là, il y a une petite particularité au niveau du délai, il faut s'assurer qu'il y ait 90 jours entre la date de publication de l'avis d'expropriation et la publication de l'avis de transfert. Et toujours le dépôt de l'avis de transfert au Tribunal administratif du Québec.

2505 La prise de possession légale qui est stipulée dans l'avis de transfert : minimum 15 jours après la date de publication de l'avis de transfert au Bureau de la publicité des droits.

2510 En résumé, les prérequis , plan d'arpentage, les différentes autorisations, l'obtention d'un décret d'expropriation par le gouvernement, la signification d'un avis d'expropriation, le versement d'une indemnité provisionnelle, un deuxième avis signifié au propriétaire, l'avis de transfert dans lequel on stipule la date de prise de possession légale.

2515 Brièvement, c'est les procédures d'acquisition que le ministère entend mettre de l'avant. Mais je le répète, on privilégie toujours la négociation de gré à gré pour éviter toutes procédures légales.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Dion.
Avez-vous d'autres questions?

2520

M. BERNARD DUQUETTE :

C'était la principale.

2525

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Merci beaucoup, monsieur Veilleux.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2530

J'aurais une question pour monsieur Dion. À quel moment les gens sont avisés qu'il est question d'expropriation pour eux?

M. JEAN DION :

2535

2540 Le travail au niveau des acquisitions commence à partir du moment où le plan d'acquisition est préparé. C'est à ce moment-là qu'on connaît de façon précise, comme on l'a vu tantôt avec monsieur – le premier monsieur dont j'oublie le nom de famille, qui s'est présenté – tant qu'on n'aura pas circonscrit avec précision l'emprise de la route, on ne peut pas assurément rencontrer ces propriétaires-là parce qu'il se peut qu'ils ne le soient pas visés par une acquisition.

Alors, le plan d'acquisition est le premier élément, l'élément déclencheur dans lequel là il y a une visite en bonne et due forme qui est effectuée auprès des propriétaires pour les informer, pour leur remettre une copie du plan et leur donner les informations générales

2545 auxquelles ils ont tout à fait droit pour connaître la suite des événements.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2550 Comment désignez-vous les gens qui sont affectés? Lorsqu'il y a un empiètement ou d'autres critères? Quels sont les critères sur lesquels vous désignez les gens qui sont affectés?

M. JEAN DION :

2555 Quand vous dites : «affectés», monsieur Pelletier?

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Qui vont devoir recevoir des avis d'expropriation.

2560 **M. JEAN DION :**

Si une partie de leur propriété est visée par le projet, nécessairement que ce sera un propriétaire sur lequel on devra obtenir un titre de propriété sur une partie de leur propriété.

2565 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Est-ce qu'il y a d'autres critères?

M. JEAN DION :

2570 Pour procéder par procédure légale? Non. Il faut vraiment qu'un droit ou une partie de leur propriété soit visée, soit nécessaire pour la réalisation du projet.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2575 Mais si on les enclave dans des bretelles d'autoroute, par exemple? Il n'y a pas d'empiètement sur leur terrain, mais...

M. JEAN DION :

2580 C'est ce que je vous disais. S'il y a un droit, donc si on va imposer contre leur propriété une servitude de non-accès, ça devient un propriétaire qui est concerné par le projet. Sans nécessairement acquérir 1 mètre carré de terrain.

2585 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Qu'est-ce que c'est une servitude de non-accès? Si je vois plus rien, par exemple, est-

ce que c'est un non-accès?

2590 **M. JEAN DION :**

Non. Un non-accès, c'est vraiment ne pas être en mesure de franchir de la route la limite de la propriété.

2595 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Donc, si quelqu'un ne voit plus rien, si quelqu'un n'entend plus rien, ce n'est pas des critères d'expropriation.

2600 **M. JEAN DION :**

Quand vous dites qu'un propriétaire ne voit plus rien, vous vous imaginez quoi un peu comme situation? J'essaie de bien...

2605 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Bien, ce que j'ai vu sur la photo là. Des viaducs tout le tour, puis...

M. JEAN DION :

2610

Oui, mais en tout cas, écoutez, ça, c'est une question qui est très subjective parce que, pour certains propriétaires, ça peut ne rien changer dans leur vie. Pour d'autres, ça peut être totalement l'opposé. Alors chaque cas est un cas d'espèce. Mais il est clair que, pour nous, si une partie de la propriété ou si un droit ne doit pas être acquis par le ministère, le ministère ne procédera pas à l'acquisition de cette propriété-là ou d'une indemnité.

2615

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous considérez les droits de vue?

2620

M. JEAN DION :

Oui, un droit de vue. Si on doit, par exemple, s'assurer que sur une certaine partie de la propriété, on ne veut pas que rien vienne obstruer la vue, alors on va aller chercher une servitude de non-obstruction de vue sur une partie de la propriété.

2625

LA PRÉSIDENTE :

En termes quantitatifs, est-ce qu'il y a un nombre de mètres qui doit être respecté? Comme quand il est à 500 mètres ou 300 mètres de l'autoroute ou de l'emprise, est-ce qu'on

2630

considère qu'il y a un dommage?

M. JEAN DION :

2635 Il n'y a pas de cas... ce n'est pas écrit nulle part. Chaque cas est un cas d'espèce. Mais il
n'y a rien qui démontre dans les différentes études qui ont déjà été réalisées, non pas par le
ministère mais par d'autres organismes, que la proximité d'une autoroute peut atténuer la valeur
de la propriété. Alors, ça, chaque cas est un cas d'espèce qui doit être mesuré. Mais aux yeux
2640 du ministère, avec les mesures d'atténuation qu'on tente de mettre en place, si on s'en tient,
comme l'expliquait monsieur Ferland tantôt, à la norme qui est reconnue, alors aux yeux du
ministère, il n'y aura pas malheureusement d'indemnité d'accordée à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

2645 Mais il n'y a pas quelque chose concernant le 300 mètres ou le 500 mètres d'une
emprise?

M. JEAN DION :

2650 À ma connaissance, madame Bigué, non. Moi, je ne connais rien à ce niveau-là qui
vient automatiquement ouvrir, si on veut, la possibilité d'indemniser si on est à moins de cette
distance-là.

LA PRÉSIDENTE :

2655 Je ne sais pas si vous voyez la référence à laquelle je fais, en tout cas.

M. LOUIS FERLAND :

2660 Bien, non. Moi, je ne vois pas la référence au 300 mètres, mais c'est sûr qu'il faut
toujours bien comprendre entre la ligne d'emprise et la voie de circulation. La photo qu'on a vue,
c'est sûr que la voie de circulation dans ce cas-là, pour l'étape 1, c'est un deux voies, mais il y a
tout un autre espace entre le viaduc et vraiment la ligne d'emprise. Et s'il y a des propriétés qui
sont situées dans cet espace-là, donc qui deviennent à l'intérieur de l'emprise, là elles vont être
2665 expropriées.

Je n'ai pas de cas précis, mais souvent soit qu'on va mettre une rangée d'arbres, un pour
le drainage, ça peut être des questions de drainage, des questions techniques qu'on a besoin de
5, 10, 15, 20 mètres de plus que la surface de roulement unique. Et cet espace-là devient à
2670 l'intérieur de l'emprise. Donc, tous les gens, tous les terrains qui sont situés dans cet espace-là
sont expropriés. Ce qui crée une zone tampon.

Et ce que monsieur Pelletier disait tantôt, c'est évident que dans un échangeur, tout ce

2675 qui est à l'intérieur des bretelles, c'est exproprié au complet. À moins qu'on soit vraiment en plein cœur d'une ville, puis que la bretelle devienne une rue, puis là, en tout cas, ça c'est des cas plus d'exception, mais en milieu rural, tout ce qui est à l'intérieur des bretelles est exproprié au complet.

LA PRÉSIDENTE :

2680 Merci.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2685 Donc, pour simplifier, puis pour m'assurer que je comprenne bien, si je perds pas un pouce de terrain, je ne serai jamais exproprié.

M. LOUIS FERLAND :

2690 Effectivement.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2695 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2700 Mais le droit de vue, ça n'implique pas nécessairement un pouce de terrain. C'est une perspective. Il n'y a pas de jurisprudence là-dessus?

M. JEAN DION :

2705 Un droit de vue, quand vous entendez un droit de vue, c'est une servitude que le ministère irait acquérir sur une propriété. Alors, c'est un droit. Mais l'inverse...

LA PRÉSIDENTE :

Mais quand il y a obstruction par rapport à...

2710 **M. JEAN DION :**

Non. Ça, à ce niveau-là, moi, j'ai aucune documentation qui me permet de croire qu'il y a des indemnités qui auraient pu être accordées à ce niveau-là.

2715 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ce que je voulais entendre. Merci.

Monsieur André Nault, s'il vous plaît, des Ami(e)s de la Terre.

2720

M. ANDRÉ NAULT :

2725 Madame la présidente, deux questions fort simples, peut-être une sous-question dépendamment de la réponse à la première. J'aimerais savoir quels efforts ont été faits par le ministère des Transports pour diminuer l'impact des véhicules sur les routes suggérées tantôt. Exemple : en covoiturage, pour faire la promotion du covoiturage entre Cookshire et Sherbrooke, Coaticook et Sherbrooke, Compton et Sherbrooke, etc. Il y a sûrement moyen d'avoir des moyens d'atténuation. Si on veut atténuer le bruit, on peut atténuer aussi l'impact du trafic sur les... Est-ce qu'il y a quelque chose qui a été fait?

2730

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Ferland.

2735 **M. LOUIS FERLAND :**

2740 De façon générale, pour diminuer l'impact du nombre de véhicules sur le réseau routier, un, en favorisant le transport en commun, c'est sûr qu'on a différents programmes qui aident à développer du transport en commun en milieu rural, mais c'est des programmes qu'on partage avec les municipalités. On n'est pas les seuls mandatés dans ce dossier-là. Donc, ça, c'est pour soit des transports entre Coaticook - Sherbrooke, entre Cookshire - Lac Mégantic, etc. Donc, déjà là, on travaille à développer aussi le transport en commun mais en fonction des besoins qu'il peut avoir dans une région donnée.

2745 Question de covoiturage, c'est des programmes qu'on a aussi, qu'on n'a pas traités spécifiquement pour le secteur qu'on parle, parce que le secteur qu'on parle depuis le début, c'est vraiment un secteur où on a des problèmes réels présents, autant au niveau fluidité qu'au niveau sécurité dans un réseau local. À la limite, le transport en commun entre Lennoxville et Sherbrooke est attaqué ou touché par le fait qu'on a trop de camions, par le fait qu'on a beaucoup de véhicules. Donc, il est diminué. Le fait d'enlever ces véhicules-là et de les ramener sur un réseau supérieur qui va permettre la circulation va faire en sorte que le transport en commun, même dans la région de Sherbrooke actuelle, va être facilité. Il va avoir moins de bouchons, donc moins de perte de temps, moins de ci, moins de ça. Donc, à ce niveau-là, déjà on va aider à ce niveau-là.

2755

Pour ce qui est du covoiturage, on a déjà traité certains dossiers, qui n'est pas dans ce

secteur-là, mais on a une politique qui nous permet oui de regarder avec des possibilités de faire du covoiturage dans ce sens-là, mais il n'a pas été étudié spécifiquement pour ce projet-là. Mais on a des politiques globales.

2760

M. ANDRÉ NAULT :

Madame la présidente...

2765

LA PRÉSIDENTE :

J'aurais une petite question. Comment la 410 renforce les modes de transport collectif dans la région de Sherbrooke?

2770

M. LOUIS FERLAND :

C'est-à-dire que, un, c'est sûr que pour un transport en commun entre l'Université Bishop's et l'Université de Sherbrooke, ça va être facilité. Présentement, les autobus voyagent. Si la STS veut mettre un circuit d'autobus directement entre les deux, je ne connais pas les besoins ou les vues de la STS, mais disons que ça serait facilité à ce niveau-là.

2775

Mais ce que j'amenais plus tôt comme information, c'est que le fait de décongestionner l'ensemble du réseau local le long de la 410, future 410 qu'on propose, va faciliter le transport des autobus, etc., pour justement faciliter ou améliorer ce service-là, diminuer les temps, les délais entre deux points, ce qui va peut-être favoriser les gens à prendre le transport en commun. C'est dans ce sens-là.

2780

LA PRÉSIDENTE :

2785

Merci.

M. ANDRÉ NAULT :

Je m'inquiète un peu de la réponse en ce sens qu'on a spécifié tantôt que c'était pour régler un problème existant et il n'y a aucun effort qui a été fait dans le périmètre donné pour corriger par des manières incitatives sur du transport en commun dans ces villes-là vers la Ville de Sherbrooke et le covoiturage. Donc, il y a des exemples qu'on peut nous donner à l'extérieur, mais on va investir 120 M\$ plus les dépassements, mais on n'a pas travaillé ce côté-là du transport en commun dans la région donnée. Ça m'inquiète. Ça m'inquiète beaucoup.

2790

2795

La deuxième question que j'ai, c'est que le ministère des Transports a un système extraordinaire qui est la modélisation. On a vu l'exemple tantôt, on peut réduire environ de 83 % dans certains endroits, 67 % dans d'autres, 22 % dans d'autres, etc. , sur la circulation. Donc, on doit sûrement avoir aussi une donnée sur une modélisation avec le coût de l'essence. Donc,

2800 on a vécu en août dernier, en août et septembre dernier 2005 une augmentation du coût de l'essence à 1,40 \$ le litre et on a vu dans Sherbrooke même une diminution du trafic. Donc, si on a à 1,50 \$, 2 \$ le litre, il doit sûrement avoir une diminution du trafic aussi.

2805 Alors, si on est capable de modéliser les transports qui passent de un à l'autre parce qu'on a fait une autoroute et puis on dit ça va dégager de 83 % ce coin-là, si le prix de l'essence est à 2 \$ le litre, quel impact que ça aura sur l'utilisation de l'autoroute et du trafic en général.

LA PRÉSIDENTE :

2810 Monsieur Ferland.

M. LOUIS FERLAND :

2815 Bon, présentement, c'est évident qu'à très court terme, depuis six mois peut-être que le prix de l'essence a eu un impact. Par contre, dans notre modèle de modélisation – et on a vérifié auprès de nos experts, autant experts ici en Estrie que nos experts à Québec, qu'il n'y a pas de modèle en tout cas qui existe, reconnu par le ministère, pour tenir compte du prix de l'essence. Le prix de l'essence augmente de façon continue. Il y a eu un coût plus élevé dans les derniers six mois ou un an mais, pour l'instant, notre modèle ou les modèles reconnus au ministère et dont
2820 celui qu'on utilise ne tient pas compte pour l'instant du prix de l'essence.

Et si on regarde nos évaluations de trafic de 2004, 2005 à partir du moment qu'on a commencé à étudier à aller jusqu'en 2021, c'est évident qu'on tient compte de façon générale du coût d'augmentation de la vie, etc., mais de façon spécifique on ne tient pas compte de ça. Les
2825 modèles qu'on utilise et qui sont officiellement reconnus ne tiennent pas compte de ça.

M. ANDRÉ NAULT :

2830 Je tiendrais juste à souligner que statistiquement parlant, 1999, 17 \$ le baril du pétrole; l'an 2004 – 2005 pardon, 70 \$ du baril. Ça ne fait pas depuis six mois que le prix de l'essence augmente. Ça fait depuis 5 ans que le prix de l'essence augmente. Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2835 De rien. À une prochaine question. Moi, j'ai une question pour la Ville de Sherbrooke.

M. ANDRÉ NAULT :

2840 J'avais juste deux questions pour tout de suite.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais vous pouvez vous réinscrire.

2845 **M. ANDRÉ NAULT :**

Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

2850

La Ville de Sherbrooke, j'aimerais savoir concernant la 410, quelle est l'importance du transport en commun dans la justification du prolongement de la 410? Est-ce que vous avez fait une étude là-dessus?

2855 **Mme LISE DUBORD :**

Il faudrait que je vérifie à la Société de transport en commun si le nouveau plan de transport tient compte du prolongement de l'autoroute.

2860 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

Mme LISE DUBORD :

2865

Dans nos dossiers de planification urbaine, nous, c'est pour principalement la circulation de transit, les problèmes de circulation lourde que monsieur Gagné a présentés. Le transport en commun, ce n'était pas une des priorités dans cet axe-là. Je pourrais vérifier si le plan de transport de la STS qui vient d'être fait comme tel tient compte du prolongement de l'autoroute et de la possibilité d'ajouter un nouveau réseau ou un nouveau secteur à desservir principalement pour rejoindre les deux universités.

2870

LA PRÉSIDENTE :

2875

Est-ce qu'il a été adopté le plan en question ou est-ce qu'il est en vigueur?

Mme LISE DUBORD :

2880

Je sais qu'il y a eu beaucoup de discussions. Il y a eu des modifications au plan de circulation à la ville, dans la section urbaine. Et c'est en vigueur depuis le mois de juin. Il y a beaucoup de modifications ou d'adaptations qui ont été faites suite avec des consultations avec la population au cours de l'été. Je pourrais m'informer, voir s'il y a encore des modifications de

2885 prévues ou qu'est-ce qu'il en est. Mais, selon ma connaissance, il a été adopté et il reste sûrement d'autres étapes à franchir concernant le transport en commun avec leur nouveau plan de transport. Je vais quand même vérifier.

LA PRÉSIDENTE :

2890 D'accord. Puis quelle est la position de la Ville de Sherbrooke par rapport au prolongement de la 410?

Mme LISE DUBORD :

2895 La Ville de Sherbrooke, depuis des années, même si on regarde le schéma d'aménagement de 87, on proposait déjà, c'était une orientation du gouvernement aussi, c'était dans le projet qui était proposé par le gouvernement d'avoir une autoroute pour cerner toute la ville. À ce moment donné là, l'autoroute 10 n'était pas prolongée dans le secteur jusqu'au CHUS et ça a toujours été une voie de contournement qui a été dans nos projets depuis au moins 87.

2900 On regarde, le nouveau plan d'urbanisme de la ville en tient toujours compte. Maintenant, la vision de développement, c'est la même chose. Le nouveau plan de zonage, on va ajuster nos normes en fonction de cette autoroute-là lorsque le tracé sera déterminé.

2905 Donc, pour la Ville, c'est quand même une des priorités au niveau du plan de transport aussi depuis 94. Donc, ça a été dans les projets depuis de nombreuses années.

LA PRÉSIDENTE :

2910 Est-ce que, à la Ville de Sherbrooke, on fait un lien entre la construction résidentielle et le développement potentiel sur le territoire de l'agglomération de Sherbrooke par rapport en lien avec le prolongement de l'autoroute 410?

Mme LISE DUBORD :

2915 Le lien qu'on fait, c'est la fin de l'urbanisation. C'est les grands axes routiers, comme l'autoroute qui est prévue. C'est quand même un secteur qui est rural, il y a une partie qui est en zone agricole permanente et la Ville ne projette pas de développement dans ces secteurs-là ruraux. On propose de consolider à l'intérieur de la zone urbaine. Il nous reste beaucoup de superficie de terrain à développer et on ne propose pas de poursuivre le développement au sud de
2920 l'autoroute et, même à certains endroits, il n'y aura pas du tout de développement si les secteurs sont actuellement en zone rurale ou en zone agricole. Le développement urbain à des fins résidentielles n'ira pas rejoindre l'autoroute. On ne veut pas extensionner le périmètre actuel qui est au schéma depuis 87.

2925 Même en 2004, la Ville de Sherbrooke a adopté un règlement de contrôle intérimaire, le
règlement 193 qui avait pour objet de limiter le développement à l'intérieur de la MRC. Donc, on a
pris le périmètre qui était prescrit en 87 et on l'a réduit en 2004, et la Ville n'a pas l'intention
d'agrandir ce périmètre-là au-delà étant donné que c'est dans les orientations gouvernementales
de limiter l'étalement urbain. Donc, le fait d'avoir cette autoroute-là n'extensionnera pas notre
2930 développement, outre notre zone urbaine déjà prévue.

LA PRÉSIDENTE :

2935 Dans quel secteur de la ville le développement résidentiel est le plus actif actuellement?

Mme LISE DUBORD :

2940 Actuellement, c'est l'arrondissement Rock Forest – Saint-Élie – Deauville où on a des
augmentations de mise en chantier. Le développement se fait vers l'ouest de la ville depuis de
nombreuses années.

LA PRÉSIDENTE :

2945 Est-ce que le dégagement de Lennoxville à long terme n'apportera pas une croissance
du côté ouest?

Mme LISE DUBORD :

2950 Le développement est déjà prévu à l'ouest et on regarde dans l'ensemble, dans le
nouveau plan d'urbanisme qu'on propose, on a des zones de développement qu'on appelle des
zones prioritaires et des zones de réserve. Et on a fait une répartition dans l'ensemble du
territoire. Et selon les tendances de développement et selon le nombre de mises en chantier qui
se sont faites au cours des dernières années, le développement va continuer à pouvoir se faire
dans le secteur Rock Forest – Saint-Élie – Deauville et c'est le secteur actuellement où on a
2955 beaucoup de promoteurs actifs. Ça n'empêche pas qu'on en a dans le secteur autant de
l'arrondissement de Fleurimont ou...

LA PRÉSIDENTE :

2960 Est-ce que vous avez fait une étude sur les impacts économiques du prolongement de
l'autoroute 410 par rapport à Lennoxville?

Mme LISE DUBORD :

2965 À la Ville, non, on n'a pas fait d'impacts économiques de ça.

LA PRÉSIDENTE :

Et le développement naturellement progressif du secteur de Rock Forest. Non?

2970

Mme LISE DUBORD :

Non.

2975

LA PRÉSIDENTE :

Avec le prolongement de 410.

Mme LISE DUBORD :

2980

Non. On n'a pas fait ce lien-là.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2985

Et au ministère des Transports, est-ce que vous avez évalué l'impact économique?

M. LOUIS FERLAND :

2990

Non. On n'a pas évalué vraiment l'impact économique de façon précise. Par contre, c'est évident qu'après les discussions qu'on a eues avec soit le conseil d'arrondissement de Lennoxville, le secteur centre d'arrondissement ou centre-ville anciennement de Lennoxville qui est plutôt un milieu anglophone va reconquérir son centre-ville, va avoir une possibilité de réaménager le centre-ville. Il y a déjà des façons de voir pour réaménager ça lorsqu'on va avoir réussi à sortir le volume de camions qu'il y a là et le volume global de trafic.

2995

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

3000

Mais peut-être qu'on pourrait voir, à terme on pourrait voir une autoroute qui permet à tout un bassin de l'est d'avoir accès au Plateau Saint-Joseph et aux centres commerciaux et à tout ce qui se développe là. Est-ce que ce n'est pas porter un coup économique à une activité commerciale qui existe dans le secteur Lennoxville actuellement puis qui, vraisemblablement par facilité, pourrait se déplacer un peu plus à l'ouest?

M. LOUIS FERLAND :

3005

Je pense que si on regarde la façon que Sherbrooke s'est développée à venir jusqu'à date, le pôle commercial important qui touche autant la région que la ville de Sherbrooke, c'est déjà le quartier, le pôle Plateau Saint-Joseph et le Carrefour de l'Estrie qui est vraiment dans

3010 l'ouest. C'est déjà là les gens qu'ils vont. Le niveau de volume de trafic qu'on a montré, Bel-Horizon tantôt, etc., c'est les gens justement de l'est ou du sud-est et les villes avoisinantes qui vont à ce pôle commercial là.

3015 Donc, ça va faciliter, ça va redonner une vie économique que je qualifierais locale pour le pôle d'arrondissement de Lennoxville, avec des commerces plus rattachés locaux, restaurants, boutiques, cafés terrasses, etc., et vraiment le pôle commercial plus majeur qui est déjà développé, qui s'enligne directement sur le Plateau Saint-Joseph et le Carrefour de l'Estrie, bien, les gens vont juste circuler de façon plus sécuritaire pour se rendre à ce pôle-là qui existe déjà.

3020 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Mais vous avez cette opinion-là après discussions entre vous et non pas après consultation de la population.

3025 **M. LOUIS FERLAND :**

3030 C'est après discussions entre nous, consultations des dirigeants de la Ville de Sherbrooke et du conseil d'arrondissement de Lennoxville, avec l'ensemble des gens qu'on a pu consulter, associations, etc. C'est plus une discussion générale et c'est plus de voir l'évolution de ce dossier-là. Comme madame disait, madame Dubord, ce n'est pas un dossier qui vient de débarquer, qu'on vient de débarquer de nos poches, je dirais, de nos cartables. C'est un dossier qui se discute déjà depuis on parle de 86, depuis 20 ans, même qui déjà avant avait commencé à discuter. Donc, le projet de contournement sud de Sherbrooke est là déjà depuis 20 ans, même peut-être 30 ans, je dirais, au maximum.

3035 Donc, tout le développement, je pense, économique de Sherbrooke s'est fait en fonction, il y a la 10 nord, la 10 côté nord de Sherbrooke qui donne accès au CHUS, qui donne accès à la 112 côté nord-est. Donc, tout le secteur Fleurimont de ce côté-là a accès au secteur économique Plateau Saint-Joseph, Carrefour de l'Estrie. Le secteur sud a accès mais présentement via le réseau local, et c'est un réseau plus périurbain qu'on veut lui donner.

3040 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Mais ni au ministère des Transports ni à la Ville de Sherbrooke on a une idée précise des commerces qui vont écopier de cette fluidité nouvelle vers le Plateau Saint-Joseph.

3045 **LA PRÉSIDENTE :**

Qui pourraient écopier.

3050 **M. LOUIS FERLAND :**

Non. On n'a pas fait d'étude précise sur les commerces parce que la problématique qu'on voyait, c'était vraiment une problématique de sécurité et de fluidité. Parce que c'est une série de problèmes que vous avez pu voir, qu'on a présentés. Les gens qui circulent, ce n'est pas des
3055 gens, ce n'est pas un nouveau trafic qu'on va amener ou ce n'est pas quelqu'un qui ne passe pas là, qui à un moment donné va se mettre à passer là. Quand on regarde les débits, déjà on a les débits autour de 15 000, 8 000 ou même 24 000 dans des secteurs. C'est déjà des gens qui circulent par là, qui circulent par la montée d'Ascot, qui circulent par Bel-Horizon. Même, on les voit commencer à utiliser Bel-Horizon et Collège ou anciennement Belvidère et contourner par le
3060 chemin McDonald, ou contourner par d'autres chemins parce que c'est déjà plein. Et ces gens-là, ils circulent justement, ils vont rejoindre la 410 actuelle pour soit prendre la 10, s'en aller Montréal, Drummond etc., dans le nord ou dans l'ouest, ou pour simplement aller dans le quartier ouest de la ville. Donc, c'est déjà des gens qui sont là.

3065 Ça fait qu'on n'a pas cru bon d'aller faire une analyse sur les commerces généraux de l'arrondissement de Lennoxville. Les commerces qui sont tout près de l'autoroute, qui eux vont être touchés, bien là, c'est évident que c'est tout le volet expropriation qui va rentrer en ligne de compte. Mais de façon générale, on n'a pas... parce que les commerces qui sont là sont des commerces présentement à un niveau que je considérerais – peut-être madame Dubord peut
3070 peut-être soit confirmer ou rejeter – mais c'est des commerces de niveau local, des commerces d'arrondissement, des commerces de quartier qui vivent là présentement et qui vont, selon moi, demeurer là. Mais on n'a pas fait d'étude plus approfondie là-dessus.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

3075

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

3080 Le programme dont vous parliez tout à l'heure, c'est un programme de revitalisation suite au dégagement de la circulation que pourrait apporter l'autoroute 410?

M. LOUIS FERLAND :

3085

Vous voulez dire le programme que j'ai parlé tantôt?

LA PRÉSIDENTE :

3090 Le programme dont vous parliez tout à l'heure quand vous mentionniez que Lennoxville avait déjà dans ses cartables un programme d'embellissement...

M. LOUIS FERLAND :

C'est des discussions qu'on a eues.

3095

LA PRÉSIDENTE :

... c'est un programme de revitalisation?

3100

M. LOUIS FERLAND :

C'est ça. Peut-être madame Dubord pourrait plus répondre.

Mme LISE DUBORD :

3105

Oui. Ce que la Ville propose dans son nouveau plan d'urbanisme, même si la construction de l'autoroute n'est pas débutée, c'est qu'on propose d'avoir un plan particulier d'urbanisme pour ce noyau résidentiel là ou cet ancien noyau urbain qui existait avant les fusions. Donc, ce qu'on se propose de faire, c'est un plan particulier d'urbanisme.

3110

Là-dedans, on peut avoir des programmes de revitalisation. On pourrait avoir des programmes concernant l'architecture des bâtiments, le patrimoine. Et on pourrait avoir la consolidation urbaine ou un programme style... actuellement on a pour le secteur de Fleurimont un programme ville-centre.

3115

LA PRÉSIDENTE :

Rues Principales et compagnie.

3120

Mme LISE DUBORD :

Rues Principales et tout ça. C'est des programmes qu'on se propose de faire pour les anciens noyaux urbains dont Lennoxville, Brompton. Et tout ça actuellement, c'est en discussion avec le conseil de ville, puisque le plan d'urbanisme a été déposé au 15 mai 2006 et devrait être discuté d'ici la fin de l'automne pour une mise en vigueur possiblement en janvier.

3125

Donc, même si l'autoroute n'est pas débutée, même si le tracé n'est pas précisé, déjà pour l'arrondissement de Lennoxville, la Ville propose des interventions en ce sens-là.

3130

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

Monsieur Laurier St-Armand, s'il vous plaît.

M. LAURIER ST-AMAND :

3135

Bonsoir, madame la présidente. C'est St-Amand et non St-Armand mon nom.

LA PRÉSIDENTE :

3140

St-Amand.

M. LAURIER ST-AMAND :

3145

Je pose la question dans le contexte des politiques qui devraient venir au sujet des accords de Kyoto. Le gouvernement a une ferme intention d'y aller dans ce sens-là et la perspective c'est 2012, je pense, et puis on devrait baisser le nombre de la quantité de gaz à effet de serre à 6 % en bas du niveau de 90.

3150

Alors, dans ce contexte-là, je me demande si le ministère des Transports a considéré dans leur perspective d'avenir ce contexte-là de diminution. Parce qu'on parle d'augmentation du problème actuel, on parle d'augmentation de trafic. Et puis dans ce contexte-là aussi pour envisager est-ce que ce serait préférable une route au lieu d'une autoroute aussi, si on veut analyser un peu le problème, disons, dans le but du mémoire qu'on va faire, alors ma première question, c'est : est-ce que le ministère des Transports a considéré ce profil-là d'objectif du gouvernement du Québec.

3155

LA PRÉSIDENTE :

3160

Monsieur Ferland.

M. LOUIS FERLAND :

3165

Oui. Mais effectivement, c'est que dans le cas, c'est évident qu'on est assujettis comme ministère à l'engagement du gouvernement auprès du Protocole de Kyoto. Donc, dans ce sens-là, oui, on se doit de travailler dans l'ensemble des projets qu'on fait au ministère d'essayer de répondre à cette diminution-là des gaz à effet de serre.

3170

Dans ce sens-là, je pense que le projet qu'on propose, puis il y a peut-être deux volets. Bon, on sait qu'avec la circulation qu'on a, qu'on a présentée, il y a une série d'intersections de circulation lente, d'arrêts brusques, d'arrêts réguliers causés par le volume de trafic. Donc, on sait très bien que plus souvent on arrête, plus souvent on part, on accélère, on décélère, etc., ça augmente les gaz à effet de serre émis par les véhicules.

3175

Donc, le fait de construire ce projet-là va faire en sorte qu'on va diminuer cet effet-là. On va diminuer la quantité de gaz parce que les véhicules vont être plus fluides sur la route. Ils n'auront pas à arrêter à plusieurs, plusieurs intersections. On ne diminue pas le nombre de

véhicules, ça c'est clair, mais on diminue leur effet par la situation qu'ils vont circuler de façon plus fluide, dans ce sens-là. On va les enlever du secteur urbain, puis on va les amener à un secteur plus fluide.

3180

Pourquoi construire une autoroute plutôt que construire une route? Bien, je pense que ça, c'est vraiment le volume de trafic. Comme vous pouvez voir, on propose l'étape 1 et l'étape 2. L'étape 1 à 4 voies jusqu'à Dunant, parce que le volume de trafic actuel justifie un 4 voies. Si on voulait faire un 2 voies à ce niveau-là, on recréerait les mêmes problèmes qu'on a présentement, c'est-à-dire des arrêts réguliers, des congestions sur la route, ce qui provoque des problèmes. Donc, c'est pour ça qu'on prévoit un 4 voies. Et on prévoit un 2 voies après ça jusqu'à Glenday. Puis là, à partir de Glenday, c'est un 4 voies, mais c'est à cause de la voie lente qui est déjà existante sur la 108.

3185

3190

Et d'après nos prévisions de circulation, autour de 2021, là on va avoir besoin d'un 4 voies dans l'autre secteur et on se propose de le construire uniquement à ce moment-là. Et rendu là, bien, on va revoir nos prévisions. Là, c'est des prévisions basées sur notre modèle, qui nous amènent à faire un 4 voies. Bien, à ce moment-là, on reverra en 2021 si nos prévisions étaient justes.

3195

M. LAURIER ST-AMAND :

Bien, ça ne me semble pas convaincant, parce que le 6 % en bas de 90, ce n'est pas 6 % à partir de 2006. Parce que déjà en 2006, on est rendu à 20 quelque pour cent, je pense, ou 25 % en haut de 90, donc c'est une diminution de 30 %. Alors, une diminution de 30 %, l'augmentation de fluidité du trafic ne pourra certainement pas diminuer de 30 % les gaz à effet de serre. Alors, il va falloir qu'il y ait ailleurs des efforts qui vont être faits au niveau des densités de circulation, entre autres. Ce n'est pas le seul facteur là.

3200

3205

LA PRÉSIDENTE :

Maintenant, que dit le ministère du Développement durable et de l'Environnement et des Parcs sur ce sujet? Est-ce qu'il y a un projet de politique quelconque?

3210

M. MICHEL SIMARD :

Il n'y a pas de projet de politique à l'échelle... toute la question des gaz à effet de serre et toutes les questions de qualité de l'air, on a des évaluations chez nous, des indices de qualité de l'air dans la région, d'une part, que c'est indiqué que la qualité de l'air est bonne. Et on a, d'autre part...

3215

Comme disait monsieur Ferland, il est exact également que, comme il est spécifié dans l'étude d'impact, qu'un projet qui désengorgerait des centres-villes comme Lennoxville et

3220 Sherbrooke peut avoir des impacts peut-être pas très forts, mais des impacts positifs sur la fluidité et à ce moment-là des impacts positifs sur la qualité de l'air, qui est déjà qualifiée de bonne.

3225 Mais au niveau des impacts sur les gaz à effet de serre, il faut que tu regardes ça plus, je pense, à une échelle globale. Et souvent, il faut regarder ça à une échelle globale et même transfrontalière. Parce que souvent, les impacts qu'on a au niveau de la qualité de l'air proviennent aussi de nos voisins américains.

3230 Donc, ce n'est pas à l'échelle de ce projet-ci qu'on peut véritablement être déterminant en termes d'implication au niveau de réduction des effets de serre, mais c'est évident qu'on doit toujours revoir ça comme une priorité d'action. Mais ce n'est pas à l'échelle d'un projet comme le projet de contournement de la 410 que...

3235 Si évidemment ce projet-là a des impacts positifs également pour favoriser une plus grande fluidité, l'amélioration du transport en commun qu'il restera à démontrer, mais qui reste que ça permet que le transport en commun par des express entre l'Université de Sherbrooke et l'Université Bishop's, des éléments comme ça, c'est des choses qui vont toutes contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air.

LA PRÉSIDENTE :

3240 Merci. Avez-vous une autre question, monsieur St-Amand.

M. LAURIER ST-AMAND :

3245 Bien, moi, j'aimerais que ça soit quantifié les effets sur le trafic en général au Québec, parce que ça pourrait nous aider dans le mémoire que je voudrais faire, globalement au Québec, qu'est-ce que ça va être l'effet sur le trafic des décisions sur les gaz à effet de serre.

3250 C'est sûr que je peux peut-être faire un commentaire sur la remarque qu'un projet bien particulier, mais je pourrais peut-être suggérer aussi que le projet bien particulier pourrait être justement l'envisager comme un projet particulier pour cet endroit-là, faire un projet pilote pour favoriser énormément le transport en commun et favoriser aussi d'autres mesures.

3255 Parce que les chiffres qu'on a en tête, le 20 quelque pour cent, je ne sais pas le chiffre exact, ça ne prend pas juste des souhaits, dire: « On va y aller doucement, puis ça va faire quelque chose. » Ça prend des décisions énergiques. Puis moi, j'aimerais avoir les chiffres qu'on envisage effectivement au niveau du ministère pour l'horizon 2012.

LA PRÉSIDENTE :

3260 Est-ce que monsieur Simard peut donner des renseignements sur ça?

M. MICHEL SIMARD :

3265 Oui. Effectivement, monsieur, on va faire tout notre possible pour vous apporter des précisions là-dessus pour vous aider dans l'élaboration de votre mémoire.

M. LAURIER ST-AMAND :

3270 Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Madame Hélène Hayes Cunningham.

3275 **Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :**

Bonsoir, madame Bigué.

LA PRÉSIDENTE :

3280 Bonsoir !

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

3285 Voici, dans le rapport qui a été remis en juin 2005, on lit à la page 241 qu'il y a eu des sessions d'information auprès des citoyens de Lennoxville, de Waterville, Canton d'Hatley. Alors, la date de cette réunion-là était le 7 avril 2004.

3290 Alors, à la page 245, on lit que, parmi les principaux points soulevés lors de la deuxième séance, celle d'avril 2004, concernant la partie du tracé, les suivants : on pouvait relever le processus d'information, de consultation des citoyens, les raisons pourquoi tous les propriétaires concernés ne sont pas rencontrés individuellement, le passage de l'autoroute dans une grande zone agricole, l'impact sonore dans le quartier de View Point, la pollution de l'air par le CO₂, les luminaires utilisés et leur contribution à la pollution lumineuse, les raisons motivant le choix des tracés privilégiés par le ministère, la largeur d'emprise de l'autoroute, l'accès au centre-ville de Lennoxville pour les gens en provenance de l'est, privilégier le transport en commun et le covoiturage plutôt que la construction d'une autoroute, et puis les étapes de réalisation du projet.

3300 Alors, ça ici, ce sont à peu près les mêmes arguments que j'ai soulevés ce soir. Et puis j'ai bien apprécié la présentation de monsieur Gagné, mais je n'ai pas entendu rien de ce qui était différent ou une information nouvelle au sujet de quand les impacts sonores et visuels et autres vont être réalisés pour notre secteur. Et pourtant, vous dites vraiment que vous allez

commencer par notre secteur.

3305 Alors, moi, je m'adresse à n'importe quel des intervenants qui sont concernés par ces points-là et leur demander à quel moment est-ce qu'on va avoir une réponse à ces choses-là.

LA PRÉSIDENTE :

3310 Là, je vous restreins un petit peu parce qu'il faut... en fait, votre question, est-ce que ça porte sur le niveau sonore dans votre quartier?

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

3315 Ça porte certainement sur le niveau sonore, mais ça porte aussi sur le fait que toutes ces choses-là sont connues depuis deux ans, et que pourtant on présente un projet et qu'on dit qu'on va commencer par cette phase-là du projet et on n'a pas toutes les données.

LA PRÉSIDENTE :

3320 Donc, c'est la phase de réalisation, l'échéancier que vous remettez en question?

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

3325 Oui, que je remets en question puisqu'on n'a pas les données. Comment est-ce qu'on peut dire que ce projet-là va être bon pour tout le monde et qu'il n'y aura pas d'impact alors que les études n'ont pas été réalisées.

LA PRÉSIDENTE :

3330 Vous, vous demeurez dans le quartier View Point?

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

3335 Oui. J'aimerais aussi...

LA PRÉSIDENTE :

3340 Alors, votre question, si on la formule de façon claire, c'est : est-ce que le tracé de l'autoroute pourrait avoir un impact sur le niveau sonore de View Point. Est-ce que c'est ça?

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

Et pas seulement sur le niveau sonore. C'est le niveau sonore, il y a aussi le fait que si

3345 on regarde le tracé, c'est un peu comme la muraille de Chine, toutes les parties qui sont... les petites routes secondaires, rurales, comment est-ce que les gens vont pouvoir avoir accès de part et d'autre de cette autoroute-là avec des, par exemple, des véhicules agricoles?

LA PRÉSIDENTE :

3350

Mais pour les fins de l'assemblée de ce soir, de la réunion, est-ce que vous êtes d'accord de discuter un problème à la fois?

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

3355

Je vais limiter un problème à la fois.

LA PRÉSIDENTE :

3360

Parce qu'on n'aura jamais de réponse.

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

3365

Oui, d'accord, on va revenir à ça.

LA PRÉSIDENTE :

Laquelle vous choisissez, l'agriculture ou le sonore?

3370

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

Je vais choisir l'impact sonore.

LA PRÉSIDENTE :

3375

Parfait. Alors, l'impact sonore dans View Point. C'est ça?

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

3380

Oui, s'il vous plaît.

M. LOUIS FERLAND :

3385

C'est bien. Je présumais que c'était par cette question-là qu'on commencerait. Donc, vous avez sur le tableau justement les isophones de l'impact sonore prévu en 2016 sur le projet.

Pour bien situer pour les gens, View Point est situé ici, avec Alexander Galt qui est ici,

l'École Alexander Galt, et View Point est tout à fait en arrière d'Alexander Galt. Ça, c'est le climat sonore prévu en 2016 avec la nouvelle voie de l'autoroute 410 qui, en passant, va se terminer au giratoire ici. Et après ça, ça devient la 108 standard.

3390

Le bruit ambiant présentement à View Point est surtout amené par la 108, qui est ici, qui dans le cas actuel se prolonge vers l'Université Bishop's et qui vient ici, qui revient ici, et surtout parce qu'ici on est dans un secteur en pente. Je n'ai pas la pente exacte. Je pense que c'est autour de 8 % à peu près, la pente de la 108. 6 %, je m'excuse, c'est 6 %. Donc, c'est soit des accélérations de camion ou décélération, ou accélération en montant, en descendant. On a même un 4 voies, on a des voies lentes pour camion. Donc, une grosse partie du bruit est amenée par ce secteur-là de la 108.

3395

Avec la nouvelle voie, on remarque ici que, dans ce secteur-là, la route va devenir à niveau, planche. Donc, il n'y aura pas d'effet de côte, d'accélération, décélération. Les lignes isobares, on voit très bien qu'ici, on est à 55 dBA à peu près à, je ne sais pas, 50 mètres de la voie proposée.

3400

C'est pour ça que quand on regarde View Point, View Point n'a pas été retenu comme tel pour aller mesurer le niveau sonore parce que, déjà, il y avait un niveau sonore dû à la 108 actuelle. Et le nouveau tracé, par l'étude qu'on voit ici, nous démontre clairement qu'il est très loin de la zone du 55 dBA qui pourrait l'affecter. C'est pour ça qu'il n'a pas été retenu comme tel. On n'est pas allés mesurer, on n'est pas allés chercher des points précis. On a mesuré des points le long de la future pour nous permettre de mettre les isophones pour savoir c'était quoi les débits dans ce secteur-là.

3405

3410

On s'aperçoit que les débits sont de façon continue en zone agricole. Il n'y a pas d'habitation. On ne vient pas toucher à la ferme expérimentale. Ici, la 108 qui présentement fait ça comme ça, mais là qui va venir par Glenday, et là, bien, on amènerait la carte actuelle, ils ont les mêmes niveaux sonores parce que tout le trafic de la 108 passe ici présentement. Et l'Université Bishop's est très loin aussi, on voit que l'isophone de 55 est très loin de la zone bâtie de l'Université Bishop's.

3415

C'est pour ça qu'on n'est pas allés étudier de points précis là. Et même à votre question, lorsque vous étiez venue vous présenter au mois d'avril et même, si je me souviens bien, à la séance du 13 juin, on n'a pas cru bon de refaire, d'aller chercher des points à ce niveau-là parce qu'on était très loin de la zone.

3420

LA PRÉSIDENTE :

3425

Ça, c'est pour la phase 1. Maintenant, pour la phase 2, est-ce que vous avez évalué... vous dites qu'il n'y a pas d'impact et qu'il n'y aura pas d'impact avec le carrefour giratoire que vous proposez sur le secteur résidentiel de View Point pour la phase 1. Pour la phase 2, est-ce que vous avez...

3430

M. LOUIS FERLAND :

La phase 2 dans ce secteur-ci...

3435

LA PRÉSIDENTE :

... entrevu quelque chose?

3440

M. LOUIS FERLAND :

Excusez, c'est ça, excusez-moi si je vous ai interrompue.

La phase 2 dans ce secteur-là ici n'est pas changée parce qu'on fait déjà le 4 voies qui est prévu. Donc, la phase 2 qui amène le 4 voies, c'est à partir du giratoire en s'en allant vers l'ouest.

3445

Parce qu'ici, on est déjà... bien, à la limite, peut-être qu'on va ramener un niveau 3 quand on va avoir fini d'évaluer l'ensemble du trafic. Mais pour l'instant, ce qui est prévu...

3450

Ici, le 4 voies, c'est vraiment le prolongement de la 108. La 108 est déjà à 4 voies à partir d'ici environ à aller jusqu'en haut de la côte. Il est 4 voies actuel. Ce n'est pas nouveau, ce n'est pas rien qu'on propose, c'est déjà un 4 voies. À cause de la voie lente à monter pour les camions et la voie lente de décélération pour les camions en descente, puis avec la sortie de l'École Alexander Galt qui est juste ici, c'est déjà un 4 voies. C'est un 4 voies qui, à la vitesse de 90 kilomètres/heure, est ramené à 50 kilomètres/heure dans les zones de sortie d'autobus scolaires avec un panneau qui clignote pour la sortie Alexander Galt. Donc, ici, on a un problème majeur.

3455

LA PRÉSIDENTE :

Ah! non, il n'y aura pas...

3460

M. LOUIS FERLAND :

Au niveau circulation je parle.

3465

LA PRÉSIDENTE :

Oui, oui. Il n'y a pas de dédoublement pour la phase 2?

3470

M. LOUIS FERLAND :

Non, pas dans ce secteur-là ici.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, il n'y aura pas de...

3475

M. LOUIS FERLAND :

Il n'y aura pas de changement. Phase 1, phase 2, il n'y aura pas de changement pour le secteur View Point.

3480

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ça vous rassure?

3485

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

Non. Je m'excuse, je ne veux pas vraiment vous contredire, mais votre idée sur le niveau sonore n'est pas ce qu'on vit dans View Point. Il y a quelques maisons, qui sont au bout de la rue Gamma, qui effectivement ont plus de bruit de la 108. Mais comme c'est dans une côte, nous, d'où on est, c'est très tranquille, très, très, très tranquille. C'est les oiseaux qui font le plus de bruit.

3490

Et la raison pour laquelle nous sommes allés vivre à View Point, justement c'est la qualité de vie et c'est le silence, c'est l'endroit pastoral. Nous avons préféré nous éloigner des services vraiment pour le paysage et pour ce qui est vraiment... il n'y a vraiment pas de bruit. C'est vraiment très tranquille.

3495

J'ai lu dans le rapport qu'on disait qu'il y avait une différence. Par exemple, si on parlait d'un niveau de son qui était déjà très bas et puis qu'on amenait à un son qui était beaucoup plus élevé, que c'était la différence qui était quelque chose... qui était un facteur qui était important.

3500

Alors, la même chose que le monsieur Letemplier qui est venu ici au début, nous, on nous suggère une autoroute qui va avoir du bruit sur des grandes périodes de la journée, 24 heures par jour, alors qu'on entend de loin parfois le train passer, c'est tout.

3505

M. LOUIS FERLAND :

Je suis d'accord avec madame. C'est parce que quand j'ai dit tantôt que c'était la 108 qui influençait le bruit dans le secteur de View Point, je ne voulais pas dire par là qu'il y avait du bruit. Ce que je voulais dire, c'est que le bruit actuel de View Point... et peut-être effectivement qu'il n'y a pas de bruit parce que la 108 a une très faible influence sur View Point à cause de peut-être protection par le boisé, protection par la distance. C'est ce que je voulais dire.

3510

C'est que le nouveau tronçon de la 108... parce que dans ce secteur-là, il faut parler de

3515 la 108 et non de l'autoroute, parce qu'on n'est pas autoroute là, on est un 4 voies contigu. L'autoroute commence à l'ouest du giratoire. Donc, dans ce secteur-là, c'est une route, un 4 voies, un boulevard à 4 voies avec accès - sans accès c'est-à-dire, pas accès contrôlés mais sans accès. Et ce secteur-là ne viendra pas influencer le bruit actuel de View Point.

3520 Parce que, on regarde les isobares, tout près de l'emprise on va être à 65, un petit peu plus loin on est à 60, un petit peu plus loin à 55. Donc, si on va jusqu'à View Point et on continue à descendre, on s'aperçoit qu'on atteint vite peut-être le 35, 40 ou 45 peut-être dans le secteur de View Point.

3525 C'est pour ça que je vous dis on ne l'a pas mesuré. Donc, je ne peux pas vous dire si on est à 42, à 44, à 45, à 40. Je ne le sais pas. Mais on sait qu'en milieu résidentiel comme ça, normalement on est autour de 40, entre 35-40. On doit être à peu près là. Donc, ce qu'on dit, c'est que le fait qu'on est loin, on ne viendra pas altérer ce bruit-là potentiel.

3530 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, vous dites que le climat va être le même.

M. LOUIS FERLAND :

3535 Le climat va demeurer le même.

LA PRÉSIDENTE :

3540 Est-ce que vous êtes satisfaite?

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

3545 Un petit peu.

LA PRÉSIDENTE :

Avez-vous une deuxième question?

3550 **Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :**

Oui, oui, certainement. C'est qu'ici, on prévoit, on nous montre la carte de 2016. Une fois ce tronçon-là construit, est-ce qu'on peut venir vérifier?

3555 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'il va avoir un suivi?

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

3560

Je veux dire, cette idée-là qu'il n'y a pas de bruit et qu'il n'y a pas nécessité de faire d'étude parce qu'il n'y a pas de bruit, est-ce que c'est réversible, ça, ou bien si vous pouvez venir étudier avant qu'elle se fasse de façon à pouvoir comparer l'augmentation du bruit?

3565

M. LOUIS FERLAND :

Effectivement, oui, l'engagement que j'ai mentionné tantôt, si vous permettez, effectivement quand on disait qu'on va aller mesurer pendant 10 ans le niveau de bruit tout le long du tronçon, ça inclut ce tronçon-là aussi. Ce n'est pas uniquement le secteur ouest. Ça inclut jusque vis-à-vis l'entrée d'Alexander Galt.

3570

On va l'étudier au complet. On va vérifier si ça a une influence sur le secteur View Point ou tout le secteur, le tronçon au complet. On va l'évaluer. Et si ça a une influence, bien, c'est là qu'on s'engage à faire les mesures pour l'atténuer soit par des murs antibruit ou autres méthodes.

3575

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

Parce qu'on parlait de remblai ou de terreau ou de... au moment même où on construisait l'autoroute. Mais pour ça, il faudrait que quelqu'un vienne vérifier et venir voir que, effectivement, il n'y en a pas de bruit, si on est pour se protéger du bruit à venir.

3580

LA PRÉSIDENTE :

Mais il y a une période transitoire de construction, c'est évident. Mais si je comprends bien ce que monsieur Ferland dit, c'est que le niveau sonore va demeurer le même et puis qu'il s'engage à faire un suivi.

3585

Alors, c'est parce que le niveau sonore actuel ne rencontre pas la norme de 55. Ça doit être plus bas que 55, ça doit être dans les 40. Donc, il ne semble pas avoir de problème de la part du ministère des Transports avec ce niveau-là. Donc, il n'y a pas d'influence là. Que la route se réalise ou qu'elle ne se réalise pas, ça demeurerait le même.

3590

Je vais être obligée de demander, il faut que je passe à travers la liste...

3595

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

Oui, d'accord.

LA PRÉSIDENTE :

3600

Vous avez déjà eu deux, trois questions. Alors si vous voulez, pour les questions successives, peut-être vous enregistrer pour demain après-midi à 1 h 30. Parfait, madame Cunningham.

3605

Monsieur Thierry Nootens.

M. THIERRY NOOTENS :

Bonsoir.

3610

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

3615

M. THIERRY NOOTENS :

Alors, mes interrogations seront relativement brèves. Elles portent sur la cohérence entre le projet de prolongement de l'autoroute 410 et le projet de plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke qui est actuellement en voie d'adoption. Car effectivement dans le projet de plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke, le prolongement de la 410 fait partie des réalisations prévues et prônées par la Ville de Sherbrooke dans son plan, et cela, en compagnie aussi d'une multiplication quand même assez importante de boulevards dans le quartier nord de la ville.

3620

Je pense notamment au prolongement de Lionel-Groulx, prolongement de Monseigneur-Fortier. Je pense au prolongement de Jacques-Cartier au travers du bois Beckett, qui est un peu le pendant d'un développement routier et autoroutier assez intense autour de l'agglomération de Sherbrooke.

3625

Alors, ma première interrogation, c'est : est-ce que, néanmoins, les deux projets ont été pensés ensemble, ont été pensés de concert, c'est-à-dire le plan d'urbanisme et le projet de la 410?

3630

Je vais étayer ma question. Alors, tel que demandé en début de séance, je vais m'en tenir aux faits et aux interrogations. Alors, je veux simplement citer très rapidement les parties du plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke. Alors...

3635

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, on pourrait accélérer un petit peu plus parce qu'on a une longue liste.

3640

M. THIERRY NOOTENS :

Oui, ça ne sera pas très long. Alors, le plan d'urbanisme dans son orientation, numéro 5, parle de protéger, mettre en valeur le territoire agricole et rural, de protéger le patrimoine paysager et naturel.

De plus...

– et je cite –

... Sherbrooke souhaite identifier des stratégies de valorisation environnementale et de développement durable.

Nouvelle petite contradiction. Dans son document *Sherbrooke 2005-2015* – là, je ne suis pas hors sujet, parce que c'est un des documents qui a été déposé et mentionné en début de séance – dans ce document qui est intitulé *Vision développement* et qui est le document antérieur au plan d'urbanisme, la Ville a identifié comme autre enjeu d'aménagement du territoire, et je cite encore une fois:

(...) la zone rurale dont le rôle est critique en regard du contrôle de l'étalement urbain, de la protection du territoire agricole, car elle entoure le territoire urbanisé.

Et dans le même document, dernière petite citation, ce document qui, je le rappelle, doit déterminer le plan d'urbanisme de Sherbrooke, on énonce que:

Dans une perspective de contrôle des coûts des services publics et de protection des paysages ruraux, la Ville contrôle l'urbanisation de la zone rurale en imposant le respect du caractère de chaque zone, en limitant le développement des infrastructures et en surveillant particulièrement les zones limitrophes du territoire agricole.

Alors, là, je me demande où est ce contrôle, cette protection et ce respect, cette surveillance dont, en principe, la Ville est mandataire. Alors, quelle est la cohérence, quel est le lien avec les principes, les beaux principes du plan d'urbanisme et le prolongement de la 410? Ça, c'est ma première question.

Et la seconde, c'est si le plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke est rejeté, nouvelle donnée factuelle, il y a un processus d'adoption ou de rejet du plan d'urbanisme, il y a une séance de signature des rejets, ce qui peut se tenir au mois de décembre 2006, et s'il y a un nombre de signatures suffisant qui est récolté, la Ville doit tenir un référendum sur son plan d'urbanisme au printemps. Alors advenant une victoire des opposants au plan d'urbanisme lors de ce référendum en 2007, qu'est-ce qui arrive avec le projet de la 410, par exemple?

LA PRÉSIDENTE :

Alors, la première question à madame Dubord.

3685 **Mme LISE DUBORD :**

Oui, je vais tenter de répondre. Un plan d'urbanisme comme tel doit être... au niveau des outils qu'on a en planification du territoire et à l'aménagement qu'on a comme tel, on a les orientations du gouvernement, dont le projet de l'autoroute. Suite à ça, on doit en tant que MRC, c'est Municipalité régionale de comté, produire un schéma d'aménagement.

3690
3695 Le schéma d'aménagement a été fait en 87. C'était l'ensemble des municipalités qui constituaient la MRC du temps – il faut se rappeler, on n'était pas une ville regroupée – et c'est un projet qui a été inscrit au schéma d'aménagement pour être conforme aux orientations du gouvernement.

3700 Suite à ça, chaque municipalité qui faisait partie du schéma de la MRC, ça veut dire, c'était dans le temps Rock-Forest, Fleurimont, Sherbrooke, Saint-Élie, Deauville, tout ça, Lennoxville, on devait avoir dans nos outils d'urbanisme, qui sont le plan d'urbanisme et notre réglementation d'urbanisme, pour être conforme au schéma d'aménagement, on devait inscrire ce projet-là. Il a été inscrit dans le plan d'urbanisme de la Ville en 91. Et maintenant qu'on le révise sous le terme de la nouvelle ville, étant donné que notre schéma est toujours en vigueur et c'est toujours une orientation du gouvernement, on l'a inscrit dans notre plan d'urbanisme de la Ville.

3705 **M. THIERRY NOOTENS :**

La Ville n'aurait pas dû, disons, s'opposer ou proposer des alternatives à ce développement autoroutier quand même assez extensif?

3710 **Mme LISE DUBORD :**

3715 Les orientations de la Ville sont, entre autres, protéger le milieu rural et le milieu agricole, mais c'est aussi consolider les centres-villes, consolider notre ville, notre zone urbaine, et améliorer dans certains secteurs les problèmes de circulation, dont ceux qui sont rencontrés dans l'arrondissement de Lennoxville.

3720 Donc, le plan d'urbanisme, c'est un ensemble d'orientations, un ensemble d'éléments et un ensemble de problèmes qu'on essaie de solutionner. Donc, étant donné que c'était une orientation du gouvernement et c'est toujours au schéma d'aménagement, pour ne pas l'inscrire dans notre plan d'urbanisme, il aurait fallu modifier le schéma. Et le schéma, pour qu'il soit modifié, il faut qu'il soit accepté par l'ensemble des ministères du gouvernement du Québec.

3725 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Dubord, vous devez vous adresser à moi.

Mme LISE DUBORD :

3730 Excusez. Donc, avant de modifier un document ou de modifier une orientation du gouvernement, nous, comme municipalité, on ne peut pas le faire sans avoir l'autorisation ou l'assentiment de tous les ministères concernés. Donc, on n'a pas modifié, on n'a pas demandé de modifier cette orientation-là étant donné que, pour la Ville, on voyait des impacts positifs.

3735 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va. La deuxième question concernait l'adoption du futur plan d'urbanisme.

Mme LISE DUBORD :

3740

Oui.

M. THIERRY NOOTENS :

3745

... par les citoyens.

LA PRÉSIDENTE :

3750 Oui, j'ai compris, monsieur. Donc, le plan actuel, ce n'est pas un plan qui est conséquent à la fusion. Le futur plan d'urbanisme tient compte des villes fusionnées.

Mme LISE DUBORD :

3755

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Mais il doit être conforme aussi aux orientations du gouvernement.

3760

Mme LISE DUBORD :

Du gouvernement et conforme au schéma d'aménagement.

LA PRÉSIDENTE :

3765

Et monsieur demande si le plan d'urbanisme va être adopté en référendum.

Mme LISE DUBORD :

3770 Oui. Ce qui arrive, le plan d'urbanisme, c'est un règlement d'urbanisme et on suit les
procédures légales qui sont prévues dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Il a été adopté
en projet de règlement par le conseil le 15 mai 2006. Il y a eu les consultations publiques qui ont
été tenues au mois de juin, et l'adoption du projet, l'avis de motion devrait se faire au cours des
prochaines semaines.

3775

Ce qui est prévu, avec les membres du conseil, avec les modifications qui ont été
demandées suite à la consultation publique, actuellement c'est en discussion avec le comité
d'urbanisme et le conseil de ville pourrait donner l'avis de motion le 2 octobre. Par la suite, on
adopte le règlement comme tel, avec les modifications ou sans les modifications proposées, qui
3780 pourrait avoir lieu au cours du mois d'octobre. Et il y a un processus prévu dans la loi, si la
population veut s'objecter, pour aller en journée...

LA PRÉSIDENTE :

3785

Mais moi, ma question, la Ville ne peut pas rejeter une orientation gouvernementale.

Mme LISE DUBORD :

3790

Non, pas légalement.

LA PRÉSIDENTE :

Alors voilà votre réponse.

3795

Alors, monsieur Jean-Michel Beaucher.

M. JEAN-MICHEL BEAUCHER :

3800

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, monsieur.

3805

M. JEAN-MICHEL BEAUCHER :

En fait, j'ai deux petites questions fort simples. La première, c'est concernant l'industrie
des camions et des camions lourds.

3810

Souvent, les camions et l'engorgement des axes routiers notamment par les camions

3815 lourds sert de justification au prolongement de l'autoroute 410. Et je me demandais s'il y avait eu des études sur le futur développement de l'industrie du camionnage et qu'est-ce que ça va avoir lieu peut-être dans 25 ans ou dans 30 ans considérant que le coût de l'essence va augmenter, considérant aussi qu'il y a de nouvelles alternatives aussi de développement durable. On veut de plus en plus aussi valoriser les achats locaux afin que nos produits ne fassent pas... ne viennent pas, bon, du sud des États-Unis, notamment nos produits agricoles.

3820 Savoir aussi quelles ont été les études qui ont été faites en ce qui concerne les chemins de fer. Aussi s'il y avait eu des alternatives concernant les camions lourds. J'ai vu des camions lourds qui étaient vides et qui se promenaient sur les principaux axes qui étaient engorgés, qu'on a vus en début de séance. D'ailleurs, j'ai lu dans le rapport qu'il y avait de 20 % à 50 %, presque près de 50 % des camions, qui circulaient sur ces axes-là, qui étaient vides. Et je me demandais s'il y avait eu des alternatives de tentées pour essayer de combler ce projet-là.

3825 **LA PRÉSIDENTE :**

Votre question, monsieur, c'est quoi?

3830 **M. JEAN-MICHEL BEAUCHER :**

En fait, est-ce qu'il y a eu des études c'est quoi les tendances de l'industrie des camions pour dans 25 ou 30 ans?

3835 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. Les projections, monsieur Ferland, du camionnage.

M. LOUIS FERLAND :

3840 Bien, les études globales qu'on connaît font en sorte qu'il va avoir une augmentation du volume de transport par camion, supporté, parce qu'on supporte aussi le transport ferroviaire, mais dans la zone qu'on parle là, déjà qui est desservie par deux lignes ferroviaires. Donc, c'est évident qu'il va avoir un volume de camions qui va amener les marchandises jusqu'au train. Et les études démontrent qu'il va avoir une augmentation. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais l'étude
3845 qu'on a...

LA PRÉSIDENTE :

3850 Avez-vous une étude particulière à laquelle vous pouvez référer monsieur ou peut-être pouvez-vous donner la réponse demain?

M. LOUIS FERLAND :

3855 Oui, il y a une étude qu'on pourrait fournir. Je n'ai pas la réponse tout de suite mais, demain, on va pouvoir vous fournir ça.

LA PRÉSIDENTE :

3860 Parfait. Avez-vous une deuxième question, monsieur?

M. JEAN-MICHEL BEAUCHER :

3865 Oui. En fait, c'est concernant la question, bon, de la dette publique. On sait qu'il y a un vieillissement de la population. Il y a de plus en plus, en fait, bon... en fait, il va avoir de moins en moins de personnes qui vont pouvoir payer les infrastructures publiques. Et je me demandais s'il y avait une politique ou si le ministère des Transports avait fait des études pour savoir quels seraient les coûts d'entretien des infrastructures routiers dans, je ne sais pas, peut-être 20, 25 ou 30 ans et quel serait le pourcentage par rapport au PIB en général.

3870 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Ferland, quelles sont les projections pour l'entretien de l'autoroute 410 dans ce secteur?

3875 **M. LOUIS FERLAND :**

3880 On n'a pas fait d'étude vraiment à savoir ça va être quoi le coût d'entretien pour ce secteur-là en particulier. Globalement, je n'ai malheureusement pas les chiffres ici, mais on serait capables de vous fournir c'est quoi le coût d'entretien normalement pour une infrastructure neuve. On sait que dans 40 ans, il va falloir refaire une réfection majeure des structures. Et après ça, il y a des pavages continus qu'il faut faire aux 10, 15, 20 ans, dépendamment de l'usure.

3885 Donc, je n'ai pas le chiffre exact, mais on connaît de façon générale c'est quoi les coûts d'entretien.

LA PRÉSIDENTE :

En pourcentage?

3890 **M. LOUIS FERLAND :**

En pourcentage.

LA PRÉSIDENTE :

3895

Vous allez pouvoir les fournir à monsieur demain?

M. LOUIS FERLAND :

3900

Demain, je vais pouvoir fournir certaines données là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

3905

Merci. Moi, j'ai une question. Qu'est-ce qui explique l'augmentation de la circulation sur le chemin Bel-Horizon du camionnage?

M. LOUIS FERLAND :

3910

Vous voulez dire l'augmentation de camions?

LA PRÉSIDENTE :

3915

Oui, le volume de circulation dans le secteur Bel-Horizon. Vous en parlez dans le PR3, page 13.

M. LOUIS FERLAND :

3920

Parce que sur Bel-Horizon, ce qu'on prévoit, c'est une diminution de véhicules générale de 83 %. Là, je n'ai pas la page PR3. Il faudrait que je l'aie devant moi.

LA PRÉSIDENTE :

3925

Demain, vous allez me répondre?

M. LOUIS FERLAND :

3930

Oui, demain. Parce que là, je ne l'ai pas. Parce que sur Bel-Horizon, ce que j'ai comme information, c'est qu'il va avoir une diminution importante du nombre de véhicules, incluant les camions. Donc, je ne sais pas là.

LA PRÉSIDENTE :

3935

Page 13.

M. LOUIS FERLAND :

Page 13, oui, je vais aller chercher ça. Demain, je vais vous donner ça.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

3940 Vous pourriez regarder rue Belvédère aussi, je vais avoir des questions, moi.

M. LOUIS FERLAND :

3945 C'est beau, pour Belvédère aussi.

LA PRÉSIDENTE :

Chemin Belvédère.

3950 **M. LOUIS FERLAND :**

Chemin Belvédère, d'accord.

LA PRÉSIDENTE :

3955 On passe à monsieur Brian Herring. Il est parti ?

Alors, monsieur Gilles Daoust. Bonsoir, monsieur Daoust.

3960 **M. GILLES DAOUST :**

Madame la présidente, bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

3965 Merci d'être venu.

M. GILLES DAOUST :

3970 Oui. Mais je vous remercie d'animer aussi.

LA PRÉSIDENTE :

D'être patient.

3975 **M. GILLES DAOUST :**

Oui, effectivement. Pour faciliter la compréhension de ma question, j'aimerais vous suggérer que le ministère puisse mettre une carte différente sur sa diapo, celle qui donnait les

3980 variantes, entre autres, de contournement. Vous en aviez une qui avait en pointillé trois
variantes. Si vous pouviez la placer, s'il vous plaît, pour juste faciliter la compréhension et
accélérer un petit peu l'ensemble.

3985 Pendant que la carte est présentée, je peux toujours commencer. En fait, on suit depuis
plusieurs années l'évolution du dossier, l'évolution du projet. Je sais que depuis également
plusieurs années, au moins depuis... bon, on la voit ici. Il y a différentes variantes dans le cas du
prolongement de la 410 qui ont été présentées. La majorité des variantes n'ont pas été retenues
et n'ont pas été présentées, et on ne les voit pas.

3990 Par contre, on voit certaines variantes dans les projets qui ont été déposés. Entre autres,
ce qui me concerne, moi et mon groupe, c'est la variante B-sud. Je suis préoccupé par le fait
qu'elle soit présentée. Je suis préoccupé par le fait qu'elle demeure là. Parce qu'en fait, comme
groupe de citoyens, on a des craintes. On a des craintes que dans l'éventualité où le projet tel
que promu par les promoteurs ne soit pas respecté, c'est-à-dire ne soit pas accepté, que le
3995 ministère se targue ou c'est-à-dire qu'il aille voir sa composante miroir, c'est-à-dire la portion sud.
Donc, si la portion nord n'est pas acceptée parce que la CPTAQ, par exemple, la protection du
territoire agricole du Québec met un droit de veto et indique que ce ne peut être la variante nord
qui passe, on a peur que le ministère ou que le ministre aille sur la variante sud. On a cette
crainte-là.

4000 Si cette crainte-là est véritable, nous, on veut faire des mémoires, on veut faire des
représentations, j'aimerais être rassuré. Est-ce que c'est possible que, advenant que la portion
nord du prolongement soit refusée parce que la CPTAQ a donné un droit de veto, se peut-il que le
ministre aille vers la variante sud, étant donné que cette variante sud là, contrairement à
4005 l'ensemble des autres variantes, est présentée dans le projet.

LA PRÉSIDENTE :

4010 Si je déduis, est-ce que c'est correct de dire que vous demeurez dans la partie
concernée?

M. GILLES DAOUST :

4015 Vous avez tout à fait compris, oui. On est un groupe de citoyens, on est 300 familles qui
demeurent là.

LA PRÉSIDENTE :

4020 Oui, c'est ça. Monsieur Ferland ne peut pas répondre à cette question-là. Nous, au
BAPE, la commission d'enquête fait son analyse, remet son rapport au ministre du
Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, et le ministre le transmet avec
l'analyse sur l'environnement au Conseil des ministres.

4025 Alors, c'est purement hypothétique. On ne peut pas vous répondre sur quel sera le choix du Conseil des ministres. Mais si vous avez des questions particulières pour cibler d'autres variantes...

M. GILLES DAOUST :

4030 Mais en fait, ma question est très précise. Est-ce que, comme citoyen, je m'objecte à ce que la variante sud soit retenue ou je ne fais rien. Si je fais rien, le ministre est devant une objection face à la variante nord mais aucune objection face à la variante sud. Donc, il peut choisir la variante sud, étant donné que c'est la seule variante qui est là.

4035 **LA PRÉSIDENTE :**

Il peut choisir n'importe quelle variante. Alors, vous, comme représentant des citoyens du secteur, est-ce que vous auriez des...

4040 **M. GILLES DAOUST :**

J'aimerais que cette variante-là disparaisse complètement du dossier.

LA PRÉSIDENTE :

4045 Ce n'est pas simple comme ça. Quel est votre argumentaire qui soutient une telle position, c'est ce qu'on veut entendre, les faits.

M. GILLES DAOUST :

4050 L'argumentaire qui le défend, bien, en fait, un, c'est la seule variante qui a été déposée. Il y a eu au moins cinq ou six autres projets depuis les 20 dernières années, cinq ou six autres variantes qui ont été étudiées par le promoteur. Aucune de ces variantes-là n'est déposée à l'exception de cette variante-là, la variante B, qui nous concerne. C'est pour ça que ça nous indispose.

4055

LA PRÉSIDENTE :

4060 Est-ce que vous demandez une question sur ces variantes-là qui n'ont pas été, selon vous, assez...

M. GILLES DAOUST :

4065 Bien, en fait, oui, ce serait ma deuxième question. Parce que lorsqu'on a eu la dernière séance d'information, le ministère s'était engagé à déposer différents éléments sur le site Web.

Le premier engagement, c'était de déposer l'ensemble des autres variantes qui avaient été étudiées ainsi que les raisons pour lesquelles ces variantes-là n'ont pas été acceptées. Elles ne se retrouvent pas sur le site Web.

4070 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est l'annexe 2, ici, l'addenda 2 de toutes les propositions retenues.

4075 **M. GILLES DAOUST :**

Est-ce qu'elles sont sur le site Web? Elles n'y étaient pas tantôt, en tout cas.

LA PRÉSIDENTE :

4080 Non, il n'était pas sur le site Web. Mais est-ce qu'il va l'être? De toute façon, toute la documentation va l'être, surtout d'ici peu. Et je crois qu'elle l'est actuellement.

M. GILLES DAOUST :

4085 L'élément secondaire qui était avec aussi, la même rencontre, lors de cette ancienne séance-là du mois de mai ou juin, je ne sais plus, c'est qu'on devait avoir des précisions quant à l'étude de l'impact du bruit de la variante B, qui n'est plus à l'écran maintenant ou qui se voit très mal.... O.K., l'ensemble des études, O.K., je les vois.

4090 On devait avoir des précisions quant à la modélisation qui avait été utilisée pour la variante B, quant au type de modèle spatial qui avait été utilisé, quant aux points d'échantillonnage qui avaient été utilisés pour indiquer qu'il y avait certaines mesures de mitigation potentielles, quant à la précision en Z également du modèle. Il n'y a aucune de ces informations-là qui se retrouve sur le site Web en ce moment.

4095 Donc, ça continue à nous indisposer. Étant donné que cette variante-là demeure, nous, on considère que l'étude du bruit sous-évalue, sous-estime et de beaucoup l'impact du bruit qu'il pourrait y avoir.

4100 **LA PRÉSIDENTE :**

4105 Là, vous couvrez tout un champ de questionnement. Je voudrais préciser, parce que je ne veux pas promouvoir une question par rapport à une autre, je veux bien cerner votre question principale. Vous avez touché aux différentes variantes présentées à l'addenda 2 qui n'étaient pas, quand vous avez consulté le site Web, qui n'étaient pas sur le site Web, sur l'Internet.

M. GILLES DAOUST :

Lors du souper, elles n'étaient pas là.

4110 **LA PRÉSIDENTE :**

Là, il l'est. On me fait signe que tout est sur le site Web. De toute façon, s'il ne l'est pas, là, il va l'être d'ici peu.

4115 **M. GILLES DAOUST :**

Est-ce que c'est possible de bien cibler comme étant une nouvelle information? Parce que j'ai regardé dans tout ce qui était nouvelle information selon les dates, une demi-heure avant d'arriver ici, à 6 h 30, et il n'y avait aucune nouvelle information technique qui avait été rajoutée. Ce n'était pas ciblé, en tout cas, sur le site Web du BAPE.

4120

LA PRÉSIDENTE :

Je vais demander à la coordonnatrice en arrière. Excusez-moi, madame Méthot, est-ce que l'addenda 2 est sur le site Web? Oui. Depuis quelle heure?

4125

Mme MARIE-JOSÉE MÉTHOT :

Depuis quelques jours.

4130

LA PRÉSIDENTE :

Depuis quelques jours. Alors, c'est depuis quelques jours.

4135 **M. GILLES DAOUST :**

Il faudrait donc le cibler.

LA PRÉSIDENTE :

4140

Ce n'est pas grave. Elle est sur le site Web, vous pouvez aller la chercher. Mais est-ce que vous avez des questions sur les autres...

M. GILLES DAOUST :

4145

Oui, ce que j'ai dit tout à l'heure concernant les précisions sur l'étude du bruit qui a été faite dans la variante B.

LA PRÉSIDENTE :

4150

Écoutez, attendez un petit peu là. C'est parce que vous touchez à plusieurs questions. Il y a plusieurs autres variantes...

M. GILLES DAOUST :

4155

Oui. J'ai eu la réponse. La réponse...

LA PRÉSIDENTE :

4160

Vous ne voulez pas toucher à ça.

M. GILLES DAOUST :

4165

Mais en fait, j'ai eu ma réponse.

LA PRÉSIDENTE :

Vous voulez toucher juste à celle en dessous, à celle du sud?

4170

M. GILLES DAOUST :

Bon, regardez, il y a effectivement deux variantes à ma question, deux éléments...

LA PRÉSIDENTE :

4175

Deux volets.

M. GILLES DAOUST :

4180

... deux volets, merci, deux volets à ma question. Je voulais savoir pour quelle raison l'ensemble des variantes n'avait pas été installé dans le projet, à l'exception de celle qui nous fait peur en ce moment. Je voulais savoir pourquoi celle-là est encore là.

4185

Parce que ce que j'en déduis, c'est que si elle est encore là, c'est encore une option. Donc, si c'est une option et on ne la veut pas, il faut la contester. Vous suivez mon raisonnement? Parce que si je la conteste, donc je mobilise 300 familles là. Vous ne suivez pas mon raisonnement?

LA PRÉSIDENTE :

4190

Oui. C'est parce que j'ai des tas d'informations à l'esprit.

M. GILLES DAOUST :

4195

Oui, allez-y.

LA PRÉSIDENTE :

4200 Est-ce que vous voulez avoir la justification du ministère des Transports sur la façon dont ils ont privilégié...

M. GILLES DAOUST :

4205 Non.

LA PRÉSIDENTE :

Non?

4210 **M. GILLES DAOUST :**

4215 Je veux savoir si moi, comme citoyen, je prends de l'énergie dans le mois qui suit pour aller produire un ensemble de mémoires pour contester le fait que la variante sud, B-sud est encore dans les propositions. Si vous me dites qu'il y a un risque quelconque, même minime, que le ministre choisisse cette variante-là lorsqu'il va prendre sa décision, je vais prendre l'énergie nécessaire comme citoyen pour la contester.

LA PRÉSIDENTE :

4220 Mais je ne peux pas me substituer au cerveau du ministre, monsieur.

M. GILLES DAOUST :

4225 Non, mais vous êtes dans le BAPE. Vous connaissez la procédure.

LA PRÉSIDENTE :

Même à ça.

4230 **M. GILLES DAOUST :**

Vous savez comment ça fonctionne.

LA PRÉSIDENTE :

4235 Nous, on s'occupe des faits. Voulez-vous avoir des renseignements sur cette option-là ou si vous voulez avoir des renseignements sur une autre option? Parce que là, vous voulez faire votre mémoire...

4240 **M. GILLES DAOUST :**

Ce que je comprends, c'est que vous ne pouvez pas m'en donner, vous ne pouvez pas... je ne vous chicane pas là. Je veux juste comprendre. Ce que je comprends, c'est que le BAPE en ce moment, vous, comme présidente, vous ne pouvez pas me certifier que cette option-là ne sera pas retenue. C'est ce que je comprends?

4245 **LA PRÉSIDENTE :**

On n'a pas fait le processus d'analyse, nous autres. On ne peut pas faire notre recommandation, on est en enquête actuellement. Ce qu'on vient chercher, c'est votre opinion dans la deuxième; dans la première, votre questionnement. Avez-vous des questions précises?

M. GILLES DAOUST :

4255 Mon opinion...

LA PRÉSIDENTE :

4260 Non, pas tout de suite l'opinion.

M. GILLES DAOUST :

Non, merci.

4265 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça, c'est au mois d'octobre.

M. GILLES DAOUST :

4270 Mon questionnement encore une fois, pourquoi cette variante-là demeure dans les probabilités du projet.

LA PRÉSIDENTE :

4275 Bon, ça, c'est une belle question.

Monsieur Ferland.

4280 **M. LOUIS FERLAND :**

Quand on a examiné l'ensemble des variantes, et on a vu la carte tantôt, qu'il a apparu rapidement, parce que c'est sûr qu'il y a eu des tracés, mais les premiers tracés, c'est une ligne sur une carte et on regarde rapidement si c'est possible.

4285

Il y a des tracés qu'on a éliminés tout de suite parce que soit qu'on passait entre le réservoir d'eau et l'Université de Sherbrooke ou bien quand on arrivait... en tout cas, c'était quasi impossible. On ne sentait pas le besoin de faire une étude plus approfondie pour ces tracés-là parce qu'on savait que techniquement même c'était quasi irréalisable ou des expropriations immenses.

4290

Les deux tracés qu'on a retenus, le premier tracé qui est le tracé qu'on a retenu, qu'on propose. L'autre variante, c'est qu'on l'a étudiée parce que c'était quand même une possibilité. Et si on regarde la variante sur la carte, c'est à peu près dans le même tracé, sauf que la variante B-sud techniquement nous facilitait certains échangeurs, nous compliquait d'autres aussi, par exemple, mais techniquement elle est réalisable. Par contre, c'est évident qu'elle séparait le quartier résidentiel que monsieur Daoust parle.

4295

C'est pour ça qu'on n'avait pas le choix, selon nous, de faire cette étude-là quand même. Parce que ne pas l'avoir faite, peut-être qu'on nous aurait demandé : « Pourquoi vous ne l'avez pas faite? Pourquoi vous n'avez pas regardé la possibilité de passer là? »

4300

On a fait l'étude. En tout cas, dans le rapport, tous les impacts positifs, négatifs sont là, autant sonores et autres. On ne l'a pas retenue, par exemple, compte tenu de l'ensemble des impacts par rapport au tracé A que, lui, on a retenu et qu'on propose parce qu'on considère les impacts moins grands. Mais on considérait qu'il fallait faire cette étude-là pour démontrer que les impacts étaient plus grands.

4305

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

4310

Donc, si je comprends bien, B-sud n'est plus dans votre projet.

M. LOUIS FERLAND :

4315

Nous, on ne l'a pas retenue comme projet parce que les impacts par rapport à A-nord sont plus grands. Donc, on l'a rejetée et on a proposé le tracé A-nord, selon notre interprétation.

LA PRÉSIDENTE :

4320

Mais nous, on a l'obligation de l'étudier.

M. GILLES DAOUST :

O.K.

4325

LA PRÉSIDENTE :

Moi, j'ai une question pour vous. Je ne me souviens plus dans laquelle des études, on avait beaucoup de variantes, il y en avait une qui passait à l'Université de Sherbrooke. Est-ce que c'est dans l'addenda?

4330

M. LOUIS FERLAND :

C'est dans l'addenda. C'est ça la carte, là. C'est l'addenda 1 qu'on me dit.

4335

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça, c'est dans l'addenda 1, c'est les réponses au ministère. Je ne l'ai pas. On marquait que c'était la solution qui était la plus satisfaisante, qui engendrait le moins d'impact, celle qui passait sur les terrains de l'université. Je voulais savoir pourquoi vous l'avez rejetée.

4340

M. LOUIS FERLAND :

Vous voulez dire probablement celle ici, là?

4345

LA PRÉSIDENTE :

Je vais aller chercher mon document. Écoutez, je vais revenir avec ça, je ne veux pas prendre de temps.

4350

Avez-vous une autre question?

M. GILLES DAOUST :

Oui, il y avait mon autre question. En conclusion, ce que je comprends, c'est que vous, vous devez l'étudier cette variante-là.

4355

LA PRÉSIDENTE :

Oui, on étudie tout le projet.

4360

M. GILLES DAOUST :

Parfait, je vous remercie. Est-ce que c'est possible que le ministère puisse déposer plus

4365 de précision concernant ses études de bruit de la variante B. Parce que lors de la dernière séance
d'information, plusieurs questions étaient demeurées sans réponse, à savoir des précisions sur la
méthodologie utilisée pour faire ses études sur le bruit quant à, entre autres, sur la méthodologie,
mais des questions assez pointues sur tout ce qui était le modèle trois dimensions, le modèle
topographique particulier.

4370

Parce que la zone B passe en zone topographique très particulière, très grande. C'est
une zone qui serait entourée d'autoroutes, entourée de zones à haute vitesse. Et ma
connaissance des modèles spatial m'indiquent qu'il n'y a aucune mesure de mitigation qui peut se
faire et on va être de beaucoup supérieur à 65 ou 70 décibels. Mais ça n'apparaît pas dans la
4375 méthodologie du ministère. On m'avait promis qu'il y aurait des précisions et j'aimerais que cette
promesse-là puisse se tenir.

LA PRÉSIDENTE :

4380

Alors, monsieur Ferland.

M. LOUIS FERLAND :

4385

Oui. Je pense que justement dans ce type de précision-là, je demanderais à monsieur
Pearson, et je pense qu'il va être capable de répondre à cette question-là très précise sur la
topographie, de tenir compte de la topographie dans notre modèle d'étude de bruit. Monsieur
Pearson.

M. MICHEL PEARSON :

4390

Oui. Pour répondre à votre question, on a 166 lignes de topographie qui ont été entrées
dans le modèle acoustique.

4395

Notre modèle acoustique, vous nous avez demandé comment est-ce qu'on fonctionnait au
niveau de la modélisation. C'est que, tout d'abord, on fait une cueillette d'informations sur le
terrain. On effectue des mesures. On a effectué cinq relevés 24 heures. On a effectué une
trentaine de points de mesures de 3 heures des niveaux sonores. On a calibré notre modèle
acoustique, c'est un logiciel de simulation qui a été développé par le Federal Highway
Administration, qui est utilisé et reconnu par le ministère des Transports. Ce modèle acoustique là
4400 est calibré avec les mesures sur le terrain.

4405

Puis on a des précisions de l'ordre de 2 décibels au niveau des impacts, quand vous nous
parliez que le modèle avait peut-être sous-estimé les niveaux de bruit. Oui, au niveau en Z avec
les courbes topographiques, on arrive à avoir les... on tient compte des buttes, si la route est en
surélévation ou est en remblai. On tient compte de tout ça à travers le modèle.

Aussi, les impacts acoustiques ont été calculés pour la variante B. On pourrait toujours

voir une carte avec les niveaux de bruit.

4410 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ça va?

4415 **M. GILLES DAOUST :**

Non, je m'excuse, on ne répond absolument pas à la question. Ça, ces informations-là sont déjà sur le site Web. J'étais beaucoup plus précis dans mes questions et c'est ce qui fait que je vais ou non croire à votre étude de bruit.

4420 Lorsqu'on parle d'un degré en Z, si vous avez pris tout simplement des mesures style GPS, vous savez que la... pas la qualité mais la précision moyenne est de 30 mètres au niveau de tout ce qui est mesure GPS quand on parle du Z.

4425 Vous savez aussi que le point d'échantillonnage est important. Quel point d'échantillonnage avez-vous utilisé pour ça? Dans tous vos points de contrôle que vous avez indiqués dans votre étude, l'ensemble des points de contrôle que vous spécifiez sont tous en zone plane. Ils ne sont absolument pas en zone topographique élevée.

4430 Donc, tout ce que vous avez au niveau de l'étude, il n'y a strictement rien, moi, qui me dit que le modèle topographique répond bien à la topographie particulière de cette zone-là. C'est ces précisions-là que je vous avais demandées la dernière fois.

LA PRÉSIDENTE :

4435 Vous devez vous adresser à moi.

M. GILLES DAOUST :

4440 Excusez-moi, madame la présidente, vous avez raison.

LA PRÉSIDENTE :

Il faut que vous vous habituiez.

4445 **M. GILLES DAOUST :**

Excusez-moi. Normalement, je suis très respectueux.

LA PRÉSIDENTE :

4450

Ça va. Monsieur Ferland, est-ce que vous auriez objection à expliquer à monsieur Daoust, est-ce que vous auriez objection à le rencontrer pour peut-être lui expliquer en particulier, lui donner des réponses spécifiques sur la méthodologie que vous utilisez, peut-être dans les prochains jours?

4455

M. LOUIS FERLAND :

Non, au contraire, j'allais vous le suggérer justement parce qu'on est rendus dans des points très précis de l'étude. Donc, je suis d'accord.

4460

LA PRÉSIDENTE :

Exactement. Puis je pense que pour le bénéfice de l'enquête ce soir, j'ai encore la liste à passer, tous les autres citoyens.

4465

Moi, j'ai trouvé ma question. Alors, ma question est la suivante. C'est que lorsque vous avez évalué la faisabilité d'un échangeur de type en losange sur la route 216 et le chemin Dunant, les scénarios 2 et 3 permettaient de satisfaire la majorité des contraintes tout en réduisant l'impact sur la ferme Sainte-Catherine. Pour quelle raison vous ne les avez pas retenus? Ça, c'est à la page 9 du PR5.1, annexe E.

4470

Écoutez, si ça prend trop de temps, vous pouvez me répondre demain.

M. LOUIS FERLAND :

4475

Bien, à voir les scénarios, là, je ne les ai pas devant moi, j'imagine, les scénarios 2 et 3...

LA PRÉSIDENTE :

4480

Ces scénarios qui allaient sur l'université.

M. LOUIS FERLAND :

4485

... de mémoire, qu'on allait sur le terrain de l'université.

LA PRÉSIDENTE :

4490

C'est ça.

M. LOUIS FERLAND :

Effectivement, c'est sûr qu'en allant sur le terrain de l'université, on venait enclaver certaines zones qui sont prévues en développement de l'université.

4495

Et aussi, si je me souviens bien, c'était la voie qui revenait sur la 216, au nord de l'École du Mont-Sainte-Anne. Donc, là, on venait enclaver Sainte-Anne, l'école, par l'autoroute au sud, au nord la voie de contournement qui venait retomber sur la 216, à l'est... en tout cas, vraiment l'école devenait au centre d'un échangeur, si on veut.

4500

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais l'école, dans tous les scénarios que vous avez présentés, est enclavée. En tout cas, je vous permettrai de regarder demain. Mais ce que je retiens de votre réponse, c'est que ce sont des terrains de l'université qui sont en développement et, de ce fait, vous rejetez cette option.

4505

M. LOUIS FERLAND :

Bien, on a regardé avec l'université, effectivement. C'est des terrains qu'eux prévoient développer éventuellement.

4510

Le scénario qu'on a retenu avec l'échangeur en losange, on se trouve à passer au sud de l'école, mais on ne l'enclave pas sur les quatre côtés, si on veut.

4515

LA PRÉSIDENTE :

Parce que cette option-là permettait de sauvegarder la ferme Sainte-Catherine. Alors, si vous pouvez m'apporter plus de précision demain.

4520

M. LOUIS FERLAND :

D'accord.

4525

LA PRÉSIDENTE :

Avez-vous une autre question ou si ça fait deux?

M. GILLES DAOUST :

4530

Non. C'est terminé. C'était simplement...

LA PRÉSIDENTE :

4535 Pouvez-vous revenir demain?

M. GILLES DAOUST :

4540 Non, je ne peux pas, je travaille. Je voulais simplement que...

LA PRÉSIDENTE :

Demain soir?

4545 **M. GILLES DAOUST :**

4550 Possible. Je voulais simplement que vous demandiez que ce soit mis sur le site Web, je préférerais, pour que le plus de personnes possible puissent avoir de l'information et non juste me l'expliquer à moi tout seul.

LA PRÉSIDENTE :

Cette question précise là?

4555 **M. GILLES DAOUST :**

Oui, entre autres, que j'avais tantôt.

LA PRÉSIDENTE :

4560 Je vais la soumettre à...

M. GILLES DAOUST :

4565 C'est commun dans toutes les méthodologies conventionnelles qui utilisent les modèles spatiaux. C'est tout à fait commun.

LA PRÉSIDENTE :

4570 Vous en parlerez avec le ministère des Transports ; s'ils n'ont pas objection, il n'y a pas de problème.

M. GILLES DAOUST :

4575 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

4580

Alors, après monsieur Daoust, c'est madame Forget.

Mme CLAIRE FORGET :

4585

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

4590

Mme CLAIRE FORGET :

Je vais commencer par un commentaire avec la dame qui a parlé pour la Ville de Sherbrooke, qui voyait dans sa mire le contournement de la 410 et je me demande pourquoi plusieurs développements ont été permis et tous sur des terres agricoles.

4595

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je pense que la question de madame Forget, en fait, sous-entend que le tracé de l'autoroute 410 vient en contradiction avec un des principes de votre Plan d'urbanisme de protection de la terre agricole. C'est ça?

4600

Mme CLAIRE FORGET :

Madame disait que depuis 1987 que la Ville voyait le contournement.

4605

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Alors, je dois préciser que madame Forget est propriétaire de la ferme Sainte-Catherine.

4610

Mme CLAIRE FORGET :

C'est ça.

4615

LA PRÉSIDENTE :

Ça me fait plaisir, madame. Alors, allons-y.

4620 **Mme LISE DUBORD :**

Il y a des développements qui se font en zone agricole permanente, c'est la zone verte. Chaque développement, depuis que la *Loi sur la protection du territoire agricole* existe, on a l'autorisation de la commission. C'est très restreint comme type de développement. Principalement c'est agricole. Il y a certains secteurs où il y a eu des autorisations pour construire des résidences, dont le secteur View Point, c'est en zone agricole et il y a des autorisations.

4625 Pour construire l'autoroute, il va falloir passer aux mêmes procédures qui sont prévues par la loi. Je ne verrais pas à quel moment où la Ville pourrait faire outre à cette loi-là s'il y a des autorisations qui sont requises, comme on va faire les autorisations requises si c'était en zone inondable ou en milieu humide par rapport à la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

4630 **LA PRÉSIDENTE :**

4635 Je pense que madame soulève la question à savoir le conflit de deux valeurs, la valeur de protection du territoire agricole et la valeur de développement du transport qui entrent en conflit dans le plan d'urbanisme.

Est-ce que c'est ça?

4640

Mme CLAIRE FORGET :

Oui.

4645 **LA PRÉSIDENTE :**

4650 Ce n'est pas le fait de pouvoir avoir la possibilité de demander à la Commission de protection du territoire agricole le fait de vous soustraire, la possibilité de vous soustraire à la protection du territoire agricole, mais bien la valeur, le principe que vous défendez dans votre plan d'urbanisme de protection de l'agriculture en même temps que le développement du transport par la voie du 410.

Mme LISE DUBORD :

4655 Actuellement, le tracé de l'autoroute qui est projeté, l'option, qui est une des options proposées, touche très peu de terres agricoles par rapport à l'ensemble du tracé. C'est à peine, je n'ai pas les chiffres là, c'est 5 à 10 % du tracé qui sont en zone agricole.

4660 Au plan d'urbanisme, oui, on veut privilégier le rural et l'agricole pour empêcher l'étalement urbain et consolider notre zone urbaine. On essaie de faire du mieux possible pour

valoriser davantage notre rural et protéger nos terres agricoles. Mais ce secteur-là, si le tracé est retenu dans la ferme Sainte-Catherine, entre autres, il pourrait avoir un impact et ça n'irait pas à l'encontre de l'ensemble des orientations du plan d'urbanisme. Ça reste des orientations et on essaie de les respecter, mais un plan d'urbanisme, c'est une conciliation d'ensembles d'enjeux et d'orientations d'aménagement qu'on essaie de mettre en place.

4665

LA PRÉSIDENTE :

Merci, madame Dubord.

4670

Maintenant, monsieur Patrick Chalifour, quel est votre point de vue sur cet énoncé?

M. PATRICK CHALIFOUR :

Le point de vue de Patrick Chalifour?

4675

LA PRÉSIDENTE :

Le point de vue du ministère de l'Agriculture.

4680

M. PATRICK CHALIFOUR :

Le point de vue du ministère de l'Agriculture, en fait, nous, ce qu'on préconise, c'est toujours le moindre impact sur le développement de l'agriculture. On reconnaît que certaines infrastructures peuvent avoir un impact sur l'agriculture. Mais quand une municipalité ou une MRC nous propose un développement, on les incite toujours à nous présenter leur projet sur des endroits qui ont le moindre impact.

4685

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que, selon vous, le tracé actuel revêt le moins d'impact, sur le plan de l'agriculture nécessairement?

4690

M. PATRICK CHALIFOUR :

C'est sûr que sur le plan de l'agriculture, nous souhaitons qu'il n'y ait aucun impact sur l'agriculture. C'est, comment dirais-je, c'est le moindre impact. C'est un secteur, c'est sûr, comme disait madame Dubord à côté de moi, c'est un secteur où est-ce qu'il y a peu d'entreprises agricoles. Bon, on souhaiterait que ça ne touche aucune entreprise agricole, c'est sûr.

4695

4700

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez eu la possibilité d'étudier toutes les variantes? Est-ce que c'est celle que le ministère de l'Agriculture privilégie?

4705

M. PATRICK CHALIFOUR :

On n'a pas pris position dans le sens de dire : « On privilégie une variante plus qu'une autre. » C'est sûr qu'au niveau agricole, c'est sûr que ce ne serait pas la variante qu'on privilégierait à cause que ça touche deux entreprises agricoles et également, bon, c'est sur une partie de la station de recherche.

4710

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il y a des variantes auxquelles vous accordez plus d'attention que d'autres?

4715

M. PATRICK CHALIFOUR :

Bon, toutes les variantes qui évitent le secteur agricole sont les variantes qu'on privilégie, c'est sûr, au point de vue agricole, strictement agricole.

4720

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Madame Forget, est-ce que vous avez une autre question?

4725

Mme CLAIRE FORGET :

Je ne trouve pas que la réponse de madame de la Ville me satisfait. Je trouve que les problèmes qui surgissent présentement, c'est parce que la Ville n'a pas protégé les terrains agricoles qui existaient il y a quelques années. C'est sûr que quand on a institué la Commission de protection du territoire agricole, c'était très sévère, c'était difficile d'avoir des développements sur les terres agricoles. Mais maintenant, c'est beaucoup plus mou. Je ne sais pas, on ne doit pas faire d'opinion ici, mais en tout cas c'est plus facile pour une Ville de faire changer ça. C'est ce que la Ville a fait.

4730

4735

LA PRÉSIDENTE :

Par son plan d'urbanisme. Non?

4740

Mme CLAIRE FORGET :

Je ne sais pas si c'est par le plan d'urbanisme, parce que je ne suis pas assez connaissant dans ça, mais je sais que présentement les développements sont problématiques

4745 pour nous. Puis ils ont trouvé une belle place où aller demeurer. Pour les autres personnes, bien, c'est ça qui cause les deux tracés, c'est le problème qu'il y a deux tracés. Sinon, l'autre tracé, il n'y avait pas de maisons avant.

LA PRÉSIDENTE :

4750 Madame Forget, est-ce qu'il y a une variante que vous préférez ou un échangeur dans les options que le ministère a proposées? Est-ce qu'il y en a qui vous siéent plus par rapport à l'exploitation de votre ferme?

Mme CLAIRE FORGET :

4755 Bien, nous, c'est sûr qu'on ne veut pas que notre ferme disparaisse. On n'aime pas non plus que le tracé... il y a beaucoup de personnes dans l'autre tracé qui ne sont pas contentes. C'est ça le problème. Je me dis, il va falloir que le ministère à un moment donné prenne, par des politiques décide d'avance des tracés puis ne laisse pas faire des développements comme ça, que ce soit sur des terres agricoles ou...

4760 C'est parce que là, les gens vont se construire, puis ensuite ils ont peur que l'autoroute passe. Nous, on a développé notre ferme et maintenant on veut l'enlever. C'est quoi, là, qu'il va falloir faire?

4765

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous vous proposez de présenter un mémoire en deuxième partie d'audience?

4770 **Mme CLAIRE FORGET :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4775

Parfait. Avez-vous d'autres questions particulières?

Mme CLAIRE FORGET :

4780 Oui, j'aurais une deuxième question. Il y a eu un dernier rapport sur les impacts agricoles mais qui n'a pas été rendu public avant les audiences d'aujourd'hui. Je trouve que ça aurait dû l'être et je me demande comment il se fait que les audiences ont lieu sans que le rapport soit rendu public.

4785 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous faites référence à quel rapport exactement?

4790 **Mme CLAIRE FORGET :**

Bien, c'est un rapport sur les impacts agricoles. C'était, je crois, le troisième.

LA PRÉSIDENTE :

4795 À quelle date, monsieur Ferland, le ministère a-t-il déposé cette étude?

M. LOUIS FERLAND :

4800 L'étude n'est pas encore déposée. Le rapport que madame Forget parle, c'est le rapport préliminaire qu'on a reçu vendredi passé seulement. On est en train justement de le finaliser avec les responsables de ce rapport-là pour l'avoir vraiment final et être capables de le déposer. C'est pour ça qu'on ne l'a pas déposé, il est préliminaire encore. C'est plutôt un document de travail qu'on a à l'interne au ministère.

4805 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est important que la population, les citoyens aient ce document-là, étant donné que madame a fait référence à ce document.

4810 **M. LOUIS FERLAND :**

Oui, c'est officiel, aussitôt que le rapport va être complet, on va le déposer aussitôt qu'il va être complet.

4815 **LA PRÉSIDENTE :**

Quand est-ce que vous prévoyez...

M. LOUIS FERLAND :

4820 Probablement, je ne sais pas, il faudrait... peut-être d'ici une semaine maximum, on va le déposer.

LA PRÉSIDENTE :

4825 On compte sur votre diligence.

M. LOUIS FERLAND :

4830 C'est un rapport, c'est suite aux problèmes de la ferme Sainte-Catherine, madame Forget. C'est ça, c'est une troisième étude qu'on a demandé de regarder, voir toutes les possibilités.

4835 Parce que nous, ce qu'on cherche, c'est de garder la ferme exploitable par toutes sortes de moyens possibles, soit la perte de terrain que la ferme subit, je pense que c'est 4.9 hectares qu'elle subit, bien, est-ce qu'on est capables de relocaliser cette culture-là sur les terres actuelles de la ferme Forget ou les terres avoisinantes. C'est tout ça qu'on regarde. Ça fait qu'on a demandé une étude plus approfondie pour pouvoir analyser cette possibilité-là parce que, nous, c'est ce qu'on regarde, la maintenir en exploitation.

4840

LA PRÉSIDENTE :

Les deux premières études ont été déposées sur le site?

4845

M. LOUIS FERLAND :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4850

Et cette troisième étude-là, ce serait plutôt d'évaluer les possibilités... le mandat, c'est quoi?

M. LOUIS FERLAND :

4855

Le mandat, c'était justement de regarder, voir à l'intérieur de la ferme existante, parce que je sais que c'est une ferme de 40 hectares environ, dont à peu près 9 ou 10 hectares en culture, est-ce qu'il y a possibilité à l'intérieur de cette ferme-là de récupérer les 5 hectares qu'on enlève. Donc, on réaménagerait du terrain, ça c'est une possibilité qui nous permettrait justement de garder la ferme exploitable.

4860

Au niveau du kiosque de vente, ça, on l'a déjà démontré qu'avec l'échangeur qu'on propose, on est capables de conserver le kiosque de vente. On conserve à peu près le même niveau de trafic et le même accès à ce kiosque-là après qu'avant la construction. Là, c'est de regarder la capacité de production. Et c'est ce qu'on est en train de regarder parce qu'on veut vraiment, on regarde par tous les moyens possibles de maintenir la ferme en exploitation.

4865

Ça fait qu'aussitôt que le rapport... comme je vous dis, au cours de la semaine, on va être capable de le déposer.

4870

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on s'entend qu'on doit avoir accès à l'étude le plus rapidement possible?

4875 **M. LOUIS FERLAND :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4880

Maximum la semaine prochaine?

M. LOUIS FERLAND :

4885

Je m'engage à le sortir très rapidement.

LA PRÉSIDENTE :

4890

Parfait. Avez-vous une autre question, madame Forget?

Mme CLAIRE FORGET :

Non, je vous remercie.

4895

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que vous allez être là demain? Demain, à 1 h 30, on reprend l'audience et à 19 h.

4900

Mme CLAIRE FORGET :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4905

Oui? Vous êtes la bienvenue.

Mme CLAIRE FORGET :

4910

Il va avoir quelqu'un de la ferme.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Vous êtes la bienvenue.

4915 **Mme CLAIRE FORGET :**

Merci.

4920 **LA PRÉSIDENTE :**

Au revoir.
Monsieur Mario Rousseau.

4925 **M. MARIO ROUSSEAU :**

Bonsoir, madame la présidente.

4930 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

M. MARIO ROUSSEAU :

4935 Moi, je suis résidant sur la rue Incas, donc enclavée entre la version nord et la version sud. En fait, je suis membre du même groupe de citoyens que monsieur Daoust.

LA PRÉSIDENTE :

Les Ami(e)s de la terre.

4940

M. MARIO ROUSSEAU :

4945 Non, non, du tout. C'est un groupe de citoyens qui ne sont pas contre le projet de l'autoroute, mais qui sont contre la portion nord, la variante, ce que monsieur Daoust a abordé tantôt.

LA PRÉSIDENTE :

Contre la portion sud.

4950

M. MARIO ROUSSEAU :

Nous, on est contre la portion sud, on est pour la portion nord. Excusez.

4955 **LA PRÉSIDENTE :**

Soyons clairs.

M. MARIO ROUSSEAU :

4960

Je n'étais pas assez clair.

LA PRÉSIDENTE :

4965

C'est important.

M. MARIO ROUSSEAU :

4970

Oui, c'est beau.

LA PRÉSIDENTE :

Voilà.

4975

M. MARIO ROUSSEAU :

4980

Donc, c'est ça. Moi, ma question, c'est la suivante. C'est, étant donné la proximité puis étant donné l'impact fort du bruit dans notre secteur, il n'y a pas eu encore de dépôt ou je n'ai pas encore entendu parler d'étude traitant des polluants, donc tout ce qui est particules fines, composés organiques ou tout ce qui peut avoir des retombées au niveau du sol ou au niveau du smog.

4985

Nous, on va être très, très près et on a un vent d'ouest. Donc, c'est vrai que ça nous touche très fortement au niveau du son mais ça va nous toucher autant au niveau des polluants. Et on parle de 24 500 véhicules. On parle aussi de véhicules lourds. Parce qu'il ne faut pas se le cacher, il y a beaucoup de véhicules qui transitent de Waterville vers les autoroutes, puis il y a beaucoup de poids lourds aussi qui transitent en raison des carrières. Donc, nous, on est à proximité. Puis pendant qu'on parle de ça, c'est quelles sont les mesures d'atténuation contre les polluants?

4990

4995

Parce qu'un mur antibruit, ça, je le comprends, mais les polluants, surtout pour 300 résidants, puis une majorité de petites familles, moi, je suis préoccupé par la santé publique. Puis on n'a pas eu beaucoup d'avis. Je suis content, ce soir, c'est la première fois qu'il y a un médecin qui est venu nous parler de c'est quoi ça veut dire des dBA, qu'est-ce que ça veut dire sur les troubles du sommeil, qu'est-ce que ça veut dire sur l'aspect humain. Mais moi, j'aimerais avoir ces informations-là aussi, l'aspect humain, au niveau des polluants, ça va faire quoi dans ma vie.

5000

LA PRÉSIDENTE :

Un pneumologue.

M. MARIO ROUSSEAU :

5005 Ah! je ne veux pas aller jusque là, mais je voudrais juste comprendre c'est quoi que ça peut amener au niveau de la santé, parce qu'on est vraiment collés.

LA PRÉSIDENTE :

5010 Parfait. Alors, avez-vous, monsieur Ferland, un document qui traite de cet aspect-là?

M. LOUIS FERLAND :

5015 On n'a pas fait d'étude particulière sur la qualité de l'air qui pourrait être affectée par l'autoroute, soit autant la version nord que la version sud.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Maintenant, ministère de la Santé, c'est madame Galarneau.

5020 **Mme LOUISE GALARNEAU :**

Si vous le permettez, madame la présidente, mon collègue docteur Fabien Gagnon, qui vient justement de se positionner, va vous donner la réponse.

5025 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, merci beaucoup. Alors, docteur?

M. FABIEN GAGNON :

5030 Fabien Gagnon. Je suis médecin-conseil à la Direction de santé publique.

LA PRÉSIDENTE :

5035 Bienvenue.

M. FABIEN GAGNON :

5040 Merci. Alors, comme monsieur l'a souligné, je pense que c'est important de distinguer la phase de construction, c'est-à-dire de chantier, la phase ensuite postouverture où le trafic utilise, tout le parc automobile qui utilise actuellement le réseau local, va utiliser le réseau de la 410. Alors, c'est associé à des problématiques et à des émissions qui sont différentes. Alors, nécessairement les risques seront également différents.

5045 Alors, pour ce qui est de la période de chantier, c'est malheureusement impossible de
répondre précisément à la question de monsieur parce qu'on n'a pas, dans l'étude d'impact faite
par le promoteur, effectué une caractérisation des poussières qui vont être émises, par exemple
en fonction de la nature géologique des sols qui vont être mobilisés, des roches qui vont être
dynamitées, des roches qui vont être concassées, des roches qui vont être transportées. Alors,
5050 nécessairement, on comprendra que les poussières que les gens vont retrouver sur leur terrain
vont être de nature différente, dépendamment de la nature des sols qui vont être retournés.

 Cependant, je pense qu'il est aussi plausible d'envisager que, pour la majeure partie, les
poussières vont être associées à des dépôts meubles, autrement dit de la terre noire, parce qu'on
5055 parlait justement, l'intervention précédente portait sur une ferme, ou tout simplement de la roche
qu'on retrouve habituellement en surface qui peut émettre de la poussière de silice, de quartz,
autrement dit, ce qu'on peut retrouver habituellement dans les formations géologiques de surface.

 Alors, à ce moment-là, je pense qu'on peut considérer de façon globale. Mais encore là,
5060 je ne peux pas me permettre d'être plus catégorique que l'information disponible permet de l'être.
On peut considérer que la poussière qui va retomber, oui, sur les sols, les terrains des gens qui
vont être exposés au panache ou les vents dominants ne sera pas associée à des risques à la
santé qui sont appréciables, pour la bonne et simple raison que les éléments dont je viens de
parler ne sont pas absorbés par la peau.

5065 Éventuellement, un enfant qui pourrait porter des objets empoussiérés à la bouche et qui
pourrait en ingérer une certaine quantité ne sera pas exposé à un risque toxicologique étant donné
que ce n'est pas des substances qui sont absorbées par voie digestive.

5070 Mais il faut aussi rappeler que si les gens sont habituellement préoccupés par les
poussières qu'ils voient retomber sur leur terrain, les poussières les plus grosses sont
habituellement généralement toujours accompagnées de poussière plus fine et qui n'est pas
nécessairement la poussière qu'ils voient. C'est cependant la poussière à laquelle ils vont être
5075 exposés le plus. Parce que la poussière la plus fine qui reste en suspension dans l'air, de plus
faible diamètre, et monsieur parlait de particules fines, effectivement les préoccupations de santé
publique se tourment principalement vers celles-ci, et bien elles sont de nature insédimentable
lorsque le diamètre est inférieur à 2.5 micro, ce qui veut qu'elles vont rester en suspension dans
l'air et elles vont pouvoir d'ailleurs être transportées sur de très longues distances.

5080 Alors, oui, on peut être exposé nécessairement aux particules fines et on peut les inhaler.
Je ne pense pas que ça soit pour ce qui est - je le répète, je distingue la phase de chantier,
ensuite la phase postouverture, je ne pense pas que ça puisse être associé à des risques
appréciables sur la santé, dans la mesure où la période d'exposition aux particules fines émises
par le chantier est relativement limitée dans le temps.

5085

Alors, théoriquement, oui, on pourrait retrouver dans les particules fines des substances qui sont associées à des risques de problèmes de santé, mais dans des contextes qui sont difficilement transposables à ce qui est à l'étude ici. Je pense, par exemple, à des travailleurs qui sont exposés pendant toute leur vie de travailleur à des concentrations importantes, par exemple

5090

de silice dans l'air, et qui s'exposent à un risque de maladie pulmonaire qui s'appelle la silicose.

LA PRÉSIDENTE :

Comment ça s'appelle?

5095

M. FABIEN GAGNON :

La silicose, mais c'est un exemple. Parce que, bon, des minéraux qu'on retrouve dans le sol, il y en a des dizaines, ça peut contenir des métaux lourds en plus.

5100

Alors, je pense que pour apporter une réponse précise à la question de monsieur, ce serait bien que de penser ajouter dans le suivi environnemental qui va être effectué en cours de chantier, si c'est impossible de le faire à l'avance, de préciser la nature géologique des sols qui vont être touchés par les travaux, si ce n'est pas déjà fait. Mais après une lecture diagonale de l'étude d'impact, je n'ai pas trouvé ce type d'information.

5105

LA PRÉSIDENTE :

On vous remercie beaucoup, docteur.

5110

M. FABIEN GAGNON :

Ça, c'était donc pour la période de chantier. Mais je devine, à la question de monsieur qui s'interroge et qui est, fort à propos d'ailleurs, préoccupé par l'impact des polluants qui sont émis par les véhicules automobiles sur la santé, et effectivement les véhicules automobiles peuvent produire toute une série de polluants.

5115

On a parlé des gaz à effet de serre, mais je pense qu'il faut distinguer également les polluants qui sont à l'origine du smog, en particulier encore une fois les particules fines qui sont associées à tous les procédés de combustion, mais aussi l'ozone, qui n'est pas directement émis par les véhicules automobiles mais qui est un gaz qu'on dit de production photochimique, qui résulte de l'action des ultraviolets sur les gaz précurseurs de l'ozone troposphérique qui sont émis, eux, par les véhicules automobiles.

5120

Alors, effectivement, les particules fines et l'ozone qui composent essentiellement le smog ont été associés de façon certaine à des effets sur la santé, comme, par exemple, un

5125

excès de symptômes chez les gens les plus vulnérables, une augmentation des consultations médicales, une augmentation des hospitalisations et même des décès prématurés dans les grandes villes américaines où l'impact du smog sur la santé a été étudié.

5130

Cependant, je pense qu'il faudrait éviter de limiter les impacts du smog sur les quelques résidences ou même les quelques quartiers avoisinants d'une autoroute. Comme je l'ai mentionné, on retrouve là des gaz ou des substances qui sont aéroportés, qui voyagent sur de très longues distances. Par exemple à Montréal, en période de smog, 60 % des particules fines qu'on peut mesurer dans l'air de Montréal en période de smog provient de la région industrielle des Grands Lacs.

5135

Alors on voit que, oui, il y a une composition évidemment, une contribution de sources locales à la pollution atmosphérique, mais que ce n'est pas évalué sur une échelle qui concerne de très petits territoires. Et la meilleure façon, je pense, de regarder la question pour la Ville de Sherbrooke, et je pense que ça nous rapporte à une discussion qu'on a entendue plus tôt dans la soirée, qui mériterait d'être quantifiée davantage parce que je pense que ça pourrait l'être, mais ça relève de certains partenaires, entre autres le ministère de l'Environnement, c'est celle-ci : est-ce que pour la Ville de Sherbrooke, en général, est-ce que le prolongement de la 410 peut résulter d'une diminution dans l'émission des polluants par véhicule automobile considérant le détournement du trafic, en particulier du trafic lourd, et qui ne seront plus soumis aux nombreux arrêts et périodes d'accélération qu'on peut observer sur le réseau local actuellement. Je ne suis pas ingénieur, je ne suis pas technicien, je ne suis pas mécanicien, mais on me dit que c'est lorsque les moteurs tournent au ralenti qu'ils sont les plus polluants.

5140

5145

5150

Alors, je pense qu'il y a sûrement en quelque part l'information qui permettrait d'estimer la qualité de l'air de l'ensemble de la communauté sherbrookoise, l'impact de la 410, en prenant en considération l'amélioration de la fluidité du trafic qui transite, de toute façon, par le réseau routier mais local. Ça, ça serait...

5155

Mais même si le résultat était favorable, je pense qu'il ne faut pas perdre de vue le questionnement de certains groupes environnementalistes qui est tout à fait justifié, à mon avis, et qui se demandent à plus long terme si les investissements répétés, infinis, diront-ils, dans le réseau routier n'est pas un incitatif à l'augmentation du parc automobile au détriment des mesures alternatives de transport. Alors, évidemment, c'est une question qui est plus large et je ne crois pas qu'on ait ici l'information pour y répondre précisément.

5160

LA PRÉSIDENTE :

5165

Donc, si je résume, sur le plan de la pollution pendant la construction, c'est zéro, pas d'impact négatif au silice.

M. FABIEN GAGNON :

5170 Non, non. J'ai dit, on ne peut pas répondre de façon précise à cette question-là tant qu'on ne connaîtra pas la nature géologique des sols qui vont être retournés, concassés, dynamités et transportés. Alors, on ne peut pas répondre de façon précise à la question avant d'avoir l'information nécessaire sur la caractérisation des poussières et leur dispersion. Mais je suggère que ce soit de l'information qui soit rendue disponible en cours de suivi.

5175 Alors, retourner de la terre noire, ça n'a pas le même impact que tomber sur un gisement de fer, gisement d'uranium, gisement... en tout cas, imaginez tous les mille et un composés, éléments naturels ou composés qu'on peut retrouver à l'état naturel dans le sol.

5180 Et pour ce qui est de l'impact à court terme lors de la période du chantier, bien, c'est sûr que les particules fines, peu importe leur nature, sont des irritants respiratoires et, oui, il est important qu'il y ait des mesures régulières qui soient prises dans l'air pour vérifier et mesurer les concentrations des poussières dans l'air, peu importe leur nature.

5185 Et j'ai vu que dans le projet, on suggérait l'emplacement d'abat-poussière, mais on ne donnait pas beaucoup de précision sur leur localisation, leur distance, les conditions dans lesquelles ils seront installés. Alors, je pense que ça, ça devrait être précisé aussi en cours de suivi.

5190 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Ferland, est-ce que vous pouvez apporter ces précisions au cours de la semaine?

5195 **M. LOUIS FERLAND :**

5200 C'est-à-dire que, non, je ne pourrai pas apporter des précisions au cours de la semaine. C'est-à-dire qu'il y a déjà une évaluation géologique très préliminaire qui a été faite. Par contre, la caractérisation des sols va être faite à la deuxième étape lorsqu'on va faire les plans et devis finaux pour, là, savoir vraiment jusqu'à quelle profondeur qu'on va. Parce que là, on est à une étape qu'on ne connaît pas encore ça. Donc, c'est à cette étape-là qu'on va vérifier vraiment est-ce que c'est du sol meuble qu'on va déplacer, est-ce que c'est de la pierre qui va être dynamitée, etc., etc. C'est à cette étape-là qu'on va voir vraiment toutes les couches qu'on bouge et le type de matériaux qu'on va ramener.

5205 Habituellement, ce qu'on amène sur le chantier, qui n'est pas sur place, c'est du sable et, après ça, de la pierre concassée, qui, à mon avis, va venir probablement des deux carrières qui sont tout près, qui sont quasi sur la route. Donc, la pierre concassée va venir d'une carrière constituée présentement légale et qui respecte toutes les règles pour concasser son roc. Donc, ça va être à ce niveau-là qu'on va le faire.

5210

5215 Par contre, durant le chantier, c'est évident qu'on n'a pas spécifié où est-ce qu'on mettrait ce qu'on appelle l'abat-poussière ou du calcium liquide ou arroser. Ça va dépendre à quelle séquence que l'entrepreneur va faire les travaux et à quel moment de la saison. Éventuellement, il peut avoir des travaux qui vont être faits l'hiver. Dans les zones de dynamitage, l'hiver, avec la neige, etc., on a beaucoup moins besoin d'abat-poussière qu'en plein été au mois de juillet.

5220 Ça fait que c'est pour ça que dans son contrat, c'est dit qu'il faut qu'il contrôle la poussière. Les moyens qu'on lui dit, c'est de l'abat-poussière, soit du calcium liquide ou de l'arrosage, carrément arroser à l'eau mais de façon très régulière, comme on voit sur les chantiers un peu partout. Ça, c'est déjà prévu dans nos contrats.

5225 Mais dire exactement quand est-ce qu'on va mettre, à quelle date, etc., c'est évident qu'on ne peut pas le préciser. Ça va dépendre du calendrier de travaux de l'entrepreneur. Mais les mesures pour contrôler les poussières sont déjà prévues.

LA PRÉSIDENTE :

5230 Et il y a un suivi qui va être effectué aussi?

M. LOUIS FERLAND :

5235 Oui. Effectivement, comme on le disait au début dans la présentation, il y a un suivi environnemental qui va être fait tout au long de la construction et après. Donc, c'est pour ça qu'à ce moment-là, dépendamment...

LA PRÉSIDENTE :

5240 Est-ce que le suivi tient compte des polluants atmosphériques?

M. LOUIS FERLAND :

5245 Oui. Le suivi va tenir compte autant des polluants atmosphériques, de l'eau, etc., le son, tout ce qui est suivi environnementalement.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ça répond à votre question?

5250 **M. MARIO ROUSSEAU :**

Moi, j'ai encore une question, dans le sens que lorsqu'on regarde le tracé sud, il y a

5255 comme une cuve qui est formée. Je m'explique. La voie de contournement 410 va forcément amener une circulation sur la 216 en retour vers l'université et on se trouve complètement enclavés. Depuis tantôt, on parle des poussières fines, des particules fines lors des travaux mais, moi, je crains pour la suite, dans le sens que les vents sont vraiment d'ouest, donc arrivent vraiment de côté et, nous, on va être complètement entourés de véhicules qui vont nous circuler autour.

5260 Donc, moi, dans les différentes variantes, on voit les principaux points faibles, mais moi, c'en est un point. Quand on voit le tracé entre deux quartiers résidentiels, j'en suis, mais j'aimerais ça qu'on le détaille. Il y a ces éléments-là aussi qui vont avoir un impact négatif, si on choisit le tracé sud, sur la population qui est enclavée.

5265 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, est-ce que vous pensez donner un mémoire?

M. MARIO ROUSSEAU :

5270

Oui, tout à fait, on va être participants.

LA PRÉSIDENTE :

5275

Parfait. Alors, merci beaucoup, docteur. Merci, monsieur Ferland.

Alors, monsieur Noël Landry de l'UPA.

M. NOËL LANDRY :

5280

Madame la présidente, j'ai deux questions assez précises. La première, c'est contrairement aux autres usages, les terrains d'une entreprise agricole sont les principaux outils de production. De plus, les normes environnementales, de plus en plus exigeantes pour le secteur agricole, donnent à chaque parcelle de terre une importance souvent vitale à l'entreprise. Dans bien des cas, l'expropriation d'une infime partie de ceux-ci peut avoir un impact dépassant leur valeur monétaire. Dans ce contexte, est-ce que le promoteur peut s'engager à investir plus que la valeur marchande des immeubles nécessaires, terrains et bâtiments afin de maintenir les entreprises agricoles en opération.

5290

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Ferland.

M. LOUIS FERLAND :

5295

Effectivement, c'est sûr qu'on ne parle pas de montant d'argent parce que l'évaluation n'est pas faite. Mais comme je le disais tantôt, autant pour la ferme Forget, ferme Sainte-Catherine, le propriétaire est monsieur Forget et madame, et autant pour la firme Herring, nous, ce qu'on regarde, c'est on travaille déjà de concert avec l'UPA et avec les propriétaires pour

5300

conserver les deux fermes en exploitation.

Il y a des solutions... bien, je ne dirais pas qu'il y a des solutions, il n'y a pas d'entente encore, mais il y a beaucoup de propositions sur la table qui nous permettent de croire qu'on va être capable de maintenir les deux fermes en exploitation. Et on a beaucoup de discussions à date autant avec l'UPA qu'avec d'autres. Notre but, c'est de maintenir les fermes.

5305

C'est évident que dans le cas de la ferme Herring, on regarde la possibilité de déplacer les bâtiments, de reconstruire des bâtiments. Donc, par ce moyen-là, ce qu'on s'entend, c'est qu'on conserve la ferme exploitable au-delà de la valeur marchande du bâtiment actuel, c'est évident.

5310

Donc, dans ce sens-là, oui. Je ne peux pas vous dire les montants, je ne le sais pas, on est loin d'être à ce niveau-là pour l'instant, mais comme je vous dis, par exemple, notre but, c'est vraiment de conserver les deux fermes exploitables.

5315

La ferme Herring, je pense que c'est très facile... bien, je ne dirais pas que c'est facile mais, oui, il y a moyen de la maintenir en exploitation. La ferme Forget aussi, mais ce n'est pas les mêmes moyens qu'on va prendre dans les deux cas. Mais il y a moyen de les conserver et c'est notre but de les conserver en exploitation.

5320

LA PRÉSIDENTE :

La ferme Sainte-Catherine.

5325

M. LOUIS FERLAND :

La ferme Sainte-Catherine, oui, je m'excuse.

LA PRÉSIDENTE :

5330

Ça va, monsieur?

M. NOËL LANDRY :

Oui. Pour ma deuxième, c'est qu'on a remarqué que dans les tracés, ils ne respectent

5335 pas la ligne des lots et que cette situation crée des parcelles enclavées dont la superficie devient irrécupérable par le propriétaire. Est-ce que le promoteur pourrait procéder à l'achat de celles-ci?

On a deux places dans la ferme McDonald et Herring, on fait un détour, là, bien, peut-être à cause des aboutissants et des départs, mais ça n'a plus de valeur, ça, pour une revente, 5340 puis ce n'est pas cultivable.

M. LOUIS FERLAND :

Oui, effectivement. Lorsqu'on va faire le design final, c'est sûr qu'on va vérifier. Des fois, 5345 il y a moyen juste de tasser la ligne de 2, 3 mètres, donc on ne laisse pas de terrain vacant comme ça. Mais dans les cas où est-ce qu'il y a un résidu de terrain qui n'est plus exploitable, c'est évident qu'on exproprie cette bande de terrain là.

Donc, oui, il va en avoir probablement plusieurs, ils ne sont pas tous identifiés, mais il va 5350 sûrement en avoir plusieurs le long qu'on va exproprier parce que ça devient des pointes de terrain non exploitables.

LA PRÉSIDENTE :

5355 Ça va? Merci. Alors, madame Anne Forget. Madame Marcelle Richer. Monsieur Benoît Laliberté.

Monsieur Pierre Bourque.

5360 **M. PIERRE BOURQUE :**

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

5365 Bonsoir, monsieur Bourque.

M. PIERRE BOURQUE :

5370 Je fais partie du regroupement de citoyens dont monsieur Gilles Daoust préside et j'aimerais qu'on remette encore sur le tableau...

Concernant l'étude d'impact sonore, j'ai parcouru l'étude d'impact, et puis au point 4.4.2 5375 sur la variante B du tracé sud, on dénote textuellement que cette variante du projet occasionnera des impacts sonores significatifs pour 89 résidences, 37 forts et 52 impacts moyens. Ça, c'est selon la grille du MTQ. Ajouté à cela, il y a un schéma aérien d'à peu près 130 autres

habitations qui sont aussi touchées.

5380 La grande majorité des résidences ayant un impact significatif sont localisées dans le secteur des rues Toulon, Trieste – ça, c'est à gauche du tracé B-sud – Tourville. Et puis à droite, on retrouve les rues Iroquois, Incas, Isabelle, des Appalaches et Montante. Il y a une nouvelle rue aussi qui vient tout juste de se créer dans notre développement, c'est la rue Inuit qui a à peu près au moins six nouvelles habitations qui ont été construites, je vous dirais cette année.

5385 Si la norme acceptable dans un secteur résidentiel est de 55 dBA, les 89 résidences identifiées dans l'annexe 4.4.2 se situent où par rapport à cette norme? Parce que dans le rapport, dans le 4.4.2, on nous dit seulement 37 habitations avec un impact fort et puis 52 avec un impact moyen. Il n'y a rien de stipulé en chiffres dans ce rapport-là au niveau de ce point-là. Je ne sais pas si quelqu'un pourrait me...

5390

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Ferland.

5395

M. LOUIS FERLAND :

Oui, effectivement, je pense que de façon globale, peut-être qu'on peut amener la carte des isophones dans le secteur de la variante B, puis à partir de là, on va être capables de vous montrer justement... je vais juste commencer à l'expliquer et, s'il y a des détails plus précis, monsieur Pearson pourra continuer.

5400

Ce qu'on regarde, justement les rues que vous parliez, c'était ce secteur-là et ce secteur-là ici.

5405

M. PIERRE BOURQUE :

Effectivement.

5410

M. LOUIS FERLAND :

Le projet sans mur antibruit, on s'aperçoit que dans les quartiers, les rues que vous parlez avec les maisons situées ici, bon, on est à 60 et on est à 55. Donc, toute cette série de maisons là, c'est dans ce secteur-là que se situent l'impact moyen et l'impact fort, dans ce secteur-là.

5415

M. PIERRE BOURQUE :

Juste un instant. Vous me dites lorsqu'il n'y a pas de muret antibruit?

5420 **M. LOUIS FERLAND :**

Ça, c'est la simulation de bruit sans muret. Donc, on s'aperçoit par ça qu'il y a un impact moyen et fort dans ce secteur-là et un impact moyen et fort dans ce secteur-là. Dans la politique du ministère, aussitôt qu'il y a un impact moyen et fort, on se doit de mettre des murs antibruit pour ramener ça.

Ça fait que là, si j'amenaient l'autre carte avec les murs antibruit, l'effet que ça donne, ça fait que là on s'aperçoit qu'avec les murs antibruit, les lignes isophones du 55 – les murs antibruit étant ceux-ci – là on s'aperçoit que les lignes isophones de 55 sont entre la route et les dernières maisons sur le coin des rues.

Ça fait que donc, par ça, oui, on réussit à ramener en bas du 55 ou tout près, autant pour ces résidences-là ici que ces résidences-là. Par contre, c'est évident qu'on a quand même une évolution du bruit. Parce que présentement sans aller dans des points précis, mais de façon générale dans ce secteur-là, on parle peut-être autour de 42, entre 42 à 45 décibels, de façon moyenne. C'est sûr que si on va chercher maison par maison, il va avoir des variantes. Mais de façon moyenne, on est là, et on s'aperçoit par ça qu'on va les ramener en deçà de 55, mais peut-être entre 50 et 55. Si on regarde, peut-être qu'ici ça va être entre 50, 55, puis en s'en allant, on va revenir plus près du 45 actuel.

Donc, c'est sûr que pour nous, on respecte notre norme en disant : « Oui, on les amène en bas de 55 » mais c'est évident qu'il y a un impact pareil. Et c'est un peu pourquoi que c'est un des éléments qui a fait en sorte qu'on a rejeté cette option-là par rapport à l'autre option.

5445 **LA PRÉSIDENTE :**

Quand vous décrivez une carte, vous faites référence à une carte, à un point géographique, si vous pouviez le définir pour les fins de la transcription. J'ai oublié de le mentionner tout à l'heure. Parce que les transcriptions...

5450

M. LOUIS FERLAND :

Je comprends, oui. Ici, c'est la variante B ou la variante B-sud. Sur la carte, c'est la section ouest de l'autoroute située entre la 216 qui est ici et le boulevard Université actuel. Cette carte-là démontre les zones isophones. Je ne sais pas si c'est suffisant?

5455

LA PRÉSIDENTE :

On fait attention aux « ici » et « là ».

5460

M. LOUIS FERLAND :

Oui, c'est vrai. Je m'excuse.

5465 **M. PIERRE BOURQUE :**

Moi, j'ai un problème, madame la présidente. C'est concernant un document que j'ai été chercher au ministère des Transports, c'est *Mieux s'entendre avec le bruit routier*. Et puis à la page 17, on dénote une toponymie, si je m'exprime bien, qui ressemble dangereusement à notre environnement.

5470

Monsieur Rousseau tantôt, l'intervenant précédent, disait qu'on est carrément dans une cuvette. Notre développement est en montée. Et puis à la page 17 de ce document-là, on a une illustration d'un muret avec des maisons en montée et puis on cite que:

5475

Dans certaines conditions précises, l'installation d'un écran n'aura aucun effet sur le niveau sonore, la hauteur des sources ou des habitations trop élevées, mauvais choix de matériaux et mauvaise étanchéité de l'écran.

5480

Mais dans notre cas, quand j'ai vu cette image-là, quand on me parle de mesures d'atténuation, on est un petit peu en contradiction avec ce qu'on cite dans ce document-là. Et puis en ce qui me concerne, je n'ai aucune assurance qu'un mur antibruit va faire quoi que ce soit parce que je me fie à ce qu'on me dit dans ce document-là.

5485 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, quelle est votre réponse?

M. LOUIS FERLAND :

5490

Je pense qu'effectivement, le document que vous parlez, c'est sûr, c'est un document qui explique de façon générale sans vraiment expliquer la topographie du terrain, etc.

5495

Dans notre cas précis, on a un modèle. On a un spécialiste qui a fait l'évaluation complète. À partir du modèle, à partir de la topographie, avec tous les éléments qu'il a pu mettre dans son modèle, on s'aperçoit qu'un mur antibruit permet de ramener le niveau de bruit à 55 décibels dans le secteur du développement.

5500

C'est sûr que c'est un modèle. La précision du modèle, on s'est engagés tantôt à rencontrer monsieur Daoust et de lui expliquer tous les éléments qui rentrent très précis dans le modèle. C'est un modèle qui est reconnu, je dirais, de façon nord-américaine pour évaluer le bruit. C'est la partie connue qu'on peut utiliser là. C'est évident qu'on n'y va pas de façon intuitive là.

5505 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que monsieur Bourque apprécierait rencontrer aussi le ministère?

5510 **M. PIERRE BOURQUE :**

Bien, c'est sûr et certain qu'on a eu des rencontres. On a déjà eu des rencontres avec monsieur Ferland, puis c'est sûr qu'en ce qui nous concerne, on a un mémoire à monter à ce niveau-là puis on va se fier quand même à ces données-là parce que, moi, je ne suis vraiment pas convaincu de la situation.

5515

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous apprécieriez rencontrer monsieur Ferland pour avoir plus d'explication sur le modèle?

5520

M. PIERRE BOURQUE :

On peut toujours.

5525 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça vous aiderait peut-être à articuler votre mémoire de façon plus précise...

5530

M. PIERRE BOURQUE :

On peut toujours, oui.

LA PRÉSIDENTE :

5535

... plutôt qu'avec un dépliant général.

M. PIERRE BOURQUE :

Oui.

5540

LA PRÉSIDENTE :

Oui, d'accord. Est-ce que vous êtes d'accord, monsieur ?

5545 **M. LOUIS FERLAND :**

Oui, je n'ai pas de problème, on peut le rencontrer. Mais on les a déjà rencontrés, le groupe de citoyens, monsieur Daoust et monsieur...

5550 **M. PIERRE BOURQUE :**

C'est sûr que certains...

5555 **M. LOUIS FERLAND :**

On peut revenir, aucun problème.

M. PIERRE BOURQUE :

5560 Certaines interrogations, en tout cas en ce qui me concerne, certaines interrogations pourraient peut-être être démystifiées.

LA PRÉSIDENTE :

5565 C'est ça.

M. PIERRE BOURQUE :

5570 Mais pour l'instant, je reste encore... quand je vois ça, c'est sûr que je reste encore convaincu de la situation.

LA PRÉSIDENTE :

5575 C'est ça. Mais comme il vous a expliqué, c'est un document général pour toutes les situations. Puis peut-être que par l'explication précise de ce cas en particulier, en vous expliquant toutes les particularités du modèle, ça va peut-être vous éclairer.

M. PIERRE BOURQUE :

5580 Puis pour finir, ma deuxième question, c'est que parallèlement à l'intervention de madame Forget, moi, je m'interroge au niveau de la Ville de Sherbrooke.

5585 Parce que ça fait 15 ans que je demeure dans mon secteur, puis je ne vous cacherai pas qu'on a fait beaucoup de travail de terrain comme comité de citoyens. On a fait beaucoup de porte-à-porte, au-delà de, je vous dirais, au moins 270 portes qu'on a faites. Et puis ça fait trois ans qu'on est sur le dossier. Il y a beaucoup de résidants qui nous ont dit que lorsqu'ils ont acheté leur propriété, il y a des gens qui sont allés à la Ville de Sherbrooke et beaucoup de gens

5590 entendaient parler qu'il était pour éventuellement avoir une voie de contournement. Les gens, la Ville de Sherbrooke ont confirmé : « Il n'y a pas de problème, ça ne passera pas là. » Puis ça, c'est revenu régulièrement.

5595 On a plusieurs personnes qui se sont promenées de porte-à-porte. On n'a pas fait ça individuellement. On a fait des commentaires à vive voix, et puis on les a inscrits, puis il y a beaucoup de personnes qui nous ont fait ce commentaire-là.

5600 Moi, je pense qu'à un moment donné, c'est important de communiquer, c'est toujours le problème un peu partout là, mais il y a beaucoup de gens qui vont être pénalisés par ce projet-là, et puis j'ai l'impression qu'il y a des gens, je ne dirai pas qui n'ont pas fait leur travail, sauf que l'information entre le ministère des Transports et la Ville de Sherbrooke, je m'excuse, là, mais ça n'a pas été très clair là.

LA PRÉSIDENTE :

5605 Est-ce que vous avez des informations sur le moment précis où les autres citoyens que vous avez consultés ont consulté la Ville?

M. PIERRE BOURQUE :

5610 Définitivement.

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

5615 **M. PIERRE BOURQUE :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

5620 Est-ce que ça fait 10 ans, 5 ans ou...

M. PIERRE BOURQUE :

5625 Bien, moi, je vous dirais que j'ai quelqu'un en particulier que moi, j'ai eu son commentaire, puis cette personne-là, ça fait à peu près 7 sept ans qu'elle reste dans le quartier.

LA PRÉSIDENTE :

5630 Les autres, c'est la même chose?

M. PIERRE BOURQUE :

Je pourrais vérifier. On a vraiment beaucoup de notations au niveau du porte-à-porte qu'on a fait. Puis écoutez, je ne l'invente pas, ça revenait régulièrement.

5635

LA PRÉSIDENTE :

Parce que c'est du devoir du citoyen, avant de s'établir, d'aller vérifier les plans d'urbanisme et d'avoir l'information.

5640

M. PIERRE BOURQUE :

Effectivement.

5645

LA PRÉSIDENTE :

Et vous semblez dire que ces citoyens-là l'ont fait mais que l'information a été erronée à quelque part.

5650

M. PIERRE BOURQUE :

Bien, en tout cas...

5655

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que je traduis bien votre...

M. PIERRE BOURQUE :

5660

Oui. Puis moi, je suis les dires de madame Forget, je trouve qu'il a manqué énormément de communication pour ce projet-là à long terme. Puis je suis mal placé pour juger du travail de ces gens-là sauf que, en quelque part, il y a un problème là.

LA PRÉSIDENTE :

5665

Est-ce que vous allez présenter un mémoire?

M. PIERRE BOURQUE :

5670

Définitivement.

LA PRÉSIDENTE :

Vous allez préciser?

5675 **M. PIERRE BOURQUE :**

Pardon?

5680 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous allez préciser ces faits?

5685 **M. PIERRE BOURQUE :**

Je vais préciser.

5690 **LA PRÉSIDENTE :**

Ces informations, ces sources?

M. PIERRE BOURQUE :

Je vais préciser ces faits, oui.

5695 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Merci beaucoup. C'est fini? Pas de questions?

5700 **M. PIERRE BOURQUE :**

Oui.

5705 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'est fini pour ce soir. Le service de traduction est terminé aussi. Alors, on vous attend demain à 13 h 30 et à 19 h pour poursuivre le questionnement sur le projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410. Alors, le registre est fermé, merci.

5710 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

5715 Et, j'ai signé :

LISE MAISONNEUVE, s.o.