

Séance de la soirée du 6 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 3

Séance tenue le 6 septembre 2006, 19 h
Hôtel Delta Sherbrooke
2685, rue King Ouest
Sherbrooke

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 6 SEPTEMBRE 2006	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM.....	4
ALAN BAYLEY	22
ANDRÉ BOUCHARD	40
EDSON WARNER.....	47
FRASER ADAMS	50
REPRISE DE LA SÉANCE	71
PETER CUNNINGHAM.....	71
MARIO ROUSSEAU	82

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE:

5 Bonsoir à tous ! Bienvenue à cette troisième séance de la 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 Nous poursuivons notre questionnement ce soir en compagnie du ministère des Transports, promoteur, et des personnes-ressources. Le registre est maintenant ouvert. Je signale ce soir la présence de monsieur Bernard Proulx, qui est un interprète, pour les personnes qui désireraient s'exprimer en anglais.

15 I would like to express, to tell this information that we have an interpreter tonight. So people who wish to express themselves in English, just go behind see Mrs. Danielle Hawey and she will tell you how to proceed. The interpreter is with us till 11:00 tonight.

20 Alors, monsieur Proulx est avec nous jusqu'à 11 h. Alors, j'invite donc les personnes qui ont recours à sa présence de passer à la table arrière pour vous inscrire et de spécifier auprès de madame Hawey, la personne responsable des communications, si vous avez le besoin d'un interprète.

25 Je vous remercie de remplir à l'avance les sondages. J'ai vu que certaines personnes avaient commencé cet après-midi, qui fut une bonne séance d'ailleurs de travail. Je remercie tout le monde. Je déterminerai au retour de la pause si besoin est qu'on se réunisse encore demain, dépendant du nombre de personnes au registre.

30 Je vais commencer ce soir, comme je l'ai promis à la fin de l'après-midi, avec les personnes qui étaient déjà inscrites.

35 Je signale aussi la présence ce soir de monsieur Jean-François Cyr à la table des spécialistes. C'est un spécialiste en milieu hydrique. Alors, si vous avez des questions sur ce sujet, l'indiquer lors de votre enregistrement auprès de madame Hawey. Puis monsieur sera parmi nous seulement ce soir, alors profitez de sa présence. Enfin, une deuxième analyste du BAPE viendra se joindre à nouveau au cours de la soirée.

40 Alors, nous procédons à la présentation de la table des personnes-ressources. J'aimerais que vous identifiez aussi s'il y a des dépôts de documents en particulier. Alors, monsieur Simard.

M. MICHEL SIMARD :

Bonsoir, madame la présidente ! Bonsoir, monsieur le commissaire ! Michel Simard du

45 ministère de l'Environnement, chargé de projet sur le dossier. Je suis accompagné de Louis Messely qui est à côté de moi et de monsieur Cyr que vous avez nommé. Jean-François Cyr, Centre d'expertise hydrique.

50 Et au niveau des documents à déposer, on a déposé en début d'après-midi, en réponse à un intervenant hier, monsieur St-Amand – je pense qu'il est dans la salle ce soir – il nous demandait des précisions un petit peu pour l'aider dans l'élaboration de mémoire au niveau des actions envisageables pour aider à réduire les gaz à effet de serre. Ça fait qu'on a déposé le plan d'action 2006-2012 intitulé : *Le Québec et les changements climatiques, Un défi pour l'avenir*, qui a été rendu public en juin 2006.

55 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

60 **M. MICHEL SIMARD :**

Puis c'est déposé à l'arrière.

LA PRÉSIDENTE :

65 Merci beaucoup.

M. MICHEL SIMARD :

70 Et on avait déposé un autre document aussi, je pense qu'on ne l'avait pas mentionné, c'est un document à votre demande à la séance préparatoire qu'il y avait eu. On a déposé un document qui présente les critères, les outils qu'on utilise au niveau de l'analyse du climat sonore.

LA PRÉSIDENTE :

75 Ah! oui. Merci beaucoup. Monsieur Messely? Ça va.
Madame Dubord.

Mme LISE DUBORD :

80 Bonsoir! Je suis Lise Dubord, je suis urbaniste à la Ville de Sherbrooke. Ce soir, je suis accompagnée de madame Josée Dubuc de la Société de transport en commun de Sherbrooke. Je n'ai pas d'autres documents à déposer ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

85 Merci.

M. PATRICK CHALIFOUR :

90 Bonsoir! Patrick Chalifour, agronome du ministère de l'Agriculture du Québec. J'ai déposé
deux documents à votre demande, suite à la requête de dame Forget. Un document sur la liste
des certificateurs accrédités pour les produits du Québec. Il y en a six. Donc, la liste de ces six
certificateurs en agriculture biologique. Également, un budget du Centre de références
économiques en agriculture et en agroalimentaire du Québec sur les pommes, qui date de
95 décembre 2003.

LA PRÉSIDENTE :

 Merci. Alors, à l'arrière?

100 **Mme NICOLE FUGÈRE :**

 Nicole Fugère, conseillère en sécurité civile.

LA PRÉSIDENTE :

105 Bonsoir!

Mme NICOLE FUGÈRE :

110 Direction régionale de la Sécurité civile de la Montérégie et de l'Estrie, ministère de la
Sécurité publique.

M. RENO PROULX :

115 Bonsoir! Reno Proulx, médecin-conseil à la Direction de la santé publique, représentant
du ministère de la Santé et des Services sociaux et je suis accompagné ce soir du docteur Fabien
Gagnon.

LA PRÉSIDENTE :

120 Dans la salle. Merci.

M. RÉJEAN ST-MARTIN :

125 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. Nous n'avons pas de document à déposer ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

130

Merci.

M. SYLVAIN ROY :

135 Bonsoir! Sylvain Roy du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, secteur Faune Québec. On n'a pas de document particulier non plus.

LA PRÉSIDENTE :

140

Alors, merci beaucoup. Nous commençons.

Madame Cunningham. Bonsoir, madame!

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

145

Bonsoir, madame Bigué ! Ma première question porte sur le choix de la variante G dans le tracé de l'autoroute, la variante G ou sud qui a été préférée à la variante F.

LA PRÉSIDENTE :

150

Est-ce qu'on peut voir la carte?

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

155

Est-ce que c'est possible de voir la carte qui est agrandie avec les arbres, les vallées, la topographie aussi.

M. LOUIS FERLAND :

160

Oui, c'est possible. Juste quelques secondes.

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

165

En attendant, je peux demander à monsieur Ferland, je pense que monsieur Ferland a parlé à un moment donné cet après-midi des négociations qui avaient trait avec la ferme. Est-ce

que je me trompe ou si le Centre de recherche. . .

LA PRÉSIDENTE :

170 Vous devez adresser la question à moi-même.

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

175 Oui, je m'excuse. S'il y avait eu des négociations, si les négociations avaient été finalisées avec le Centre de recherche en agroalimentaire sur ce tracé-là précisément. Notre préoccupation, c'est à savoir si ce tracé-là va rester le même ou s'il va y avoir des variations plus ou moins importantes.

LA PRÉSIDENTE :

180 Alors, monsieur Ferland?

M. LOUIS FERLAND :

185 Non, effectivement, les négociations ne sont pas terminées ou les discussions ne sont pas terminées. On a débuté. On a, comme je disais cet après-midi, on a fait rapport. On a demandé un rapport pour évaluer. C'est évident que la station de recherche nous a proposé un tracé légèrement déplacé par rapport à celui-là. C'est un tracé qui revient un peu au premier tracé qu'on avait déjà étudié. Donc, c'est une question entre le boisé et la plaine inondable vraiment
190 dans la section retenue. On va voir la photo tantôt mais dans ce secteur-là ici, chemin Glenday, il y a un boisé ici, on va le voir mieux sur la photo tantôt et c'est. . .

LA PRÉSIDENTE :

195 Sur l'Université Bishop's.

M. LOUIS FERLAND :

200 C'est ça, c'est l'Université Bishop's. On passait dans le boisé au début. L'Université Bishop's aimait mieux qu'on passe un peu plus au nord pour protéger le boisé. La ferme expérimentale aimerait mieux qu'on passe un peu plus au sud du boisé pour protéger la plaine inondable et la zone cultivée. Donc, c'est ça qu'on est à regarder. Les discussions sont à ce niveau-là, mais il n'y a pas de décision finale de prise à ce niveau-là, mais ça ne remet pas en question le tracé du tout.

205

LA PRÉSIDENTE :

Parlant de plaine inondable, est-ce que le spécialiste de l'environnement pourrait ajouter

210 un petit mot là-dessus? Bonsoir! Concernant les piliers, est-ce que vous avez eu le temps d'étudier la problématique, c'est-à-dire l'implantation des ponts sur la rivière Massawippi en plaine inondable?

M. JEAN-FRANÇOIS CYR :

215 En fait, ce que j'ai comme information, c'est l'étude hydraulique préliminaire qui a été déposée par le ministère des Transports, qui traitait principalement à partir de données qui avaient été déjà produites par le Centre d'expertise hydrique qui, lui, avait fait la cartographie des zones inondables en 2004 de l'impact des piliers des deux ponts jumeaux de l'autoroute. Cette évaluation-là du ministère des Transports était considérée par le ministère des Transports comme
220 étant finale, parce qu'il y avait toutes les données requises, alors que l'impact sur les cotes du pont de la 143, je pense, ou 108. . .

LA PRÉSIDENTE :

225 Oui. Oui, oui.

M. JEAN-FRANÇOIS CYR :

230 ... était préliminaire parce que les données bathymétriques du cours d'eau ne rejoignaient pas ce secteur-là.

Ce que ça a donné au niveau des résultats, monsieur pourra me corriger si ma mémoire me fait défaut, mais ce que ça a donné, c'est que l'emplacement des piliers des deux ponts jumeaux de l'autoroute créerait un rehaussement de l'ordre de un centimètre des cotes de crue.
235 Je pense. . .

LA PRÉSIDENTE :

240 Est-ce que ça a une influence importante?

M. JEAN-FRANÇOIS CYR :

245 On peut considérer que c'est pratiquement négligeable, à ce moment-là. Parce qu'il faut savoir que c'est des données qui sont, même au niveau des mesures qui sont prises pour calibrer ces modèles-là, qui ont toujours tout de même une marge d'erreur qui est quand même au-delà de cette valeur-là.

LA PRÉSIDENTE :

250 De 1 %.

M. JEAN-FRANÇOIS CYR :

Oui. De un centimètre.

255

LA PRÉSIDENTE :

Un centimètre, pardon.

260

M. JEAN-FRANÇOIS CYR :

Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

265

Dans l'étude d'impact, votre référence, c'est sur 20 ans. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

M. LOUIS FERLAND :

270

Je pense que dans l'étude hydraulique qu'on a déposée, et l'autre qui s'en vient, qu'on a mentionnée. . .

LA PRÉSIDENTE :

275

Ce matin.

M. LOUIS FERLAND :

280

. . . qui va arriver dans deux semaines à peu près qu'on a dit cet après-midi, effectivement, on calcule, mais on ne calcule pas juste sur 20 ans. Monsieur Thériault pourrait vraiment plus expliquer en détail, c'est lui qui fait l'analyse complète de cette étude-là et qui a discuté avec les spécialistes à Québec dans l'étude. Mais je sais qu'on fait du 20 ans et du 100 ans.

285

LA PRÉSIDENTE :

100 ans, oui.

290

M. LOUIS FERLAND :

Je pense que monsieur Thériault. . .

LA PRÉSIDENTE :

295

Pourquoi vous avez privilégié 20 ans au lieu de 100 ans?

M. LAURÉAT THÉRIAULT :

300

Je crois que 20 ans, c'est la référence pour la plaine inondable, pour délimiter les plaines inondables, alors que 100 ans, bien, ça permet de déterminer les pires conditions d'une certaine façon.

LA PRÉSIDENTE :

305

Mais est-ce qu'il n'y a pas une récurrence des conditions particulières qu'on connaît de ces temps-ci? Est-ce que la référence de 20 ans ne serait pas plus pertinente compte tenu de la récurrence des forces majeures qu'on connaît, des crues, des verglas et puis tout ça?

M. LAURÉAT THÉRIAULT :

310

Bien, 100 ans, ça reste vraiment la pire condition, pour une rivière en tout cas. C'est sûr qu'on pourrait faire du une fois dans 120, une fois dans 200, mais de façon générale, on se limite à 100 ans. Puis je n'ai pas vérifié pourquoi on avait donné à la fois du 20 ans et du 100 ans. Je pense que le 20 ans, c'est parce que c'est en référence à la plaine inondable.

315

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous pouvez expliquer laquelle mesure serait la meilleure?

320

M. JEAN-FRANÇOIS CYR :

Je pourrais peut-être apporter quelques petits commentaires.

LA PRÉSIDENTE :

325

C'est ça.

M. JEAN-FRANÇOIS CYR :

330

Quand on fait la cartographie des zones inondables, il y a tout un contexte réglementaire dont je ne suis pas vraiment le spécialiste, mais les cartographies de zones inondables se font systématiquement pour les crues 20 ans et les crues 100 ans. Parce que à chacune de ces crues-là est associée une réglementation concernant l'aménagement soit permis ou interdit dans la plaine couverte par ces deux crues-là.

335

340 Donc, la plaine inondable 20 ans à toutes fins pratiques, tout est interdit sauf toute une liste de dérogations très particulières que je ne connais pas par cœur, alors qu'à l'intérieur de la zone 100 ans, on peut faire des constructions, par exemple des bâtiments, des résidences, à condition qu'elles soient immunisées. Ça, ça veut dire que toutes les ouvertures, les fenêtres, les portes, tout ça, doivent être à un niveau supérieur à la cote 100 ans.

345 Donc, quand il y a des cartographies de zones inondables qui sont faites par le ministère de l'Environnement, c'est systématiquement fait pour la crue 20 ans et la crue 100 ans, parce que les municipalités ont des réglementations qui réfèrent après ça à ces deux cotes de crue là.

LA PRÉSIDENTE :

350 Est-ce que l'étude d'impact fournit assez d'informations sur le sujet, sur la référence qu'ils donnent, qui est une référence de 20 ans, une cote de 20 ans, est-ce que ça vous donne assez d'informations pour . . .

M. JEAN-FRANÇOIS CYR :

355 Bien, comme je disais, au niveau du calcul des deux ponts jumeaux de l'autoroute, les calculs sont dits complets parce que toute l'information est là. Donc, évidemment, à partir du moment où ces calculs-là ont été faits selon les règles de l'art, puis je crois que oui. En fait, on sait que le ministère des Transports nous a demandé au Centre d'expertise hydrique toutes nos données, puis ça c'est des données qui sont recueillies sur le terrain avec des procédures très systématiques qui respectent vraiment les règles de l'art dans la façon de faire ces calculs-là.

360 Pour ce qui est des deux ponts jumeaux, je pense que l'information est complète et satisfaisante.

LA PRÉSIDENTE :

365 Est complète. Merci.

M. JEAN-FRANÇOIS CYR :

370 Pour ce qui est du pont comme je disais de la 143, je pense que dans l'étude finale, probablement que cette information-là va ressortir comme étant la réponse définitive.

LA PRÉSIDENTE :

375 Merci.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

380 Peut-être une question à monsieur Ferland. Est-ce qu'il existe dans toute la zone à l'étude des puits artésiens ou des ouvrages d'approvisionnement en eau qui pourraient subir des conséquences négatives des travaux qu'on s'apprête à faire?

M. LOUIS FERLAND :

385 Oui. Il y a l'approvisionnement en eau de l'arrondissement de Lennoxville. On n'a pas évalué jusqu'à quel point, quel secteur complet que ça dessert dans le secteur de Lennoxville. Je sais qu'il y a des secteurs de développement qui sont peut-être maintenant avec l'aqueduc de la Ville de Sherbrooke. C'est tout le même aqueduc. Oui, il y a des puits situés dans la plaine inondable et je crois que c'est sur la ferme, sur les terrains de la ferme Herring en même temps.
390 On ne l'a pas sur la photo ici mais il y a effectivement des puits.

Mais, à ma connaissance, je ne pense pas qu'ils soient affectés parce que déjà c'est dans la plaine inondable, déjà ils ont été calculés en fonction des inondations de 20 ans et 100 ans. Et là on parle dans ce secteur-là d'une élévation de un centimètre, comme on vient de dire,
395 que ça n'a à peu près pas d'influence. Donc, la même protection demeure pour ces puits-là.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

400 Et ailleurs, par les ouvrages de dynamitage ou de transport de matériaux, est-ce qu'on risque de priver les citoyens de l'approvisionnement habituel en eau?

M. LOUIS FERLAND :

405 Je vais laisser monsieur Gagné répondre, si vous me permettez.

M. JEAN GAGNÉ :

410 Monsieur le commissaire, comme dans la plupart des projets importants du ministère, il y a au tout départ un inventaire hydrogéologique préliminaire qui est fait, puis il a été déposé d'ailleurs. Mais dès que le tracé beaucoup plus définitif va être arrêté, il y a un inventaire systématique de chacun des puits, autant au niveau de la qualité et souvent aussi au niveau du débit, pour s'assurer que lors des travaux et en exploitation, s'assurer qu'il n'y ait pas de problème. Ou enfin pour vérifier le différentiel au niveau de la qualité et des débits. Mais ça, c'est systématique dans tous les grands chantiers du ministère.

415

LA PRÉSIDENTE :

Oui, madame Cunningham, on revient à vous. Vous aviez ouvert une porte. On enquête un peu.

420 **Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :**

Oui, bien sûr. Maintenant, on voit le parcours, madame Bigué.

425 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

430 Alors, moi, ma question portait à savoir qu'est-ce qui constitue une variante? Est-ce que ce tracé-là va être respecté plus ou moins? Ou s'il y a une différence dans le tracé, quelle est la différence acceptable avant que ça devienne une autre variante?

435 Dans le moment, on avait le choix entre ce qui avait été retenu, c'était la variante F qui rejoignait, si on part d'ici, qui rejoignait à Glenday et ça a été écarté, cette variante-là, pour favoriser celle-ci. Nous. . .

LA PRÉSIDENTE :

440 Est-ce qu'on peut voir les cartes? Ça va, celle-là?

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

445 C'est ça, oui. C'est bien ça. Alors, nous, pour les gens du secteur de View Point, la variante nord aurait été beaucoup plus plaisante, mais nous comprenons avec les explications que nous avons reçues hier au sujet du son, que la variante G demeure acceptable. Mais ça, en autant que ça respecte le parcours qui est là dans le moment.

450 Si on décide d'approcher la limite ici, si on décide d'aller plus près, à ce moment-là nos habitations qui sont là ici seraient beaucoup plus affectées et puis nous voulons savoir à quel moment est-ce qu'on va savoir que le tracé est vraiment définitif. Monsieur Ferland parlait d'abord de changer le tracé – si on revient à l'autre carte, s'il vous plaît – ça ici, de l'autre côté des arbres, si je comprends bien, monsieur Ferland, mais on ne parle pas plus loin. Alors, si on va de l'autre côté des arbres, est-ce qu'on revient comme ça au point ? Ou si on va comme ça pour rejoindre
455 la 108?

460 Et puis comme on a parlé aussi du niveau hydrique, je sais qu'il y a une station de pompage juste là et je sais qu'il y avait eu des questionnements, les gens du coin s'étaient demandé qu'est-ce qui arriverait avec cette station-là.

LA PRÉSIDENTE :

465 Bon, alors, il y a plusieurs volets. D'abord, dans les options, si on peut remettre la carte des options, alors vous aviez le choix de favoriser soit la G ou la F. Alors, le promoteur a choisi la F. Madame veut s'assurer que la F – pardon, la G – le tracé qui va se poursuivre plus tard, ultérieurement, ne s'approchera pas du secteur View Point mais va quand même suivre une même lignée pour empêcher les impacts sonores. Alors, elle voudrait avoir une confirmation sur le futur tracé, le prolongement de G.

470 **M. LOUIS FERLAND :**

475 C'est ça. Pourquoi qu'on n'a pas retenu la F. L'élément majeur, c'est qu'on a des problèmes majeurs de sécurité avec la station de recherche. C'est qu'ils sont en train de développer aussi, la station de recherche, toute une autre série de bâtiments et redéplacer des bâtiments. Donc, il y a beaucoup de circulation sur la 108 actuelle. Ça, c'était un des problèmes majeurs. Donc, on ne réglait pas cette problématique-là de sécurité à ce niveau-là. Et on s'approchait aussi très près du Collège Champlain et de l'Université Bishop's. Ça, c'est pourquoi on a retenu la solution G-sud. Et aussi, on était carrément dans la plaine inondable, carrément là-dedans.

480 Ce qu'on disait, c'est le tracé qu'on a retenu, c'est le tracé qu'on a déposé. C'est ici le boisé que je vous parlais. Donc, au départ, on avait regardé un tracé qui passait plus là mais qui revenait ici, et qu'on avait à peu près la même courbe ou peut-être une petite variante dans la courbe. C'est suite à des consultations avec l'Université Bishop's, avec l'École Alexander Galt, etc., et la ferme et la station de recherche, qu'on a décidé de passer le tracé juste au pied du boisé qu'il y a là. C'est le tracé qu'on a déposé et c'est le tracé qu'on continue à défendre et qu'on garde.

490 C'est sûr que la ferme expérimentale nous ont dit : «Bien, vous pourriez peut-être passer juste un petit peu en haut», mais pour l'instant, on ne discute pas avec la ferme expérimentale ou station de recherche, c'est la même chose, pour dire qu'on va prendre l'autre tracé. Nous, c'est le tracé qu'on a retenu et qu'on dépose. Il peut peut-être y avoir une légère variante de quelques mètres quand on va vraiment être rendu dans le design final mais on ne parle pas de ramener le tracé complètement dans le sud. Ce n'est pas ça du tout.

495 **LA PRÉSIDENTE :**

500 Ce tracé-là correspond à celui que vous proposez, que vous favorisez dans l'annexe 2, l'addenda 2?

M. LOUIS FERLAND :

505 Oui, oui. Bien, il était dans le dépôt aussi parce que ce secteur-là n'a pas été modifié. L'annexe 2 modifiait le tracé dans la partie ouest. Mais c'est le tracé qui a été déposé officiellement. Donc, il n'y a pas de modification au tracé. C'est ça.

510 Puis je ne sais pas, peut-être pour la dernière. . . c'est sûr qu'ici, on touche un peu à la plaine inondable mais on est juste, juste à la limite entre la plaine inondable et le talus qu'il y a là. Ce qu'on regarde avec la station de recherche, c'est vraiment les mesures de mitigation pour le fait qu'on traverse la route là et qu'on vient, on sépare certaines terres cultivées présentement. C'est ce qu'on regarde.

LA PRÉSIDENTE :

515 Où en sont les pourparlers avec le centre de recherche?

M. LOUIS FERLAND :

520 On a eu plusieurs – je dis plusieurs, deux, trois rencontres à date. On a fait faire une évaluation justement de l'ensemble des impacts qu'il y avait là-dessus. On a déposé, ce rapport-là est déposé et la station de recherche a commenté le rapport. Et là on est à étudier chaque élément du rapport. Donc, c'est à ce niveau-là qu'on est, au niveau des discussions, avec la station de recherche.

525 On n'a pas de solution. On n'a pas d'entente complète. Pour l'instant, il n'y en a pas. Mais ce que j'ai dit hier et ce que je redis, c'est que dans l'ensemble des éléments qui sont soulevés par la station expérimentale, à notre avis, il n'y a pas d'élément insurmontable. Puis on est à peu près, je dirais à 90 %, on est d'accord avec l'ensemble des éléments, il reste des discussions à avoir sur certains éléments.

530 Et entre autres, un des éléments, puis ça répond peut-être à la dernière question de madame Cunningham, qui était la station de pompage que, je pense, située à peu près dans ce secteur-là, c'est une station de surpression. C'est évident qu'on passe dedans. Donc, on va tout simplement la déplacer, la relocaliser pour que le même service se maintienne. Donc, ce n'est pas un élément difficile à déplacer dans ce sens-là.

535

LA PRÉSIDENTE :

540 C'est parfait?

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

Ça me satisfait, madame Bigué. J'aimerais savoir, par ailleurs, s'il y a des

545 changements importants, est-ce que nous aurons l'occasion d'être consultés? Si jamais, même si l'entente est près, à 90 % sûre, il reste quand même une marge incertaine. Et notre expérience avec le centre de recherche en agroalimentaire a été qu'ils veillent très bien à leurs intérêts en premier. Alors, nous, nous voulons simplement nous assurer que, dans notre mémoire, de voir à ce que le tracé reste acceptable, demeure acceptable.

550 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Ferland.

555 **M. LOUIS FERLAND :**

Je pense que je dirais qu'on n'a pas le choix. C'est le tracé qu'on a déposé et si, suite à des discussions, on en viendrait avec un tracé complètement différent de celui-là qui est là, on n'a pas le choix de respecter ou de revenir pour demander des modifications à ce qu'il aurait pu avoir comme entente. Donc, nous, c'est le tracé qu'on a. C'est le tracé qu'on va continuer à défendre.

560

Comme je vous dis, c'est les mesures de mitigation qu'on va regarder avec la station pour s'assurer qu'on répond à leurs attentes avec le tracé qui est là. À quelques mètres près comme on disait. Mais on ne regarde pas vraiment un changement majeur du tracé. On n'est pas à cette étape-là.

565

LA PRÉSIDENTE :

570 En ce qui a trait au rapport du BAPE, bien, il est donné, remis le 5 janvier. Il est remis au ministre et c'est le Conseil des ministres, c'est une recommandation, qui prend position. Alors, je ne peux pas vous en dire plus là-dessus.

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

575 Parfait. Merci beaucoup, madame Bigué. Ma deuxième question, ce serait, en fait, c'est une demande, à savoir s'il serait possible que le document intitulé *Enquête origine-destination camions à Lennoxville* par CIMA + 2003, c'est un rapport préparé par le ministère des Transports de 29 pages plus annexes, s'il serait possible que ce document-là soit déposé de façon à ce qu'on puisse le consulter?

580

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Ferland.

585 **M. LOUIS FERLAND :**

Oui. On n'a pas d'objection à le déposer et à ce qu'il soit consulté. On ne l'avait pas déposé comme tel dans l'étude mais on n'a pas d'objection à ce niveau-là. On peut le déposer.

590 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Hier, vous nous avez montré des cartes avec des zones accidentogènes, des endroits qui sont plus propices aux accidents. C'est-à-dire que vous nous avez montré la carte mais on aimerait avoir l'argumentaire qui soutient la carte, à savoir les accidents, leur relation avec d'autres du même type, est-ce que c'est un taux normal ou c'est un taux plus élevé d'accidents par rapport à d'autres villes qui ont la même sorte de réseau. On aimerait que vous expliquiez un peu plus la carte et les références.

600 **M. LOUIS FERLAND :**

Bien, la carte, c'est sûr que les données, c'est des données vulgarisées sur la carte qui viennent du rapport qu'on a déposé, de l'étude d'impact. C'est évident que les données qu'on a mises là, c'est-à-dire les couleurs qu'on a mises sur la carte, rouge, jaune et vert, bon, rouge c'est critique; jaune c'est moyen; puis vert, ça veut dire que ça n'a pas vraiment. . . c'est basé sur des données justement scientifiques, le taux d'accidents moyen ou le taux d'accidents critique par rapport à une moyenne. C'est basé là-dessus. Oui, on peut à partir de là. . .

610 **LA PRÉSIDENTE :**

Faire une comparaison?

615 **M. LOUIS FERLAND :**

De dire faire une comparaison, on peut tout simplement vous démontrer. . .

620 **LA PRÉSIDENTE :**

Le niveau de service.

625 **M. LOUIS FERLAND :**

. . . que la façon de calculer ces taux-là, c'est une méthode universelle reconnue sur le calcul des taux.

625 **LA PRÉSIDENTE :**

Et vos données datent de quand?

M. LOUIS FERLAND :

630 Nos données, c'était de 98 à 2002, c'est ça, je viens de le voir sur la carte, sur cinq ans.

LA PRÉSIDENTE :

635 Est-ce qu'il n'y a pas des données plus récentes?

M. LOUIS FERLAND :

640 Je crois que les dernières données, c'est parce que ça vient des statistiques de la SAAQ et je ne crois pas qu'on puisse avoir des données. . . on pourrait en avoir des plus récentes.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, je pense qu'il en existe des plus récentes.

645 **M. LOUIS FERLAND :**

Mais je sais que quand on a déposé. . . non, mais c'est parce que je cherchais et j'essayais d'avoir la réponse en même temps. Je pense qu'on est rendu 2005 est déposé. 2006, c'est sûr l'année n'est pas terminée, donc. 2005 est déposé? On l'a reçu?

650

LA PRÉSIDENTE :

Parce qu'il y a eu des corrections.

655 **M. LOUIS FERLAND :**

Ça fait qu'à la limite, on pourrait travailler ça.

LA PRÉSIDENTE :

660

Il y a eu des corrections sur le réseau routier et peut-être que les données vont changer, vont être modifiées suite à ces corrections-là. Est-ce qu'on peut avoir un tableau plus à jour avec les nouvelles données de 2005?

665 **M. LOUIS FERLAND :**

Oui. Je dis oui, mais c'est parce que je regarde la personne qui va le faire. Pas demain matin, c'est sûr, parce que c'est quand même lourd à faire. Il n'y a pas eu de modification majeure sur le tracé existant.

670 **LA PRÉSIDENTE :**

Il n'y a pas eu de modification à la montée d'Ascot?

675 **Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Il y a des arrêts.

M. LOUIS FERLAND :

680 Oui, c'est vrai. Il y a des arrêts qui ont peut-être modifié un peu le type d'accidents dans certains secteurs. Oui, il y a possibilité de partir, si on recule cinq ans. Donc, on va partir de 2000 à 2005 et on va ajuster vos données.

LA PRÉSIDENTE :

685

On va avoir des bonnes données.

M. LOUIS FERLAND :

690

Aucun problème.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Madame Cunningham.

695

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

700 Oui. Puisque nous parlons, comme vous avez soulevé le sujet, je voudrais simplement dire que dans le secteur entre l'Université Bishop's et l'École Alexander Galt, qu'il y a eu des modifications pour justement le chemin Glenday et j'aimerais connaître si ces modifications-là ont apporté une réduction des accidents dans cette région. Et il y a aussi le fait que pour le moment, c'est assez inexplicable pour les gens qui demeurent dans la région le fait qu'il y a une limite de vitesse jusqu'à 50 kilomètres/heure qui est indiquée pour que la circulation soit modérée pour l'entrée principale de l'Université Bishop's qui a été aussi altérée assez récemment.

705

710 Et pas tellement longtemps, peut-être une centaine ou 2 mètres plus loin, sur ce côté-là dans la direction s'en allant vers Cookshire sur la 108, la limite de vitesse est marquée à 90 kilomètres/heure alors que le panneau inverse indique 50 s'en allant vers Lennoxville. Et quelques centaines de mètres plus loin, on a un autre panneau qui réduit la vitesse à 75 kilomètres/heure, un panneau jaune qui indique une courbe. Et tout ça, ça porte à confusion parce que ça donne aux conducteurs l'aller plus vite pour une vitesse sur une longueur assez courte et, ensuite, devraient modérer devant la ferme expérimentale.

715 Et un peu plus haut, nous ne sommes pas sûrs exactement pourquoi on ne met pas une vitesse modérée à partir de Alexander Galt jusqu'à la limite. Ça pourrait être un peu plus que 50 kilomètres/heure, ça pourrait être 70, mais pourquoi ne pas modérer tout le long au lieu de 90 kilomètres.

LA PRÉSIDENTE :

720 Selon vous, est-ce que ça serait un problème de concordance des signaux, des pancartes ou quoi?

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

725 Le fait qu'il y a une variation de signalisation sur un parcours très proche.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que c'est une voie qui est municipale ou provinciale?

730 **Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :**

C'est la 108. C'est la route 108.

735 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon, alors, monsieur Ferland, est-ce que vous pouvez vérifier?

M. LOUIS FERLAND :

740 Oui, on va vérifier. . .

LA PRÉSIDENTE :

745 Ou nous expliquer?

M. LOUIS FERLAND :

750 . . . mais vous expliquer au départ, c'est ça. C'est évident que passé le feu de circulation, si on part de Lennoxville et on s'en va en direction est, passé le dernier feu de circulation qui est la sortie de l'Université Bishop's et le chemin St. Francis, qui traverse la rivière et qui s'en va dans un autre secteur de Lennoxville, bon jusque là, on est dans une zone de 50, c'est sûr, c'est une zone habitée, municipale. Aussitôt qu'on a traversé ça, on change complètement de milieu, on tombe dans un milieu plus rural. Il y a quelques entrées mais la densité de maisons ou la densité d'entrées ne justifie pas une vitesse de 50 kilomètres/heure.

755

C'est évident que dans une direction, on est à 50 et on passe à 90. Dans l'autre direction, on est à 90 et on tombe à 50. Donc, c'est pour ça que les deux panneaux, 90 par là mais 50 par là, on est à la limite où les vitesses changent.

760 Plus loin, oui, il y a un panneau de 75. . .

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que c'est normal ça d'avoir d'un côté. . .

765

M. LOUIS FERLAND :

C'est tout à fait normal. Je veux dire, si on roule sur une route à 90 et on devient à 50 à un endroit précis. . .

770

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

775

M. LOUIS FERLAND :

. . . bien, dans une direction, on va avoir des panneaux de 90, puis oups ! on va avoir un panneau de 50 pour nous dire qu'on tombe dans une zone de 50. Mais dans l'autre sens, mais là on est dans une zone de 50, on va avoir des 50, puis à un moment donné on va voir un 90 pour dire là on vient d'atteindre une vitesse, on a le droit de circuler à 90. C'est tout à fait. . .

780

C'est parce qu'on n'a pas des zones où ce que, dans une direction, on va être à 50 et, dans l'autre direction, on va être à 90. C'est toujours la même vitesse dans les deux directions.

Peut-être pour continuer la réponse, après ça, madame Cunningham me parlait d'une zone affichée à 75 kilomètres/heure. Ça, c'est des vitesses suggérées et non des vitesses obligatoires. C'est que dans les courbes qui ont un rayon de courbure trop serré pour qu'on ne puisse pas les prendre à la vitesse normale affichée de 90, là on affiche une vitesse suggérée de 75. Ces vitesses-là peuvent varier je dirais de 45, 35 jusqu'à 85. On les voit souvent dans des sorties de bretelle d'autoroute. Les bretelles très serrées, on va suggérer une vitesse moindre que la vitesse affichée pour justement indiquer aux gens de diminuer votre vitesse, cette courbe-là ne se prend pas à la vitesse affichée.

785

790

Ensuite de ça, c'est sûr qu'à partir de Alexander Galt à aller jusqu'à la zone de 50 tout près des feux de circulation, à maintes reprises on a fait des études de vitesse qu'on devrait afficher suite à la demande de la station expérimentale, à la demande de la municipalité de Lennoxville et, bon, il y a toute une série de critères que je n'élaborerai pas ici ce soir, mais pour déterminer notre vitesse affichée.

795

800 Et dans ces critères-là, la densité de population, la densité d'habitations, etc. , le milieu traversé. On fait des études de radar. Généralement, ils vont toujours chercher ce qu'on appelle le 85^e percentile, c'est-à-dire que 85 % des gens normaux roulent à cette vitesse-là dans ce secteur-là et, à partir de là, à partir de plusieurs critères, on détermine la vitesse. Et dans ce secteur-là, ça a toujours été à date reconnu, suite à ces analyses-là, qu'on gardait la vitesse de 90 kilomètres/heure.

805 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ça pose problème pour les résidants?

810 **Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :**

Oui, madame. Et je crois que ça pose des problèmes, ce n'est pas juste mon impression, c'est que dans une des cartes qu'on a montrées le premier soir, hier soir, on voyait que c'était une zone critique, donc qu'il y avait eu plusieurs accidents dans cette portion-là du terrain et nous demandons pourquoi. . . on sait que la ferme expérimentale a de la difficulté à traverser avec leurs camions, de se rendre d'une portion à l'autre.

815 Une des raisons pour lesquelles on a choisi le tronçon, c'est justement à cause de la vitesse et des possibilités d'accident, que c'est une zone critique. Et puis, on se dit, même avant qu'on procède aux travaux, on pourrait peut-être faire l'essai de réduire la vitesse et puis de voir si ça a un impact sur le nombre d'accidents.

820 **LA PRÉSIDENTE :**

825 Est-ce qu'il y a possibilité, avec les résultats de la nouvelle étude, c'est-à-dire l'étude mise à jour avec les nouvelles données, les données un peu plus récentes que 98-2001, de vérifier si cette zone-là est encore accidentogène et puis de vérifier si la limite de vitesse, conformément à ce que avancent les résidants du coin, si c'est encore dangereux et de réévaluer la vitesse?

830 **M. LOUIS FERLAND :**

C'est sûr qu'on est un peu en dehors de l'étude du tracé mais, effectivement, c'est un secteur qui est toujours sous observation. C'est évident que quand on fait des mesures de cette envergure-là, on ne se base pas uniquement sur six mois, un an. C'est toujours sur une période de trois ans minimale, pour analyser ça. On l'a déjà analysé, on va le réanalyser. Oui, c'est possible. Normalement, c'est soit une municipalité qui nous en fait la demande, etc. , mais aussi par notre propre chef si on s'aperçoit qu'il y a des difficultés.

835 Donc, en ayant le nouveau schéma d'accidents, si on s'aperçoit qu'il y a des modifications majeures, on peut le regarder. Mais souvent les accidents ne sont pas

840 nécessairement directement dus à la vitesse, c'est peut-être plus la configuration, les intersections, etc. Ça fait que c'est pour ça que c'est tout ça qui met en compte quand on analyse un taux d'accident et ce n'est pas nécessairement la vitesse qui va réduire le taux d'accident.

LA PRÉSIDENTE :

845 Vous avez un indicateur vivant.

M. LOUIS FERLAND :

850 Oui. C'est sûr que merci, madame, de nous l'indiquer et elle n'est pas la seule qui nous l'indique. C'est un secteur, comme je vous dis, qui est sous observation de façon continue, je dirais.

LA PRÉSIDENTE :

855 Alors, il va avoir un suivi.

M. LOUIS FERLAND :

860 Oui. Aucun problème.

LA PRÉSIDENTE :

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

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

870 Non, c'est tout. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

875 Merci beaucoup. Alors, j'inviterais quelqu'un qui a besoin d'un interprète, c'est-à-dire monsieur Alan Bayley.

M. LOUIS FERLAND :

880 Est-ce que je peux juste vous donner une information?

LA PRÉSIDENTE :

880 Oui.

M. LOUIS FERLAND :

885 C'est parce qu'on vient de m'informer que pour remettre à jour au complet les tableaux, on
parle de plusieurs mois. C'est parce qu'il faut vraiment aller chercher chaque accident, analyser
vraiment l'accident, où il se situe. Parce que ce qu'on reçoit, c'est le rapport d'accident des
policiers. Donc, c'est vraiment un travail énorme de ramener ça. On me parle d'un technicien six
mois de temps ou, à la limite, il va falloir mettre deux ou trois personnes, former des personnes
890 pour aller relever ça. Je ne dis pas que c'est impossible, mais je fais juste vous le souligner. Si
vous voulez absolument qu'on le mette à jour, on va prendre les moyens de le mettre à jour.

LA PRÉSIDENTE :

895 Bien, je vais vous dire que quand on fait une commission d'enquête, on aime avoir des
données qui sont plus récentes que 1998 et les données existent. Alors, je pense que ça serait
de bon aloi de nous fournir des bonnes données.

M. LOUIS FERLAND :

900 Pas de problème.

LA PRÉSIDENTE :

905 Merci. Good evening!

M. ALAN BAYLEY :

910 Hi! I'd like to first of all wish everybody a good evening. I would also like to excuse myself
because my French is not very strong. So I have an interpreter here.

M. BERNARD PROULX, interprète :

915 Je voudrais d'abord vous souhaiter une bonne soirée. Veuillez m'excuser du fait que mon
français n'est pas à la hauteur. C'est la raison pour laquelle je travaillerai avec un interprète.

LA PRÉSIDENTE :

Keep on.

920 **M. ALAN BAYLEY :**

I would like to thank you for all the useful information I received last night as well.

M. BERNARD PROULX, interprète :

925

Merci beaucoup pour les renseignements très utiles que j'ai reçus hier soir.

M. ALAN BAYLEY :

930

This afternoon and tonight, I spoke with a number of very nice gentlemen that also helped me out quite a bit.

M. BERNARD PROULX, interprète :

935

Cet après-midi, tout comme ce soir, j'ai parlé à des messieurs très aimables, ce qui m'a beaucoup aidé là aussi.

M. ALAN BAYLEY :

940

My first question is about my house.

M. BERNARD PROULX, interprète :

945

Ma première question porte sur ma résidence, ma maison.

M. ALAN BAYLEY :

I live on chemin Dunant and the proposed highway will go right beside my house.

950

M. BERNARD PROULX, interprète :

J'habite sur le chemin Dunant et l'autoroute telle que proposée passerait juste à côté de chez moi.

955

LA PRÉSIDENTE :

Un instant. Est-ce qu'on peut voir sur le tableau?

M. ALAN BAYLEY :

960

I want to find out if I would be expropriated or if I would have the choice of staying or being expropriated and I have already seen actually what it's gonna look like when the highway goes underneath Dunant's street. So, if I could get some more information about the expropriation.

965 **M. BERNARD PROULX, interprète :**

J'aimerais pour l'essentiel savoir si j'aurai le choix de rester chez moi ou alors si on va m'exproprier. Et si je pourrai décider. J'ai en quelque sorte vu à quoi ressemblera la situation une fois qu'on aura installé l'autoroute, le viaduc, et j'aimerais donc qu'on me donne plus de renseignements quant à l'expropriation possible.

970

LA PRÉSIDENTE :

Alors, voilà. La question est posée. C'est une question importante.

975

M. LOUIS FERLAND :

Effectivement, oui. C'est-à-dire que là au niveau où nous sommes présentement, et d'après ce qu'on a vérifié comme carte, les données qu'on a présentement, on voit que votre terrain va être touché mais pas nécessairement votre demeure. Donc, à partir de ce moment-là, au niveau de l'expropriation, lorsqu'on va vous rencontrer, ça fait partie des possibilités que vous demeuriez dans votre demeure, sur votre terrain, et que la partie expropriée, mais ça on compense pour cette partie-là. Ça peut amener, je ne sais pas, je n'ai pas les détails, une modification de votre entrée privée pour rejoindre votre maison. Ça va être pris en compte lors de l'expropriation.

985

M. ALAN BAYLEY :

Would there be a sound baffle or anything installed if we decided to stay?

990

M. BERNARD PROULX, interprète :

Y aurait-il un mur antibruit si on décidait de rester chez moi?

995 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

M. LOUIS FERLAND :

1000

Non. Présentement, il n'y a pas de mur antibruit mais, comme on a dit, c'est qu'on va évaluer, on fait un suivi sonore. C'est parce que dans le premier dépôt, il y avait des bretelles au chemin Dunant. Dans l'annexe 2, on a éliminé les bretelles, on a refait, revu rapidement l'étude de bruit. Présentement, ça ne justifiait pas des murs antibruit mais, comme on dit, on va faire l'évaluation tout au long de la construction et après, et si c'est justifié de faire un mur antibruit, on va construire un mur antibruit.

1005

LA PRÉSIDENTE :

1010 Oui, monsieur Bayley, me permettez-vous une question?

M. ALAN BAYLEY :

1015 Yes.

LA PRÉSIDENTE :

1020 Alors, est-ce que le ministère des Transports, vous avez des données sur le climat sonore environnant sa maison actuellement?

M. LOUIS FERLAND :

1025 Oui, on a des données. On peut vous les montrer. Je pense que Michel Pearson peut venir vous montrer les données qu'on a.

M. MICHEL PEARSON :

1030 On va essayer d'effectuer un zoom sur le climat sonore actuel qui a été observé avec l'état des routes présentement. La résidence de monsieur, on a la montée d'Ascot ici, chemin Dunant, la résidence est au nord de montée d'Ascot à l'est dans le secteur ici. La carte est à une grande échelle, on n'a pas une précision absolue. Normalement, les niveaux sonores devraient être aux alentours de 55 dBA, puis le niveau sonore projeté est environ 60 dBA. Il faut réévaluer. Si l'impact est marqué, bien c'est sûr que là, il faut qu'il y ait des mesures d'atténuation qui soient mises en place au niveau des écrans acoustiques, puis ça, ça va faire partie d'un suivi sonore un an à cinq ans après la construction de l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

1040 Alors, si je résume, ça passe de 55 à 60. C'est ça?

M. MICHEL PEARSON :

1045 Grosso modo, il faudrait valider pour avoir les chiffres exacts. On ne l'a pas, la donnée exacte, mais on pourra refaire le point de calcul pour avoir vraiment les données exactes.

LA PRÉSIDENTE :

1050 Monsieur Bayley, est-ce que vous aimeriez avoir plus de renseignements sur les conséquences de l'écart entre 55 et 60 décibels?

M. ALAN BAYLEY :

No, I heard a lot of conversation about that last night.

1055 **LA PRÉSIDENTE :**

Last night. C'est parfait.

M. ALAN BAYLEY :

1060

Yes. And I think I understand that all the lanes will be built at once in 2009? Is that correct?

M. BERNARD PROULX, interprète :

1065

Je crois comprendre qu'on va construire toutes les voies de circulation au même moment en 2009. Est-ce que j'ai raison?

LA PRÉSIDENTE :

1070

Monsieur Ferland.

M. LOUIS FERLAND :

1075

Oui, dans le secteur où demeure monsieur, c'est-à-dire entre la 410 actuelle à aller jusqu'à l'est du chemin Dunant, on construit les quatre voies et les échangeurs et les viaducs. C'est passé Dunant que là on va construire deux voies dans la première étape et deux voies dans la seconde étape.

1080 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais me permettre une question. Le chemin Dunant va être desservi par un échangeur en losange qui va relier la 216 et le chemin Dunant. Juste à côté, il y a la rue Belvédère, la partie nord. Dans les tableaux que vous nous avez remis en annexe 2, on parle d'augmentation de circulation routière de 81 % sur la rue Belvédère, ce qui pourrait diminuer le niveau de service sur cette artère urbaine donnant accès à l'arrondissement du mont Bellevue.

1085
1090 Quel sera le niveau de service de la rue Belvédère? L'augmentation de 81 %, ça s'articule comment? Parce que hier, quand vous avez montré les plans avec les zones accidentogènes, on n'a pas vu, il y avait une absence de données sur la rue Belvédère.

M. LOUIS FERLAND :

1095 C'est-à-dire que, non, il n'y avait pas une absence de données comme telle. On a donné les endroits où à 90 % des rues il y a une diminution. Effectivement, sur Belvédère, il y a une augmentation. . .

LA PRÉSIDENTE :

1100 Grosse augmentation.

M. LOUIS FERLAND :

1105 . . . mais on n'a pas parlé d'augmentation ailleurs. Mais tout simplement pour dire que quand on a parlé hier et aujourd'hui, c'est-à-dire qu'on favorise un réseau autoroutier à boulevard important et après ça en distribution locale, c'est sûr que la rue Belvédère a été retenue comme étant une artère importante. Déjà sur la rue Belvédère, côté nord, on est à 5 800 véhicules/jour et on parle avec contournement, on parle de 10 500 véhicules/jour.

1110 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, c'est le double quasiment.

M. LOUIS FERLAND :

1115 C'est le double à peu près. C'est 81 % d'augmentation.

LA PRÉSIDENTE :

1120 Ça, c'est en 2021?

M. LOUIS FERLAND :

1125 Non. C'est après construction, c'est-à-dire aussitôt que la construction est terminée, dans ce secteur-là, 2010, 2011.

LA PRÉSIDENTE :

1130 2010, 2011. En 2021, ça va être rendu à combien?

M. LOUIS FERLAND :

2021, je ne me souviens pas. 2021, on parle plutôt, c'est la dernière colonne, on est à 11 000. C'est-à-dire de 10 500, il n'y a presque pas de changement dans ce secteur-là. Donc,

1135 la rue Belvédère dans ce secteur-là, c'est sûr qu'on pourra regarder. Présentement, elle est capable de supporter un débit de... c'est sûr que le niveau de service va diminuer mais on ne descendra pas... on n'a pas calculé comme tel le niveau de service mais on sait que, à 10 000 véhicules/jour avec ce type de route là, déjà dans un secteur Belvédère, dans le secteur du mont Bellevue, il y a des feux de circulation, c'est une section à quatre voies à aller jusqu'à l'École Lefort et tout le développement qu'il y a dans ce secteur-là. On est deux voies à partir du contournement jusque dans le secteur du développement qu'il y a là du mont Bellevue. Après ça, on a un secteur à quatre voies, mais les deux voies du centre sont à la fois protégées pour virage à gauche et servent de troisième et quatrième voies.

1145 Donc, je dirais qu'à ce niveau-là, le niveau de service va être affecté mais on ne tombera pas dans des... je dirais à première vue, parce qu'on ne l'a pas évalué. On ne l'a pas calculé comme tel, mais on va rester à un niveau de service quand même je dirais acceptable, même s'il va être affecté.

1150 **LA PRÉSIDENTE :**

La rue Belvédère, est-ce que ça relève de la Municipalité de Sherbrooke ou ça relève du provincial?

1155 **M. LOUIS FERLAND :**

Ça relève de la Ville de Sherbrooke.

LA PRÉSIDENTE :

1160 Bon, alors, je me retourne vers madame Dubord. Quels sont vos commentaires sur cette augmentation? Est-ce que le plan d'urbanisme prend en compte l'augmentation qui va doubler sur cette rue de circulation?

1165 **Mme LISE DUBORD :**

Actuellement, le plan d'urbanisme contient peu d'éléments concernant le plan de transport. Actuellement, il est en réalisation, le plan de transport. À ma connaissance, on ne parle pas de l'augmentation sur la rue Belvédère ou des éléments qu'il va falloir prendre en considération, mais le plan de transport est à l'étape d'élaboration actuellement. Il va falloir probablement en tenir compte comme les autres intersections, si jamais il y a de l'augmentation sur le chemin Dunant ou d'autres chemins suite à l'autoroute 410. On n'a pas fait d'impact sur le réseau existant par rapport à la suite, lorsque l'autoroute sera prolongée complètement, à venir jusqu'à maintenant. Ça sera à considérer.

1175

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous pouvez parler un peu du camionnage? Le camionnage, ce qui était la cause première de l'engorgement de Lennoxville, comment se distribue-t-il avec la route 410?

1180

M. LOUIS FERLAND :

On a sorti un tableau mais, dans la présentation, on a montré deux endroits où ce que la diminution de camionnage était majeure. C'est sûr que c'est dans des endroits. De façon générale, c'est évident qu'à part le trafic local ou le camionnage local, le reste du camionnage va être amené sur la voie de contournement. Donc, je sais qu'on a regardé un tableau qui a été sorti, qu'on a regardé après en avoir discuté hier sur le camionnage. C'est celui-là justement qu'on a en avant.

1185

1190

Ça, c'est pour vous montrer à l'intersection de la rue Collège et de la rue – bon, c'est ça. Ici, c'est la 108, 143 du sud vers le nord, vers Sherbrooke, et 108 on arrive du sud. On s'en va vers l'Université Bishop's dans ce secteur-là et on s'en va vers la rue Collège et plus loin Belvédère, etc.

1195

Juste pour montrer, présentement le nombre de camions, 225, 249, 344 dans une direction et dans l'autre, et on a mis les pourcentages de diminution. Alors, c'est évident que vers Collège, il y a énormément de diminution parce que ça va être limité au camionnage local seulement. Vers la partie ici, c'est sûr qu'il va demeurer du local parce qu'on a quand même l'Université Bishop's qui est là. Par le chemin St. Francis, on traverse de l'autre côté, il y a toujours du local. Ici, il va en rester même si on a des diminutions de 40, autour de 44 et 40 %, parce qu'on continue vers le centre-ville de Sherbrooke où ce qu'il va demeurer quand même du camionnage. Mais on s'aperçoit que de façon globale, tout ce qui va aller vers l'ouest, on a des diminutions majeures de 90 %.

1200

1205

LA PRÉSIDENTE :

Si on revient sur la rue Belvédère, êtes-vous capable de ventiler l'augmentation de trafic que devra supporter cette rue?

1210

M. LOUIS FERLAND :

Oui, un instant. Je vais juste demander à madame Bergeron parce qu'on va dans les détails. Sur la rue Belvédère, est-ce qu'on a le pourcentage de camions qui va être augmenté?

1215

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

Bonjour! Le pourcentage de camion sur Belvédère, on n'a pas de pourcentage directement. C'est juste une valeur, un ordre de grandeur, puis ça varie aux alentours de. . .

c'est camion local seulement sur Belvédère.

1220

LA PRÉSIDENTE :

Actuellement, c'est quoi? Combien il y a de camions qui passent sur Belvédère, la rue Belvédère?

1225

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

Actuellement, on a 2 % de camions.

1230

LA PRÉSIDENTE :

Et avec le projet, combien en aura-t-on?

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

1235

On va garder encore le 2 %. Habituellement, le 2 %, ça correspond aux livraisons locales, puis aux camions qui doivent se diriger à cet endroit-là.

LA PRÉSIDENTE :

1240

Selon vous, quelle artère de la zone d'étude va recevoir le plus de camions, à part de la 410, suite à l'implantation éventuelle de la 410?

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

1245

Il y a une partie de la route 216 où est-ce qu'on va conserver à peu près 10 % de camions.

LA PRÉSIDENTE :

1250

Ce qui équivaut combien en nombre?

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

1255

C'est vraiment des ordres de grandeur. Si on a un débit de 8 300, ça veut dire qu'on parle de 830 camions.

LA PRÉSIDENTE :

1260

830 camions, quand la 410 va être réalisée?

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

Oui.

1265 **LA PRÉSIDENTE :**

Et actuellement, il y en a combien?

1270 **Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Il y en a 8 %.

LA PRÉSIDENTE :

1275 Ça équivaut à combien?

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

De 6 500. Ça fait à peu près 480, 500.

1280

LA PRÉSIDENTE :

De plus?

1285 **Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

De plus. C'est parce que présentement, ce qui arrive, c'est qu'avec la construction de l'autoroute, ce lien-là devient plus intéressant. Donc, au lieu d'aller sur les petites routes locales, ils sont concentrés sur des routes collectrices et sur l'autoroute.

1290

LA PRÉSIDENTE :

Un camion, en termes d'usure, ça représente combien de voitures sur une route?

1295 **Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

À peu près 20 000.

LA PRÉSIDENTE :

1300

20 000 voitures? Un camion?

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

1305 Au niveau d'usure.

LA PRÉSIDENTE :

1310 Donc, c'est comme s'il y avait, au niveau de l'usure, 400 fois 20 000 de plus?

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

 Mais c'est une route qui est conçue pour. . .

1315 **LA PRÉSIDENTE :**

 Pour recevoir ça?

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

1320 Oui.

M. LOUIS FERLAND :

1325 C'est ça. C'est que dans le fond, ce qu'on fait, c'est qu'on amène les camions sur la 216 qui est une route régionale, entretenue par le ministère, plutôt que de l'envoyer dans le réseau local et, après ça, là ça donne accès au parc industriel de la Ville de Sherbrooke.

LA PRÉSIDENTE :

1330 C'est parce que dans les requêtes qu'on a reçues, il y avait le Canton d'Hatley qui s'inquiétait concernant l'entretien de la route. C'était chemin Belvédère, je pense.

M. LOUIS FERLAND :

1335 Non. Chemin Bel-Horizon.

LA PRÉSIDENTE :

1340 Bel-Horizon. C'est mêlant. Il y en a une que c'est Belvidère, l'autre c'est Belvédère.

M. LOUIS FERLAND :

 Peut-être que si on pouvait revenir avec l'autre carte, je pourrais vous expliquer ce qu'il

1345 en est exactement. Ce qu'on parle du chemin Bel-Horizon, c'est le chemin qui est situé ici, entre le chemin Dunant et le chemin Belvédère. Belvédère, c'est ça ici qui rentre dans le quartier du mont Bellevue. Le chemin Bel-Horizon, c'est ici.

1350 La diminution de camions, la diminution de trafic est de l'ordre de 81 %, si je me souviens bien, dans ce secteur-là, donc le pourcentage de camions. Ce qui va rester ici, c'est évident que tout le camionnage de transit, c'est-à-dire celui qui arrive présentement de la 410 et qui fait tout le jeu pour traverser et qui est sur Bel-Horizon, lui va demeurer sur l'autoroute dans les deux directions.

1355 Ce qui va arriver, c'est le camionnage qui présentement part des deux carrières qu'il y a ici. Ce camionnage-là, lorsqu'il s'en va vers l'ouest, va venir prendre Dunant et va continuer par là, alors que lorsqu'il va vouloir aller vers l'est, il va venir prendre l'échangeur qui va être construit à Belvédère ici. Donc, ici, c'est sûr qu'il va rester des camions mais ça va être, je dirais, de l'ordre peut-être de 10 % de ce qu'il y a présentement au nombre de camions. On parle de 81 %
1360 de diminution et le pourcentage va être identique en camions ou même plus, parce que tout le camionnage de transit va demeurer sur la 410.

C'est un camionnage un peu différent d'un camionnage de transit, parce que c'est un camionnage de carrière et de plans d'enrobés bitumineux. Donc, c'est l'été surtout. L'hiver, il n'y
1365 a presque pas de travaux qui se fait. Même, on pourrait dire qu'il n'y en a pas. C'est par période. C'est-à-dire que s'il y a des travaux importants de pavage qui se font dans le secteur sud, oui, il va y avoir beaucoup de camionnage. Ça peut durer une semaine, deux semaines, après ça, ça retombe vraiment tranquille parce que les travaux sont plus dans un autre secteur.

1370 **LA PRÉSIDENTE :**

À votre connaissance, quelles sont les préoccupations du Canton d'Hatley?

1375 **M. LOUIS FERLAND :**

Le Canton d'Hatley, on n'a pas eu de demande officielle. Je sais que lors de la consultation, un citoyen nous avait demandé la possibilité, plutôt que de passer par-dessus le chemin Bel-Horizon, de fermer Bel-Horizon et en faire... bien, ici, ça ne serait pas un cul-de-sac, les gens pourraient prendre la route Albert Mines et revenir dans le secteur Belvédère, et ceux
1380 d'ici auraient un cul-de-sac et iraient à Sherbrooke dans les autres directions.

Le fait de fermer ceci, bon, pour les carrières qui sont ici, il n'y a pas de problème. Ils peuvent prendre vers l'ouest. Mais pour aller vers l'est, c'est là que ça complique. C'est qu'on est obligés de refaire une bretelle d'entrée ici et une bretelle de sortie, parce qu'on ne peut pas penser
1385 que les camions qui veulent aller vers l'est seraient obligés, avec l'échangeur en losange qu'on a présentement et les voies de service, seraient obligés de descendre jusqu'à la 216,

virer à gauche, revirer à gauche et remonter pour prendre la direction et s'en aller vers l'est. Donc, on est en pente relativement forte, donc c'est impensable pour des camions chargés. Les camions vides qui reviennent auraient le même stratège à faire pour revenir aux carrières.

1390

C'est pour ça que le fait d'éliminer ça – nous, on ne l'avait pas retenu, toujours dans le même principe de la hiérarchisation du réseau. C'est-à-dire que, d'une autoroute, on va sur deux artères qui sont considérées importantes, principales pour la municipalité, et après ça, distribuer à l'intérieur de la ville, ou reprennent l'autoroute soit dans une direction ou dans l'autre. C'est pour ça que, nous, on conservait cette section-là ouverte présentement.

1395

LA PRÉSIDENTE :

Mais le Canton d'Hatley, est-ce qu'il trouve satisfaction dans votre proposition, puisque vous venez de nommer ses inquiétudes?

1400

M. LOUIS FERLAND :

C'est comme je vous dis, à date, on l'avait rencontré à une occasion, on avait présenté le projet au Canton d'Hatley. Il n'y avait pas eu de commentaire négatif dans ce sens-là qu'ils voudraient qu'on ferme, lorsqu'on leur avait présenté. Par contre, je sais qu'à la réunion du 13 juin, il y a un citoyen qui a soulevé cette possibilité-là et on n'a pas rediscuté avec le Canton d'Hatley, voir si eux appuyaient cette demande-là ou gardaient la route Bel-Horizon ouverte.

1405

1410

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Merci beaucoup.

Monsieur Pelletier, avez-vous des questions?

1415

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

J'aimerais peut-être revenir 30 secondes à madame Dubord sur l'impact sur la rue Belvédère d'une augmentation de la circulation de 81 %. Est-ce que, à votre avis, c'est un impact négligeable que la rue peut facilement absorber sans problème ou si on peut anticiper des mesures qui seraient rendues nécessaires suite à cette augmentation?

1420

Mme LISE DUBORD :

Oui. Je ne suis peut-être pas en mesure, je ne suis pas du tout ingénieure, je ne suis pas en circulation, mais, à prime abord, un impact de 81 % dans la partie de la rue Belvédère où c'est quand même pas assez large, pas loin de la cote rouge où on a quand même certaines résidences, possiblement il va falloir avoir des mesures ou prendre des mesures pour faire en sorte qu'il y ait un meilleur débit de circulation.

1425

1430

Actuellement, c'est une artère qui va bien. Je n'ai pas les données s'il y a le niveau de service de l'intersection de cette rue-là Belvédère mais probablement que la Ville, il va falloir penser à certaines mesures. Je vais vérifier avec mes collègues en transport voir quel genre de mesures ou quel impact que ça pourrait susciter.

1435

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Et la configuration actuelle de la rue Belvédère, est-ce qu'elle permettrait ces choses-là? Est-ce qu'elle permettrait un élargissement? Est-ce qu'elle est en mesure d'absorber un impact qui m'apparaît assez significatif?

1440

Mme LISE DUBORD :

Je ne peux pas dire dans le détail, je n'ai pas l'emprise de rue, je n'ai pas les largeurs possibles où on a possibilité d'élargir non plus. Il faudrait absolument le vérifier avant de donner une réponse.

1445

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Ça vous inquiète de savoir que cet impact-là n'a pas été mesuré, évalué?

1450

Mme LISE DUBORD :

Je ne peux pas vous dire parce que, en transport, peut-être que mes collègues ont fait cet exercice-là. Moi, en urbanisme, je n'étais pas dans le détail de l'augmentation. Mais à prime abord, dans une rue de ce style-là, dans la vieille partie de Sherbrooke, si on passe de 5 000 véhicules à 11 000, sûrement va avoir un impact. Et il y a une intersection, c'est quand même pas une intersection en T quand on arrive avec le chemin Dunant, la rue Belvédère, on a déjà des commerces à l'intersection, possiblement qu'il va y avoir des interventions que la Ville devra apporter. Mais peut-être que c'est déjà dans les plans de travail à la division de l'ingénierie. Je vais quand même vérifier.

1460

LA PRÉSIDENTE :

Oui, merci. Si on tient une séance demain, vous allez avoir l'information?

1465

Mme LISE DUBORD :

Je vais avoir un ingénieur en circulation.

1470

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

Alors, monsieur Bayley, vous voyez, votre humble question conduit à de multiples questionnements. Avez-vous une autre interrogation?

1475 **M. ALAN BAYLEY :**

Well, you people are talking about increase traffic on Belvédère Street. What about on Dunant Street? Chemin Dunant.

1480 **M. BERNARD PROULX, interprète :**

Vous parlez d'augmentation de circulation sur la rue Belvédère. Qu'en serait-il du chemin Dunant?

1485 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Ferland.

M. ALAN BAYLEY :

1490

Will more traffic be using Dunant Street to get on to this new highway.

M. BERNARD PROULX, interprète :

1495

Est-ce qu'il y aurait une plus grande circulation sur Dunant pour que les gens qui souhaitent atteindre l'autoroute passent par là?

M. LOUIS FERLAND :

1500

Si on regarde le chemin Dunant, donc les débits, tout ce qui est en vert, donc le secteur où vous demeurez entre la montée d'Ascot et le prolongement qui passe environ ici, mais de toute façon si on regarde l'ensemble du chemin Dunant, on a une diminution importante du débit. Ça veut dire qu'il va avoir une diminution du trafic sur le chemin Dunant.

1505 **LA PRÉSIDENTE :**

Si je peux apporter une petite. . .

M. LOUIS FERLAND :

1510

On peut constater effectivement que sur le chemin Dunant, entre Bel-Horizon et la montée d'Ascot, vraiment dans le secteur qui est utilisé présentement, on a une diminution de 87 %. Donc, c'est quand même majeur.

1515 **LA PRÉSIDENTE :**

Et concernant le camion cependant, le camionnage sur le chemin Dunant demeure en 2021, demeure 27 %. Bon, le camionnage demeure à peu près le même.

1520 **M. LOUIS FERLAND :**

Dans les mêmes pourcentages, oui.

1525 **LA PRÉSIDENTE :**

Mêmes pourcentages.

M. LOUIS FERLAND :

1530 27 % du volume mais il y a une diminution de 87 %. Donc, c'est dans ce sens-là.

LA PRÉSIDENTE :

Avez-vous bien compris, oui?

1535

M. ALAN BAYLEY :

That's including the local traffic coming in to access?

1540 **M. BERNARD PROULX, interprète :**

Et ça inclut la circulation locale qui entre là pour y avoir accès?

LA PRÉSIDENTE :

1545

La circulation. Oui?

M. LOUIS FERLAND :

1550

Oui, ça inclut ça.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1555

J'ai une toute petite question pour monsieur Ferland. On dit que 2 % de camions, ça correspond aux services locaux. Donc, c'est tolérable puisque c'est pour les biens et services de tout le monde. À partir de quelle proportion, quel pourcentage ça devient intolérable? On voit 10, 14, 17, 27, et puis des bouts, on a 40. J'imagine ce que c'est une route où 40 %,

c'est des camions. Est-ce que ça, c'est quelque chose de tolérable?

1560 **M. LOUIS FERLAND :**

1565 C'est ça, c'est sûr qu'il n'y a pas un pourcentage de tolérance pour des camions. Ce qu'on dit, c'est que dans un milieu local, dans des rues locales, 2 %, 3 %, c'est un pourcentage tolérable, dans le sens que c'est le pourcentage qu'on n'a pas le choix, que ce soit livraison de meubles, livraison de ci, il y a des camions qui viennent de temps en temps dans le quartier. Ça, on n'a pas le choix. C'est pour ça que la hiérarchisation du réseau, le niveau fait en sorte qu'on va partir d'un réseau local où ce qu'on va avoir 2 à 3 % de camions, on va les amener sur un réseau plus important de boulevard ou de rue plus importante, des artères collectrices. Des artères collectrices, on va les amener à des boulevards collecteurs, et des boulevards collecteurs, on va les amener à l'autoroute ou à une route nationale, une route régionale.

1570 Le pourcentage exact de camions, c'est qu'on va construire la route, on va désigner la route en fonction du pourcentage de camions qui est mesuré. On ne pourra pas – c'est évident que sur la route 108 ou la route 112, peu importe, s'il y a une usine importante qui se construit et qu'il y a un va-et-vient de camions important, on ne dira pas : «Non, il y a trop de camions. Donc, on va fermer l'usine. » Je pense que ça serait impensable.

1580 Ce qu'on va faire, c'est qu'on va construire la route, on va faire des voies. Si le pourcentage de camions vient trop important, on va faire des voies lentes dans les pentes, on va organiser des sections de route pour permettre aux camions de circuler en fonction du nombre de camions.

LA PRÉSIDENTE :

1585 Pour revenir à notre rue Belvédère, on passe de 120 camions actuellement, on passerait à 220 camions en 2021. C'est quand même important, madame Dubord. Oui?

M. LOUIS FERLAND :

1590 Peut-être juste un commentaire justement avec ce que vous venez de dire. On passe de 120 à 220, c'est vrai, et je suis convaincu que madame Dubord va le vérifier auprès de son service technique. Nous, on a déjà rencontré à plusieurs reprises le service technique de la Ville de Sherbrooke, les ingénieurs, chef de service et même directeur, et on leur a présenté le dossier, et même on a parlé spécifiquement de la rue Belvédère. Et, selon eux, oui, c'est vrai qu'il y a une augmentation. Oui, on passe de 5 000 quelques à 10 000. On augmente de 81 %. Mais, d'après eux, ils disaient : «Oui, on va regarder l'évolution et on va ajuster la rue Belvédère en fonction des besoins futurs qui vont arriver. » Et déjà à partir de l'évolution. C'est un peu l'information qu'on a eue de la Ville. C'est pour ça qu'on n'a pas poussé plus loin notre expertise.

LA PRÉSIDENTE :

1600

Je vous remercie de nous rassurer de la part de la Ville de Sherbrooke. Maintenant, monsieur Bayley, est-ce que vous avez d'autres questions?

M. ALAN BAYLEY :

1605

Yes, I do actually. A short question. On your Web site, on the BAPE Web site, there is many figures of the old plans and I was just wondering if you'll be updating the site with the new plans you have in the back of the room, as well as there was a very interesting application you had up here before where you could actually see the proposed landscape after the highway was built. And I would really like to have acces to that somehow, it's very interesting to see that.

1610

M. BERNARD PROULX, interprète :

Oui, une question toute brève. On voit sur le site Internet du BAPE plusieurs données qui relèvent en fait de l'ancien plan, alors qu'aujourd'hui, il y a de nouvelles données, on voit de nouveaux plans ici. Alors, j'aimerais bien qu'on puisse avoir accès à ces renseignements-là, y compris à l'application très intéressante que vous avez utilisée hier pour nous montrer le paysage, qui nous donnait à voir l'autoroute ou la voie de contournement terminée. Est-ce que c'est envisageable?

1615

1620

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y, monsieur Ferland.

1625

M. LOUIS FERLAND :

Oui, effectivement, j'allais vous proposer. On a déposé notre présentation papier, mais c'est évident que c'est difficile de la mettre. Donc, on va vous déposer demain ou vendredi au plus tard la copie électronique de tous les documents et cartes qu'on utilise, et même vidéo qu'on a pu utiliser ce soir. Donc, vous l'avez papier mais on va vous la fournir électronique.

1630

M. ALAN BAYLEY :

That would be available Friday?

1635

LA PRÉSIDENTE :

Vendredi que vous allez déposer ou quoi?

1640 **M. LOUIS FERLAND :**

Oui. Dans la mesure, oui, du possible, on pourrait vous la déposer vendredi et là, ça sera de l'installer sur le site pour qu'elle soit disponible.

1645 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, peut-être la semaine prochaine, le temps de le mettre sur notre site Internet, le temps de retourner à Québec. Merci beaucoup. Avez-vous d'autres questions, monsieur Bayley?

1650

M. ALAN BAYLEY :

No. Thank you. Thank you very much for your time.

1655 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, ça fait plaisir.

1660 Alors, nous retournons à notre liste originale. Monsieur Jean-François Bruneau. Monsieur Bruneau n'est pas ici.

Alors, ça serait monsieur André Bouchard.

1665 **M. ANDRÉ BOUCHARD :**

Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

1670 Bonsoir, monsieur Bouchard!

M. ANDRÉ BOUCHARD :

1675 Moi, ce qui m'inquiète, c'est un peu dans le projet qui nous est présenté, c'est l'intersection qu'il y aura sur le chemin Glenday et la 410. On prévoit de faire un carrefour giratoire sur une autoroute. J'aimerais avoir des explications sur ce genre de... je pense que ce n'est pas commun sur une autoroute d'avoir une espèce de rond-point, puis j'ai des inquiétudes assez grandes quant à la sécurité des gens qui vont emprunter journalièrement ce carrefour giratoire. Il y a dans le secteur environ peut-être 75 résidences. Moi, personnellement, c'est en bonne
1680 moyenne quatre fois par jour que je vais avoir à emprunter cette intersection.

Dans un premier temps, j'aimerais avoir qu'est-ce que c'est un carrefour giratoire? Est-ce qu'il y a un arrêt obligatoire? Est-ce que c'est un ralentissement? C'est quoi au juste? Est-ce qu'il y a des feux de circulation pour arrêter complètement le trafic? Comment ça fonctionne?

1685 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Ferland.

1690 **M. LOUIS FERLAND :**

On va tout vous donner ces explications-là. Effectivement, les carrefours giratoires, on commence à en implanter au Québec. Ça ne sera pas le premier. Il y en a déjà quelques-uns. En Amérique du Nord, il y en a aussi de plus en plus, puis en Europe, je pense qu'on n'a pas à se poser la question, il y en a énormément.

1695 **LA PRÉSIDENTE :**

Surtout en Angleterre.

1700 **M. LOUIS FERLAND :**

Surtout en Angleterre, en France, un peu partout. Je pense qu'il y en a énormément. Mais, par contre, pour aller plus dans le détail de la sécurité accrue qui est engendrée par un carrefour giratoire, etc. , je vais demander à madame Bergeron. Elle va vous expliquer tous les éléments qui amènent ce choix de carrefour giratoire.

1705 Au départ – je suis convaincu que madame Bergeron va le dire aussi – on a choisi un carrefour giratoire pour vraiment faire une démarcation importante entre l'autoroute et la route 108. Parce que l'autoroute 410 va être dans le prolongement de la 108, ou la 108 va être dans le
1710 prolongement de la 410, appelons-le comme on veut. Donc, on voulait vraiment démarquer qu'on change complètement de type de route et on tombe dans une route nationale à deux voies – deux ou quatre voies – qui se rencontrent. Ça fait que c'était le but de ça. Et l'ensemble des autres éléments de sécurité, madame Bergeron va pouvoir vous les expliquer.

1715 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on vous écoute, madame Bergeron.

1720 **Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Premièrement, j'aimerais peut-être apporter une précision. C'est que souvent dans la tête des gens, quand on parle de giratoire, on a en tête les anciens ronds-points qu'il y avait à

1725 Montréal où est-ce que c'était l'horreur totale. Par contre, un giratoire, au niveau géométrique, c'est rond. Par contre, le mode de fonctionnement du giratoire est beaucoup différent du rond-point.

1730 Premièrement, on retrouve aucun stationnement dans l'anneau. Si vous voyez les approches, c'est-à-dire les voitures qui se dirigent vers le giratoire, on peut voir à l'approche à gauche, il y a une déviation pour ralentir les voitures, puis les voitures qui arrivent à l'anneau doivent céder le passage aux voitures déjà engagées dans l'anneau, et ensuite de ça peuvent se diriger vers la sortie dans la direction qu'ils veulent choisir.

1735 L'autre chose, c'est qu'on n'a pas de passage de piétons sur cette photo-là, mais habituellement les passages pour piétons sont faits un peu plus loin afin de permettre... dans une intersection, les piétons doivent surveiller les voitures qui viennent de gauche, de droite, d'en avant, même d'en arrière, parce que les voitures peuvent virer à droite sur feu rouge, tandis qu'à cet endroit-là, ils ont seulement que deux directions à vérifier et les voitures doivent céder le passage aux piétons ou aux cyclistes, tout dépendant.

1740 L'autre avantage, c'est que dans une intersection en croix, on a beaucoup de possibilités de conflit. Par contre, dans un giratoire, les seuls conflits qu'on peut avoir avec les voitures, c'est des conflits de convergence, c'est-à-dire la voiture ici avec la voiture qui est déjà dans l'anneau, et les conflits de divergence, c'est-à-dire lorsque la voiture décide de prendre un embranchement et celle qui continue dans l'anneau. On a seulement que huit conflits possibles. Donc, les conflits
1745 sont beaucoup moindres dans un giratoire que dans une intersection et les conflits sont tout le temps avec des voitures dans le même sens. Donc, on ne peut pas avoir de collision à angle droit ou des face à face.

1750 Et ces deux derniers types d'accidents là, les face à face et les accidents à angle droit, sont les accidents qui font des dommages corporels les plus sévères. Donc, c'est pour ça que le carrefour giratoire, en plus de séparer deux milieux, puis on ralentit aussi les voitures, c'est-à-dire quand c'est une heure creuse, les voitures ralentissent parce qu'ils ne pourront pas tourner dans le giratoire, donc ils doivent ralentir. Par contre, ils ne doivent pas arrêter s'il n'y a pas d'autres voitures, s'il n'y a pas de conflit possible.

1755 Tandis que dans une intersection, même s'il n'y a pas de voiture, si le feu est rouge, les voitures doivent s'arrêter. Et, parfois, lorsqu'ils voient que le feu va passer au rouge, ils vont accélérer. Donc, ce moyen de contrôle-là permettait de s'assurer une modification de milieu en contrôlant les vitesses puis en diminuant la gravité et le nombre d'accidents.

1760

LA PRÉSIDENTE :

1765 Avez-vous une projection d'accidents, le nombre d'accidents quand on peut comparer avec une intersection en croix et un carrefour giratoire?

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

1770

Des projections, on n'en a pas fait. Par contre, il faudrait que je vérifie voir s'il n'y a pas un calcul qu'on peut faire en fonction des débits prévus, pour savoir quel nombre d'accidents qu'on devrait s'attendre à avoir à un carrefour comme ça.

LA PRÉSIDENTE :

1775

Et le comparer avec un carrefour en croix.

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

1780

Mais définitivement, toutes les études prouvent qu'un carrefour giratoire a beaucoup moins d'accidents qu'un carrefour standard.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur?

1785

M. ANDRÉ BOUCHARD :

On compare avec un chose standard.

LA PRÉSIDENTE :

1790

En croix, oui.

M. ANDRÉ BOUCHARD :

1795

Mais j'aimerais ça aussi qu'on parle peut-être d'un deux niveaux qui, je pense, va être beaucoup plus sécuritaire, à mon avis. Je pense que s'il y a un deux niveaux, si les gens ont à passer au-dessus de l'autoroute, ça va être beaucoup plus facile avec des bretelles comme on connaît.

1800

LA PRÉSIDENTE :

Vous voulez dire un viaduc?

M. ANDRÉ BOUCHARD :

1805

Un viaduc, oui. Une intersection à deux niveaux.

LA PRÉSIDENTE :

1810 Allez-y, monsieur Ferland.

M. LOUIS FERLAND :

1815 Oui. Effectivement, monsieur parle d'un échangeur standard d'une autoroute avec une route importante, nationale ou autre. Dans ce cas-là, c'est évident qu'on est à la fin de la 410 et au début de la 108. On tombe sur une route à deux voies et les débits de circulation ne nous justifient pas un échangeur complet pour ce type de route là à ce niveau-là.

1820 Aussi, les impacts, on l'a vu tantôt, l'échangeur qu'on propose giratoire avec l'intersection du chemin Glenday dans le secteur de la ferme expérimentale de la station de recherche et l'Université Bishop's aurait occupé une superficie beaucoup plus grande de terrain, autant dans la plaine inondable et tout ce qui aurait pu être utilisé.

1825 Donc, on n'a qu'à penser, on est à la fin de l'autoroute, on ralentit les gens. Comme madame Bergeron le dit, on les amène sur la route nationale, et déjà un petit peu plus loin, un ou deux kilomètres, on a des habitations, on est sur une route nationale, même c'est une route régionale, celle-ci, la 108, on a des intersections en T, on a des intersections en croix. Donc, c'est vraiment l'échange entre un milieu autoroutier et un milieu route régionale, avec des débits qui ne nécessitent pas un échangeur complet, comme on a à Dunant ou comme on a à 216.

1830

LA PRÉSIDENTE :

 Est-ce que ça vous satisfait?

1835

M. ANDRÉ BOUCHARD :

 Question de coûts, si on peut considérer cette option-là et celle d'un échangeur. . .

LA PRÉSIDENTE :

1840

 Vous vous adressez à moi.

M. ANDRÉ BOUCHARD :

1845

 Excusez-moi. C'est quoi la différence des coûts. Et ma sous-question, c'est la sécurité des gens, est-ce que pour quelques centaines de milliers de dollars, ça ne vaut pas la peine?

LA PRÉSIDENTE :

1850 Oui, mais monsieur expliquait que ça prenait beaucoup plus d'espace, l'empiétement, il notait l'empiétement dans la zone inondable notamment. Il a nommé aussi d'autres impacts. Pouvez-vous chiffrer les deux modèles?

M. LOUIS FERLAND :

1855 Bien, je ne sais pas, on a peut-être des chiffres. On n'a pas fait une évaluation vraiment parce qu'on n'a pas regardé la possibilité d'un échangeur vraiment. Si on compare, par exemple, un feu de circulation, une intersection en croix qu'on aurait là, feu de circulation avec des flèches de virage à gauche, etc. , et un carrefour giratoire, dépendamment, ça peut être plus ou moins
1860 égaux, les deux coûts, dépendamment de certains critères de construction. Donc, ce n'est pas un coût qui vient jouer.

Par contre, c'est sûr que quand on parle d'un échangeur complet, là on rajoute peut-être
1865 grosso modo trois, quatre kilomètres de bretelle. Donc, là, c'est 10, 15, même 20 fois plus dispendieux.

LA PRÉSIDENTE :

Avez-vous d'autres questions, monsieur Bouchard?

1870

M. ANDRÉ BOUCHARD :

C'est ma préoccupation, puis je pense qu'elle persiste toujours. Je pense qu'elle devrait être considérée. Je pense que la vie d'humains vaut bien quelques dollars. Parce que moi, je
1875 vais avoir à traverser ça à tous les jours, puis plusieurs des concitoyens, puis je ne suis pas sûr d'être très à l'aise. J'ai essayé de visualiser ça, combien je pourrais m'adapter à ça, puis ce n'est pas évident. Ce n'est pas évident.

Puis une autre question que j'aimerais savoir, c'est à quelle vitesse, est-ce qu'il y a des
1880 limites de vitesse pour cette approche-là? Parce qu'on sort d'une autoroute, on s'en vient d'une autoroute à quatre voies, on arrive là. À mon avis, ce n'est pas évident de rencontrer une telle infrastructure ici au Québec. Je pense qu'on est encore dans ce style-là, encore au style expérimental, puis je ne voudrais pas en être le cobaye.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, votre question, c'était?

M. ANDRÉ BOUCHARD :

1890

Quelle est la vitesse d'approche?

LA PRÉSIDENTE :

Quelle est la vitesse d'approche.

1895

M. LOUIS FERLAND :

Je pense que madame Bergeron va pouvoir plus vous expliquer tous les détails des vitesses.

1900

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

Les vitesses à l'approche de l'anneau, on parle entre 20 et 30 kilomètres/heure. Si je peux me permettre de revenir au niveau des accidents?

1905

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1910

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

On a le guide : *Le carrefour giratoire, un mode de gestion différente*. Dans ce guide-là, on parle de différents pays où est-ce qu'on parle du nombre de réduction et ça varie entre l'Australie, 41 à 61 % pour tous types d'accidents, et 45 à 87 % avec blessures. La France, 57 à 78 % pour les accidents avec blessures. L'Allemagne 36 %; les Pays-Bas 47 %. Alors, on voit et même dans plusieurs pays, ils ont fait des études avant et après, puis c'est incroyable la quantité d'accidents qu'on peut réduire.

1915

Au niveau aussi des carrefours giratoires, je peux mentionner qu'au Québec, on construit de plus en plus de giratoires. Le ministère en a déjà à Val d'Or, à Rouyn, dans l'Outaouais, dans les Laurentides. À Montréal, il y en a déjà un dans le parc de Ville Saint-Laurent, le Technoparc et il y en a d'autres dans certaines autres villes. Même à l'Île des Sœurs. C'est une géométrie que les gens vont commencer à s'habituer et plusieurs pays modifient tous leurs carrefours pour des giratoires lorsque c'est possible, lorsque le patron de débit le permet.

1920

1925

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

Merci, monsieur Bouchard.

1930

M. ANDRÉ BOUCHARD :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1935

Alors, je vais appeler monsieur Edson Warner.

M. EDSON WARNER :

1940

My name is Edson Warner. I have seniority in Lennoxville since 1804. My grandfather bought a piece of land in the middle of the town and later the railways came to town. What we will do, I'll read a piece of the brief and Mr. Bayley will translate for me.

M. BERNARD PROULX, interprète :

1945

Je m'appelle Edson Warner. Les membres de ma famille sont ici dans la région depuis 1804 et j'aimerais vous lire un document qui sera interprété au fur et à mesure.

M. EDSON WARNER :

1950

The AIM.

LA PRÉSIDENTE :

1955

Bienvenue, monsieur Warner!

M. EDSON WARNER :

1960

I wish to re-submit a brief which will satisfy the requirements better, and be less expensive than the latest 410 South project.

It was originally submitted to the MRC of Sherbrooke twenty years ago, at the Club social, when the estimated cost was \$ 13 000 000 . One Mayor commented that it would probably take three elections to get to the top of the list.

1965

It failed because there were too many objections, especially about the high bridge to be built across the Massawippi River at Fairview Farms, 1 Queen Street, and 2 Queen Street, L'Ami Denis, who sales motorcycles.

1970

Now the cost is estimated to be \$120 000 000 including the Massawippi River bridge. My metric ruler says this bridge has to be 1 km long from Queen Street to the swamp east of Winder Street. The ministère des Transports normes require 17 feet of clearance over highways and 23 feet of clearance over railways, For exemple, the St. Lawrence and Atlantic Railway, formerly the Canadian National, to Portland, Maine.

1975

M. BERNARD PROULX, interprète :

1980 Alors, l'objectif de ma présentation, j'aimerais soumettre de nouveau un mémoire qui permettrait de réaliser les exigences qu'on souhaite satisfaire ici beaucoup mieux et à un coût moins élevé que le projet le plus récent du côté de la 410 Sud.

1985 Ce projet a d'abord été soumis à la MRC de Sherbrooke il y a 20 ans au Club social, alors qu'on évaluait son coût à 13 M\$. Et un maire a dit à l'époque qu'il faudrait sans doute attendre trois élections avant que ce projet atteigne la tête de liste des projets prioritaires.

1990 Il n'a jamais atteint cette position parce qu'il y a eu trop d'objections, tout spécialement s'agissant du pont élevé qu'il faudrait construire pour traverser la rivière Massawippi du côté des fermes Fairview au 1 et au 2 de la rue Queen, ainsi que du côté de l'Ami Denis, où on vend des motocyclettes.

1995 Aujourd'hui, on évalue le coût de ce projet à 120 M\$ en comptant le pont qui enjambrerait la rivière Massawippi. D'après ma règle métrique, j'apprends qu'il faudrait que ce pont fasse un kilomètre depuis la rue Queen jusqu'à la bretelle à l'est de la rue Winder.

1995 D'après les normes du ministère des Transports, il faut 17 pieds de dégagement au-dessus des autoroutes et 23 pieds de dégagement au-dessus des voies ferrées. Dans ce cas-ci, le chemin de fer St. Lawrence et Atlantic qu'on appelait auparavant Canadien National et qui va vers Portland au Maine.

2000 **LA PRÉSIDENTE :**

2005 Bon, je m'excuse de vous interrompre, monsieur Warner. La présente audience, la présente séance, c'est pour les questions, le questionnement sur le projet, l'actuel projet. La remise des mémoires et des opinions et des propositions se fera lors de la deuxième partie le 2 octobre. Si vous avez un mémoire à donner au BAPE, à transmettre au BAPE, il faudrait le remettre le 28, au plus tard le 28 septembre. Avez-vous des questions?

M. EDSON WARNER :

2010 Yes.

LA PRÉSIDENTE :

2015 Parfait.

M. EDSON WARNER :

I didn't phrase these questions but it's short.

M. BERNARD PROULX, interprète :

2020

Je n'avais pas formulé le tout comme des questions, mais ce sera bref.

M. EDSON WARNER :

2025

The shortest route between two points is not necessarily the most economical, especially if there are steep hills and wet swamps in between.

I like the tracé proposé from the Magog River to Bel-Horizon. I like the eastern end of the tracé from the Glenday Road traffic circle. I do not think they can be improved upon.

2030

The middle, between Bel-Horizon and Glenday Road, especially the high bridges across the Massawippi River are the reason why this extension has been delayed for the last twenty years.

2035

Now, I'm getting to the question. I request that this proposed route 410 South be given to Le groupe Teknika to compare the costs with the latest ministère des Transports project. They should apply the same criteria and time estimates, because in the end, it comes down to money.

M. BERNARD PROULX, interprète :

2040

La façon la plus rapide de passer d'un point à l'autre, ce n'est pas forcément la façon la plus économique, tout spécialement s'il y a entre les deux des collines escarpées et des marais. Alors, j'aime bien le tracé proposé depuis la rivière Magog jusqu'à Bel-Horizon. J'aime la partie est du tracé proposé depuis le chemin Glenday ou depuis le carrefour giratoire de ce côté et je ne pense pas qu'on puisse les améliorer.

2045

Par contre, au centre, soit entre Bel-Horizon et le chemin Glenday, et tout spécialement s'agissant des ponts élevés qui enjambent la rivière Massawippi, eh bien justement, cela fait problème et c'est là la raison pour laquelle on a reporté ce projet depuis 20 ans.

2050

Je demande que le projet proposé pour la 410, celui que je viens d'évoquer, soit soumis au Groupe Teknika afin que l'on compare les coûts qui en résulteraient aux coûts du projet le plus récent du ministère des Transports. Ils devraient dans les deux cas utiliser les mêmes critères et évaluer de la même façon le temps requis car, en bout de piste, il s'agit toujours d'argent.

2055

LA PRÉSIDENTE :

Bon, si je résume, monsieur Proulx, si je résume ce que monsieur Warner demande, il a des questions précises sur la partie centrale de la variante qui est proposée par le ministère

2060 des Transports.

M. EDSON WARNER :

2065 I will get this translated into French, probably not as well as Mr. Bayley does and submitted to you by the 28th of September?

M. BERNARD PROULX, interprète :

2070 Je vais faire traduire ma proposition en français, peut-être pas aussi bien que l'a fait l'interprète actuel, et je tâcherai de vous le remettre d'ici le 28 septembre.

LA PRÉSIDENTE :

2075 Alors, nous recevrons avec plaisir son mémoire. Merci beaucoup, monsieur.

M. EDSON WARNER :

Thank you for your kindness.

2080 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, est-ce que monsieur Jean-François Bruneau est arrivé? Non.

Alors, monsieur Brian Herring, est-ce qu'il est dans la salle? Non.

Monsieur Benoît Laliberté. Non plus.

2085 Alors, monsieur Fraser Adams.

M. FRASER ADAMS :

2090 Mon nom est Fraser Adams. J'étais en agriculture pendant 24 ans en Estrie. J'ai aussi une maîtrise en urbanisme, une deuxième maîtrise en administration publique et une troisième maîtrise en environnement.

2095 Je commence avec une question au niveau de l'aménagement urbain. Est-ce que c'est vrai que, selon les règles de la profession d'urbaniste, il faut trouver les alternatives du plan, pas juste les alternatives d'un tracé physique, mais des solutions alternatives aux problèmes listés. Donc, je pose la question : y a-t-il une série de rationalisations du plan principal qui était de trouver des solutions techniques pour un problème existant. J'en ai pas vu à date dans la documentation qui était disponible à Lennoxville.

2100 **LA PRÉSIDENTE :**

Si je comprends, c'est que vous remettez en doute la justification du projet?

M. FRASER ADAMS :

2105 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2110 Alors, quelle est votre question? Factuellement là.

M. FRASER ADAMS :

La question : y a-t-il une rationalisation du plan comme tel. . .

2115 **LA PRÉSIDENTE :**

Le plan, quel plan?

M. FRASER ADAMS :

2120 Pas juste le tracé. Pas le tracé. Mais le plan. Et n'est-il pas vrai que l'étape numéro 1 pour un urbaniste est de détailler les problèmes et les solutions alternatives? J'en ai pas vu. Y en a-t-il?

2125 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, vous cherchez l'argumentaire qui sous-tend l'existence même de l'autoroute 410.

M. FRASER ADAMS :

2130 Exact.

LA PRÉSIDENTE :

2135 L'autoroute de contournement.

M. FRASER ADAMS :

2140 Exact.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, voilà toute une question, monsieur Ferland.

2145 **M. LOUIS FERLAND :**

Effectivement. Je pense qu'au départ, il faut vraiment analyser. Si on regarde, c'est un projet qui est discuté avec le milieu municipal, les organismes, etc. , c'est un projet qui est discuté – on en a parlé hier aussi - depuis 20 ans. Même, on pourrait quasi reculer de 30 ans.
2150 C'est un projet qui était déjà en discussion dans les années 70 avec les contournements complets de la Ville de Sherbrooke. Le contournement nord a été réalisé à partir des années 75-80 à aller jusqu'au dernier tronçon qui a été ouvert en 92.

Le côté sud, c'est sûr qu'avec toutes ces consultations, ces vérifications-là, etc. , il a été
2155 reconnu qu'il y avait une justification d'avoir un lien est-ouest du côté sud de la Ville de Sherbrooke et, même dans le temps, plus tôt avec l'ensemble des villes, Lennoxville, Rock Forest, Ascot, etc. , toutes les villes qu'il y avait dans ce secteur-là.

À partir de ce moment-là et si on regarde – je m'excuse, je vais peut-être faire des oublis, peut-être quelques erreurs sur les dates – mais il y a eu certaines études qui ont été faites, dont
2160 SNC-Lavalin dans les années 95. 96, c'est ça. Et une autre en 99 et, après ça, l'étude finale qu'on a déposée, l'étude d'impact environnementale. Et à l'intérieur de cette étude-là, je pense qu'on peut voir, on en a parlé beaucoup, c'est une série de problèmes de circulation.

Bon, on a des problèmes de circulation sur la 108 dans le secteur Lennox à l'intersection. On a des problèmes sur Belvédère. On a des problèmes sur Collège. On a des problèmes Bel-Horizon, je peux tous les nommer, Dunant, Ascot, montée d'Ascot, etc. Et on regarde le type de problèmes, et c'est des problèmes rattachés à la fois à la fluidité où le nombre de véhicules est beaucoup trop élevé pour un type de réseau, réseau local qui est là, ce qui engendre un taux
2170 d'accidents très élevé aussi. Donc, on avait à solutionner ces problèmes-là.

Et on regarde aussi un autre rapport que j'ai oublié mais qui a été déposé, qui est le plan de transport du ministère – vous alliez me poser la question si je n'y répondais pas, si je n'y pensais pas – effectivement, dans le plan de transport, on a mentionné aussi qu'on avait je pense
2175 toutes les études démographiques, toutes les études qui ont été faites à l'intérieur du plan amenaient le besoin d'avoir une voie de contournement et c'est ce qu'on a justifié.

Ça n'enlève pas les autres programmes qu'on peut avoir au ministère des Transports, tant des programmes en soutien au transport collectif, en soutien au transport en commun, soutien au
2180 transport ferroviaire, transport des marchandises, etc, mais aussi on se doit de se préoccuper du transport routier des automobilistes et des gens. Donc, c'est dans ce sens-là que ça a été justifié, cette voie-là.

LA PRÉSIDENTE :

2185 Est-ce qu'on parle trop vite ou vous comprenez très bien?

M. FRASER ADAMS :

Ah! non, non, non.

2190

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

2195

M. FRASER ADAMS :

Non, non, non. Y a-t-il plus que ce que j'ai lu dans le rapport du mois de mai, la phrase : «Le ministère des Transports réagit aux demandes des politiciens». C'est la seule phrase que j'ai lue comme rationalisation du plan.

2200

LA PRÉSIDENTE :

Bon, disons que. . .

2205

M. FRASER ADAMS :

Et y a-t-il un autre – si vous permettez, je vais le phraser différemment – je vais demander à quelqu'un de la santé publique s'il croit. . .

2210

LA PRÉSIDENTE :

C'est moi qui demande.

2215

M. FRASER ADAMS :

O. K. S'il y a quelqu'un dans la salle qui représente la santé publique, qui croit qu'il y aurait moins d'accidents fatals après le projet qu'avant. Puis, en deuxième partie, est-ce que la même personne croit qu'il y aurait moins de maladies respiratoires après le projet ou avant.

2220

LA PRÉSIDENTE :

Vous glanez large. D'abord, moi, je vais m'adresser à la Ville de Sherbrooke. Est-ce que vous pouvez expliquer un petit peu la justification de l'autoroute 410 à partir du plan de transport?

2225

Mme LISE DUBORD :

Oui. Au niveau du plan de transport ou le développement de la ville, je peux aller encore

2230 plus large que ce que monsieur Ferland a présenté, c'est que la ville de Sherbrooke s'est développée au cœur du centre-ville et on voit une première, une deuxième couronne qui s'est développée.

2235 Si on regarde le plan directeur de la ville, le premier plan qui a été fait en 1960, il y avait toujours comme proposition des axes routiers qui ceinturaient la ville, la première, deuxième couronne. Ce qu'on voit actuellement, on a les grands boulevards et, autour de ça, le réseau autoroutier. Ce qui nous manque comme axe actuellement, c'est l'axe est-ouest qui est le prolongement de l'autoroute 410.

2240 Donc, depuis le début de la ville où il y a eu des développements, il y a toujours eu cette idée d'avoir des cercles comme ça, et le développement de la ville s'est fait ainsi; au fur et à mesure du développement, on a des axes qui le ceinturent. Et on remarque aujourd'hui, l'autoroute 10 vers le CHUS, c'est l'axe qui délimite le développement principalement au nord et ce sera la même fonction pour l'autoroute 410 au sud.

2245 Donc, la justification, c'est pour ceinturer la ville. Et si on regarde de façon plus spécifique, c'est la circulation de transit, les problèmes de circulation principalement qu'on rencontre dans les centres-villes autant de Lennoxville que le centre-ville de Sherbrooke avec la circulation des camions. C'est comme ça qu'on justifie le projet et qu'on est en accord avec la proposition d'avoir une voie de contournement sud.

2250 **LA PRÉSIDENTE :**

2255 Si on revient, monsieur Ferland, à ce qu'on vous a déjà demandé, c'est-à-dire si on fait référence au tableau de zones accidentogènes que vous avez montré hier mais que vous allez mettre à jour, si on avait ce tableau-là ce soir, on pourrait vérifier par rapport à d'autres villes qui ont le même réseau, même niveau de service, le taux d'accidents et ça pourrait apporter une réponse à une partie du questionnement de monsieur Adams.

2260 Je pense que vous voulez avoir plus de renseignements sur la justification des accidents qui sont soulevés par la situation actuelle, qui sont engendrés par la situation actuelle. Monsieur Ferland et son équipe pourraient peut-être répondre dans ce domaine-là, sur ce volet-là, aller un petit peu plus précisément que ce qu'on a entendu hier relativement à la carte qui a été présentée.

2265 Alors, madame Bergeron.

Mme MARIE-FRANCE BERGERON :

2270 Ce qu'on peut montrer ici, on voit une carte de la classification du réseau. C'est qu'habituellement, en sécurité routière, ce qu'on essaie de faire, c'est d'amener les volumes de circulation selon le type de vocation de route. Je m'explique.

Lorsqu'on regarde tous les petits carreaux qui représentent les rues de la ville, ces rues-là ont pour fonction des accès à des domiciles. Donc, une très grande concentration de déplacements, des arrêts, puis des départs de l'entrée publique à la route et des vitesses basses.

2275 Lorsqu'on sort d'un quartier, si on a à se diriger plus loin, on va prendre des voies qu'on appelle des artères, qui vont nous amener sur des collectrices, et des collectrices, on va se rendre sur des routes qui vont favoriser la fluidité aux dépens des accès. C'est pour ça que sur les autoroutes, on n'a pas d'accès parce que c'est une voie qui favorise la fluidité, donc les vitesses plus élevées.

2280 Lorsqu'on est dans un réseau mitoyen, par exemple les boulevards, là on a beaucoup d'accès mais on a aussi de la fluidité, mais à des basses vitesses. On peut avoir l'exemple de la rue King. Par contre, il y a beaucoup de conflits potentiels parce que les voitures essaient de tourner soit pour des commerces ou entrent dans la circulation. Par contre, il y a des gens sur la
2285 rue King qui essaient de traverser la ville d'un bout à l'autre. Donc, eux, ils recherchent plus la fluidité que les vitesses un peu plus basses.

C'est pour ça que pour résoudre les problèmes de circulation qu'on a, c'est que
2290 présentement, la situation actuelle, pour faire de la circulation de transit, des déplacements plus longs, on doit utiliser un réseau local qui lui a pour fonction de donner accès aux résidences. Donc, on a comme un mélange de deux fonctions qui sont complètement opposées. C'est très difficile d'avoir à la fois une grande fluidité et avoir un niveau de sécurité pour les accès en même temps. Donc, c'est tout le temps une espèce d'équilibre qu'on essaie de chercher et c'est pour ça qu'on s'appuie sur la classification pour obtenir cet effet-là.

2295 Donc, c'est pour ça que le contournement nous permettrait d'alléger toute la circulation sur le réseau local, de l'amener sur un réseau qui permettrait une meilleure fluidité et, par le fait même, ça redonne la sécurité aux gens qui sont en bordure du réseau local où est-ce que les mouvements conflictuels seraient moins grands étant donné qu'il y aurait moins de débit de
2300 véhicules.

LA PRÉSIDENTE :

2305 Est-ce que ça complète un petit peu votre questionnement sur ce volet?

M. FRASER ADAMS :

2310 Non, parce que dans les études, il y avait mention de la valeur d'une vie humaine. Que ce soit lors d'un accident fatal sur une route ou que ce soit à cause de l'ingestion de sols contaminés sur la route dépôt. Et, normalement, je crois qu'on parle de 1 M\$ par vie humaine, 3 M\$. Et c'est une façon cruelle peut-être de dire : est-ce que ça vaut la peine à 120 M\$ ou est-ce qu'on devrait engager plus d'infirmières, plus de psychologues scolaires ou racheter Mont

Orford? C'est un choix politique.

2315 Mais est-ce que depuis 20 ans cette étude est faite, je ne l'ai pas vue dans les statistiques d'accidents de travail ni dans les statistiques espérance de vie pour nos jeunes vis-à-vis un flot d'asthme et d'autres problèmes respiratoires parmi les adultes. Les urbanistes croient que ça va amener un développement. Ce que les urbanistes nord-américains décident, après 40 ans d'expérience, c'est que ça coûte énormément cher l'étalement urbain.

2320

Bon, je pose des questions spécifiques si vous permettez.

LA PRÉSIDENTE :

2325

Est-ce que je peux répondre? J'imagine que vous avez une opinion là-dessus vous-même?

M. FRASER ADAMS :

2330

Si j'ai?

LA PRÉSIDENTE :

2335

Vous avez une opinion déjà sur les questions que vous posez?

M. FRASER ADAMS :

Je vais citer un auteur, si vous voulez.

2340

LA PRÉSIDENTE :

Non, non, mais c'est parce que vous posez des grandes questions et je me dis que vous devez avoir une opinion, vous devez avoir quelque chose, avoir votre propre opinion.

2345

M. FRASER ADAMS :

2350

Le principe, c'est qu'après 3 ou 4 ans, l'autoroute serait plein. Et même que l'autoroute attire ceux qui prennent le transport en commun, ça encourage ceux qui restent en campagne d'acheter une deuxième auto pour leur mari, leur femme, leur garçon, leur fille, et là ils vont faire la navette entre toutes les autres villes de l'Estrie, Magog, etc. , Orford vers l'Université de Sherbrooke, vers Bishop's.

LA PRÉSIDENTE :

2355

Parfait. Alors, la question, ça serait concernant l'étalement urbain. Est-ce que vous avez dans vos considérations étudié les conséquences de l'autoroute 410 sur l'étalement urbain. Je poserais la même question à la représentante de Sherbrooke.

2360

M. LOUIS FERLAND :

2365

Effectivement, oui, on en a tenu compte parce qu'on a essayé de se coller le plus possible sur le périmètre urbain de la Ville de Sherbrooke. Et dans ce sens-là, pour s'assurer qu'on ne crée pas de zone qui pourrait être développée entre la zone déjà développée et l'autoroute. Donc, je pense qu'on en a parlé tantôt, madame Dubord en a parlé aussi. C'est qu'on a voulu se coller extrêmement près de la zone bâtie et ça a été un élément aussi qui a fait qu'on a rejeté des tracés qui étaient beaucoup plus éloignés du fait que les gens à la limite ne sortiront pas de la zone urbaine pour aller prendre l'autoroute et revenir dans la zone urbaine lorsqu'on se situe trop loin.

2370

Donc, on voulait vraiment se coller au maximum possible, tout en respectant les critères techniques de design de la route. Donc, ça a été un élément qu'on a retenu de façon continue.

LA PRÉSIDENTE :

2375

Oui, madame Dubord?

Mme LISE DUBORD :

2380

Pour essayer de mieux visualiser qu'est-ce qu'il en est de l'étalement urbain dans la Ville de Sherbrooke, actuellement, au schéma d'aménagement qui est en vigueur depuis 87, on a à peu près – ça, on a tout ça dans le dossier nouveau plan d'urbanisme – on a à peu près 4 000 hectares qui peut être mis en développement. Ça veut dire 4 000 de terrains vacants qui peut servir... qui est inscrit à l'intérieur du périmètre urbain, qui n'est pas construit.

2385

2390

Selon nos chiffres, selon les permis de construction émis, selon les données et après discussion avec le ministère des Affaires municipales, pour l'échéance jusqu'en 2016, on a besoin d'à peu près 400 hectares de terrain. Donc, il faut réduire notre périmètre urbain de 4 000 à 400 hectares. Donc, tout ce qui est à l'intérieur du périmètre inscrit en 87, c'est déjà au-delà des perspectives de développement pour les 10 à 15 prochaines années. Donc, avant qu'on puisse développer d'autres territoires et se rendre jusqu'à l'autoroute, il va falloir qu'il y ait une croissance démographique ou une croissance en termes du parc de logements et, à court terme ou même moyen terme, on ne voit pas comment on pourrait déborder du périmètre qui est déjà inscrit en 87.

2395

Ce qu'on propose de faire dans le nouveau plan d'urbanisme et dans la révision du

2400 schéma d'aménagement qui est en cours, c'est réduire le périmètre de 87 pour répondre davantage aux statistiques et aux orientations du gouvernement qui sont à l'effet de consolider la zone urbaine. Donc, on n'irait pas du tout, à court terme, ce n'est pas la vision de la Ville de produire du développement jusqu'à ce secteur-là, à moins qu'on ait tout rempli nos secteurs non développés à l'intérieur du périmètre.

LA PRÉSIDENTE :

2405 Ça rejoint aussi le questionnement d'hier concernant le développement démographique de la Ville.

Mme LISE DUBORD :

2410 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2415 Bon, alors, monsieur Pelletier, vous avez une question.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2420 Oui, à madame Dubord. Si ma mémoire est bonne, le taux d'utilisation du transport en commun à Sherbrooke est autour de 8 %, 8.1 %. Il me semble que j'ai vu ces chiffres dans l'étude d'impact. Est-ce qu'il y a déjà eu des mesures ou est-ce qu'il y en a de prévues et de planifiées dans le but de développer des méthodes incitatives à l'utilisation du transport en commun, notamment dans les secteurs de Lennoxville et de Fairview, tout ce coin-là.

Mme LISE DUBORD :

2425 Je vais passer la parole à madame Josée Dubuc qui est à la Société de transport de Sherbrooke.

LA PRÉSIDENTE :

2430 Bonsoir, madame Dubuc. Bienvenue.

Mme JOSÉE DUBUC :

2435 Bonsoir, madame la présidente, monsieur le commissaire ! Évidemment, le transport en commun, on essaie de le promouvoir du mieux qu'on peut dans tous les secteurs de la ville. On vient de terminer un plan d'optimisation sur notre nouveau réseau de transport en commun qui faisait, dans le fond qui était basé sur des enquêtes origine-destination qui ont été réalisées en 2003.

2440 La prochaine phase, c'est celle de développement et on s'apprête dès cet automne à travailler à amorcer finalement un plan de développement pour les années à venir et donc qui va justement tenter d'aller augmenter la part de marché qui nous est acquise depuis plusieurs années.

2445 Pour ce qui est principalement des mesures incitatives, on a des exemples actuellement depuis cet été qui sont des programmes employeurs avec des grandes institutions, entre autres l'institution des centres hospitaliers, des deux CHUS ici à Sherbrooke, et ça, c'est d'une part tenter d'avoir de plus en plus de programmes employeurs. On a d'autre part l'accès libre qu'on a avec les étudiants de l'Université de Sherbrooke depuis maintenant septembre 2004, qui a été
2450 initiée, cette entente, avec l'université, qui donne un accès libre au transport en commun aux étudiants.

C'est quelque chose qui peut être aussi reporté dans d'autres institutions, qui ne serait peut-être pas de la même envergure, parce que c'est quand même assez éloquent comme
2455 nouveau principe à Sherbrooke, mais qui pourrait dans le fond s'adresser à des institutions comme l'Université Bishop's et donc dans ce secteur-là pour tenter d'aller chercher un petit peu plus de clientèle à ce niveau.

LA PRÉSIDENTE :

2460 Oui, on en avait parlé cet après-midi. Merci beaucoup.

Monsieur Adams, est-ce que vous avez un autre volet à explorer?

2465 **M. FRASER ADAMS :**

J'ai posé la question récemment à un représentant du ministère des Transports au sujet justement de l'étalement urbain et le facteur qu'on appelle Downs Thompson, Anthony Downs et son collègue Thompson, qui est que assez bientôt l'autoroute sera remplie et les artères à
2470 l'intérieur de la Ville de Sherbrooke seront remplies.

La réponse que j'ai eue, c'est que Bel-Horizon est déjà plein. J'ai quitté d'ici à 4 h 30 cet après-midi, j'ai passé par nos deux points importants, c'est-à-dire l'Université de Sherbrooke et Collège Queen à Lennoxville. À partir de l'autoroute 410, je roulais à 100 kilomètres à l'heure et
2475 j'étais lent parce que l'autre me dépassait. En arrivant sur Bel-Horizon et Collège, je roulais à 80, puis encore une fois je freinais d'autres en arrière parce que j'étais pas assez vite. Quand je suis descendu à l'intersection, j'ai attendu deux lumières et demie, puis ça passait bien. Mais, par contre, j'ai choisi le pire moment de l'année. L'Université de Sherbrooke est en opération, il y a l'Université Bishop's, les deux cégeps sont en opération et toutes les polyvalentes. Donc, j'ai
2480 choisi la pire partie de l'année pour faire un test. Mais il n'y avait aucun problème que je vois.

Dans le document, je crois qu'ils parlent de 60 secondes de délai à l'Université de

2485 Sherbrooke et 59 à Queen College à Lennoxville, en moyenne, entre les heures de 7 h le matin et minuit. Est-ce que c'est excessif? Est-ce que le ministère ou autre que vous choisirez peut répondre à quel niveau est-ce qu'on dit : «C'est assez».

LA PRÉSIDENTE :

2490 Il y a aussi les niveaux des plans de transport dont on a fait référence tout à l'heure, mais je vais adresser votre question à monsieur Ferland. A quel moment une circulation devient-elle assez dense pour justifier la présence d'une autoroute ou pas.

M. LOUIS FERLAND :

2495 Là, je pense que je ne remets pas en question les observations que monsieur a pu faire ce soir ou les autres jours qu'il a circulé sur le réseau qui est présentement en discussion. Par contre, je pense que je vais me baser sur l'ensemble des spécialistes au ministère des Transports et autant dans le domaine privé qui font les études de circulation de fluidité et de sécurité. Et l'ensemble de ces spécialistes-là se basent sur des modèles mathématiques de simulation de
2500 circulation, basés aussi sur des normes qui ont été développées autant québécoises, canadiennes, nord-américaines où on s'aperçoit qu'on a un niveau de fluidité A lorsque tout est beau, tout est bien, jusqu'à un niveau E où il y a une congestion.

2505 C'est évident que la perception peut être différente d'une personne à l'autre, mais je pense que nos spécialistes, autant chez nous qu'ailleurs, qui utilisent les mêmes modèles, les mêmes façons et les mêmes normes, sont capables de quantifier ces niveaux-là et c'est ce qu'on a démontré dans l'étude où on a des intersections et des sections de route qu'on a mises en couleur rouge pour vulgariser mais qu'on pouvait identifier clairement, soit des points rouges ou des volumes de trafic ou des taux d'accidents, etc.

2510 Donc, je pense que l'ensemble de ces données-là, à mon avis, sont développées par des spécialistes et peuvent peut-être pas être comprises ou retenues mais sont quand même des données fiables qui sont déposées et qui sont reconnues, je dirais, nord-américaines et
2515 mondiale. Donc, dans ce sens-là, entre la perception des gens et vraiment l'analyse globale, scientifique qui est faite, c'est dans ce sens-là, nous, on se base sur ces données-là scientifiques.

LA PRÉSIDENTE :

2520 Vous, votre perception, c'est que le niveau déclencheur pour la création d'une autoroute, la réalisation d'une autoroute n'a pas encore été atteint à Sherbrooke.

M. FRASER ADAMS :

2525 Exact. Et Toronto a freiné exactement ce genre de ceinture qui s'appelle Spedina

Expressway. Aujourd'hui, Spedina arrête en plein milieu d'une ville, comme à l'Université de Sherbrooke, il y a un arrêt soudain, mais les Torontois sont fiers, les urbanistes regrettent énormément d'avoir accepté de se plier devant les demandes des politiciens de continuer à faire des ceintures. Et si les villes américaines sont détruites et les villes canadiennes ne sont pas

2530 détruites, les centres-villes ne sont pas détruits, c'est parce qu'on a évité ce genre d'erreur.

LA PRÉSIDENTE :

Je vois que vous avez une opinion assez ferme. J'ai bien hâte de lire votre mémoire. Est-ce que vous avez des questions autres encore pour faire le tour du sujet?

2535

M. FRASER ADAMS :

J'ai pas reçu la réponse.

2540

LA PRÉSIDENTE :

Laquelle?

M. FRASER ADAMS :

2545

Laquelle, celle des maladies respiratoires.

LA PRÉSIDENTE :

2550

Oui. Oui, oui, oui.

M. FRASER ADAMS :

2555

Disons le nombre de jours supplémentaires dus par année pour les adultes ou bien pour les jeunes qui habitent dans la grande Ville de Sherbrooke. Moi, j'ai lu ces études-là, puis j'ai quatre ans d'expérience en santé publique, je n'ai pas trouvé une conclusion claire, ni pour les accidents ni pour le genre d'accident qu'un camion peut causer vis-à-vis un jeune de 18 ans qui vient d'acheter une auto à l'Université de Sherbrooke ou Bishop's.

2560

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous répéter parce que je suis un peu mêlée.

M. FRASER ADAMS :

2565

J'ai demandé la question : y a-t-il quelqu'un dans la salle. . .

LA PRÉSIDENTE :

2570

Oui, il y a des personnes-ressources, oui.

M. FRASER ADAMS :

2575

. . . de la Direction de la santé publique, qui peut me répondre qu'on est mieux après l'autoroute qu'avant et au niveau des accidents et au niveau des maladies respiratoires.

LA PRÉSIDENTE :

2580

Je ne pense pas que personne puisse répondre ça, parce que c'est une question d'opinion, mais je peux demander. . .

M. FRASER ADAMS :

2585

Non, non, non. Excusez-moi, madame, mais c'est dans nos documents. On a payé 40 000 \$ chaque pour ces études-là.

LA PRÉSIDENTE :

2590

Oui, oui, oui. Je vais poser la question moi-même, si vous permettez. Le département de la santé publique, nous avons Louise Galarnau qui n'était pas ici. C'est monsieur Proulx?

M. RENO PROULX :

2595

C'est ça. Il y a deux aspects dans la question.

LA PRÉSIDENTE :

2600

Oui, un instant. Un instant. Je vais formuler la question, si vous n'avez pas d'objection. Est-ce que vous avez des études qui démontrent à quel niveau une voie de véhicules, une voie de transport devient nocive pour la santé?

M. RENO PROULX :

2605

Non, on n'a pas ce genre de chiffre-là et la raison est la suivante. C'est qu'il y a trois ans, on a déposé, le ministère de la Santé a adopté le Programme national de santé publique qui se voulait les activités minimales qui devaient être faites dans chacune des directions de santé publique, indépendamment de la taille de leurs équipes. Et à ce titre-là, des problématiques de santé ont été ciblées pour faire l'objet de surveillance et d'intervention efficace auprès des groupes vulnérables.

2610

LA PRÉSIDENTE :

Je vous interromps parce qu'il faut vulgariser. Il faut que tout le monde comprenne.

2615

M. RENO PROULX :

Oui.

2620

LA PRÉSIDENTE :

Ces études-là, en fait, sont plus des études qui vont aider, des études préventives pour éviter certains accidents ou certaines maladies dans des conditions particulières.

2625

M. RENO PROULX :

C'est-à-dire que la Direction de la santé publique n'est pas mandatée pour faire de la recherche. Nous faisons des interventions efficaces auprès de groupes vulnérables. Et ces interventions-là ont été ciblées par le ministère, ont fait l'objet d'un Programme national de santé publique, qui a découlé ensuite en des plans d'action régionaux de santé publique et des plans d'action locaux.

2630

Donc, actuellement, nous sommes très balisés dans nos interventions et au niveau de la surveillance des accidents, ce que j'ai pu observer des travaux du ministère des Transports, le système de surveillance qui nous est présenté, moi, m'apparaît satisfaisant en termes de qualité de données qui sont fournies.

2635

LA PRÉSIDENTE :

C'est ce que vous avez dit hier soir, je pense.

2640

M. RENO PROULX :

Pas moi, mais j'endosse de toute façon.

2645

LA PRÉSIDENTE :

Oui, vous l'endossez. C'est parfait. Alors, je renvoie le compliment au ministère des Transports.

2650

M. RENO PROULX :

Oui. Donc, il y a une qualité de données là qui est rassurante, qui nous permet. . .

2655 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça.

2660 **M. RENO PROULX :**

On ne pourrait pas égaler ça si on voulait s'y investir de toute façon. Alors, on fait confiance.

2665 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous êtes chevronnés.

2670 **M. RENO PROULX :**

Tout à fait. Et, par contre, au niveau des problèmes respiratoires, le docteur Gagnon vous a fait un exposé assez exhaustif hier soir mais, si vous voulez, il peut résumer les éléments de réponse.

2675 **LA PRÉSIDENTE :**

Docteur Gagnon. Je veux bien encadrer parce qu'on pourrait passer une soirée complète là-dessus. Vous n'avez pas d'étude qui établirait le niveau de dangerosité en fonction d'un débit d'autoroute, d'un débit de circulation.

2680 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

2685 Bonsoir, madame, à nouveau. Alors, pour évaluer l'impact du projet en termes de maladies respiratoires, il faudrait avoir eu dans l'étude d'impact une quantification des rejets en moins ou en plus de polluants atmosphériques qui seraient associés au projet qu'on a sous les yeux.

2690 Comme je le mentionnais hier soir, on retrouve dans le document, et ça a été maintes fois dit depuis 24 heures, que le projet étudié permettrait d'augmenter la fluidité, ce qui pourrait avoir un impact bénéfique en termes de réduction des polluants atmosphériques. Bon, ça plaît à l'esprit, cependant ça n'a jamais été quantifié, et c'est pour ça que je suggérais, et je pense que c'est important de renouveler ma proposition ici ce soir, de demander à ce que soit le ministère des Transports ou le ministère de l'Environnement essaie de quantifier davantage l'impact du projet en termes d'émissions de polluants atmosphériques émis par les véhicules routiers.

2695 Bien sûr, il faudrait se rabattre sur des modèles, mais on sait que les modèles ont déjà de toute façon été utilisés ici comme ailleurs pour évaluer différentes retombées de projets

2700 d'infrastructures civiles ou de projets industriels et il faudrait bien sûr utiliser toutes sortes de scénarios, dépendamment du nombre de camions, de voitures, de détournements, de déplacements, de débits horaires, etc. Mais, encore une fois, c'est des modèles qui sont souvent utilisés pour essayer de mieux quantifier les impacts possibles d'un projet comme celui-là. Et il me semble – moi, je ne suis pas spécialiste dans le domaine – mais il me semble que toutes les données nécessaires aux intrants de tels modèles sont disponibles.

2705 Si on va sur le site du ministère de l'Environnement du Québec, par exemple, on peut lire qu'une voiture qui tourne au ralenti émet X % plus de contaminants dans l'air qu'une voiture qui roule à 100 kilomètres/ heure sur une autoroute. On peut lire ailleurs également qu'un camion au diesel émet X % plus de contaminants dans l'air qu'une voiture familiale régulière.

2710 Alors, c'est pour ça que je crois que tous les intrants nécessaires à l'utilisation de tels modèles sont disponibles. Reste à construire des scénarios et ensuite d'évaluer le résultat en fonction de réduction possible des polluants atmosphériques pour l'ensemble de la communauté sherbrookoise.

2715 Moi, j'aime beaucoup la façon dont la question a été ici amenée par monsieur Adams qui ne cherche pas à circonscrire l'impact du projet en termes de qualité de l'air sur quelques maisons ou même un quartier isolé, mais vraiment pour l'ensemble de la qualité de l'air de la ville de Sherbrooke. Et c'est seulement à partir de tels résultats qu'on pourra ensuite estimer le sens et ensuite l'ampleur des impacts du projet en termes de santé respiratoire.

2720 **LA PRÉSIDENTE :**

Êtes-vous capable au MTQ de quantifier la situation actuelle par rapport à la situation proposée en termes de polluants?

2725 **M. LOUIS FERLAND :**

2730 Dans le cas du projet de la 410, c'est sûr qu'on n'a pas retenu l'idée de faire cette évaluation-là. On l'a déjà faite dans d'autres projets ailleurs en province. Ici, dans ce cas-là, c'est qu'on ne fait que remplacer un réseau – c'est-à-dire une circulation qui utilise un réseau local et on l'amène sur un réseau autoroutier. Donc, on était convaincus au départ qu'il y aurait une diminution des émanations de gaz, mais on ne l'a pas quantifiée mais on est à peu près sûrs qu'il va y avoir une diminution.

2735 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous êtes capable de le quantifier ou de quantifier votre diminution dont vous êtes sûrs?

M. LOUIS FERLAND :

2740

Non. Comme je vous dis, on n'a pas utilisé les modèles qu'on utilise normalement pour quantifier cette quantité-là. C'est pour ça qu'on n'a pas été jusque là. La problématique était qu'on n'amenait pas une circulation accrue dans ce secteur-là. C'est qu'on ne fait que déplacer la circulation et on la rend plus fluide. Donc, en principe, en théorie, on peut retenir qu'il va y avoir

2745

une diminution. Mais, non, on ne l'a pas quantifiée. On l'a déjà fait dans d'autres projets au ministère. Nos spécialistes au central pourraient le faire, mais dans ce projet-là précis, pour le contournement sud, on ne l'a pas quantifiée.

LA PRÉSIDENTE :

2750

Est-ce que vous pourriez le faire?

M. LOUIS FERLAND :

2755

C'est possible qu'on fasse la demande. Là, je n'ai pas du tout combien de mois ou combien de semaines ça peut prendre et est-ce qu'on a l'ensemble des données. Je présume qu'on a déjà une bonne partie des données nécessaires au modèle, mais il faudrait que je dépose une demande à notre service à Québec dans ce domaine-là.

2760

LA PRÉSIDENTE :

Bon, alors, vous allez nous revenir là-dessus?

M. LOUIS FERLAND :

2765

Oui, je vais vérifier et je vais vous revenir pour voir les possibilités qu'on a dans ce sens-là.

LA PRÉSIDENTE :

2770

Parfait. Monsieur Adams.

M. FRASER ADAMS :

2775

Bien, je suis bien content d'avoir persisté au niveau de la question santé. J'ai deux commentaires pour finir. Les études nous démontrent que les autos sont fantastiques aujourd'hui. Elles sont tellement confortables et tout ça, et l'efficacité est beaucoup mieux que c'était, et les chemins sont meilleurs, l'entretien des chemins est meilleur. Le seul problème, il n'y a aucun gain en termes de gaz à effet de serre parce qu'on voyage plus loin.

2780

2785 On fait le même nombre de minutes, on fait 40 minutes si c'est disons Saint-Étienne-de-Bolton, ou on fait 20 minutes, on fait autant de pollution qu'on faisait avant quand on vivait proche de la ville de Sherbrooke. Donc, il n'y a aucun gain en termes de gaz à effet de serre et les conséquences que ça peut avoir sur les poumons des juvéniles qui ont un système respiratoire délicat.

Deuxièmement. . .

2790 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça, c'est votre opinion.

M. FRASER ADAMS :

2795 Oh! Non, c'est des études très, très claires qui s'appellent CAFÉ. C'est des standards de Californie, ils sont très bien connus. Et l'État de Californie est délégué comme responsable pour l'établissement de nos normes au Canada. Nos normes vont copier – traduire et copier – les normes de la Californie. Ah! non, c'est très, très clair.

2800 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, je ne remets pas en doute ce que vous dites, mais c'est parce que le but de l'audience publique, c'est de poser des questions dans cette étape-ci.

2805 **M. FRASER ADAMS :**

Je termine. Je termine. Si ça valait la peine jusqu'à ce moment-là, ça vaut deux minutes de plus.

2810 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, si je peux entendre votre question, parce que votre préambule est assez long.

M. FRASER ADAMS :

2815 Au niveau des bassins d'air. . .

LA PRÉSIDENTE :

2820 Oui.

M. FRASER ADAMS :

2825 . . . est-ce qu'on parle de la même façon que les autos, qu'on augmente la fluidité du flot d'autos et, en même temps, on augmente la fluidité de la pollution atmosphérique causée par les autos, causée dans le fond par les autoroutes, mais causée par les autos. Je pose la question à quelqu'un qui est ingénieur, qui parle de la fluidité depuis deux, trois jours. Est-ce que la pollution d'air est fluide ou stable?

2830 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon, alors, avez-vous quelqu'un pour répondre à cette question?

M. LOUIS FERLAND :

2835

Non, malheureusement, je n'ai pas de personne autour de moi qui est spécialiste parce qu'on parle du domaine météo.

LA PRÉSIDENTE :

2840

Le ministère de la Santé peut nous éclairer sur cette question?

M. RENO PROULX :

2845

Non. Vraiment pas.

LA PRÉSIDENTE :

2850

Est-ce que monsieur Simard peut répondre?

M. MICHEL SIMARD :

2855

Le seul élément qui a été soulevé suite aux discussions qu'on a faites jusqu'à maintenant, c'est que dans ce dossier-là, comme il a été mentionné par les gens du ministère des Transports, puis sous les réflexions de monsieur Adams, c'est qu'il n'y a pas eu dans ce dossier-là une modélisation de la dispersion atmosphérique et que, à ce moment-là, ça fait qu'on est un petit peu dans le. . . on parle, puis tout ça, mais on n'a rien de vraiment quantifié. Ça fait que c'est un fait que ça, on s'en cache pas, sur le volet qualité de l'air, ce dossier-là pourrait être bonifié.

2860

M. FRASER ADAMS :

Est-ce que je peux répondre à ma propre question?

LA PRÉSIDENTE :

2865

Un moment.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2870

Qui est responsable de la qualité de l'air à Sherbrooke? Monsieur Simard?

M. MICHEL SIMARD :

2875

À Sherbrooke, au niveau de la Ville de Sherbrooke?

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Qui est chargé de surveiller, faire respecter les normes?

2880

M. MICHEL SIMARD :

2885

Au niveau de la qualité de l'air comme tel, on a d'abord des spécialistes à Québec qui établissent entre autres à partir des stations d'échantillonnage, il y a trois stations d'échantillonnage dans la région, une à La Patrie, une à Stukeley, puis une autre à Sherbrooke dans un parc dont je ne suis pas capable de dire le nom. Et à partir de ces stations d'échantillonnage-là à l'état d'environnement chez nous, il a été établi que la qualité de l'environnement est considérée comme bonne. Tout est relatif. Mais c'est bien sûr que sur la rue Notre-Dame ou sur l'île de Montréal, c'est sans doute une situation moins intéressante. Mais ça ne veut pas dire encore là qu'on doit viser à s'approcher de situations moins bonnes, mais qu'on doit toujours avoir des situations les meilleures pour la santé des gens.

2890

2895

Donc, il reste quand même que sur les évaluations qu'on a sur la qualité de l'air, la région de l'Estrie est quand même une région qui a une bonne réputation au niveau qualité de l'air. Et c'est sûr que comme disait docteur hier, on avait avancé à un moment donné qu'on pouvait prétendre que c'était vraisemblable de croire que, ce qui était écrit dans l'étude d'impact, que ça pouvait avoir un impact faible mais un impact positif, le fait qu'on donnait plus de fluidité à la circulation, moins d'arrêts-départs, moins de circulation.

2900

Mais monsieur Adams semble très sceptique et, à ce moment-là, c'est pour ça qu'il faudrait pousser peut-être plus loin les connaissances pour être capable, à ce moment-là, d'avoir plus d'éclairage sur ces questions-là. Puis c'est ce que je disais, le volet de la qualité de l'air, il va falloir possiblement aller plus loin.

LA PRÉSIDENTE :

2905

Alors, monsieur Ferland, c'est quand votre délai le plus rapide pour nous remettre

l'étude de modélisation?

M. LOUIS FERLAND :

2910

Je ne peux vraiment pas vous donner de date ce soir. Il faut vraiment que je vérifie avec les spécialistes.

LA PRÉSIDENTE :

2915

Pour aider les citoyens à formuler leur mémoire avec des données précises.

M. LOUIS FERLAND :

2920

Comme je vous dis, il faut vraiment que je vérifie. Demain matin, je vais vérifier avec les spécialistes quand est-ce qu'ils vont pouvoir me fournir le plus rapidement possible.

LA PRÉSIDENTE :

2925

Parce que c'est un élément important et il semble que ça serait une lacune dans l'étude d'impact. Alors, je vous remercie beaucoup.

M. FRASER ADAMS :

2930

Est-ce que je peux répondre à la dernière question?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, certainement.

2935

M. FRASER ADAMS :

La réponse est qu'il n'y a pas plus de fluidité dans ce qu'on appelle un bassin d'air qu'il y a dans un bassin d'eau. . .

2940

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2945

M. FRASER ADAMS :

. . . Saint-François.

LA PRÉSIDENTE :

2950

Vous allez nous expliquer ça dans votre mémoire parce que, là, on ne peut pas donner d'opinion ici. C'est la période de questions, et le 2 octobre, c'est la période des mémoires.

M. FRASER ADAMS :

2955

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2960

C'est moi qui vous remercie, monsieur Adams.

Alors, là, on va prendre une pause et puis au retour, je vais demander à monsieur Mario Rousseau.

2965

SUSPENSION DE LA SÉANCE

REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

2970

Alors, nous reprenons. J'aimerais rappeler à tout le monde, à tous les participants et les citoyens de compléter le sondage qui a été déposé sur les chaises. Quant à la question de la poursuite de l'audience, elle se terminera ce soir. Alors, s'il y a des questions particulières qu'on doit aborder, je vous prierais de vous enregistrer le plus rapidement possible.

2975

Maintenant, je vais passer tout de suite les personnes qui doivent s'exprimer en anglais puisque le traducteur ou l'interprète doit partir à 11 h. Alors, il me reste monsieur Peter Cunningham et ensuite je ferai appel à monsieur Mario Rousseau qui s'exprimera en français.

2980

Avant, j'aimerais vérifier si monsieur Herring est ici? Monsieur Benoît Laliberté? Alors, ça se terminera avec monsieur Mario Rousseau.

Bonsoir, monsieur Cunningham!

2985

M. PETER CUNNINGHAM :

Good evening, madame Bigué !

LA PRÉSIDENTE :

2990

Bienvenue!

M. PETER CUNNINGHAM :

2995 Good evening, monsieur Pelletier ! I have three quite specific questions. If we could go back to the view of the sector from Galt High School through to Bishop's University, it will make it easier to explain the questions.

LA PRÉSIDENTE :

3000 Parfait.

M. BERNARD PROULX, interprète :

3005 Je souhaite poser trois questions précises. J'aimerais qu'on revienne à la carte qui nous montre le secteur qui va de l'École secondaire Galt jusqu'à l'Université Bishop's.

M. PETER CUNNINGHAM :

3010 The first question is – they both relate to security in this respect – and the first question is : is there any provision for the movement of agriculture equipment, pedestrians and cyclists from one side of the highway to the other side of the highway in the region of Glenday?

M. BERNARD PROULX, interprète :

3015 Alors mes questions portent notamment sur la sécurité. J'aimerais savoir premièrement si on a prévu des façons qui permettraient le déplacement de la machinerie agricole, des piétons et des cyclistes qui auraient à traverser l'autoroute au niveau de Glenday.

LA PRÉSIDENTE :

3020 Alors, vous avez compris?

M. LOUIS FERLAND :

3025 Oui, très bien. Effectivement, je pense qu'on en a parlé un peu tantôt aussi, madame Bergeron l'a souligné, dans un échangeur giratoire tel qu'il est prévu à Glenday, il y a possibilité, et c'est même une façon sécuritaire de le faire, d'avoir des traverses de piétons en dehors de l'anneau, à quelques mètres plus sur les pointes où ce qu'on est dans une zone à 2 voies qui se rencontrent. Donc, effectivement, là je n'ai pas le giratoire agrandi, mais c'est prévu qu'il va avoir
3030 des traverses de piétons et des traverses cyclistes dans ce secteur-là.

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

3035 **M. PETER CUNNINGHAM :**

Perhaps a comment on that. I have some experience of these roundabouts both in Europe and in South Africa and there is generally not a pedestrian crossing associated with them because of the amount of traffic. And so I guess my question would be : is that a viable solution to the
3040 problem.

M. BERNARD PROULX, interprète :

Alors, j'aimerais dire un mot là-dessus. D'abord, j'ai une certaine expérience de ce que
3045 sont les carrefours giratoires, notamment en Europe et en Afrique du Sud, puis en général on n'associe pas ces carrefours giratoires à des passages piétons. D'abord, parce qu'il y a beaucoup de circulation et ainsi de suite. Alors, je me demande si c'est là effectivement une solution viable.

M. LOUIS FERLAND :

Effectivement, nous, ce qu'on préconise et ce qu'on a fait à date dans les carrefours
3050 giratoires, les quelques carrefours giratoires qui ont été faits au Québec et ceux qui sont faits ailleurs aussi en Amérique du Nord – je ne sais pas si on peut ramener la photo qu'on avait du carrefour, qu'on va avoir dans 30 secondes – c'est évident que dans un carrefour giratoire, on ne
3055 demande pas aux gens de traverser dans l'anneau. C'est même défendu. C'est complètement défendu. Ce qu'on fait, c'est qu'on amène soit les trottoirs ou, dans des cas, les pistes cyclables ou les pistes piétonnières, on va les amener plus aux extrémités de l'anneau où la circulation est dans les deux sens, d'où les personnes qui ont à traverser n'ont qu'à vérifier s'il y a des véhicules qui arrivent de l'anneau ou des véhicules qui rentrent dans l'anneau, dans la zone aussi où ce que
3060 les vitesses sont déjà réduites.

On a dit tantôt qu'il fallait rentrer à une vitesse d'environ 30 kilomètres/ heure dans l'anneau. Donc, on organise les traverses dans la zone de 30 kilomètres/heure pour sécuriser
3065 justement piétons et cyclistes.

LA PRÉSIDENTE :

Avez-vous une autre question?

3070 **M. PETER CUNNINGHAM :**

Yes, please. The second question relates to the upper section of this area and that's the intersection where Spring Road comes into the highway together with the entrance from Galt High School. Is there any consideration, therefore a particular type of entrance at that point? Will there
3075 be a traffic light there, etc, which would have the effect of mitigating the speed of the traffic that is moving down the 108 towards the circular situation at the bottom.

M. BERNARD PROULX, interprète :

3080 Oui. Ma deuxième question porte sur la section supérieure de ce tronçon dont nous
parlons, notamment à l'endroit où il y a la rue Spring qui arrive au niveau de l'autoroute et où on
trouve aussi l'École secondaire Galt. Alors, je me demande quel type d'entrée on a prévu là,
parce qu'il se passe beaucoup de choses au même endroit. Est-ce qu'on prévoit, par exemple,
des feux de circulation, des mesures pour réduire la vitesse des autoroutes qui arrivent de la route
108 vers ce carrefour giratoire?

3085

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Ferland?

3090

M. LOUIS FERLAND :

Effectivement, ce qui est prévu, on amène le chemin Spring, Spring Road à l'intersection
de la 108, la nouvelle, et on a commencé des discussions avec l'École Alexander Galt, parce
qu'effectivement où ce que la sortie de l'École Alexander Galt est présentement – on la voit ici – on
3095 a de la difficulté à cause que c'est un quatre voies, des voies lentes pour camions, etc. Donc,
aux heures d'autobus, on a même mis des panneaux pour réduire la vitesse à 50 kilomètres/heure
aux heures des sorties et d'entrées d'autobus dans la zone scolaire.

3100 Ce qu'on prévoit avec l'École Alexander Galt, c'est de transférer leur entrée – parce qu'ils
sont propriétaires du terrain ici – de transférer leur entrée et les amener en face du chemin Spring
perpendiculaire à la 108 où là on va prévoir un feu de circulation. Donc, tous les virages à droite,
à gauche ou tout droit pour les autobus et les gens qui arrivent de Spring Road vont avoir un feu
de circulation de façon beaucoup plus sécuritaire.

3105

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

3110

M. PETER CUNNINGHAM :

In that connection, maybe I can just make a passing comment. There is a perception
problem with the four lanes that pass behind Galt High School and down towards the circle. The
traffic coming from Cookshire, for example, comes from a two-lane highway, moves to a four-
lane highway which automatically most people assume means that they could go faster and can
3115 pass at that point in time, whereas I think we are previewing that in this four-lane sector, the traffic
speed will be lower than the two-lane sector. And so there is a perception problem there.

Is it possible that the sector from Spring Road down through to the circle could be still
maintained as two lanes and then you won't have that perception problem and the possibility of

3120 perhaps reducing the speed. Because that's the area where we've got the high accident rate at the present moment, and I think it's partially because of the speed and partially because of the fact that they perceive that there are four lanes there and they can go there quickly.

M. BERNARD PROULX, interprète :

3125 J'aimerais dire un mot là-dessus, notamment au niveau de la perception qui nous vient quand on pense à des autoroutes à quatre voies. C'est ce qui se produit dans le secteur où il y a cette école secondaire Alexander Galt. Pour les voitures ou pour les véhicules en provenance de Cookshire, on se trouve à passer de deux à quatre voies. Et quand les gens s'engagent tout d'un coup sur quatre voies plutôt que deux, ils ont l'impression qu'ils peuvent aller plus vite.

3130 Alors, pour ce secteur-là, vers le chemin Spring et en allant vers le carrefour giratoire, est-ce qu'on a envisagé la possibilité qu'il n'y ait que deux voies plutôt que quatre, de façon à réduire la vitesse. Et je pense que c'est dans ce secteur-là justement qu'à l'heure actuelle, on a le plus grand nombre d'accidents. Est-ce qu'on a envisagé donc cette possibilité qui est liée au problème de perception qu'on a quand on s'engage sur quatre voies tout d'un coup?

LA PRÉSIDENTE :

3140 Est-ce qu'on a entrevu cette possibilité-là?

M. LOUIS FERLAND :

3145 Non. C'est-à-dire qu'on ne peut pas la regarder comme possibilité parce que devant l'École Alexander Galt, à partir de Spring Road et même un peu avant, on est obligé d'avoir une voie lente pour camions. Le quatre voies, autant en descendant qu'en montant à cause des vitesses que les camions doivent emprunter et la pente qu'il y a là, on a un quatre voies qu'on a même prolongé il y a quelques années – 2001 ou 2002, je n'ai pas l'année exacte – dans le secteur ici, à cause des risques d'accidents pour les camions qui montaient à une vitesse trop lente.

3150 Ce qui est prévu, c'est un quatre voies avec feu de circulation et aussi, comme on voit à plusieurs endroits sur le réseau québécois, des panneaux de : préparez-vous à arrêter, feu de circulation à 200 mètres ou 100 mètres, ce type de panneau-là qui va être prévu en descendant pour les avertir qu'il y a un feu de circulation, de réduire leur vitesse.

LA PRÉSIDENTE :

3160 Est-ce qu'on retrouve ce même genre de problème dans les pays que vous avez mentionnés tout à l'heure pour faire la promotion des carrefours giratoires? Le problème qui est soulevé, de perception, qui est soulevé par monsieur Cunningham, est-ce qu'on vous l'a mentionné dans les études qui justifient la supériorité de cette géométrie par rapport à la

traditionnelle que nous connaissons en croix?

3165 **M. LOUIS FERLAND :**

À l'endroit où on parle de Spring Road, ce n'est pas un carrefour giratoire. Ça va être vraiment une intersection en croix car à cet endroit-là, il n'est pas possible, à cause des pentes, de faire un carrefour giratoire. À la limite, ça aurait pu peut-être être évalué si on était en zone plus plane, mais on est déjà en début de pente. Donc, c'était impossible de faire un carrefour giratoire.

3170 C'est pour ça qu'on opte pour une intersection en croix avec des feux de circulation et de virages protégés à gauche, dans ce sens-là. Et rendu ici, là on est vraiment dans la plaine et là on peut utiliser un carrefour giratoire. Parce qu'il faut que la géométrie, le terrain nous permette de construire un carrefour giratoire. Donc, dans ce sens-là.

3175 **LA PRÉSIDENTE :**

3180 Voilà, monsieur Cunningham. Est-ce que vous avez une autre question?

M. PETER CUNNINGHAM :

3185 My final question relates to something completely different and that's just for an explanation. In the calculation of the sound levels where we use 55 as the base for doing the calculation, is it conceivable that you could have a situation... for example, the gentleman that was talking about the bridge that goes over the top of his house in Winder, and we are talking about 55 as the average there. Could 55 be as a result of four hours worth of 80 decibels and twenty hours worth of 50 decibels?

3190

LA PRÉSIDENTE :

C'est une moyenne.

3195 **M. PETER CUNNINGHAM :**

As an average? And therefore, he's got four potential hours where he's got very high noise and in other hours where it's relatively stable and relatively quiet.

3200 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça.

M. BERNARD PROULX, interprète :

3205

J'aborde cette fois-ci une question tout à fait différente. Il s'agit du calcul du niveau du bruit. On utilise souvent ce chiffre de 55 décibels comme base quand on parle de ces questions. Et il y a un monsieur qui est intervenu, qui nous a signalé qu'un pont ou sinon un viaduc allait passer presque au-dessus de sa maison dans le secteur Winder. On a dit que la moyenne là-bas, ça serait de 55. Est-ce que ça peut signifier qu'au fond, sur 24 heures, il y aurait 4 heures à 80 décibels et 20 heures à 50 et que, par conséquent, ce monsieur serait exposé à des niveaux sonores très élevés pendant 4 heures et beaucoup plus faibles le reste de la journée mais qu'on maintiendrait toujours cette moyenne de 55.

3210

M. LOUIS FERLAND :

3215

Je pense que je vais passer la parole à monsieur Pearson pour expliquer vraiment le mode de calcul pour ce taux de bruit.

M. MICHEL PEARSON :

3220

Bien, c'est évident que quand on va faire le calcul sur 24 heures d'un niveau, par exemple, de 55 décibels, il va avoir des périodes où est-ce que le niveau va être plus fort. Je ne pourrais pas vous donner d'exemple concret pour sommer 24 niveaux de une heure. Puis, il y a des niveaux où est-ce que la nuit, on s'attend à des niveaux beaucoup plus faibles, où est-ce qu'on va peut-être avoir, le niveau va descendre en dessous du 50 décibels. Puis, quand on va faire la moyenne sur 24 heures de ces fluctuations-là au cours de la journée, on va arriver à un niveau moyen.

3225

M. PETER CUNNINGHAM :

3230

Is there some way in the calculations that have been made for these 55 decibels an indication of what the upper levels are for those calculations and how long the duration is?

M. BERNARD PROULX, interprète :

3235

Y a-t-il moyen, quand on pense à ces calculs, de savoir quelles sont les pointes sonores les plus élevées sur 24 heures et quelle est la durée de ces pointes sonores?

LA PRÉSIDENTE :

3240

Pour votre secteur en particulier?

M. PETER CUNNINGHAM :

3245

No. I'm thinking more as a general thing.

LA PRÉSIDENTE :

En général.

3250

M. PETER CUNNINGHAM :

And particularly for the question that was raised last night by that gentleman.

3255

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que votre niveau d'étude révèle les pointes ou juste la moyenne qui conclut au niveau de décibels?

3260

M. MICHEL PEARSON :

L'étude est basée sur les niveaux moyens, c'est évident. On pourrait toujours calculer des pointes en ayant . . . bien, c'est toujours possible de calculer des pointes avec les débits maximum en heures de lourd trafic, mais l'étude tient compte plus d'un. . . c'est un DJMA, c'est un débit journalier et on répartit ce débit-là en fonction. . .

3265

LA PRÉSIDENTE :

Voulez-vous lui traduire?

3270

M. PETER CUNNINGHAM :

No, it's fine.

3275

LA PRÉSIDENTE :

Vous comprenez? C'est une moyenne.

3280

M. PETER CUNNINGHAM :

Yes.

LA PRÉSIDENTE :

3285

Et les pointes n'apparaissent pas. Ni les basses ni les pointes. C'est la moyenne.

M. PETER CUNNINGHAM :

3290 The studies that they have done back in 2003 do have various levels and the percentile associated with those levels. So is it not a function of those calculations that the further calculations are done?

M. BERNARD PROULX, interprète :

3295 Il y a eu des études réalisées déjà en 2003, donc on connaissait les niveaux, on connaissait les pourcentages, mais est-ce que ce n'est pas à partir de ces données de 2003 qu'on peut comparer et voir ce qui s'annonce maintenant?

M. MICHEL PEARSON :

3300 Je ne suis pas sûr de bien saisir la question.

LA PRÉSIDENTE :

3305 Vous vous adressez à moi.

M. MICHEL PEARSON :

3310 Pardon.

LA PRÉSIDENTE :

Les études de 2003 ont été perfectionnées pour 2004? C'est ça?

3315 **M. PETER CUNNINGHAM :**

There are some studies that were done in 2003, I believe, that formed the base. . .

LA PRÉSIDENTE :

3320 Oui.

M. PETER CUNNINGHAM :

3325 . . . for the actuals today.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

3330 **M. PETER CUNNINGHAM :**

At that date. In those studies, there are what they call percentiles? In other words, what amount falls into 1 %, what amount falls into 10 %, what amount falls into 50 %, etc. So you have the upper levels as well as the lower levels in those items. Are those not the numbers that are used for doing the projections? Can they then not arrive at the upper levels for the projections?

3335

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que je traduis bien si je dis que les études de projections qui ont été faites sont parties de la moyenne de 2003, ou à partir des deux extrêmes ou à partir de la moyenne? C'est ça?

3340

M. BERNARD PROULX, interprète :

Je crois que monsieur dit que, sauf erreur de sa part, ces études réalisées en 2003 servent de fondement. . .

3345

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

3350

M. BERNARD PROULX, interprète :

. . . quand on cherche à comprendre ce qui se passe maintenant, sinon à l'avenir, et qu'on avait donc des pourcentages. Qu'on savait que c'était, par exemple, 4 % ou 10 % ou 50 % du temps qu'on avait des pointes ou des creux. Et est-ce qu'on ne peut donc pas, à partir des données relativement précises dont on dispose pour 2003, parler avec une certaine précision de ce qui existe maintenant ou de ce qui s'annonce.

3355

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'on les avait ces données-là, ces creux et ces pointes pour 2003?

3360

M. MICHEL PEARSON :

Oui, c'est ça. On a effectué, nous autres, quand on a fait l'étude du climat sonore, on a fait des relevés de mesures de 24 heures à plusieurs points sur le tracé. Ces mesures de 24 heures là sont disponibles dans le rapport. On peut voir, à toutes les heures, le niveau à chaque heure qui a été enregistré. Ça fait que comme ça, ça peut donner une idée peut-être à monsieur d'un exemple des pointes qu'on va avoir pendant la journée, puis des niveaux d'accalmie aussi la nuit.

3365

3370

LA PRÉSIDENTE :

C'est intéressant ça. Vous pouvez traduire, monsieur l'interprète?

3375

M. PETER CUNNINGHAM :

No, I think I understand. I just want to make one correction to that. The View Point analysis was only done for 3 hours, not for 24 hours, if I understand the information correctly.

3380

LA PRÉSIDENTE :

Non. Les décibels sont établis en moyenne pour une journée.

3385

M. PETER CUNNINGHAM :

No.

LA PRÉSIDENTE :

3390

Pour trois heures?

M. PETER CUNNINGHAM :

3395

My understanding is that the studies were done from 9H00 to 12H00 in certain sectors and from 1H00 to 4H00 in other sectors.

LA PRÉSIDENTE :

3400

Est-ce que c'est vrai?

M. PETER CUNNINGHAM :

And those where the basis for the averages.

3405

M. MICHEL PEARSON :

Oui. Il y a des relevés qui ont été faits sur des périodes de 3 heures, sur des périodes ciblées. Puis il y a des relevés qui ont été effectués aussi sur des 24 heures, parce qu'on veut avoir l'information sur 24 heures, mais c'est impossible de faire un quadrillage très, très complet avec des points de mesure de 24 heures. Ça fait qu'on est en mesure de juger des zones. Aussi, on mesure des points représentatifs puis, avec la distribution statistique, on arrive avec un... on peut calibrer notre modèle acoustique. Ça sert de calibration au modèle acoustique, puis les informations permettent d'arriver à calibrer suffisamment le modèle.

3410

3415 **LA PRÉSIDENTE :**

Qu'est-ce qui fait que vous choisissiez une période de la journée par rapport à une autre?

3420 **M. MICHEL PEARSON :**

3420

Bien, quand on sélectionne une période de la journée pour le calcul de débit, quand on a fait nos relevés sonores, c'est pour calibrer le modèle acoustique. Quand je parle de calibrer le modèle acoustique, c'est valider les courbes de terrain qui ont été rentrées dans le modèle, les propriétés physiques des éléments qui sont dans le modèle, si on est dans une zone avec de la

3425

terre, puis tout ça. Puis ensuite, pour simuler la situation, le climat sonore actuel, une fois que le modèle est bien calibré, là on rentre les DJMA qui nous sont fournis par le ministère des Transports du Québec, puis là on va avoir les niveaux moyens, le calcul moyen du niveau de bruit sur 24 heures. Je ne sais pas si c'est clair?

3430 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Est-ce que vous avez compris?

3435 **M. PETER CUNNINGHAM :**

3435

Oui. Merci. C'est tout.

LA PRÉSIDENTE :

3440

Avez-vous d'autres questions?

M. PETER CUNNINGHAM :

3445

Non. C'est tout, merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup de votre patience.

3450

Alors, monsieur Mario Rousseau.

M. MARIO ROUSSEAU :

3455

Bonsoir, madame la présidente ! Je viens comme représentant du comité des citoyens de la portion de la rue Incas, Ivoire, donc la portion entre le boulevard Université et le chemin Sainte-Catherine. Ça vous va? Peut-être on peut le grossir mais moi je le vois très bien. Quand on voit la carte plus grosse, on voit vraiment les deux secteurs résidentiels.

M. LOUIS FERLAND :

3460 On va vous amener au secteur ouest.

M. MARIO ROUSSEAU :

3465 En premier lieu, j'aimerais quand même dire que depuis le début des audiences, on apprécie la qualité des informations. C'est une première chose. Mais je veux dire ça fait longtemps qu'on est dans le dossier, puis ça nous a encore amené des éclairages, puis c'est facilitant.

LA PRÉSIDENTE :

3470 Merci beaucoup. On est là pour ça.

M. MARIO ROUSSEAU :

3475 Toutefois, on a une interrogation par rapport à la portion ouest, puis ça vient de la réponse que vous nous avez donnée hier concernant les deux variantes qui doivent être présentées au ministre lorsque vous avez répondu à monsieur Daoust. Si le ministre choisit la variante B-sud, est-ce qu'on recommence le processus? Parce que nous devons déposer un nouveau mémoire, puis notre appui actuel au projet, bien, il va être remis en cause. Vous comprenez ma question?

3480

Dans le mémoire qu'on prépare actuellement, on le prépare dans l'optique du tracé qui est présenté par le MTQ.

3485 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. MARIO ROUSSEAU :

3490 Puis, nous, je veux dire, on va baser notre mémoire, puis on va baser notre argumentaire. . .

LA PRÉSIDENTE :

3495 Ça va être indiqué.

M. MARIO ROUSSEAU :

3500 . . . là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

Mais oui. Ça va être indiqué.

3505 **M. MARIO ROUSSEAU :**

Mais est-ce que légalement on va avoir des droits de recours si, comment dire, le ministre choisit d'aller chercher la variante B-sud.

3510 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais ce n'est pas le ministre qui choisit. C'est le Conseil des ministres quand il décide de prendre une décision.

3515 **M. MARIO ROUSSEAU :**

C'est le Conseil des ministres.

LA PRÉSIDENTE :

3520

Bien, oui. Le ministre va porter son dossier au Conseil des ministres et c'est le Conseil des ministres qui choisit. Un décret, c'est fait par l'Assemblée nationale. Alors, c'est le ministre. Le ministre donne le rapport, donne son rapport. Nous, on est là pour éclairer, pour conseiller, et il va avoir aussi le rapport du ministère de l'Environnement qui va être donné au ministre de l'Environnement.

3525

M. MARIO ROUSSEAU :

Parce que vous comprenez que, nous, on prépare le mémoire dans l'optique du tracé du MTQ.

3530

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

3535

M. MARIO ROUSSEAU :

On a bien compris au niveau de la sécurité puis du développement, puis on ne s'est jamais – comment dire – positionnés en contre. Mais si le ministre devait prendre la variante, notre crainte qu'on a exprimée hier, que monsieur Daoust a exprimée, puis qu'on continue de maintenir, bien, à ce moment-là, l'appui ou l'argumentaire qu'on va avoir développé dans notre mémoire, bien ça serait à refaire selon le nouveau tracé.

3540

LA PRÉSIDENTE :

3545

Dans le mémoire que vous allez déposer, ça va être bien spécifié que vous appuyez telle variante en fonction du choix de votre groupe que vous représentez et, nous, nous allons traduire votre opinion. Nous n'allons pas traduire mais rapporter votre opinion dans le chapitre des citoyens, le chapitre 1. Votre opinion, l'opinion qui va se dégager de votre mémoire va refléter l'appui à la variante que vous allez choisir.

3550

M. MARIO ROUSSEAU :

Parce que nous, on est favorables, c'est ça, au tracé présenté actuellement, tel quel.

3555

LA PRÉSIDENTE :

Oui. C'est ça qu'il faut nous dire.

3560

M. MARIO ROUSSEAU :

Mais si le ministre devait changer d'avis, puis étant donné que la variante est toujours présente, bien notre argumentaire puis tout le mémoire seraient à revoir. Puis même, comment dire, le projet ou le tracé, nous on serait même à le contester, à ce moment-là.

3565

LA PRÉSIDENTE :

Bien, c'est ça. Vous avez juste à le mentionner dans votre mémoire que vous avez une réserve si on ne donne pas suite à cette variante, que vous appuyez le ministère des Transports dans sa variante nord. C'est ça?

3570

M. MARIO ROUSSEAU :

Tout à fait.

3575

LA PRÉSIDENTE :

Alors, vous le mentionnez et on va le communiquer dans le chapitre 1 des citoyens.

3580

M. MARIO ROUSSEAU :

Très bien.

LA PRÉSIDENTE :

3585

Mais on est tous tributaires de la décision du Conseil des ministres.

M. MARIO ROUSSEAU :

Tout à fait.

3590

LA PRÉSIDENTE :

Ce n'est pas nous qui prenons la décision.

3595

M. MARIO ROUSSEAU :

Mais ce qu'on s'est demandé – parce qu'on s'est réunis, puis on en a discuté – c'est quel était le recours si à un moment donné, je veux dire, on voyait complètement le projet déraiper dans un autre sens et qu'à ce moment-là, nous, on avait suivi le processus dans le sens présenté.

3600

LA PRÉSIDENTE :

Comme tout citoyen, vous avez un recours. C'est le recours. . .

3605

M. MARIO ROUSSEAU :

Un recours de?

3610

LA PRÉSIDENTE :

Bien non. C'est vos moyens, je ne sais pas moi. Vous avez le choix de voter aux élections, comme tout citoyen.

3615

M. MARIO ROUSSEAU :

Moi j'y allais dans un recours est-ce qu'il peut y avoir un amendement ou quelque chose? Ou est-ce qu'il y a une autre procédure où on peut s'exprimer?

3620

LA PRÉSIDENTE :

Non.

3625

M. MARIO ROUSSEAU :

Non? C'est dans ce sens-là.

LA PRÉSIDENTE :

3630 Non, il n'y a pas d'autre. . . Déjà, vous participez au processus démocratique par la consultation qu'on fait de vos commentaires et ils sont rapportés dans le rapport que nous allons déposer au ministre, mais ça s'arrête là. C'est le ministre qui colporte le dossier au Conseil des ministres et, dépendant des priorités des autres ministres, c'est des décisions qui sont prises.

3635 **M. MARIO ROUSSEAU :**

La décision est finale, à ce moment-là. Il n'y a pas d'autre recours.

LA PRÉSIDENTE :

3640 Bien oui. C'est décision politique vraiment, de gestion politique.

M. MARIO ROUSSEAU :

3645 Parfait. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

3650 Merci beaucoup.

Alors, d'abord j'aimerais remercier tout le monde mais j'aimerais rappeler au ministère des Transports l'étude importante que j'ai demandée ce matin concernant la comparaison des options, des variantes, particulièrement de la variante sud et de la variante nord et des sous-variantes nord. Elles sont importantes plus que jamais. Et dans le détail et de façon comparative, chacun des éléments. Si elle peut être déposée, si ce tableau-là et tout l'argumentaire qui le supporte peuvent être déposés le plus rapidement possible pour aider les citoyens à rédiger leur mémoire, ça serait bien apprécié.

3655

Alors, je déclare fermé le registre et ceci clôt officiellement la première partie de l'audience. Pour ceux d'entre vous, promoteur et personnes-ressources, qui ont des documents à déposer ou des réponses à nous faire parvenir, je vous rappelle que la commission souhaite les obtenir au plus tard dans une semaine afin de les rendre accessibles au public. Ces documents peuvent s'avérer nécessaires à l'élaboration d'opinions qu'ils présenteront lors de la deuxième partie d'audience qui aura lieu, je le répète, à compter du 2 octobre 2006 à 19 h, à la salle Bellevue au Club de golf Sherbrooke situé au 1000, rue Mousset.

3660

3665

Entre-temps, la commission poursuit ses travaux d'enquête. La commission recevra jusqu'au vendredi 15 septembre prochain, c'est-à-dire dans une semaine, les questions des personnes qui n'ont pu assister aux séances d'aujourd'hui et celles d'entre vous qui

3670 souhaiteraient compléter leur compréhension du projet.

Il appartient toujours à la commission de juger de la pertinence de la question. Le cas échéant, les réponses seront déposées et accessibles.

3675 Je vous rappelle qu'il est important de manifester votre intention de déposer un mémoire écrit ou verbal auprès de madame Méthot qui est coordonnatrice de la commission au plus tard le 18 septembre prochain pour nous permettre d'organiser l'horaire de la deuxième partie de l'audience.

3680 Pour nous permettre de prendre connaissance de votre mémoire et de bien comprendre votre opinion, je souhaite que vous transmettiez votre mémoire au secrétariat de la commission au plus tard le 28 septembre prochain à 17 h. Pour vous aider à préparer votre mémoire, le BAPE a produit un guide d'information sur la préparation d'un mémoire, lequel guide est disponible à l'arrière de la salle ainsi que sur le site Internet du BAPE.

3685 En deuxième partie de l'audience, la disposition de la salle est bien différente de maintenant. Seules la table des participants et celle de la commission demeurent en place. C'est-à-dire, cette table-ci et la table des participants. Le promoteur et les personnes-ressources qui souhaitent être présents seront les bienvenus évidemment, mais ils ne seront plus appelés à intervenir.

3690 Cette deuxième partie est exclusivement consacrée à la présentation de votre opinion sur le projet et ses impacts. Je vous accorderai 15 minutes de présentation. Il va de soi que je pourrai échanger avec vous pour préciser et éclaircir certains points de vue de votre opinion. Votre mémoire ne sera rendu public qu'au moment de sa présentation devant la commission.

3700 Pour terminer, je remercie le porte-parole du promoteur, monsieur Ferland et son équipe, de même que les personnes-ressources et toute l'information fournie au cours de cette première partie d'audience. Je remercie aussi les traducteurs et interprètes, ainsi que le soutien technique. Merci aux participants d'avoir questionné ce projet permettant ainsi d'approfondir différentes facettes du projet à l'étude, malgré un décorum qui peut impressionner à prime abord.

3705 Enfin, je remercie les gens à la technique et la sténotypiste, de même que l'équipe de la commission, mesdames Méthot, Hawey, Marois, Lajoie, monsieur Deshaies ainsi que mon collègue, monsieur Pelletier.

Au plaisir de se revoir le 2 octobre prochain. Merci beaucoup et bonne participation.

3710 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.

Et, j'ai signé :

3715

LISE MAISONNEUVE, s. o.

3720