

Séance de la soirée du 2 octobre 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**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 2 octobre 2006, 19 h
Club de golf Sherbrooke
1000, rue Musset
Sherbrooke

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 2 OCTOBRE 2006	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
UNIVERSITÉ BISHOP'S	
HÉLÈNE LAPERRIÈRE, ROBERT POUPART	3
MANON RAYMOND.....	17
MARIO ROUSSEAU	22
SÉBASTIEN RATTÉ	31
HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM, PETER CUNNINGHAM	35
REPRISE DE LA SÉANCE	49
ALLAN BAYLEY	49
CANDACE WARNER HERRING	58
MARIE LETEMPLIER.....	67
FÉDÉRATION DES PRODUCTEURS MARAÎCHERS DU QUÉBEC	
NORMAND LEGAULT	73
LES AMI(E)S DE LA TERRE DE L'ESTRIE	
ANDRÉ NAULT, LAURIER ST-AMAND	90

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE:

5 Bonsoir, messieurs, dames ! Bienvenue à la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410.

10 Mon nom est Lucie Bigué, je suis commissaire au Bureau des audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, et je préside la présente commission. Je suis accompagnée de mon collègue, le commissaire Jacques Pelletier.

15 Nous aimerions d'abord vous remercier pour votre grande participation à la première partie des audiences qui s'est déroulée le 5 et le 6 septembre dernier. Votre questionnement a enrichi le processus d'analyse pour le projet soumis au BAPE.

20 Nous profitons également de l'occasion pour remercier toute l'équipe de personnes-ressources qui était à notre disposition pour répondre à vos questions, de même que l'équipe du promoteur du projet, le ministère des Transports et les experts.

25 Comme je l'ai mentionné, nous sommes à la deuxième partie des audiences publiques portant sur le projet de l'autoroute 410. Cette partie est exclusivement consacrée à l'expression de vos opinions. C'est-à-dire, nous sommes à l'écoute des opinions de chacun; que vous l'ayez exprimée verbalement ou par mémoire, ce soir nous vous écouterons dans le plus grand respect.

30 Il me fait plaisir de vous présenter d'ailleurs l'équipe qui nous appuie sur le plan logistique et sur le plan administratif et le plan de l'analyse. D'abord, il y a madame Monique Lajoie, qui est analyste au BAPE à ma droite; monsieur Yvon Deshaies. Il y a également madame Marie-Josée Méthot à l'arrière, qui est coordonnatrice du secrétariat et madame Danielle Hawey avec qui vous avez fait affaires pour vous enregistrer pour la lecture de vos mémoires. Il y a madame Louise Marois qui est au bureau présentement, qui est agente de secrétariat. Il y a également madame Mélissa Poirier, qui est stagiaire en communication ici au BAPE.

35 Je tiens à remercier particulièrement le Centre de services partagés du Québec qui nous donne un excellent service, souvent à la dernière minute selon nos commandes. Je tiens à remercier particulièrement monsieur Daniel Moisan qui est accompagné de monsieur Jean Mévtivier, technicien du son. Je tiens aussi à souligner la présence de madame Lise Maisonneuve qui assure les transcriptions, parce que tout ce qui est dit est enregistré et transcrit, et les transcriptions sont disponibles une semaine après la séance. Les transcriptions

40 sont disponibles par Internet également.

Je voudrais également souligner la présence aussi de monsieur Louis Casgrain qui traduira les mémoires présentés en anglais et qui facilitera les échanges entre la commission et les participants anglophones.

45

Je vais rappeler le contexte du BAPE, c'est-à-dire le contexte de la présente audience. Le projet a été soumis, le présent projet, à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement qui prévoit la consultation du public et la participation du public.

50

À la suite du mandat que le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Claude Béchar, a confié au BAPE le 10 août dernier, le projet a été examiné lors de la première partie de l'audience le 5 et le 6 septembre dernier. À cette occasion, vous avez pu questionner le promoteur et les personnes-ressources qui étaient avec nous.

55

Nous sommes maintenant à la deuxième partie de l'audience. Je le répète, nous sommes ici pour recevoir les opinions de chacun. Si toutefois il y a des personnes qui ne se sont pas enregistrées ou qui n'ont pas donné de mémoire écrit, qui désireraient donner leur opinion à la dernière minute, vous n'avez qu'à consulter à l'arrière madame Danielle Hawey qui va vous enregistrer et qui va faire en sorte que nous puissions vous entendre dans un délai quand même restreint, parce que l'horaire est limité à chacun à peu près entre 15 et 25 minutes, incluant le questionnement des commissaires.

60

À la fin de la lecture de votre mémoire ou de votre opinion, monsieur Pelletier et moi-même, nous vous poserons des questions particulières sur les opinions que vous soumettez.

65

Les mémoires seront inscrits sur Internet dans les 24 heures qui suivront. Je vous rappelle que la commission est indépendante et qu'elle est à la recherche d'arguments supportant votre position. Il importe de bien étayer vos propos quand vous ferez la lecture de vos mémoires. Si un mémoire n'est pas déposé ce soir, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, il n'en tient qu'à vous de vous enregistrer pour émettre votre opinion.

70

Comme vous pouvez le constater, il n'y a pas de table à notre droite avec le promoteur comme la dernière fois, et à notre gauche, c'est-à-dire votre droite, pour les personnes-ressources. Cependant, quelques personnes-ressources ou experts sont dans la salle avec nous.

75

Il y a une période à la fin de vos mémoires, de l'expression de vos mémoires pour rectifier les faits, s'il s'avérait que vous ayez des commentaires à émettre sur la précision de certains faits qui ont été dits lors de l'expression des opinions de chacun, il y a une période qui est planifiée à la fin de l'audience pour la rectification des faits.

80

Il est entendu que nous aimons conserver un climat serein et que chacun respecte l'opinion de l'autre. Il est à prévoir aussi que les opinions sont différentes d'une personne à l'autre.
85 Nous vous demandons de garder le calme et il importe à la commission de pondérer ce qu'elle entend et de faire l'analyse et de donner suite dans son rapport. Alors, nous demandons de respecter, de faire en sorte que le climat soit serein et que tout se déroule selon les règles de l'art.

90 Nous vous demandons aussi à la fin de l'audience, si vous voulez bien remplir et compléter les questionnaires que vous avez sur vos chaises, pour nous assurer un suivi quant à la satisfaction que vous aurez trouvée, la satisfaction du déroulement de l'audience.

95 Alors, je commencerais tout de suite. Nous commencerions par l'Université Bishop's, si vous voulez venir à l'avant et vous présenter.

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE :

100 Merci, madame Bigué, monsieur Pelletier, madame Lajoie, monsieur Deshaies. Je suis Hélène Laperrière du Groupe SM qui a préparé. . .

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, madame Laperrière ! Bonsoir, monsieur !

105 **M. ROBERT POUPART :**

Bonsoir !

110 **Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE :**

. . . qui a préparé, de concert avec les autorités de l'Université, le mémoire qu'on vous a remis. Je demanderais au principal de l'Université ici d'introduire le contexte dans lequel ce mémoire-là a été produit et je reviendrai, moi, par la suite, très brièvement avec des aspects techniques.

115 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Nous vous écoutons.

120 **Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE :**

Monsieur Poupart?

LA PRÉSIDENTE :

125

Bonsoir, monsieur Poupart !

M. ROBERT POUPART :

130

Bonjour ! Je suis principal et vice-chancelier de l'Université Bishop's. Je voudrais faire une courte introduction pour peut-être situer la nature et le statut de ce que nous allons vous présenter ce soir.

135

D'abord, en tant que professeur d'université, je ne peux pas m'empêcher de faire une remarque préliminaire. Au plan ontologique et scientifique, il est impossible de prouver que quelque chose n'existe pas. Donc, on peut prouver que quelque chose existe, on peut prouver que quelque chose peut avoir des conséquences, on ne peut pas prouver que quelque chose n'existe pas.

140

C'est intéressant particulièrement pour quelqu'un qui représente le BAPE justement, parce que j'imagine que vous êtes peut-être souvent dans la situation où des gens peuvent vous enjoindre de prouver, par exemple, qu'il n'y aura pas plus de pollution, prouver que les gens n'iront pas plus vite, prouver que les gens n'achèteront pas des voitures plus grosses, prouver. . . Ça, c'est impossible. Donc, j'ai beaucoup d'empathie pour la position dans laquelle vous vous trouvez, parce que vous avez en fait à arbitrer entre plusieurs positions différentes. Et sur la nature des positions différentes, je voudrais apporter une autre précision.

145

Vous avez dit qu'on était ici pour présenter des opinions. Moi, je ne vous présente pas une opinion. Je vous présente une position qui est le résultat d'un long processus de consultation et de concertation sur le campus. Et je vous présente une position qui est plus qu'une position; c'est un projet, une volonté, une détermination. Je vais y revenir.

150

Je voudrais aussi – dernière remarque préliminaire – je voudrais aussi vous dire que compte tenu du fait que, ce que je vous présente aujourd'hui, ce n'est pas une opinion mais un projet, une volonté, une détermination, l'Université Bishop's est tout à fait désireuse et volontaire et supporterait l'idée d'un comité de suivi du développement durable sur l'impact du projet qui nous concerne aujourd'hui.

155

Puisque je vous ai dit qu'on ne pouvait pas prouver que des choses n'existaient pas mais qu'on peut seulement prouver que des choses existent, ce que je voudrais rapidement présenter ici, c'est que nous savons que la situation actuelle pour l'arrondissement de Lennoxville est une situation qui est un frein au développement et qui est un frein au développement – nous avons ici dans notre rapport utilisé l'expression «d'un milieu de vie convivial». C'est plus qu'un frein au développement d'un milieu convivial, c'est un frein au développement d'un milieu sécuritaire et porteur de développement durable. Il y a une nuance.

165

170 Et pourquoi j'insiste tellement sur le fait que la situation actuelle est un frein à la création d'un milieu convivial, sécuritaire et porteur de développement durable, c'est parce que l'ensemble du processus de consultation et de concertation à l'Université Bishop's nous amène à dire qu'il faut que l'université joue un rôle important dans le développement de sa communauté et donc, d'un milieu porteur de développement et porteur de développement durable.

175 Et j'insiste sur «développement durable» parce que, souvent, on a l'impression d'entendre que comme si le développement n'était que du développement économique. Ce n'est pas seulement du développement économique, c'est aussi du développement social et c'est aussi du développement que j'appellerais écologique.

180 Et dans cette dynamique de développement écologique, il ne faut pas oublier non plus que l'arrondissement de Lennoxville est lui aussi un système social et lui aussi un système économique et lui aussi un système écologique, et que le système auquel on fait face dans le moment n'a jamais été fait pour supporter le trafic, l'achalandage et la pollution je dirais même dans son sens le plus vaste, que ce soit par le bruit, par les émissions, par quoi que ce soit qui lui est imposé présentement.

185 Ça se traduit par des problèmes de sécurité très sérieux. Je pense que vous avez eu des représentations ici à cet effet. Encore il y a deux semaines, il y a une étudiante de Bishop's qui a été frappée, qui s'est retrouvée aux soins intensifs. Donc, il y a des considérations importantes à ce niveau-là.

190 Et comme l'arrondissement de Lennoxville est lui aussi un système social, économique et écologique, nous – et ça vous sera présenté tantôt – le développement de l'autoroute, des voies rapides est important pour nous parce que nous avons des projets de valorisation de l'arrondissement de Lennoxville et de l'arrondissement de son patrimoine. Pas seulement de son patrimoine routier ou autoroutier mais valorisation de son patrimoine historique, de son patrimoine culturel et je dirais de son patrimoine environnemental. Et tout ça, ça se retrouve dans une politique de développement durable.

200 C'est très important pour nous. C'est important pour que l'université puisse jouer son rôle et c'est important pour qu'on puisse faire de l'arrondissement de Lennoxville ce qu'il peut devenir comme porteur de développement durable.

205 Donc, je suis ici pour supporter le projet, pas supporter le projet aveuglément, vous dire qu'en supportant le projet, nous avons des préoccupations certaines, claires, identifiées, qui ne devraient pas être considérées comme des objections au projet ni comme je dirais des conditionnels au projet, mais comme une volonté de supporter et d'accompagner ce projet-là pour qu'il puisse se faire dans une perspective de développement durable.

LA PRÉSIDENTE :

210 Merci beaucoup de vos précisions.

M. ROBERT POUPART :

215 Merci.

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE :

220 J'aimerais aborder quatre éléments rapidement. En tout premier, certains éléments au niveau problématique; en second lieu, faire un point sur l'aspect sécurité piétons au campus et dans les environs; faire état de façon presque télégraphique de préoccupations au plan environnemental; et, enfin, faire un rappel des précisions qu'on souhaiterait avoir selon le niveau d'information disponible à ce moment-ci.

225 En termes d'éléments problématiques, je rappellerais simplement pour votre bénéfice le contexte de renouveau urbain qui anime actuellement le centre-ville de Lennoxville et auquel participe activement l'université, a été je dirais rendu possible, je me permettrais même de dire effervescence au moment du regroupement municipal qui a créé la nouvelle Ville de Sherbrooke le 1^{er} janvier 2002. De là ont été aussi rendus possibles un certain nombre d'études, de relevés, d'informations, d'études, de remue-méninges qui ont donné lieu à ce type de travaux et analyses-
230 là.

235 Puis je me permettrais une précision parce que je voyais que des gens regardaient attentivement. J'ai amené, j'ai apporté les éléments de problématiques dans un premier plan et les éléments contextuels de propositions d'aménagement. Mais je ne voudrais pas d'aucune façon que ce soit interprété, je ne voudrais pas mettre la Ville de Sherbrooke dans le trouble, ce sont des remue-méninges qui ont eu lieu avec les gens de l'arrondissement et la Ville de Sherbrooke, Bishop's et des consultants dont j'étais pour statuer sur un devenir meilleur pour ce secteur compris entre la rue Queen et la centre-ville, College Street et le campus. Donc, ce ne sont pas encore des projets annoncés. Ce sont des projets qui sont en voie de réalisation mais qui
240 ne sont pas encore formellement annoncés.

245 Dans le cadre du projet qui nous intéresse ici, il va de soi que le rapprochement souhaité entre le campus et le centre-ville, la rue Queen, et au-delà puisque des étudiants habitent en haut sur Oxford en empruntant College Street, le rapprochement souhaité, il y a une zone grise actuellement, une zone un peu effilochée, je dirais, au plan de la trame urbaine entre le centre-ville et le campus, qu'on souhaiterait retisser.

 Donc, ça prend tout son sens. Dès que le projet de contournement sud a été annoncé, il est devenu possible, non pas seulement de rêver mais de sortir des crayons puis de travailler

250 en plan pour retisser cette trame-là. Bishop's qui était à l'origine très loin du centre-ville fait partie maintenant du centre-ville. Donc, il y a eu au fil des ans un rapprochement physique. C'est ça qu'on souhaite améliorer.

255 Donc, ça permet de penser qu'à échéance, tous ces petits projets qui constituent à terme un milieu de vie convivial sont rendus possibles et, j'ajouterais à ça, sont rendus possibles avec la collaboration de tous. C'est exceptionnel et je l'ai vu dans chacun des projets ou des réflexions des programmes de travail qu'on a faits. L'arrondissement, la Ville de Sherbrooke, les CCU, je vous passe tout le détail des instances décisionnelles, les différents comités de Bishop's, et ils sont nombreux, travaillaient tous ensemble à améliorer une idée de départ. Et tout ça prenait
260 forme dans un casse-tête, si on veut, où chaque élément prenait une forme, et tout ça devient un plan d'ensemble à la fin. Et ça, moi, je peux vous dire que comme urbaniste, c'est très rare qu'on ait ce plaisir-là.

265 Deuxième aspect que j'aimerais aborder rapidement, au niveau de la sécurité des piétons, j'aimerais simplement rappeler qu'on a près de 3 500 étudiants et écoliers qui circulent quotidiennement dans ce secteur-là. Je parle du secteur névralgique, je ne le redéfinirai pas à chaque fois, entre le centre-ville et le campus et les différents établissements scolaires.

270 C'est considérable si on ajoute également à ça les usagers du campus, le corps professoral, les gens qui travaillent là, les citoyens qui empruntent ce secteur-là pour toutes sortes de fins de promenade ou utilitaires, c'est tellement chargé dans un si petit territoire qu'il faut en tenir compte de façon précise.

275 On a joint au mémoire le témoignage d'une professeure à l'université et également, en annexe F, celui d'un étudiant qui emprunte régulièrement ce parcours-là. Et vous allez voir que c'est périlleux. Le terme n'est pas trop fort.

280 Dans cet ordre d'idées là, les autorités de l'université et la communauté universitaire au complet comprennent bien que le contournement par le sud, c'est une amélioration générale de la situation présente. C'est vrai pour la sécurité. C'est vrai aussi en termes de bruit généré. Il faut se promener là et être à la terrasse du pub au coin de Queen et College pour comprendre que c'est impressionnant.

285 Mon troisième point concernerait des préoccupations au plan plus environnemental. Ces préoccupations-là ont été colligées au cours de... sont au fond la synthèse de ce qui a pu être dit dans les différents comités, ce que nous, on a relevé dans différentes études et tout. Ces préoccupations-là sont issues des points relevés au chapitre 4 du mémoire et desquels découleront par la suite, au chapitre suivant 5, les modalités d'appui. Donc, les questions et préoccupations qu'on a pu vouloir soulever.

290 On a convenu de réunir dans deux grands éléments les préoccupations à l'université.

On souhaite maintenir l'intégralité du milieu environnemental que Bishop's connaît présentement. On travaille très fort depuis très longtemps. Chaque geste posé à l'université est posé dans une optique d'intégralité de l'environnement et depuis plus récemment du développement que l'on appelle durable.

On veut également être assurés conséquemment que les projets futurs soient en harmonie avec l'environnement et que le développement durable devienne dans ce contexte-là une espèce de réflexe. L'université, je dirais, a des règles de régie interne extrêmement strictes. On va préférer, par exemple, une construction en hauteur, en retrait du cœur du campus pour préserver des espaces, un quad ou un environnement fleuri ou arbustif. Donc, chaque geste posé l'est. Ils ont, je dirais, un quasi PIIA. Ils se sont imposés des règles depuis fort longtemps, d'ailleurs.

En considération de ces préoccupations-là, il y a un certain nombre de précisions. Il y a eu, ça fait à peu près 4 ans, 3 ou 4 ans qu'il y a des discussions continues avec le ministère à travers le comité environnement notamment, il y a eu un certain nombre de précisions, de discussions, de bonifications de projet. Il y a maintenant – et je les listerais de façon très rapide pour le bénéfice de tous – un certain nombre de précisions qu'on aimerait, qui seraient souhaitées dans la poursuite des choses. Encore une fois, le projet est accueilli extrêmement favorablement, mais il y a un certain nombre de préoccupations auxquelles on devra plus avant répondre.

Les traversées pour piétons et cyclistes, par exemple. Notamment dans le secteur où est prévu le carrefour giratoire, de même qu'au niveau du viaduc où est prévu au niveau du passage des trains, on pourrait, par exemple, penser – il y a des discussions qui sont amorcées dans ce sens-là – à utiliser une surlargeur de quelques 3 mètres, prise à même la propriété de l'université, qui permettrait aux petites voitures de golf, aux cyclistes, piétons et tout de passer de façon sécuritaire. Ça, on se préoccupe, parce qu'à partir du moment où on coupe à toutes fins utiles le terrain, la propriété de l'université, on doit assurer une espèce de vis-à-vis. Donc, ça, ce sont des éléments qui devront être ramenés.

On a questionné, on a indiqué : est-ce que le carrefour giratoire, tel qu'il est présenté, est-ce bien la chose à faire? Est-ce que c'est vraiment pertinent? On s'inquiète, et je vous fais part des inquiétudes qui ont été émises, non seulement en termes de sécurité, en termes de fluidité de circulation, l'aisance de manœuvre des gros fardiens, des véhicules lourds, notamment les remorques doubles, le bruit généré, etc. , parce qu'on va devoir ralentir, bon. Comment traverse-t-on à cet endroit-là, etc. Le carrefour giratoire inquiétait à différents niveaux.

En termes de mesures de protection que pourrait envisager le ministère, notamment dans le secteur du marais. Bishop's a sur son territoire le marais Curry pour lequel il y a une entente de signée avec l'entreprise Canards Illimités. Il y a le marais mais il y a également une aire de protection autour. C'est relativement le tracé projeté, bien qu'en étant éloigné – il était

335 plus près avant, il a été éloigné un peu – on se préoccupe, on nous a demandé : Est-ce qu'on a pensé à la captation des eaux usées de l'autoroute chargées de sels durant l'hiver et tout, de sels de déglçage. Est-ce qu'on a considéré ça? Est-ce qu'on peut nous répondre sur ça?

340 L'impact sonore du projet. On lit sur les cartes d'isophones qui étaient disponibles dans l'étude d'impact, on lit ces cartes-là. Est-ce que – il y a des pentes, il y a des dénivelés – est-ce qu'à certains endroits sur le campus, il devra sans doute y avoir des rencontres plus avant et des discussions plus avant, c'était une des préoccupations qui ont été émises. Est-ce que en plus des écrans antibruit prévus à certains endroits stratégiques, est-ce qu'il y a des écrans végétaux prévus en d'autres endroits? Donc à travers certaines plantations d'arbres, ce pourrait être fait.

345 Est-ce qu'on a considéré nommément la protection du ciel noir, par exemple? Bishop's se préoccupe beaucoup de ça et ses gestes posés en matière d'éclairage prennent en compte ça. On souhaiterait que le projet soumis ici en tienne compte également.

350 Je terminerais avec, je dirais ça a l'air d'une requête mais le terme est un peu fort, l'université serait tout à fait favorable à participer activement maintenant et au-delà à un comité de suivi environnemental et de développement durable que le ministère pourrait vouloir mettre sur pied avec ses interlocuteurs-clés, de la même manière que l'université a apprécié les échanges fructueux depuis 3 ou 4 ans là-dessus.

355 En conséquence de quoi, une fois que ces questions – et ce n'est certainement pas ici ce soir qu'on va répondre à tout ça – en conséquence de quoi, les autorités de l'université donnent leur appui au projet en se rendant disponibles pour la suite pour suivre et au-delà de la réalisation pour assurer un suivi de l'ouvrage qui sera réalisé. Je vous remercie de votre attention.

360 **LA PRÉSIDENTE :**

Restez encore, madame Laperrière, j'ai quelques questions. Dans votre mémoire, à la page 2, d'ailleurs vous en avez touché tout à l'heure, le point de la fréquentation des étudiants à 3 000 – ici, vous inscrivez 3 460 étudiants et écoliers.

365 **Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE :**

Oui.

370 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous dites :

375 *Il importe de plus de souligner que l'université est en forte croissance depuis quelques années, une croissance que l'on estime appelée à se poursuivre au même rythme dans le futur immédiat.*

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE :

380 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

385 Quelles sont les perspectives de croissance que vous envisagez? Puis, à quel rythme exactement? Pouvez-vous définir un petit peu plus?

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE :

390 Oui. Bien, ça, je me permettrais de laisser répondre plus précisément monsieur Poupart à cet égard-là. Je dirais simplement pour votre propre bénéfice que l'Université Bishop's, au fil des ans, bon c'est une vieille université d'abord, au fil des ans n'avait pas comme telle de planification stratégique comme on pourrait l'entendre aujourd'hui avec des stratégies de développement hors campus ou en cycle supérieur ou autrement.

395 L'université, année après année, disait : «Ah! bien là, on a plus d'étudiants cette année» ou «Là, c'est un peu le même nombre». Bon, on n'avait pas jusqu'à relativement récemment réalisé que le corpus universitaire était aussi une sorte de machine de croissance et qu'il fallait peut-être travailler ces questions-là.

400 Donc, on a réalisé un peu, je dirais naïvement, que l'université Bishop's était en croissance comme toutes les autres l'étaient pour toutes sortes de raisons. Alors, là, on a pris conscience et on s'est mis à travailler à ça. Alors, il y a actuellement un comité stratégique qui travaille sur cette question-là. Donc, monsieur Poupart va pouvoir vous répondre plus précisément sur les chiffres.

405 **M. ROBERT POUPART :**

410 Je ne peux pas répondre à votre question par un chiffre, pour une raison très simple, c'est parce que ce sont des débats, des discussions qui ont encore cours sur le campus. Mais je peux vous répondre et je vais essayer de le faire rapidement en explicitant en même temps le défi qui est le nôtre et les conditions que nous rencontrons à l'heure actuelle.

Un double défi. D'une part, on sait que non seulement pour le Québec mais pour le Canada, on n'est pas les seuls à le savoir, au moment où on passe d'une société industrielle et

415 post-industrielle à une société du savoir, on sait que le nombre de diplômés universitaires dont la
société canadienne et québécoise aussi va avoir besoin dans le futur, la proportion, pour
maintenir son niveau de prospérité et, encore une fois, je précise quand je parle de prospérité, je
ne parle pas seulement de prospérité économique, je parle de prospérité culturelle, de prospérité
spirituelle, il va falloir doubler le nombre de diplômés universitaires au cours des 10 ou 15
prochaines années au Canada.

420 Une société industrielle est faite pour fonctionner avec une proportion proche de 15 % de
diplômés universitaires. On sait maintenant – je vais l'appeler une société du savoir parce que
c'est les mots qu'on utilise – pour maintenir son niveau de prospérité, ça a besoin d'à peu près 30
% de diplômés universitaires. Alors, ça, c'est un défi que nous avons. C'est un défi auquel les
425 universités font face.

Est-ce que je suis en train d'annoncer que l'Université Bishop's va doubler sa clientèle
dans les 5 prochaines années? Non, parce que c'est, comme je le disais tantôt, c'est des débats
qui ont encore cours sur le campus et il faut toujours moduler son développement aussi en termes
430 de conserver son identité et sa mission. Et il y a une question d'absorption possible.

Maintenant, il y a un autre défi qui est le nôtre. C'est qu'on est habitué de penser qu'un
étudiant, ça a entre 17 et 25 ans. Ça habite loin de ses parents. Ça n'a pas encore de job. Ça a
une blonde, un vieux char, puis un ordinateur. Mais on sait que dans la société qui sera la nôtre
435 en fait à partir de maintenant – je dis demain, mais c'est maintenant – un étudiant, c'est aussi un
adulte. C'est aussi quelqu'un qui a à se recycler – parce que c'est le terme qu'on utilise
maintenant – tout au long de sa vie.

C'est pour ça qu'on parle maintenant de *life long learning*, apprentissage toute la vie,
440 mais il ne faut pas parler seulement de *life long learning*, il faut parler aussi de *life wide learning*,
parce que les gens ne sont pas juste des outils de production, ne sont pas juste des travailleurs
qu'on a besoin de recycler pour qu'ils puissent continuer à travailler. L'humain est ainsi fait qu'il
s'abreuve à beaucoup de variétés, de diversités et qui cherche pas seulement à être riche et à
avoir un meilleur salaire, mais qui cherche aussi à avoir une vie riche. Et ça, c'est un défi
445 important pour les universités.

On sait une troisième chose qui est un peu piétonnière. On sait que dans l'état –
piétonnière mais importante – on sait que dans l'état actuel du financement des universités au
Québec, les revenus plafonnent. Les revenus plafonnent, pas les dépenses. Donc, il y a un
450 écart grandissant entre les revenus et les dépenses des universités. Et ça, il faut y faire face. Il
va falloir y faire face en partie par la croissance, en partie par la diversification, en partie par
l'amélioration de nos rapports avec nos étudiants mais avec la communauté aussi.

Donc, grande réponse à une petite question. Est-ce que l'Université Bishop's a l'intention
455 de se développer? Oui. La société le demande. Quel chiffre ça va donner? Je ne le

sais pas. Est-ce que ça va être encore des étudiants comme on l'entend aujourd'hui? Probablement pas. Est-ce que ça va être dans les mêmes modes de dispensation qu'on connaît aujourd'hui? Probablement pas non plus.

460 L'université est appelée à se transformer considérablement au cours des prochaines années, et le rôle de l'université, de vecteur de développement économique et social, va vraiment être à l'avant-plan pour pas seulement les communautés locales mais pour la communauté nationale à cause des changements dans la société.

465 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais vous n'avez pas une idée quand même assez globale dans votre projection stratégique d'objectif de croissance qui vous amène à moyen et long termes?

470 **M. ROBERT POUPART :**

La discussion là-dessus n'est pas terminée, mais il y a un chiffre que je peux vous donner. Je l'ai utilisé sur le campus, ça ne sera pas nouveau. Pour réussir à faire face au déficit structurel – pas le déficit budgétaire – au déficit structurel auquel nous faisons face maintenant, il faudrait dans les deux prochaines années augmenter notre clientèle de 50 %.

475

LA PRÉSIDENTE :

480 Merci. Ma prochaine question, vous parlez d'un pôle universitaire en partenariat avec l'Université de Sherbrooke.

M. ROBERT POUPART :

Oui.

485

LA PRÉSIDENTE :

490 Et d'autres établissements d'enseignement. D'abord, comment vous définissez «pôle universitaire»? Deux, est-ce que l'autoroute 410 est un élément constituant dans le développement de ce pôle? Et, troisièmement, est-ce qu'il y a d'autres institutions que vous avez abordées à part de l'Université de Sherbrooke pour parachever ce projet que vous avez?

M. ROBERT POUPART :

495 Bon, le pôle universitaire, ce n'est pas seulement un pôle d'université. Le pôle universitaire regroupe les deux universités, Bishop's et Sherbrooke. Ça regroupe les cégeps et ça regroupe les institutions principalement du secteur de la santé. Donc, ça regroupe ce que j'appellerais les institutions qui, dans la région, sont des institutions dont le fonctionnement

repose sur une forte densité du savoir.

500

Vous pourriez me poser une question et me dire : mais comment ça se fait, par exemple, que les firmes d'ingénierie-conseil ne font pas partie du pôle universitaire? Ce sont des organisations dont le fonctionnement repose aussi sur une forte densité du savoir. C'est des gens qui ont des maîtrises, des doctorats. Ce sont des professionnels.

505

Vous auriez raison de me poser la question, on s'est posé – le comité des parrains du développement socio-économique de Sherbrooke, dont je fais partie avec Bruno-Marie Béchar et d'autres parrains de la région, se sont posé la question à leur dernière réunion. Mais il n'y a pas de réponse objective. Il n'y a pas de réponse définitive. Tout ce qu'on sait, c'est que le pôle universitaire, ça indique la volonté de créer une synergie entre les institutions qui sont le principal vecteur de développement de la région.

510

Et là, ce n'est pas moi qui l'invente. La Ville de Sherbrooke, dans le cadre de son sommet socio-économique, a engagé un spécialiste aussi pour faire un diagnostic de la région, et le spécialiste arrive à la conclusion que le principal vecteur de développement socio-économique de Sherbrooke et de sa région, c'est le pôle universitaire. Donc, la nécessité de créer une ville universitaire.

515

LA PRÉSIDENTE :

520

Ma deuxième question qui était concrète, la 410, est-ce qu'elle est dans ces projets-là? Est-ce que vous l'envisagez comme élément structurant?

M. ROBERT POUPART :

525

Tout à fait.

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE :

530

Pour répondre, oui, en complément de ce que vous venez de dire, il y a eu au moment du regroupement municipal en 2002, la Ville de Sherbrooke a mené une vaste opération, très vaste, de consultations publiques dans les quartiers. C'est parti dans les quartiers, ça s'est formé, à l'époque on ne parlait pas d'arrondissement encore mais ça a remonté, bon, ça a été 2 ans de grandes. . .

535

LA PRÉSIDENTE :

. . . consultations.

540 **Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE :**

De telle sorte qu'il a résulté de cet exercice un document qui s'appelle *Vision 2016* ou je ne sais plus, 2020, je ne me souviens plus. J'ai participé, moi, à certaines choses dans ce document-là.

545

On a noté au passage que la nouvelle grande Ville de Sherbrooke avait plus d'étudiants sur son territoire – et je dis «étudiants», j'utilise au sens élargi, de gens utilisant des services universitaires, cégeps, de santé, des établissements de savoir – avait plus d'étudiants par chiffre de population que Montréal, par exemple. C'est donc une municipalité, toutes proportions gardées, je ne dis pas qu'il y a plus d'étudiants ici qu'à Montréal, je dis que proportionnellement à la population, il y en a plus ici.

550

C'est une caractéristique que très peu de villes du Québec, villes moyennes s'entend, métropoles régionales, ont. On a utilisé ça pour dire mais si on reliait nos établissements du savoir dans un projet qui est encore à l'aube, on s'entend, tous les projets découlant n'ont pas été nommés. Donc, ça, c'est un.

555

Deuxièmement, on a aussi constaté en aménagement, en urbanisme, que malgré la technologie, le rapprochement des établissements entre eux, le rapprochement physique était primordial. Donc, on souhaite des accès, des façons, et c'est là où le contournement par le sud va venir raccrocher Bishop's. Là, je vous parle au plan strictement physico-spatial.

560

LA PRÉSIDENTE :

565 Merci d'avoir répondu à la question. Vous mentionné à la page 16, bon, la pertinence du carrefour giratoire. Vous terminez votre paragraphe en disant :

Cette question mérite, selon le comité, d'être discutée plus à fond.

570

Qu'est-ce que vous insinuez?

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE :

Ça fait partie des inquiétudes dont on m'a fait état. Il faut freiner pour entrer là-dedans. On a bien sûr convenu que les ingénieurs des transports étaient capables de mesurer les diamètres et rayons en fonction des fardières, des doubles remorques et tout. Ça, ça va de soi. On ne questionne pas la largeur ou l'importance du carrefour. Mais est-ce que c'est bien ça que ça prend là? On dit il faut freiner pour entrer là-dedans. Est-ce que c'est un ouvrage dont... on n'est pas beaucoup habitués à ces carrefours giratoires ici. Les routes du Québec n'en comportent pas beaucoup. Est-ce que c'est vraiment ça que ça prend? Et pourquoi on arrive avec cette solution-là?

575

580

LA PRÉSIDENTE :

585 Ça ne vous convainc pas. Vous avez un questionnement.

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE :

590 C'est-à-dire que des questionnements eu égard à l'aisance de manœuvres des véhicules et notamment les gros poids lourds, mais aussi au bruit généré par les freinages et etc., et y aura-t-il des dangers? On traverse ça comment un carrefour giratoire?

595 C'est curieux, mais le petit carrefour giratoire qui a été démantelé depuis à l'Université de Sherbrooke, sur le campus de l'université, qui a fait une voie de contournement, c'est un campus qui a été conçu il y a 50 ans de manière véhiculaire. Ce n'est pas un campus piétonnier. Alors, priorité aux véhicules. Il était comme ça. Là, on le retravaille pour essayer de faire marche arrière, mais les infrastructures sont là. Il y avait un carrefour giratoire qui était assez brillant comme conception d'ingénierie parce qu'il était tout petit, efficace et qu'il facilitait une fluidité. Or, il s'est avéré qu'il y a quelqu'un qui s'est fait tuer là. Alors, on a fermé des morceaux du carrefour
600 pour éviter le pire dorénavant.

605 Donc, est-ce que c'est parce qu'on garde ça en tête? Est-ce qu'on craint qu'un carrefour giratoire ne soit pas l'ouvrage optimal dans ce contexte-là? On m'a fait, par prioritairement, des aspects de sécurité : est-ce que les gens seront incités à traverser là? Comment on va traverser ça? Est-ce qu'il y aura du bruit généré? Est-ce que l'aisance de la manœuvre, on ne va pas créer un bouchon? Donc, c'était ce genre de préoccupations-là.

LA PRÉSIDENTE :

610 Je vous remercie. Maintenant, monsieur Pelletier aurait une question.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

615 Une toute petite question technique. Quelle est la proportion d'étudiants à Bishop's et peut-être même la proportion du personnel qui utilise un véhicule automobile pour se rendre au travail et en revenir?

M. ROBERT POUPART :

620 Je n'ai pas la réponse exacte.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

625 Une grossière approximation va suffire.

M. ROBERT POUPART :

Autour de 50 % probablement.

630 **Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE :**

Des étudiants et du personnel. Tous usagers confondus.

635 **M. ROBERT POUPART :**

Oui, mais. . .

LA PRÉSIDENTE :

640 Préférez-vous donner ça par écrit plus tard?

M. ROBERT POUPART :

645 Quand vous regardez la présence du cégep Champlain, puis vous regardez l'ensemble du trafic généré dans l'immense stationnement qui est à côté du complexe sportif, il y a énormément de voitures.

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE :

650 Ça comprend Champlain aussi.

LA PRÉSIDENTE :

655 Voulez-vous préciser un petit peu plus tard peut-être?

M. ROBERT POUPART :

Pardon?

660 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous allez pouvoir préciser peut-être par écrit à la coordonnatrice, donner votre réponse?

M. ROBERT POUPART :

665 Oui, oui, je pourrais essayer d'avoir plus de données là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

670 Parfait, monsieur. Alors, on a dépassé notre temps, mais c'était une grosse institution et personne ne sera pénalisé. Alors, je vous remercie beaucoup, monsieur Poupart, madame Laperrière, ce fut fort intéressant. Merci.

Madame Manon Raymond.

675

Mme MANON RAYMOND :

Bonsoir, madame la présidente !

680

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, madame Raymond !

Mme MANON RAYMOND :

685

Moi, je demeure depuis 1987 sur la rue Incas, puis je suis actuellement bien sûr concernée directement par les prochaines décisions qui vont être prises en lien avec le prolongement de l'autoroute 410.

690

Moi, si je suis ici ce soir, c'est pour préciser mon appui au tracé A - nord, parce que je pense que c'est celui qui va nous permettre de préserver le plus possible une qualité de vie aux familles concernées.

695

Je suis d'ailleurs surprise de devoir aujourd'hui me battre pour sauvegarder ce qui m'apparaît comme une évidence, dans le sens que je comprends difficilement qu'on peut remettre en question une valeur aussi fondamentale que le bien-être de nos familles au détriment justement de la perte de quelques pommiers que l'on peut d'ailleurs replanter sur une autre partie de la terre en question. J'ai l'impression même par moment de faire les frais d'un faux débat mais qui, en même temps, pourrait avoir des conséquences notables sur ma qualité de vie et celle de mes enfants.

700

705

Ça fait que c'est pourquoi je ne peux pas accepter non plus qu'on essaie de me vendre le tracé sud, puis du même coup une espèce de qualité de vie artificielle afin de pallier au bruit, à la pollution et à la perte d'un milieu de vie paisible. Je pense qu'il est très important de bien comprendre que les décisions actuelles vont avoir des répercussions à long terme sur le vécu quotidien de plus de 200 familles.

Ça fait que c'était mon opinion. Merci beaucoup. Bonne soirée !

710 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci d'être venue la présenter. Merci beaucoup. Un instant.

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

J'aurais quelques questions. Vous habitez quel quartier?

Mme MANON RAYMOND :

720 Sur la rue Incas à Sherbrooke.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

725 Mais est-ce qu'il a un nom, le quartier?

Mme MANON RAYMOND :

Le nom du quartier?

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

Vous restez sur la rue Incas.

Mme MANON RAYMOND :

735 Incas, Ivoire, près de. . .

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

740 Mais il n'y a pas de nom de quartier?

Mme MANON RAYMOND :

Non. Pas à ma connaissance.

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

Et quand vous dites que vous privilégiez le tracé nord. . .

750 **Mme MANON RAYMOND :**

Oui.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

755

. . . vous faites référence à la partie ouest de l'autoroute 410. C'est-à-dire, entre le boulevard Université actuel, la fin actuelle. . .

Mme MANON RAYMOND :

760

Oui.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

765

. . . et peut-être Bel-Horizon, le tracé en haut.

Mme MANON RAYMOND :

Oui.

770

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Avez-vous l'impression qu'il n'y a pas de famille qui va être affectée par le tracé nord?

775

Mme MANON RAYMOND :

Excusez. Pouvez-vous reformuler la question? Si j'ai l'impression. . .

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

780

Oui. Vous dites que le tracé sud. . .

Mme MANON RAYMOND :

Oui.

785

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

. . . va créer beaucoup de perturbations dans les quartiers où ça va passer.

790

Mme MANON RAYMOND :

Oui. Dans le sens qu'il passe très, très proche quand on le regarde, en tout cas quand je le vois sur le tracé. C'est qu'il passe très près et même de quartiers, de maisons où il y a

795 beaucoup de familles, beaucoup d'enfants. Donc, c'est très, très proche de mon quartier. Je
veux dire, quand je vais regarder dehors, je vais vraiment voir ça passer tout près, tout près.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

800 Et dans le tracé nord. . .

Mme MANON RAYMOND :

Oui.

805

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

. . . celui que vous privilégiez. . .

810

Mme MANON RAYMOND :

Oui.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

815

. . . à votre avis, il n'y a pas de familles qui vont être affectées aussi par les inconvénients
que vous soulevez?

Mme MANON RAYMOND :

820

Bien, à mon sens, il va y en avoir probablement moins.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

825

D'accord.

Mme MANON RAYMOND :

830 Parce que moi, quand je regarde les deux tracés, quand on me les montre sur une carte,
pour moi en tout cas, il semble plus évident que le tracé A - nord est plus avantageux.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

835

Et s'il fallait choisir le tracé de moindre impact, vous, votre opinion c'est de favoriser le
tracé nord.

Mme MANON RAYMOND :

Quand on parle de quel moindre impact? Au niveau des familles ou au niveau. . .

840

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

De tout.

845

Mme MANON RAYMOND :

De tout, en général?

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

850

Oui.

Mme MANON RAYMOND :

Moi, c'est pour ça, mon opinion ce soir, je viens au niveau des familles. C'est certain qu'il y a beaucoup de choses en cause, qu'il y a beaucoup de choses, mais moi, ce que je trouve important, puis qui est une valeur fondamentale, je voudrais qu'on ne perde pas de vue l'aspect où il y a beaucoup de gens, où il y a beaucoup de familles. Je pense qu'il y a peut-être moyen de regarder dans ce sens-là aussi.

860

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Avez-vous à vous déplacer quotidiennement de l'endroit où vous vivez pour votre travail ou autre?

865

Mme MANON RAYMOND :

Oui. Je voyage tous les jours à Drummondville.

870

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Quel est le circuit que vous faites le plus souvent?

Mme MANON RAYMOND :

875

Bien, moi, je voyage à Drummondville. Je travaille à l'extérieur.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

880 Mais pour partir de chez vous pour rejoindre les grands axes, vous prenez la 216?

Mme MANON RAYMOND :

885 Moi, je prends le chemin Sainte-Catherine, boulevard Université, 410.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

C'est beau. Merci beaucoup.

890 **Mme MANON RAYMOND :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

895 Monsieur Mario Rousseau. Bonsoir, monsieur Rousseau !

M. MARIO ROUSSEAU :

900 Bonsoir, madame la présidente ! Je me présente. Mon nom est Mario Rousseau, je présente mon mémoire à titre de citoyen. J'habite sur la rue Incas. J'habite la rue Incas depuis 87 avec ma famille. Je suis psychologue, je travaille comme psychologue et je suis impliqué bénévolement et membre du comité des citoyens. Je suis également secrétaire au sein du comité exécutif depuis mai 2003. Donc, c'est un long processus et on est dedans.

905 Mon intérêt pour le projet, c'est que depuis mon arrivée dans le secteur, c'est-à-dire presque 20 ans, moi, j'ai pris la responsabilité de m'informer à titre personnel des changements possibles qui pourraient survenir dans le réseau routier. Il n'y avait rien de caché là-dedans. On pouvait s'informer. Donc, moi, je me suis informé de cette voie-là, puis ça se parlait à l'époque.

910 Donc, c'est en toute connaissance de cause que je me suis établi là. J'avais pris des informations auprès de la Ville, auprès de mon conseiller municipal. Dans les médias, on en parlait, puis même au niveau des cartes routières dans les kiosques, kiosques à journaux ou kiosques de dépanneur. Moi, j'ai même des cartes de 85 des tracés d'autobus où on voyait déjà le tracé de l'autoroute initié et je me rappelle très bien avoir acheté une carte en 2002 dans un dépanneur, puis c'était exactement la même chose, on voyait déjà une prolongation de l'autoroute 915 410 qui dépassait le boulevard Université et qui se pointait vers l'axe du tracé nord, le

tracé que le promoteur présente actuellement.

920 Donc, moi, j'étais rassuré dans le sens que je vérifiais régulièrement et tout allait dans le sens de dire : non, ça va être quelque chose qui va se développer au nord. C'est vrai qu'il y avait eu beaucoup de choix, beaucoup de tracés étudiés, mais on parlait toujours du nord.

925 Ça fait que ma surprise, moi, c'est lorsque je me suis retrouvé au bureau d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke pour un motif complètement autre, ma surprise, ça a été de voir la carte. Parce que pour la première fois, je voyais le tracé sud apparaître, sans préavis. Donc, moi, j'ai avisé mes voisins et il y a eu une mobilisation qui s'est faite dans l'espace d'une semaine. On était 70 propriétaires à se retrouver au bureau d'arrondissement en mai 2003 et à demander des explications. Il y avait à ce moment-là les représentants politiques, puis il y avait aussi les gens du 930 MTQ qui devaient présenter le projet. Mais on n'avait jamais été avisés de ça. Ça nous a sauté dans la face.

935 Donc, depuis ce temps-là, on a mis beaucoup d'énergie, puis on s'est impliqués dans un regroupement qui est actif et qui touche près de 300 personnes. Donc, c'est mon intérêt pour le projet.

940 L'influence du projet sur l'environnement et la qualité de vie, c'est sûr que malgré toute l'information que j'ai reçue du MTQ et de la Ville de Sherbrooke, j'ai travaillé beaucoup à chercher de l'information, je ne peux toujours pas m'expliquer comment on peut mettre en péril le bien-être de la population en choisissant de maintenir la variante B-sud. Toutes les études sur l'environnement recommandent d'éloigner le trafic lourd des agglomérations.

945 Moi, je me suis informé sur des sites. Je me suis informé auprès des gens de la 30. On a lu des choses, puis on dit toujours qu'il faut faire tout en notre possible pour éloigner des agglomérations les autoroutes. C'est comme une prémisse. Puis, en plus, quand j'ai étudié l'étude d'impact sur le site en février 2006, on voit encore plein de points faibles aussi au niveau du tracé B-sud.

950 Sur le terrain, comme citoyen, ça, ce n'est pas un technicien qui parle, ce n'est pas un ingénieur, je suis un citoyen, l'évaluation est quotidienne. Ça augmente. Moi, depuis 20 ans, je le vois le tissu. Je vois les répercussions qu'on a à vivre.

955 D'abord, le milieu est fragile au plan sonore. Chaque jour, on le constate et on le constate à différents niveaux, niveau du bruit. S'il y a des changements atmosphériques, si les vents – nos vents sont dominants d'ouest – si l'humidité est importante, le calme du secteur est affecté. Bon, vous me direz, ça arrive partout que le temps est humide, mais moi je sais que dans les 20 dernières années, il y a plus de véhicules, puis on entend plus le bruit.

 L'autre chose, c'est que des simples atteintes à l'environnement, exemple une coupe

960 de bois, ce n'est pas du bois de grande valeur mais c'est des arbres qui longeaient le chemin
Sainte-Catherine, bien depuis cette coupe-là, qui était tout à fait légale, tout à fait correcte, on
entend des bruits disons un véhicule, une moto, une auto qui est bruyante ou un camion, on
l'entend sur une très, très longue traînée, une très longue période à cause de la topographie de
notre quartier. C'est vraiment un quartier en pente et il y a une réverbération qui est importante.

965 On a aussi deux carrières dans le coin qui font aussi du bruit, puis pour lesquelles on était
aussi conscients de la chose quand on a acheté, mais c'est quand même de plus en plus bruyant,
les heures sont plus longues.

970 Et la dernière chose, c'est au niveau des camions. Il est clair que les camions qui
descendent la montée d'Ascot sont de plus en plus nombreux parce qu'il y a de plus en plus de
camionnage qui arrive de Waterville, et le nombre de véhicules a augmenté et les heures aussi de
circulation ont complètement changé. La nuit, on les entend à 2 h 30, 3 h. Le frein Jacob,
lorsqu'on descend la montée d'Ascot, parce qu'eux contournent, on l'entend très, très bien. Et
975 on voit qu'il y a un bassin d'autos, de camions qui ont augmenté. Donc, ça, ce n'est pas un
ingénieur, c'est un citoyen qui vit là depuis 20 ans et qui remarque ça.

Maintenant, est-ce que le projet est acceptable pour le milieu? C'est sûr que quand un
projet modifie notre qualité de vie, a priori, on est inquiets. Il n'y a pas personne qui va prendre ça
980 d'emblée avec philosophie et bonheur. Donc, depuis le début, on a démontré de l'ouverture,
mais il faut dire aussi que, en contrepartie, le MTQ nous a toujours informés. On a toujours eu
quand même accès à de l'information.

On sait aussi que c'est un besoin pour la collectivité. On ne s'est jamais braqués contre le
985 bien-fondé d'une autoroute de contournement. Ce n'est pas à ce niveau-là. Je pense que moi j'ai
été content aussi d'apprendre d'autres informations aux premières audiences du BAPE sur la
fluidité, le fait que étant donné qu'il va y avoir moins d'arrêts, il va y avoir moins de bruit à un
certain niveau, on va en occasionner d'autres à d'autres niveaux, mais j'ai appris des choses là-
dedans. Tout n'est pas noir.

990 Donc, si le tracé A-nord demeure un moindre mal, puisqu'il abaisserait le niveau de
circulation des automobiles sur la 216... parce qu'actuellement c'est dangereux, effectivement la
montée d'Ascot, la 216, il y a un trafic qui est très important, puis il y a beaucoup d'accidents,
c'est vrai, vous l'avez noté aussi aux premières audiences. Puis la fluidité, l'explication de la
995 fluidité disant que ça pouvait aussi améliorer les choses, moi, c'est des considérations que je
supporte, en tout cas que je reçois.

1000 Par contre, la variante B-sud s'avère complètement inacceptable. Toutes les facettes de
mon milieu sont touchées. La quiétude, la sécurité, la santé, l'aspect social, le climat sonore et
visuel. Parce qu'il faut vraiment voir où il passe. C'est particulier.

De plus, c'est un quartier moi que j'ai choisi pour des qualités environnementales. Je

1005 veux dire, je ne me suis pas construit là parce que je voulais avoir la même chose qu'un développement, un petit développement ou un grand développement, mais un développement urbain. Je voulais être là en banlieue, dans ce contexte-là. Je comprends que la vie change. 20 ans ont passé depuis. Mais il y a une différence entre être enclavé par une autoroute puis choisir un milieu bucolique près d'une ville.

1010 Donc, moi, je trouve que quand on aborde le projet B-sud, la variante B-sud, on engendre une dégradation pour ma qualité environnementale, puis on engendre aussi un préjudice qui pourra peut-être être irrécupérable. Parce qu'il faut se le dire, il y a beaucoup d'études, puis moi, je ne les remets pas en doute, je n'ai pas la compétence pour remettre des études en doute, mais il y a une chose que j'ai entendue souvent, c'est que c'était des modélisations. C'était des modèles.

1015 Puis c'est sûr que c'est la façon sûrement de calculer les choses, mais là, on prend une population... otage, ce n'est pas le mot, mais je veux dire on joue sur une population qui quand même touche 250 familles. Ça fait qu'il ne faut pas se tromper.

1020 Donc, j'appuie le MTQ dans la variante A-nord, parce qu'il minimise l'impact humain par rapport à l'impact commercial. C'est sûr que les mesures d'atténuation ont tout une autre portée quand il s'agit de la qualité de vie de 250 familles plutôt que d'un commerce. Donc, moi, je trouve qu'on perd de vue un aspect important quand on étudie le tracé sud.

1025 Maintenant, l'option proposée aurait-elle moins d'impacts négatifs sur le milieu? 'Bien, le tracé A-nord est plus en mesure d'assurer la protection du milieu naturel, du milieu humain, du milieu rural, voire même des enjeux technico-économiques. Puis, ça, j'ai eu la chance de m'y faire un petit peu. J'en ai lu un peu, puis je vois qu'il y a des avantages.

1030 C'est sûr qu'il va y avoir des changements. Par contre, dans une perspective de développement durable, je peux espérer remettre aux générations futures un environnement où on retrouvera les avantages dont j'ai bénéficié dans ma vie. Ce que je veux dire, c'est que moi, mes enfants, je pense qu'ils ont bénéficié d'une belle chance de pouvoir vivre dans ce milieu-là. Puis il y a des retombées aussi sociales. C'est vraiment un milieu particulier, puis je pense que le
1035 contexte et l'environnement prêtent à ça.

1040 Donc, quand on parle de développement durable, on parle d'impact sur les sociétés, on parle d'impact sur l'environnement, puis on parle d'impact économique. Ça fait que moi, j'en suis qu'au plan économique, on ne peut pas se braquer contre l'avancement. Sauf que j'aimerais ça qu'on tienne compte de l'impact social, il est assez important quand on parle du nombre de familles qui sont là.

Les éléments du projet qui devraient être modifiés. En maintenant la variante B-sud comme enjeu depuis plus de 4 ans, les inconvénients sont déjà palpables. Qu'il s'agisse de

1045 l'insécurité provoquée au niveau des résidants des deux secteurs ou qu'il soit question de l'instabilité du marché résidentiel – parce que c'est dans le tableau depuis quelques années – l'incertitude du projet a un impact négatif. Et nous, on le vit depuis 4 ans.

1050 Donc, moi j'espère que l'évaluation objective du BAPE va permettre de redonner la quiétude et la sécurité aux gens du quartier. Parce que l'appartenance et la mobilisation des résidants des deux quartiers, c'est beau, mais ça ne doit pas nous empêcher de voir le stress qu'un tel exercice a provoqué dans le milieu. Parce que, lui, il est palpable.

1055 Donc, le projet, moi je pense qu'il devrait être autorisé dans la version A-nord, tel que l'a déposé le MTQ, d'après moi. Mais d'après plusieurs aussi. C'est le meilleur compromis possible parce qu'il permet d'atténuer les conséquences pour tous.

1060 En effet, dans la portion ouest, la qualité de vie de l'ensemble des 300 résidants des deux quartiers sera préservée, tandis que les cultures et le kiosque commercial de la Ferme Sainte-Catherine pourront être relocalisés sur d'autres parties de leur terre. Ça, j'ai aussi pu le lire dans tout ce qui a été déposé.

1065 La seule suggestion que j'avais, c'est celle de dire : est-ce qu'on pourrait encourager l'aménagement d'une piste cyclable et d'une avenue piétonnière sécuritaire qui pourraient faciliter les déplacements écologiques. On a parlé beaucoup du transport en commun. Je pense qu'il y aurait plein de monde qui serait prêt à prendre leur vélo et à bénéficier d'une artère sécuritaire. Puis, en même temps, je pense que ça aurait un attrait touristique parce que le vélo, il y a comme à quelque part où c'est très populaire de nos jours. Donc, c'est mon opinion.

1070 **LA PRÉSIDENTE :**

1075 Merci. Restez là, on a des petites questions. Vous parlez, vous avez mentionné tout à l'heure que dans une perspective de développement durable, vous espérez remettre aux générations futures un environnement où l'on retrouvera les avantages dont vous avez bénéficié au courant de votre vie.

M. MARIO ROUSSEAU :

Oui.

1080

LA PRÉSIDENTE :

1085 Il y a des participants, lors de la première partie de l'audience, qui ont remis en question l'existence, le projet même. Est-ce que vous avez une opinion là-dessus?

M. MARIO ROUSSEAU :

1090 Bien, moi, je crois que, je veux dire, le progrès c'est quelque chose d'important dans la vie. Il faut voir de l'avant. Quand des universités se pointent et viennent parler du potentiel de la région, des particularités de la région, moi, je trouve ça intéressant. Puis ça a des retombées dans ma vie aussi. Je veux dire, on a un milieu qui est actif sur tous les points de vue, autant intellectuel, culturel et tout, et tout. Donc, il ne faut pas freiner le développement.

1095 Sauf que moi, je trouvais intéressante la position de la Ville au niveau de son Plan d'urbanisme de prendre soin de ne pas ouvrir inutilement d'autres plages au développement commercial. Puis ce que j'ai lu aussi dans le rapport du BAPE, dans l'étude, le rapport environnemental, c'est que l'autoroute 410 n'avait pas un effet de freiner ou d'encourager l'étalement urbain. Donc, l'autoroute 410, telle qu'elle est là, dans le tracé A-nord, facilite le développement de la région, facilite le développement des institutions et respecte les gens et les quartiers qui sont déjà en place.

1105 Donc, moi, à ce compte-là, je n'ai pas l'impression de remettre à mes enfants une condition en deçà de ce que j'ai connu. Je pense qu'il y a de la plus-value et il y a eu des choses qui ont changé.

LA PRÉSIDENTE :

1110 Dans votre quartier, parce que vous parlez de développement durable, est-ce qu'il y a des mesures qui ont été prises pour promouvoir le transport en commun notamment?

M. MARIO ROUSSEAU :

1115 C'est des mesures qui ont été faibles, dans le sens que c'est un. . . Il faut voir le contexte. La Ville unifiée de Sherbrooke, c'est récent. Donc, avant ça, c'était des petites agglomérations qui travaillaient chacun de leur bord. Donc, les tracés dans le transport en commun, lorsqu'on était attachés à Rock Forest, c'était très minime, ce n'était pas développé et ça encourageait rien.

1120 Mais c'est sûr qu'avec l'arrivée de la Ville de Sherbrooke, on voit qu'il y a une volonté, on voit qu'il y a des mesures qui sont mises en place. Ça pourrait être bonifié parce qu'effectivement, nos jeunes pourraient prendre pas mal plus le transport en commun plutôt qu'être obligés de fonctionner avec des autos, puis encore une fois de grossir le parc. Parce que c'est assez surprenant de voir les stationnements des écoles publiques.

LA PRÉSIDENTE :

1125 Quand vous parlez de développement durable, est-ce que vous considérez le territoire agricole comme un bien à léguer aux générations futures?

1130 **M. MARIO ROUSSEAU :**

Pouvez-vous reformuler votre question?

1135 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous parlez de développement durable.

M. MARIO ROUSSEAU :

1140 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1145 Est-ce que vous considérez les terres agricoles comme des legs pour les générations futures?

M. MARIO ROUSSEAU :

1150 Tout à fait. Mais quand vous dites ça, moi, j'ai eu dans les chiffres qu'on parlait d'une ferme qui avait 40 acres, où on avait 9 acres de culture et où la 410 prenait de 3. 9 ou 4 acres de culture. Et sachant ça, j'ai poussé plus loin l'exercice et c'est des portions de terre qui peuvent être déplacées.

1155 Sachant ça, j'ai poussé plus loin l'étude aussi et on regarde c'est quel type de culture, parce qu'il y a quelque part une différence entre différents types de culture. Il y a des cultures où un déplacement peut être plus préjudiciable que d'autres sortes de cultures. Donc, ça nous a amenés à regarder ça aussi. Et je pense qu'on peut vivre en harmonie, puis on peut encore préserver ces zones-là.

1160 Parce qu'il faut dire qu'on est intimement liés. Ces deux quartiers-là de 250 familles ont toujours encouragé ce commerce-là. Nous, je veux dire, on s'est jamais élevés contre ces gens-là, au contraire. Je pense qu'on a toujours été très sensibles à leur situation. Sauf qu'on est devant un choix qui n'est pas facile.

1165 **LA PRÉSIDENTE :**

Considérez-vous la terre agricole comme non renouvelable, comme un bien non renouvelable ou quelque chose qu'on peut reproduire ailleurs?

1170 **M. MARIO ROUSSEAU :**

Moi, je vais vous dire, ce qui m'embête, c'est la zone limitrophe, puis les particularités de cette zone-là. Tout l'aspect agricole au sens large, c'est une chose. Mais cette portion-là était vouée à de l'urbanisation. Et il y a eu toutes sortes de tractations, il y a eu toutes sortes de changements de zonage justement à cause de formation de différentes petites villes, puis de petits conseils, puis de petites façons de faire, qui a fait qu'on a ballotté, on a erré.

1175 Et ça, c'est dans le tableau depuis 70, cette voie-là. On savait qu'on y arriverait et je suis toujours épaté de voir qu'on soit rendu dans une situation aussi serrée. Parce qu'il y en a eu des tracés avant, puis il y en avait du jeu. Mais là, maintenant, je veux dire, c'est sûr qu'on a retardé, retardé, retardé.

1180 Il a été une époque aussi où il y a plusieurs conseils de ville qui remettaient la balle dans la cour de l'autre pour ne pas payer les frais que ça allait encourir ou qui attendaient que ça vienne du ministère, du gouvernement du Québec. Donc, effectivement, on a été dans une situation erratique.

LA PRÉSIDENTE :

1190 Est-ce que vous avez profité beaucoup de la ferme? Vous avez mentionné tout à l'heure que vous alliez faire vos emplettes?

M. MARIO ROUSSEAU :

1195 Non, non. Pas dans ce sens-là.

LA PRÉSIDENTE :

Non?

1200

M. MARIO ROUSSEAU :

Mais je veux dire dans le sens d'un bon échange, mais pas dans le sens de fourniture pour des biens vitaux, non.

1205

LA PRÉSIDENTE :

Donc, vous n'allez pas vous approvisionner sur le plan. . .

1210 **M. MARIO ROUSSEAU :**

Non.

LA PRÉSIDENTE :

1215 . . . de culture maraîchère, non?

M. MARIO ROUSSEAU :

1220 Non, du tout, du tout.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vos voisins immédiats profitent de ça?

1225 **M. MARIO ROUSSEAU :**

Non. Non.

LA PRÉSIDENTE :

1230 Ce n'est pas un point de ralliement pour. . .

M. MARIO ROUSSEAU :

1235 Non. Non, non, non.

LA PRÉSIDENTE :

1240 Non?

M. MARIO ROUSSEAU :

Non, non.

1245 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie beaucoup.

M. MARIO ROUSSEAU :

1250 Je vous remercie à vous.

LA PRÉSIDENTE :

1255 Monsieur Stéphane Ratté. Bonsoir!

M. SÉBASTIEN RATTÉ :

1260 Madame la présidente, bonsoir! Monsieur Pelletier ! Tout d'abord, Stéphane va se transformer en Sébastien si ça ne vous dérange pas trop.

LA PRÉSIDENTE :

1265 Excusez-moi.

M. SÉBASTIEN RATTÉ :

1270 Il n'y a pas de problème. Donc, je me présente comme citoyen, peut-être un petit peu moins étoffé que mes prédécesseurs qui sont passés à cette table-ci. Mon propos sera en lien avec justement ma quiétude dans mon quartier au niveau de la pollution. Parce que je suis allé lire le rapport qu'il y avait à l'Université de Sherbrooke pour avoir une bonne idée.

1275 Ensuite, au niveau aussi de la Ferme Sainte-Catherine, les variantes tracé nord, tracé sud. Une question au niveau des statistiques qui nous ont été présentées au mois de juin. Puis, enfin, peut-être quelques propositions d'un simple citoyen.

LA PRÉSIDENTE :

1280 Allez-y, monsieur.

M. SÉBASTIEN RATTÉ :

1285 Alors, si ça ne vous dérange pas trop, je pense que je vais y aller avec un petit peu le texte que j'avais amorcé.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

1290 **M. SÉBASTIEN RATTÉ :**

1295 Ça me permet de suivre les idées aussi. Ça fait un an et demi qu'on est propriétaires sur la rue des Incas, qui n'a pas tout à fait de nom de quartier, comme on a pu voir tantôt. Ma conjointe et moi, on a choisi le quartier pour sa tranquillité, le fait que ce soit un endroit idéal pour élever des enfants, dans un milieu boisé où est-ce qu'il est possible de marcher dans les champs derrière notre maison, de profiter de la nature. Donc, j'ai un certain problème avec la

variante sud qui serait justement derrière ce boisé que je parle et dont mes deux prédécesseurs ont parlé.

1300 Ça nous priverait, ma conjointe, moi, le voisinage aussi, d'un milieu naturel pour lequel on a finalement choisi d'emménager là. On aurait à perdre aussi une intimité à laquelle on a droit, pour laquelle on a privilégié ce secteur. On vit dans un milieu paisible et on aimerait vraiment le garder paisible.

1305 On n'ose pas imaginer non plus un scénario où les enfants – la dame avant moi en a parlé beaucoup – auraient à subir un stress de bruit occasionné par le va-et-vient des voitures, davantage aux heures de pointe mais également aussi durant le jour, poussière excédentaire que les enfants auraient à respirer, nous-mêmes aussi, tout cela causé par une variante sud qui passerait trop près de nos terrains. Alors, à ça, je m'objecte.

1310 Au niveau du bruit et de la pollution de l'air, ayant lu le rapport du BAPE comme je vous disais tantôt à l'Université de Sherbrooke, ce n'est pas du BAPE?

LA PRÉSIDENTE :

1315 Ce n'est pas du BAPE. C'est le rapport du promoteur.

M. SÉBASTIEN RATTÉ :

1320 Parfait. Alors, je m'excuse, je rectifie. Les rapports du promoteur à l'Université de Sherbrooke, on parlait de bruit, de pollution, de poussière, finalement beaucoup d'éléments qui touchaient le côté humain si le tracé sud était gardé. On n'a pas eu à chercher longtemps pour voir les études scientifiques, encore là au niveau du bruit et, ainsi de suite, pour voir qu'est-ce que ça causait.

1325 Une suggestion. Moi aussi, je me rallie au tracé du ministère des Transports du Québec, le nord, la variante. Selon moi, ça causerait moins d'effets sur le côté humain, ce qui me préoccupe beaucoup. Les raisons sont simples. La Ferme Sainte-Catherine, comme on a vu, pourrait être relocalisée ailleurs sur ses propres terres, ce qui a été proposé par le ministère des Transports du Québec. D'ici à ce que les travaux passent sur leur terre, je crois qu'ils auraient pu éventuellement replanter une plantation ailleurs et on aurait le temps d'avoir une récolte. Je dis ça toujours à titre de simple citoyen, je ne suis pas expert. On parlait du terrain tantôt. Donc, sur leur propre terrain, il y aurait possibilité de bouger éventuellement.

1335 Donc, ces points, je crois que c'est simple de peser le poids humain, les causes que j'ai nommées précédemment sur l'humain en lien aussi avec une question de production qui pourrait être éventuellement réorientée ailleurs sur les propres terres.

J'avais un questionnement pour des statistiques. Honnêtement, je fais mon *mea culpa*,

1340 je ne suis pas venu à toutes les audiences. J'avais un questionnement. Je suis venu au mois de
juin, ce n'était pas ici, par exemple, c'était au Séminaire Célésien. On présentait un tableau avec
des zones rouges où est-ce qu'il y avait. . . bon, je parle toujours sur la montée d'Ascot et ces
coins-là, où est-ce qu'il y avait des accidents et tout ça. Et je crois que les dates, on avait fait de
97 à 2000 quelque. En tout cas, les dates environ.

1345 Selon moi toujours, où j'ai fait quelques petites recherches et on ne présentait pas, suite
aux modifications qui avaient été apportées, des signalisations, des arrêts. Donc, je trouvais ça
plus ou moins pertinent d'apporter ces statistiques suite aux modifications qui avaient été
apportées. Donc, c'est un questionnement que j'avais.

1350 Enfin, une simple proposition toujours. C'est sûr que la variante nord, je crois que c'est
pour les raisons le côté humain, le côté de la santé, les enfants, le côté paisible du quartier. Le
tracé nord, je crois que c'est celui qu'on privilégie.

1355 D'un autre côté, j'ai revu aussi dans la paperasse qui était présentée à l'université un
certain tracé qui était le long du boulevard Université à l'origine. Ce que j'y vois, c'est qu'advenant
le cas, on éviterait la Ferme Sainte-Catherine, on évite les quartiers résidentiels, on favorise
l'accès direct à l'Université de Sherbrooke – on parlait des pôles universitaires – on minimise les
impacts sonores sur l'université. J'enseigne, je suis chargé de cours là-bas, quand les fenêtres
1360 sont fermées, on n'entend pas grand-chose, même s'il y a du trafic. Ensuite, on garde la ligne
directrice du besoin de prolongement de la 410, dégorger Lennoxville et donner la fluidité au
secteur de l'université. C'est mon côté vert qui parle.

Alors, je vous remercie d'avoir pris quelques instants pour écouter. . . oui, je vais rester.

1365 **LA PRÉSIDENTE :**

D'abord, je voulais vous remercier de votre présentation. Les rectifications sont faites
quant à la référence du rapport du BAPE. Ce n'est pas le BAPE, c'est le rapport du promoteur.

1370 **M. SÉBASTIEN RATTÉ :**

Parfait.

1375 **LA PRÉSIDENTE :**

Quant au questionnement sur les données, ça rejoint ce qu'on a remis en question aussi
lors de la première partie de l'audience. C'est plus particulièrement sur la carte des zones
accidentogènes qu'on a questionné le promoteur à cet égard. D'ailleurs, le promoteur devait nous
1380 envoyer une carte ou des données rectifiées, que la commission attend toujours.

Deuxièmement, vous avez mentionné les tracés proposés ici. Je vais lire, je vais citer votre rapport.

1385 **M. SÉBASTIEN RATTÉ :**

Oui, pas de problème.

1390 **LA PRÉSIDENTE :**

L'alternative déjà présentée qui permettait à la 410 de passer tout près du boulevard de l'Université via les terrains de l'université m'a semblé la plus pertinente.

1395 Est-ce que vous faites référence... c'est très spécifique parce que notamment, il y a trois variantes. Il y en a une qui a été proposée en 96, une autre en 99, puis une autre, enfin un ensemble de variantes par le groupe de consultants SM en 2005. Savez-vous laquelle?

1400 **M. SÉBASTIEN RATTÉ :**

De mémoire, je crois que c'est celle de 99 qui avait le moins d'impact. Donc, qui passait sur des terrains sportifs de l'université mais ceux qui sont à la jonction de Sainte-Catherine et boulevard Université.

1405 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Merci beaucoup de préciser ça. D'ailleurs, la commission avait demandé justement un rapport au promoteur lors des rencontres préparatoires le 23 août dernier sur une étude détaillée, une analyse détaillée avec un tableau comparatif de toutes les propositions qui ont été étudiées, qui comprennent à partir de 96 jusqu'à aujourd'hui. Et la commission attend toujours avec impatience ce rapport. D'ailleurs, on espère le recevoir avec grand plaisir durant la semaine du 10 octobre qui arrive.

1415 C'est une étude qui devrait nous informer, nous donner des précisions, non pas seulement de caractère global mais beaucoup détaillé sur chacune des propositions, savoir combien chacune des propositions implique au niveau des pertes sur le plan forestier, sur le plan agricole et ainsi de suite. Alors, nous espérons recevoir ce document avec diligence.

Avez-vous d'autres questions, monsieur Sébastien?

1420 **M. SÉBASTIEN RATTÉ :**

Stéphane n'en a pas ni Sébastien.

LA PRÉSIDENTE :

1425

Merci beaucoup.

M. SÉBASTIEN RATTÉ :

1430

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

1435

Au revoir ! Alors, nous entendrons madame ou monsieur Cunningham. Et après, nous irons en pause.

FIN MICHELE DÉBUT NICOLE

1440

Mr. PETER CUNNINGHAM :

Good evening, Madame Bigué and Monsieur Pelletier.

LA PRÉSIDENTE :

1445

Bonsoir.

Mr. PETER CUNNINGHAM :

1450

My name is Peter Cunningham. I am presenting in English. There is a résumé en Français which is being deposited today with the secretary. My wife has a separate brief, if that is permissible. So, I would just go ahead and present mine at this point, if that is acceptable.

THE CHAIRWOMAN :

1455

Go ahead.

Mr. PETER CUNNINGHAM :

1460

My name is Peter Cunningham, a citizen resident in Viewpoint, a sector of Sherbrooke in the borough of Lennoxville which is situated adjacent to the proposed path of the extension of the autoroute 410 between Bishop's University and Galt High School.

1465

The views that are presented are my own, but some of the concerns are shared by other resident of the greater Sherbrooke area and, in particular, by those in Viewpoint.

I wish to address two general issues and will follow with some specific points which relate to the impact on the residents of Viewpoint.

1470 We have a translator. So, I don't know if you wish that he should translate as I am presenting or...

LA PRÉSIDENTE :

1475 Oui, je préférerais, s'il vous plaît, qu'on fasse des petits arrêts pour que monsieur l'interprète puisse traduire en français pour le bénéfice de l'assemblée.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

1480 Bonjour, je m'appelle Peter Cunningham. Je suis un citoyen résident de Viewpoint. C'est un secteur de Sherbrooke qui est situé dans l'arrondissement de Lennoxville, qui est situé adjacent au parcours proposé de la prolongation de l'autoroute 410 entre l'Université Bishop's et l'École secondaire Galt.

1485 Les opinions qui sont présentées ici sont les miennes, mais certaines des préoccupations sont aussi partagées par d'autres résidents du grand Sherbrooke et, en particulier, par ceux du quartier Viewpoint.

1490 Ici d'abord, je vais exposer deux questions générales qui seront suivies de certains points spécifiques qui traiteront de l'impact du tracé sur les résidents de Viewpoint.

Mr. PETER CUNNINGHAM :

1495 The general issues. I recognize that in certain sectors of Sherbrooke, and particularly in Lennoxville, a problem exists with the traffic flow, and more specifically with truck traffic. The question arises whether this is an appropriate solution for this problem and what other alternatives have been considered, and what the reasons were for choosing this specific solution ahead of the other possibilities.

1500 I would suggest that part of the present difficulties have come about because of the improvement, a number of years ago, to the flow of the traffic through the traffic lights in the center of Lennoxville. Prior to those changes, because it was very problematic to navigate that corner, far fewer large vehicles used this approach and, consequently, the traffic was lighter.

1505 The proposed extension will have a similar result by encouraging even more and heavier traffic, creating potential bottle necks at other points in the system, together with all the problems that follow from a constant high speed travel.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

1510

Alors, je reconnais que dans certains secteurs de Sherbrooke, et particulièrement à Lennoxville, il existe un problème pour ce qui est de la circulation et du flux de la circulation routière, plus particulièrement pour ce qui concerne les camions. La question qui surgit par conséquent est savoir s'il s'agit là de la solution appropriée, quelles autres alternatives ont été

1515

considérées et quelles sont les raisons pour choisir cette solution précise plutôt que d'autres possibilités.

J'aimerais suggérer qu'une partie des difficultés actuelles proviennent de l'amélioration qu'il y a eue, il y a un certain nombre d'années, à la circulation routière par l'amélioration des feux de circulation ou la pose de feux de circulation dans le centre de Lennoxville.

1520

Avant les changements, il était très problématique de naviguer à cette intersection. Il y avait donc beaucoup moins de véhicules lourds qui utilisaient cette approche et, par conséquent, la circulation routière était beaucoup plus légère.

1525

La prolongation proposée aura un résultant semblable en encourageant encore plus de circulation routière et une circulation routière plus lourde, ce qui créera des étranglements potentiels à d'autres points dans le système, avec tous les problèmes qui résultent d'une circulation à haute vitesse constante.

1530

Mr. PETER CUNNINGHAM :

Other submittants have raised similar issues to these and have suggested some of the alternatives that might exist to solve this problem. I don't have the expertise to necessarily deal with those.

1535

My second general point is the use of an average decibel level of 55 to judge the impact of sound on the surrounding environment. And the average does not really address the concerns of the participants.

1540

A measure that considers the intensity and the duration of the projected higher decibel levels would surely be relevant. And particularly if there are likely to be uneven flows of traffic, it would be even more appropriate.

1545

Furthermore, the degree of change in the level of sound, even if it is below the 55 decibel level, must surely be a factor, especially where it is evident that those affected have chosen their location because of its rural and it's tranquil nature.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

1550

Pour ce qui est de la première question générale, d'autres personnes ont soumis des mémoires qui ont soulevé des questions semblables et ont suggéré certaines des solutions alternatives possibles. Nous n'en suggérons pas ici.

1555

Ma deuxième question générale est l'utilisation d'une moyenne de décibels au niveau de 55 décibels pour juger de l'impact sonore sur l'environnement dans le voisinage. Et à mon avis, cela ne tient pas compte vraiment des préoccupations des participants. Une mesure qui considère plutôt l'intensité et la durée des pics maximums de niveau de décibels prévus serait sûrement beaucoup plus pertinente, et particulièrement s'il est susceptible d'y avoir des circulations routières inégales.

1560

De plus, le degré de changement dans le niveau du son, même si cela est en bas du 55 décibels, serait sûrement aussi un facteur à considérer, surtout lorsqu'il est évident que les personnes touchées sont des personnes qui ont choisi ce lieu à cause de sa nature rurale et tranquille.

1565

Mr. PETER CUNNINGHAM :

1570

I have four specific issues as they relate to the residents of Viewpoint. If the autoroute proceeds as outlined, there would be a four-lane by-pass through the sector from Galt High School to the intersection with routes 108 and 143 just beyond Winder Road. There would be a circle roundabout at Glenday Road to act as a feeder into Lennoxville.

1575

The first one is that this would encourage high speed traffic. The existing four-lane section past Galt High School is already identified as a high accident area and this trend would be aggravated by a further extension.

1580

The second is that the by-pass would effectively cut off one side, including Viewpoint, of the countryside from the other. At present, there is very easy access to the surrounding areas and pedestrians, runners and cyclists take advantage of this. If we consider the existing section of highway 410, it cuts access by one section of the population from the other by any means other than automobiles.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

1585

Si l'autoroute procède tel que le tracé que l'on voit là-bas, si c'est une voie de contournement à quatre voies qui passerait par le secteur de l'École secondaire Galt jusqu'à l'intersection avec les routes 108 et 143 au-delà de Winder Road, il y aurait alors un rond-point en cercle à Glenday Road qui agirait comme route d'entrée vers Lennoxville.

1590

Premièrement, cela encouragerait la circulation automobile à haute vitesse. Les

sections à quatre voies déjà au-delà de l'École secondaire Galt sont déjà connues comme étant des zones à forte incidence d'accidents et cette tendance serait aggravée par une prolongation supplémentaire.

1595

Le contournement, la voie de contournement couperait effectivement un des côtés, y compris Viewpoint de l'autre côté du quartier, de l'autre. À l'heure actuelle, il y a un accès facile dans l'ensemble du voisinage et on voit des piétons, des coureurs et des cyclistes qui en tirent profit. Si nous considérons la section existante de la route 410, cela couperait l'accès d'une section de la population à l'autre côté par tous les moyens, sauf une automobile.

1600

Mr. PETER CUNNINGHAM :

My third point is that the notion that a roundabout would successfully solve the problem discussed in 2) above, as well as the cross flow of agricultural equipment, is in my opinion highly optimistic.

1605

An existing pedestrian crossing is located on route 108 between the bridge and the borough of Lennoxville in an area which is clearly urban with lots of observable pedestrian traffic. There are difficulties making auto traffic stop for this crossing. If that is the case, how much more problematic will it be to obtain compliance with a four-lane highway passing through open countryside?

1610

The fourth and final point is that the sound impact study shows no effect for the Viewpoint sector, but practical experience tells us that the sound carries much further through the valley in front of us than it does when screened by the slope and the trees as is the case for the existing path of the route 108.

1615

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

L'idée qu'un rond-point pourrait arriver à résoudre le problème que j'ai esquissé au point 2 ci-dessus, ainsi que tout en permettant la traversée facile d'équipements agricoles, est exagérément optimiste.

1620

On voit qu'il y a déjà un passage pour piétons existant sur la route 108 entre le pont et l'arrondissement de Lennoxville, dans une zone qui est clairement une zone urbaine avec beaucoup de trafic piétonnier observable.

1625

Alors, il y a déjà des difficultés à faire arrêter la circulation routière à cette traverse de piétons. Je crois que ça serait encore plus problématique d'avoir un passage de piétons et de faire observer un passage lorsqu'il y a une autoroute à quatre voies qui passe dans un terrain parfaitement ouvert à la campagne.

1630

Quatrièmement, l'étude sur l'impact sonore indique qu'il n'y aurait aucun effet pour le

1635 secteur de Viewpoint, mais l'expérience pratique nous dit que le son porte beaucoup plus loin à
travers la vallée qui est devant nous que lorsque le son est absorbé par une pente et par des
arbres, comme c'est le cas pour le tracé actuel de la route 108.

Mr. PETER CUNNINGHAM :

1640

Suggested mitigating factors for Viewpoint, for some of these issues. The first one would
be to retain the original proposal of a two-lane through road with a speed limit of 70 km enforced
throughout the sector, commencing on the Cookshire side of the Galt High School right through to
the intersection with route 108 and 143.

1645

This would possibly reduce the danger of accidents and it would help to maintain steady
speeds which would reduce the volume of sound from vehicles accelerating and decelerating.

1650

The second would be to install traffic lights or an alternate access control at the intersection
proposed for Spring Road, the entrance to Galt High School and to route 108. This would also
reinforce the perception that this is a controlled sector with limited speeds.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

1655

Quelques suggestions d'atténuation pour le quartier de Viewpoint. Suggestion numéro 1,
conserver la proposition originale d'une route à deux voies avec une limite de vitesse de 70 km qui
serait mise en application dans tout le secteur, en commençant du côté Cookshire de l'école
secondaire Galt jusqu'à l'intersection avec les routes 108 et 143.

1660

Cela pourrait réduire le danger d'accidents et aiderait à maintenir des vitesses régulières et
constantes qui pourraient réduire le volume sonore émis par les véhicules qui accélèrent et qui
décélèrent.

1665

Suggestion numéro 2, installer des feux de circulation ou une autre forme de contrôle
d'accès à l'intersection proposée pour le chemin Spring et l'entrée de l'école secondaire Galt et la
route 108. Ces feux de circulation pourraient renforcer la perception qu'il s'agit là d'un secteur
contrôlé avec des vitesses limitées.

Mr. PETER CUNNINGHAM :

1670

This relates the other two points. The third one would be to provide some means to allow
other users to cross the highway safely. At this point, I don't know what it would be necessarily.

1675

And the fourth would be to measure the existing sound levels in Viewpoint to establish a
basis for future comparison should there be concerns with the actual level of noise when the
proposed highway is and if it is completed.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

1680 Alors, les deux autres suggestions. Suggestion numéro 3, trouver un moyen quelconque pour permettre aux autres utilisateurs de traverser l'autoroute en toute sécurité. On ne sait pas encore exactement quoi, mais trouver un moyen et l'installer.

1685 Quatrièmement, mesurer les niveaux de son existants à Viewpoint afin d'établir la base de comparaison future s'il devait y avoir des préoccupations avec le niveau de bruit créé par l'autoroute proposée, si jamais elle était complétée.

Mr. PETER CUNNINGHAM :

1690 I have just one final general observation. We should be realistic about what is being proposed here. The plans talk of the benefit to the highway users of driving through attractive rural countryside. Well, equally so, this will no longer be available to the other users.

1695 We shall have a high speed ring road encircling the Lennoxville sector of Sherbrooke and cutting the town from the surrounding countryside. If highway 10 is any indication, in due course, there will be electric power lines, billboards and other clutter which comes with highways.

1700 My general question then would be, is there perhaps a cheaper, simpler and easier solution to the overall problem?

1705 Thank you very much for your attention.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

1710 Quelques dernières observations générales personnelles. Nous devrions être réalistes par rapport à ce qui est proposé. Les plans parlent des avantages pour les conducteurs de l'autoroute de conduire à travers un paysage de campagne rural et attrayant, mais il faut penser aussi que ces beaux paysages de campagne ne seront plus disponibles pour d'autres utilisateurs.

1715 Nous aurons, en effet, une autoroute en anneau à grande vitesse qui encerclera tout le secteur de Lennoxville de Sherbrooke, coupant la ville de la campagne environnante.

1720 Si j'en juge par l'autoroute 10, forcément il arrivera un jour qu'il y a aura des lignes de transport d'électricité le long de cette voie, des affiches et tout ce qui accompagne généralement les super autoroutes.

1725 Ma question générale deviendrait alors: N'y aurait-il pas d'autres moyens moins chers, plus simples et plus faciles de solutionner le problème? Merci beaucoup.

1720 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Cunningham. Je vais poser ma question. Vous parlez justement d'autres, n'y aura-t-il pas d'autres moyens, d'autres alternatives, d'autres options? Est-ce que vous envisagez quelques options particulières? Est-ce que vous avez réfléchi à une option en particulier?

1725

Mr. PETER CUNNINGHAM :

I don't have anything specific. But if one's experience with the existing bridge is being the case, there have been times when the truck traffic have been banned from using autoroute 108 through that sector at all. And somehow they found alternatives.

1730

So, one possibility would be to just simply say, «Truck traffic may not use Lennoxville as a passing thing», in the way some other sectors quite often do, «and allow only truck traffic for local usage.»

1735

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous croyez que ça sera la solution optimale?

1740

Mr. PETER CUNNINGHAM :

I don't know. I don't know and I don't have enough experience to be able to judge that. And I don't know what the other factors are that are being considered. And I guess part of my question is, it is not clear whether all of those other factors were taken into consideration and how they arrived at this particular solution for the problem.

1745

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

Alors, la solution proposée par monsieur Cunningham serait peut-être, pour en juger à l'expérience d'un pont qui a eu lieu, d'interdire le trafic autoroutier aux véhicules lourds sur la route 108 ou d'autres choses.

1750

Il dit qu'il ne sait pas exactement quelles sont toutes les considérations et tous les facteurs qui ont mené au choix des propositions qui sont actuellement proposées.

1755

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup, monsieur, de votre participation et de votre mémoire.

1760

Mr. PETER CUNNINGHAM :

Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

1765

Maintenant, votre épouse, madame Cunningham.

Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :

1770

Bonsoir, madame Bigué.

LA PRÉSIDENTE :

1775

Bonsoir, Madame.

Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :

Je vais lire l'addenda que j'ai déposé.

1780

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 1: «C'est en tant que résidante [...]

Fin de la phrase à la page 2: [...] autoroutes 10, 55 nord ou 55 sud.»

1785

C'est un exemple, je ne sais pas ce que tous les autres camions faisaient, mais ce qu'on sait, c'est il y avait des voies de contournement qui ont dû être retrouvées parce que, en plus de ça, c'était durant l'été. Alors, c'était le temps où il y avait le plus de camions qui voyagent entre la gravière de Johnville et les usines de Sintra. Alors, il a sûrement dû y avoir quelque chose qui s'est passé à ce moment-là.

1790

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 2: «La preuve a donc été faite [...]

Fin de la phrase à la page 2: [...] qui mériterait d'être réévaluée.»

1795

Vous avez posé la question à savoir qu'est-ce qu'on voyait d'autre. C'est que nous avons voyagé, mon mari et moi, beaucoup sur les routes 108 et 112, soit pour nous rendre dans le bout de Rivière-du-Loup, prendre la Transcanadienne ou passer à l'État du New Hampshire ou du Maine pour se rendre dans les Maritimes.

1800

Et puis on a vraiment vu à quel point il y avait des camions lourds qui circulaient sur ces routes-là. Et puis on s'est dit qu'il y avait vraiment besoin de toute une amélioration du réseau routier, qu'il n'y a pas seulement un problème à l'intérieur de l'agglomération de Sherbrooke, mais il y a tout un réseau qui devrait être créé, et puis revu pour peut-être faire des contournements de villages pour faire des accès plus faciles entre la route 108 et la route 112,

1805

pour voir comment on pourrait faire pour rejoindre l'autoroute 55, en fait, faire un périmètre entre Waterville, Cookshire, beaucoup plus large que simplement juste autour de l'agglomération urbaine de Sherbrooke.

1810 Ça, je ne suis pas experte dans cette matière-là. C'est une réflexion qu'on a eue en faisant des voyages, puis à rencontrer des camions... plusieurs.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

1815 **Début de la phrase à la page 2: «C'est mon opinion [...]**

Fin de la phrase à la page 4: [...] aucun terrain à développer.»

1820 Il n'y a plus d'endroit, on ne peut plus bâtir là dans notre coin. Alors toute la question où on parlait d'étalement urbain, à moins que les villes et les municipalités aient l'intention de procéder, avec les ministères concernés, au dézonage de terres agricoles, je ne vois pas où il pourrait y avoir de développement urbain, qu'il y ait une voie de contournement ou pas.

1825 Je veux dire, dans le moment, c'est pas mal terminé pour ça. À l'intérieur de la municipalité de Lennoxville, il y a des possibilités de développement mais, à l'extérieur, c'est terminé, ça.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

1830 **Début de la phrase à la page 4: «Au moment de la fusion [...]**

Fin de la phrase à la page 7: [...] préventive est à recommander.»

1835 Préventive, étant dire que moins de vitesse pourrait permettre d'éviter un cerf de Virginie au beau milieu de la route. Je vous remercie de votre écoute, et puis de la collaboration de toute l'équipe. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1840 À ce sujet, madame Cunningham, j'ai juste une petite précision. Les questions que vous avez posées...

Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :

Oui.

1845 **LA PRÉSIDENTE :**

... ont été transmises au promoteur. Et la semaine prochaine, je pense — c'est ça — les

réponses devraient être déposées sur le site.

1850 **Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :**

D'accord, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1855

J'ai des questions. Vous avez soulevé plusieurs points. Vous mentionnez qu'un sentier sera nécessaire pour rejoindre la partie qui est séparée par l'autoroute.

1860

Vous mentionnez un certain sentier. Est-ce que vous pourriez préciser un petit peu? Parce que sur les cartes, on ne voit pas très bien le sentier auquel vous faites référence. Sentier cycliste, je pense, et pédestre?

Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :

1865

C'est un sentier de terre qui est à peu près au niveau de la station de pompage sur le chemin Glenday, c'est de l'autre côté.

LA PRÉSIDENTE :

1870

Oui.

Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :

1875

Et puis c'est un sentier de terre actuellement qui s'en va vers l'université. Et puis de ce sentier-là, on peut monter vers l'ouest pour...

LA PRÉSIDENTE :

1880

Oui.

Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :

1885

... pour aller où sont Canards Illimités ou se diriger vers l'Université Bishop's. Et c'est de l'Université Bishop's qu'on peut rejoindre les pistes cyclables.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que c'est bien utilisé, ce sentier-là, actuellement?

1890 **Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :**

Quand même à tous les jours, on voit des gens qui sont à courir, des joggers. J'allais faire marcher mon chien et on rencontrait toujours d'autres personnes avec leurs animaux. Je veux dire, oui, ça fait partie de la vie chez nous.

1895

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ce sentier-là serait obstrué complètement par l'autoroute?

1900 **Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :**

Oui, bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

1905

Maintenant, vous parlez d'une solution un peu plus modeste. Est-ce que vous pouvez préciser? Parce que votre époux en a discuté tout à l'heure un petit peu, a soulevé la question. Est-ce que c'est un changement, une autoroute...

1910 **Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :**

Peut-être d'avoir moins de voies.

LA PRÉSIDENTE :

1915

De voies, c'est ça.

Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :

1920

Et que ça ne soit pas considéré comme une piste de course, je veux dire, qu'on fasse le compromis. Si on veut avoir la fluidité, oui, mais que ça reste quand même à vitesse modérée, et puis peut-être avoir des endroits où on peut faire un doublement, mais pas avoir quatre voies qui incitent à faire du... on met 100 km/h comme limite, mais on sait très bien que c'est 120 et plus qui se font sur les autoroutes.

1925

Et puis l'autoroute Bonaventure, moi, je me souviens, quand ça a été ouvert juste avant l'Expo en 67, c'était un véritable terrain de course. Puis quand on a décidé d'abaisser la limite de vitesse à 70 km/h, ça a pris un peu de temps avant que les gens s'y fassent mais, aujourd'hui, on peut dire que la circulation se fait à 80, peut-être des fois même 90 milles à l'heure. Mais si on retourne à il y a quinze ans de ça, si on avait fait 80 km/h, on aurait été un danger public parce que tout le monde circulait tellement plus vite.

1930

LA PRÉSIDENTE :

1935 Quand vous parlez de voies modestes, est-ce que vous avez à l'esprit un changement au niveau de la géométrie aussi?

Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :

1940 Moi, la géométrie, c'est sûr que je pense que la variante F était plus modeste. Ça aurait pu impliquer tout simplement une intersection au niveau de la 108. C'est sûr que ça passe dans une zone qui est inondable, mais ce n'est pas le seul endroit du tracé qui traverse une zone inondable. Et puis dans d'autres endroits, on a préconisé l'utilisation de ponceaux pour avoir une voie qui laissait quand même le terrain être inondé au temps de crue des eaux.

1945 Mais moi, je ne suis pas ingénieure. Alors, nous, ce que nous disons, c'est qu'on n'est pas aussi enthousiastes. On ne voit pas ça comme une solution parfaite. On voit ça comme une solution de compromis, mais on souhaite que ce soit le meilleur compromis qui soit mis de l'avant. Et puis définitivement...

1950

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous auriez préféré... Oui?

1955 **Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :**

Oui. Et puis définitivement, si la solution F a été écartée, on tient à ce que ce soit la solution de variante G et non une autre variante qui arriverait par la suite.

1960 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Est-ce que vous auriez préféré la variante F?

Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :

1965 Oui. Pour nous, c'est sûr, ça, que la variante F aurait été plus facile, parce que ça aurait permis, avec une intersection simple, de pouvoir, en tant que piéton ou cycliste, tout simplement traverser comme on peut traverser aux intersections à l'arrêt de la 410 et puis de Galt où il y a des points d'intersection qui peuvent être traversables par des piétons.

1970

LA PRÉSIDENTE :

Vous travaillez le dossier depuis longtemps. Vous avez mentionné que vous étiez représentante de votre quartier, votre quartier Viewpoint.

1975

Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :

De Viewpoint, oui.

1980 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous considérez que la majorité des résidents préfèrent la variante F?

Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :

1985

Je ne peux pas répondre à votre question. J'imagine que la variante F plairait plus parce que ce serait plus éloigné, donc moins de bruit. Et puis la plupart des gens étaient désappointés à l'idée de peut-être n'avoir plus d'accès piétonnier ou cycliste au centre de Lennoxville.

1990 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que la variante G, éventuellement qui pourrait avoir un lien pour les cyclistes et un lien piétonnier, vous satisferait?

1995 **Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :**

Oui. Ça serait un moindre mal.

LA PRÉSIDENTE :

2000

Parfait. Est-ce que vous avez d'autres propos? Non?

Mme HÉLÈNE HAYES-CUNNINGHAM :

2005

Je pense que non.

LA PRÉSIDENTE :

2010

Merci beaucoup de votre participation. Merci beaucoup de votre patience aussi.

Alors, on va y aller pour une pause et on se rejoint dans quinze minutes.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

2015

REPRISE DE LA SÉANCE

2020 **LA PRÉSIDENTE :**

J'appellerais monsieur Allan Bayley, s'il vous plaît.

2025 **Mr. ALLAN BAYLEY :**

Good evening.

THE CHAIRWOMAN :

2030 Good evening.

Mr. ALLAN BAYLEY :

I would like to thank you for this opportunity to speak publicly.

2035

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

J'aimerais vous remercier de cette possibilité que vous me donnez de parler en public.

2040 **Mr. ALLAN BAYLEY :**

The purpose of me being here tonight is to express my disapproval of the colossal scale at which the proposed autoroute 410 extension is to be undertaken.

2045 **M. LOUIS CASGRAIN, interprète :**

La raison pour laquelle je suis ici ce soir, c'est d'exprimer mon désaccord avec la taille colossale du projet qui est actuellement proposé pour la prolongation de l'autoroute 410.

2050 **Mr. ALLAN BAYLEY :**

I would also like to propose an alternative plan.

2055 **M. LOUIS CASGRAIN, interprète :**

J'aimerais aussi proposer un plan alternatif.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2060 Okay. As you know, my name is Allan Bayley. I am a professor at Champlain Regional

College in the Lennoxville borough of Sherbrooke.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2065 Bonjour. Comme vous le savez, mon nom, c'est Allan Bayley et je suis professeur de mathématiques au Collège régional Champlain dans l'arrondissement Lennoxville de Sherbrooke.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2070 I reside at 2330 Chemin Dunant which is a residence that will either be expropriated or located immediately to the south of the proposed autoroute extension.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2075 Je réside au 2330, chemin Dunant, une résidence qui sera soit expropriée, soit située immédiatement au sud de la prolongation proposée de l'autoroute 410.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2080 Okay. Now, I realize and I agree that something has to be done to improve the flow of the traffic, especially what comes off the 410 autoroute.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2085 Alors, je suis au courant et je suis d'accord qu'il faut faire quelque chose pour améliorer le flux de la circulation sortant de l'autoroute dans le système local routier actuel.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2090 For the past four years, I have travelled along most of the problem areas from Sherbrooke into the intersection at the University Boulevard and St. Catherine, rue Montée Ascot, St. Catherine, rue Bel-Horizon, and the now named College Street hill in Lennoxville. And I have first-hand experience of the rush-hour traffic on this route.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2095 Alors, j'ai expérimenté la plupart des zones à problème à partir de Sherbrooke jusqu'à l'intersection du boulevard Université et Sainte-Catherine, la rue Montée Ascot, la rue Bel-Horizon et ce qui s'appelle actuellement la rue Collège à Lennoxville. Et j'ai une expérience de première
2100 main du trafic de pointe sur ces chemins.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2105 I have also heard from colleagues of mine that there is a problem at the southern end of the autoroute 410 — okay? — where it meets University Boulevard. And I am quite aware of the abundance of traffic flowing through this intersection.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2110 J'ai aussi entendu parler de la part de mes collègues qu'il y a un problème à l'extrémité sud de l'autoroute 410, à l'endroit où cette autoroute rencontre le boulevard Université. Et je suis très conscient de la grande quantité de circulation qui passe par cette intersection.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2115 However, I strongly urge you to reconsider the plans. Is there enough traffic to actually warrant a four-lane divide highway from the 410 highway to the 143 highway south of Lennoxville?

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2120 Cependant, je vous demande instamment de reconsidérer vos plans. Y a-t-il assez de circulation pour que ça soit approprié de construire une autoroute à quatre voies divisée à partir de l'autoroute 410 jusqu'à la route 143 au sud de Lennoxville?

Mr. ALLAN BAYLEY :

2125 Now, as I have mentioned, I drive this route often. I use this street a lot and I know the traffic on this route, especially Montée Ascot and rue Bel-Horizon and College. And, yes, there are a lot of cars and some trucks during rush hour, but I rarely myself experience problems. And
2130 in any event, traffic during rush hour gets heavy in a lot of areas in Sherbrooke.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2135 Comme je l'ai mentionné, je conduis souvent sur cet itinéraire et je connais très bien la circulation qu'il y a sur la rue montée Ascot, rue Bel-Horizon et Collège en particulier. Et, oui, c'est vrai qu'il y a beaucoup de voitures et certains camions pendant les heures de pointe, mais j'ai rarement de graves problèmes. En tout cas, de toute façon, il y a une circulation très intense pendant l'heure de pointe de toute façon dans toutes les zones de Sherbrooke.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2140 I don't think that, during the day, there is actually that much traffic on these routes. And what it is is mostly just local traffic. And, of course, what that means is that a lot of these cars

and trucks would not even be diverted if we were to open another autoroute by-pass.

2145

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

Pendant le jour, je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de circulation, en tout cas sur la rue Bel-Horizon. Et, de toute façon, s'il y avait même la prolongation, ça ne résoudrait pas la circulation qu'il y a sur ces rues actuellement.

2150

Mr. ALLAN BAYLEY :

In fact, I believe it was mentioned at the Hotel Delta, on September 6th, that the autoroute extension would not in fact eliminate the heavy traffic from College Street in Lennoxville.

2155

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

En fait, j'ai entendu à l'hôtel Delta, le 6 septembre, que cette prolongation ne réglerait pas le problème du trafic routier intense sur la rue Collège à Lennoxville.

2160

Mr. ALLAN BAYLEY :

It was also revealed at that same meeting that the autoroute extension would actually create 81% more traffic on Belvédère Sud in Sherbrooke.

2165

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

On nous a aussi révélé lors de cette conférence que cette prolongation d'autoroute créerait en fait 81 % de plus de circulation routière sur la rue Belvédère sud.

2170

Mr. ALLAN BAYLEY :

Of course, this is because more commuters would be drawn to these new access points to get onto our autoroute system, the 55, the 10, et caetera.

2175

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

Cela serait dû au fait qu'il y aurait plus de navetteurs qui seraient attirés par ces nouveaux accès autoroutiers pour profiter de ces accès à la 410 et à la 55, et caetera.

2180

Mr. ALLAN BAYLEY :

Now, surely millions of taxpayers' dollars should not be spent on a four-lane section of autoroute to slightly alleviate rush-hour traffic.

2185

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2190 Alors, il est sûr qu'il ne faudrait pas dépenser des millions de dollars des contribuables pour une section à quatre voies d'une autoroute simplement pour alléger légèrement le trafic de pointe.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2195 Well, not only would this be a huge financial burden upon Sherbrooke residents, but also it would be a costly system to maintain. And what I mean by that is in the wintertime when we would have to keep it clear of snow.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2200 Alors, non seulement ça serait un énorme fardeau financier sur la ville de Sherbrooke et pour les résidents de Sherbrooke, mais aussi ça serait un système très coûteux à entretenir et à maintenir, particulièrement en hiver lorsqu'il faudrait déneiger.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2205 The point I am trying to make is that, at present, rue Bel-Horizon is efficiently routing the traffic between Sherbrooke and the Lennoxville borough. The problem lies in getting the 410 traffic to this street.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2210 Là où je veux essayer d'en venir, c'est que la rue Bel-Horizon est une voie efficace pour la circulation routière entre Sherbrooke et l'arrondissement de Lennoxville. Le problème, c'est de faire passer le trafic de l'autoroute 410 vers cette route, vers ce chemin.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2220 And then it is for this reason why I would propose building just a simple two-lane road connecting the southern end of the existing 410 autoroute to the end of rue Bel-Horizon.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2225 Alors, c'est la raison pour laquelle je propose de construire simplement une route à deux voies qui relierait l'extrémité sud de l'autoroute 410 existante à l'extrémité de la rue Bel-Horizon.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2230 I believe that the construction of two lanes is all that would be needed since this is the same capacity as Bel-Horizon which is sufficiently handling the traffic at present.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2235 Alors, je crois que deux voies seraient suffisantes, puisque c'est exactement ce qu'il y a actuellement sur Bel-Horizon qui suffit très bien à absorber la circulation qu'il y a à l'heure actuelle.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2240 As well, a two-lane road could be threaded between those two existing residential areas without actually creating all the noise that would associated with a large four-lane autoroute.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2245 Et une route à deux voies pourrait avoir un tracé qui rejoindrait les deux zones résidentielles actuellement existantes sans créer le bruit qui serait associé avec une autoroute.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2250 There is no reason to spend millions of dollars to build an autoroute between the 410 autoroute and the highway 108, because there is not much traffic commuting through this route.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2255 Il n'y a pas de raison de dépenser des millions de dollars pour construire une autoroute entre l'autoroute 410 et la route 108, puisqu'il n'y a pas beaucoup de circulation routière qui passe soir et matin par ce chemin.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2260 In fact, I believe the entire solution simply requires a Lennoxville by-pass between the two highways 143 and 108, and another by-pass between the 410 and the rue Bel-Horizon, and neither addition, I feel, needs to be four lanes wide.

2265 First of all, highways 143 and 108 are only two lanes, okay? And this is the source and destination of most of the heavy traffic going to Lennoxville. So, I am thinking, why should a by-pass between them need four lanes?

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2270 Alors, je pense que l'ensemble de la solution exige et nécessite simplement des voies de
contournement dans Lennoxville même entre la route 143 et la route 108, et une autre voie de
contournement entre l'autoroute 410 et la rue Bel-Horizon. Et aucun de ces deux ajouts routiers
n'a besoin d'être à quatre voies. En fait, les deux routes 143 et 108 actuellement n'ont que deux
2275 voies et elles sont la source et la destination de la plus grande partie du trafic lourd qui passe par
Lennoxville.

 Alors, pourquoi est-ce qu'une voie de contournement entre ces voies devrait avoir quatre
voies?

2280 **Mr. ALLAN BAYLEY :**

 I just think that the solution to our traffic problems does not require such a drastic and
extravagant designing of a system. I think we can solve these problems using our existing
infrastructures with a few minor additions.

2285

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

 Je crois que la solution à nos problèmes de circulation n'exige pas une solution aussi
draconienne et extravagante comme reconception du système. Nous pouvons, à mon avis,
2290 résoudre ces problèmes en utilisant notre infrastructure existante, en y apportant quelques ajouts
mineurs.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2295 Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

 Merci beaucoup, monsieur Bayley. Moi, j'aurais une petite question. Vous dites au
2300 quatrième paragraphe:

During the day, there is actually very little traffic on rue Bel-Horizon.

Pouvez-vous élaborer, s'il vous plaît?

2305

Mr. ALLAN BAYLEY :

 Well, I am just saying that most of the traffic is during the rush hour in the morning and at
supper time. During the day, I feel the traffic is light along there actually.

2310

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

Je dis simplement qu'il n'y a pas beaucoup de circulation en dehors des heures de pointe le matin et le soir. Il n'y a pas tellement de circulation à ces moments.

2315

LA PRÉSIDENTE :

Ce sont des constats que vous faites ou vous avez des données particulières compte tenu que vous êtes un enseignant?

2320

Mr. ALLAN BAYLEY :

I don't have specific data, but just experience of using the road, the streets.

2325

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

Je n'ai pas de données spécifiques, seulement l'expérience de l'utilisation de ces rues.

LA PRÉSIDENTE :

2330

Merci beaucoup.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2335

Vous avez parlé d'augmentation de 81 % de la circulation sur Belvédère.

Mr. ALLAN BAYLEY :

Yes.

2340

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Pouvez-vous imaginer ce que ça peut faire sur Belvédère une augmentation de 81 % de la circulation par rapport à ce qu'il y a maintenant?

2345

Mr. ALLAN BAYLEY :

Yes, I could. I imagine there would be heavy, heavy traffic.

2350

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Pouvez-vous me le décrire un peu?

Mr. ALLAN BAYLEY :

2355

Describe the traffic it would be? Yes, there would be a lot of traffic.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2360

Ça serait un embouteillage monstre.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2365

But I believe that is what they stated at the Delta Hotel meeting on September 6th that it would increase, I think they said it was 81 %.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2370

C'est ce qu'ils ont affirmé à l'Hôtel Delta, que ça va augmenter de 81 %..

Mr. ALLAN BAYLEY :

2375

That was when you asked the panelists if they had studied to see if that street Belvédère could handle that much traffic and they hadn't actually done that study.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2380

C'est lorsque vous avez demandé au promoteur si la rue Belvédère pouvait accommoder ce trafic supplémentaire que créerait le contournement proposé et ils ont dit qu'ils n'avaient pas d'étude à ce sujet.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2385

And I believe nobody could actually give any information about that.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2390

Je pense que personne pouvait donner de l'information à ce sujet.

LA PRÉSIDENTE :

La rue Belvédère, c'est une rue de niveau local qui appartient à la municipalité ou c'est une rue régionale?

2395

Mr. ALLAN BAYLEY :

I am not sure about that.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2400 Je ne suis pas certain.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2405 But I do know that there are residences on that street, some small business. There is a school. Le Phare High School is very close by.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2410 Je sais qu'il y a des résidences, des petites entreprises et aussi une école.

Mr. ALLAN BAYLEY :

And that would be a very easy route for traffic to get onto the autoroute.

2415 **M. LOUIS CASGRAIN, interprète :**

Ça serait une voie très facile pour que la circulation puisse arriver sur l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

2420
Merci.

Mr. ALLAN BAYLEY :

2425 Thank you very much for your time.

LA PRÉSIDENTE :

2430 Madame Candace Warner Herring.

Mme CANDACE WARNER HERRING :

Bonjour mesdames et messieurs.

2435 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

2440 I have my friend here, Brigitte Auger, to help translate, to translate for me.

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

Je vais assurer la traduction.

2445

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

This brief is presented by some concerned citizens of the borough of Lennoxville. We think that the 410 extension will not achieve its desired objectives. The multi-million dollar construction of a by-pass around Lennoxville will not keep tractor trailer trucks from using rural roads and entering Lennoxville and other small villages.

2450

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

Ce rapport est présenté par des citoyens préoccupés de l'arrondissement de Lennoxville. À notre avis, la prolongation de la route 410 n'atteindra pas les objectifs de sa construction. Ce projet, qui met en jeu plusieurs millions de dollars, n'empêchera pas les camions lourds d'emprunter les routes rurales et d'entrer dans Lennoxville et d'autres villages.

2455

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

I have an example to show you. This is just an example, but it would be, I think, appropriate for many parts of Quebec.

2460

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

Alors, elle a un exemple de route.

2465

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

This is the highway from the U.S. border to Cookshire where many...

2470

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez à décrire les points géographiques parce que, lors de la lecture des transcriptions, seulement dire «ici» et «là», le lecteur ne peut pas se situer.

2475

Mme CANDACE WARNER HERRING :

Je vais expliquer avec les routes.

2480

LA PRÉSIDENTE :

Oui. But you have to describe it geographically.

2485

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

Okay.

2490

THE CHAIRWOMAN :

For the translation.

2495

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

This is an example of two options to get to Cookshire.

2500

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

C'est un exemple de deux options pour se rendre à Cookshire.

2505

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

The first, it's from the U.S. border to Cookshire, is route 143 and then route 108.

2510

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

La route 143 et la route 108 sont des façons de se rendre de la frontière américaine jusqu'à Cookshire.

2515

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

It's a rural route, just a two-lane highway the whole way.

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

C'est une route rurale à deux voies.

2520

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

It's a main problem as to why we have tractor trailers in Lennoxville. They're going to the sawmills out here in Cookshire.

2525

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

Alors, un des problèmes pourquoi on a beaucoup de camions lourds dans la région,

c'est qu'ils se rendent aux scieries dans le coin de Cookshire.

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

2530

Okay. The other option is to take route 55, route 10, route 112 and route 253 to Cookshire.

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

2535

Alors, l'autre possibilité, c'est si les camions empruntent les autoroutes 55, 10 et les routes 112 et 253.

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

2540

This is four-lane highway almost the whole way.

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

2545

C'est une route à quatre voies presque pendant tout le trajet.

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

2550

Okay. The difference is ten minutes.

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

Ça ajoute dix minutes à leur trajet.

2555

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

And 20 km.

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

2560

20 km.

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

2565

The problem is the tractor trailers do not use this four-lane route.

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

Le problème, c'est que les camions n'utilisent pas cette route à quatre voies.

2570

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

In fact, if you would like a nice quiet drive in the country, take the four-lane highway.

2575

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

En fait, si vous voulez prendre une bonne route tranquille, prenez la 55.

2580

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

So, the by-pass that will be built from 410 on into route 108...

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

2585

Alors, la voie de contournement qui est le prolongement de la 410 pour se rendre à la route 108...

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

2590

... presupposes that there are trucks there.

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

... alors, on y va avec la supposition que les camions emprunteraient cette route.

2595

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

That's my example.

2600

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

C'est l'exemple.

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

2605

Now, state the problem. The problem is the tractor trailers are driving in the wrong areas. They use two-lane country roads and they enter small villages.

2610

This is very dangerous: Roads are too narrow for them. High speed of trucks makes them unstable on bumpy rural roads. Cars making left turns are in danger of heavy trucks rear-ending them. It's dangerous to pedestrians or those collecting their mail. Soft shoulders do not

accommodate any mistakes made by the trucks. At intersections, large trucks are maneuvering small turns putting pedestrians and cars at risk.

2615 **Mme BRIGITTE AUGER, interprète :**

Alors, le problème, c'est que les camions lourds empruntent les mauvais trajets. Ils utilisent des routes rurales à deux voies et entrent dans les villages.

2620 C'est une pratique très dangereuse à cause des points suivants: Les routes sont trop étroites pour ces camions. La vitesse à laquelle ils voyagent les rendent instables sur les routes rurales qui sont souvent cahoteuses. Les voitures se dirigeant vers la gauche risquent la collision par l'arrière. Les piétons sont aussi en danger, de même que les gens qui vont aller chercher leur courrier. Les accotements sont non adaptés à la circulation lourde et ne laissent aux camions aucune marge de manoeuvre. Aux intersections, les camions lourds doivent tourner dans un espace restreint, ce qui met en danger les piétons et les voitures.

2625

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

2630 This provides inappropriate wear and tear on country roads. The trucks weigh too much. The frequency of road use is too much for rural roads.

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

2635 Cela provoque l'usure et la détérioration des routes rurales, parce que les camions sont trop lourds. Les routes rurales ne sont pas adaptées au passage fréquent des camions lourds.

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

2640 It causes congestion. Cars back up behind the trucks on two-lane roads. At already busy intersections, they take up the space of three cars. Large trucks turn in too narrow intersections causing traffic to wait for them.

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

2645

Ça cause aussi la congestion des voies de circulation, un encombrement des routes occasionné par les camions sur la route à deux voies. Les camions prennent la place de trois voitures aux intersections qui sont déjà encombrées. Les camions doivent manoeuvrer dans des intersections étroites, ce qui accroît la congestion.

2650

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

The other portion of this is that they do not use the four-lane highways that were built for

2655 them. Four-lane highways are built for large trucks. They can handle the weight of a truck. They
can handle the speed of a truck. They can handle the frequency of road use, they're built to last.
They are safer for any other traffic on the road.

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

2660 Les camions lourds n'utilisent pas les autoroutes à quatre voies construites pour eux.
Pourtant, les autoroutes à quatre voies ont été conçues pour eux. Celles-ci peuvent accommoder
le poids des camions. Les autoroutes peuvent supporter la vitesse à laquelle ils circulent. Ces
routes sont adaptées à la fréquence d'utilisation et sont construites pour durer. Elles sont plus
2665 sécuritaires pour les autres véhicules qui empruntent ces routes. Et les voies multiples ont été
coûteuses à construire et reçoivent relativement peu de trafic enfin de véhicules lourds.

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

2670 The four-lane highways were expensive to build, but they are receiving little use.

Conclusion. Trucks many not use the road that is built for them. If it is not more
economical or convenient to a trucker, he won't use it. Expensive planning and building of a super
highway does not guarantee its use. And there is no guarantee this new by-pass will be used.

2675 **Mme BRIGITTE AUGER, interprète :**

2680 Alors, en conclusion, les camions n'utiliseront peut-être pas la rocade construite pour eux,
parce que si le camionneur juge que la voie de contournement n'est pas plus économique ou
accessible, il ne l'utilisera pas. La planification et la construction à grand frais d'une autoroute
n'assure pas son utilisation. Il n'y a aucune garantie d'utilisation de la voie de contournement.

Mrs. CANDACE WARNER HERRING :

2685 Solution: Use a system of incentives and penalties.

The incentive plan would be:

2690 Place checkpoints on the super highways. I think there is already a weigh station on route
55 and the trucks avoid using that highway because of the weigh station. This is what I hear. So,
if you were to use that weigh station instead, to administer tax credits to those who use the
highway or a fuel reimbursement to those who use the highway.

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

2695 Alors, une solution, ce serait l'utilisation d'un système de mesures incitatives et de pénalités. Une idée de mesure incitative serait d'établir des postes de contrôle sur les autoroutes, d'accorder des crédits d'impôts à ceux qui utilisent les autoroutes et d'accorder des remboursements d'essence à ceux qui utilisent les autoroutes.

2700 **Mrs. CANDACE WARNER HERRING :**

 A penalty would be place cameras on rural roads where trucks are not allowed. Prohibit usage. Feed cameras into computers to record license plates. Charge fines to those trucks using the wrong roads. Make the penalty stiff enough to be motivating.

2705 **Mme BRIGITTE AUGER, interprète :**

 Alors, les pénalités pourraient être : installer des caméras de surveillance sur les routes rurales où la circulation lourde est défendue. Recueillir les renseignements des plaques d'immatriculation et les mettre en mémoire dans un ordinateur. Donner une amende aux camionneurs qui empruntent les routes non permises. Et accorder des amendes sévères pour décourager les récidives.

2715 **Mrs. CANDACE WARNER HERRING :**

 The advantages of this solution. It's low cost. Easily and quickly implemented. Raises revenue for the province instead of spending it. Rewards those drivers who consider the safety of others. It's cheaper than building a new road. Removes immediate danger of serious accidents involving trucks. And money can be better spent to rebuild and improve existing roads and by-passes and highways for local use.

2720 **Mme BRIGITTE AUGER, interprète :**

2725 Alors, les avantages de cette solution qui peuvent être mis en place rapidement, c'est que c'est à faible coût. La mise en application est facile et rapide. Ça crée une hausse des revenus pour la province. Récompense les conducteurs qui considèrent la sécurité d'autrui. Économique en comparaison avec la construction d'une rocade. Écarte les risques imminents d'accidents graves qui impliquent les camions. Et les fonds disponibles peuvent être attribués à la reconstruction et à l'amélioration des voies rurales existantes pour la circulation locale.

2730 **Mrs. CANDACE WARNER HERRING :**

 Thank you.

2735 **Mme BRIGITTE AUGER, interprète :**

Merci.

2740 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Comment savez-vous que les camions empruntent la 108 et non la 55 à partir de la frontière américaine?

2745 **Mrs. CANDACE WARNER HERRING :**

I have driven both of them frequently and there are often many logging trucks backed up on the 108, four or five trucks consecutively. And on the 55, there is two or three cars.

2750 **Mme BRIGITTE AUGER, interprète :**

Parce qu'elle emprunte régulièrement ces routes-là. Elle voit qu'on peut avoir quatre, cinq camions de file sur les petites routes et alors que, sur la 55, on en rencontre plus rarement.

2755 **Mrs. CANDACE WARNER HERRING :**

Very dangerous highway.

2760 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Donc, c'est basé sur vos perceptions et sur votre expérience personnelle. Il n'y a pas eu de dénombrement? Il n'y a pas eu d'études auxquelles vous auriez eu accès?

2765 **Mrs. CANDACE WARNER HERRING :**

Well, not data per se, but I have a lot of friends and we talk, and it's pretty consistent.

2770 **Mme BRIGITTE AUGER, interprète :**

C'est l'information recueillie par des gens qui empruntent ces routes-là, puis qui ont les mêmes observations.

2775 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Merci. J'aurais une deuxième question. Vous avez parlé de plusieurs éléments de solution comme placer des points de vérification, administrer des pénalités selon le bon usage ou pas de la route.

Est-ce que vous avez déjà vu ces systèmes en application ailleurs dans d'autres pays?

2780 **Mrs. CANDACE WARNER HERRING :**

Well, I spoke to the border guard at the States and they have a camera system setup to catch drivers sneaking back and forth between the boarder. He said it's very effective.

2785 **Mme BRIGITTE AUGER, interprète :**

Alors, elle a déjà parlé à des douaniers et ils lui ont dit qu'ils utilisent les caméras et que c'est un système qui est très efficace.

2790 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Merci.

2795 **Mrs. CANDACE WARNER HERRING :**

Okay.

LA PRÉSIDENTE :

2800 Merci beaucoup, Madame.

Mme CANDACE WARNER HERRING :

O.K., merci.

2805

Mme BRIGITTE AUGER, interprète :

Merci.

2810 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Letemplier, s'il vous plaît.

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

2815

Hello! My name is Marie Letemplier. Currently, we live at 34 Winder Street, Sherbrooke, formerly Lennoxville. We have live here for eighteen years. We chose this location because it was quiet with lots of trees and still close to town.

2820 **M. LOUIS CASGRAIN, interprète :**

Bonjour. Je m'appelle Marie Letemplier. Nous vivons au 34 de la rue Winder à Sherbrooke et anciennement Lennoxville. Nous vivons là depuis dix-huit ans. Nous avons choisi cet endroit parce que c'était tranquille, il y avait beaucoup d'arbres et que c'est quand même assez proche de la ville.

2825

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

I am very concerned with the project for the extension of highway 410. This highway will pass approximately 100 to 150 feet from our home, which is from the front door. It has come to our attention that we are not on the list of persons to be relocated.

2830

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

Alors, je suis très inquiète de ce projet de prolongation de l'autoroute 410, parce que cette autoroute passerait approximativement à 100 ou 150 pieds de chez nous, de la porte d'en avant. Et il est venu à notre attention que nous ne sommes pas sur la liste des personnes qui seraient expropriées et relocalisées.

2835

2840 **Mrs. MARIE LETEMPLIER :**

We are greatly concerned with the impact it will have on our current living situation. We are greatly concerned with the increase of noise levels that will be imposed upon us, also the obstruction of our view because of the addition of cement pillars and a sound barrier wall.

2845

With this construction, will we be able to leave our windows open and also will we be able to enjoy our backyard like have a BBQ or sit on the deck and have a conversation without screaming to be heard?

2850 **M. LOUIS CASGRAIN, interprète :**

Nous sommes très inquiets de l'impact que cette prolongation aura sur notre arrangement de vie actuel. Nous sommes inquiets de l'augmentation des niveaux de bruit que cela nous imposera, aussi l'obstruction à notre vue à cause de l'ajout de piliers de ciment et d'un mur pare-son.

2855

Avec cette construction, est-ce que nous serons toujours capables d'ouvrir nos fenêtres et aussi pourrions-nous profiter de notre cour arrière, avoir un BBQ, rester assis sur la terrasse et avoir une conversation sans être obligés de crier pour se faire entendre?

2860

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

2865

I am greatly concerned that this highway being so close to our house, our property will no longer be of any value. We won't be able to resell it because no one will like to live so close to any highway.

2870

We estimate this highway extension will be approximately 100 to 150 feet from us, as well as 30 feet above the street level, because the train tracks are much higher than the street at this point.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2875

Alors, nous sommes très inquiets que cette autoroute soit si proche de notre maison. Notre propriété n'aura plus aucune valeur. Nous ne serons plus capables de la revendre parce que personne ne voudra vivre aussi proche d'une autoroute.

2880

Nous estimons que cette prolongation d'autoroute serait approximativement à 100 ou 150 pieds de chez nous, mais serait aussi à 30 pieds au-dessus du niveau de la rue étant donné que la voie de chemin de fer est beaucoup plus élevée que la rue actuellement.

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

2885

I am also concerned with a lack of sunlight, because without sunlight, there will be a much greater risk of molds. It will also be very shaded. It will be a loss of lawn, garden, flowers and also most likely a larger infestation of mosquitos.

2890

We consider this overpass will be creating very unhealthy living conditions for us, which will mean more medication or hospital.

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2895

Alors, nous sommes très inquiets à propos du manque de lumière solaire, parce que nous croyons que, sans cette lumière du soleil, il y aura un beaucoup plus grand risque de moisissure. Et aussi, puisque ça sera beaucoup plus à l'ombre, il y aura une perte de gazon, jardin, fleurs et aussi fort probablement un plus grand niveau d'infestation de moustiques.

2900

Nous considérons que ce viaduc ou ce passage autoroutier créera des conditions de vie très malsaines pour nous. Ce qui veut dire que nous aurions plus de problèmes médicaux.

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

I am also concerned with a higher increase towards the possibility of floods, because our house is located at the lowest point on Winder Street.

2905 **M. LOUIS CASGRAIN, interprète :**

Alors, nous sommes aussi inquiets de la plus grande probabilité d'inondation parce que notre maison est située au point le plus bas de la rue Winder.

2910 **Mrs. MARIE LETEMPLIER :**

I am also concerned with increase amount of pollution like liter, dust, sand, gravel, salt, as well as gas and diesel fumes.

2915 **M. LOUIS CASGRAIN, interprète :**

Je suis aussi inquiète de l'augmentation de la pollution comme des déchets, de la poussière, du sable, du gravier, du sel, ainsi que des vapeurs d'essence et de diesel.

2920 **Mrs. MARIE LETEMPLIER :**

I am also concerned with the possibility of vibrations this overpass will produce. How much damage will it have on the foundation of our home? Will we be seeing cracks in the walls? And how close is too close before we have to be relocated?

2925

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

Nous sommes aussi inquiets des niveaux de vibrations que ce viaduc produira. Quelle quantité de dommages est-ce que cela va causer à la fondation de notre maison? Est-ce qu'on va commencer à avoir des fissures dans les murs? À quel moment est-ce qu'on va juger que c'est trop proche avant qu'on doive être relocalisés?

2930

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

I am also very concerned with the lack of privacy we will have once the extension of the highway 410 is constructed. Presently, we enjoy a very quiet and calm lifestyle. We have a wooded lot which is approximately 140 by 130 feet between myself and the neighbors. And also there is plenty of wildlife and we get to enjoy it every day.

2935

2940 **M. LOUIS CASGRAIN, interprète :**

Alors, nous sommes aussi très inquiets de la perte de vie privée que nous aurons à subir après la prolongation de l'autoroute qui sera construite. Actuellement, on peut profiter d'un endroit ou d'un style de vie très calme et très tranquille. Nous avons un terrain boisé d'environ 140 pieds par 130 pieds entre les voisins et nous-mêmes. Il y a aussi beaucoup de vie faunique et de faune que nous pouvons voir chaque jour.

2945

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

2950 Last but not least, we are very concerned because we don't believe that there are any other persons who will have to live under such conditions. I don't understand why we were not on the list of persons to be relocated. I would like to be given some answers as soon as possible. I would like the situation be looked into and clarified.

2955 **M. LOUIS CASGRAIN, interprète :**

2960 Finalement, nous sommes aussi très inquiets, parce que nous ne croyons pas qu'il y ait d'autres personnes que nous qui aurons à vivre dans des conditions pareilles. Nous ne comprenons pas pourquoi, dans de telles conditions, nous n'avons pas été placés sur la liste des personnes à relocaliser. Nous désirons avoir des réponses le plus vite possible et nous aimerions qu'on examine notre situation et qu'on la clarifie aussi que possible. Merci.

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

2965 Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

2970 J'aurais une question. C'est combien la distance de l'autoroute par rapport à votre terrain?

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

It will be right on the border.

2975 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais c'est quoi? C'est...

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

2980 Directement à côté.

LA PRÉSIDENTE :

2985 Oui, oui, oui. Vous êtes à combien de pieds par rapport à l'autoroute?

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

Right now, it is roughly between 100 and 150 feet from my front door.

2990

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

100 à 150 pieds de ma porte d'en avant.

2995

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez été approchée par le ministère du Transport, par le promoteur?

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

3000

No. I have called him last... on the 18th, I talked to Mr. Jean Dion and he told me, «We'll get some answers.»

LA PRÉSIDENTE :

3005

Jean Dion, oui.

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

3010

«But it will not be probably till March.»

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

3015

Donc, je l'ai appelé le 18. J'ai parlé à monsieur Jean Dion. Il m'a dit que la réponse n'arriverait probablement pas avant le mois de mars.

LA PRÉSIDENTE :

3020

Et quelle date vous l'avez appelé?

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

September 18th.

3025

M. LOUIS CASGRAIN, interprète :

Le 18 septembre.

LA PRÉSIDENTE :

3030

Merci beaucoup.

Mrs. MARIE LETEMPLIER :

3035

Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

3040

Fédération des producteurs maraîchers du Québec, monsieur Normand Legault.

M. NORMAND LEGAULT :

3045

Bonsoir, madame la présidente !

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, monsieur !

M. NORMAND LEGAULT :

3050

Bonsoir, monsieur le commissaire ! Je ne lirai pas le document. Je vais juste apporter des appuis surtout à deux points. C'est concernant la salubrité au niveau de l'entreprise qui est concernée, la Ferme Sainte-Catherine. Je pense que c'est très important pour le consommateur de connaître l'origine de ses achats. Et cette entreprise-là, je pense, elle a un grand souci pour la qualité des légumes et surtout de son verger qu'elle produit. Ils utilisent présentement la lutte intégrée. Je ne sais pas si vous savez ce que ça veut dire?

3055

LA PRÉSIDENTE :

3060

Vous allez nous l'expliquer.

M. NORMAND LEGAULT :

3065

Oui. C'est en fonction d'un seuil d'intervention. On fait un dépistage et, lorsqu'il y a un niveau d'insectes, selon des seuils, on fait un traitement à ce moment-là seulement à ces niveaux-là. Donc, ce n'est pas nécessairement un traitement qu'on appelle méthodique que certaines entreprises font. Tandis qu'eux autres, ils le font vraiment à un niveau d'un seuil. Ça fait qu'on applique le moins de pesticides à ce niveau-là ou selon aussi des maladies. Parce que c'est sûr que dans la pomme, il y a la tavelure de la pomme aussi. Ça fait que c'est un élément qui n'est pas toujours facile à contrôler, selon les conditions météorologiques, s'il pleut

3070

beaucoup. C'est des éléments aussi – moi, je suis dans une autre production – mais aussi qu'on n'a pas toujours le contrôle là-dessus.

3075 Je disais tantôt concernant la salubrité. C'est parce que cet été, il y a une étude qui est sortie au niveau de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, puis on disait qu'il y avait environ 20 % des fruits et légumes qu'il y avait une présence de pesticides dedans. Ça veut dire ça que c'était en dessous des seuils, il faut bien comprendre ça, mais quand même on avait trouvé des éléments.

3080 C'est sûr que c'est inquiétant. Moi aussi, quand je l'ai lu, ça m'a inquiété. Puis ce qui m'a inquiété encore plus, c'est qu'il y avait environ, je crois – de mémoire, il faut faire attention quand même – c'est ça, on disait qu'il y avait environ . 65 % des produits frais canadiens qui excédait les niveaux et 1. 1 % des produits frais importés. Ça veut dire qu'en tant que Canadiens, on a encore je dirais un souci de respecter les délais pour qu'on puisse récolter, puis qu'il y ait le
3085 moins possible de présence de pesticides.

Ça fait que c'est ça qui est important. Plus on s'en va dans ce qu'on appelle la mondialisation, puis c'est vrai que c'est beaucoup moins dispendieux, mais est-ce que la teneur en pesticides peut peut-être être un élément qu'on découvrira dans des années.

3090 J'ai un de mes amis qui est confrère, dans une autre production, puis à un moment donné, il m'a dit qu'il était rendu en production biologique. Il fait du lait biologique. Puis je lui ai posé la question : «Qu'est-ce qui t'a amené à faire ça?» Il a dit : «Quand mon fils est allé à l'hôpital. . . », parce qu'il avait un problème, et puis qu'il a pu avoir qu'un seul médicament à base de pénicilline qu'on peut lui donner parce que les autres ne fonctionnaient plus, il s'est rendu compte que c'était important la santé.

3100 C'est sûr que c'est pas tout le monde quand même que ça leur arrive une prise de conscience à ce niveau-là. Je suis pas biologique, moi personnellement, mais je suis disons très soucieux de ce que je fais comme production. À titre d'exemple, je fais de la production de fleurs de courge comestibles et vous n'êtes pas sans savoir qu'on peut pas faire grand-chose pour les nettoyer. Ça fait que comme je dis toujours aux clients : «Je ne rajoute rien que ce que la nature met dessus. »

3105 **LA PRÉSIDENTE :**

Je n'ai pas entendu ce que vous avez dit. Vous avez dit on ne peut pas faire grand-chose que?

3110 **M. NORMAND LEGAULT :**

Je ne rajoute rien. . .

LA PRÉSIDENTE :

3115

Oui?

M. NORMAND LEGAULT :

3120

. . . que ce que la nature m'apporte.

LA PRÉSIDENTE :

3125

Parfait.

M. NORMAND LEGAULT :

3130

C'est-à-dire soit par la pollution, soit par n'importe quel élément que j'ai aucun contrôle dessus, dans ce sens-là.

3135

Le deuxième point que je vais vous parler, c'est concernant le sol. J'ai vu dans les rapports qui ont été faits par des consultants qu'on pourrait aller se déplacer et tout. Il faut comprendre en tant que cultivateur, on devient cultivateur à force de cultiver. On connaît son sol à force de le cultiver. Et comme tout le monde, on va toujours vers les sols où ce qu'ils sont les plus productifs naturellement.

3140

Moi, c'est pareil chez nous. Ça ressemble un petit peu à la ferme ici. En face de chez moi, c'est là que c'est le plus hâtif, première des choses. On découvre nos sols les plus hâtifs. Donc c'est là qu'on peut travailler le plus tôt en saison pour avoir les récoltes les plus hâtives. Puis, il y a des sols qu'on sait aussi qui sont moins secs, disons qui sont plus lents à sécher, mais c'est des sols qui, en période de sécheresse, passent plus facilement au manque d'eau. Ça aussi, on découvre ça, puis tous les producteurs, on est pareils. À la longue, comme on dit, c'est là qu'on voit un bon cultivateur et un moins bon. Quand on dit : «Le gars, qu'est-ce qu'il fait là? Ça a pas d'allure. » Tel type de sol, tu dis : ah! celui-là est. . . comme on dit, il connaît plus son métier.

3145

3150

On a suggéré plusieurs fois dans les documents qu'on pourrait se déplacer sur cette ferme. Je ne la connais pas la ferme, mais c'est un élément que je voulais vous apporter, que ça semble facile, ça semble même très facile de se déplacer dans différentes parcelles qu'on ne cultive pas. Je pense que c'est à prendre en considération cet élément-là.

3155

Un autre élément aussi, ça déstabilise beaucoup une entreprise quand elle se fait morceler. Je l'ai vécu jeune, très jeune, puis malheureusement on ne peut pas comme on dit passer à côté. Mais si on a la chance, c'est important le plus possible de conserver les limites de l'entreprise. Je pense que monsieur Landry l'a précisé lors de la première audience, il disait :

«Si on a à couper une terre, essayez le plus possible de passer dans les limites, dans les périmètres de l'entreprise. » Je pense que là-dessus, c'est très important à ce niveau-là.

3160 Au niveau du nivellement, je l'ai pratiqué chez moi et aussi facile que ça a l'air, quand on déplace du sol, ça prend du temps avant de remettre le sol au même niveau qu'il était auparavant. Ça amène des avantages, ça a un meilleur égouttement de surface, on le voit ces années-ci, on a des gros coups d'eau, c'est vraiment une grosse amélioration mais sauf que ça prend quelques années, des fois 3 à 5 ans à retrouver la même fertilité dans le sol.

3165 Je pense que les citoyens réalisent peut-être que... puis j'ai une grande inquiétude, puis je comprends l'inquiétude qu'ont certains citoyens que ça passe près de leur résidence, un tracé versus un autre tracé. Mais il faudrait aussi se soucier de la qualité de ce qu'on peut avoir comme production près de chez soi.

3170 Le ministère dans le document je crois DT1, à la ligne – pour vous préciser – 1085, a modifié un tracé pour éviter un milieu naturel. Je trouve ça sensé, mais aussi il faudrait penser aussi à ce qui nous alimente aussi. Puis je pense qu'il faudrait avoir peut-être le même égard à ce niveau-là, si c'était possible.

3175 Ça résume à peu près ce que j'avais à vous transmettre.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

3180 La ferme à laquelle on fait allusion. . .

M. NORMAND LEGAULT :

Oui.

3185 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

3190 . . . est un genre de producteur détaillant, avec une production mixte horticole, maraîcher et autre, je pense. Comment ça évolue cette tendance au Québec? Est-ce que c'est une tendance ou c'est un cas isolé?

M. NORMAND LEGAULT :

3195 Non, nullement. Moi, je demeure à Laval, pour vous le préciser, on a au-dessus de 200 entreprises, puis il y en a environ une cinquantaine. C'est des entreprises qui se développent surtout avec un achalandage. Plus vous êtes proche d'un milieu urbain, plus vous avez un bassin potentiel d'acheteurs, plus c'est intéressant. C'est sûr qu'en vous éloignant, vous pouvez toujours le faire, mais c'est moins intéressant au niveau de l'entreprise. Sur notre territoire, il doit y en avoir au moins une cinquantaine qui pratiquent ce genre de vente directe

avec le consommateur.

3200

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Et comme c'est relié à l'achalandage, quel est le facteur d'attrait? Est-ce que c'est la fraîcheur?

3205

M. NORMAND LEGAULT :

Bien, le fait de connaître son produit, déjà c'est important pour le consommateur. Moi, je ne vends pas chez moi, je vends au Marché Jean-Talon. Puis je peux vous dire que les clients ont fait le lien que quand j'arrive vers environ 9 h, 9 h 30 du matin, bien ça a été cueilli du matin même et il vient le livrer. Ça fait qu'il y a comme un lien de confiance qui s'établit entre le consommateur et le producteur.

3210

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

3215

Donc, on devient vite habitué de ce genre de . . .

M. NORMAND LEGAULT :

3220

Bien, je le souhaite en tout cas. Puis, il y a comme une reconnaissance, je présume, du consommateur dans ce sens-là, de confiance.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

3225

Quand je circule sur les autoroutes du Québec, chaque côté de moi, c'est des cultures. Qu'est-ce qui arrive des cultures qui sont le long des autoroutes au Québec?

M. NORMAND LEGAULT :

3230

La plupart du temps, c'est du maïs-grain qu'on voit en bordure des autoroutes. C'est une culture qui va . . .

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

3235

Des atocas.

M. NORMAND LEGAULT :

3240

Oui, aussi.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Plusieurs choses. Est-ce que c'est des bonnes cultures?

3245 **M. NORMAND LEGAULT :**

Aussi.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

3250

Est-ce que c'est des cultures qui sont plus exposées, sont plus à risque que d'autres?

M. NORMAND LEGAULT :

3255

Justement dans un milieu où je suis très exposé, sur mon territoire, il y a beaucoup de smog, il y a beaucoup de pollution et tout, moi, je me dis, il faut essayer de limiter l'exposition. Je n'ai pas dit qu'on ne peut pas l'empêcher, mais si on peut arriver à une distance minimale. Je ne peux pas vous l'établir, on peut envoyer des chiffres, mais je me dis il faut éviter dans ce sens-là.

3260

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Mais c'est des problèmes bien réels, ça, les embruns qui se répandent. . .

3265 **M. NORMAND LEGAULT :**

Tout à fait. Juste au niveau des sels de déglçage, je sais que près de chez moi, en tout cas, on a des problèmes de contamination des puits artésiens là-dessus. Je n'ai pas d'étude là-dessus pour vous le confirmer, mais c'est une inquiétude qu'on doit quand même apprendre avant de faire un tracé. Selon mon opinion.

3270

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Vous avez parlé de l'intégrité du territoire d'une ferme. C'est important. En couper un morceau, c'est un peu comme handicaper une ferme. Pouvez-vous préciser qu'est-ce que ça fait comme impact?

3275

M. NORMAND LEGAULT :

C'est surtout moralement. Moralement. Moi, chez nous, on avait juste une petite érablière, puis on s'est fait amputer ça pour faire une autoroute. C'était au trécaré, c'est un fait. Mais on dirait que c'était une partie de soi-même qu'on se faisait enlever. Puis, je veux dire, dans le secteur ici, j'ai étudié à l'époque à l'Université de Sherbrooke, il y en a quand même

3280

très peu. Puis je pense qu'on devrait avoir un souci, c'est dans ce sens-là.

3285

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Donc, le meilleur sirop vient toujours de l'érablière qui est coupée.

3290

M. NORMAND LEGAULT :

Pas nécessairement, mais il reste quand même le fait. . . c'est une partie de soi-même qu'on se fait enlever. Je pense que vous me comprenez très bien.

3295

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Oui. Une dernière toute petite intervention. On a parlé de déménager un verger ou de déménager les sols, bon. Est-ce que c'est réalisable, ça?

3300

M. NORMAND LEGAULT :

Tout est possible en ce bas monde. Mais c'est pas souhaitable, je vous le dis honnêtement. Ce n'est pas souhaitable.

3305

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Pourquoi? Pour les fruits?

3310

M. NORMAND LEGAULT :

Bien, je vous dis, question moral. Vous mettez 24 ans à établir une entreprise. Vous ne connaissez pas comment que ça va fonctionner dans le nouvel établissement. Je connais juste un producteur qui a changé d'entreprise en terre noire, puis c'était juste cultivé là, il ne vendait pas au détail, il n'avait pas à établir un verger, et ça lui a pris 2 ans avant d'appivoiser ses nouveaux champs. Juste, comme je vous disais au début, appivoiser son nouvel emplacement, où ce que ça fonctionne le mieux, où ce que ça se draine facilement, qui est le plus hâtif, quelle parcelle de mon champ et tout.

3315

3320

Deuxièmement, il cultive d'une manière, je crois, biologique. C'est d'amender ça d'une manière biologique. Là, je lui lève mon chapeau là-dessus, c'est quand même déjà toute une. . . pas une épreuve, mais c'est une difficulté additionnelle.

3325

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Mais après quelques années difficiles, des fois, des nouveaux cultivars, une terre mieux irriguée. . .

M. NORMAND LEGAULT :

3330 Oui.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

3335 . . . ce n'est pas des avantages palpables, tangibles?

M. NORMAND LEGAULT :

3340 Je vous souhaite d'aller vous associer avec et d'aller faire ce travail-là ensemble. Non, mais tout est faisable, je vous le dis. Il n'y a rien d'irréalisable, mais si vous voulez commencer une nouvelle vocation, je vous le souhaite.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

3345 D'accord. Mais ça demeure non souhaitable.

M. NORMAND LEGAULT :

Bien, disons que côté pratique, je veux dire, ça serait non souhaitable dans ce sens-là.

3350 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3355 Des pommiers... tantôt vous mentionniez que c'était des routes qui divisaient les terres ou qui étaient en zone limitrophe des autoroutes ou des routes, c'était surtout des cultures de maïs et de canneberges, en tout cas de maïs que vous avez dit.

3360 **M. NORMAND LEGAULT :**

Surtout maïs qu'on voit.

LA PRÉSIDENTE :

3365 Est-ce que c'est plus résistant que des pommiers pour longer, pour les questions d'embruns?

M. NORMAND LEGAULT :

3370

Je ne suis pas un spécialiste là-dedans. J'aimerais bien vous répondre mais je ne suis pas un spécialiste là-dedans. Mais c'est une inquiétude quand même. Je devrais me soucier si j'avais à avoir un verger près d'un. . . Puis surtout que là, le sol, la section, le tracé est au nord. Donc, il devrait y avoir un écoulement vers le sud. Il y a aussi la question hydrologique aussi qui est inquiétante là-dedans aussi. Il y a les embruns mais il y a aussi comment vont se répartir les eaux à la fonte des neiges aussi dans le verger. Ça serait une grande inquiétude, en tout cas. C'est pour ça que je le soulignais dans le document qu'on devrait avoir minimalement un impact comment ça va se comporter.

3375

LA PRÉSIDENTE :

3380

Est-ce que dans les 50 entreprises que vous avez mentionnées tout à l'heure dans le bout de Laval. . .

M. NORMAND LEGAULT :

3385

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3390

. . . est-ce qu'elles sont aussi diversifiées que la Ferme Sainte-Catherine, telle que décrite?

M. NORMAND LEGAULT :

3395

Elles sont très rares. La plupart sont spécialisées, soit qu'elles font de la production de fraise, soit qu'ils ont des vergers, soit qu'ils ont des vignes, soit qu'ils font de l'autocueillette. C'est une ferme, disons, ma fille a travaillé là puis elle m'a, disons, contaminé, si on peut dire. Elle m'expliquait tout ce qu'ils faisaient là. J'en revenais pas du souci qu'ils mettaient à la sécurité au niveau des produits qui sortaient de là. J'en revenais pas. J'en ai du souci, mais autant de productions qu'ils ont? Moi, j'ai trois productions. Eux autres, je ne le sais pas combien qu'ils en ont.

3400

Puis déjà un verger avec des prunes, des pommes, je crois qu'il y a peut-être des poires aussi...

3405

LA PRÉSIDENTE :

Des cerises, des poiriers.

3410

M. NORMAND LEGAULT :

3415 C'est beaucoup. Ça prend beaucoup de connaissance, ça prend beaucoup aussi, je dirais, d'être vigilant à toutes ces cultures-là en même temps. C'est énorme. Je ne dis pas que c'est la seule mais c'est quand même énorme comme diversité. Puis, ça, c'est un élément qui aide aussi à diminuer les infestations d'insectes. Plus vous avez de diversité dans vos productions, moins vous faites de monoculture qu'on appelle. Puis, c'est un avantage, c'est un grand avantage.

3420 C'est pour ça que je vous dis, c'est de faire beaucoup de productions. Ça demande beaucoup. Chaque production a ses particularités, ça fait que. . .

LA PRÉSIDENTE :

3425 Donc, la tendance, vous mentionnez dans votre mémoire que la tendance est plutôt vers les méga-entreprises pour faire face à la globalisation et cette ferme-là, au contraire, est une ferme dont les produits sont très diversifiés et qui demande encore plus d'attention, de soins.

M. NORMAND LEGAULT :

3430 Bien, il y a deux tendances qui se font présentement. Il y a vers ce qu'on appelle la grosse entreprise, puis ça, justement, il va y avoir une Commission sur l'avenir de l'agriculture, puis ça se démarque de plus en plus. Et vous avez l'autre créneau qui s'en va vers le plus pointu, directement au consommateur. Puis ça on le voit de plus en plus. Tu te dis : «Bien moi, pour faire un revenu intéressant, je m'en vais vers les grandes productions. » Puis l'autre, il dit : «Bien, non. Moi, je me spécialise, puis je vais vers le consommateur direct. »

3440 Donc, à ce moment-là, le consommateur, bien ça prend quasiment. . . pas tous les produits qu'il veut trouver dans son assiette, mais le plus possible. Donc, si vous l'avez chez vous. . . puis vous connaissez l'origine de vos produits quand vous les vendez.

3445 Ils ne sont pas tous producteurs. Il y en a qui sont commerçants aussi, qui vendent au détail. Mais il reste qu'il n'y a rien de plus intéressant que de parler à vos consommateurs que de telle manière que ça a poussé, ou tel insecte arrive de même. Puis lui aussi : «Oui, c'est vrai. J'ai telle affaire. » Parce que comme je vous dis, il y a comme une communication qui s'établit avec sa clientèle aussi. C'est là que se fait la confiance là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

3450 Est-ce que vous avez un qualificatif pour la ferme? Parce que dans votre mémoire, vous en faisiez beaucoup d'éloge. Est-ce que ce serait une ferme exemplaire?

M. NORMAND LEGAULT :

3455 Bien, je ne peux pas dire le mot «exemplaire», mais je sais qu'ils ont un souci de leurs productions. Pour moi déjà, j'ai beaucoup. . .

LA PRÉSIDENTE :

3460 Ce qui est rare, selon votre expérience?

M. NORMAND LEGAULT :

3465 Bien, surtout au niveau dans le sens qu'ils sont aussi en production, qu'ils voudraient devenir aussi biologiques. Ça, là-dessus, je leur donne tout le mérite qu'ils ont pour ça. On n'a pas d'échelle pour qualifier quelle ferme est meilleure. Pas nécessairement meilleure mais qui a un égard plus qu'un autre.

3470 Puis je fais attention là-dessus. Il y a des productions où ce qu'ils demandent tellement de surface, qu'ils ne peuvent pas avoir le même égard qu'ils ont présentement versus. . . quelqu'un qui fait, exemple, 100 acres de laitue, bien c'est différent de quelqu'un qui en fait peut-être 2 rangées de laitue. On se comprend? Mais ils n'en font pas rien que 2 rangées de laitue. C'est qu'ils font une rangée de poireau, une autre de petite fève. C'est que quand vous êtes en production de même, c'est que vous ne faites pas une seule production. Vous devez aussi semer
3475 à plusieurs reprises pour arriver à avoir une continuité quand on fait ça de même.

Moi, je fais de la fleur de courge. J'ai cinq productions en champ pour réussir à avoir une continuité dans ma clientèle.

3480 **LA PRÉSIDENTE :**

Dans la production.

M. NORMAND LEGAULT :

3485 Ça fait que ça aussi, c'est lourd là-dedans. Tu sais, c'est pas juste de dire que t'en fais, puis après ça, tu passes à autre chose. Les producteurs sont comme ça. Eux autres, déjà à ce niveau-là, je le sais que ça demande une rigueur. Puis en plus, cette année – moi je l'ai vécu – on a été obligés de retarder 15 jours de temps une plantation, puis on était rendu où on jette les
3490 plans ou on les plante. Ils avaient été très stressés parce qu'ils ont été en attente pendant 15 jours de temps, il pleuvait, il pleuvait, il pleuvait. On ne pouvait rien faire. Le terrain devenait détrempé. On allait voir. Oups! C'est encore trop humide. Puis là à un moment donné, j'ai dit : «Dans 2 jours, si le champ n'est pas accessible, on va les jeter, tout simplement. »

3495 **LA PRÉSIDENTE :**

Selon votre expérience, est-ce qu'il y a des conditions particulières pour avoir une ferme de cette nature? C'est-à-dire, une ferme qui produit directement pour sa clientèle? Est-ce que ça prend un contexte particulier dans le paysage?

3500

M. NORMAND LEGAULT :

Il y a un mot qui me vient facilement, c'est le mot «passion». C'est à peu près la seule chose que je peux vous dire.

3505

LA PRÉSIDENTE :

Patience, c'est ça?

3510

M. NORMAND LEGAULT :

Passion.

LA PRÉSIDENTE :

3515

Passion.

M. NORMAND LEGAULT :

3520

La passion. C'est à peu près ça que je pourrais vous dire là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

Vous n'avez pas d'expérience dans les cultivars, les sortes de pommiers?

3525

M. NORMAND LEGAULT :

Non. Nullement là-dedans. Les vergers, ce n'est pas mon domaine.

3530

LA PRÉSIDENTE :

Ce n'est pas votre domaine.

M. NORMAND LEGAULT :

3535

Je le sais quand même qu'en production biologique, déjà là ils ont des rigueurs, puis c'est sûr qu'ils ne peuvent pas prendre tout cultivar. Ils sont obligés de se limiter là-dedans.

3540 Nous autres, on prend la production horticole. C'est parce qu'il y a des cultivars qui résistent plus facilement à certains insectes, mais des fois question de beauté, ils ne sont pas au rendez-vous. C'est ça qui est malheureux des fois.

LA PRÉSIDENTE :

3545 Vous avez mentionné dans votre mémoire que le ministère de l'Agriculture incite les entreprises agricoles à distribuer leurs productions directement au consommateur.

M. NORMAND LEGAULT :

3550 C'est de plus en plus. Comme je vous dis, ça va sortir probablement dans les résultats de la Commission sur l'avenir de l'agriculture. Puis même, plus que ça. En 2004, je crois, on a fait pour la troisième reprise au niveau de l'Union des producteurs agricoles un congrès spécial l'été, puis on disait de diversifier notre mise en marché au niveau du Québec. Puis c'était une des avenues, d'aller directement avec le consommateur. Il y en a d'autres nouvelles, j'ai vu dernièrement ici dans la région avec Les Amis de la Terre où ce qu'ils ont fait un réseau pour
3555 vendre directement au consommateur.

LA PRÉSIDENTE :

3560 Avez-vous de la documentation de référence là-dessus?

M. NORMAND LEGAULT :

3565 Non, malheureusement, non. Bien, j'ai vu dans les documents que la région disait de favoriser ça. Je pourrais vous le soumettre. Vous apprécieriez?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

3570 **M. NORMAND LEGAULT :**

Oui? Ça me fera un grand plaisir. Au niveau du MAPAQ vous parlez?

LA PRÉSIDENTE :

3575

Oui.

M. NORMAND LEGAULT :

3580 C'est beau. Oui, ça va.

LA PRÉSIDENTE :

3585 Avez-vous envisagé, puisque vous avez fait un mémoire quand même assez volumineux, est-ce que vous avez envisagé un tracé particulier qui pourrait satisfaire autant les résidants que la ferme?

M. NORMAND LEGAULT :

3590 Là, vous me posez une question des plus embêtante. J'y ai pensé que vous me poseriez cette question-là. C'est sûr, n'étant pas du secteur, je sais que les citoyens aussi se sentent aussi interpellés. L'entreprise, selon moi, devrait rester dans son intégralité. Puis il y a un secteur qu'on pourrait peut-être favoriser, c'est d'aller au moins de 300 à 500 mètres de la ferme si on passait un tracé nord.

3595

LA PRÉSIDENTE :

Donc, plus au nord.

3600

M. NORMAND LEGAULT :

Le plus possible dans ce sens-là. Si on devait aller dans cette optique-là.

LA PRÉSIDENTE :

3605

Vous envisageriez d'aller dans le terrain de l'université?

M. NORMAND LEGAULT :

3610

Je ne suis pas chez nous ici, vous comprenez? C'est facile pour moi de répondre à cette question-là, vous comprenez?

LA PRÉSIDENTE :

3615

Oui. Avez-vous une expérience particulière pour la transplantation ou une référence, les possibilités de succès de transplantation d'arbres fruitiers de type pommiers? Non?

M. NORMAND LEGAULT :

3620

Comme je vous dis, à la Fédération des producteurs maraîchers, on est uniquement au niveau des productions maraîchères. On n'est pas dans les pommes. Ça fait que je n'ai aucune compétence dans ce domaine-là.

3625 J'ai vu près de chez nous qu'on a fait dans un terrain remblayé, puis ça lui a pris minimum
10 ans avant d'avoir une implantation. Il a fallu qu'il amende et tout. Il avait relevé son terrain
d'environ un mètre, un mètre et demi environ. Je trouvais ça énorme. Puis là j'ai vu à un moment
donné qu'il s'est mis à planter des pommiers là-dedans. Puis ça lui a pris. . . en tout cas, moi,
j'appelle ça. . . il les a payés, ses pommiers, avant qu'il puisse produire, parce que ça a été long
avant d'amender son sol. C'est un sol qui était pauvre. Ça fait que c'est sûr que de faire une
3630 implantation de verger. . . en tout cas.

LA PRÉSIDENTE :

3635 Vous mettez ça en doute?

M. NORMAND LEGAULT :

3640 Bien, c'est parce que, je veux dire, il faut comprendre. C'est des années qu'on met, je
dirais, à investir dans une entreprise. C'est comme recommencer à zéro. Puis, pour moi, ce
n'est pas un gage de succès dans ce sens-là. C'est démotivant dans ce sens-là, je peux vous
dire. C'est dans ce sens-là. Je ne dis pas que ce n'est pas faisable, mais la motivation, en tout
cas, ça en prend en sapristi. C'est recommencer à zéro, j'appelle. Est-ce que c'est la voie à
apporter? Moi, je ne favorise pas ça, en tout cas. Ça, je peux vous le dire.

3645 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous êtes leur porte-parole ou vous le faites en votre nom?

M. NORMAND LEGAULT :

3650 Non, je l'ai fait en mon nom, mais il reste quand même que je suis deuxième vice-
président à la Fédération des producteurs maraîchers. J'ai quand même une expertise que j'ai.
J'ai quand même 25 ans comme producteur maraîcher. Ça fait qu'à un moment donné, je ne
peux pas me prétendre être un spécialiste, mais quand même, il y a des choses qu'on connaît,
3655 puis qu'on souhaite, qu'on a intégrées dans nos façons de faire.

LA PRÉSIDENTE :

3660 Avez-vous un intérêt particulier pour produire ce mémoire? Vous parliez de la passion, de
l'admiration que vous aviez pour la production de cette ferme.

M. NORMAND LEGAULT :

3665 Je l'ai dit et puis je pense que je devrais le répéter, les citoyens devraient se compter
chanceux d'avoir leur garde-manger dans leur jardin. Être si près pour pouvoir s'approvisionner,

je trouve que c'est un chance qu'on devrait, je dirais, aussi favoriser.

3670 Moi, je demeure à Laval, puis il y en a plusieurs qui me disent : «On veut que tu restes là dans la production que tu fais là. » Parce que c'est sûr que moi aussi la pression est énorme pour nous sortir de l'île, comme on dit. On est la même chose qu'ici à peu près ou presque. Puis, c'est vrai, c'est intéressant au point de vue financier de se faire offrir une offre faramineuse. Mais quand on aime ce qu'on fait, tu dis : «Non. Moi, si je sors un pont de plus. . . », surtout avec ce qui est arrivé dernièrement, moi, je passais là à tous les matins, ça fait que je peux vous dire une chose, tu dis : «Non. Je change de production ou je change de métier. »

3675 Il y a des considérations qui sont faciles peut-être à évaluer, mais quand tu les as étudiées une après l'autre, ça me fait mettre en doute de continuer ta profession à un moment donné, dans ce sens-là. Ça semble facile pour quelqu'un de l'extérieur de dire : «Ah! Il peut aller plus loin. » Mais ce n'est plus la même chose après. Ça a changé totalement la façon de faire. Je ne sais pas si je m'exprime bien?

3680

LA PRÉSIDENTE :

Oui, oui, oui. Est-ce que vous allez suivre les audiences?

3685

M. NORMAND LEGAULT :

Non, malheureusement, j'ai à travailler chez ma ferme, moi, demain. Ça fait que je vais quitter. Est-ce que vous avez des documents que vous voudriez que je transmette ou bien. . .

3690

LA PRÉSIDENTE :

Non. C'est parce que je sais que la ferme va venir déposer son mémoire. J'aurais aimé. . . C'est parfait. Alors, si vous avez d'autres documents, vous pouvez toujours nous les communiquer.

3695

M. NORMAND LEGAULT :

3700 Donnez-moi une semaine quand même pour produire le document, parce que je suis en production quand même encore, puis j'ai déjà mis beaucoup de temps à réaliser ce document-là. Ça fait que pour trouver l'origine au niveau du MAPAQ, je sais que je l'ai consulté dans le courant. . . Parce que ma fille m'avait expliqué, puis il y a eu un article aussi dans *La Terre de chez nous*, puis c'est là que j'ai eu connaissance. C'est là que j'ai dit à ma fille : «Écoute donc, c'est la Ferme Sainte-Catherine qui a un danger de se faire. . . »

3705

LA PRÉSIDENTE :

Vous dites qu'il y a eu un article sur cette ferme-ci?

3710 **M. NORMAND LEGAULT :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3715

Est-ce que vous l'avez l'article?

M. NORMAND LEGAULT :

3720

Bien, là, je l'ai en quelque part. Au mois de juin, oui, on en a parlé. Puis il y en a encore eu un autre dernièrement, l'édition de la semaine dernière, concernant le tracé, le prolongement de l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

3725

Oui, le tracé, oui. Mais est-ce que vous avez eu connaissance qu'il y a eu des articles descriptifs sur la ferme?

M. NORMAND LEGAULT :

3730

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3735

Oui?

M. NORMAND LEGAULT :

3740

Ils parlaient de la ferme, à ce moment-là.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

3745

M. NORMAND LEGAULT :

Par un journaliste.

LA PRÉSIDENTE :

3750

Oui. Pouvez-vous les transmettre à la commission?

M. NORMAND LEGAULT :

3755

Oui. Je vais retrouver ça. Oui, je vais faire mon possible, mais je devrais vous transmettre ça.

LA PRÉSIDENTE :

3760

Parfait. Alors, je vous remercie beaucoup. . .

M. NORMAND LEGAULT :

3765

Ça m'a fait plaisir, madame.

LA PRÉSIDENTE :

. . . de votre participation. C'est très important. Merci beaucoup.

3770

M. NORMAND LEGAULT :

Bonsoir, monsieur Pelletier !

LA PRÉSIDENTE :

3775

Les Ami(e)s de la Terre, monsieur André Nault.

M. ANDRÉ NAULT :

3780

Bonsoir! Bonsoir, madame la présidente, monsieur Pelletier ! Vous allez pouvoir retrouver beaucoup d'informations sur la question que vous avez posée tantôt à l'autre intervenant sur : www.atestrie.com sur le marché de Solidarité régionale que Les Amis de la Terre ont mis sur pied. C'est un marché de solidarité où on fait environ 80 % de notre épicerie avec des producteurs locaux et des produits locaux. Donc, on a un impact direct sur la communauté et sur l'économie locale.

3785

Donc, Les Amis de la Terre, c'est un groupe écologiste qu'on essaie de trouver des alternatives à cette consommation effrénée qu'on a depuis 1950 et notre mémoire va être présenté dans cette optique-là.

3790

Si vous permettez, je vais le lire pour ne pas oublier certains points que je jugeais

importants. Excusez, à ma droite, Laurier St-Amand. . .

LA PRÉSIDENTE :

3795

Bonsoir, monsieur St-Amand !

M. ANDRÉ NAULT :

3800

. . . membre des Amis de la Terre, professeur de physique au Cégep de Sherbrooke.

LA PRÉSIDENTE :

3805

Bienvenue !

M. LAURIER ST-AMAND :

Bonsoir!

3810

M. ANDRÉ NAULT :

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

LA PRÉSIDENTE :

3815

Est-ce que votre collègue a quelque chose à ajouter ?

M. LAURIER ST-AMAND :

3820

J'aimerais insister sur l'idée d'une vision différente. Parce que l'automobile, quand on parle d'une vision différente, on dit : non, c'est impossible, les gens ne renonceront pas à l'automobile. Mais je pense que si on ouvre l'idée à ça, puis qu'on dit : oui, allons-y avec l'imagination, puis allons-y avec l'initiative, puis allons-y dans ce sens-là, sans dire on va enlever l'automobile aux personnes qui veulent l'avoir, mais si on met le transport en commun très peu cher, je veux dire, il y a des gens qui vont dire : «Bon, ça me coûte moins cher prendre mon transport en commun pour mettons Coaticook-Sherbrooke que ça me coûterait en essence.» Alors, ça serait en mettant vraiment une somme importante, faire un vrai gros projet pilote. Moi, je pense que ça serait vraiment intéressant de tenter une initiative comme ça, vraiment d'essayer la chose pour une petite région qu'est l'Estrie. Puis, ensuite, ça pourra servir d'exemple ailleurs.

3830

Puis à ce moment-là, le transport en commun est trop cher actuellement, il faut vraiment faire l'effort. Pas juste dire : «On va mettre quelques sous». Il faut vraiment y mettre les montants. Moi, je pense même, par exemple, à Sherbrooke, dans la région, si on

3835 demeure ici, on paye 30 \$ par année pour le transport en commun en tant qu'automobiliste, mais beaucoup de monde accepterait de payer 100 \$ pour baisser le coût du transport en commun parce que l'automobiliste, s'il y a plus de transport en commun, même si la personne garde son auto, il s'aperçoit qu'il y a des gens qui prennent l'autobus, il y a moins de congestion à ce moment-là, alors la personne qui utilise l'auto en bénéficie que d'autres personnes prennent le transport en commun.

3840 Alors, face à ces idées-là, il faut ouvrir l'esprit face à ça. On a des spécialistes pour construire des routes, mais on n'a pas encore beaucoup de spécialistes pour dire les initiatives, comment sensibiliser la population, comment montrer tous les avantages et ouvrir dans cette direction-là. Parce que le transport en commun a diminué, diminué depuis bien des années.
3845 Donc, les personnes qui ne conduisent pas les autos, les personnes qui sont un peu plus âgées et ainsi de suite sont vraiment handicapées par la primauté que les autos ont.

Alors, c'est dans ce sens-là qu'on a voulu amener ces idées-là. Puis prendre conscience aussi, comme on a signalé qu'une croissance ne peut jamais être infinie, c'est une idée qui n'est
3850 jamais dans la mentalité des gens. Mais une croissance, qu'on prenne un être humain qui grandit, à un moment donné il arrête de grandir. Puis à un moment donné même, il va mourir.

On pense que les autos, on pourra toujours en avoir de plus en plus. Par exemple, on pense que le pétrole, on va en voir toujours de plus en plus. On ne met pas – dire à quelle année
3855 – jamais la perspective de dire en quelle année qu'on va commencer à diminuer. Parce que même la population mondiale un jour va commencer à diminuer. C'est une certitude ça. Alors, les croissances, il y a comme une mentalité vraiment imprégnée beaucoup dans la société qu'une croissance doit aller toujours, toujours vers. . .

3860 **M. ANDRÉ NAULT :**

Vers l'infini.

3865 **M. LAURIER ST-AMAND :**

. . . vers l'infini, au fond. Alors, ça, c'est impossible. En tout cas, je voulais mettre ce petit point-là.

3870 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Alors, merci beaucoup. Monsieur Nault?

3875 **M. ANDRÉ NAULT :**

Si j'avais juste un petit rajout à faire, juste une petite, petite chose qui pourrait être

3880 tentée. Deux universités, le CHUS, tout le monde rentre à 8 h 30. Y aurait-il moyen d'avoir des facultés qui rentrent à 8 h, une autre à 9 h, une autre à 9 h 30? Comme ça, on pourrait répartir le trafic de l'heure de pointe du matin, puis il n'y a pas personne qui serait pénalisé. Tout le monde aurait consommé la même chose, il aurait parti avec leur automobile pareil, mais on aurait pas mal moins d'impact sur l'heure de pointe. Juste ça. Là, on s'adresse à du monde intelligent qui sont à l'université, ils devraient être capables de comprendre ça. Alors, juste ça, ça serait un élément extraordinaire. Et ça pourrait avoir un impact aussi important sur le trafic à Lennoxville.

3885 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup de votre contribution. Alors, on reprend demain à 1 h 30, au même endroit. Merci. N'oubliez pas de compléter vos petits documents verts sur les sièges avec patience. Merci.

3890 * * * * *

3895 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 :

3900 _____
LISE MAISONNEUVE, s. o.