

Séance de l'après-midi du 3 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 2

Séance tenue le 3 octobre 2006, 13 h 30
Club de golf Sherbrooke
1000, rue Musset
Sherbrooke

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 3 OCTOBRE 2006 1
MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

COMITÉ DE CITOYENS – PROLONGEMENT DE LA 410
GILLES DAoust 1

MUNICIPALITÉ DU CANTON HATLEY
ÉRIC GRAVEL 21

JEAN-PIERRE REGNAULT 31

CONSTRUCTION DJL
GILLES THERRIEN..... 40

MARTIN TREMBLAY 49

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE:

5 Bonjour, 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 La commission est réunie ici cet après-midi pour entendre et recevoir vos opinions. Nous réservons un temps de 15 à 20 minutes pour chacune de vos présentations. Si vous désirez vous prévaloir de ce temps, il s'agit de vous inscrire auprès de madame Danielle Hawey à l'arrière de la salle. À la fin de chaque présentation, mon collègue et moi, monsieur Jacques Pelletier, et moi-même Lucie Bigué, nous poserons des questions. Sentez-vous à l'aise de bien répondre. Il y a un droit à la rectification pour chacun des participants dans notre le ainsi que ceux qui ont transmis, exprimé leur opinion.

15 Il est entendu que le débat doit se faire dans un climat serein et nous devons suivre les règles de procédure pour que chacun puisse avoir le droit de s'exprimer dans le respect des opinions de chacun.

20 On vous demanderait aussi – je ne sais pas s'il y a des petits dépliants sur les chaises, je ne sais pas si on les a mis. En fait, c'est pour évaluer les services du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Si vous aviez la gentillesse de bien les compléter et de les remettre à madame Hawey.

25 Alors, nous commençons. J'inviterais le représentant du Comité des citoyens pour le prolongement de la route 410. Alors, c'est monsieur Gilles Daoust?

M. GILLES DAOUST :

30 Oui, madame.

LA PRÉSIDENTE :

35 Ça nous fait plaisir de vous rencontrer, monsieur Daoust.

M. GILLES DAOUST :

40 Bonjour! Plaisir également. Je voulais juste préciser avant de partir que, effectivement, mon nom est Gilles Daoust. J'ai un doctorat en troisième cycle en écologie, même si je ne travaille pas dans le domaine. Donc, ça peut teinter éventuellement ma présentation par des remarques, mais il n'y a rien qui va devenir du domaine de spécialiste.

45 Donc, en guise d'introduction, je veux vous indiquer que ce n'est pas seulement une
opinion que je présente aujourd'hui mais bien la position de plus de 300 familles. C'est 300
familles qui sont regroupées dans un comité de citoyens. C'est un comité qui est actif depuis
2003, c'est-à-dire dès qu'on a appris qu'il y avait une variante B-sud au niveau du prolongement
potentiel de la 410.

50 Une grande proportion des citoyens du quartier ont rencontré des représentants de la Ville
de Sherbrooke ou du MTQ avant d'acheter leur maison, donc dans les 10 ou 15 dernières
années, pour s'assurer que le prolongement de la 410 se ferait bien dans l'axe de la montée
d'Ascot, comme on pouvait le voir sur toutes les cartes de la région depuis près de 30 ans. Je
vais revenir sur ce point-là dans quelques diapositives.

55 Outre la position du comité et son argumentaire, le mémoire comprend une série
d'annexes dont une pétition de la très grande majorité des résidants des quartiers concernés; des
articles de journaux qui relatent une partie de l'histoire dans la région au niveau de la 410; une
copie de la résolution de la Ville de Sherbrooke et de la position de la Chambre de commerce,
60 autant la Chambre de commerce que la Ville ont des positions similaires à la nôtre; un tableau qui
résume les résultats des études d'impact du MTQ indiquant hors de tout doute que le tracé B-sud
comporte un plus grand nombre d'effets négatifs sur l'environnement que le tracé A-nord; et la
reproduction de correspondance que nous avons eue avec le docteur Proulx, qui est médecin-
conseil au niveau de la santé publique.

65 Le docteur Proulx répondait à une série de questions que le comité lui a adressées au
cours des dernières semaines de façon à nous familiariser un petit peu avec la problématique du
bruit et la problématique de la pollution.

70 Finalement, je tiens à préciser que lorsqu'on parle d'environnement, il est important
d'inclure l'humain à l'intérieur de l'environnement parce que l'homme fait partie – l'homme,
l'humain sans connotation. . .

75 **LA PRÉSIDENTE :**

La personne.

80 **M. GILLES DAOUST :**

. . . sexiste – la personne, merci, fait vraiment partie de l'environnement et qu'il faut en
tenir compte.

85 Donc, pour replacer un petit peu la position ou pour replacer un petit peu le débat, on voit
ici sur la diapo la portion près de l'Université de Sherbrooke qui indique les deux variantes qui ont
été à l'étude par le ministère des Transports : la variante A-nord et la variante B-sud. Le

ministère des Transports, le MTQ, favorise la variante A-nord dans sa présentation.

90 La position du comité de citoyens maintenant. On est en accord avec une voie de contournement de façon à atténuer les nuisances importantes reliées à la circulation automobile et au camionnage. On est conscients que dans le centre-ville de Sherbrooke autant que dans celui de Lennoxville, il y a un embouteillage énorme et qu'une telle autoroute est nécessaire ou du moins une mesure draconienne est importante de façon à soulager ces deux centres-villes. Le comité est également en faveur du tracé A-nord mais rejette catégoriquement la variante B-sud.

95 Je vais vous donner le résumé de notre argumentaire à ce niveau-ci. Je vous ai parlé tout à l'heure des cartes de la Ville de Sherbrooke. S'il faisait un peu moins clair, on le verrait un peu plus, mais on a trois extraits de carte qui sont présentement sur la diapo qui datent du début des années 90 jusqu'en 2002. Ces cartes démontrent clairement que depuis les 30 dernières années, toutes les cartes officielles qui ont circulé en région démontrent : un, l'existence de deux quartiers; 100 et deux, que le prolongement de la 410 se fait vraiment dans le prolongement de la montée d'Ascot.

105 Donc, l'ensemble des citoyens qui se sont localisés, qui ont acheté des résidences dans ces quartiers, à toutes les fois qu'ils demandaient des informations au ministère ou des informations à la Ville, c'est en partie sur ces informations-là que les citoyens avaient leur réponse.

110 Ici, je vous démontre un petit peu la portion agrandie de la variante B-sud. Hier, on se demandait si les quartiers avaient des noms. Officiellement, non. Mais on les dénote entre autres dans le document du MTQ par une des rues principales. Donc, on a le quartier en haut à gauche qui est le quartier «Indiana», le quartier «Ivoire» et le quartier «Appalaches». Le quartier «Appalaches», on en parle un peu moins, mais si la variante B-sud devenait importante, le quartier «Appalaches» prendrait énormément d'importance et les gens à l'intérieur de ce quartier, de ce regroupement-là auraient de grandes nuisances. L'ensemble de ces maisons fait plus de 115 300 familles et, dans les 300 familles, il y a une majorité qui serait fortement perturbée par cette variante.

120 Je vous ferais remarquer également qu'il y a des mesures de mitigation qui sont proposées par le consultant du MTQ. J'entrerai pas dans un débat d'experts. Personnellement, je conteste ces études d'une façon importante parce qu'elles sous-estiment la problématique du bruit. Je vous indique tout simplement une portion d'un document qui est publié par le MTQ, qu'on retrouve d'ailleurs dans la documentation que le MTQ a mise en annexe, où il est clairement indiqué que dans certaines conditions précises, l'installation d'un écran n'aura aucun effet sur le 125 niveau sonore.

Ces conditions se retrouvent toutes réunies dans 2 des 3 quartiers qu'on considère en ce

130 moment. C'est des quartiers qui sont en forte dénivellation, c'est un quartier qui représente de grandes superficies où le son peut se rebondir et peut être amplifié aussi même pour les gens. Donc, peu importe le degré de mitigation qu'on pourrait mettre pour diminuer le bruit, un grand nombre de résidants ne pourraient pas en bénéficier.

135 Je vous ai dit qu'on a regroupé les principaux impacts qu'on peut voir en faveur ou contre le tracé B-sud. On regarde entre autres en faveur du tracé A-nord qui a un impact moindre sur le milieu naturel. C'est une phrase simple mais qui est bien documentée et bien explicitée dans l'ensemble des documents qui sont déposés au niveau du ministère, et on a repris dans notre mémoire l'essentiel de cet argumentaire. Il y a moins d'expropriations de résidences et de commerces et on préserve deux zones résidentielles déjà construites.

140 Et je vous rappelle que la majorité ou une grande proportion du moins de ces résidants, de ces citoyens ont pris des informations avant de construire, pour s'assurer qu'ils ne se retrouveraient pas dans une situation comme on a en ce moment.

145 Les trois points qui sont contre le tracé sud, je vais vous demander de les retenir partiellement, on va les revoir tout à l'heure sur une carte. Il y a la présence d'une courbe. Bon, je vais la qualifier de limite. Je ne suis pas ingénieur civil, je ne peux pas donner de qualificatif autre que limite au niveau de la route 216, mais elle est bien documentée à l'intérieur des documents que le MTQ a déposés.

150 On note également qu'il y a plus de 300 familles touchées par des pollutions sonore et atmosphérique, et surtout il y a une division du trafic au niveau de l'Université de Sherbrooke. Il faut savoir qu'en ce moment, l'Université de Sherbrooke est le plus grand employeur de la région. Il y a plusieurs milliers d'étudiants qui rentrent à tous les jours à l'Université de Sherbrooke et ces étudiants-là en ce moment – et c'est les étudiants et les employés – utilisent le chemin universitaire, la route Université.

155 Dans l'éventualité où la portion B-sud arriverait, ils sortiraient sur la route 216. Donc, on retrouve réunies ici un petit peu ces conditions-là. Je regarde en bas au niveau de l'ovale un petit peu la courbe qui est problématique, la courbe qui est limite, c'est une courbe qui obligerait le ministère ou du moins les dirigeants de la route à proposer ou à obliger les gens à aller beaucoup plus lentement.

160 À droite, j'ai indiqué une flèche qui donne la direction de l'université – je vais tenter d'utiliser le laser – qui est ici. Donc, l'ensemble ou une grande partie des gens qui quitteraient la 410 emprunteraient ici la route 216. On ferait ici une espèce de ceinture qui serait entourée complètement par une circulation, une circulation quand même assez importante. D'autant plus qu'un des objectifs de la construction de la 410 est d'éloigner l'autoroute des zones résidentielles.

165 Si la variante B-sud était retenue, on se trouverait à passer complètement à côté ou

170 fortement à côté de cet objectif-là, on se trouverait au contraire à rapprocher l'autoroute d'un bâti,
d'une quantité importante de résidants qui vivent dans ces quartiers-là depuis 20 ou 25 ou 30 ans,
dans certains cas. Puis, en plus, on augmenterait de beaucoup leur nuisance sonore et leur
pollution en ceinturant, comme je vous l'ai indiqué tout à l'heure, certains des quartiers par leur
augmentation.

175 Puis je vous disais aussi que dans le quartier qui est ici, qu'on appelle quartier
«Appalaches» - entre guillemets – pour l'instant, il est peu touché par le bruit. Mais si plusieurs
milliers de véhicules passaient ici pour se rendre à l'université à tous les matins et revenaient à
tous les soirs, l'ensemble de ces personnes subirait un fort préjudice. C'est impossible de mettre
une mesure de mitigation ici. Ce n'est pas une autoroute, c'est vraiment collé sur la route. C'est
180 un impact négatif non négligeable.

Je continue dans le résumé des différents impacts. On parle d'atténuation de l'impact sur
le milieu rural et de moindre coût de construction et d'entretien. Encore une fois, l'atténuation
d'impact sur le milieu rural de la variante A-nord est bien documentée dans l'ensemble des
185 documents. C'est documenté également dans notre mémoire.

Lorsqu'on parle maintenant de coût d'entretien moindre au niveau nord et augmenté au
niveau sud, l'autoroute, si elle passe par la variante B-sud sera plus longue, donc nécessiterait
une augmentation des coûts de construction ainsi qu'une augmentation des coûts d'entretien. On
190 cherche à sauver des sous, on cherche à faire moins avec plus tout le temps. . .

LA PRÉSIDENTE :

C'est l'inverse.

M. GILLES DAOUST :

. . . on passera à côté encore une fois.

LA PRÉSIDENTE :

On cherche à faire plus avec moins.

M. GILLES DAOUST :

205 Je vous remercie de me reprendre. On cherche à faire plus avec moins. Remarquez que
les deux sont aussi difficiles, mais on passerait complètement à côté de cet objectif-là.

210 Le dernier point, on parle d'impact négatif sur la santé des gens, perturbation du sommeil,
surtout au niveau des réveils lors des pics de bruit. C'est tiré surtout de notre

correspondance avec le docteur Proulx que j'ai mise en annexe aujourd'hui. Et ça indique clairement que des troubles de sommeil, des troubles d'apprentissage et des troubles de concentration qui augmentent avec l'augmentation du nombre de décibels. Et ces troubles commencent autour de 50 décibels et deviennent intolérables à partir de 75 décibels.

215

Il ne faut pas oublier non plus que toutes les études de bruit se font sur une période de 24 heures en moyenne le nombre de décibels. Si on indique qu'il y a 55 décibels sur 24 heures, ça indique qu'il y a de grands pics à l'intérieur des zones de pointe.

220

En faveur également du tracé A-nord, il y a un plus petit nombre de résidences qui sont situées à moins de 100 mètres de l'emprise. On est obligés de passer très proche de quartiers peuplés, de quartiers qui sont densément peuplés. Donc, une augmentation du nombre de résidences qui sont près de l'emprise. Comme je vous ai dit tantôt, avec le tracé A-nord, on éloigne la circulation lourde des zones résidentielles. Dans le tracé A-nord, il y a un ensemble de

225

mesures d'atténuation qui aident la Ferme Sainte-Catherine à se préserver et à assurer une pérennité. On reviendra tout à l'heure sur ces points, je les documente sur l'autre diapositive suivante.

230

Ensuite, la zone des deux quartiers, lorsqu'on regarde au niveau du Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke, c'est un axe privilégié de développement. On le voit clairement dans la documentation encore une fois que la Ville a déposée au BAPE pour réaliser des études, réaliser des impacts et, cette zone-là, elle serait fortement utilisée au niveau des axes de développement résidentiel. Donc, on prive la Ville d'un ensemble de résidences.

235

On a naturellement un impact visuel négatif en installant des barrières physiques entre deux quartiers, deux quartiers qui en ce moment, même s'il n'y a pas de route, se fréquentent parce qu'il y a énormément de chemins entre les deux quartiers, il y a énormément de circulation d'êtres humains et un grand nombre de résidences avec le tracé B-sud qui se retrouveraient dans une ambiance supérieure à 65 dB.

240

On a ici une brève représentation du tracé A-nord. Je suis conscient que tout est pâle mais on voit quand même en pointillé bleu la superficie de la Ferme Sainte-Catherine. Ce n'est pas la zone qui est exploitée, j'en conviens, mais c'est quand même des terres. Les terres qui sont agricoles, c'est de ces terres-là qu'on parle. On voit qu'il y a une petite proportion du terrain agricole qui serait touchée par ce prolongement. Encore une fois, c'est une carte tirée du ministère, les chiffres que je vous indique sont bien documentés à l'intérieur des documents qui sont déposés par le ministère.

245

250

Si on veut résumer ce que ça donne au niveau de la ferme, la ferme a une superficie approximative de 40 hectares. 4.9 hectares sont affectés par le tracé, c'est-à-dire 15 % de la superficie totale de l'exploitation. Il est vrai que de cette exploitation, une grande portion est en culture, mais il reste quand même une trentaine d'hectares non cultivés dans lesquels on serait capable de relocaliser au moins les cultures.

255 Il y a une possibilité de compensation financière, soit pour la totalité de l'exploitation, si la Ferme Sainte-Catherine le désire, soit pour une partie de l'exploitation, la perte temporaire de clientèle, la relocalisation du kiosque et la possibilité d'exploiter des superficies expropriées jusqu'en 2012.

260 C'est dans plusieurs années. On dit que ça prend de 3 à 5 ans pour que des pommiers puissent recommencer à produire d'une façon efficace. On est dans les temps. Tout est correct. Tout est bien en place pour que la Ferme Sainte-Catherine puisse continuer son exploitation et assurer sa pérennité.

265 En contrepartie, aucun des résidents des 300 familles du quartier A-nord n'aurait de compensation financière. Ce n'est pas dans les normes du ministère et eux subiraient un impact qui est majeur.

270 Conclusion. La position du comité des citoyens – je fais tout simplement la redire – on est en accord avec une voie de contournement. Il y a un ensemble d'éléments qui militent en sa faveur. On est en faveur du tracé A-nord tel que privilégié par le ministère et on rejette complètement le tracé B-sud. Je vous remercie de m'avoir écouté, puis je suis disponible pour vos questions.

275 **LA PRÉSIDENTE :**

Ce fut un plaisir. Merci beaucoup pour votre mémoire, un imposant mémoire. Vous avez soulevé tout à l'heure le domaine de la sonorité.

280 **M. GILLES DAOUST :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

285

À cet effet, la commission vous avait facilité une rencontre avec le MTQ. Comment ça s'est déroulé?

M. GILLES DAOUST :

290

J'ai eu des discussions avec le MTQ. Maintenant, ce que j'ai compris dans la position du consultant, c'est que lui me redirait à peu près la même chose qu'il avait dit en commission, à savoir qu'il a utilisé un modèle – il m'a redonné le nom du modèle – mais aucune des objections étaient soulevées, seraient tombées en discussion d'experts et puis c'était stérile complètement.

295

Ce que j'ai dit pour contrer ou en défaveur de la méthode utilisée par le consultant, c'est que c'est vrai que le consultant a utilisé un modèle qui est souvent utilisé, une méthode qui est souvent utilisée, mais n'importe qui peut prendre n'importe quel logiciel pour faire des statistiques sans s'assurer que les conditions nécessaires d'utilisation sont respectées. Et je considère qu'il n'a pas respecté les conditions minimales d'utilisation de son modèle parce qu'il est en terrain non linéaire, que l'ensemble des mesures ou des points de validation qu'il a utilisés pour son modèle sont en terrain plat et non en terrain escarpé.

300

305

Parenthèse, lorsqu'on fait un modèle mathématique de prévision, on prend des données de base, on les rentre dans le modèle, on regarde les résultats et, ensuite, on valide le modèle avec des points de contrôle qu'on prend, qui sont différents des points qui ont été utilisés au tout début.

310

Dans les rapports du ministère, ces points de contrôle là sont indiqués. Il y a très peu de points de contrôle dans les quartiers dont je parle en ce moment et tous les points de contrôle utilisés dans le quartier sont dans des zones horizontales, non escarpées.

LA PRÉSIDENTE :

315

Est-ce que vous avez échangé sur ces éléments-là avec le ministère?

M. GILLES DAOUST :

320

J'ai échangé avec le ministère. Le ministère ne pouvait que me redire que le consultant utilisait ça et, non, dans ma gestion de mon temps, ça n'adonnait pas de discuter d'une façon officielle avec le consultant.

LA PRÉSIDENTE :

325

Mais est-ce que vous l'avez rencontré ou pas? Parce que vous dites que vous avez discuté. . .

M. GILLES DAOUST :

330

Non, je ne l'ai pas rencontré. On a parlé au téléphone en ce moment. Mais je ne l'ai pas rencontré.

LA PRÉSIDENTE :

335

Merci beaucoup.

Monsieur Pelletier.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

340 Comment on devient membre du comité des citoyens du prolongement de la 410?

M. GILLES DAOUST :

345 La première chose était d'avoir un intérêt au niveau du prolongement de la 410. Ensuite, il y a une carte de membre qui a circulé. On demandait une cotisation aux gens de façon à pouvoir au moins défrayer les coûts du site Web, les coûts de la documentation, les coûts de papier.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

350 Est-ce que les membres ont eu à s'exprimer sur votre mémoire?

M. GILLES DAOUST :

355 Oui. Il y a eu à plusieurs reprises du porte à porte qui a été fait de façon à rencontrer individuellement chacun des membres. Il y a eu des réunions publiques auxquelles ont participé plusieurs centaines de personnes dans lesquelles on échangeait, des réunions publiques qui ont duré plusieurs heures. D'ailleurs, dans toutes ces réunions-là qui sont documentées dans le mémoire, on a l'ensemble des dates, il y a plus de 40 actions qui ont été posées par les gens du comité et il y a plusieurs, plusieurs rencontres qui ont été faites. Il y avait des échanges par courriels, des échanges par lettres et des échanges par rencontres publiques. C'est vraiment représentatif de ce que les gens du quartier et les gens du comité pensent.

360

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

365 Vous avez ajouté des résolutions des conseils de Ville de Sherbrooke. . .

M. GILLES DAOUST :

Oui.

370

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

. . . et autres. Est-ce que vous avez une résolution du comité des citoyens qui accepte ce mémoire comme étant la position des 300. . .

375

M. GILLES DAOUST :

Je peux vous la faire parvenir demain matin si c'est nécessaire. Mais, non, j'en ai pas. Parce qu'on n'a pas fait de comité. C'est un comité qui ne fonctionne pas avec procès-verbal qui

380 est formel. On est informel. L'ensemble de l'information a circulé. Chacun était libre de dire s'il
était d'accord ou pas et je vous dis qu'en ce moment, on représente plus de 90 %, au moins 90
%, puis, là, c'est ma déformation scientifique qui m'empêche de dire 100 %.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

385 Mais en début de présentation, je ne sais pas si vous avez dit si vous présentez ce
mémoire à titre personnel, il est une opinion, il cherche à. . .

M. GILLES DAOUST :

390 C'est une position. C'est une position de l'ensemble des gens dans toutes les étapes de
prise de décision, dans toutes les étapes, je ne dirais pas de l'écriture parce qu'il faut faire ça
rapidement. . .

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Oui.

M. GILLES DAOUST :

400 . . . mais de notre position, chacun des membres était au courant, soit par lettre, soit par
contact direct, soit par courriel. Chacun avait le libre choix d'apporter des éléments positifs ou
négatifs, et je dois dire qu'aucun des membres a apporté d'éléments négatifs par rapport à notre
démarche.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Vous avez beaucoup comparé la variante nord et la variante sud.

M. GILLES DAOUST :

Oui.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

415 En avez-vous comparé d'autres?

M. GILLES DAOUST :

420 Non. On s'est limités à cette variante-là parce que, dans l'ensemble du document, on se
dit en faveur de la logique utilisée par le MTQ et par ses consultants pour proposer le
prolongement de la 410. Dans notre quartier, on considère, ou dans la zone, c'est-à-dire, près

de l'université, le MTQ est en faveur du tracé A-nord.

425 Mais comme le tracé B-sud était une option potentielle, si vous vous souvenez ça a été
une des questions sur lesquelles j'ai insisté fortement et d'autres membres ont insisté fortement,
même si ce n'est pas défendu par le MTQ comme position principale, est-ce qu'il faut, nous, la
défendre, dire qu'on est en accord ou en désaccord avec les autres variantes. On s'est limité au
430 A-nord et au B-sud parce que c'est dans notre cour, c'est autour de chez nous, on connaît le
milieu, on connaît la façon dont les automobilistes se comportent, le comportement des gens. On
voulait parler de ce qu'on connaissait.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

435 Vous craignez que la 216, si le tracé sud est retenu, devienne une voie d'évacuation de la
410 conduisant à l'Université de Sherbrooke.

M. GILLES DAOUST :

440 C'est plus que le craindre. Ce serait le tracé nécessaire pour se rendre à l'université. Il n'y
a aucun autre chemin qui relie la 410 avec l'université et c'est la sortie la plus proche de
l'université.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

445 Et le boulevard Université?

M. GILLES DAOUST :

450 En ce moment, il y a plusieurs lumières boulevard Université. Il y a les gens qui arrivent
du centre-ville ou qui arrivent des autres quartiers de Sherbrooke qui passent par le chemin
Université. Il suffit de se promener là le matin entre 8 h et 8 h 30, 8 h 45 pour voir la quantité de
personnes qui se présentent, qui passent par là. L'ensemble des gens qui ont à prendre la 410
auraient avantage et vont sûrement utiliser cette sortie-là sur la 216.

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

La 216.

460 **M. GILLES DAOUST :**

Oui, sur la 216. C'est la place normale pour sortir de la 410 quand on va à l'université.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

465

Donc, la logique de votre position ou de votre approbation, plus la 410 sera proche de l'université, moins on pourrait créer d'inconvénients sur la 216.

M. GILLES DAOUST :

470

Ça pourrait être une des conclusions qui pourrait être tirée. Mais je n'ai pas analysé les autres propositions du MTQ, propositions qui ont été abandonnées dans le temps. Parce qu'ils devaient avoir d'autres raisons que je ne connais pas.

LA PRÉSIDENTE :

475

À ce sujet, vous aviez indiqué dans votre mémoire à la page 19, lorsque vous traitiez de la pollution sonore, que la variante A-nord ne produit qu'un seul impact fort et 30 impacts moyens chez les gens que vous représentez.

480

M. GILLES DAOUST :

Oui, encore une fois, selon les données du ministère.

LA PRÉSIDENTE :

485

Oui. Puis vous dites que vous n'avez pas regardé d'autres variantes que la variante nord. Alors, les résidents qui subissent des impacts forts, désagréables, qualifiés de moyens au niveau sonore et un impact fort, vous limitez quand même votre choix sur la variante A-nord.

490

M. GILLES DAOUST :

J'ai un petit peu de difficulté à saisir votre pensée.

LA PRÉSIDENTE :

495

C'est-à-dire, vous prônez. . .

M. GILLES DAOUST :

500

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

505

. . . la promotion du. . .

M. GILLES DAOUST :

La variante A-nord.

510

LA PRÉSIDENTE :

. . . A-nord, même si cette variante a un impact très fort au niveau sonore chez un des résidants que vous représentez.

515

M. GILLES DAOUST :

Oui.

520

LA PRÉSIDENTE :

Et 30 autres résidants auront un impact moyen.

M. GILLES DAOUST :

525

Oui. On considère qu'on est dans une position dichotomique. Il y a deux tracés qui ont été étudiés, fortement étudiés par le ministère : la variante A-nord et la variante B-sud. Les autres tracés ont été présentés par le ministère mais je n'ai pas vu de documentation supportant, affirmant ou infirmant la position du ministère sur chacune de ces variantes-là. Je n'avais donc pas le loisir d'aller chercher ces informations-là, donc de les défendre ou de les prôner.

530

Le comité n'a pas engagé d'expert pour faire ces études. Nous avons fait ces études-là nous-mêmes en utilisant les données disponibles. Il n'y avait aucune donnée disponible pour traiter des autres variantes. On avait donc à utiliser ou très peu de données, pas autant de données utilisables.

535

On a donc, dans un choix dichotomique, choisi la position du moindre mal, c'est-à-dire celui qui dérange le moins l'ensemble, le plus grand nombre de personnes. Et c'est la variante A-nord.

540

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Trouvez-vous que ça serait une faiblesse de l'étude d'impact de ne pas avoir. . .

545

M. GILLES DAOUST :

Je n'ai pas à me prononcer là-dessus.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

550

Vous abordez aussi assez abondamment le cas de la Ferme Sainte-Catherine. Sans reprendre un peu tout ce qu'il y a là, vous en concluez que ça pourrait s'arranger avec des parties de territoire agricole qui appartiennent à l'entreprise, qui pourraient être exploitées en compensation de certaines parties qui seraient dévolues à l'autoroute.

555

Il y a quand même eu plusieurs avis agronomiques de déposés pendant la commission et l'ensemble des propos convergent à peu près toujours vers le même contexte en tout cas de réalisation : possible mais difficile. Pas simple. Plein d'aléas. Plein de toutes sortes de choses.

560

Est-ce que – puis, là, vous me semblez prendre une position un petit peu à l'encontre de ça. Alors, sur quelle sorte de base vous appuyez-vous pour dire : «Ce n'est pas si grave que ça pour la Ferme Sainte-Catherine», dans le fond ou «C'est moins grave que les 300 familles. »

M. GILLES DAOUST :

565

Oui, on l'affirme et c'est une position qui, outre les données du ministère, on a consulté des gens qui sont des agronomes. On a consulté également des pomiculteurs, des gens qui ont d'ailleurs pris leur formation en même temps que les gens de la Ferme Sainte-Catherine, des gens qui connaissent très bien à la fois la portion cultivée, non cultivée, qui connaissent les terres.

570

C'est des consultations personnelles, je vous l'avoue, ce n'est pas des gens qu'on a payés, mais c'est des gens qui sont impartiaux dans ce type d'analyse. Ce n'est pas des gens qui sont partie prenante et ce n'est pas des gens qui sont dans un regroupement. Ce sont des individus qui sont agronomes, des individus qui sont pomiculteurs et qui nous ont donné ces avis-là avec un ensemble de détails dont certains peuvent se retrouver dans le mémoire et d'autres qu'on a élagués tout simplement parce que ça devenait redondant.

575

LA PRÉSIDENTE :

580

Les avez-vous ces références?

M. GILLES DAOUST :

585

C'est possible de les avoir, oui, mais comme c'est nominatif, je présume qu'on ne peut pas les donner immédiatement.

LA PRÉSIDENTE :

590

Non, vous pouvez les donner à madame Hawey, puis elle va vérifier.

M. GILLES DAOUST :

595 Oui. D'ailleurs, il y a un agronome ici qui est présent dans la salle, qui va faire un autre mémoire. Il pourra vous donner ses coordonnées aussi.

LA PRÉSIDENTE :

600 Cet après-midi?

M. GILLES DAOUST :

Oui.

605 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez des informations – c'est ça , pour compléter – des informations écrites à ce sujet-là?

610 **M. GILLES DAOUST :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

615

Sur les impacts que vous jugez quand même assez... des mesures d'atténuation que vous jugez réalistes?

M. GILLES DAOUST :

620

Au niveau de la ferme? Voulez-vous répéter?

LA PRÉSIDENTE :

625

Au niveau de la ferme.

M. GILLES DAOUST :

Allez-y. Voulez-vous recommencer?

630

LA PRÉSIDENTE :

Parce que votre mémoire. . .

635 **M. GILLES DAOUST :**

Oui.

640 **LA PRÉSIDENTE :**

. . . conclut en fait que la ferme serait viable avec les mesures proposées.

M. GILLES DAOUST :

645 C'est notre opinion.

LA PRÉSIDENTE :

650 C'est votre opinion. Est-ce que vous avez des références, des données particulières qui pourraient être utiles à la commission?

M. GILLES DAOUST :

655 Partiellement, oui. Il y a des données qui vont être présentées, j'imagine, un peu plus tard dans les mémoires. Il faut que je consulte les personnes à qui j'ai demandé des opinions, parce qu'ils n'ont rien signé en ce moment, pour savoir s'ils acceptent que leur nom soit public. Maintenant, je me fie également sur la connaissance des agronomes qu'on a consultés, sur ma connaissance au niveau biologique, ma connaissance au niveau des cultures, ma connaissance au niveau des forêts, au niveau des cultures, au niveau du drainage, pour forger cette opinion-là.
660 Mais là, on embarque probablement dans une. . .

LA PRÉSIDENTE :

665 Mais vous comprenez que la commission, plus on a de documentation, meilleur c'est pour avancer dans notre étude. Et lorsqu'on donne une opinion, il faut quand même avoir les données relatives qui supportent cette opinion.

M. GILLES DAOUST :

670 Oui. Et je vous. . .

LA PRÉSIDENTE :

675 Surtout lorsque vous représentez un groupe de citoyens. . .

M. GILLES DAOUST :

Oui, ça, je suis d'accord avec vous.

680 **LA PRÉSIDENTE :**

. . . on accorde beaucoup de crédibilité.

M. GILLES DAOUST :

685

On a quand même beaucoup d'informations à l'intérieur. Mais je vous rappelle que je ne le présente pas en tant qu'expert. Je vous ai simplement dit que ma formation va teinter ma présentation, mais je ne la présente pas comme expert. À ce niveau-là, je la présente comme président d'un regroupement de citoyens, qui porte l'opinion d'un ensemble de citoyens.

690

LA PRÉSIDENTE :

Oui. C'est parce que vous donnez une opinion sur l'agriculture, la viabilité de la ferme. Alors, je me disais, est-ce que vous avez des documents qui seraient utiles à la commission dans ce domaine précis.

695

M. GILLES DAOUST :

Je vais voir ce que j'ai d'utilisable et je vais contacter les personnes pour savoir si elles acceptent.

700

LA PRÉSIDENTE :

Parfait, monsieur Daoust.

705

M. GILLES DAOUST :

Que leur nom soit officiel.

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

Je vais vous adresser une question en tant que résidant. . .

M. GILLES DAOUST :

715

Oui, monsieur.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

720 . . . d'un quartier sans nom.

M. GILLES DAOUST :

725 Quartier sans nom officiel, oui.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

730 Parlez-moi de la circulation lourde. Vous dites que ça s'est accru puis que, maintenant, il y a une circulation assez intense dans le coin.

M. GILLES DAOUST :

Oui. Je peux... oui, allez-y.

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

740 Racontez-moi comment ça se passe au quotidien. Est-ce que ça varie selon les saisons? Est-ce qu'il y a des périodes où c'est plus intense? Est-ce qu'il y a des inconvénients ou des nuisances associées au transport?

M. GILLES DAOUST :

745 Je ne peux pas donner autant de détails qu'une des personnes qui a fait la présentation hier. Je suis dans le quartier depuis 4 ans seulement. Oui, j'ai consulté autant la Ville de Sherbrooke que le MTQ avant d'acheter.

750 Ce que les gens du quartier me disent, ce que j'ai remarqué dans les 4 dernières années, c'est que le matin tôt, il y a plus de bruit, il y a plus de circulation. On entend beaucoup plus entre autres les activités de DJL Construction qui sont vers le haut. En hiver, on l'entend beaucoup plus. On l'entend plus parce que le temps est bas. Dans certains cas, on peut entendre les gens de la 410 qui est quand même relativement loin, mais on peut l'entendre. C'est fonction beaucoup du vent dominant. C'est fonction de la température.

755 Mais je ne peux pas, moi, Gilles Daoust, aller beaucoup plus loin à ce niveau-là. Je n'ai pas une expérience de résidant plus longue que 4 ans. Donc, je n'ai pas d'historique, d'historique que des gens qui ont écrit le mémoire ont, eux.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

760 Est-ce que déjà ça comme situation actuelle vient un petit peu détruire le caractère

bucolique que tant de gens nous ont parlé, les oiseaux, la sérénité, le calme, la noirceur, toutes ces choses-là. Est-ce que ces éléments-là ne viennent pas un petit peu en conflit avec ça?

M. GILLES DAOUST :

765

Il est fréquent, surtout en été, que je me fasse soit réveiller parce qu'en même temps il y a un bruit dans la maison ou quoi que ce soit, mais j'entends des coyotes qui hurlent en arrière. Si vous parlez que c'est un domaine bucolique, oui, c'est bucolique à ce niveau-là.

770

Je ne base pas mon argumentaire sur la nature, les oiseaux, les champs, la noirceur, mais bien que c'est une réalité qui est présente et qui est fortement présente pour les gens du quartier. On dit que le bruit moyen dans le quartier est inférieur à 45 décibels, inférieur à 40 décibels dans certains cas, ce qui est très peu pour un quartier qui demeure en ville. Et du jour au lendemain, il passerait de 35, 38 décibels à 55, 60, 65 décibels. Ce qui est un saut énorme. Ce

775

qui est un delta très, très fort et non acceptable pour la psychologie de l'être humain, psychologie moyenne d'un être humain.

Maintenant, le caractère bucolique, la noirceur, les oiseaux, les champs, les ruisseaux, la chasse, la cueillette de champignons, tout ça existe et plusieurs personnes vont cueillir des champignons, plusieurs personnes vont faire de l'observation de grands mammifères, vont faire de la photographie à l'intérieur des quartiers, mais j'en ai pas parlé ou on en a très peu parlé dans le document. On a tenté d'être le plus objectif possible et que tout ça existe.

780

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

785

Une dernière question, monsieur Daoust.

M. GILLES DAOUST :

790

Allez-y, monsieur Pelletier.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

L'autoroute 410 de contournement sud en tout cas. . .

795

M. GILLES DAOUST :

Oui.

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

. . . nous est proposée avec un objectif important qui est de régler un problème de circulation intense au centre-ville de Lennoxville.

805 **M. GILLES DAOUST :**

C'est l'objectif du prolongement de l'autoroute 410, oui.

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

On a très, très peu parlé de l'autre bout.

M. GILLES DAOUST :

815 Oui.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Est-ce que vous avez une opinion à cet égard-là?

820

M. GILLES DAOUST :

Je regarde l'ensemble des gens qui ont à présenter et ceux qui ont présenté hier, je pense que beaucoup de personnes sont en faveur de dégager cette portion-là de Lennoxville. Je pense, entre autres, hier au principal Poupart qui a fortement insisté sur la nécessité de dégager le centre-ville. Maintenant, sur la façon ou sur les lieux où le prolongement passe, je ne l'ai pas étudié. Je ne peux pas vous dire s'il devrait être plus au nord, au sud, plus large ou moins large. Je suis incapable de le dire.

825

830 Ce que je sais, c'est que c'est, à mon avis, un consensus dans la région, qu'on doit dégager ces centres-villes.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

835 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous remercie beaucoup, monsieur Daoust.

840

M. GILLES DAOUST :

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

845

Merci de votre patience aussi.

Alors, j'inviterais la Municipalité du Canton de Hatley par l'intermédiaire de monsieur Éric Gravel.

850

M. ÉRIC GRAVEL :

Bonjour!

855

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, monsieur Gravel !

M. ÉRIC GRAVEL :

860

Moi, je représente ici la Municipalité du Canton de Hatley. Je suis en fonction à la municipalité comme inspecteur bâtiment environnement. Et également, je suis sur le comité d'urbanisme comme secrétaire.

865

La Municipalité du Canton de Hatley – juste faire un petit topo – on est surtout, on touche légèrement au tracé, bien sûr, et c'est une municipalité qui comprend environ 1 600 de population pour une superficie totale de 71.5 environ kilomètres carrés.

870

Je ne lirai pas tout le rapport, juste pour vous mentionner, nous sommes donc en accord avec le tracé, bien sûr, du contournement, on ne rentrera pas dans les détails, sauf qu'on a été, nous, impliqués, le ministère nous a informés de toutes les démarches lors de tout ça. Et ce qui nous a un peu fait déposer un mémoire, c'est l'addenda numéro 2 qui a été déposé concernant les échangeurs entre autres sur le chemin Dunant – je ne sais pas si vous avez le document, c'est ça – et c'est ça qui nous a, nous, un peu inquiétés entre autres, bien sûr, concernant le chemin

875

Bel-Horizon.

880

Nous, le chemin Bel-Horizon, une bonne partie du chemin Bel-Horizon est sur notre territoire. Et sur notre territoire également, nous avons les Carrières DJL et Sintra qui sont quand même deux compagnies majeures en Estrie concernant les gravières et tout ça. Deux grosses compagnies.

885

Juste pour vous dire, donc nous, c'est vraiment l'impact négatif qui amène cet addenda-là, qui nous a fait réagir concernant le fait que tous les véhicules qui viendront de la 143, de la 108, tout de ce secteur-là ne pourront plus, suite à cet addenda-là, sortir sur le chemin Dunant. Donc, il n'y aura plus de sortie directe. Les gens vont devoir aller sortir sur la 216 et revenir sur le chemin Dunant. Donc, tout le transport, que ce soit lourd ou véhicules, qui va arriver de la

143, qui va embarquer sur l'autoroute, et qui va arriver de la 108 et qui va embarquer sur l'autoroute pour aller vers le chemin Dunant, pour sortir au chemin Dunant, devra aller sortir sur la 216 et revenir par l'échangeur qui est complet.

890

Et nous, ce que l'on prétend, c'est que la majorité des gens, lorsqu'ils seront habitués, sortiront sur le chemin Belvédère, emprunteront le chemin Bel-Horizon pour se rendre aux carrières ou se rendre sur Dunant pour aller vers la Ville de Sherbrooke. Donc, ça ne réglera pas la circulation immense qu'il y a présentement sur le chemin Bel-Horizon, et le chemin Bel-Horizon, on croit qu'il n'a pas une infrastructure pour supporter un transit qui est présentement, nous croyons, trop lourd pour cette rue-là. Et nous, c'est un peu pour ça qu'on dépose ce mémoire.

895

Donc, je parlais de la circulation lourde de transit du chemin Bel-Horizon, bien sûr. Également, si les gens n'empruntent pas le chemin Bel-Horizon, donc devront aller sortir sur la 216 et revenir. Donc, c'est quand même un détour pour le transport lourd qui ira aux carrières à ce niveau-là. Mais, comme on craint beaucoup, ils vont emprunter le chemin Bel-Horizon et ça ne réglera pas notre grosse problématique à ce niveau-là.

900

Donc, la municipalité est d'avis que tous les transporteurs, les automobilistes et tout ça vont prendre le chemin court, puis vont prendre le Bel-Horizon. Puis ça, ça va avoir un effet quand même assez négatif sur la qualité de vie des résidents. Nous, on a des résidents sur le chemin Bel-Horizon qui nous interpellent depuis plusieurs années concernant l'immense circulation qu'il y a sur Bel-Horizon et cette venue de cette autoroute-là réglerait la circulation face à leur propriété de beaucoup. Et ce ne sera pas le cas si l'addenda 2 et l'échangeur complet n'est pas fait sur chemin Dunant.

905

910

Donc, à ce moment-là, ça ne réglera pas cette... puis nous avons eu dans les dernières semaines une grande majorité de résidents qui nous ont fait savoir par écrit à ce sujet-là leur inquiétude, nous demandant même de peut-être bloquer Bel-Horizon en cul-de-sac. Mettons que ce n'est peut-être pas la solution, mais vous voyez l'inquiétude. C'est juste pour vous dire l'inquiétude des gens du secteur à ce niveau-là.

915

Bien sûr, le fait qu'il n'y ait pas de sortie sur Dunant, on croit également que beaucoup de véhicules feront beaucoup plus long au niveau du transport. Il y a un détour quand même assez important pour les véhicules, mettons, qui emprunteraient pas Bel-Horizon, qui prendraient l'autoroute et ressortir sur la 216 et reviendraient sur Dunant. Il ne faut pas oublier qu'on a deux carrières majeures en région qui est DJL et Sintra, qui sont situées sur le chemin Dunant sur notre territoire et qui amènent un achalandage très important au niveau du camionnage.

920

C'est sûr que la municipalité, elle, y voit aussi un impact économique, significatif au niveau de l'entretien du chemin Bel-Horizon qui est quand même pas en totalité sur notre

925

territoire, il y a une partie bien sûr sur le territoire de la Ville de Sherbrooke, mais quand même une bonne partie sur le territoire du Canton de Hatley. On est quand même une municipalité rurale et on a des grands intérêts à ce niveau-là. Donc, c'est sûr que l'infrastructure de la route, on

930 pense, devra, s'il continue encore pendant plusieurs années à y avoir une circulation lourde et qu'elle n'est pas stoppée par l'avenue de l'autoroute, pourra engager quand même un impact économique pour la municipalité.

Donc, nous, ce qu'on croit vraiment, c'est qu'on croit au projet de l'autoroute. Entre

935 autres, elle passe sur notre territoire, oui, mais elle va avoir un effet quand même bénéfique l'autoroute sur nous, le chemin McDonald entre autres qui est beaucoup achalandé avec l'autoroute, ça va couper quand même une belle circulation sur ce chemin-là. On croyait bien couper beaucoup de circulation sur Bel-Horizon mais je crois que ça ne sera pas le cas, suite à l'addenda numéro 2.

C'est un peu ça qui est l'inquiétude au niveau de la municipalité et c'est pour ça que la municipalité a déposé un mémoire. C'est vraiment pour demander que le projet revienne, surtout

940 au niveau Dunant, à un échangeur de type vraiment losange, de façon à ce que toute la circulation qui arrive de la 143 et de ce secteur-là puisse vraiment sortir sur Dunant, avoir des voies de sortie sur Dunant sans être obligé d'aller virer sur. . .

945

Donc, à ce moment-là, c'est sûr que les gens n'emprunteront pas Bel-Horizon. Que ce soit le camionnage ou que ce soit les véhicules automobiles qui arrivent de la 143, on parle des gens qui travaillent, on parle de beaucoup de personnes qui voyagent à l'Université Bishop's, tout

950 ce secteur, la ferme expérimentale, qui restent dans Sherbrooke, qui viennent, qui prennent Dunant souvent pour aller à leur résidence, etc. , etc. Donc, c'est un peu le but du dépôt de mémoire de la Municipalité du Canton de Hatley.

LA PRÉSIDENTE :

955

Vous mentionnez l'échangeur, vous dites un échangeur en losange. Est-ce que ce n'est pas l'échangeur en trèfle?

M. ÉRIC GRAVEL :

960

Oui, en trèfle, excusez. Je me suis peut-être mélangé dans les termes.

LA PRÉSIDENTE :

965

Oui, mais ça change en cours de route. Ma première question, c'est d'abord : combien il y a de citoyens qui seraient affectés par ce changement de l'addendum 2?

M. ÉRIC GRAVEL :

970 Vous voulez dire au niveau de nos citoyens. . .

LA PRÉSIDENTE :

975 Pas d'échangeur sur Dunant.

M. ÉRIC GRAVEL :

. . . résidant sur Bel-Horizon?

980 **LA PRÉSIDENTE :**

Bel-Horizon.

M. ÉRIC GRAVEL :

985 Je n'ai pas compté. C'est sûr qu'il y a des résidants aussi qui sont dans la Ville de Sherbrooke, quelques-uns. Nous, on peut peut-être parler de 15 à 20 résidences.

LA PRÉSIDENTE :

990 Du Canton de Hatley.

M. ÉRIC GRAVEL :

995 Bien sûr, qui sont dans le territoire du Canton de Hatley, à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

1000 Puis de Sherbrooke en même temps, c'est. . .

M. ÉRIC GRAVEL :

Ah! Là, je ne peux pas dire du côté de Sherbrooke.

1005 **LA PRÉSIDENTE :**

Environ la même chose?

M. ÉRIC GRAVEL :

1010

Oui, peut-être.

LA PRÉSIDENTE :

1015

Grosso modo. Ça fait une trentaine.

M. ÉRIC GRAVEL :

1020

C'est sûr aussi que les gens qui vont sortir sur Belvédère vont emprunter toute l'intersection Belvédère et Bel-Horizon, et aussi l'intersection Bel-Horizon et Dunant qui est déjà là un peu, même très problématique présentement de sa configuration au niveau de la sécurité. Donc, c'est sûr que ça n'arrêtera pas cette épine-là.

LA PRÉSIDENTE :

1025

Qu'est-ce que vous pensez de l'information du promoteur qui disait que la circulation du camionnage va être réduite sur Bel-Horizon, de diminuer de 83 %.

M. ÉRIC GRAVEL :

1030

Bon, là, c'est sûr qu'on n'a pas, nous, fait d'étude au niveau de la circulation. On s'est fiés beaucoup aux données du ministère. Bon, 83 %, peut-être, je ne sais pas si c'est plus au niveau du camionnage et tout, mais c'est un peu difficile. C'est sûr que ça peut réduire de 83 % mais nous on pense, en tout cas, que le camionnage au niveau de DJL et Sintra, vous savez qu'un véhicule lourd qui passe sur une route, c'est plusieurs véhicules automobiles et donc, à ce moment-là, je pense que les deux contracteurs qui sont là vont utiliser Bel-Horizon encore pour tout ce qui se fait de ce côté-là. Je ne crois pas qu'ils vont utiliser l'autoroute à ce moment-là s'il n'y a pas de sortie sur Dunant.

1035

1040

Donc, ça ne réglera pas la grande partie qui est le camionnage. Peut-être 83 % en comptant je ne sais pas comment le pourcentage d'automobiles versus le pourcentage de camions. Je n'ai pas les données, mais. . .

LA PRÉSIDENTE :

1045

Qu'est-ce que vous voulez dire? La proportion?

M. ÉRIC GRAVEL :

1050

Oui, la proportion.

LA PRÉSIDENTE :

1055 Ou bien combien l'usure de la route? Quand vous parlez de camionnage, un camion qui vaut à peu près, je ne sais pas, 20 000 autos.

M. ÉRIC GRAVEL :

1060 Oui, je ne peux pas dire si c'est ça. Sauf que si c'est 83 % du nombre de véhicules qui passent, incluant les camions, c'est peut-être pas 80 % moins de camions. Mais ça, il faudrait que le ministère peut-être nous le précise.

LA PRÉSIDENTE :

1065 Vous remettez en doute la proportion de camions, le pourcentage de camions que le promoteur avait escompté diminuer sur la route Bel-Horizon?

M. ÉRIC GRAVEL :

1070 Oui. Je n'ai pas les données avec moi.

LA PRÉSIDENTE :

1075 83 %, vous doutez.

M. ÉRIC GRAVEL :

Ça, c'est le camionnage ou de tous véhicules?

1080 **LA PRÉSIDENTE :**

C'était du camionnage.

M. ÉRIC GRAVEL :

1085 Ah! Le camionnage?

LA PRÉSIDENTE :

1090 Oui.

M. ÉRIC GRAVEL :

Bon, écoutez, il faudrait voir à ce niveau-là. C'est quand même deux industries qui

1095 voyagent beaucoup à ce niveau-là. C'est sûr que nous, on pense que même à 83 %, on pense que... l'idéal pour la municipalité, c'est qu'il n'y ait plus de camions sur Bel-Horizon. Ça, c'est vraiment un idéal à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

1100 D'accord.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1105 En gros, vous dites que la simulation a pu donner moins 83 % mais, dans votre esprit, ça demeure théorique. En pratique, les camions vont être encore sur Bel-Horizon.

M. ÉRIC GRAVEL :

1110 Bien, en tout cas, écoutez, je sais qu'il y en a énormément. C'est parce que les camionneurs vont bien voir à un moment donné que couper court, pour eux, c'est du temps, etc. Ça fait que tout le camionnage qui va arriver de la 108, qui va devoir sortir sur DJL ou Sintra, tout le camionnage qui va arriver de la 143 va prendre l'autoroute. Ils n'iront pas sortir sur la 216. Ils vont sortir sur Belvédère, ils vont emprunter Bel-Horizon. Ils sont droit au coin là de DJL.

1115 Donc, il faudrait voir le pourcentage, eux, de ces carrières-là qui font des affaires de ce côté-là, mais en tout cas, je crois que c'est quand même un nombre important. Tu sais, 83 %, peut-être diminuer, oui, mais en nombre de camions, ça peut rester quand même assez important au niveau du nombre de camions qui passent dans une journée. Ça peut rester très, très, très significatif.

1120

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

La situation actuelle est quand même de même depuis un certain temps.

1125

M. ÉRIC GRAVEL :

Bien, c'est sûr que ça a évolué avec les années. C'est sûr que...

1130 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Beaucoup?

M. ÉRIC GRAVEL :

1135 Bien, écoutez, moi, ça fait...

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1140 Par rapport à il y a 10 ans.

M. ÉRIC GRAVEL :

1145 Écoutez, ça fait peut-être. . . Mais, nous, ce territoire-là du Canton de Hatley a été annexé à notre territoire en 97. Donc, ça fait à peu près ça 8, 9 ans que je peux dire connaître le territoire.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1150 Quelle a été l'évolution pendant cette période-là?

M. ÉRIC GRAVEL :

1155 Je n'ai pas de données scientifiques, mais comme inspecteur – excusez mon expression – comme gars de terrain. . .

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1160 Oui? Est-ce que ça a doublé?

M. ÉRIC GRAVEL :

1165 . . . je pense que ça a sûrement augmenté. Doublé, je ne peux pas vous dire mais ça a augmenté. Et je pense que ça va toujours aller en augmentant. Le nombre va aller en augmentant. Si on en diminue sur l'autoroute, il va quand même rester en augmentant.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1170 Pourquoi?

M. ÉRIC GRAVEL :

Parce que l'industrie. . .

1175 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Se développe.

M. ÉRIC GRAVEL :

1180

. . . va continuer à se développer et, à ce moment-là, le camionneur va tout le temps passer sur Bel-Horizon quand même.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1185

Est-ce que vous avez des plaintes de citoyens concernant l'exploitation des carrières qui sont à proximité?

M. ÉRIC GRAVEL :

1190

Vous voulez dire au niveau. . .

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1195

Des nuisances.

M. ÉRIC GRAVEL :

1200

Bien, c'est sûr que nous, au niveau des citoyens de Bel-Horizon, on n'a peut-être pas des plaintes directes au niveau de l'exploitation des carrières, mais c'est le camionnage. C'est la circulation sur la rue Bel-Horizon. Vous savez, des entrées de cour, les camions, ça roule quand même à une vitesse considérable. Des fois, il y a un certain danger. Nous, c'est de là que les gens nous ont interpellés le plus souvent.

1205

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Est-ce que la Municipalité du Canton de Hatley a juridiction sur la réglementation relative à la circulation sur son territoire?

1210

M. ÉRIC GRAVEL :

Oui. Mais là, c'est sûr qu'il faudrait vérifier au niveau des zones, des voies «no truck» qu'on pourrait appeler.

1215

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Oui.

M. ÉRIC GRAVEL :

1220

C'est sûr que le «no truck», il y a aussi le ministère des Transports.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1225 Oui. Si vous vouliez interdire la circulation des camions sur Bel-Horizon, ça aurait l'air de quoi?

M. ÉRIC GRAVEL :

1230 En tout cas, il faudrait. . .

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1235 Un bon débat.

M. ÉRIC GRAVEL :

. . . il faudrait l'étudier. Il faudrait l'étudier, mais il faudrait voir aussi, parce qu'il y a plusieurs. . .

1240

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Est-ce que c'est des options qui ont déjà été envisagées dans le but de solutionner?

1245

M. ÉRIC GRAVEL :

Bien, c'est sûr qu'elles vont être envisagées s'il n'y a pas rien qui se passe.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1250

Les frais actuels de réfection de la route?

M. ÉRIC GRAVEL :

1255

Ils n'ont pas été estimés.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1260 Mais jusqu'à maintenant, ça a été assumé à même le budget de la Municipalité du Canton de Hatley?

M. ÉRIC GRAVEL :

Oui.

1265

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Et c'est 1 600 citoyens qui payent pour ça.

1270

M. ÉRIC GRAVEL :

C'est ça. C'est sûr que pour toutes les routes, c'est un budget pour toutes les routes de la municipalité. Vous savez, dans les petites municipalités, souvent le budget de voirie est quand même un budget majoritaire

1275

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Merci.

1280

M. ÉRIC GRAVEL :

Quand même un budget important.

LA PRÉSIDENTE :

1285

Merci beaucoup, monsieur.

J'appelle maintenant monsieur Jean-Pierre Regnault.

1290

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

Madame la présidente, monsieur le commissaire !

LA PRÉSIDENTE :

1295

Bonjour, monsieur Regnault !

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1300

Bonjour! Je me présente d'abord. Je m'appelle Jean-Pierre Regnault. J'habite la résidence du 2858, de la rue des Iroquois à Sherbrooke. Je suis ingénieur agronome de formation. C'est la personne à qui Gilles Daoust faisait référence tout à l'heure. Je précise cependant que je dépose ce mémoire à titre de citoyen, à titre personnel et non pas à titre d'expert. Je ne me considère pas comme un expert dans le domaine, mais comme une personne renseignée, curieuse et avertie des choses de l'agriculture de par ma formation. Il est évident aussi que mon propos est teinté d'une certaine curiosité à l'égard de la chose agricole et, dans le cas qui nous intéresse, de la Ferme Sainte-Catherine.

1305

1310 J'en ai peu parlé dans mon mémoire mais je serai prêt à discuter, aborder un certain nombre de questions avec la commission sur cette question-là, puisque j'ai apporté un certain nombre d'arguments au comité de citoyens dont je suis membre.

LA PRÉSIDENTE :

1315 Merci de ces précisions.

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1320 Je vous en prie. Je suis également membre du comité des citoyens pour le prolongement de la 410, mais comme je disais, je présente ce mémoire à titre personnel. Parce que j'ai d'abord été concerné personnellement par ce projet. Ma femme et moi sommes les propriétaires du dernier terrain vacant qui était disponible sur la rue des Iroquois, donc dans ce quartier, quartier de l'«Ivoire» qu'on a visité tout à fait par hasard et avec lequel on est tombés en amour en raison de toutes ses qualités que monsieur le commissaire a mentionnées tout à l'heure.

1325 Évidemment, pour un projet de cette importance, on s'est assurés du tracé de la 410, puisqu'on avait un plan de Sherbrooke qui datait de 1981 – 1980-1981 – sur lequel apparaissait déjà la bretelle de raccordement et l'échangeur de raccordement de l'autoroute 410 telle qu'elle se finit maintenant avec le boulevard Université et cette courbe prononcée qui montrait très clairement la direction que prendrait la future voie de prolongement vers la montée d'Ascot.

1330 On a quand même voulu vérifier cette question-là parce que, pour nous, c'était important. Je dois dire que dans une vie antérieure, j'ai vécu à Montréal, j'ai passé 4 ans à proximité du boulevard Décarie et je sais les nuisances que peuvent apporter à un résidant la pollution sonore et la pollution atmosphérique.

1335 Je suis allé au ministère des Transports à plusieurs reprises et on m'a répondu, comme je le mentionne dans ce mémoire, que le tracé qui figurait sur notre plan était bien le tracé prévu pour le prolongement, qu'aucune date n'était encore fixée pour le début de la construction et qu'il s'agirait d'une route à deux voies sur laquelle la vitesse serait limitée à 70 kilomètres/heure.

1340 J'étais tellement content d'apprendre ces précisions que j'ai malheureusement oublié le nom de la personne qui m'a donné ces renseignements-là. Donc, je ne peux pas vous dire qui m'a donné ces précisions.

1345 C'est donc dire qu'en 2003, nous sommes tombés de très haut quand on a appris par un autre résidant du quartier que le MTQ avait proposé une autre voie, une alternative connue maintenant sous le nom de la variante B-sud. C'est sûr que la surprise et la colère ont laissé la

1350 place à disons d'autres sentiments, d'autres actions et j'ai spontanément décidé de joindre le comité de défense des citoyens pour essayer de voir ce que l'on pouvait faire pour faire valoir justement les aspects négatifs de cette nouvelle variante B-sud.

1355 En ce qui concerne l'influence du projet sur l'environnement et la qualité de vie... je veux préciser d'abord que comme membre de ce comité de citoyens, membre de l'exécutif, j'ai bien sûr étudié un certain nombre d'études et de rapports et j'ai surtout – je vais retrouver la mention plus précise – pris connaissance des rapports, en particulier du Plan de transport du MTQ donc qui a été préparé en 2002, de l'expertise agricole du groupe UDA qui a été rédigée et produite en 2004 pour le compte du ministère des Transports du Québec, et enfin de l'étude d'impact de Teknika qui a été publiée en avril 2006.

1360 Donc, c'est essentiellement ces trois documents qui m'ont servi à me faire une opinion sur les différents tracés qui nous concernaient. Je parle soit de la variante A-nord, soit de la variante B-sud. Je dirai très honnêtement, pour avoir suivi les délibérations de la commission hier soir, que je prends conscience de l'importance des problèmes pour les personnes à l'autre bout de la 410 et les gens de Lennoxville. Ça, moi personnellement, je me suis moins intéressé à cet aspect-là en me concentrant plus sur les aspects qui concernaient les résidents du quartier de l'«Ivoire» et du quartier de l'«Indiana».

1370 Je crois personnellement que la construction d'une voie de contournement apportera un bénéfice pour l'ensemble de la communauté sherbrookoise et pour sa région. Pour résider dans le quartier donc depuis 7 ans, on a l'occasion de constater régulièrement, puisqu'on va donc en ville régulièrement, soit par la 216, soit par la montée d'Ascot, soit par le chemin Dunant, on a l'occasion de constater que la circulation a augmenté considérablement en 7 ans. C'est difficile de la quantifier, c'est vrai, mais on le sent, on le perçoit comme conducteur que la circulation a beaucoup augmenté ces dernières années et surtout, que la circulation lourde, le camionnage a énormément augmenté. Je dirais qu'en proportion, il me semble – c'est une perception, c'est vrai – que le transport par camion a augmenté bien plus que la circulation automobile.

1380 Il reste aussi que la sécurité des chauffeurs, des automobilistes pose problème dans un certain nombre de cas, de situations et il m'a semblé que le Plan de transport du ministère des Transports montrait bien – en tout cas, ça a su me convaincre – de la difficulté d'améliorer la qualité, la sécurité du réseau de transport existant. Et c'est dans ce sens-là que j'adhère à l'idée, au principe de construire une voie de contournement. Qu'elle soit à deux voies ou qu'elle soit à quatre voies, il est sûr qu'une autoroute comme telle, sans échangeur à niveau, avec des voies séparées, constitue une voie de circulation qui est beaucoup plus sécuritaire.

1390 Est-ce que nous considérons que le projet est acceptable dans le milieu? La réponse est oui à cette question, dans la mesure où il s'agira de la variante A-nord. Et c'est certain que dans ces arguments, dans les éléments qu'on a pu tirer des études que je mentionnais tout à l'heure, il y avait un certain nombre d'arguments en faveur du tracé A-nord et un certain nombre d'arguments en défaveur du tracé, de la variante B-sud.

1395 Je ne reviendrai pas inutilement sur des arguments qui ont déjà été abordés par le
mémoire du comité des citoyens mais il reste que, en termes de population touchée, que, en
termes de nuisances sonores, de pollution atmosphérique, le tracé A-nord est plus intéressant
pour le comité de citoyens que la variante B-sud.

1400 Il restait aussi dans nos arguments le fait que, pour nous, la Ferme Sainte-Catherine ne
nous paraît pas irrémédiablement perdue. C'est sûr qu'elle est touchée de plein fouet par la
variante A-nord, c'est bien évident. On est conscients que le verger sera éliminé, sera perdu par
le passage de l'autoroute mais que par ailleurs cette exploitation possède un certain nombre de
possibilités qu'elle pourrait mettre en œuvre, de possibilités dont on se demande pourquoi elle ne
les a pas encore mises en œuvre déjà maintenant puisqu'on sait que, depuis 30 ans, une
autoroute va passer dans ce secteur-là.

1405 Il me semble que comme exploitant agricole – c'est une opinion personnelle que j'apporte
– j'aimerais bien avoir des réponses de la ferme : comment se fait-il qu'on n'ait pas pensé jusqu'à
maintenant – il y a peut-être d'excellentes raisons, mais je ne les connais pas – comment se fait-il
qu'on n'ait pas pensé à réorienter l'exploitation sur des parcelles qui risquaient d'être moins
1410 exposées par ce problème-là.

1415 Il y a deux semaines, j'ai écrit une lettre ouverte dans *La Tribune* où je posais ces
questions qui restent sans réponse. Je sors un petit peu de mon mémoire pour revenir sur cet
aspect-là. J'ai rédigé cette lettre-là et j'ai rédigé mon mémoire comme un citoyen renseigné et
curieux, mais non pas comme un expert. Je ne me considère pas comme un expert parce que je
pose des questions. Un expert répond à des questions et propose des solutions.

1420 Je ne peux pas proposer de solution parce que je ne connais pas la Ferme Sainte-
Catherine, sinon par le passage que je fais plusieurs fois par jour, plusieurs fois par semaine le
long de l'exploitation, mais qui m'amène à observer, à voir et à me poser un certain nombre de
questions. Et c'est ces questions-là que j'ai posées dans le mémoire et ces questions que j'ai
posées dans l'article publié dans *La Tribune*.

1425 Pour le reste, je soutiens le tracé, le passage de l'autoroute par la variante A-nord.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Merci.

1430 **M. JEAN-PIERRE REGNAULT :**

Je vous en prie.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1435

Êtes-vous membre du comité de citoyens de monsieur Daoust?

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1440

Oui.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1445

Vous avez une carte de membre?

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

Oui.

1450

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Vous avez lu le rapport qui nous a été présenté?

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1455

Le rapport. . .

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1460

Le mémoire de monsieur Daoust?

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1465

Le mémoire, j'en ai rédigé une bonne partie. Donc, je suis au courant effectivement de ce qu'il contient, oui, tout à fait.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1470

Ça va. Pour ma propre compréhension, je vais vous demander de faire un effort, puis de me dire, pour vous, c'est quoi quelque chose d'énorme, quelque chose de considérable? Parce que c'est deux qualificatifs qui sont abondamment utilisés et puis j'ai un peu de misère à savoir qu'est-ce que c'est une circulation considérable pour vous.

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1475

Considérable, c'est quelque chose que je verrais quand même comme quelque chose

de relatif. C'est sûr qu'on ne peut pas comparer la densité d'une circulation du boulevard Décarie à 4 h 30 un vendredi après-midi à celui de l'autoroute de la 410 à la même période. Mais enfin, les études du ministère indiquent quand même le passage de entre 20 et 25 000 véhicules par jour, ça commence à être considérable.

On dirait que c'est plus considérable que ça l'était il y a 10 ans. Il y a 10 ans, je dirais que l'heure de pointe à Sherbrooke durait 12 minutes : 5 minutes avant l'heure, 7 minutes après l'heure. Mais la densité de la circulation à l'intérieur de la ville et sur les voies de ceinture s'est considérablement amplifiée ces dernières années. C'est palpable.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Considérable, est-ce que c'est quelque chose de souhaitable? Une circulation considérable, est-ce que c'est souhaitable ou non souhaitable?

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

Je pense que l'augmentation de la circulation n'est pas quelque chose de souhaitable. C'est un fait, point. On le constate. De plus en plus de personnes se déplacent en automobile. De plus en plus de familles ont deux automobiles. La croissance économique actuelle de la région sherbrookoise fait que la construction roule fort, qu'il y a toute une série de constructions, de développements qui demandent un transport par camionnage.

Par ailleurs, on sait que dans les points faibles – c'est le ministère des Transports qui le souligne – le fait que la région de Sherbrooke par sa configuration est dépendante beaucoup plus que d'autres régions du transport par camionnage. Il n'y a plus de voie de chemin de fer, le transport aérien est pratiquement impossible. Donc, autant pour les personnes que pour les biens, que pour les marchandises, il faut se rabattre sur le transport par camionnage. Ça, c'est bien précisé dans le Plan de transport.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Vous dites que vous avez contribué à la rédaction du mémoire.

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1520

Alors, je reviens au mémoire. . .

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1525

Je vous en prie.

LA PRÉSIDENTE :

1530

. . . à la page 11, on dit que les autoroutes doivent en faire partie. Je reprends un petit peu en avant, je vais citer. C'est la page 11, le premier paragraphe. C'est un paragraphe assez long :

1535

En l'absence de moyens alternatifs justement efficaces qui pourraient être mis en œuvre rapidement, les transports routiers sont là pour rester en raison de la souplesse du transport des biens et des personnes qu'ils permettent. Il faut donc les considérer comme une partie de notre richesse collective. . .

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1540

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1545

. . . et comme un moyen de transport susceptible de s'inscrire dans la perspective d'un développement durable et sous l'angle de l'intégration de tous les moyens de transport individuels et communautaires. Les autoroutes doivent en faire partie, notamment en raison de la sécurité qu'elles procurent et à leurs utilisateurs et du haut débit de circulation qu'elles peuvent assurer.

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1550

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

1555

On a entendu des groupes hier, vous étiez présent - . . .

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1560

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

. . . dont Les Amis de la Terre qui partagent une opinion différente. . .

1565 **M. JEAN-PIERRE REGNAULT :**

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

1570

. . . concernant le développement durable. Alors, qui prônent une diminution du transport individuel.

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1575

C'est leur droit et, dans une certaine mesure, je souscris. . .

LA PRÉSIDENTE :

1580

J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1585

. . . je souscris aux thèses élaborées par Les Amis de la Terre, mais je pense que dans un avenir relativement proche, cette attitude ou cette opinion manque de réalisme. On est pris avec un problème local important. C'est l'engorgement du centre-ville de Sherbrooke et surtout l'engorgement de Lennoxville.

1590

Vous savez que pour changer des comportements, ça prend du temps. Ça prend beaucoup de temps. Ça prend des campagnes de sensibilisation et ce n'est certainement pas du jour au lendemain qu'on apprendra aux personnes à moins utiliser leurs automobiles. Je pense qu'il faut faire avec ce que l'on a dans les circonstances que l'on connaît. Et dans ce sens-là, je ne vois pas comment on pourrait à l'heure actuelle se passer d'une voie de contournement.

1595

C'est sûr qu'on peut toujours espérer, souhaiter faire en sorte que le camionnage diminue. Mais dans combien de temps? Dans 6 mois? Pour avoir des résultats tangibles. Dans 10 ans? Ou dans 15 ans? Peut-être que dans 15 ans, oui, ce sera possible effectivement, mais cette autoroute-là, elle aura été utile pendant 15 ans. Elle le sera encore.

1600

LA PRÉSIDENTE :

C'est que vous évoquez la perspective d'un développement durable. . .

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1605

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1610

... et vous le voyez dans l'intégration justement de l'infrastructure autoroutière.

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1615

Tout à fait. Mais je ne dis pas qu'une autoroute viendrait nécessairement éliminer tout souhait ou tout désir de proposer aux citoyens, aux résidents d'autres moyens de transport. Le covoiturage, par exemple, l'utilisation de la bicyclette sont des moyens souhaitables, mais ce sont, comme je l'ai mentionné à l'instant, des dispositions, des moyens qui vont demander du temps pour être mis en place, d'une part, et ensuite pour être utilisés par les citoyens.

1620

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Vous dites dans votre propre mémoire à la page 2 :

1625

Ces dernières années, nous observons une forte augmentation du trafic sur ces artères. Nous constatons que les intersections deviennent de plus en plus dangereuses.

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1630

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1635

Pouvez-vous nous dire comment vous avez constaté cela? Puis à quel endroit exactement sont concentrés les noyaux, les nœuds de circulation.

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1640

Il suffit de passer deux, trois fois par jour sur la route 216, par exemple, de la montée d'Ascot pour constater que, même depuis que la 216 à cet endroit-là a été élargie, qu'il y a toujours beaucoup, beaucoup de circulation. Que la régulation de la circulation par les arrêts de stop pose souvent problème. C'est difficile, c'est dangereux. J'avoue que quand je m'en vais vers le nord, c'est-à-dire vers Sherbrooke, je m'oblige à ralentir parce que je ne suis jamais certain que les voitures qui arrivent par la 216 vers le sud et qui tournent sur la montée d'Ascot vont effectivement laisser passer la circulation qui arrive du sud. C'est dangereux. Il y a un coin de danger à cet endroit-là.

1645

1650

Je passe suffisamment souvent pour savoir ou pour observer que : un, il y a des accidents, qu'il y a régulièrement des accidents mortels. Je ne peux pas vous dire combien parce que je ne tiens pas mes statistiques en fonction d'une éventuelle intervention devant cette commission mais, effectivement, on en constate.

1655

Je constate aussi qu'il y a plus de voitures et que les gens roulent plus vite. C'est plus dangereux. Avant, je faisais de la bicyclette sur la 216. Maintenant, je trouve que faire de la bicyclette ou marcher le long de la 216 relève d'un comportement suicidaire. Je peux prendre ma voiture, c'est plus sûr. Mais j'aimerais bien aller faire mes courses sur l'avenue Galt avec ma bicyclette. J'aimerais beaucoup de faire, mais je ne le fais plus parce que je trouve ça dangereux.

LA PRÉSIDENTE :

1660

Merci beaucoup. Avez-vous d'autre chose à compléter?

M. JEAN-PIERRE REGNAULT :

1665

Non. Ça va.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Merci beaucoup de votre rapport.

1670

Maintenant, Construction DJL avant la pause. Monsieur Gilles Therrien.

M. GILLES THERRIEN :

1675

Madame la présidente, monsieur le commissaire, je vous remercie de l'opportunité.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

1680

M. GILLES THERRIEN :

1685

Je vais reprendre un peu les termes de notre mémoire. DJL est une entreprise de construction importante au niveau des matériaux de base dans la région. On est implanté depuis 1969. Un point peut-être qui n'était pas mentionné dans notre mémoire, sur lequel j'aimerais attirer votre attention, il y a deux importantes carrières dans la région et la nôtre est celle qui est située avec la plus grande proximité du bassin principal qui est Sherbrooke. Alors, pour les clients ou les gens qui viennent chez nous, c'est plus court que notre compétiteur principal qui

est situé 2 kilomètres plus loin sur le chemin du Lac.

1690 **LA PRÉSIDENTE :**

Plus bas? Vous, vous êtes plus au nord?

1695 **M. GILLES THERRIEN :**

On est plus au nord et on est donc plus proche de Sherbrooke et de Lennoxville.

LA PRÉSIDENTE :

1700 Parfait.

M. GILLES THERRIEN :

1705 Un autre point peut-être qui n'était pas mentionné dans la présentation, la majorité des contracteurs en excavation de la région sont aussi nos clients, lorsque vient le temps de s'approvisionner en matières premières. Alors, d'où le trafic qui est assez important chez nous.

Notre intérêt pour le projet, bien c'est certain que nous, on trouve que c'est un projet valable, intéressant. Je ne m'étendrai pas plus sur le sujet.

1710

Nos préoccupations liées au projet. J'aimerais peut-être juste préciser une petite prémisse. Notre mémoire, on l'a rédigé en prenant pour acquis que le tracé A-nord était favorisé par le ministère. Je me rends compte à entendre les participants à la commission que bon, sait-on jamais, peut-être que le B-sud n'est pas mort. On n'a pas du tout commenté, nous, l'impact qu'aurait le B-sud pour nous. J'en glisserai un mot peut-être dans ma conclusion, mais je voulais mentionner que tous les commentaires qu'on fait dans notre mémoire sont basés sur la prémisse que A-nord serait le tracé final.

1715

1720 Alors, nous, lorsqu'on regarde le tracé A-nord, il y a deux éléments qui attirent notre attention et qui deviennent pour nous des préoccupations. Il y a le fait que la montée d'Ascot, selon notre compréhension, deviendrait un cul-de-sac. Et il y a l'élément que lors de la publication de l'addenda 2, l'échangeur entre l'autoroute et le chemin Dunant n'est pas un échangeur complet dans toutes les directions. Alors, ça, nous, ce qu'on voit comme conséquence à ça, c'est que les camionneurs qui ont soit à quitter notre carrière ou à venir chez nous, lorsque c'est dans la direction de Sherbrooke, ça allonge le temps et le trajet par rapport à la situation actuelle.

1725

C'est également vrai pour tout le transport qui irait en direction de Lennoxville si ces transporteurs-là prennent l'autoroute.

1730 **LA PRÉSIDENTE :**

Pouvez-vous le décrire?

1735 **M. GILLES THERRIEN :**

Décrire la raison?

LA PRÉSIDENTE :

1740 Oui. Les deux là.

M. GILLES THERRIEN :

1745 Oui. Bon, si je prends le premier cas, le transport vers Sherbrooke, le nouveau tracé, si on s'imagine un triangle, présentement, l'hypoténuse du triangle, c'est la montée d'Ascot, qui est en quelque sorte le chemin le plus court entre les deux pointes. Le nouveau trajet, ça serait la base et le côté du triangle. Autrement dit, au lieu de faire la ligne droite entre deux points, on ferait le tour du triangle. Ça, c'est en direction de Sherbrooke.

1750 C'est presque pire que ça, je dirais, en direction de Lennoxville si les gens ne prennent pas le chemin Bel-Horizon. Si les gens prenaient toujours le chemin Bel-Horizon, ce qui je crois n'est pas un souhait pour la population, là il n'y aurait pas d'effet. Mais si les gens vont en direction de Lennoxville en utilisant l'échangeur Dunant tel que décrit à l'addenda 2, le camion doit partir de chez nous, faire un bout en direction ouest, revenir sur ses pas sur l'autoroute en

1755 direction est. Alors, là, il y a comme un. . .

On n'a pas calculé le kilométrage parce qu'à un moment donné, c'est des plans préliminaires, puis on voulait surtout exprimer la préoccupation puis le principe, mais il y a quand même un détour significatif par rapport à emprunter le chemin Bel-Horizon ou par rapport à un

1760 échangeur qui serait complet, où est-ce que les gens seraient sur Dunant et tourneraient à droite vers Lennoxville, tout simplement.

Donc, si je prends la circulation de la carrière vers notre clientèle, je n'ai pas de pourcentage mais intuitivement, je dirais que c'est 95 % des transports, ils ont lieu soit vers

1765 Sherbrooke, soit vers Lennoxville. Les transports disons en direction de Sainte-Catherine-de-Hatley, c'est marginal. Alors, pour nous, le gros volume est vers Sherbrooke, vers Lennoxville, et dans les deux cas, ce transport-là deviendrait plus long en distance et plus long en temps. Ça, c'est un constat, selon nous.

1770 Il y a les conséquences de cette situation-là. On voit, nous, d'une façon un peu simplifiée si on veut, on voit trois préjudices. Deux qui concernent notre entreprise et un où je dirais c'est pour l'ensemble de la collectivité.

1775 Alors, dans un premier temps, le fait que la montée d'Ascot deviendrait bloquée, là c'est des éléments économiques et contractuels entre nous et la Ville de Sherbrooke, mais nous, on avait à l'époque participé à la réalisation de la montée d'Ascot. Ça a été cédé à la municipalité et puis, lors de cet acte-là, il y avait un élément d'obligation de la municipalité de maintenir ça en fonction ou de le remplacer par quelque chose d'équivalent.

1780 Alors, c'est sûr que là, le projet vient en contradiction avec cette chose-là. Naturellement aussi, le fait que ça a un impact sur notre avantage concurrentiel dans le milieu, si on veut. Le fait qu'on est la carrière la plus proche, bien, ça se traduit par des impacts économiques pour nous.

1785 Bon, l'autre élément, c'est que du fait que toutes les distances de transport, sans que la montée d'Ascot soit maintenue, du fait que toutes les distances sont allongées, bien pour l'ensemble des projets, ça coûte maintenant un peu plus cher en transport de venir chez nous. Il y a la notion relative de ça aussi par rapport à la concurrence, qui est un point qui a un impact pour nous.

1790 Puis si on regarde ensuite d'une façon plus générale, c'est sûr que si on dit que chez nous, il peut y avoir de l'ordre de 300 à 500 voyages de camion par jour, si chacun des voyages est un peu plus long, somme toute, c'est pour l'ensemble, les émanations, tout ce que vous voulez comme conséquences. Indirectement, toute la société paye pour ce temps perdu là.

1795 Ça fait que ça, c'est ce qu'on voit comme étant nos préoccupations et leurs impacts. Les suggestions qu'on a, nous, pour mitiger ça ou remédier à ça, c'est d'arriver à définir l'échangeur, l'ensemble du tracé de façon à conserver la montée d'Ascot. On pense que ce n'est pas impossible et puis, ça, ça solutionnerait une partie du problème vers Sherbrooke notamment. Et
1800 l'autre partie de la solution serait un échangeur complet entre Dunant et l'autoroute, tel qu'initialement. En tout cas, avant l'addenda 2, c'était montré comme ça.

Ça fait qu'en conclusion, nous, on est favorables au projet dans la mesure où ces deux suggestions-là seraient incorporées.

1805 Dernier point, comme je disais tantôt, la fameuse prémisse où est-ce que moi, j'ignorais, je considérais que le B-sud était mort, si jamais il revenait à la surface, à première vue, pour nous – là, c'est sûr que j'y vais de la position de notre entreprise – pour nous, le B-sud à la limite est même mieux que le A-nord parce qu'il passe immédiatement à côté de notre carrière avec la
1810 sortie à toutes fins pratiques pour nous. Ça fait qu'on ne s'y objecterait pas. Mais ça, je ne sais pas jusqu'à quel point c'est encore possible.

Ça fait que finalement, pour nous, le tracé A-nord, s'il n'était pas modifié, certainement on préférerait le B-sud. Mais si le A-nord est modifié avec la montée d'Ascot et l'échangeur, on ne
1815 s'y oppose pas, on est favorables.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Questions maintenant. Combien de camions vous avez?

1820

M. GILLES THERRIEN :

Nous-mêmes?

1825

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1830

M. GILLES THERRIEN :

Très peu. On en a 6 environ. Chez nous, ce sont les camions des clients qui viennent.

LA PRÉSIDENTE :

1835

C'est quoi la fréquence, qui sort et qui rentre?

M. GILLES THERRIEN :

1840

C'est ça que je disais. Ça peut être de l'ordre de 300 à 600 par jour. C'est saisonnier. C'est sûr que l'hiver, il y en a beaucoup moins.

LA PRÉSIDENTE :

1845

300 et 600, est-ce que ça compte l'aller/retour? Arriver et repartir?

M. GILLES THERRIEN :

1850

Oui, c'est ça. Disons 300 aller/retour supposons ou 600 aller/retour selon la grosseur de la journée. Une grosse journée. . .

LA PRÉSIDENTE :

Alors, 600 multiplié par 2 dans une grosse journée?

1855

M. GILLES THERRIEN :

Si on veut, oui. 600 trajets x 2, oui. Un dans un sens et un dans l'autre. Oui, ça, ça serait une bonne journée.

1860

LA PRÉSIDENTE :

Combien de fois par jour? Ça fait 600.

1865

M. GILLES THERRIEN :

600, prenez 10 heures, ça fait un par minute.

1870

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça, c'est 10 heures?

M. GILLES THERRIEN :

1875

600/minute. Disons 10 x 60, ça fait 600 minutes. Ça veut dire qu'il y aurait un camion à la minute.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

1880

M. GILLES THERRIEN :

Ça, c'est une grosse journée.

1885

LA PRÉSIDENTE :

La grosse journée, elle dure combien de temps durant l'année? Est-ce qu'elle s'étend sur un mois, deux mois, trois mois?

1890

M. GILLES THERRIEN :

Durant la saison estivale, il y en a pas mal de grosses journées.

LA PRÉSIDENTE :

1895

C'est combien? La saison estivale, ça s'étend de quoi à quoi?

M. GILLES THERRIEN :

1900

C'est beaucoup régi par, au printemps, le dégel des routes. Alors mi-mai.

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1905

M. GILLES THERRIEN :

Puis, selon les budgets du ministère des Transports et le volume des projets, ça peut s'étendre jusqu'à novembre.

1910

LA PRÉSIDENTE :

Mai à novembre?

1915

M. GILLES THERRIEN :

Oui. De plus en plus, je dirais, il y a des travaux maintenant l'hiver, mais c'est sûr que ça ne se compare pas à l'été.

1920

LA PRÉSIDENTE :

Puis c'est quoi la proportion au niveau du trafic, si on compare?

1925

M. GILLES THERRIEN :

C'est moins de 25 % l'hiver par rapport à l'été.

LA PRÉSIDENTE :

1930

Parfait. Et puis le trajet que vous empruntez?

M. GILLES THERRIEN :

Dans quel sens?

1935

LA PRÉSIDENTE :

Le trajet que les camions empruntent, c'est soit la montée d'Ascot ou. . .

1940

M. GILLES THERRIEN :

Présentement?

LA PRÉSIDENTE :

1945

Oui, oui.

M. GILLES THERRIEN :

1950

Là, je vais vous le dire intuitif.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1955

M. GILLES THERRIEN :

C'est 95 % la montée d'Ascot.

1960

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça. Puis l'autre 25 %, c'est à droite.

M. GILLES THERRIEN :

1965

Bien, 95, il en reste 5. Je dirais l'autre 5 %, ça serait Dunant direct vers Sherbrooke ou Bel-Horizon vers Lennoxville. Oui, peut-être c'est plus que 5 % Bel-Horizon vers Lennoxville, j'avoue là.

1970

LA PRÉSIDENTE :

Parce que tantôt, vous aviez dit que c'était 50-50 Lennoxville, puis Sherbrooke.

M. GILLES THERRIEN :

1975

J'ai-tu dit ça, moi?

LA PRÉSIDENTE :

1980

Moitié-moitié. Il me semble. En tout cas, je ne suis pas certaine.

M. GILLES THERRIEN :

Bien, là, je doute que ce soit. . .

1985

LA PRÉSIDENTE :

On va regarder dans les transcriptions.

1990 **M. GILLES THERRIEN :**

Je m'excuse, je peux m'être trompé. . .

LA PRÉSIDENTE :

1995

On peut toujours rectifier.

M. GILLES THERRIEN :

2000

. . . mais je dirais que la majorité, c'est montée d'Ascot, puis quand je disais 95, c'était par rapport aux gens qui iraient directement sur Dunant. Mais, en réalité, j'avoue que je n'ai pas de statistiques, je serais un peu trop aléatoire dans mon chiffre. Il y en a quand même un bon volume vers Lennoxville, oui. 50, je doute que ce soit 50 parce qu'il y a quand même plus de travaux vers l'ouest à mon avis, Magog, tout ça. Je ne suis pas capable de répondre.

2005

LA PRÉSIDENTE :

30 %, 35?

2010

M. GILLES THERRIEN :

Oui, peut-être plus, oui. 65-35 Sherbrooke/Lennoxville. Mais ça, j'imagine que le ministère des Transports aurait des bonnes statistiques là-dessus. Mais en tout cas. . .

2015

M. GILLES THERRIEN :

Pouvez-vous nous les fournir, vous? Les demander et nous envoyer ça par écrit?

M. GILLES THERRIEN :

2020

Non, moi, je ne suis pas capable. Il faudrait que je les demande au ministère.

LA PRÉSIDENTE :

2025

Oui, c'est ça.

M. GILLES THERRIEN :

Ah! oui, on peut. Mais vous ne pouvez pas les obtenir. . .

2030 **LA PRÉSIDENTE :**

Pour compléter votre mémoire, vous savez. Mais on peut le faire aussi. C'est tout. Moi, c'est parfait. Merci beaucoup.

2035 **M. GILLES THERRIEN :**

Merci.

2040 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci d'être venu.

2045 Alors, on va ajourner la pause, c'est-à-dire qu'on va tout de suite passer à monsieur Martin Tremblay qui est en transport adapté, je pense. Bonjour, monsieur Tremblay !

2045

M. MARTIN TREMBLAY :

Bonjour!

2050 **LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous un mémoire que vous avez déjà écrit? Non, c'est verbal?

2055 **M. MARTIN TREMBLAY :**

2055

C'est verbal parce que je savais pas trop, trop le fonctionnement. Moi, j'ai appris ça à la dernière minute qu'il y avait une séance dans ce temps-ci, parce que je l'ai su au mois de septembre que c'était fini, fini. Je pensais pas. . .

2060 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, bienvenue, monsieur Tremblay ! Merci d'être venu.

2065 **M. MARTIN TREMBLAY :**

2065

2070 Moi, c'est que je savais pas trop, trop si c'était un mémoire ou quoi parce que moi, j'avais entendu parler par oreille qu'il y aurait eu des personnes qui étaient mécontentes à cause du circuit qui était le parcours. Puis moi, j'ai dit, je pensais que c'était ça qu'on venait faire aujourd'hui, donner un plan. Puis j'ai fait un plan, quelques plans, deux, trois plans des circuits différents que je voulais proposer. Puis c'était juste ça.

LA PRÉSIDENTE :

Où demeurez-vous? Dans quel coin, vous?

2075

M. MARTIN TREMBLAY :

Moi, je demeure sur le chemin Sainte-Catherine, plus à l'extrémité. Plus vers Val-du-Lac. Mais moi, j'avais entendu parler de la Ferme Sainte-Catherine, puis j'avais entendu parler aussi d'autres personnes qu'il y avait des maisons qui se faisaient. . . il y avait des échangeurs qui arrivaient dans la maison. Ça fait que moi, j'ai fait un plan pour suggérer.

2080

LA PRÉSIDENTE :

Vous êtes bien gentil de venir nous porter ça. Décrivez-nous tout ça là parce que c'est pris en transcription. Alors, si vous pouvez le décrire?

2085

M. MARTIN TREMBLAY :

Bien, le décrire, c'est plutôt un contournement comme plus le sud, comme je pense que vous l'interprétez de même. Puis il y a aussi le côté de Lennoxville qui serait prolongé plus loin pour pouvoir plus tard, si l'autoroute, il y a un développement qui se fait, qui aille le rejoindre plus éloigné, le futur, s'il y a la 610 qui se rallonge, qui aille le rejoindre plus tard. Ça fait que moi, j'avais dans la tête ça. Puis j'ai regardé sur l'Internet aussi pour voir, essayer le moins d'impact possible le parcours. Ça fait que c'est juste ça que je peux vous dire.

2090

2095

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Allez-y.

2100

M. MARTIN TREMBLAY :

Juste à le regarder.

2105

LA PRÉSIDENTE :

Vous voulez déposer le plan, c'est ça?

M. MARTIN TREMBLAY :

2110

Oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

Vous ne voulez pas le commenter?

2115

M. MARTIN TREMBLAY :

Non. C'est plus ou moins nécessaire.

2120 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie beaucoup. On va prendre ça en considération. Vous pouvez peut-être le donner à madame Hawey à l'arrière.

2125 Alors, nous allons reprendre ce soir à 19 h. Nous allons conclure cet après-midi. Si vous voulez vous enregistrer pour ce soir, compléter, ou si vous avez un droit de rectification, alors à 19 h ce soir.

2130

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.

2135 Et, j'ai signé :

LISE MAISONNEUVE, s. o.

2140