

Séance de la soirée 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 3

Séance tenue le 3 octobre 2006, 19 h
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 :	
FERME SAINTE-CATHERINE	
ANNE FORGET, ÉRIC FORGET	1
PAYSAGES ESTRIENS	
JEAN-LOUIS BLANCHETTE	23
JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU	30
REPRISE DE LA SÉANCE	51
CHRISTINE RENAUD	51
PIERRE BOURQUE	57
ALAIN BERGERON	67
MONIQUE LANGLOIS	67
HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM	68
GILLES CARRIER	68

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE:

5 Bonsoir, messieurs, dames ! Nous commençons la troisième séance de la deuxième partie de l'audience publique.

10 Je vais redire encore une quatrième fois que nous sommes ici pour recueillir vos opinions, pour écouter l'expression de vos points de vue. Nous accordons à peu près quinze à vingt minutes par mémoire. Alors, si vous jugez important de synthétiser vos propos ou bien de poser des questions particulières, nous sommes à votre disposition.

15 Maintenant, à la fin de chacune des présentations, nous nous réservons la possibilité de poser des questions, pour monsieur Pelletier et moi-même, pour bien comprendre, s'assurer de bien comprendre et bien faire le tour des propos, de sorte que chacune des opinions soient bien comprises et bien étayées dans sa structure. Nous recueillons les opinions de chacun pour avancer dans le débat qui a cours autour du projet de contournement de l'agglomération sud de Sherbrooke de l'autoroute 410.

20 Nous avons jusqu'à présent reçu beaucoup de mémoires, en fait 90 environ. Nous avons tous pris connaissance de chacun d'eux et de toute la documentation ainsi que les avis des experts. Nous avons fait la première partie des audiences en questionnant à fond le projet pour pouvoir calibrer chacun des impacts.

25 Alors ce soir, c'est votre tour de donner votre opinion sur chacune des variantes et vos préoccupations respectives.

30 Alors nous commençons, ce soir, par la ferme Sainte-Catherine. Monsieur ou madame Forget, si vous voulez vous présenter.

M. ÉRIC FORGET :

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir. Alors, vous êtes monsieur Éric Forget.

M. ÉRIC FORGET :

40 C'est bien ça.

LA PRÉSIDENTE :

45 Madame Anne Forget.

Mme ANNE FORGET :

50 Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bienvenus.

55 **Mme ANNE FORGET :**

Bonsoir, madame la présidente. Bonsoir, monsieur le commissaire. Voilà, on vient de se présenter. Nous sommes aussi accompagnés ce soir par nos parents qui sont ici dans la salle, ainsi que notre frère Yves. Si vous n'avez pas d'objection, ils pourront nous aider au besoin durant la période des questions.

60 Nous tenons, en premier lieu, à vous remercier d'avoir déjà pris connaissance de notre mémoire. Ça nous permettra, ce soir, de nous concentrer sur les éléments qu'on juge les plus importants.

65 **M. ÉRIC FORGET :**

70 Donc, le plan de la présentation ce soir, on va débiter en faisant un historique de la ferme, donc depuis ses débuts il y a de cela déjà 24 ans. Ensuite, on va parler des productions actuelles de la ferme; de la clé du succès de la ferme Sainte-Catherine; des impacts que l'on croit que le prolongement de l'autoroute 410, selon le tracé proposé actuellement par le ministère des Transports, aurait sur les activités de la ferme, avant de faire un bilan et de conclure notre présentation.

75 Évidemment, ça nous fera plaisir de répondre à vos questions s'il y a lieu.

80 Donc, la ferme Sainte-Catherine a débuté en 1983 avec l'achat de 110 acres de terre à proximité donc du Mont Sainte-Anne et de l'Université de Sherbrooke. On voit ici que le côté où est actuellement la ferme, plutôt la maison de la ferme, était une terre en friche mais sur laquelle le foin était récolté donc périodiquement. Donc, c'était une terre comme abandonnée, mais sur laquelle les foins étaient quand même récoltés.

On voit qu'il y avait une ancienne maison donc centenaire sur ce côté-là de la propriété. Aussi, il y a une proportion qui est en champ comme ça, mais il y a aussi une forte proportion qui

85 est en forêt, évidemment.

De l'autre côté, donc du côté du verger, ça a une superficie de 10 acres, qui était une terre en friche arbustive, donc qu'il y avait peut-être des petits arbres là. Donc, ça a nécessité plus de travaux pour être capable de permettre la plantation d'un verger.

90

Évidemment, c'était une terre abandonnée. Ça n'avait pas été cultivé. Donc, il a fallu commencer par des travaux de drainage, donc du drainage agricole qui a été fait. Ça a été la première opération sur la ferme.

95

Ensuite, évidemment, la plantation du verger. Ici, on voit des poteaux de cèdre finalement, juste les tuteurs des arbres lors du premier été de l'existence de la ferme.

100

Suite donc à l'achat, au drainage, on a procédé quelques années plus tard à l'excavation d'un étang pour permettre l'irrigation des terres. Donc, on s'est dotés d'un système souterrain d'irrigation du verger, puis aussi qui traverse le chemin Sainte-Catherine et qui vient permettre d'irriguer l'ensemble des terres cultivées de la ferme Sainte-Catherine.

105

En même temps que ces changements-là plus techniques avaient lieu, on a aussi vu une évolution du kiosque de vente, qui est intéressant. Donc, on a débuté avec une petite remorque en bordure du chemin pour ensuite passer à une plus grosse remorque sur le bord du chemin, avant d'arriver vraiment avec peut-être quelque chose qui ressemblait plus à un magasin, pour finalement terminer aujourd'hui ou arriver avec un kiosque avec deux chambres froides, donc qui permet de faire la vente, avec tous les équipements nécessaires à la vente au détail d'un magasin standard.

110

Mme ANNE FORGET :

115

Comme vous avez vu, la ferme a beaucoup évolué depuis ses débuts. On cultive maintenant plus de 70 variétés de fleurs coupées. Les plus populaires sont entre autres les dahlias, les tournesols, les glaïeuls, qui nous a fait connaître dès le début parce que ça a été pas mal la première fleur qu'on a apportée.

120

Puis une des particularités à la ferme, c'est que les gens peuvent se faire des bouquets eux-mêmes, choisir dans les fleurs de la saison.

125

M. ÉRIC FORGET :

Ici, peut-être c'est important de comprendre que comme les pommiers nains, c'est une

130 espèce qui est quand même rustique, mais pour le climat québécois c'est quand même à la limite, donc il y a un taux de mortalité qui est quand même assez élevé. Donc, c'est normal qu'il y ait une certaine quantité d'arbres qui meurent.

135 Puis nous, on en a profité pour remplacer ces arbres-là avec des nouvelles espèces qui se sont développées. Comme la MacIntosh, c'est une variété qui a été développée depuis plusieurs décennies. Puis là, maintenant, il y a des nouvelles variétés que les consommateurs aiment mieux pour leur couleur, leur goût ou leur... donc, on a profité de la mortalité des arbres pour vraiment venir à améliorer notre verger.

Mme ANNE FORGET :

140 On a aussi une grande variété de légumes qui sont cultivés sans produits chimiques.

Et puis finalement, l'aspect qui a le plus évolué à la ferme ces dernières années, c'est la transformation. Depuis 2003, on transforme à partir de nos fruits et légumes. On fait entre autres des marinades, des confitures, des pâtisseries, qui sont toutes vendus à la ferme aussi.

145 **M. ÉRIC FORGET :**

Le modèle d'affaires de la ferme Sainte-Catherine repose sur la production de produits frais, donc des cultures selon le principe biologique, la vente au détail, mais aussi l'autocueillette qui est une partie importante de la récolte des pommes surtout.

150 On est aussi près des gens. Donc, j'ai dit que la localisation était vraiment importante, puis ça a été un critère important lors du choix par mes parents du site comme tel.

155 Nos cultures sont à la fois diversifiées, mais aussi à petite échelle. Donc, ce n'est pas une culture qui va avoir un impact important sur l'environnement, c'est quelque chose qui est vraiment du développement durable et qui est vraiment à l'antipode de ce qu'on pourrait voir des grosses fermes de monoculture et ces choses-là, les mégafermes.

160 Donc, pour conclure, au niveau de la production, on a une diversité de production qui est exceptionnelle, qui est vraiment unique. On a une vente au détail qui se fait aussi directement sur place. C'est ça qui fait du modèle de la ferme Sainte-Catherine quelque chose d'unique au Québec. Il n'y en a pas d'autres comme ça.

165 Puis c'est quelque chose que dans le courant actuel de la mondialisation, on se rend compte des déficiences de ce modèle-là de grosse ferme, puis de s'en aller vers quelque chose de plus petite ferme à petite échelle qui répond vraiment aux besoins locaux, c'est la voie de l'avenir, selon nous. Donc, ça ajoute encore à son importance.

170 Donc, on a fait l'exercice d'essayer de voir c'est quoi la clé du succès de la ferme Sainte-

Catherine, puis on s'est rendu compte que ça s'articulait selon trois grands axes.

175 On avait, au début, un point important. C'est la compétence et le travail. Donc, ça a été des semaines, des étés d'ouvrage incroyable depuis 23 ans. Puis encore aujourd'hui, même si la ferme est bien installée, c'est de l'ouvrage incroyable. Ça ne se compare à rien d'autre. Puis aussi, il faut une compétence. Donc, il faut aussi du travail, mais aussi il faut des compétences, la première chose.

180 Notre autre axe qu'on a identifié, c'était au niveau de la clientèle. Il faut une clientèle assez importante et intéressée à nos produits, évidemment.

Puis aussi, le troisième axe est aussi important. C'est l'environnement champêtre. Ça, on considère que sans ce critère-là, la ferme ne peut pas survivre.

185 Donc, ces trois éléments-là sont essentiels. C'est ça qui a amené à ce que la ferme est aujourd'hui et c'est sur quoi dépend sa survie.

190 Donc, au niveau des compétences, ce qu'on se rend compte, c'est que la relève est assurée. Anne a terminé son baccalauréat en 2000. Donc, ça fait maintenant six ans. Ça fait depuis qu'elle est tout jeune qu'elle travaille sur la ferme les étés au complet. Ça fait plus que vingt ans. Donc, ce côté-là est vraiment bien assuré, disons.

195 Au niveau de la clientèle, on a un support extraordinaire de notre clientèle depuis les tout débuts. On se rend compte que ça répondait vraiment à un besoin. Puis encore aujourd'hui, la raison de l'affluence à la ferme et aussi de l'attachement des gens, c'est qu'il y a un besoin et c'est la seule entreprise dans la région qui offre ces services-là. Donc, c'est quelque chose d'unique.

200 Puis on voit que les 6 000 signatures qu'on a recueillies en quelques années, puis au début on s'attendait à avoir quelques centaines de signatures, puis les gens, ils nous supportent d'une manière incroyable. Donc, ça, c'est le deuxième élément de notre clé du succès.

205 Le troisième élément, c'est l'environnement champêtre. Mais c'est là que ça se gâte, donc la proposition de l'autoroute 410 qui viendrait donc chambarder l'environnement de qualité qu'on a actuellement. Je n'irai pas dans le détail des impacts, vous les avez lus, vous les connaissez. Il y a les impacts sonores, les impacts visuels.

210 Évidemment, quand on fait de l'autocueillette ou que les gens veulent des produits de qualité dans un environnement sain, ils veulent des produits biologiques ou, selon les principes biologiques, ils ne veulent pas aller magasiner ça sur le bord de l'autoroute. Donc, c'est complètement en conflit avec ce qu'on fait. Évidemment, les embruns qui, avec les vents dominants, qui viendraient contaminer nos terres. La luminosité.

215 Puis on pourrait ajouter à ça l'aspect de la construction. Juste les deux années prévues de construction de l'autoroute 410 pour cette section-là, ça veut dire des contournements de chemin, des attentes pour les gens. Puis on l'a vécu il y a quelques années, lorsqu'ils ont élargi la 216. Ça a été un été terrible parce que les clients ne pouvaient pas se rendre et ils font le détour.

220 Donc, ça, de voir ça, en plus des poussières et tous ces impacts-là, c'est immense, c'est impensable. Donc, on se rend compte qu'on ne peut pas... la ferme Sainte-Catherine nécessite ces trois axes-là et on ne peut pas survivre avec deux des trois. Ça, c'est clair.

Mme ANNE FORGET :

225 Maintenant, les impacts dus à l'autoroute 410. Premièrement, sur le verger, ça consisterait à la destruction de 55 % de la superficie du verger. Ça veut dire plus de 2 000 pommiers qui seraient détruits.

230 Ensuite, la récolte, comme Éric vient de dire, la récolte de pommes, elle est basée en bonne partie sur l'autocueillette, puis la présence d'une autoroute à proximité compromettrait cette activité.

235 Puis de plus, l'élargissement du chemin Sainte-Catherine, ça provoquerait automatiquement une augmentation des risques d'accidents pour les clients, pour les travailleurs aussi.

240 Finalement, pour ce qui est des terres cultivées, nos cultures diversifiées nous ont obligés à bien connaître nos sols et l'autoroute viendrait vraiment détruire ce qu'on a mis tant d'années à améliorer.

M. ÉRIC FORGET :

245 Donc, finalement, ce qu'on se rend compte, c'est que la ferme Sainte-Catherine est une ferme unique, c'est un modèle unique au Québec, et qu'il y a une incompatibilité claire et évidente de voisinage entre une autoroute et notre modèle d'affaires. Il y a peut-être d'autres fermes qui sont capables de survivre à proximité d'une autoroute, mais notre modèle d'affaires fait en sorte que ça soit impossible. Donc, un choix s'impose.

Mme ANNE FORGET :

250 Évidemment, la solution qu'on privilégie, comme on voit sur la photo, ça va bien, avec un arc-en-ciel, c'est beau, c'est bien sûr de garder la ferme intacte, garder la ferme comme elle est présentement. Mais sinon, si l'autoroute devait passer, ça veut dire la destruction de la

ferme, donc l'abandon de la ferme pour nous. Dans ce cas-là, on devra faire comme le castor et plier bagages.

255

M. ÉRIC FORGET :

On se rend compte ici que, on s'attend du BAPE... puis on sait que le BAPE fait preuve d'impartialité, fait preuve de compétence, supporte les principes démographiques de la participation du public. C'est des valeurs que les gens, que la famille Forget tient beaucoup. En conséquence, on a confiance. Puis une décision qui va être basée sur les faits pour le mieux-être des collectivités ferait en sorte d'être une réponse positive pour la ferme Sainte-Catherine.

260

Donc, on vous remercie beaucoup de votre attention.

265

LA PRÉSIDENTE :

Aucune manifestation, s'il vous plaît, dans la salle. Merci beaucoup. C'est compréhensible, mais les règles de procédure pour assurer un débat serein doivent être suivies.

270

Alors, nous avons des questions, si vous êtes prêts à répondre. Vous dites, en page 1 de votre mémoire, au deuxième paragraphe, que vous supportez évidemment tout tracé qui impliquerait l'expropriation d'une partie non exploitée de la ferme, si ceci s'avérait comme conséquence de permettre de sauver la partie cultivée.

275

Est-ce que vous pouvez expliquer un peu plus longuement?

M. ÉRIC FORGET :

Ce qu'on veut dire par ça, c'est que, que ce soit le tracé nord ou le tracé sud, il y a un impact sur la ferme Sainte-Catherine, c'est-à-dire que le tracé sud passe sur l'arrière, donc la partie forestière de la ferme, sur l'îlot forestier. Donc, c'est quand même sur la ferme mais c'est sur la partie non cultivée. Ça, je veux dire, ce qu'on dit, c'est qu'on peut vivre avec ça. Là, il n'y a pas de problème.

285

Mme ANNE FORGET :

Ça n'exclut pas la possibilité qu'un autre des trois autres tracés soit...

290

M. ÉRIC FORGET :

L'évite complètement.

Mme ANNE FORGET :

295

Oui, l'évite.

M. ÉRIC FORGET :

300

Si ça peut éviter la ferme Sainte-Catherine complètement, c'est idéal. Le moindre mal, c'est que ça passe sur la partie forestière en arrière, l'arrière du lot à bois. Donc, ça serait du côté ouest, l'extrême ouest. Bien, sinon, c'est que ça passe dans le milieu du verger. Bien, ça, c'est la pire chose.

305

LA PRÉSIDENTE :

Vous dites: «les trois autres». Lesquels que vous avez à l'esprit?

Mme ANNE FORGET :

310

Bien, les tracés qui passaient plus près de l'université.

LA PRÉSIDENTE :

315

Est-ce qu'il y en a un en particulier qui faciliterait l'exploitation de votre ferme, la viabilité de votre ferme?

M. ÉRIC FORGET :

320

Nous, je pense, il y a un...

LA PRÉSIDENTE :

325

Est-ce que ce sont les tracés qu'on voit dans l'addendum A ou c'est les tracés de 1996, 1999?

Mme ANNE FORGET :

330

Voilà, oui.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ceux-là auxquels vous faites référence?

335 **Mme ANNE FORGET :**

Bien, en fait, nous, ce qu'on dit, c'est que si ça passe dans les parties cultivées, c'est la catastrophe. Si ça passe dans la forêt, c'est un moindre mal. Si ça passe complètement ailleurs ou que l'autoroute ne se fait pas du tout, bien...

340

M. ÉRIC FORGET :

C'est encore mieux.

345

Mme ANNE FORGET :

C'est encore mieux, oui, voilà.

LA PRÉSIDENTE :

350

Est-ce que vous en avez parlé à votre clientèle des options possibles du tracé de l'autoroute?

Mme ANNE FORGET :

355

Bien, comme tel, c'est sûr que les gens à tous les jours, les gens nous posent des questions, s'informent. Alors, oui, les gens qui demandent spécifiquement, oui, ils sont au courant qu'il y a plusieurs tracés disponibles, qu'il y en a un qui est présenté comme plus officiellement, plus que le MTQ privilégie, c'est celui qui passe sur nos terres cultivées, mais qu'il y en a d'autres possibles aussi, qu'il y en a d'autres tracés de dessinés.

360

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous en parlez avec votre clientèle?

365

Mme ANNE FORGET :

Certainement.

370

LA PRÉSIDENTE :

Selon vous, qu'est-ce que privilégie la clientèle dans les tracés disponibles?

Mme ANNE FORGET :

375

Mais c'est sûr qu'avec 6 000 gens qui ont signé notre pétition, c'était ça notre pétition, c'est qu'on demandait d'éviter la partie cultivée. Ça fait que c'est sûr que ces gens-là, ils nous

appuient dans cette démarche-là.

380 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'ils vous suggéraient des tracés en particulier?

385 **Mme ANNE FORGET :**

Les gens?

LA PRÉSIDENTE :

390 Oui ou ça s'arrêtait simplement à la signature de ne pas empiéter sur la ferme?

M. ÉRIC FORGET :

395 Les gens ne connaissent pas les tracés. Ça, c'est clair. Il y a seulement que deux options qui ont été publiées par le ministère des Transports, puis les autres étaient même pratiquement inconnus de nous qui vivons là depuis 25 ans.

LA PRÉSIDENTE :

400 Merci. Vous faites état de stages, des opportunités de stages avec l'Université Laval, l'Institut de technologie agricole de Saint-Hyacinthe, du Lycée agricole de La Fresne à Angers en France.

405 Est-ce que vous pouvez plus élaborer sur ces stages en quoi ils consistent? Et dans votre planification stratégique, est-ce que vous avez axé un développement dans cette orientation?

Mme ANNE FORGET :

410 Mais les stages, c'est premièrement un lieu privilégié pour les étudiants de connaître quelque chose de nouveau, de leur apprendre. Ce n'est pas juste dans les cours qu'on apprend. Surtout en agriculture, on apprend beaucoup sur le terrain.

415 Alors, comme pour les trois institutions que vous venez de mentionner, on est comme dans la banque de fermes, qu'ils appellent, que si un stagiaire, un étudiant est intéressé à ce genre de ferme, il va appliquer et à ce moment-là...

LA PRÉSIDENTE :

Avez-vous des ententes particulières avec ces institutions?

420

Mme ANNE FORGET :

Ce n'est pas des ententes signées ou rien. Mais quand les étudiants recherchent les endroits de stage, on est dans la banque de fermes.

425

Bien, l'Université Laval, moi, je suis plus en contact avec l'Université Laval, comme cette année, on n'a pas eu de stagiaires. Celui qui s'occupe des stages pour les premières années nous a téléphoné comme quasiment pour s'excuser qu'il n'y avait pas de stagiaires cette année. Il ne comprenait pas que les étudiants ont décidé qu'ils reportaient leur stage qu'ils feraient à la

430

deuxième année.

Mais ce n'est pas des ententes écrites, des ententes officielles, mais on garde contact avec ces gens-là quand même.

435

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que c'est l'université qui vous a mis en contact avec l'institution française, le Lycée agricole de Le Fresne à Angers?

440

Mme ANNE FORGET :

Je ne croirais pas que c'est l'université. Je pense que c'est plutôt une école d'agriculture biologique dans la région de Montréal. C'était au niveau du Cégep, mais ce n'est pas l'ITA. C'est une autre école qui nous avait fait le lien avec l'école d'Angers.

445

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

450

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

La perspective de voir une des parties, une partie cultivable affectée par l'autoroute, ça change vos plans comment? Ça change le plan d'affaires comment?

455

M. ÉRIC FORGET :

Je pense qu'on a présenté une partie des réponses à cette question-là. Pour nous, ce n'est pas seulement que d'enlever. Si vous nous enleviez une superficie cultivable, ce serait un impact relativement mineur. L'ajout d'une autoroute en bordure ou contiguë à une terre cultivée, selon nos principes et notre modèle d'affaires, c'est un impact immense qui ne peut pas... donc, c'est une incompatibilité directe.

460

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

465 C'est ça. Vous parlez d'anéantissement. C'est dans ce sens-là.

M. ÉRIC FORGET :

470 C'est destruction, anéantissement, destruction. On peut l'appeler comme on veut, mais le résultat, c'est que c'est incompatible. On ne peut pas... c'est un ou l'autre. C'est ça quand on parle de choix.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

475 Ça arrive fréquemment que des commerces ferment pour toutes sortes de motifs, y compris pour faire place à des infrastructures publiques. En quoi votre commerce est-il si différent, qu'on ne peut pas discuter sur une base affaires uniquement et dire: «Il vaut tant, voici le dédommagement et puis vous recommencerez ailleurs»?

480 **M. ÉRIC FORGET :**

Premièrement, je pense qu'une ferme, c'est un commerce, effectivement, mais c'est aussi un mode de vie. C'est un historique. C'est quelque chose qui ne se bâtit pas en quelques années. C'est énormément d'ouvrage. Donc, c'est un lien avec la terre aussi et avec les communautés.

485 Donc, une fois qu'on développe une entreprise et on a un certain contact, un lien de confiance avec une population locale, puis qu'on est impliqués dans une communauté, on ne peut pas juste déraciner ça puis aller prendre le bâtiment, déplacer ça ailleurs. C'est quelque chose qui ne se fait pas en agriculture, pas plus qu'on peut prendre un pommier et le déplacer. C'est la même chose.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

495 Donc, votre projet, c'est plus qu'une business. C'est un mode de vie intégré que vous faites partager à d'autres.

M. ÉRIC FORGET :

500 Moi, je pourrais vous dire, par exemple, nous autres, nos parents ont commencé ça ça fait 24 ans, et on a toute la famille mis beaucoup d'efforts sur cette ferme-là. Puis depuis 15 ans probablement, mes parents n'ont pas besoin de ça pour vivre. Ils le font, un, pour le plaisir.

C'est sûr que c'est aussi une entreprise et un défi, mais on le fait beaucoup pour la

505 communauté. On le fait pour les gens, parce qu'il y a un besoin dans la région de Sherbrooke
d'un commerce comme ça. Si on ne le fait pas, il n'y en a pas d'autres. Puis c'est cet appui-là
des gens.

510 Quand on a 6 000 signatures de gens qui tiennent à une entreprise, ça n'arrive pas à tous
les jours. Il y a souvent des alternatives à ces entreprises-là. Mais la nôtre, il n'y en a pas
d'alternative. C'est un modèle unique. C'est une entreprise unique qui a une âme dans sa
communauté et ça ne se déracine pas. Ça ne se déplace pas.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

515 Donc, ce n'est pas tellement l'intégrité du territoire, mais c'est l'intégrité du concept que
vous avez. Ça ne se place pas à côté d'une autoroute.

M. ÉRIC FORGET :

520 C'est exactement ça.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

525 Oubliez l'autoroute. Quels sont vos projets de développement?

M. ÉRIC FORGET :

530 Moi, je peux parler pour un projet de développement, peut-être Anne pourra compléter.
Mais je sais il y a des projets où c'était une demande d'agrandissement du kiosque pour favoriser
ou... pas favoriser, mais continuer de développer la partie transformation de la ferme, qui a été
refusé par la Ville de Sherbrooke puisque la ferme est sur le tracé favorisé par le ministère des
Transports. Donc, ils ont bloqué toute demande de permis. Donc, on n'a pas pu agrandir.

535 Donc, ça, c'est un aspect que je sais qui serait évidemment quelque chose à développer
au cours des prochaines années.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

540 Est-ce que c'est la réponse que vous avez obtenue de la Ville de Sherbrooke?

M. ÉRIC FORGET :

545 Qu'on a eu un refus d'une demande de permis de construction ou...

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Un refus, oui, pour le motif de...

M. ÉRIC FORGET :

550

Bien, le motif, je l'ai lu dans l'étude d'impact, qui dit que le ministère des Transports a soumis une demande à la Ville de Sherbrooke de faire changer le zonage. Je ne sais pas c'est quoi les technicalités, mais pour faire en sorte qu'il n'y ait pas de développement sur ce tronçon-là.

555

Donc, j'en conclus que c'est dû à ça, là. Il n'y a pas de raison de se faire refuser un permis de construction.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

560

Vous réagissez comment à l'idée de voir votre croissance limitée parce qu'un éventuel projet pourrait affecter votre territoire?

M. ÉRIC FORGET :

565

C'est frustrant. Ça fait 30 ans que ce projet-là est dans l'air. On a sorti des documents hier soir. En 1973, le ministère des Transports avait choisi des lots, puis en tout cas préservé – je ne sais pas comment dire ça – identifié ces lots-là comme étant des lots susceptibles d'être expropriés pour l'autoroute 410, en 1973.

570

Donc, nous, on est heureux de ne pas... je veux dire, on aurait pu se dire en 1990: «Ça va se faire peut-être un jour. On va arrêter de développer quoi que ce soit.» Donc, c'est frustrant de voir, en même temps que le ministère des Transports n'ait pas... pas le ministère des Transports, c'est plutôt l'ancienne Ville de Rock-Forest, qu'il n'y ait pas de plan d'urbanisme clair qui permettrait des orientations sur son territoire, qui ferait en sorte de dire aux gens quel type de développement se fait où, au lieu d'avoir un développement anarchique de résidences sur son territoire qui fait en sorte qu'aujourd'hui, oui, on est dans un cul-de-sac, dans le sens que les alternatives, il y en a beaucoup moins qu'il y en avait il y a 30 ans.

575

580

Puis ça, est-ce que c'est notre faute à nous pourquoi que les gens sont rendus frustrés? Il y a une minorité de quelques personnes qui sont frustrées par rapport à nous parce qu'on ne veut pas que l'autoroute passe sur la ferme et que la ferme soit détruite. Mais en fait, ce n'est pas vraiment de notre faute. Il reste juste quelques alternatives, puis il y en a une que ça passe chez nous, puis on essaie de se défendre le mieux qu'on peut.

585

Puis pour répondre à votre question, peut-être que Anne a un complément sur les axes de développement de la ferme dans les prochaines années.

Mme ANNE FORGET :

590

Oui. Comme c'était mentionné dans notre présentation, la dernière évolution qui a

595 changé le plus à la ferme, c'est la transformation. C'est sur ça que... c'est nos dernières évolutions. Et puis c'est sûr, ce qu'on préparait, c'était un agrandissement dans le magasin pour faire place à plus de transformation. Ça fait que ça, à court terme, vraiment c'était sur ça qu'on misait.

600 À long terme, c'est sûr, vous voyez même sur la photo, on voit à peu près toutes nos terres, on n'avait pas dans l'idée de doubler d'ici cinq ans de superficie. On a comme un peu atteint notre vitesse de croisière. C'est sûr que selon la demande, selon les tendances, c'est vers ça qu'on va se diriger.

605 Comme la transformation, c'est de quoi de nouveau, c'est de quoi que les gens demandent de plus en plus. On s'est dirigés vers ça sans doubler de capacité complètement. C'est plus des ajustements que des agrandissements pour l'instant, oui.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

De territoire.

610 **Mme ANNE FORGET :**

Oui, voilà.

M. ÉRIC FORGET :

615 Donc, de la valeur ajoutée à partir des produits qui sont produits sur la ferme au lieu d'agrandir les territoires cultivés.

Mme ANNE FORGET :

620 Ça a toujours été, de toute façon, dans nos priorités, c'est d'être diversifié, de faire beaucoup de choses mais à petite échelle. On voudrait certainement continuer dans cette optique-là.

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

Vous avez parlé de la pétition où il y avait à peu près 6 000 signatures. Vous avez recueilli ça en combien de temps?

630 **Mme ANNE FORGET :**

On a recueilli...

M. ÉRIC FORGET :

635

Le premier 3 000 en quelques mois. Suite quand on s'est rendu compte ou on a été informés des projets du ministère qui avaient été remis sur le dessus de la pile, je dirais, donc il y a eu un genre de branle-bas. Puis on a décidé comme moyen, étant donné que comme citoyens, les groupes s'organisent et que, nous, on était peut-être juste quelques individus par rapport à

640

d'autres gens qui sont des plus gros groupes, donc on a dit: «Une manière de s'organiser puis de montrer qu'il y a beaucoup de gens aussi qui nous supportent, c'est d'avoir une pétition.»

Donc, on avait quelques mois. On a commencé ça quand on avait un nombre significatif.

Je pense près de 3 000, 2 800 ou dans ces comptes-là, c'est là qu'on a décidé d'additionner ça et d'envoyer ça au premier ministre, aux députés, à tous les gens de la politique.

645

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Est-ce que ces gens-là, c'est des illustres inconnus ou si c'est des gens que vous connaissez parce que vous les voyez plus ou moins régulièrement?

650

M. ÉRIC FORGET :

Bien, je pense que ma mère a demandé à monsieur Charest de signer, en farce là. Mais disons, il a décliné l'offre.

655

Mme ANNE FORGET :

Sinon, bien, c'est notre clientèle. C'est les gens qui sont habitués de venir à la ferme à tous les jours, puis qui nous posent des questions, oui. Puis c'est sûr qu'il y a des gens que peu à peu, à force de... on est un commerce sept jours par semaine, on reconnaît les gens, on se reconnaît.

660

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Si je vous demandais, les clients qui arrêtent chez vous, ils viennent d'où et ils vont où?

665

Mme ANNE FORGET :

Bien sûr, la plupart sont dans la région immédiate de la ferme. On est tout près de l'université. Il y a beaucoup de gens qui sortent de l'université, qui passent par chez nous. On est tout près de la ville même. Puis il y a en majorité vraiment des gens assez proches.

670

675 Et puis il y a des gens, comme rendu à l'automne, à ce temps-ci, il y a un peu même des gens de la Beauce et de Lac Mégantic qui n'ont pas de verger dans leur coin, qui s'en viennent par ici pour chercher leurs pommes. Mais ça, c'est sûr que c'est une minorité.

Les clients qui sont réguliers, qui passent à chaque semaine, c'est des gens à proximité.

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

Vous ne craignez pas qu'un contournement par le sud, par exemple, qui laisserait vos terres intègres, atténue la clientèle qui arrête au passage ou si ça n'aurait pas d'effet sur votre propre marché?

685

Mme ANNE FORGET :

Parce que vous voulez dire à cause des gens qui seraient touchés sur l'autre côté?

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

Oui.

Mme ANNE FORGET :

695

Je dirais dans le voisinage, je ne connais pas tout le monde, qui qui reste où, mais il y a beaucoup de monde qui nous ont appuyés, même dans le voisinage, qui l'ont signée notre pétition si vous lisez les noms qui sont écrits, les adresses.

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

Je trouverais des gens de la rue Incas?

Mme ANNE FORGET :

705

Certainement.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

710

Et etc.

Mme ANNE FORGET :

Oui, oui, il y en a qui nous appuient. Il y en a qui nous appuient aussi, dans le sens non

715 seulement de «pas passer l'autoroute chez vous, passez-la chez nous», ce n'est pas
nécessairement dans ce sens-là, c'est plus dans le sens de «est-ce qu'on a besoin d'une
autoroute». C'est ça que les gens nous disent souvent aussi.

M. ÉRIC FORGET :

720 Si je peux me permettre, au fil des années aussi, il y a eu sûrement une évolution de la
clientèle qui est devenue beaucoup plus fidèle. Au début, c'était des gens qui passaient par là;
puis maintenant, c'est des clients réguliers en plus forte proportion. Puis le fait que la ville se
725 développe, veux, veux pas, on était en campagne il y a 25 ans, maintenant on est en ville. Donc,
veux, veux pas, la clientèle, ce n'est pas ça le problème là.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

730 Juste une petite question bien technique pour terminer. On fait état d'un avantage qui
pourrait être le vôtre, pendant que l'autoroute se construit, vous auriez jusqu'en 2011, 2012 la
possibilité d'exploiter vos terres et vos arbres fruitiers tels qu'ils le sont actuellement avant qu'ils
passent à la scie mécanique. Est-ce que ça, ça ne présente pas un avantage intéressant?

Mme ANNE FORGET :

735 À court terme.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

740 Oui.

Mme ANNE FORGET :

745 C'est sûr ça nous laisse...

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

750 En fait, je voulais mettre ça en lien avec les perturbations que vous avez connues lors de
l'élargissement de la 216. Est-ce qu'au moment où on va construire une autoroute en prenant un
bout de vos terres, vous allez pouvoir opérer votre kiosque convenablement?

Mme ANNE FORGET :

755 Ah! bien, ça, on l'a vu clairement, quand ils ont fait juste un petit changement dans la
route 216, ça a vraiment complètement perturbé pour la saison qu'ils ont fait les changements. Si
les travaux durent deux ou trois ans, je ne sais pas exactement, c'est sûr que ça va perturber

complètement.

M. ÉRIC FORGET :

760

Je pense aussi, un complément de réponse, dans le sens en mentionnant, ils commenceraient par la partie à Lennoxville. Donc, il y aurait quand même... puis ça s'étend sur une assez longue période. Ça fait que je pense que techniquement, oui, ce serait possible de continuer les opérations pendant plusieurs années avant que les impacts significatifs commencent.

765

Par contre, je pense que vous pouvez vous imaginer la motivation qui serait... je veux dire, l'impact serait... c'est comme si vous dites à quelqu'un qu'il prend sa retraite dans deux ans. Puis tu sais, je veux dire, c'est comme impensable. Je pense que quelqu'un qui a moindrement de vision et qui a le goût de faire quelque chose de sa vie, je pense que je ferais un changement assez vite.

770

Si, par exemple, Anne ou moi-même, on a le goût de repartir quelque chose de nouveau, bien, ce serait relativement rapidement suite à la décision qui serait prise de construire l'autoroute, donc de détruire la ferme Sainte-Catherine.

775

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Est-ce que vous produisez des nuisances à la ferme qui pourraient être dommageables pour les gens qui demeurent à proximité? Vous êtes à la limite de la zone urbaine.

780

M. ÉRIC FORGET :

Comme je l'ai dit, la plupart des cultures ont un impact, je dirais, sur le voisinage. Mais étant donné l'échelle de notre culture, il n'y a pas de gros équipements, il n'y a pas... c'est de la micro-agriculture disons. Donc, ça a des impacts négligeables.

785

C'est sûr qu'il y a sûrement des senteurs. Je veux dire, l'agriculture biologique, tu dois utiliser du fumier ou que tu peux composter. Donc, il y a beaucoup moins d'odeurs mais il y a quand même des impacts. Mais c'est quand même minime. On est là depuis 23 ans puis on n'a jamais eu, je pense...

790

Mme ANNE FORGET :

Non.

795

M. ÉRIC FORGET :

... à ma connaissance, de plaintes. Donc, ce n'est pas quelque chose d'incompatible

800 avec... ce n'est pas la sorte d'agriculture qui est incompatible avec un voisinage résidentiel.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Merci beaucoup.

805

M. ÉRIC FORGET :

Ça fait plaisir.

810

LA PRÉSIDENTE :

Vous parlez de la localisation exceptionnelle qui vous sert de publicité pour la vente à la ferme. Il y a aussi le rapport agronomique du ministère des Transports qui dit que, du 7 septembre 2006, qu'il ne peut pas garantir l'efficacité des mesures d'atténuation proposées par le promoteur pour assurer la viabilité de l'entreprise.

815

Advenant une relocalisation totale de votre entreprise, comment envisageriez-vous cette opportunité?

820

Mme ANNE FORGET :

Mes parents disent, depuis que ça se parle l'autoroute, ils disent: «Quand tu as conduit une BMW, tu ne veux pas retourner en Lada.» Je pense que ça représente bien vraiment. On sait qu'on a vraiment un site exceptionnel, puis retrouver ça, ça va être difficile.

825

Je ne sais pas si ça répond à votre question?

LA PRÉSIDENTE :

830

Monsieur?

M. ÉRIC FORGET :

Non, ça va, je n'ai pas de commentaire supplémentaire.

835

LA PRÉSIDENTE :

Vous parlez aussi d'un tracé qui serait le moins dommageable. On a un peu abordé la question au début. Est-ce que vous avez des précisions à apporter dans votre mémoire, au numéro 4? Vous aimeriez que:

840

(...) le MTQ opte pour un tracé moins dommageable pour notre entreprise.

Mme ANNE FORGET :

845

C'est comme on expliquait tantôt, je pense.

M. ÉRIC FORGET :

850

C'est n'importe quel tracé, sauf celui privilégié par le ministère des Transports, carte blanche sur les alternatives.

LA PRÉSIDENTE :

855

Bon, alors c'est parfait.

Mme ANNE FORGET :

860

Je pense qu'on n'a pas vraiment non plus les compétences pour leur suggérer tel ou tel tracé. Ce n'était pas notre idée. Nous autres, on est en agriculture. On voulait montrer qu'est-ce qu'il en était pour nous. Mais ce qu'il en est pour les tracés, on n'a pas...

M. ÉRIC FORGET :

865

C'est pour ça qu'on avait insisté, il y a deux ans, dans notre lettre auprès du ministère des Transports qu'eux incluent à l'étude d'impact au moins deux tracés pour que, au moins, on ait une alternative. Parce qu'on savait que ce n'est pas nous qui allions faire toute l'étude d'impact complète pour plusieurs tracés. Donc...

LA PRÉSIDENTE :

870

Une petite dernière question. Dans les impacts sur le verger, au 3.2, sur les activités, vous parlez de la nouvelle configuration de la route 216. Expliquez donc le problème de sécurité qui est relatif à la configuration de la route 216 et puis la traversée de la machinerie agricole.

875

Mme ANNE FORGET :

Dans l'éventualité de l'autoroute?

880

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. ÉRIC FORGET :

885

C'est essentiellement une question de sécurité due maintenant que, si l'autoroute était construite, il y aurait à la sortie de l'autoroute, sur la 216, à ma compréhension quatre voies. Donc, il y aurait deux voies. Donc, on a un élargissement du chemin. Donc, à chaque fois que les gens doivent traverser, à chaque fois que la machinerie doit traverser, il y aurait un risque supplémentaire.

890

De plus, il y aurait une augmentation de la circulation puis possiblement une augmentation de la vitesse des véhicules. Puis aussi, dû au fait que l'autoroute sera maintenant à proximité, donc tu sors de l'autoroute, t'arrives toute de suite sur la 216, donc il n'y a pas de distance là de sécurité.

895

Mais je dirais, je pense que tant et aussi longtemps qu'on n'a pas plus de détails sur où serait localisé le magasin, on n'a pas encore vu d'endroit possible, nous on a regardé toutes les alternatives et on ne voit pas comment ça pourrait être fait, donc c'est dur de spéculer sur les risques réels.

900

Sauf qu'on sait bien que de mettre quatre voies là au lieu de deux, puis mettre une autoroute là, je me vois difficilement traverser avec un tracteur avec une arroseuse en arrière le chemin Sainte-Catherine le matin.

905

Puis aussi, la récolte des pommes doit se faire en traversant le chemin Sainte-Catherine. Donc, chaque voyage de pommes qui sont récoltées à l'automne, il faut que ça traverse. C'est des risques supplémentaires. Puis déjà, on réalise qu'il y a un risque à avoir un kiosque sur le bord d'une route passante comme la 216.

910

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

M. ÉRIC FORGET :

915

Merci à vous.

Mme ANNE FORGET :

920

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Paysages estriens. Alors, monsieur Jean-Louis Blanchette, s'il vous plaît.

925

M. JEAN-LOUIS BLANCHETTE :

Bonsoir!

930 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, monsieur Blanchette.

M. JEAN-LOUIS BLANCHETTE :

935

Bonsoir, monsieur Pelletier. Alors, on vous remercie, dans un premier temps, de nous laisser la parole, à Paysages estriens, pour vous faire quelques commentaires par rapport au projet qui s'en vient de prolongement. Je suis directeur de projet à Paysages estriens. Vous avez sans doute reçu déjà notre rapport.

940

Paysages estriens est un organisme de sensibilisation en matière de protection et surtout de mise en valeur des paysages en Estrie. Donc, on couvre la région 05, les sept MRC de l'Estrie et la Ville de Sherbrooke. Nous ne sommes pas un organisme de revendication. Nous sommes plutôt un organisme de sensibilisation. Je pense que la nuance est importante dans les commentaires que je ferai dans les prochaines vingt minutes.

945

Donc, c'est un organisme qui existe depuis 2001 et qui regroupe un ensemble d'intervenants économiques, qui couvre donc l'ensemble de l'Estrie. Donc, le milieu municipal, le secteur agricole, le secteur forestier, le secteur touristique, bien entendu, font partie du conseil d'administration de Paysages estriens. Donc, c'est vraiment éclectique, je dirais, comme conseil d'administration.

950

Très rapidement, les principaux objectifs de Paysages estriens. Dans un premier temps, c'est de développer une préoccupation en matière paysagère en Estrie lorsqu'il y a des projets qui se font, peu importe le type de projet, que ce soit au plan soit d'une autoroute – je pense qu'on est ici ce soir pour ce projet-là – que ce soit au plan du développement urbain, commercial. Donc, c'est de faire en sorte que la préoccupation paysagère soit toujours prise en compte dans tous types de développement économique et aussi en termes d'aménagement du territoire.

955

Et un autre de nos objectifs, c'est de faire en sorte de créer des outils de sensibilisation et des outils de bonne pratique en matière paysagère qui s'adressent particulièrement à nos principaux interlocuteurs, qui sont entre autres le milieu municipal, mais ce n'est pas exclusif au milieu municipal.

960

Alors, donc, grosso modo, c'est un peu le mandat de Paysages estriens. L'intérêt qu'on porte à ces audiences, bon, c'est clair. Je pense que mes prédécesseurs ont très bien expliqué l'impact que pourrait avoir éventuellement le prolongement de l'autoroute dans leur coin.

965

970 Nous, on veut profiter de l'occasion, on veut profiter de ces audiences publiques là pour faire en sorte que l'aspect paysager, que les paysages soient pris en considération dans le projet sur lequel on discute ce soir.

975 C'est sûr que, dans un premier temps, on reconnaît que le développement d'un réseau de transport efficace est essentiel au développement économique de notre région. Par contre, on désire, à titre d'organisme de sensibilisation, rappeler l'importance et la valeur des paysages, tout en reconnaissant le droit à la sécurité, à la qualité de vie des citoyens et à l'esthétisme.

980 Je pense que dans les rapports d'éthique qui ont été faits, les rapports, en fait, soit par le MTQ ou par les études faites par les consultants, ont retenu quand même ces principaux aspects-là. Je pense que l'aspect sécurité est important, mais l'aspect qualité de vie des citoyens l'est également.

985 Depuis plusieurs années, on parle de préoccupation paysagère non seulement en Estrie mais un peu partout au Québec, et je pense qu'il y a plusieurs facteurs qui expliquent les raisons pour lesquelles on parle de paysage de plus en plus. Je pense qu'il y a plusieurs projets qui ont été, en fait, qui ont été ou qui sont sur la table actuellement et qui font en sorte que ces projets-là peuvent avoir des impacts extrêmement importants au plan paysager.

990 On parle entre autres de la banalisation du territoire, l'uniformisation des lieux, la disparition des particularités locales, la mise en place d'infrastructures majeures – et je pense que l'autoroute en fait partie – l'affichage non contrôlé.

995 Alors, tout ça a fait en sorte que les préoccupations paysagères, de plus en plus, ce n'est plus juste, je dirais, un trip d'environnementalistes, je n'ai rien contre les environnementalistes, mais je pense que ça devient vraiment... nous, de plus en plus, on ne parle pas de développement durable mais on parle d'aménagement durable. Et on ose espérer que le projet que le MTQ veut concevoir aura la préoccupation d'aménagement durable.

1000 C'est beau parler de développement durable. Sauf que si on est dans un contexte où l'aménagement en soi ne respecte même pas, je dirais, les principes de base d'aménagement durable, bien, je pense que le développement durable n'aura pas sa place.

1005 Alors, donc, nous, ce qu'on demande, en fait, au MTQ, au promoteur, donc c'est la question de prendre en considération les aspects d'aménagement durable, bien entendu la notion de préservation de paysage. Et je pense qu'à ce niveau-là, bon, on a beau être pour ou contre la venue d'une autoroute ou d'un prolongement, on ne jugera pas là-dessus, nous, ce soir, je pense que ça fait partie du paysage, ça a des impacts sur le paysage, positifs et négatifs.

Et il est clair que les autoroutes, par contre, et le prolongement de la 410 c'est un petit

1010 peu la même chose, il y a une particularité. C'est que les routes, mais particulièrement les autoroutes, sont aussi des lieux, je dirais, de... c'est des lieux d'entrée, que ce soit tant pour les visiteurs que pour les citoyens.

1015 C'est sûr que ce n'est pas l'autoroute 10. Ce n'est pas, je dirais, le prolongement ne touche pas... ce n'est pas une voie d'entrée majeure au plan touristique. Mais il n'en demeure pas moins que là où sera situé le prolongement de l'autoroute, bien, il y a quand même un aspect paysager qui est fort important.

1020 Et pour nous, les autoroutes, c'est un lieu extrêmement, je dirais, stratégique en matière de développement et d'aménagement durable au Québec. Là, je ne fais pas juste référence à l'autoroute 10, c'est l'ensemble du réseau autoroutier québécois.

1025 Mais en espérant donc que le projet de prolongement de la 410 prendra en considération donc ce pourquoi le ministère des Transports, dans le fond, veut mettre en application, parce que je pense que la vision du ministère des Transports et son expertise en matière paysagère, pour nous, elle est extrêmement importante, et à cet égard-là, nous, on souscrit pleinement au Plan de transport de l'Estrie 2002-2005, qui a été déposé il y a quelques mois, et qui vise entre autres, et je lis textuellement:

1030 *(...) à concilier les rapports entre les infrastructures de transport et leur environnement.*

Et nous souscrivons également à l'objectif qui le sous-tend qui est:

(...) de préserver et mettre en valeur les paysages de la région estrienne.

1035 Et le moyen qui est quand même important, c'est:

(...) de prévoir des mesures de préservation et de mise en valeur des paysages lors de la construction d'une nouvelle route ou du réaménagement des routes existantes.

1040 Alors, c'est sûr que, nous, on ne peut pas aller à l'encontre de ça. Et je pense que ça sera important que ces principes-là, ces actions-là soient non pas seulement mises sur papier mais également soient prises en considération sur le concret, sur le terrain.

1045 Au plan topographique de la zone d'étude, bon, il est clair que l'autoroute ou le prolongement de cette autoroute-là actuellement, je dirais les extrêmes est et ouest sont surtout situés sur des zones relativement planes, ce qui est quand même un peu plus facile, je dirais, pour le ministère d'atténuer les impacts de l'autoroute au plan visuel.

1050 Par contre, quand on arrive à la hauteur de Bel-Horizon, donc du côté ouest, d'ailleurs le rapport des consultants en fait foi, on tombe dans des zones beaucoup plus, je dirais,

moyennement plus élevées. On a des zones, des pentes beaucoup plus élevées. On parle de 8 % à 15 %.

1055 Alors, il est clair qu'à ce niveau-là, nous, notre préoccupation, bon, elle est là. Elle est de faire en sorte qu'on est en topographie un peu plus accidenté. C'est sûr qu'on n'est pas dans le massif du Mont Orford, mais compte tenu qu'on est en territoire plat et qu'on monte sur des pentes de 8 % à 15 %, bien, il est sûr qu'au plan de la pente, ça va être très visible cet aspect-là.

1060 Alors, pour nous, il va être important, en fait, non seulement pour la personne qui sera sur l'autoroute mais également pour la personne qui va voir l'autoroute... parce qu'à partir de ce côté-là, l'autoroute va être visible de très, très loin, va être visible, en fait, de très loin. Et la personne qui va être sur l'autoroute, qui va descendre vers le côté ouest, elle aura le Mont Orford devant elle et elle aura une percée visuelle qui sera extrêmement importante.

1065 Alors, je pense qu'à ce point de vue-là, ce sera important. Et je pense que le MTQ, en tout cas dans ce que, moi, j'ai lu, c'est comme ça devait être pris en considération donc partout sur l'ensemble du prolongement, mais particulièrement sur les zones, là, où les pentes sont beaucoup plus élevées. Alors, pour nous, ce sera extrêmement important.

1070 Il me reste deux petits points, rapidement. On mentionne également dans notre mémoire qu'il sera important de prendre en considération le principe de gestion écologique de la végétation qui est déjà, je dirais, un principe qui est utilisé par le MTQ. Je ne sais pas si c'est seulement sur les autoroutes ou sur les routes également qui sont gérées par le MTQ, mais du moins sur les emprises d'autoroute.

1075 Et je pense qu'à ce niveau-là, pour nous, même si au plan visuel c'est peut-être moins visuel, mais je pense que ça peut avoir un impact extrêmement important. Et nous, on souhaite que ce principe-là soit mis en application. C'est peut-être déjà une norme du MTQ mais on veut quand même le rappeler.

1080 Et je vous rappelle qu'en 1999, la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal a fait une enquête par rapport à la perception des automobilistes par rapport à ce principe-là de gestion écologique le long des autoroutes, et ça a été extrêmement bien perçu au plan paysager. Parce que ça donne une certaine forme, je dirais, de signature régionale à certains tronçons d'autoroute.

1085 Alors, pour nous, ce sera extrêmement important. Et pour nous, c'est un outil, en fin de compte, de mise en valeur des paysages régionaux, la question de gestion écologique de la végétation.

1090 Et je termine par un dernier point, qui est un cas en Europe. Je pense qu'on peut s'inspirer à l'occasion de ce que les Européens font, particulièrement en matière paysagère.

1095 La France a implanté depuis quelques années un programme qui s'appelle *Politique du*
1100 *1 % paysages et développement*. Et c'est un programme, en fin de compte, qui... enfin, quand il
y a une construction d'autoroute, il y a 1 % du montant de la construction qui est réservé à de la
mise en valeur paysagère et à des projets d'atténuation des effets négatifs des autoroutes le long,
donc, soit des municipalités ou des entreprises qui écopent lorsqu'il y a des autoroutes qui sont
installées.

1100 Alors, les deux principes qui sont recherchés par cette politique-là, ce sont l'amélioration
des paysages qui sont perçus depuis l'autoroute et donc l'atténuation des impacts.

1105 Alors, on espère que le MTQ pourra au moins s'inspirer de cet exemple-là. Puis peut-être
que le MTQ le fait déjà par l'entremise de ses programmes. Et pour nous, c'est important de le
considérer, parce que ce n'est pas parce qu'il y a une autoroute, qu'il faut que ça se fasse, je
dirais, dans un contexte de laideur. Je pense que l'esthétisme est là au même point que la
sécurité. Les deux sont aussi valables.

1110 Alors, je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

1115 Est-ce que votre organisme a à l'esprit d'autres principes de gestion écologique qu'il
voudrait voir mis en application dans le projet de l'autoroute 410?

M. JEAN-LOUIS BLANCHETTE :

1120 Bien, en fin de compte, les principes, je pense que les principes, il y en a plusieurs.
C'est du cas par cas, selon, je dirais, les tronçons d'autoroute. Il est clair que le principe du tiers
inférieur, entre autres, concernant les fossés le long des autoroutes, je pense que le MTQ
maintenant, c'est dans sa politique à l'ensemble du Québec de faire en sorte que le tiers inférieur
soit utilisé pour les fossés.

1125 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous en voyez d'autres principes?

M. JEAN-LOUIS BLANCHETTE :

1130 Je pense c'est des plantations de types de végétation qui seront vraiment, je dirais,
conformes au milieu, qui vont vraiment s'adapter et qui auront aussi, je dirais, un aspect
d'esthétisme. Et ça, je laisse ça aux architectes paysagistes du MTQ qui sont mieux en mesure
que nous d'y répondre. Mais je pense que c'était vraiment le principe de cette gestion écologique
1135 là que, nous, on voulait rappeler et qu'on voulait surtout mettre sur la table.

LA PRÉSIDENTE :

1140 Vous parlez dans votre mémoire particulièrement de la vallée de la rivière Massawippi et du secteur est qui devraient faire l'attention de mesures particulières. Le secteur est, ce serait quoi en particulier, précisément?

M. JEAN-LOUIS BLANCHETTE :

1145 En fait, c'est la partie...

LA PRÉSIDENTE :

1150 Quel élément on devrait retrouver?

M. JEAN-LOUIS BLANCHETTE :

1155 ... en arrière de l'Université Bishop's, en fin de compte, ce qui est vraiment... comme je le mentionnais plus tôt, les deux extrémités du prolongement de l'autoroute est et ouest sont vraiment en terrain plat. Alors, donc, l'extrémité est, c'est vraiment à partir de la route 108 jusqu'à la rivière Massawippi où on veut y construire deux ponts.

LA PRÉSIDENTE :

1160 Est-ce qu'il y a des localisations particulières que votre organisme...

M. JEAN-LOUIS BLANCHETTE :

1165 Non, c'est vraiment plus général. Et je pense...

LA PRÉSIDENTE :

Vous restez d'ordre général.

1170 **M. JEAN-LOUIS BLANCHETTE :**

1175 Oui, c'est plus d'ordre général. Et d'ailleurs, ces préoccupations-là avaient déjà été prises en considération lors des consultations du MTQ, il y a quelques années, par rapport à la sensibilité du secteur est.

LA PRÉSIDENTE :

Vous mentionnez que vous êtes satisfaits de l'expertise du ministère en matière

paysagère, des mesures d'atténuation qui sont prises par le ministère.

1180

En quoi elles vous satisfont? Est-ce que vous restez encore au niveau général ou plus particulièrement?

M. JEAN-LOUIS BLANCHETTE :

1185

Bien, je pense que le MTQ... il faut comprendre que quand on parle d'aspect paysager au Québec, de préoccupations paysagères, il y a très peu de ministères effectivement qui ont ces préoccupations-là, même le ministère de l'Environnement.

1190

Alors, je dirais qu'actuellement, il y a peut-être un ministère qui a certaines préoccupations en matière paysagère et c'est le MTQ. Alors, pour nous, on en est satisfaits. Ça ne va jamais assez loin, bien entendu, mais je pense... en fin de compte, c'est un rappel qu'on veut faire que ces préoccupations-là se doivent d'être prises en considération.

1195

D'ailleurs, elles ont été prises en considération dans les nombreux rapports qui ont été rédigés. On a disséqué, je dirais, le futur tronçon avec les différents types de paysage et comment l'autoroute s'inscrivait éventuellement dans ces types de paysage là, donc s'il y avait une résistance ou non en matière paysagère.

1200

Alors, je pense c'est un peu cet aspect qui, pour nous, on veut le rappeler, mais on dit: «Oui, continuez dans ce sens-là, il est important de les prendre en considération.» Ce n'est pas juste le fait de mettre une route et on ne regarde pas l'impact paysager. Alors, c'est un peu...

1205

Moi, je laisse vraiment, je dirais au plan technique, les spécialistes du MTQ, mais je pense que c'est un rappel important. Et sur la 55, on a vu également, non pas dans le prolongement mais dans le dédoublement de la 55, il y a une préoccupation paysagère de la part du MTQ à certains endroits.

LA PRÉSIDENTE :

1210

Dans lequel?

M. JEAN-LOUIS BLANCHETTE :

1215

Sur le prolongement de la 55 dans le coin de Richmond.

LA PRÉSIDENTE :

1220

Alors, au niveau des principes, en fait, votre mémoire endosse les principes sur le plan général.

M. JEAN-LOUIS BLANCHETTE :

De les mettre en pratique, pas juste en théorie. C'est ce qu'on demande.

1225

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez dit qu'ils n'allaient pas assez loin, mais je ne peux pas questionner plus là-dedans.

1230

M. JEAN-LOUIS BLANCHETTE :

Non, je ne dis pas que ça n'allait pas assez loin. C'est juste de mettre en pratique, en fait, le Plan de transport 2002-2005 du MTQ, de dire que, oui, nous, on appuie ces démarches-là. Mais je n'ai pas dit que ça n'allait pas assez loin. Au contraire, c'est que nous, on appuie ces démarches-là, mais on veut que ça soit concrétisé sur le terrain, que ça ne soit pas juste des vœux pieux qu'on retrouve dans les rapports du MTQ.

1235

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup.

1240

M. JEAN-LOUIS BLANCHETTE :

Merci.

1245

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Jean-François Bruneau.

1250

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

Bonjour, madame la présidente, monsieur le commissaire.

1255

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1260

L'objectif, c'est de présenter la problématique qui me concerne et les solutions possibles entre la fin de l'autoroute actuelle et le chemin Bel-Horizon. Je ne parlerai pas de l'autre section plus à l'est. En gros, le projet, selon moi, consiste plutôt à prolonger la route 108 plutôt qu'à prolonger l'autoroute 410.

1265

J'explique. Brièvement, c'est que le corridor de la route 108 est similaire à celui du tracé qui est projeté. Donc, on tente peut-être de réparer une erreur historique, qui est la cassure de la route 108. Et la route 108, à l'ouest de la route 143, se trouve au nord de North-Hatley. Elle n'est pas dans l'axe de la 108 actuelle. Donc, il y a cette cassure-là.

1270

Les routes au Québec est-ouest sont les routes paires et les routes nord-sud sont impaires. Donc, il y a cet aspect-là à considérer. L'autoroute 410 est axée nord-sud. Et le ministère a souligné que d'une façon historique, le réseau s'était développé d'est en ouest et non de façon nord-sud, alors que la 410 est vraiment un axe nord-sud, et le corridor qui est projeté est lui aussi un axe est-ouest.

1275

Pardon, ce qui est projeté, c'est un axe est-ouest finalement, ce n'est pas un lien nord-sud. Donc, c'est tout simplement de réparer le coin en bas qui fait le lien entre le nord-sud et l'est-ouest. Alors, ça, c'est des grands principes.

1280

Ce qui est important de retenir, c'est qu'on cherche à justifier une autoroute dans le cas du présent projet. On parle de prolonger l'autoroute 410 alors que les normes du ministère, si on les regarde, on regarde les normes de conception routière et on regarde les volumes de circulation, il n'y a pas matière à justifier une autoroute avec les volumes de circulation actuels.

1285

Une autoroute urbaine, on construit ça quand il y a... à partir de 20 000 véhicules par jour, on commence à pouvoir envisager une autoroute en milieu urbain. Par contre, une route nationale, on peut se contenter d'avoir jusqu'à 30 000 véhicules. On pense à la rue King, des artères importantes à Sherbrooke, qui ont déjà plus de véhicules que ce que l'autoroute amène présentement.

1290

Si on prolonge d'une façon conceptuelle, on va vers le chemin Bel-Horizon, on peut considérer que la montée d'Ascot, c'est le centre entre la 410 et le chemin Bel-Horizon. Les gens qui transitent par le sud passent par là. On a seulement 10 000 véhicules par jour. On est loin d'atteindre la norme qui justifierait une autoroute en milieu urbain.

1295

Et il faut considérer le principal aspect, qui est le trafic en direction de l'université. L'université, c'est le principal générateur de déplacements sur l'autoroute 410. C'est la présence de l'université qui fait qu'il y a une autoroute 410, et vice versa. Un ne va pas sans l'autre.

1300

Si on enlève le trafic qui se rend à l'université et le trafic qui se rend dans le quartier ouest, à proximité, Galt, par les extrémités ou Le Triolet, on réduit de beaucoup la circulation dans la voie de contournement qui est projetée. Si on prend le volume sur Bel-Horizon en plein coeur du tracé projeté, on arrive avec 7 000 véhicules. Ce n'est pas moi qui l'invente. C'est les chiffres, les comptages du ministère. Alors, comment justifier une autoroute en milieu urbain quand on va arriver à un volume de véhicules qui est si faible à la fin de l'autoroute.

1305

1310 Alors, le questionnement qui m'habite, c'est: pourquoi bâtir une autoroute? Afin de créer la demande ou plutôt se fier à la demande actuelle pour bâtir une autoroute? Alors, qu'est-ce qui vient en premier?

1315 Le ministère a présenté une carte avec des taux d'accidents où on voyait des intersections en rouge, en jaune pour présenter les taux critiques. Donc, moi, ce que je trouve un petit peu problématique par rapport à ça, c'est que le taux critique inclut les accidents DMS dans la structure qui a été utilisée. Les accidents avec dommages matériel seulement, ça n'a pas d'impact sur l'intégrité physique des personnes impliquées dans les accidents. En sécurité routière, on utilise les taux de gravité principalement pour justifier un problème grave justement.

1320 La période de référence qui a été utilisée comprend les années dont les problèmes ont déjà été réglés. Si vous voulez, il y a des accidents dans la période 1998-2002 qui sont liés à des problématiques que le ministère a déjà tenté de corriger. Donc, on présente les données pour ces années-là et les changements sont survenus en 2002-2003.

1325 Alors, comment faire pour justifier une autoroute sur la base de données qui ont évolué depuis? Il faudrait avoir une image du profil actuel pour que la population puisse se faire une vraie idée de l'insécurité qui est vécue actuellement sur le réseau. Alors, il y a une spéculation. Comme c'est là, on ne sait pas si les problèmes ont été réglés ou pas réglés.

1330 Personnellement, on parle d'une intersection problématique, je l'ai vu l'accident au coin de Dunant et montée d'Ascot, il y a eu un mort à un moment donné. Là, ils ont mis des arrêts en toutes directions. Je ne sais pas si le problème a été réglé, parce que je n'ai pas entendu parler d'autres accidents mortels depuis ce temps-là, mais il y aurait lieu de vérifier cette information-là.

1335 Pour ce qui est de l'ensemble des intersections dans le corridor qui est étudié, on parle de sept décès et vingt-six blessés graves. Le corridor que va emprunter l'autoroute à cet endroit-là va toucher principalement à trois intersections: Dunant-Bel-Horizon, Dunant-montée d'Ascot et 216-montée d'Ascot. Ces trois intersections-là à elles seules vont cumuler seulement un décès et deux blessés graves. Je ne dis pas que ce n'est pas grave quand il arrive des accidents du genre, mais il faut toujours garder les proportions relatives et voir que ce problème-là est beaucoup moins important que l'ensemble du problème dans le corridor sud.

1345 Et à ça, j'ajouterais qu'en ajoutant une autoroute, on ne peut pas nécessairement régler les problèmes de sécurité du réseau actuel, parce qu'on fait ajouter, on ajoute simplement, on superpose un nouvel axe de circulation.

Et le danger, c'est de reléguer les problèmes qui sont actuellement sur le réseau local, de les envoyer aux oubliettes parce que toutes les ressources sont mises dans la nouvelle structure. Alors, il ne reste plus d'argent pour corriger les problèmes d'intersection, la mauvaise

visibilité aux intersections, etc., etc. Dans le corridor actuel...

1350

C'est un peu mon expérience qui parle. Ça fait trente ans que j'habite le secteur ou que je l'utilise quotidiennement. J'ai travaillé pendant dix ans à l'Université de Sherbrooke et j'habite dans le secteur ça fait quand même très longtemps. Et ça fait huit ans que ma résidence est située entre les deux tracés qui sont proposés par le ministère. Donc, je circule par ces zones-là tous les jours, la Sainte-Catherine, boulevard Université, la 410 et le chemin Bel-Horizon, je le connais très bien, autant en vélo qu'à pied ou en voiture.

1355

Les gens qui utilisent le corridor pourront certifier, quand on arrive à la fin de la 410, il y a effectivement un effet de surprise lié au refoulement. C'est une situation inattendue, la fin d'une autoroute. C'est une autoroute en T, parce que ça finit en T, donc il y a une surprise parce qu'il y a une pente. Et il y a beaucoup d'accidents à cet endroit-là dû à l'effet de surprise, les gens qui ne sont pas prêts à arrêter à temps.

1360

Sur Université, quand on s'en va vers l'université à partir de la 410, surtout le matin, on a deux voies de circulation qui rentrent en compétition avec deux voies de circulation qui arrivent du quartier ouest via la rue Galt. Ces deux flux de circulation là empruntent la même intersection. C'est une problématique, d'autant plus que l'accès à l'université est difficile le matin.

1365

L'après-midi, le problème est inverse en direction de l'autoroute 410. Là, les flux en venant de l'université entrent en compétition avec les flux qui arrivent du Triolet. Il y a un feu de circulation qui est installé là. Et le réseau de la Commission scolaire régionale de Sherbrooke, les autobus scolaires partent... il y a beaucoup d'autobus qui partent de là. Donc, c'est difficile d'accéder à l'autoroute en allant vers l'ouest l'après-midi.

1370

Pour ce qui est du coin Sainte-Catherine et boulevard Université, on a un passage de deux à trois, quatre voies de circulation à cause des voies de virage à l'intersection et ensuite un rétrécissement sur Sainte-Catherine, qui passe ensuite de deux à une voie de circulation. Il n'y a pas beaucoup de cyclistes ni de piétons qui utilisent l'intersection.

1375

Personnellement, ça fait quand même... ça fait au moins trente ans que je fais du vélo et je suis quand même assez habitué, je peux passer par là, mais je ne vois jamais de cyclistes dans cet endroit-là. Premièrement, c'est fait uniquement pour les voitures. Il y a beaucoup de camions et il n'y a pas de phase de... il n'y a rien de prévu pour les piétons. On canalise la circulation des piétons en direction de Université, surtout les mouvements entre les quartiers résidentiels et Université qui traversent le boulevard.

1380

1385

Pour ce qui est des intersections, on a vu un petit peu, par rapport aux accidents, le ministère a cartographié la carte des intersections dangereuses. On a des problèmes de courbe, de visibilité très réduite à cause des pentes et on a réglé le problème avec des arrêts, pour l'instant. Pour ce qui est de Bel-Horizon, bien, on peut dire que c'est un chemin qui est trop

1390

étroit pour les cyclistes à l'heure actuelle, compte tenu du débit.

1395 Moi, la solution que je trouverais la plus intelligente, la plus fonctionnelle, celle qui permettrait de régler les problèmes qui sont vécus à l'heure actuelle dans le quartier, autant à Lennoxville qu'à Sherbrooke, l'arrondissement du mont Bellevue, au centre-ville, c'est de construire une route à deux voies à 70 kilomètres/heure plutôt qu'une autoroute.

1400 Ce qu'il serait important de prévoir, c'est un accès direct à l'université. C'est le nerf de la guerre, selon moi. Vu que le débit sur l'autoroute qui est projetée serait diminué d'environ, je ne suis pas expert en circulation, mais je dirais qu'il serait réduit d'environ du deux tiers, au moins la moitié, parce que c'est vraiment l'université qui génère la plupart des déplacements sur l'autoroute 410.

1405 Donc, si on sépare ce trafic-là du trafic qui va utiliser la voie de contournement, il n'y a plus lieu de faire une autoroute. On tombe en bas de 10 000 véhicules par jour, ou environ à 10 ou 10-12 000 maximum. Donc, cette situation-là pourrait prévaloir pendant plusieurs décennies encore et la possibilité avec une route de s'accommoder très facilement.

1410 C'est logique, si on enlève le trafic qui va à l'université du trafic qui se rend vers la voie de contournement, bien, on abaisse le niveau de service qui est requis sur la nouvelle route. Donc, on n'a plus besoin d'une autoroute à ce moment-là.

1415 J'ai scanné les tracés du promoteur. J'ai quand même mis la source en bas, ce n'était pas modifiable. Excusez pour la clarté. On voit les tracés proposés par le ministère dans l'addenda 1, la pièce DA12 disponible sur Internet. Ici, ce qu'on voit, c'est qu'il y a trois types de tracé: celui qui va proche de l'université, celui qui passe proche de la montée d'Ascot et celui qui est au sud.

1420 Donc, les avantages du tracé au nord, c'est de desservir l'université, donc de libérer immédiatement la voie de contour d'une circulation autrement inutile. On atteint le but, on s'en va directement au but en desservant l'université.

1425 Les tracés mitoyens au milieu de la carte, je les trouve moins intéressants. Premièrement, il y a les impacts au niveau de la ferme. Il y a toutes sortes d'impacts. Moi personnellement, j'en ai aussi là-dedans. Ce que je n'aime pas, c'est qu'on ne récupère pas la montée d'Ascot avec le tracé A-nord. Et pourquoi l'avoir bâtie la montée d'Ascot, avoir mis autant d'argent dans cette infrastructure-là, en la délaissant tout simplement.

1430 Et on voit que les terres... là où il y a la montée d'Ascot, c'est déboisé et le tracé, lui, s'en va dans la forêt. Il s'en va vers le mont Bellevue. Le tracé A-nord cherche à éviter le mont Bel-Horizon. Oui, c'est positif, mais il se rapproche du mont Bellevue. Donc, c'est un compromis qui, à mon avis, n'est pas bon.

1435 Je ne dis pas que le mont Bel-Horizon vaut moins que le mont Bellevue. Mais quand même, le mont Bellevue, c'est un sanctuaire naturel quand même assez unique au Québec. Il n'y a pas beaucoup de villes au Québec qui peuvent se vanter d'avoir une montagne comme ça en plein coeur de sa ville. Et l'autoroute s'apprête à détruire cette réserve naturelle là, de toute évidence.

1440 Le tracé B-sud n'est pas plus acceptable. Il y a les impacts au niveau des familles. Moi personnellement, le tracé B-sud passe à 400 pieds de ma maison. C'est clair que je vais vendre si l'autoroute passe là. Mais les désavantages de cette autoroute-là au sud, c'est d'être trop loin de l'université.

1445 Les gens vont continuer à utiliser le boulevard Université si l'autoroute passe par la voie B-sud. Ça va être trop loin à ce moment-là, il n'y aura plus d'avantages à prendre l'autoroute pour aller directement à l'université. Les gens vont continuer à utiliser le boulevard Université et le chemin Sainte-Catherine. Donc, on ne règle aucun problème. On fait juste transférer le problème, qui est au coin 216-Université, et on l'amène sur Sainte-Catherine. C'est ça en gros
1450 qui va résulter comme impact.

Donc, je résume un peu les tracés. Selon moi, le 99-A, c'est le seul qui est apte à régler un problème de taille, qui est la desserte directe de l'Université de Sherbrooke. On va abaisser le niveau de service qui est requis, on n'a plus besoin d'une autoroute.

1455 Les tracés 99-C ou B et A-nord sont moins intéressants. A-nord est beaucoup moins intéressant du fait qu'il ne récupère pas la montée d'Ascot. Et aucun de ces tracés-là ne règle le principal problème, qui est celui de l'accès à l'université. On se contente de transférer un problème et de l'amener ailleurs. On va faire plaisir aux gens de la rue Le Royer et Verdun, mais
1460 on va compromettre la qualité de vie de mon quartier actuel, là où il y a la ferme Sainte-Catherine.

Le tracé B-sud, c'est le pire de tous. J'ai donné les raisons. Ça n'a pas d'allure faire une autoroute comme ça, d'encercler les quartiers résidentiels. Ces gens-là auraient dû être avertis un petit peu à l'avance.

1465 En tout cas, moi personnellement, je n'étais pas au courant que l'autoroute allait passer à 2-3-400 pieds de ma maison. C'est par surprise que je l'ai appris en allant vérifier, que les gens étaient en train de faire des relevés et j'ai su que c'était une nouvelle variante de tracé, la B-sud.

1470 Pour régler les problèmes et accroître la desserte, créer moins d'impact possible, la meilleure solution, c'est une combinaison des deux tracés 99-A et 99-C. Je vais montrer la carte. J'ai fait un trait vite, vite tout à l'heure pour montrer mon propos.

1475 Il y a moyen de faire un viaduc à la fin de l'autoroute actuelle et de continuer un petit peu l'autoroute dans l'axe du 99-A projeté. Là, faire un autre viaduc qui séparerait le trafic en direction de l'université du trafic en direction de la voie de contour, deuxième viaduc.

1480 Le troisième, ce serait un viaduc sur une voie d'accès limité, qui irait directement à l'université, entre les deux stades, entre les Frères Marian Hill et le stade extérieur de la piste de course, qui passerait où est le nouveau stade qui a été construit et le Mont Sainte-Anne. Ça permet de desservir le stade, le centre culturel, le centre sportif, le Mont Sainte-Anne.

Et là, on voit un gros trait, ce n'est pas une autoroute, c'est juste une petite route.

1485 Et la route au Y, qui irait vers la 216, qui serait la nouvelle voie de contour, la route 108, qui serait une route à deux voies, 70 kilomètres/heure. Ce serait facile d'utiliser un scénario comme ça pour limiter les impacts et de récupérer la montée d'Ascot.

1490 Donc, l'avantage d'une route par rapport à une autoroute, ça, c'est un peu général, je pense que vous êtes au courant des avantages de construire une route par rapport à une autoroute, mais c'est quand même bon de le rappeler, c'est qu'on réduit substantiellement les coûts de construction.

1495 À l'heure actuelle, à l'époque des compressions budgétaires, souvent les politiciens vont nous dire qu'ils n'ont pas les ressources nécessaires pour faire tel ou tel projet et, là, pour l'autoroute, on a l'argent suffisant.

1500 Alors, je trouve ça un peu étonnant, compte tenu qu'il y a des priorités beaucoup plus urgentes, selon moi, en Estrie, telles que l'entretien, la réfection des infrastructures et des viaducs, penser aux cyclistes et aux piétons dans les accotements pavés, par exemple, élargir les routes qui sont trop étroites, régler le problème d'accès.

1505 Donc, si on réduit la masse d'investissement sur l'autoroute même dans le tronçon de deux kilomètres, il y a moyen de prendre ces sommes-là et de créer des aménagements plus intelligents pour desservir l'université directement. Ça respecte davantage les riverains, les citoyens du quartier et ça atténue les impacts sur l'environnement, ça, il n'y a pas de doute, aussi sur la faune. La grande faune ne pourra plus traverser en présence d'une autoroute en direction du mont Bellevue.

1510 La route est aussi plus facile à aménager. Les normes de pente, de courbe sont très contraignantes quand on a une autoroute à aménager. Dans ce cas-ci, on va avoir une autoroute qui va nécessiter des tranchées creuses, très creuses et un surélévement de l'autoroute très important; donc remblai, déblai.

1515 On parlait de paysage tout à l'heure. J'aimerais ça qu'on puisse se projeter dans l'avenir

pour voir de quoi aurait l'air l'autoroute justement.

1520 Pour ce qui est d'une route, c'est beaucoup plus facile à aménager. On peut faire passer ça à peu près n'importe où, une route. Il y a moyen de faire des courbes sur un territoire beaucoup plus restreint, dans une zone plus restreinte et, là, d'être plus efficace dans le choix du tracé, permettre d'éviter justement d'exproprier des gens inutilement. Parce qu'une autoroute se doit d'avoir des courbes régulières, alors qu'une route s'accommode d'une courbe un peu plus serrée. Et ce n'est pas désagréable d'avoir des routes sinueuses aussi.

1525 Je pense que c'est quelque chose que les Européens ont compris. Quand on gravit un col, on fait des lacets, c'est une façon intelligente d'aménager le terrain et de récupérer l'espace, et de couper le gradient pente.

1530 Bon, pour ce qui est des avantages d'une autoroute, j'ai cherché longtemps, mais j'en ai trouvé quelques-uns. Ça profite au secteur privé lors de la construction. Une fois que la route est construite, c'est la philosophie du «juste à temps» qui l'emporte. Les gains sont pour l'industrie du camionnage. Je pense que la plupart des citoyens qui se déplacent sur les routes le font d'une façon normale en tentant de respecter la limite, peut-être en dépassant un petit peu.

1535 J'ai fait un petit calcul, ici, de gain de rapidité, si vous voulez, en temps perdu et si on fait une autoroute comparativement à une route à 90 kilomètres/heure sur deux kilomètres, on sauve huit secondes. Et si on compare avec une route à 70 kilomètres/heure, tenant compte de la vitesse, c'est trente secondes. Trente secondes, c'est une fraction de ce qu'on attend à une intersection quand on est en ville.

1540 Ce que je trouve un peu spécial, c'est que quand on est en ville, on accepte de prendre le temps parce qu'on n'a pas le choix. On se dit: «On n'a pas le choix, il y a du trafic.» Mais quand vient le temps de circuler d'un point à l'autre de la ville, en contournant par une voie quelconque qui fait le tour de la ville en arrière, bien, là, le temps devient tout à coup très important. Et le gain est plutôt flou dans ce cas-là parce qu'il n'y a pas moyen de savoir.

1550 Le gain aux intersections, en temps, va dépendre de la configuration du carrefour. Ça va dépendre des mouvements, la provenance des mouvements et de l'heure à laquelle on circule. Et Dieu sait que les camionneurs ont des stratégies pour justement déjouer les heures de pointe. Ils vont circuler la nuit et à d'autres périodes, ce qui fait qu'ils vont éviter l'heure de pointe.

1555 Donc, en gros, on peut parler d'un gain de deux à trois minutes pour la principale intersection, l'échangeur très compliqué qui est prévu au coin Sainte-Catherine et voie de contournement.

Là, moi, je ne parle pas d'autoroute, je parle de voie de contournement parce que,

1560 dans les faits, le ministère a présenté un phasage en trois étapes et il y a une route à l'est de Bel-Horizon qui, vraisemblablement, ne sera jamais dédoublée. En tout cas, on attend la demande, mais comme je vous l'ai démontré, la demande ne se fera pas sentir avant plusieurs décennies à ce niveau-là.

1565 Les conséquences d'aménager une autoroute sont définitives, surtout lorsqu'on peut faire autrement. Aménager une autoroute, c'est comme créer un maximum d'impacts sur l'homme et son environnement. Ça revient à se donner soi-même, en tant qu'aménagiste, les plus grandes contraintes possibles. Ça revient à une dépense inutile de fonds publics, qui compromet d'autres projets tout aussi importants pour la sécurité des usagers.

1570 Le MTQ a présenté une carte qui modélise les flux de circulation après l'aménagement de l'autoroute et on dit que le débit sur la 216, dans la section nord, va diminuer de 4 000 véhicules. C'est très clair dans mon esprit que, effectivement, si le premier échangeur après celui du boulevard Université c'est celui du chemin Sainte-Catherine, c'est évident que tout le trafic qui normalement emprunte le chemin boulevard Université va emprunter le chemin Sainte-Catherine en direction nord. Donc, on va transférer le problème.

1575 Et là, on ne donne pas le chiffre de l'augmentation dans la section sud Sainte-Catherine, dans le secteur de Breton. Entre le Breton et la ferme, tout ça, il va avoir un refoulement, parce que le virage à gauche va être problématique sur Sainte-Catherine. Les gens vont arriver sur Sainte-Catherine et là, ça va être difficile d'accéder à... ils vont être obligés d'installer un feu. Et là, bien, ça va devenir le nouveau centre-ville de Sherbrooke.

1580 L'autoroute, ce n'est pas un gage de sécurité accrue. Au contraire, on se contente de transférer les problématiques. On change les patterns de collision. Normalement, sur une route, on va croiser à niveau, on va avoir des patterns à angle droit, des problèmes aux intersections avec feux, avec arrêt. Tandis que sur une autoroute, on va surtout parler de collision avec des objets fixes, des musoirs, des viaducs, des problèmes d'accès, des manoeuvres de transition entrée- sortie.

1590 Le principal problème, c'est celui de la vitesse pratiquée. Sur l'autoroute, 100 kilomètres/heure, une collision est plus grave qu'à 70 ou à 80 kilomètres/heure.

1595 Donc, de ma part, mon domaine de travail, c'est la sécurité routière et j'ai de la misère à concevoir qu'on va régler des problèmes de sécurité avec une autoroute. On risque probablement d'en amener davantage, surtout la vitesse. Et le fait de superposer les réseaux, on va favoriser l'autoroute mais on va délaissé les problèmes actuels du réseau qui, le ministère nous l'a montré, sont importants. On a des points rouges, mais on va les laisser là, ces points rouges là, tout simplement parce que toutes les ressources vont être investies dans l'autoroute.

En conclusion, je pense que les objectifs du ministère sont louables. C'est important de

1600

considérer les problèmes non seulement de nuisance mais surtout de sécurité publique sur les routes, sortir les camions des rues résidentielles, améliorer la sécurité des piétons, des cyclistes, désengorger le centre-ville, etc. Et la meilleure façon d'y parvenir, c'est de construire une route à deux voies, 70 kilomètres/heure, qui dessert directement l'université en partie et que l'autre partie se dirige vers la voie de contour. À ce moment-là, on n'a plus besoin d'une autoroute.

1605

De toute façon, même à l'heure actuelle, même en combinant les deux flux, là, on a à peine de quoi justifier une autoroute en fait de volume de circulation. On a vu que les problèmes d'accidents sont soit réglés ou temporairement réglés ou incertains. Donc, ils sont quelque part dans le fichier du ministère mais on ne peut pas savoir si les interventions qui ont été retenues ont changé la situation.

1610

C'est ça. En gros, je pense qu'une route règle tous les problèmes de circulation qui sont observés à l'heure actuelle dans le quartier de l'arrondissement du mont Bellevue à Lennoxville, mais respecte davantage les riverains, respecte davantage l'environnement, mais surtout la capacité de payer des contribuables.

1615

Bon, une petite note personnelle. C'est sûr que le tracé sud, pour moi, c'est le pire scénario, mais logiquement aussi parce qu'on peut calculer la somme des impacts humains. Ce n'est pas une histoire d'opposer un quartier à la ferme, selon moi. Moi, à tous les jours, les jours que je peux, mes filles m'envoient là magasiner. On va à la ferme acheter des fruits. Et je suis le plus touché par la variante B-sud, plus encore que les gens qui ont un comité de citoyens, sauf que les arguments logiques vont à l'encontre du tracé B-sud. Il est beaucoup trop loin de l'université pour régler la situation actuelle.

1620

C'est tout. Je n'ai pas d'autre chose à dire.

1625

LA PRÉSIDENTE :

Vous parlez d'une route à deux voies contiguës. Pouvez-vous détailler sur les deux voies contiguës.

1630

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

Deux voies contiguës...

1635

LA PRÉSIDENTE :

Pour une bonne compréhension.

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1640

Ma compréhension?

LA PRÉSIDENTE :

1645

Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1650

Bien, une route à voies contiguës, c'est que le trafic n'est pas séparé par un terre-plein ou un jersey de béton. Le trafic peut faire face à face, peut faire une collision frontale.

1655

Mais je peux juste faire une différenciation par rapport à l'autoroute 55. Moi, je ne propose pas de faire une autoroute à 100 kilomètres/heure à voies contiguës. Une route ordinaire comme toutes les autres routes, comme la 112...

LA PRÉSIDENTE :

Une route nationale.

1660

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

... comme la 108, une route nationale de base, selon les normes, serait tout aussi fluide qu'une autoroute parce que le débit va être faible.

1665

LA PRÉSIDENTE :

Vous mentionnez que le trafic vient particulièrement de l'université. Est-ce que vous avez des données à fournir à la commission?

1670

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1675

Allez vous installer sur le coin comme j'ai fait, pour observer, vous allez comprendre. C'est pour ça que la Ville ou le ministère a ajouté une voie de virage vers la droite sur Université, parce que ça refoulait jusque sur la rue King, sur l'autoroute 410. Il y avait trois kilomètres de queue à cause du problème d'accès à Université.

1680

Le problème, c'est qu'à l'université, je vais juste faire une mini-conclusion par rapport à ça, c'est que l'accès à l'université est problématique. On a seulement deux voies qui rentrent sur le campus. Et là, il y a deux voies comme ça et deux voies comme ça, mais ça tombe sur un deux voies. Donc, deux voies qui se rencontrent à deux voies, il devrait normalement en avoir

quatre à l'autre bout, mais ce n'est pas le cas. Il y en a seulement deux. Alors, ça refoule.

1685 Et en plus de ça, les stationnements quand on entre à l'université sont à droite, les bâtiments sont à gauche. Les gens doivent traverser à pied l'accès principal à l'Université de Sherbrooke. Il y avait une guérite avant, ça ralentissait les véhicules. Ils ont enlevé la guérite et, là, c'est au risque et péril des piétons.

1690 Ils ont installé des dos d'âne, trois dos d'âne successifs, avant le rond-point en haut de l'université qui, soit dit en passant, a un rayon de courbure beaucoup trop étroit et c'est pour ça qu'ils l'ont fermé. C'était hors normes ce carrefour-là giratoire, il n'était pas assez large.

LA PRÉSIDENTE :

1695 Pendant que vous y êtes, est-ce que vous allez pouvoir déposer vos acétates à la commission?

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1700 Oui. C'est déjà déposé.

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez parlé d'une carte, la carte de zone accidentogène.

1705 **M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :**

Je l'ai cherchée. Et dans la pièce PA3 du ministère...

LA PRÉSIDENTE :

1710 Dans DA30. Il y a une nouvelle carte qui a été déposée hier, c'est la DA30.

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1715 Je suis content de l'apprendre, parce qu'on m'avait dit que ça prendrait six mois ou quelque chose.

LA PRÉSIDENTE :

1720 Des fois, ça va plus vite un petit peu.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Vous parlez d'une route à deux voies contiguës...

1725

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

Oui.

1730

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

... et qui serait en mesure de satisfaire les besoins actuels. Ce ne serait pas manquer de vision que de ne pas prévoir quelque chose qui pourrait éventuellement arriver peut-être dans quatre ans, dans vingt ans?

1735

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

Oui. Le manque de vision viendrait du fait qu'on bâtirait aveuglément une route à deux voies à la fin d'une autoroute, effectivement. Alors, si vous avez remarqué, moi, je table beaucoup sur l'importance de séparer le trafic qui va à l'université du trafic qui va prendre la voie de contournement. Et c'est là la vision.

1740

Le problème, le fait qu'on veut une route de contournement, ce n'est pas qu'il y a 25 000 véhicules sur Bel-Horizon, c'est qu'il y en a 25 000 à Sherbrooke, dans le coeur, au coin Université et de l'autoroute actuelle, la fin actuelle. On va désengorger ce secteur-là en amenant directement le monde à l'université.

1745

Si on a un accès direct entre le pôle qui génère le déplacement et l'infrastructure qui va recevoir le trafic de ce pôle-là, bien, à ce moment-là, on a un lien direct.

1750

C'est comme je vous dirais: «J'ai faim. Je prends quelque chose à manger avec ma main», je fais un lien direct. Mais si je disais à l'autre: «J'ai faim, mais tu pourrais-tu aller me le chercher», on va faire un détour. Donc, on va amener tout ce monde-là à circuler sur une autoroute, mais on va les amener ailleurs, sur Sainte-Catherine, au lieu de les amener au coin 216-Université. On prend un problème, on le tasse ailleurs au lieu de le régler.

1755

Donc, le manque de vision, c'est, à l'heure actuelle, en faisant une autoroute, qui va tout simplement amener le problème sur Sainte-Catherine plutôt que de le laisser là. Et le risque avec la variante B-sud, c'est de faire encore pire. C'est que là, les gens vont continuer à utiliser le boulevard Université, parce que la sortie va être beaucoup trop loin de l'université, pour sauver du temps. Les gens conduisent d'une façon rationnelle, ils veulent sauver des minutes.

1760

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1765 Pour arriver à l'idée d'une route contiguë à deux voies entrant à l'université, c'est ce que je comprends, là, après votre séparation...

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1770 Un viaduc de dédoublement, tout simplement. Ceux qui s'en vont sur la voie de contour passent sur le viaduc; ceux qui vont à l'université passent en dessous.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1775 Combien de monde vont passer là?

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1780 Dans ce viaduc-là?

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Oui.

1785 **M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :**

À peu près 20 000, 22 000, 23 000.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1790 Et ça, c'est le débit entrant sur le campus?

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1795 Non. Non, parce qu'il y a une partie qui va aller vers la 216, vers la voie de contournement, une grande partie qui va aller sur le campus.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1800 C'est quoi «une grande partie»?

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1805 Le débit du campus, je ne le connais pas. Là, je n'ai pas le chiffre exact du débit du campus. Mais on va au moins diminuer de moitié certainement, parce qu'il y en a 10 000 qui

vont sur la montée d'Ascot.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1810 Mais si vous ne le connaissez pas, comment pouvez-vous dire qu'il va diminuer de moitié?

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1815 Bien, par la logique. On a qu'à regarder les débits. On regarde les sections.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1820 Et les débits que vous avez regardés, c'est lesquels?

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1825 Ceux présentés par le ministère, à la page... regardez, je vais vous donner le numéro de page.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1830 Puis vous n'êtes pas arrivé à une idée générale du débit entrant à l'université?

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

Il y a quoi, 5-6 000 personnes sur le campus, le jour?

LA PRÉSIDENTE :

1835 Non.

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1840 Plus que ça?

LA PRÉSIDENTE :

1845 On nous a parlé de 30 000.

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

Ah! bien, mon Dieu Seigneur. ça fait qu'imaginez au moins facilement 15 000 véhicules.

1850 Je ne sais pas, moi, mais c'est très, très important. On ne parle pas d'un débit de 4 000 véhicules à l'université. On parle du principal générateur de déplacements de la Ville de Sherbrooke, et de loin. L'autoroute et l'université ne font qu'un.

1855 Placez-vous là le matin, l'après-midi, à la sortie des cours, vous allez comprendre que le problème de l'autoroute 410 égale le problème de l'Université de Sherbrooke. Pour moi, c'est aussi clair que blanc et noir.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1860 Si on monte un peu plus et qu'on va sur Dunant et qu'on se place de l'intersection Dunant-Belvédère...

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1865 Dunant-Belvédère, c'est proche du centre-ville de Sherbrooke.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Pas loin, oui.

1870 **M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :**

Oui, oui.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

1875 Vous faites allusion dans votre mémoire à...

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1880 Oui, au transfert des charges vers Belvédère.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Voilà.

1885 **M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :**

Parce que là, les gens...

1890 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Parlez-m'en donc un peu, là.

1895 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, Belvédère.

1900 **M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :**

Bien, c'est que les gens vont délaisser l'option du carrefour. Au lieu de passer par le nord, par Portland, vont tout simplement arriver par le sud et prendre Belvédère pour se diriger au centre-ville, parce que la pression va être énorme sur le réseau.

1905 Belvédère n'a qu'une voie de circulation. C'est une grande pente. Je ne dirais pas que c'est désuet, mais l'entretien serait à refaire et les maisons sont proches de la route. Donc, on parle de tout un chantier en perspective sur Belvédère, selon moi. C'est une perception que j'ai.

1910 Il faut aussi penser que la montée d'Ascot, on a 10 000 véhicules, mais il y a une partie qui transite entre les deux secteurs, à l'ouest et à l'est du mont Bellevue. Les gens travaillent ou étudient à l'université et il y en a une partie qui habite le secteur à l'est du mont Bellevue. Donc, la montée d'Ascot sert à ces gens-là à transiter entre l'université et leur quartier de résidence.

1915 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

Je sais que vous n'êtes pas allé beaucoup à l'est, mais je vais quand même vous poser une question sur l'est.

1920 Tout juste avant, vous dites que vous êtes conseiller en sécurité routière. Avez-vous un lien professionnel avec le projet ou avec quelconque intervenant dans le projet?

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1925 Écoutez, je peux le dire, astheure que j'ai fait une présentation, j'ai travaillé pour le ministère en collaboration, mais pour l'Université de Sherbrooke. J'étais employé de l'Université de Sherbrooke comme professionnel de recherche. Et je collabore avec le MTQ, même sur une base quotidienne encore aujourd'hui dans un autre projet, et les intervenants comme la SAAQ, la CSST, la Sûreté du Québec, le réseau de la santé.

1930 C'est sûr que, oui, je travaille dans le domaine, mais je n'étais pas au courant du dossier. La preuve, c'est que j'ai appris en allant voir sur le terrain qu'il y avait une variante proche de chez moi. C'est en allant marcher que je me suis rendu compte que: «Écoute donc, il y avait un corridor déboisé. Qu'est-ce que c'est ça?» On s'est mis à regarder et là, on s'est rendu

compte que finalement il y avait une nouvelle variante au menu.

1935 **M. JACQUES PELLETIER, commissaire :**

J'ai une petite question. Qu'est-ce que vous pensez, en tant que conseiller en sécurité, de l'idée des carrefours giratoires?

1940 **M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :**

1945 Les carrefours giratoires sont mal connus en Amérique. Je pense que c'est surtout une culture anglo-saxonne qui a fait ses preuves. Les «runabout», comme on appelle, sont plus sécuritaires que les intersections conventionnelles nord-américaines, ce qu'on connaît, la fameuse intersection en croix.

1950 Pourquoi? Parce que les gens sont tous obligés de ralentir et on ne se fie plus au feu vert, la jaune qu'on écrase et qu'on passe rapidement. Il y a un paquet d'autres facteurs. C'est la fluidité de l'intersection. Elle est beaucoup plus fluide, donc beaucoup moins de différentiel de vitesse entre les véhicules. Les différences de vitesse sont moins importantes entre les véhicules.

1955 Et en Europe, ce qu'on remarque, c'est que la plupart des accidents surviennent dans les sections. Les gens conduisent plus rapidement qu'ici, ils prennent des accidents dans les sections courantes, entre deux intersections. Tandis qu'en Amérique du Nord, 70 %, 75 % des accidents, c'est des intersections.

1960 Mais je pense que c'est normal que les gens posent des questions sur les rond-points. C'est mal connu, les carrefours giratoires. On en a peut-être pour cinquante ans de travail à changer les choses encore.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Merci.

1965

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1970 Mais pour revenir à votre question, c'est sûr que je suis dans le domaine, j'ai une opinion par rapport à ça, mais mon intervention c'est surtout en tant que citoyen directement touché par une et l'autre des deux variantes, A-nord et le sud.

LA PRÉSIDENTE :

1975 Vous parlez d'aménager un viaduc pour doubler la capacité entrant à l'université et les coûts qui seraient partagés par le MTQ, la Ville de Sherbrooke et l'université. Où est-ce que

vous situez ce viaduc, avec votre expérience?

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1980 Moi, je le verrais... bien, en tout cas, j'ai toujours pensé que ça aurait été bon de le mettre à côté de l'actuel. Mais ce qui arrive, c'est que c'est une circulation à sens unique. Il n'y a pas possibilité d'utiliser ce viaduc-là pour faire une circulation à double sens.

1985 Donc, je le mettrais plus loin, à côté du stade qui a été bâti, à côté de la station J.M. Janson, la station d'eau de la Ville de Sherbrooke, le plus proche possible du stade. Parce que ça élimine l'argument de l'université disant que le souhait c'est de développer au sud.

LA PRÉSIDENTE :

1990 Que quoi?

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

1995 L'argument de l'université, parce que l'université ne veut pas avoir l'autoroute sur ses terrains, j'imagine, bien, en tout cas...

LA PRÉSIDENTE :

2000 Ils ont déposé un mémoire.

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

Ils aimeraient ça?

2005 **LA PRÉSIDENTE :**

Ils ne disent pas ça mais ils ouvrent une porte. Vous le consulterez.

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

2010 En tout cas, moi, je trouve que ce serait une très, très bonne solution qui ferait plaisir à tout le monde, en particulier à l'université. Et ça évite le recours à l'autoroute et de détruire le mont Bellevue. Parce que là, à ce moment-là, une route nationale suffirait.

2015 Une route nationale bien aménagée est très fluide. Il n'y a aucun problème avec ça. Et le viaduc permettrait justement de desservir l'université d'une façon beaucoup plus intéressante et d'éliminer complètement les conflits de circulation parce que ce serait accès limité. Et on éviterait de..

2020 Parce qu'il y a une surcharge à l'heure actuelle au Le Montagnais. Je ne sais pas si vous savez où est Le Montagnais? Le soir, les véhicules sortent par la sortie du Montagnais proche du Bachand et boulevard Université. Donc, ça donnerait une nouvelle sortie à l'université. Parce qu'il y a un problème d'entrer mais aussi de sortir.

2025 Le soir, les manoeuvres sont très compliquées quand on sort sur Sainte-Catherine et on cherche à virer à droite pour aller au coin 216-Université. Il y a tellement de trafic qui arrive du sud que c'est difficile de s'engager sur Sainte-Catherine.

LA PRÉSIDENTE :

2030 Donc, si vous aviez à situer le viaduc, si vous pouvez répéter, ce serait exactement entre les deux stades? C'est ça?

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

2035 Entre le stade extérieur qui vient d'être bâti et le Mont-Sainte-Anne, mais beaucoup plus près du stade.

LA PRÉSIDENTE :

2040 Beaucoup plus près du stade.

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

2045 Oui, oui, parce qu'il y a un ruisseau, là. Il y a un cours d'eau à cet endroit-là et il y a moyen de l'éviter en passant près du stade. Il y a peut-être un impact sur la station d'eau J.M. Janson. Il y a le réservoir d'eau qui est là. À ce moment-là, si on arrive comme plus vers le sud, il y a moyen de donner un angle au viaduc qui évite la station J.M. Janson. Il y a moyen de moyenner, comme on dit. Ce serait surtout possible de faire un tracé de moindre impact si on prend la peine de diviser les deux trafics avant d'arriver sur la 216.

2050

LA PRÉSIDENTE :

2055 Est-ce qu'on peut revenir sur vos acétates avec les différentes options des variantes 99, 96 et 2005? Bon, votre viaduc serait où sur cette carte-là?

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

2060 Au croisement... je ne sais pas comment le dire, là. Mais où il y a le 99-A, la ligne rouge s'en va vers la droite, exactement là où elle croise la grande ligne noire nord-sud.

LA PRÉSIDENTE :

2065 J'aimerais que vous preniez un pointeur. Alors, ce serait où est votre ligne rouge. C'est ça? Ici, d'accord.

Vous parlez de la possibilité de récupérer des infrastructures déjà en place à la montée d'Ascot. De quelle façon?

2070 **M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :**

C'est parce que si la 99-A est retenue au complet, c'est-à-dire qu'on ne sépare pas les trafics, à ce moment-là, il n'y a pas nécessité de récupérer la montée d'Ascot.

2075 Moi, c'est un petit peu comme une alternative que j'avais trouvée. Si on envoie tout de suite le trafic à l'université, on peut quand même récupérer la 99-C pour faire un lien plus direct vers Bel-Horizon et, à ce moment-là, limiter les impacts dans la montagne du mont Bellevue. Parce que passer la route nationale dans le secteur du mont Bellevue, au sud, c'est assez problématique.

2080 Là, on voit que c'est plus foncé. Juste à gauche de «secteur ouest», c'est le mont Alfred-Desrochers qui est là, avec les antennes radar. Ce mont-là, c'est un espace privilégié. C'est plus haut que le sommet du mont Bellevue. C'est une montagne très haute. Et la route qui passerait là aurait des impacts assez importants, je pense, pour la faune, selon moi. Je ne suis pas expert
2085 là-dedans du tout, du tout.

Je trouvais ça pratique de récupérer la montée parce qu'elle est déjà là et qu'elle est dans l'axe du tracé proposé, mais tout en prenant soin, bien sûr, de limiter les impacts sur la ferme, donc de ne pas passer sur la superficie cultivée. C'est un peu mon option de prendre la montée.
2090 Mais c'est sûr qu'il y a moyen de passer un petit peu plus au nord que les tracés actuels.

Si on regarde les tracés du ministère, je ne sais pas pourquoi, ils passent proche de la montée, mais ils ne passent pas dessus. C'est ça que je ne comprends pas. Et moi, ce que je trouvais, c'était plus intéressant de la récupérer carrément. Peut-être que c'est au niveau de la
2095 conception au niveau de la pente, mais je regarde le tracé, le seul qui coupe vraiment la pente plus, c'est le A-nord. Il coupe la pente parce que c'est nécessaire de le faire à cause du fait que c'est une autoroute.

2100 Mais là, si on parle d'une route ordinaire, il y a moyen de récupérer la montée d'Ascot, surtout avec le nombre de véhicules qui passeraient là, la majeure partie du trafic étant déjà vers l'université à ce moment-là.

2105 C'est compliqué un peu mais, mon propos, ce qu'il cherche à démontrer, c'est qu'il y a plusieurs alternatives possibles. Il n'y a pas juste un scénario pris dans le béton, selon moi. Il y a plusieurs possibilités plus respectueuses des milieux traversés.

LA PRÉSIDENTE :

2110 Alors, on a fait le tour.

M. JEAN-FRANÇOIS BRUNEAU :

D'accord, merci.

2115 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est parfait, puis on vous remercie énormément.

2120 Alors, on va prendre une pause de quinze minutes et puis on va revenir après.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

REPRISE DE LA SÉANCE

2125 **LA PRÉSIDENTE :**

2130 Avant de poursuivre, j'aimerais peut-être rappeler que s'il des participants ou des personnes-ressources ou le promoteur veulent rectifier certains faits qui ont été dits au cours de l'expression des mémoires, nous aurons une période à la fin de chaque séance pour donner suite à cette rectification.

Alors, madame Christine Renaud, il fait plaisir de vous recevoir. Bonsoir!

2135 **Mme CHRISTINE RENAUD :**

Eh bien, moi, je me présente ce soir devant vous d'abord et avant tout comme simple citoyenne, résidante de la rue des Incas, donc un des quartiers qui est entre les deux tracés proposés, nord et sud, ensuite comme maman, comme mère de famille et aussi comme professionnelle de la santé qui oeuvre dans le domaine de la pédiatrie et du suivi de grossesse.

2140 En tant que tel, j'ai d'importantes réserves par rapport au projet de contournement, particulièrement par rapport au tracé sud parce que, bien sûr, c'est dans ma cour. Et j'aimerais préciser, par contre, que je condamne le tracé sud mais que je n'abonde pas nécessairement

2145 pour le tracé nord. En tant qu'illustre inconnue, comme disait monsieur Pelletier tantôt, comme simple citoyenne, je me pose toujours la question: est-ce qu'on a vraiment besoin d'une autoroute?

2150 Et en ce sens, j'ai bien aimé la présentation de monsieur Bruneau tantôt, que j'ai trouvée, moi, en tout cas, très intéressante par rapport aux différentes alternatives possibles que, moi, je ne suis pas à même de juger, mais je trouve ça bien de penser encore à d'autres possibilités.

2155 Il y a deux points particuliers sur lesquels j'aimerais élaborer. Il y a d'abord au niveau de la santé humaine, bien entendu, puis, en deuxième lieu en tant qu'astronome amateur, la pollution lumineuse.

2160 Alors, tout d'abord pour ce qui est de la santé humaine, en préparation à la rédaction de mon mémoire, j'ai révisé plus de 300 résumés d'articles de Medline sur les impacts qu'une autoroute pouvait avoir sur la santé humaine. J'en ai retenu quelques-unes, que j'ai mises en annexe de mon mémoire.

2165 Les risques sont nettement plus élevés pour la santé humaine en abord des autoroutes, on ne se le cache pas, notamment pour ce qui est des troubles respiratoires comme l'asthme, les maladies pulmonaires obstructives chroniques, la pneumonie, les maladies cardio-vasculaires et le cancer. Parce qu'on note qu'il y a des changements au niveau des gènes qui sont reliés avec la pollution générée par les autoroutes, et ce, autant chez les sujets immunitairement affaiblis que chez les sujets normaux.

2170 Il y a une étude entre autres qui fait état de... ils comparaient les sujets normaux avec les sujets asthmatiques, et au niveau des particules de diesel et tout ça que les camions peuvent générer, l'étude concluait qu'ils voyaient très nettement des changements chez les sujets normaux aussi.

2175 Il y a une recherche canadienne assez récente aussi qui a démontré que le taux de mortalité se trouvait devancé de deux ans et demi pour les gens qui habitaient à 100 mètres ou moins d'une autoroute. C'est canadien, j'ai trouvé ça très intéressant de le mentionner.

2180 Puis en fait, la distance semble être un facteur de risque encore plus important que le volume du trafic routier pour le sifflement respiratoire chez les enfants de moins d'un an, donc les tout petits bébés.

Pour ces raisons, je crois qu'il est important d'éviter le tracé sud qui met en danger les quartiers résidentiels de l'Indiana et de l'Ivoire, ce dernier, celui de l'Ivoire et des Incas, où moi je suis, étant particulièrement défavorisé par les vents dominants, selon ce que moi, j'ai compris.

2185 Il n'en demeure pas moins que le tracé nord aura lui aussi des répercussions négatives. On l'a entendu tantôt par les gens de la ferme et je suis sensible à ce qui se passe pour eux aussi. Il y a une école aussi qui n'est pas loin de ça et il y a une recherche qui indique que les enfants dans les écoles aux abords d'autoroute peuvent aussi être influencés par ça.

2190 Alors, encore là, l'alternative que monsieur Bruneau proposait tantôt d'une route qui est moins rapide, bien, ce serait peut-être quelque chose d'intéressant. Ce n'est pas à moi d'en juger mais, dans cette optique-là, je trouve ça intéressant.

2195 Alors, j'ai mis quelques suggestions par rapport à ce qui pourrait se passer au niveau du tracé nord. Je pense que ce serait important de faire en sorte que les options de drainage et de filtration des eaux qui sont rejetées par les autoroutes soient méticuleusement étudiées.

2200 Puis là-dessus, j'ai sept références, que je n'ai pas nécessairement très bien comprises. J'ai lu les résumés mais, ce que je comprenais, c'est que c'est important de prévoir une bande de filtration au niveau végétal, des étangs de rétention, etc., etc. Puis ça faisait mention de différentes études dans différents pays.

2205 Il y en a aussi loin que l'Australie, mais il y en avait aussi en Angleterre. Il y en avait aussi dans des pays qui sont soumis à des climats froids comme le nôtre. Parce que là, il y a la complication de la neige. Puis quand on va aller épandre du sel, qu'est-ce qu'on va mettre, ça va aller dans l'environnement, etc., etc.

2210 Puis en deuxième lieu, j'ai mis aussi la plantation d'arbres et d'arbustes le long de la route, que ça, ça soit optimisé autant pour favoriser une purification de l'air naturel que pour augmenter le confort et la sécurité des utilisateurs de l'autoroute en faisant office de brise-vent.

2215 Puis tantôt, le monsieur de Paysages estriens, monsieur Blanchette, j'ai bien aimé sa présentation à lui aussi parce que ça abondait dans ce sens-là. Puis j'étais contente d'entendre ce qu'il disait par rapport au fait que le ministère avait déjà aussi des bonnes résolutions de prises par rapport à ça, mais je suis d'accord avec lui que c'est important de le souligner et de dire: «Bien, oui, on trouve que c'est important et on veut que vous alliez de l'avant à ce niveau-là.»

2220 Mon deuxième point, c'est par rapport à la pollution lumineuse. Ça a l'air drôle quand on parle de ça, mais c'est un sujet qui est mal connu encore, je crois. Moi, j'ai assisté à une présentation d'une dame de l'ASTROLab du Lac Mégantic, il y a environ deux ans, qui expliquait que la pollution lumineuse, ça ne fait pas juste en sorte qu'on ne voit plus les étoiles du ciel, mais ça fait aussi qu'il peut y avoir de la lumière intrusive.

2225 Un exemple très banal. Si j'ai un lampadaire chez nous qui éclaire vers le ciel et vers les voisins avec un cône très large, bien, c'est de la lumière intrusive pour mon voisin. C'est de la

pollution lumineuse. Il n'en a pas besoin. Il n'a pas choisi de mettre ça là. Puis s'il peut lire dans son salon le soir parce que, moi, j'ai un lampadaire dehors, ce n'est pas nécessairement son objectif.

2230 Et le problème de l'illumination des autoroutes fait partie aussi du problème de pollution lumineuse. Il y a différentes caractéristiques ou suggestions que l'ASTROLab avait émises dans un document qu'il avait conçu pour l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec.

2235 J'avais un lien dans le document que j'avais remis, mais je n'avais pas mis ça en annexe. Je l'ai remis tantôt à madame Méthot.

2240 On parle des différentes sources de lumière, des différents types d'éclairage, donc éviter les lampadaires qui vont éclairer vers le ciel ou qui vont avoir un cône trop large, ou qui vont être trop hauts et qui vont aller disperser un peu trop partout.

2245 Puis l'impact est aussi au niveau de la faune. Les animaux ont besoin de noirceur, les humains ont besoin de noirceur pour que les cycles circadiens se fassent de façon normale. Alors, en abord des autoroutes, s'il y a trop d'éclairage, bien, ça peut... là, je n'ai pas de recherches, par contre, qui soutiennent ce que je dis là mais, logiquement, si on éclaire trop, bien on va aller affecter aussi les animaux et les humains qui vont être affectés par ça aux alentours de ça.

2250 Puis la question à se poser aussi, c'est: est-ce qu'on a vraiment besoin d'éclairage? Là, ce n'est pas à moi à décider si, oui ou non, ce tronçon d'autoroute là aura besoin d'éclairage. Mais si c'est le cas... parce que souvent, on se met à éclairer, puis plus on éclaire, plus on veut que ça soit clair. Ça devient un peu un cercle vicieux.

2255 Alors si un éclairage supplémentaire s'avérait indispensable, alors il y a quelques suggestions qui seraient à considérer: s'assurer d'utiliser les niveaux d'éclairage minimum, en réduire l'intensité après 22 h ou 23 h.

2260 Il y a des projets pilotes, si on veut, qui ont été établis, je crois que c'est à Lac Mégantic justement, à l'affût des nouvelles tendances en matière d'efficacité énergétique, puis ça pourrait être perçu comme un projet de démonstration justement pour dire: «Bien, regardez, on est capable de faire pour que tout le monde soit le plus heureux possible là-dedans.»

2265 Limiter la hauteur des poteaux, comme je vous le disais tantôt; privilégier l'utilisation des lampes au sodium basse pression, malgré que ça n'a pas nécessairement une haute cote de popularité. Les lampes au sodium basse pression, c'est des lumières qui éclairent très jaune. En fait, ils ont une raie de lumière, c'est le jaune. Cette lumière-là étant monochrome, elle est beaucoup plus facile à filtrer. Alors si on pense que...

Sherbrooke s'est engagée, si je me souviens bien, à aider l'ASTROLab dans sa lutte

2270 contre la pollution lumineuse. Quand les chercheurs ou les astronomes font des observations du ciel, s'il y a une bande de lumière à éliminer, c'est facile, on met un filtre et on a éliminé cette bande-là. Si, par contre, on utilise une lumière soit à vapeur de mercure ou sodium haute pression... sodium haute pression est un petit peu moins pire que la vapeur de mercure, mais là on se ramasse avec plus de raies de lumière et ça devient impossible à filtrer; sinon, on ne voit plus rien.

2275 Cette lumière-là, la lumière du sodium basse pression, offre un meilleur rendement d'éclairage en fonction de l'énergie consommée que les lampes au sodium haute pression ou à vapeur de mercure. Parce qu'étant donné que c'est une couleur, c'est plus facilement généré et ça demande moins d'énergie. Donc, encore là, moins de frais. Donc, c'est moins dispendieux.

2280 Alors, voilà, ça résume en gros les quelques commentaires, suggestions et recommandations qui vont permettre, à mon avis, de contribuer à un meilleur héritage au niveau de l'environnement et de la santé pour les enfants qui vont nous suivre.

LA PRÉSIDENTE :

2285 Dans l'étude à laquelle vous faites référence pour les personnes, le taux de mortalité qui est devancé de deux ans et demi...

Mme CHRISTINE RENAUD :

2290 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2295 ... est-ce qu'on mentionne combien d'années un résidant doit...

Mme CHRISTINE RENAUD :

2300 Demeurer à cet endroit?

Mme CHRISTINE RENAUD :

... demeurer à cet endroit?

2305 **Mme CHRISTINE RENAUD :**

Non. Savez-vous, c'est une bonne question. En fait, l'étude a été conduite entre 1985 et 1999.

2310 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est une étude canadienne, ça?

2315 **Mme CHRISTINE RENAUD :**

Oui. Ça, ça a été fait à Hamilton en Ontario, au Canada, et ça a été conduit entre 1985 et 1999. Moi, je n'ai lu que les résumés des articles. Parce que vous comprendrez que ça aurait été long sinon.

2320 Puis ils ont calculé les taux d'un modèle sur les données de 1992 à 2001, donc à peu près neuf ans. Puis c'est intéressant, parce qu'ils comparaient avec quelqu'un qui a des problèmes de coeur ou des problèmes pulmonaires. À ce moment-là, leur vie va être écourtée aussi d'à peu près 3.4 années; 3.1 ou 4 ans respectivement pour les problèmes pulmonaires chroniques, problèmes cardiaques et de diabète. Ça fait que c'est quand même pas loin. On joue entre trois, 2325 quatre ans. Puis pour ce qui est pas loin d'une autoroute, c'est 2.5 ans.

LA PRÉSIDENTE :

2330 Je vous demande ça parce que, en première partie d'audience, on avait demandé à la représentante de la Santé publique, elle nous disait qu'il n'y avait pas assez d'études qui établissaient ce lien. C'est juste à titre personnel.

2335 Alors, je vous remercie énormément. Je n'ai pas de questions supplémentaires. Est-ce que vous en avez?

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2340 Une toute petite. Qu'est-ce que c'est qu'un taux de mortalité devancé de deux ans et demi? C'est l'espérance de vie?

Mme CHRISTINE RENAUD :

C'est ça. C'est comme si votre espérance de vie était écourtée.

2345 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur, pouvez-vous vous avancer et vous identifier?

2350 **M. ROBERT PICARD :**

Oui, je m'identifie. Robert Picard. Il y a un livre qui est disponible à la bibliothèque du Centre hospitalier universitaire, une publication qui s'appelle «Médicament en pathologie cardio-

2355 vasculaire» ou en pneumologie, quelque chose dans le genre, où dans les 65 premières pages on parle d'une expérience japonaise où est-ce que la question des problèmes respiratoires sont exposés et on cite une étude en référence.

2360 J'imagine que par des réseaux Internet vous pourriez retrouver; sinon, par les auteurs qui ont écrit le document. J'ai la référence chez moi. Je pourrai vous la communiquer si vous avez une adresse.

LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez la communiquer au BAPE n'importe quand.

2365 **M. ROBERT PICARD :**

Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

2370

Parfait.

M. ROBERT PICARD :

2375

Si vous me donnez une adresse.

LA PRÉSIDENTE :

2380 Oui. Allez voir madame Danielle Hawey à l'arrière. Merci beaucoup. Votre nom, c'est quoi, monsieur?

M. ROBERT PICARD :

2385

Robert Picard.

LA PRÉSIDENTE :

Robert Picard, parfait, merci.

2390

Monsieur Pierre Bourque, s'il vous plaît.

M. PIERRE BOURQUE :

2395

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, monsieur Bourque.

2400 **M. PIERRE BOURQUE :**

Bonsoir, monsieur le commissaire. Je suis très impressionné ce soir par la qualité des intervenants, en passant, pour avoir assisté quand même à quelques présentations à date.

2405 J'ai d'autres visions du projet, puis je pense que c'est important. C'est là que ça nous fait réaliser l'importance des audiences publiques sur un projet aussi important qu'on vit actuellement en Estrie, qui est le contournement de la 410. Ça éveille d'autres possibilités et puis je souhaite que ces possibilités-là puissent s'insérer dans le projet éventuel.

2410 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est grâce à votre participation et à celle de tous. Est-ce que vous avez assisté à la première partie aussi?

2415 **M. PIERRE BOURQUE :**

J'ai assisté, quand qu'on parle de la première partie, en juin au Célézien?

LA PRÉSIDENTE :

2420 Non. Ça, c'était de l'information. Début septembre?

M. PIERRE BOURQUE :

2425 Oui, j'ai vraiment assisté à toutes les présentations au Delta.

LA PRÉSIDENTE :

2430 Je vous félicite. Merci beaucoup. On vous écoute.

M. PIERRE BOURQUE :

2435 Moi, c'est sûr qu'ayant assisté, hier et aujourd'hui, aux présentations des mémoires des différents intervenants, intervenantes, je n'ai pas été capable de me retenir de ne pas ajouter certaines choses au niveau de mon mémoire. Je vous le dis en partant. C'est sûr que ce n'est rien de sensationnel, sauf qu'il y a des choses qui m'ont éveillé.

Malgré le fait qu'on a beaucoup lu sur le sujet, on a parcouru l'étude que le ministère des

2440 Transports nous a soumis et a soumis au BAPE, j'ai quand même eu des compléments d'information aujourd'hui que j'ai rajoutés à la presse et je vais vous présenter un peu ce que j'ai observé.

2445 Dans un premier temps, mon nom est Pierre Bourque. Je demeure aussi sur la rue Incas. Je pense qu'il y a eu beaucoup d'intervenants qui se sont présentés et qui demeureraient sur cette rue-là.

2450 Pour faire un historique un peu de la situation, c'est sûr que monsieur Daoust, monsieur Rousseau hier a un peu résumé le tout, mais nous, c'est en 2003 vraiment qu'il y a eu une fuite, qui a fait en sorte qu'on a eu l'information qu'un deuxième tracé était évalué et ce deuxième tracé-là était dans un secteur où on résidait.

2455 On est partis de rien, absolument rien. Il y avait une personne, qui est monsieur Mario Rousseau, qui a commencé à aller cogner à quelques portes. Et puis par la suite, bien, on a connu des gens qu'on voisinait quelque peu et puis tranquillement pas vite, bien, il s'est formé une certaine intimité au niveau du voisinage, suite à ce projet-là qui nous a empêchés de dormir énormément. Et puis à un moment donné, bien, on a réalisé qu'il fallait se former un comité de citoyens.

2460 J'ai par pur hasard entendu monsieur Arcouette du comité de la 30 parler à Radio-Canada, à 101,1 ici en Estrie. Et puis je suis allé sur Internet, j'ai réussi à trouver son nom, puis on est allés le rencontrer, moi et quatre autres intervenants, dans son coin de pays. On les a questionnés beaucoup sur ce qu'ils ont vécu au niveau du gros projet de contournement de la 30.

2465 On parlait vraiment de rien. Moi, j'avais déjà entendu parler du BAPE, mais je ne pouvais pas dire que c'était le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. À partir de là, bien, c'est là qu'on a décidé de rendre ça formel et de vraiment créer un comité de citoyens. On n'a pas fait ça pour s'amuser.

2470 Moi, j'ai deux enfants de bas âge. Tous les gens impliqués dans le comité, c'est des gens qui ont, comme vous le savez, d'autres occupations. On a passé énormément de temps à monter ce qu'on a monté. On a fait intervenir des gardiennes d'enfants énormément chez tous et chacun, encore ce soir. Je ne pensais pas que le travail était pour être aussi important que ça pour venir présenter nos craintes face à ce développement-là que je considère comme essentiel, en ce qui me concerne.

2475 C'est sûr et certain que ce soir, l'intervenant qui a précédé tantôt, a exposé une facette de conception d'autres plans qui peut être...

LA PRÉSIDENTE :

2480

Monsieur Bruneau peut-être?

M. PIERRE BOURQUE :

2485

Oui, monsieur Bruneau. J'ai quand même observé, autant vous, madame Bigué, que monsieur Pelletier, un intérêt et c'est important d'en avoir face à des présentations comme il a été fait par cette personne-là.

2490

C'est sûr que quand tu n'as pas de connaissance au niveau de l'urbanisme, je parle pour moi, puis tu as une présentation comme ça, bien, ça t'ouvre d'autres portes, d'autres horizons. Je suis convaincu que le ministère des Transports va très probablement tenir en considération cette présentation-là. Et puis je trouve ça intéressant.

2495

En ce qui me concerne, je tiens à vous dire que je fais partie du comité de citoyens qui a vraiment été formé rapidement, promptement, comme j'ai inscrit dans mon mémoire. On a eu au-delà de 44 ou 46 rencontres. Et ça, c'est les rencontres qu'on a été capables de retrouver, de relocaliser via nos agendas communs. Parce qu'on tenait quand même des documents précis sur les rencontres et puis on aurait pu en avoir beaucoup plus.

2500

Puis je vous dirais que des samedis après-midi puis des jeudis soirs, puis des mardis soirs, on en a eu beaucoup. Puis ce n'était pas de gaieté de coeur. C'était par crainte, par inquiétude. C'est un grand dérangement pour nous, comme ça peut l'être pour la Ferme Sainte-Catherine.

2505

Moi, je vais vous lire un petit peu une partie de mon texte puis, par la suite, vous allez être en mesure d'intervenir. Puis j'ai rajouté des choses, comme je vous disais, donc je vais peut-être sauter un petit peu d'une page à l'autre.

2510

Comme je vous disais, notre regroupement s'est formé promptement suite à une information voulant qu'un nouveau tracé d'autoroute à quatre voies était à l'étude. Selon plusieurs cartes topographiques de la Ville de Sherbrooke, ce tracé était prévu depuis plusieurs années, et ce, dans une autre zone. Le développement urbain s'est donc rapidement réalisé dans notre secteur, et ce, depuis plus de trois décennies. On y dénombre présentement plus de 300 propriétés dans un espace paisible séparé par un champ.

2515

Je marque «avec moins de 200 mètres». Vous comprendrez, vous avez vu le croquis, il y a vraiment 200 mètres, approximativement, qui sépare l'extrémité de notre quartier à l'autre quartier. En ce qui me concerne, moi, je fais face au champ et puis je peux entendre facilement les gens parler de l'autre côté du champ; mes voisins sur Toulon, Tourville, de l'autre côté. J'entends des voix d'enfants. On est très près.

2520

2525

Ça, c'est une chose que lorsque le projet a été initié pour un deuxième tracé, moi, de mon bord, au niveau du comité de citoyens, c'est sûr et certain que j'ai certains intérêts, certaines connaissances, mais moi, j'essayais d'aller chercher de l'information pour la transmettre au comité. J'essayais d'accrocher des gens qui avaient des connaissances, qui pouvaient nous aider. J'ai à quelques occasions approché des gens de la Ville de Sherbrooke pour qu'ils viennent marcher en arrière de chez nous, pour qu'ils viennent voir qu'est-ce que ça représentait.

2530

C'est sûr et certain que quand tu vis, pas déconnecté, mais quand tu ne vis pas dans l'endroit où est-ce qu'il va avoir cette situation-là, cette possible situation-là, bien, tu es très rationnel. Puis c'est important de l'être rationnel aussi. Sauf que pour avoir un bon environnement social, quand j'ai des amis, quand j'ai de la famille qui vient chez nous, puis on va mettre de côté le côté sentimental et le côté émotif, c'est assez impressionnant de voir qu'il y a un tracé qui a été pensé pour trancher, le mot est faible, les deux quartiers. C'est assez impressionnant.

2535

Puis il faut marcher dans le champ pour le réaliser, comme il faut longer parallèlement la rue Incas, la rue Isabelle pour réaliser qu'à lancée de balle, je vais être capable de lancer possiblement ma balle par-dessus l'autoroute. C'est particulier. Je trouve ça, comme je vais l'expliquer plus tard dans mon mémoire, je trouve que les gens sont allés fort pas mal. Puis ça, c'est mon opinion personnelle.

2540

2545

Ce nouveau tracé étudié par le MTQ venait trancher, comme je vous disais, deux quartiers à haute densité de population. Je vous assure que j'ai passé beaucoup de temps à m'interroger sur la logique de cette démarche. Il fallait s'impliquer à tout prix pour ne pas subir et faire subir aux nombreuses familles qui y vivent un des plus grands flots de véhicules routiers en Estrie, et ce, sur un espace urbain restreint.

2550

C'est sûr que la personne qui a fait sa présentation, ce soir, a mis un petit peu en doute le volume d'automobiles. En ce qui me concerne, je donne quand même une crédibilité au ministère des Transports parce que les décomptes ont été faits. J'ai vu des gens faire physiquement des décomptes assis sur une chaise. Je suis mal placé pour dire que, bon, il n'a pas raison. Puis je serais plus porté à dire que les études officielles doivent quand même... compter des autos, ce n'est pas une modélisation, quant à moi. Physiquement, ils l'ont vu, ils l'ont calculé. C'est mon observation.

2555

Moi, en ce qui me concerne, je ne suis pas un expert côté ingénierie, mais moi, mes commentaires dans mon mémoire, je les porte sur l'étude d'impact sonore. Ayant pris connaissance de l'étude d'impact sonore, j'ai réalisé avec stupéfaction que la plus grande concentration de population touchée par le tracé entier...

2560

Puis j'ai été voir mes mappes hier pour être sûr que ce que je dirais au BAPE ce soir

n'était pas faussé. Et je suis parti d'une simple carte ici juste pour me rassurer. Ce n'est pas compliqué, j'ai compté les rues, puis je me suis aperçu que le volume dans notre secteur était du double, du triple des autres secteurs touchés.

2565

Je me mets à leur place. Je peux comprendre qu'ils ont les mêmes craintes que nous. Mais moi, je tenais à savoir elle était où la population urbaine, résidentielle la plus importante. J'ai fait plein de petites vérifications, puis j'ai aussi vérifié ça et je l'ai constaté.

2570

En concentrant mes observations sur les variantes ouest A et B, j'ai relevé des écarts plutôt inquiétants. J'ai appris que le dBA est une unité de mesure dont l'échelle est logarithmique. Un tableau expliquant cette technologie fait partie d'un guide du MTQ sous la nomination de *Mieux s'entendre avec le bruit routier*. Sur ce tableau, il est expliqué que lorsque nous augmentons le niveau sonore de 3 dBA, il faut multiplier l'énergie sonore par 2.

2575

À l'annexe 6 de l'étude d'impact sonore nommée *Bilan des différentes variantes de l'étude*, le tableau 11 est éloquent. On y dénote que la variante A, secteur Ferme Sainte-Catherine, subira une hausse de 4.5 dBA. Je ne suis pas un expert. C'est important.

2580

Dans cette étude-là, dans ce tableau précis là, ce que j'ai trouvé un peu bizarre, c'est qu'on sépare les deux secteurs et, dans la première case, on ne dénotait pas de résidences touchées. Mais par la suite, on le dénotait. Ça fait que je tenais juste à corriger ce que j'avais écrit textuellement.

2585

Moi, ce que j'ai pu voir, c'est qu'il y a 31 résidences sur ce tracé-là qui sont touchées. En ce qui nous concerne, pour la variante B-sud, nous observons une hausse moyenne de 7.5 dBA, et ce, pour 244 résidences officiellement dénombrées dans l'étude.

2590

Si chaque doublement de l'énergie sonore entraîne une hausse du niveau de 3 dBA, je ne peux que constater que la modélisation entre la variante A et B nous indique que la variante B-sud ressentirait deux fois plus d'impact sonore que la variante A. Dans le même tableau, il est mentionné que pour la variante A, une résidence seulement aura un impact fort et 30 auront un impact moyen. Alors que pour la variante B-sud, 37 résidences auront un impact fort et 52 auront un impact moyen.

2595

J'ai pris en considération que la balance des 244 résidences, bien, auront un impact, mais auront un impact selon leur standard en bas du moyen. Ça reste à vérifier.

2600

Ces résidences se situent principalement sur les rues Toulon, Trieste, de Tourville, des Iroquois, des Incas, Isabelle, des Appalaches, Montantes. Depuis ce temps, depuis cette étude, trois autres rues se sont annexées au périmètre, soit Tadoussac, de l'Italie et Inuits, et celles existantes se sont allongées.

Moi, il y a une chose que... je vais juste me détacher un petit peu de ça quelques

2605 secondes. Aux audiences au Delta, j'avais signifié à l'urbaniste de la Ville de Sherbrooke que je trouvais ça désolant ce qui s'était passé. Puis je trouve ça désolant ce soir qu'on soit assis, que chacun démontre son intérêt, ses craintes.

2610 Je remets aussi, pas en doute, mais je remets encore en cause le fait que je ne comprends pas qu'une Ville puisse laisser aller les choses de la façon dont le tout s'est produit. On ne serait pas là ce soir. Il y aurait quelqu'un en quelque part qui aurait dû dire soit au développement immobilier où est-ce qu'on est ou soit à la Ferme Sainte-Catherine: «Bien, un instant, là, il y a quelque chose de prévu de majeur. La ville va grossir, puis il faut s'organiser pour délimiter certaines zones.»

2615 Puis encore aujourd'hui, je passais sur la rue Dunant, je vous dirais pratiquement à l'arrière de l'université mais plus près de la montée d'Ascot, excusez l'expression, mais il y a des méchantes grosses maisons qui se sont bâties là depuis à peu près trois ans. Ces gens-là, à peu près à 300 pieds de leur résidence, il y a un Règlement de contrôle intérimaire qui a été signifié
2620 par la Ville de Sherbrooke en 2003. Quand on va demander des permis pour se bâtir, il n'y a pas quelqu'un qui pourrait dire à ces gens-là: «Écoute, tu n'es pas dans la zone du Règlement de contrôle intérimaire, mais il va avoir quelque chose de majeur qui va se bâtir chez vous.»

2625 Je ne suis pas sûr, moi, que ça a été dit. Parce qu'on a fait du porte-à-porte, puis on a fait du porte-à-porte à des endroits où est-ce que les pelles mécaniques creusaient des solages. Puis quand on allait parler à ces gens-là, ces gens-là nous regardaient avec des grands yeux. Moi, c'est la parenthèse que je vais refermer, mais je pense que si ce soir, on est ici, en partie c'est qu'il y a eu un manque à ce niveau-là.

2630 Puis j'espère qu'en Amérique du Nord, il y a des grandes villes ou des plus petites villes qui ont un intérêt à ce niveau-là avec les promoteurs, avec les ministères qui s'occupent aussi de bâtir des routes. Parce que j'écoute les gens de la Ferme Sainte-Catherine, j'écoute parler... je trouve ça pathétique d'entendre les gens de Lennoxville venir parler. Parce qu'eux autres, excusez-moi l'expression, sans prétention, je pense qu'ils se sont réveillés malheureusement trop
2635 tard. J'ai l'impression... c'est au mois de juin que plusieurs propriétaires de résidences se sont réveillés.

2640 Nous autres, on a fait un mouvement, un comité de citoyens pour essayer d'informer les gens parce qu'on trouvait ça complètement inacceptable. Puis on pensait qu'à court terme, à un moment donné, le téléphone sonnerait peut-être à notre comité ou qu'un e-mail serait reçu pour dire: «Bien, hey! nous autres aussi, on a formé un comité de citoyens à Lennoxville. Ce serait peut-être le fun d'échanger, de se donner des informations.» Il n'y a rien qui a été fait.

2645 Puis je vous dirais, madame Bigué, le problème, c'est qu'on est tous des travailleurs. On a des enfants. On est «loadés». Déjà de s'impliquer pour notre quartier, de faire du porte-à-porte, je ne vous cacherai pas qu'il y a bien du monde, ça ne leur tentait pas de faire du porte-à-

porte, mais on a réalisé que c'est ça ou rien. C'était assez pour nous. On ne pouvait pas commencer à dire: «On va changer le monde avec la 410, on va aller fonder trois, quatre comités de citoyens.»

2650

Donc, c'est la parenthèse que je voulais ouvrir à ce niveau-là. Je ne sais pas si je me promène un peu trop du coq-à-l'âne, là, mais c'est parce que je suis ma logique.

2655

Selon la modélisation, le contrecoup sonore de notre résidence, quand je dis «de notre résidence», c'est ma résidence – je trouve ça plate de dire «ma», mais c'est ça, parce que j'ai quand même regardé un peu – passerait autour de 40 à 60 dBA. Sachant que les études sonores sont basées sur une moyenne de 24 heures, quelles seront les périodes de la journée où cette valeur sera plus élevée? En tenant compte qu'une prévision conservatrice parle de plus de 20 000 véhicules par jour, je reste à penser que ces deux quartiers à haute densité de population seront fortement hypothéqués par ce fort débit routier.

2660

Cet après-midi, j'étais estomaqué d'entendre parler un représentant de la compagnie DJL. Je me suis pris quelques notes. Ce monsieur-là, au départ, il vous a dit qu'autour de 50 % des camions de roches, parce qu'on ne se le cachera pas, c'est des camions de roches, des gros 10 roues, 50 % peut-être allaient vers Lennoxville et 50 % peut-être vers Sherbrooke. Par la suite, vous ou monsieur Pelletier avez un petit peu réaligner les choses, c'est monté à 90 %, puis à la fin, ça s'est terminé à 75 %.

2665

Je ne remets pas en doute, moi aussi, des fois je dis des choses, sauf que ce qui m'a beaucoup accroché, c'est qu'il vous a dit que, approximativement... puis c'est un monsieur qui est quand même entrepreneur. Je le suis, moi aussi. Puis on a des visions économiques pour notre entreprise, puis lui l'avait. Je pense que quand il nous a parlé qu'il y avait un camion à la minute qui sortait de cet endroit-là, ça, peut-être que je parle à travers mon chapeau mais, d'après moi, il le savait.

2670

2675

J'ai fait le calcul, ce n'est pas compliqué, lui, il vous parlait d'à peu près 90 %, puis même si on y va à 75 %, juste DJL dans notre secteur va générer l'enfer. Puis le problème, c'est que moi, je ne me suis jamais arrêté sur DJL. Je me suis toujours arrêté sur le problème majeur qui se passe actuellement à Lennoxville.

2680

De par mon travail, je dois me rendre régulièrement à l'Université Bishop's. Je suis conscient et je suis clairement sensibilisé par le fait que c'est incroyable ce qui se passe là dans certaines périodes de la journée. Les camions de bois arrivent de Lac Mégantic, arrivent de la Beauce, arrivent des États-Unis, puis ils s'en vont vers la Gruger ou vers la Domtar. Moi, c'était ces camions-là qui m'inquiétaient. On a parlé d'un flot, je pourrais aller rechercher l'information, de camions qui vont dans cette zone-là, mais il y en a une sacrée bonne partie qui va se retrouver dans l'éventuel tracé B-sud.

2685

2690 Ça fait que là, on parlait d'un camion à la minute, un 10 roues à la minute. Puis là, moi, ma crainte, c'était ce qui se passait à Lennoxville. Ça va être quoi dans notre cour? Est-ce que ça va être trois? Est-ce que ça va être cinq? Est-ce que ça va être dix camions à la minute?

2695 Puis comme je vous disais tantôt, ça serait bien important de venir faire un tour dans notre coin. Parce que de la façon dont c'est fait, si je pars avec un tracé qui monte B-sud vers le haut, le gros problème là... moi, je suis skieur, puis je vous dirais que ça ne ressemble pas à une pente de ski mais pas loin. Puis ça a à peu près deux kilomètres de distance, DJL, avant d'arriver dans notre développement. Puis après ça, il y a une courbe en 45E qui va être prise et qui va aller passer entre deux développements de 244 habitations. Il va se passer quoi en bas de cette courbe-là comme bruit? Est-ce qu'il y a quelqu'un qui est capable de me prouver que ça va se limiter à 60 décibels? J'ai des gros, gros doutes.

2705 Parallèlement à cette parenthèse-là, j'ai dénoté une dernière chose dans mes lectures. Je n'ai pas la prétention d'être connaisseur dans le domaine des relevés d'impact sonore. Toutefois, la seule compilation sur le niveau de bruit relevé sur les vingt secteurs d'évaluation me rend perplexe. À la section 3.1.2 de l'étude d'impact sonore, le tableau 5 identifie la moyenne de dBA sur une période de trois heures de relevés. Vous me comprenez? Il y a trois heures de relevés dans différents secteurs.

2710 Là, je ne sais pas si j'invente de quoi, mais sachant que le débit de circulation est à son maximum de 7 h 15 à 8 h 45, tout le monde va travailler, tout le monde va à l'université, tout le monde voyage pour partir, ça c'est le matin, ainsi qu'entre 16 h et 18 h 30, le retour en fin de journée, pourquoi la firme qui a fait l'étude d'impact sonore a-t-elle seulement fait des prises de lecture sonore entre 9 h le matin et midi, et 13 h l'après-midi et 16 h? N'y a-t-il pas ambiguïté? La modélisation aurait-elle été dans la même moyenne de décibels si les lectures avaient été effectuées dans ces périodes beaucoup plus achalandées? Poser la question, c'est peut-être d'y répondre.

2720 Dernière chose. Il y a deux secteurs, on va les appeler Indiana et on va les appeler Breton, il y a une lecture qui s'est faite au 2716, rue Breton. La lecture était de 47.3 dBA. Cette lecture-là a été prise dans un environnement près du chemin Sainte-Catherine. J'ai calculé à peu près 600 mètres plus bas, c'est l'extrémité des deux secteurs, nos deux secteurs, il n'y a aucune prise qui a été évaluée là. Et puis je vous dirais que si on veut vraiment évaluer l'impact sonore, il faut vraiment aller dans la zone, en ce qui concerne, la plus représentative où est-ce qu'il y a le plus gros volume dans le secteur, puis le volume est là.

2725 Puis là, ce que j'ai noté par rapport à ça, c'est que l'autre secteur qui est Tourville, Trieste, Indiana, j'ai noté: «Pourquoi n'avons-nous pas effectué un relevé sonore dans le quartier des rues Toulon, Tourville, Trieste, Indiana, Impérial?» Le relevé sonore officiel le plus près se situe à près d'un kilomètre au nord de ce quartier, soit sur la rue Serge-Garand.

2730

Ça fait que là, c'est sûr que si on veut faire un comparatif au niveau des décibels, bien, il faut vraiment aller là où le problème va être modifié. Moi, j'aurais été prendre une prise vraiment centrale, autant dans ce quartier-là que dans notre quartier.

2735

Je considère que la prise qui a été prise sur la rue Serge-Garand, qui est très près de la 410, n'est pas représentative du tout de l'autre secteur. Les écarts vont être beaucoup plus importants. Parce que là, on prend en considération que tout ce qui s'appelle Tourville, Trieste, etc., dans le coin d'Indiana, bien, on part de la moyenne de Serge-Garand qui est collée sur la 410.

2740

Ça fait que vous pouvez réaliser qu'en ce qui me concerne, je rejette catégoriquement l'étude d'impact sonore de la firme qui a soumis son impact sonore au ministère des Transports. Moi, ça me fait peur des modélisations. Ça me fait peur des moyennes sur 24 heures. Je le sais que c'est un standard canadien, mais le témoignage du monsieur de DJL cet après-midi m'a fait réaliser que, je ne veux pas jouer le roman-savon, mais on va vivre l'enfer dans ce secteur-là. C'est impensable de déplacer une masse. Là, je parle de camions, mais je ne parle pas des autos.

2745

2750

Puis qu'est-ce qui va se passer au niveau de la sécurité quand ces camions-là vont descendre puis qu'il faut qu'ils aillent livrer de la roche à 9 h 45 à telle place? Les freins Jacob, il n'y a pas personne qui va me dire qu'ils ne s'en serviront pas. Puis c'est excessivement près des résidences. Puis quand je dis «des», c'est avec un «s» parce qu'il y en a puis rien qu'à peu près.

2755

En ce qui me concerne, j'ai terminé. Je peux répondre le mieux que je peux à vos interrogations.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

2760

Vous faites référence à la façon dont les mesures sonores ont été prises. Pour m'assurer de bien comprendre votre interprétation, moi, quand j'ai lu le secteur où vous faites référence au tableau 5, j'ai cru comprendre que les relevés avaient été faits sur 24 heures mais qu'ils avaient été calibrés aux heures que vous précisez.

M. PIERRE BOURQUE :

2765

Je vous dirais que dans le mémoire qui vous a été remis, l'étude d'impact sonore du ministère des Transports se trouve dans l'annexe N, et à l'annexe N, le tableau 5, c'est inscrit, à moins que j'aie des problèmes de compréhension, c'est inscrit: «heures de relevés». On marque de 13 h 30 à 16 h 30 pour le premier relevé sur la rue Des Artisans.

2770

Moi, quand je lis ça, bien, est-ce que ça a été pris sur 24 heures, de 13 h 30 à 16 h 30? Je ne pense pas. Puis c'est toutes des heures déterminées. On a très exactement

vingt relevés. Il y en a qui ont été pris le matin; d'autres ont été pris l'après-midi.

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

C'est beau. Je vais vérifier. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2780

Merci beaucoup. Ce fut très instructif. Merci, monsieur Bourque.

Alors, passons à monsieur Alain Bergeron.

2785 **M. ALAIN BERGERON :**

Bonsoir, madame. Bonsoir, monsieur. Je m'appelle Alain Bergeron. Je suis résidant de la rue des Incas à Sherbrooke. J'aimerais partager avec vous le témoignage que je vous ai fait parvenir par courrier électronique et qui se lit comme suit. Vous verrez que c'est un témoignage, ce n'est pas tellement long, mais ça comporte un peu d'émotion.

2790

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

Je vous remercie de m'avoir écouté.

2795

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2800

Madame Monique Langlois, s'il vous plaît.

Mme MONIQUE LANGLOIS :

Bonsoir madame, bonsoir monsieur! C'est aussi un témoignage, ce n'est pas une expertise, c'est une opinion personnelle que j'exprime.

2805

(L'INTERVENANTE FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

LA PRÉSIDENTE :

2810

Je vous remercie. Bonne soirée.

Alors, est-ce qu'il y a des commentaires, des faits à rectifier? On attend à demain? Oui, madame Cunningham, venez à l'avant.

2815

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

2820 Bonsoir, madame. Bonsoir, monsieur. J'aimerais simplement apporter quelques précisions. J'ai amené un document que j'ai trouvé en ligne pour le tracé de la route de gravier, qu'on appelle le sentier.

LA PRÉSIDENTE :

2825 Oui, merci beaucoup.

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

2830 Alors, ça, c'est de un. Et puis de deux, c'était pour remercier monsieur Bruneau, parce qu'il a eu toute l'expertise, puis il a vraiment expliqué ce qu'on voulait dire par une voix modeste.

LA PRÉSIDENTE :

Ça rejoint votre position.

2835 **Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :**

C'est exactement ça. Nous, on n'avait pas vraiment la description mais c'est exactement le genre de projet qu'on envisageait.

2840 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ce qu'on a compris.

Mme HÉLÈNE HAYES CUNNINGHAM :

2845 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2850 Merci d'être venue nous le dire. Merci beaucoup.

Est-ce que monsieur Carrier est ici? Parce que l'horaire a été bouleversé un petit peu. Alors, excusez-moi si je peux vous avoir oublié dans le bouleversement.

2855 **M. GILLES CARRIER :**

Moi, c'est Gilles Carrier et puis je reste en face de l'École Alexander Galt.

LA PRÉSIDENTE :

2860

Ah! bon, intéressant.

M. GILLES CARRIER :

2865

Ça fait que ça va être au départ de la 410 ou à la fin de la 410, on peut appeler ça comme on voudra.

2870

Moi ici, je vais lire ça. Puis après ça, peut-être que je pourrai dire quelques mots parce qu'il y en a assez qui parlent bien. Moi, je n'ai pas, mettons, le pouvoir de parler si bien que ça, bon.

2875

Je demeure à 2655, Route 108 Est, qui est située au coin de Spring Road dans la limite de Canton d'Eaton. Je suis obligé de m'intéresser à ce projet parce que ce projet va passer dans ma cour. Ma maison est à seulement 25 pieds de l'accotement de la route 108 qui est...

2880

Je ne peux pas comprendre qui a permis quand qu'ils ont élargi la route. Parce que c'est une route à deux voies, ils ont mis une route à quatre voies. Moi, j'ai acheté la maison comme ça mais avec tous les changements qui va avoir... J'ai insonorisé ma maison, j'ai changé les vitres. Les trucks passent devant chez nous, puis ceux qui sont chargés, ça branle dans la maison. C'est proche un peu. Le gars qui a permis ou qui a payé l'autre: «Regarde, cette maison-là, on la tassera pas», je le sais pas c'est qui qui s'est graissé là-dessus.

2885

Mais moi, je l'avais achetée de même. Mais avec les changements qu'il va avoir ici, moi, en haut de chez nous, ça descend de $\frac{3}{4}$ de mille. Avant que j'insonorise ma maison, j'entendais le Jacob du haut de la côte jusqu'à Spring Road. Ça gronde, c'est impensable. Ceux qui parlaient des bruits sonores, je peux en qualifier quelques-uns, j'en branle en dedans un peu. Ça en est étourdissant.

2890

Je vais essayer de continuer de lire parce que, des fois, des émotions intérieures me tracassent.

2895

Si la route passe en face de chez moi et avec l'augmentation de la circulation que cela apportera, cela voudra dire qu'ils vont passer dans mon salon. Ayant le carrefour très près de chez moi, il me paraît très évident que le bruit va augmenter considérablement. Les camions qui devront ralentir pour descendre la côte devront freiner – plus le Jacob que je n'ai pas marqué là – pour prendre le carrefour. Le carrefour va être un peu plus bas que moi. Puis comme j'ai vu tantôt, il va avoir une courbe assez prononcée pour prendre le champ. Parce qu'avant ça, la route continue droit, puis le Jacob une affaire terrible. Ça fait qu' imaginez-vous avec une courbe, je n'ai pas fini de les entendre. Mon emplacement n'est pas vraiment idéal.

2900

Faire le passage de l'autoroute à cet endroit est une très bonne idée, mais apporte aussi

un grand inconvénient pour certains citoyens. Il améliore de beaucoup la circulation et améliorera beaucoup la circulation au centre-ville de Lennoxville et forcerait peut-être à employer les autoroutes au lieu de passer sur la 143 sud et nord. Je crois aussi qu'il diminuerait même la circulation sur la rue des Grandes Fourches et King.

2905

Pour l'impact, selon moi, j'aurais vu la route passer un peu plus loin du centre de Lennoxville. Il y aurait eu moins de bâtiments dans le secteur de 143. J'ai marqué 141, mais je pense que c'est 147 la route du chemin de Compton. Et il aurait certainement dérangé moins de personnes et fait moins de frustration.

2910

Mais avoir permis à ma maison d'être dans le milieu du chemin quasiment, là, ce n'est pas drôle, 25 pieds. Je l'ai mesuré encore à matin, j'ai dit: «Pour être sûr.» J'ai pris mon «tape» puis je l'ai accroché sur l'accotement. Aller à mon solage, il y a 25 pieds. Puis fiez-vous à moi, quand qu'un camion est chargé, je le sais.

2915

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez été approché par le ministère des Transports?

2920

M. GILLES CARRIER :

Non. Ils ont venu mesurer l'année passée. Ma femme les a vus dans ma cour partout, là. Puis ça a de l'air que...

2925

Il y en a un tantôt qui m'a dit: «Bien, ce n'est pas si pire que ça.» Je ne sais pas, là, mais j'aimerais ça qu'ils viennent me voir. Qu'ils ne se gênent pas, je ne suis pas trop gêné, puis je vais essayer d'être poli même quand je parle. Me faire insulter, dire que ce n'est pas pire que ça, là, tu sais, je n'ai pas aimé ça trop, trop. Je ne pointe pas personne, mais qu'ils viennent me voir.

2930

Mais s'il faut reculer la maison, on la reculera là. Mais à 25 pieds de l'accotement sur une autoroute ou sur une grande route, c'est quatre voies, je commence à penser que c'est assez vite. D'avoir laissé cette maison-là sur le bord, c'est impensable. Ça fait que ceux qui se plaignent à 400 pieds puis à 800 pieds, moi, je suis à 25 pieds. C'est beaucoup.

2935

C'est tout ce que j'avais à dire, mais ça m'a fait du bien.

LA PRÉSIDENTE :

2940

On prend bonne note de ça, monsieur.

Alors si je me fie à la liste, il n'y a plus personne. Ça va. Alors, on se revoit demain soir, à 19 h, et on commencera par madame Müller-Poitevien. Alors, on vous remercie

2945 beaucoup. Et demain, probablement que vous allez utiliser le droit de réplique? Parfait. S'il y a
des citoyens qui veulent apporter des données, préciser, ne vous gênez pas. Nous sommes ici
pour vous entendre.

Alors, merci et bonne nuit. Et à demain, 19 h.

2950

2955 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifiée 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 :

2960

LISE MAISONNEUVE, s.o.