

Séance de la soirée du 4 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 4

Séance tenue le 4 octobre 2006, 19 h
Club de golf Sherbrooke
1000, rue Musset
Sherbrooke

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 4 OCTOBRE 2006	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
CLUB AGROENVIRONNEMENTAL DE L'ESTRIE	
DOMINIQUE CHOQUETTE	1
NICK PAQUET ET DIANE BERNIER	13
MARIO MERCIER	15
CLAIRE MULLER-POITEVIEN	16
KAMI ROUSSEAU.....	17
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE L'ESTRIE	
JEAN-GUY DÉPÔT	19
REPRISE DE LA SÉANCE	21
GILLES JOSEPH GRENIER.....	21
ROBERT POULIOT	22
DROIT DE RECTIFICATION :	
LOUIS FERLAND, MTQ.....	24

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE:

5 Mesdames, messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette quatrième séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410.

10 Alors, je vais peut-être répéter les règles de procédure. Cette séance est constituée pour recevoir vos mémoires, vos opinions. L'ordre du jour est structuré de façon à ce que chacun puisse se prévaloir de quinze à vingt minutes. À la fin de chacune des présentations des mémoires, monsieur Pelletier et moi-même, nous réservons un temps pour poser des questions.

15 J'insiste naturellement pour que tout le débat se fasse dans un climat serein. Alors, il n'y a pas de manifestation particulière.

20 Alors, il y aura un droit de rectification à la fin de la séance. Toutes personnes qui ont présenté un mémoire ou les participants ou le promoteur du projet peuvent bénéficier de ce droit de rectification. Il s'agit de s'inscrire auprès de madame Hawey à l'arrière de la salle.

25 Et on vous demande d'ailleurs de compléter les petits dépliants que vous avez sur vos sièges pour évaluer les services gouvernementaux.

Alors, je vous remercie de votre attention et nous débutons la séance.

25

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

30 Alors, on demanderait madame Dominique Choquette du Club agroenvironnemental de l'Estrie.

30

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

Bonjour, madame la présidente. Bonjour monsieur.

LA PRÉSIDENTE :

35

Bonsoir.

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

40

Bonsoir, oui, plutôt. C'est ça, mon nom, c'est Dominique Choquette. Je suis

45 agronome pour le Club agroenvironnemental de l'Estrie. Juste pour vous mettre dans le contexte, c'est un organisme qui est à but non lucratif. C'est une entreprise, en fait, de services conseils. On est une dizaine de conseillers à travailler pour un regroupement d'à peu près 400 membres.

45 Moi, je suis responsable de la division horticole au sein du club, qui regroupe 70 membres, dont une douzaine de pomiculteurs, de vergers de la région. En fait, on dessert toute la région de l'Estrie. En fait, moi, je connais la Ferme Sainte-Catherine pour l'avoir visitée des années 1994 jusqu'aux années 2000 à peu près, environ six ans. L'essentiel de mon travail, en fait, c'est d'encadrer les producteurs au niveau de la régie et de la phytoprotection, c'est-à-dire le 50 contrôle des insectes, maladies, en fait tout ce qui touche de près ou de loin la gestion d'un verger.

55 Donc, la Ferme Sainte-Catherine m'a mandatée à titre de conseillère, d'agronome pour, en fait, mettre en lumière les impacts de la dernière version des travaux, surtout en réaction au dernier rapport d'expertise qui est sorti le 7 septembre, qui a été fait par le groupe-conseil UDA, puis en réaction également sur les solutions qui étaient proposées.

60 Donc, si vous voulez, on peut reprendre ces points-là que j'ai présentés dans mon rapport d'expertise pour la ferme.

LA PRÉSIDENTE :

65 Parfait.

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

70 Au niveau des impacts, en fait, comme évidemment la modification force le déménagement du kiosque et la perte d'environ 55 % de la superficie... vous savez déjà tout ça, ça a été sûrement mentionné, c'est d'ailleurs basé dans le rapport d'expertise du groupe-conseil UDA.

75 Moi, j'ai rencontré les propriétaires, le 13 septembre dernier, pour avoir une vision du dossier et tout ça. Puis dans les impacts qui sont sortis, en fait, en plus de la destruction évidemment de 57 % des superficies en culture, comme je le disais, évidemment il y a des pertes de rendement qui sont à craindre durant toute la période des travaux, je dirais même surtout au niveau élevé probablement de poussière dans l'environnement, ce qui pourrait avoir une répercussion sur les pommiers et les productions de légumes et de fleurs, en fait, au niveau de la 80 pollinisation entre autres, photosynthèse s'il y a beaucoup d'accumulation de poussière sur les feuilles et tout ça.

Et puis il y a certains ravageurs aussi qui pourraient profiter de cet environnement plus sec aussi pour créer des problèmes supplémentaires qui ne sont pas communs dans une

85 gestion ordinaire. Puis évidemment sans compter les impacts sur la clientèle à cause des détournements et des complications certainement de la circulation dans le secteur. Donc, ça, c'est un point qui est ressorti du rapport.

90 Le deuxième, évidemment, ça avait été également mentionné dans le rapport du groupe-conseil, c'est les pertes de rendement potentielles qui sont à prévoir à cause des embruns salés, vu qu'il y a une route qui va passer le long du verger, en fait, et des champs. Donc, c'est une perte qui est potentielle.

95 Moi, en fouillant un peu, j'ai regardé dans un rapport d'évaluation sur les sels de voirie dans un document qui avait été publié le 1er décembre 2001 sur le site de Environnement Canada. Il mentionnait certaines distances qui devraient évidemment être évaluées, mais il mentionnait une perte due à la dispersion aérienne du sel d'environ 200 mètres pour une autoroute à voies multiples. Ça peut aller jusqu'à 35 mètres pour une route qui est à deux voies au niveau du sel de déglacage qui serait utilisé, évidemment.

100 Dans l'autre impact envisagé aussi, à cause de la bretelle de sortie qui arrive comme trop près du kiosque, il y a un déménagement qui se ferait du kiosque aux limites de la propriété le long de la route du chemin Sainte-Catherine. À ce moment-là, ça force le réaménagement d'un stationnement, puis évidemment la perte de superficies de culture juste à droite du kiosque en ce moment où il y a des légumes et des fleurs qui sont en production.

105 Puis évidemment, le stationnement où il est actuellement, il ne pourrait pas être revalorisé, en tout cas difficilement, vu qu'il y a eu beaucoup de remplissage, beaucoup de compaction. Donc, c'est ça, ça pourrait être retranché de l'évaluation actuelle des superficies en culture de ce côté-là de la rue, finalement.

110 D'un autre côté aussi, le prolongement de la route dans l'environnement immédiat pourrait causer des pertes importantes au niveau de la clientèle à l'autocueillette.

115 Moi, je le vois au sein de mon travail, en fait, ce qui est particulier à l'Estrie, puis je dirais dans toutes les productions fruitières de la région, c'est qu'on est dans un contexte d'autocueillette et de vente à la ferme. Ça nous distingue, en fait, d'autres régions comme, par exemple, la Montérégie, où il y a beaucoup de vergers qui vendent aux emballeurs et tout ça. Mais dans le secteur de l'Estrie, tout le monde base vraiment ça et sur la beauté du paysage, sur la beauté de l'environnement, la tranquillité, ils mettent des petits animaux, tout ça pour attirer les gens. Puis dans le cas de la Ferme Sainte-Catherine, il y a des belles fleurs.

120 Ça fait que c'est tout un environnement qui attire les gens et qui nécessairement est intéressant pour une sortie de famille, en réalité. C'est beaucoup ça qu'il y a en région, ce qu'on appelle l'agrotourisme finalement. Donc, évidemment, le fait d'avoir une autoroute qui passe très, très près de la ferme, ça enlève comme toutes ces qualités-là que les gens recherchent

quand ils veulent aller cueillir des fruits ou whatever.

130 Ça fait que là, on parle d'augmentation du niveau sonore nécessairement et de modification importante au paysage. C'est à ce niveau-là qu'il pourrait avoir un impact négatif sur la clientèle qui se déplace justement pour passer une belle journée.

135 Également, c'est une entreprise dont les légumes sont en biologique. Puis le verger, en tout cas, ils tendent vraiment vers une transition biologique. C'est sûr que ce n'est pas demandé comme tel par les organismes de certification, mais quand on voit à la base, au niveau des principes de base de la culture biologique qui prônent la diversité écologique, évidemment quand on fait un changement comme ça, ça amène un changement au niveau des écosystèmes. Puis souvent, c'est intéressant cette diversité-là pour, entre autres, favoriser le développement des populations de prédateurs naturels et tout ça. Donc, il y a ce niveau-là aussi qu'on pouvait mentionner.

140 À un autre niveau aussi, évidemment la proximité du kiosque entre la sortie, ce qui amènerait des changements au niveau de la circulation, ça soulève beaucoup d'inquiétude au niveau de la sécurité du personnel, vu que déjà ils traversent la rue, entre autres pour le verger pour faire l'entretien, puis même au niveau de la clientèle qui va aller cueillir des fruits. Donc, 145 évidemment, ces changements-là sont inquiétants parce qu'on ne sait pas jusqu'à quel point ça peut menacer leur sécurité, si je peux dire.

150 Dans le rapport également, il était mentionné qu'il pourrait avoir une formation d'une butte antibruit végétalisée pour justement diminuer le niveau sonore, donc améliorer le climat sonore à proximité des habitations. Et dans le cas d'une ferme qui est basée sur la beauté du site et tout ça, le fait d'avoir une butte comme ça, ça pourrait comme limiter la visibilité des gens.

155 Des fois, en passant, on voit un verger, on trouve ça beau, on arrête. Là, à ce moment-là, cette butte-là va comme couper le niveau, disons, visuel du site, ce qui est moins intéressant au niveau de l'attrait touristique et incitatif à la vente. Ce volet-là pourrait être, disons, compromis un peu. C'est ça. Donc, il y avait une conséquence à cette solution-là proposée.

160 Aussi, je pense qu'il serait important de préciser le profil des utilisateurs de la route 216. Dans le rapport, c'est mentionné qu'il y aurait une augmentation de la circulation qui pourrait être intéressante ou, en tout cas, du moins balancer l'effet négatif de l'autoroute. Mais en réalité, moi, je pense que ce serait important de la préciser. Parce que si l'augmentation de la circulation est surtout composée de transporteurs lourds, je pense que ce serait un impact important, mais au niveau négatif, au niveau de la sécurité entre autres, puis évidemment de la tranquillité du site.

165 Parce qu'il faut penser que les gens, surtout au niveau du verger, les gens qui y vont,

bien, ils vont traverser le route pour aller cueillir. Ça fait que si la circulation est plus importante, bien, ça augmente. Même au niveau du personnel, un verger, ça demande quand même beaucoup de travaux, ça demande un entretien régulier. Ça fait qu'à ce niveau-là, ça serait à considérer ou en tout cas à préciser.

170

Dans le rapport d'expertise présenté, il y avait une solution proposée. Moi, j'ai repris celle qui était la plus probable et la plus intéressante selon le rapport, qui était, en fait, la mise en culture du site numéro 1 le long de la montée d'Ascot. À ce niveau-là, c'était pour pallier, en fait, la destruction partielle du verger. Dans le rapport, il était mentionné que la plantation pour réduire les impacts devrait se faire le plus rapidement possible pour être prêt au moment de la destruction du verger, finalement.

175

Ce que je tenais à préciser dans le biais du rapport, c'est que ça va doubler la superficie d'entretien, ce qui nécessite quand même beaucoup d'investissement au niveau humain parce qu'il y a de la taille à faire, fertilisation, tout ça. Je parle d'un verger qui est établi, par exemple, durant tout le temps jusqu'à temps qu'on atteigne une production équivalente. Donc, au niveau humain, de la manière que la Ferme Sainte-Catherine fonctionne, c'est très difficile. Déjà, de passer de 4 à 8 hectares, c'est... 8 hectares, c'est quand même des gros vergers en région. Ça fait que ça serait beaucoup de travail.

180

185

Puis aussi, ce serait important d'avoir un... parce que ça nécessite quand même... juste au niveau de la préparation, parce que c'est un sol qui devrait être drainé, parce qu'ils le disaient intéressant au niveau agronomique, il faut penser au moins à deux ans de préparation pour répondre aux besoins. Puis même, souvent ça prend six mois, un an, et des fois plus, selon les types de sol juste au niveau du drainage.

190

Évidemment, il faudrait prendre une analyse de sol pour chaulage, fertilisation de base, tout ça, pour préparer le verger et puis évidemment calculer cinq à sept ans environ pour des pommiers nains qui pourraient atteindre, disons, leur potentiel d'armature je dirais. Donc, il faut penser que ça prendrait potentiellement sept à neuf ans pour reprendre. Donc, vu que l'option est difficile à court terme, bien, il faudrait extensionner d'autant d'années à partir de la destruction, disons.

195

Évidemment, ce que je tenais à mentionner, le fait de le cultiver... en tout cas, un point négatif qu'on pourrait souligner également au niveau de la montée d'Ascot, ce serait évidemment l'éloignement du verger par rapport au centre d'activités principales, ce qui amène du transport de plus, des déplacements de plus, autant pour le personnel que la clientèle qui vont avoir à comme déménager plus.

200

205

En tout cas, c'est sûr que ce n'est peut-être pas un négatif pour tout le monde mais je pense que c'est un point qu'il était intéressant de penser ou de le soulever. Évidemment, surtout au niveau des tâches qui se font manuellement.

210 Donc, ces superficies-là, évidemment, sont à considérer le long de la montée d'Ascot parce que c'est quand même très près de la ferme, puis c'était évidemment celles qui étaient proposées dans le rapport. Mais je pense ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que juste, juste la remise en culture de ces sites-là nécessite beaucoup de travail. Parce qu'un verger, évidemment, ça demande du temps puis beaucoup de soins pour se rendre jusqu'à la production complète, je dirais jusqu'à une armature.

215 Puis tous ces travaux-là, en fait, se font beaucoup encore dans l'inquiétude de ce que va être l'impact réel sur la clientèle. On peut faire un super beau verger, mais si le verger est effectivement passé par une autoroute, ce qui n'était pas le cas avant, bien, ça fait que c'est comme des inquiétudes pour l'avenir. On se demande: le verger pourrait être productif mais
220 finalement peu visité parce que l'environnement est moins intéressant qu'il était là. Il n'est plus ce qu'il était, finalement. Sans oublier évidemment qu'en région, l'agrotourisme est très important.

Ça fait que pour moi, je trouvais que c'était... c'est ça. Des fois, on peut avoir des travaux qui sont bien faits et tout ça, mais finalement qui ne résultent pas à ce qu'on s'attendait.

225 Il y avait des mesures d'atténuation qui étaient proposées dans le rapport. Nous autres, on tenait à en souligner deux, en réalité, juste pour résumer, en fait.

230 Au niveau de la montée d'Ascot, comme je le discutais, évidemment est très intéressant au point de vue agronomique. Mais pour résumer, moi personnellement, je trouve que c'est risqué au niveau commercial justement à cause de l'incompatibilité, je dirais, avec l'agrotourisme.

235 Dans le cas où il y aurait une relocalisation de la totalité de la ferme qui serait envisagée, évidemment ce serait important que ça soit pour le même potentiel agricole et commercial. Ça, c'est essentiel, je dirais.

240 Puis considérant, finalement, qu'il y a les impacts directs et indirects que j'ai mentionnés par rapport aux travaux du prolongement, évidemment il est possible que finalement même les mesures d'atténuation ne résultent pas en une rentabilité de l'entreprise. Je pense que c'est important de bien retenir ça que finalement, bien, je pense que tout ce qui dérange un environnement, surtout quand c'est très important au niveau de la vente, en tout cas je trouve que c'est risqué au niveau de la rentabilité du moyen ou du long terme.

245 En conclusion, c'était, en fait, un complément au rapport qui avait été actuellement fait, parce qu'il y avait beaucoup d'items qui avaient déjà été mentionnés, puis qui est très bien également. Je pense que les travaux proposés à court terme par la plantation d'une nouvelle parcelle, ça implique des investissements importants au niveau monétaire et humain surtout.

250

Puis cet impact-là, en fait, à moyen et à long termes, on ne sait pas ce que ça va donner sur la clientèle.

255

Donc, considérant que ce modèle-là commercial estrien qui est particulier à la région, finalement est essentiellement basé sur l'agrotourisme, je pense que d'avoir une autoroute sur le bord de la ferme très, très près, ça aurait des impacts négatifs importants qui sont à plusieurs niveaux. Puis évidemment, il y a une partie qu'on peut prévoir mais il y a beaucoup d'imprévisible aussi à ce niveau-là.

260

Puis comme c'est stipulé dans le rapport aussi, les impacts importants, les conséquences sont nombreuses quand même. Puis il ne faut surtout pas oublier que la valeur commerciale d'une entreprise agricole qui est située à proximité de la ville est élevée, puis c'est difficilement remplaçable.

265

Moi, les entreprises que je visite, il y en a là-dedans que... il y a en a peu, en fait, qui sont près de la ville comme ça, puis celles qui sont là, ils y tiennent. C'est quelque chose qui est vraiment précieux. Puis comme la renommée également est longue à établir, je pense que c'est tout des points qui sont importants de considérer au niveau de la Ferme Sainte-Catherine. C'est des fermes qui sont uniques, quand même, là.

270

Alors, c'est essentiellement ce que je voulais rappeler du rapport. Je ne sais pas si vous avez des questions?

LA PRÉSIDENTE :

275

Merci beaucoup. Ce fut très bien présenté. Un instant, on a des petites questions.

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

280

Certainement.

LA PRÉSIDENTE :

285

Vous avez touché un point particulier concernant justement la relocalisation totale. Mais dans l'éventualité où l'autoroute n'empiéterait pas sur les terres, est-ce que les conséquences seraient les mêmes pour la ferme si l'autoroute passait un petit peu plus au nord sans empiéter sur les terres?

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

290

Sans passer aussi près que c'est prévu maintenant?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

295 **Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :**

Moi, je ne pense pas que ça aurait les mêmes impacts. En fait, c'est vraiment la proximité, moi, je trouve qui est le problème.

300 **LA PRÉSIDENTE :**

Comment vous définissez la proximité?

305 **Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :**

Bien, dans ce cas-ci, bien, je veux dire, c'est, en distance... bien, j'allais dire si c'est à 100 mètres, 200 mètres, déjà on l'a beaucoup moins dans le décor. Mais à ce moment-ci, les distances, c'est plus ou moins précis pour moi là. Mais si moi, je l'ai dans le champ de vision quand je vais cueillir des fruits, c'est sûr que ça va influencer mon...

310

LA PRÉSIDENTE :

Et la proximité idéale ou l'éloignement idéal, bien, c'est sûr que ça serait...

315 **Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :**

Évidemment le plus loin possible.

LA PRÉSIDENTE :

320

Oui, mais le minimum. Disons l'espace entre les deux, ce serait...

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

325

En distance, c'est difficile pour moi de préciser, mais si, disons, dans des lieux connus de la ferme, si c'était comme... il y a les gens de Marian Hill. Je me disais si c'est à une distance comme ça... je ne sais pas si vous connaissez le...

LA PRÉSIDENTE :

330

Oui, oui, certainement.

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

335 Moi, je trouvais que là, c'est pas mal loin. Juste au niveau sonore et au niveau des effets
du paysage...

LA PRÉSIDENTE :

340 Visuel.

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

345 Oui, c'est ça, des effets visuels effectivement, je pense que c'est déjà beaucoup moins...

LA PRÉSIDENTE :

350 Vous avez mentionné l'étude du fédéral sur les sels d'épandage et tout ça, la grosse
étude.

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

355 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

360 Est-ce qu'à votre connaissance, il y aurait des méthodes particulières qui pourraient être
utilisées par le promoteur lors du déglçage ou de l'épandage des sels ou des fondants, des
abrasifs, qui pourraient être moins nocives pour la ferme?

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

365 Personnellement, je ne suis pas...

LA PRÉSIDENTE :

370 Vous n'êtes pas familière?

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

370 Non, pas du tout. Mais c'est sûr que quand c'est près, il y a un impact. Mais je sais qu'il
existe des mesures, pour avoir vu des documents, tout ça, mais je ne suis pas assez familière
pour bien vous informer.

375 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous ne pouvez pas recommander une mesure en particulier?

380 **Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :**

Non, malheureusement.

LA PRÉSIDENTE :

385 Vous n'êtes pas assez familière. Parfait.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

390 Vous connaissez bien la région. Vous dites que vous connaissez la ferme depuis six ou sept ans et vous avez eu à produire des avis à l'égard de bien d'autres entreprises agricoles dans la région?

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

395 Oui, au niveau phytoprotection et régie évidemment, oui.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

400 On parle d'un site alternatif pour la Ferme Sainte-Catherine. Bon, on prend tout ça et on va recommencer ailleurs. À votre avis, est-ce qu'il existe un site équivalent ailleurs?

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

405 C'est une excellente question. Ailleurs, moi, je n'ai pas jamais étudié la question. Évidemment, je travaillais avec des gens qui sont bien établis. C'est difficile à dire. Il faudrait vraiment regarder en fonction des cartes de sol et des disponibilités. Je ne sais pas exactement les terrains qui sont disponibles actuellement. Mais ça demande une étude approfondie, c'est sûr.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

410 À priori, de trouver un site qui représenterait des caractéristiques commerciales et non pas forcément agricoles.

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

415 C'est ça. Parce que déjà, je visite quelques entreprises qui sont à proximité, puis je ne

vois pas d'autres endroits, mais ça ne veut pas dire qu'ils n'existent pas. Mais il y a comme quatre entreprises fruitières qui sont comme aussi près de la ville mais elles sont déjà exploitées. C'est pour ça que c'est difficile de voir où d'autres il pourrait en avoir.

420

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Connaissez-vous d'autres entreprises agricoles dans la région qui opèrent à peu près dans le même segment de marché, qui sont voisins de route et qui ont des inconvénients à cause des routes?

425

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

Évidemment, elles sont toutes à côté d'une route. Mais d'une autoroute, non, ça, je n'en connais pas. Qui seraient dans le même contexte que les travaux qui sont envisagés, non, je n'en connais pas.

430

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Si on parlait d'une route plutôt que d'une autoroute, l'avis général que vous avez exprimé dans votre mémoire serait-il modifié?

435

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

Si c'était une route, oui, oui, c'est différent, bien, différent au niveau de circulation qui y passerait. Évidemment, je ne suis pas une spécialiste du transport, mais parce qu'évidemment c'est important que les gens se rendent, que ce soit une route assez passante. Ça, c'est certain. Ça, c'est commun à toutes les entreprises. C'est des gens qui espèrent que les gens vont arrêter chez eux. Ça fait qu'il ne faut pas que ça soit trop isolé non plus.

440

445

Mais l'autoroute a quand même ça de particulier, c'est que tu ne peux pas t'arrêter où tu veux. C'est déjà limitant comme déplacement. Tu suis le chemin, puis c'est ça. Ce n'est pas tout à fait le même contexte qu'une route.

450

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Vous avez fait un lien important entre la visibilité, l'autocueillette, le volume d'affaires. La Ferme Sainte-Catherine a un bon renom. Ce n'est pas davantage sa réputation qui attire la clientèle là plutôt que le fait de le voir en passant?

455

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

Probablement une bonne partie. C'est difficile pour moi d'évaluer quelle proportion.

460 C'est sûr que les propriétaires de la Ferme Sainte-Catherine pourraient mieux le dire que moi.
Parce qu'évidemment, il y a une clientèle fidèle, qui revient, qui aime la ferme, qui aime les produits. Ça, c'est certain.

465 Mais il y a toujours quand même des gens qui sont de passage, qui aiment visiter et qui y vont. Mais je ne sais pas exactement ce que ça représente comme pourcentage de la clientèle.
Mais c'est assez varié, en général. C'est pour ça qu'il y a toujours quand même souvent de la publicité qui se fait dans les fermes, justement pour varier cette clientèle-là. En fait, c'est comme un aspect.

LA PRÉSIDENTE :

470 Êtes-vous en mesure d'évaluer le pourcentage de clientèle régionale ou locale de la ferme? Non?

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

475 Malheureusement non. En fait, je pourrais le savoir en consultant les producteurs pour lesquels je visite, mais à part ça...

LA PRÉSIDENTE :

480 Est-ce que vous seriez assez gentille de transmettre les documents au Bureau?

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

485 Oui, certainement, je pourrais questionner. Surtout les vergers ou n'importe quelle entreprise, en réalité? Parce qu'ils sont tous un peu semblables dans leur approche avec la clientèle.

LA PRÉSIDENTE :

490 Parfait.

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

495 Oui, ça me fera plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

500 Merci beaucoup.

Mme DOMINIQUE CHOQUETTE :

Merci.

505 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien intéressant.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

510

Alors, on appellerait monsieur Nick Paquet et madame Diane Bernier. En fait, c'est Adam qu'on voulait appeler.

M. DIANE BERNIER :

515

Merci beaucoup d'avoir accepté qu'on passe avant.

M. NICK PAQUET :

520

Alors, c'est ça, pour ce qui est des aspects sur lesquels on voudrait mettre de l'emphase un petit peu, donc, nous, on est une famille justement de la rue Tourville et, au niveau de nos préoccupations, c'est vraiment surtout au niveau de la santé justement des enfants.

525

Tout d'abord, juste pour commencer, faire un petit préambule, on est originaires de l'extérieur de la région. Donc, on ne vient pas de la région de Sherbrooke. Puis lorsqu'on a décidé d'acheter notre maison, on cherchait justement un secteur qui était tranquille, où est-ce qu'on allait pouvoir fonder notre petite famille et élever nos enfants. Donc, le secteur de la rue Tourville jusqu'à l'achat, justement ça répondait à tous ces critères-là. Donc, c'est calme, c'est paisible. C'est un environnement quand même qui est très sain pour fonder une famille.

530

Nous, au niveau de nos préoccupations, ce qui nous préoccupe le plus surtout c'est, comme j'ai mentionné, au niveau de la santé des enfants, donc pour ce qui est du smog, pour ce qui est de la poussière également. Donc, on ne voudrait pas, par exemple, que les enfants soient pris avec des problèmes respiratoires justement causés par la poussière justement qui est apportée par les autoroutes. Donc, ça, c'est un aspect important.

535

Par la suite, au niveau des autres arguments aussi, donc, évidemment on est payeurs de taxes aussi. On sait que le prolongement de l'autoroute, pour ce qui est du tracé nord, c'est un tracé qui est plus court. Donc, comme payeur de taxes évidemment, c'est une économie au niveau justement de l'investissement sur les infrastructures routières.

540

En plus de ça, le tracé nord aussi permet une réduction globale au niveau des gaz à

effet de serre. Donc, ça aide aussi justement au développement durable, en permettant justement aux automobilistes de prendre une voie qui est plus courte.

545

Ça permet aussi justement pour nous autres... dans le secteur, on sait qu'au niveau de l'environnement, il y a quand même des secteurs qui sont humides. Ça permet aussi à ces secteurs humides là justement d'apporter la faune et tout ça. Et on croit que c'est important aussi de sauvegarder justement cet environnement-là.

550

Peut-être juste au niveau de la valeur de la maison, aussi, ça, c'est une de nos inquiétudes. Donc, le fait d'avoir une autoroute aussi près de la maison, c'est certain que ça va diminuer la valeur. Puis nous, comme résidants de la rue Tourville, c'est certain qu'on ne voudrait pas demeurer dans ce secteur-là avec une autoroute qui est quand même assez près, justement parce qu'on veut élever nos enfants dans un secteur qui est calme, qui est paisible. Donc, c'est certain qu'il y a plusieurs personnes et il y a d'autres familles aussi comme la nôtre qui seraient prises justement pour déménager.

555

Il y a une question de sécurité aussi au niveau des enfants. Donc, on a parlé tout à l'heure de déversement comme argument, c'est la même chose dans ce cas-ci.

560

Donc, au niveau de la santé des jeunes, je crois que c'est important de favoriser peut-être le tracé nord au lieu de favoriser le tracé sud.

565

Mme DIANE BERNIER :

Peut-être en conclusion, au niveau de l'impact, nous, on a décidé de venir parler ce soir parce qu'on est une des très nombreuses familles qui va être touchée advenant le cas que ce serait le tracé sud qui serait choisi.

570

Alors, je pense que l'impact au niveau des 250 familles est beaucoup plus élevé qu'au niveau de... advenant le cas que ça passerait sur la ferme. Je sais que c'est désagréable pour eux mais, pour les 250 familles, je pense que l'impact au niveau humain, au niveau de la santé, etc., comme on disait, je pense que l'impact est plus fort.

575

M. NICK PAQUET :

Merci beaucoup.

580

LA PRÉSIDENTE :

C'est moi qui vous remercie.

Mme DIANE BERNIER :

585

Merci.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

590

Alors, on demanderait monsieur Mario Mercier, s'il vous plaît.

M. MARIO MERCIER :

595

Bonjour, madame la présidente, monsieur le commissaire.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

600

M. MARIO MERCIER :

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

605

Maintenant, j'aurais une question à soulever. Je peux?

LA PRÉSIDENTE :

Pas dans cette partie-ci. C'est vraiment l'expression des opinions.

610

M. MARIO MERCIER :

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

615

Les questions, c'était dans la première partie de l'audience. Je suis désolée, j'aurais aimé l'entendre. Vous pouvez toujours la faire parvenir au BAPE et on vous répondra dans la semaine.

M. MARIO MERCIER :

620

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

625

Merci.

M. MARIO MERCIER :

Merci.

630

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

J'appellerais madame Claire Müller-Poitevin.

635

Mme CLAIRE MÜLLER-POITEVIN :

Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

640

Bonsoir, madame.

Mme CLAIRE MÜLLER-POITEVIN :

645

Alors, moi, je suis ici parce que je suis un habitant de la rue Breton. Donc, nous sommes également proches. Vous avez deux quartiers: la rue Indiana, dont on parlait tantôt, et la rue Breton qui est un peu plus au nord.

650

Alors, moi, le sujet de mon intervention, ce soir, porte surtout sur les inconvénients au point de vue santé qui peuvent affecter les habitants des deux quartiers. Si l'autoroute passe entre ces deux quartiers, évidemment nous aurons plein de problèmes. Donc, les inconvénients, je vais les soulever et puis essayer d'expliquer, selon mon argumentaire évidemment.

(L'INTERVENANTE FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

655

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que vous remettez en question la nécessité d'une autoroute?

660

Mme CLAIRE MÜLLER-POITEVIN :

Non. Ce n'est pas le fait de l'autoroute. Moi, ce que je dis, l'autoroute, s'il passe entre deux quartiers, il est beaucoup nuisible parce qu'on a une concentration d'humains qui vivent dans les quartiers.

665

Et particulièrement, c'est un quartier où il y a beaucoup d'enfants. Et nous savons que pour les problèmes que je viens d'évoquer, les enfants jouent dans la rue, ils jouent dans les

cours et il y a l'émission de ces gaz. Également, il y a le bruit. Donc, c'est ça.

670 Mais je ne mets pas en cause le... je mets en cause le tracé sud et non le tracé nord.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

675

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

Monsieur Kami Rousseau.

680

M. KAMI ROUSSEAU :

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

685

Bonsoir.

M. KAMI ROUSSEAU :

690

Je suis résidant de la rue Breton. Alors, nous nous opposons à la variante sud du prolongement de l'autoroute pour deux raisons.

695

Premièrement, les vents dominants du secteur proviennent de l'ouest. Donc, tout ce qui est pollution atmosphérique, si la variante sud était choisie, la pollution atmosphérique serait poussée vers le secteur résidentiel.

700

Et puis deuxièmement, deuxième raison, il y a sur la propriété de la Ferme Turgeon et des Marian Hill un sentier pédestre qui sert l'hiver de piste de ski et de motoneige. Alors, pour les résidents du secteur qui ont le droit de passage, on aurait la perte d'utilisation de cet espace-là et puis la perte aussi de l'espace forestier.

Avez-vous des questions?

LA PRÉSIDENTE :

705

Oui. Vous parlez justement de pollution atmosphérique. Est-ce que vous pouvez détailler un petit peu quand vous parlez de pollution atmosphérique?

M. KAMI ROUSSEAU :

710

Moi, je parle surtout des gaz d'échappement des véhicules sur l'autoroute et puis la poussière, le sel probablement l'hiver.

LA PRÉSIDENTE :

715

La piste de ski de fond, est-ce que vous êtes en mesure de la décrire verbalement, la localisation, pour les fins de la transcription? Où passe-t-elle exactement? Vous dites près de Marian Hill.

M. KAMI ROUSSEAU :

720

C'est sur la propriété des Marian Hill. Donc, il y a un espace boisé qui est situé de l'autre côté du quartier, donc derrière les rues...

LA PRÉSIDENTE :

725

Quel quartier?

M. KAMI ROUSSEAU :

730

Entre le quartier Indiana et le quartier Breton, il y a un espace boisé. C'est là que passe la piste, à côté des installations de pompage.

LA PRÉSIDENTE :

735

Vous voulez dire qu'elle part de là et elle s'en va en haut sur Marian Hill?

M. KAMI ROUSSEAU :

740

Elle monte jusqu'à Marian Hill, oui.

LA PRÉSIDENTE :

745

Alors, je vous remercie beaucoup.

M. KAMI ROUSSEAU :

Je vous remercie.

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

On accueillerait maintenant le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie, monsieur Jean-Guy Dépôt.

755 **M. JEAN-GUY DÉPÔT :**

Bonjour, madame la présidente. Bonjour, monsieur le commissaire.

LA PRÉSIDENTE :

760

Bonsoir, monsieur.

M. JEAN-GUY DÉPÔT :

765

Mon nom est Jean-Guy Dépôt. Je suis président du Conseil régional de l'environnement de l'Estrie et aussi membre du Comité consultatif public mixte de la Commission de coopération environnementale de l'Amérique du Nord.

770

Ce soir, je participe à ma douzième audience du BAPE en Estrie, depuis 1991, et je suis probablement le seul estrien à n'en avoir manqué aucune.

LA PRÉSIDENTE :

775

Félicitations! C'est grâce à vous si on se maintient à jour.

M. JEAN-GUY DÉPÔT :

Même, il y en a eu qui ont eu lieu grâce à moi, entre autres celle du mont Orford.

780

Je veux vous remercier d'avoir choisi un endroit si magnifique et si vert pour tenir l'audience ce soir. Mais je voudrais vous faire remarquer qu'on est sur la rue Musset et non pas Mousset. C'est très important parce qu'il y a quelqu'un ici du BAPE qui a mis un «o» de trop. Déjà, à Sherbrooke, depuis la fusion en 2000, on change beaucoup de noms de rues. De grâce, ne changez pas celui-là.

785

LA PRÉSIDENTE :

Ça devait être la nouvelle génération qui n'a pas fait ses cours classiques.

790

M. JEAN-GUY DÉPÔT :

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

795 En annexe, nous avons mis la carte évidemment du tracé proposé, et aussi l'étape 1, qui
confirme que le coût est estimé à 120 M\$, nous trouvons que c'est beaucoup d'argent, surtout
dans le contexte actuel où on se rend compte que malheureusement on a beaucoup
d'infrastructures au Québec et que, avec le vieillissement de la population, nous allons peut-être
avoir beaucoup de difficulté dans le futur à entretenir toutes ces infrastructures.

800 Les différentes phases s'étendront, la phase A, B, C, sur une période de sept ans, quoi,
d'ici 2013. Et on se pose des questions. À ce moment-ci, oui, il doit y avoir un projet, nous
croyons, mais est-ce que dans dix, quinze, vingt ans, est-ce qu'on n'aura pas réalisé qu'on aurait
dû faire autre chose, entre autres, comme je l'ai mentionné plus tôt, favoriser davantage le
805 covoiturage, le transport en commun et le transport de marchandises par train. Parce qu'on
n'aura peut-être pas le choix.

Maintenant, dans les annexes, on souhaite, comme il est indiqué dans un certain
dossier, de concilier les rapports entre les infrastructures de transport et l'environnement:

810 – poursuivre l'intégration de l'environnement à la gestion des transports;

– préserver et mettre en valeur les paysages de la région estrienne. Nous avons un
comité fort intéressant qui travaille déjà là-dessus;

815 – améliorer la qualité de vie des riverains par la réduction des nuisances causées par la
route. Vous avez des intervenants qui m'ont précédé, qui en parlaient.

Enfin, nous souhaitons renforcer les modes de transport collectif et alternatif, comme je
l'ai mentionné tantôt. Et vous avez sur cette annexe plusieurs propositions d'intégration du
820 développement de transport collectif des personnes. Soutenir la mise sur pied d'expériences
pilotes prônant l'utilisation d'un guichet unique pour le traitement des demandes des usagers. On
a déjà ici, en Estrie, un organisme qui favorise par un site Internet le covoiturage.

825 Aussi, on pense que dans les différentes villes satellites de Sherbrooke, je pense ici à
Magog, à Windsor, à Valcourt, Coaticook, je pourrais nommer toutes les capitales des
différentes MRC, on devrait idéalement avoir un système pour transporter les employés, les
ouvriers, qui à ce moment-là pourraient laisser leur voiture à leur conjointe. On éviterait peut-être
ainsi d'avoir deux autos.

830 On a parlé tantôt de smog, de bruit et de qualité d'air, ainsi de suite. On en est, mais je
pense qu'il faudrait favoriser la mise en place de façons de voyager différemment. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

835 C'est moi qui vous remercie, monsieur Dépôt.

Alors, nous allons prendre une petite pause de dix, quinze minutes et nous reprendrons par la suite. Merci beaucoup.

840 **SUSPENSION DE LA SÉANCE**

REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

845

Alors, nous reprenons cette dernière partie de l'audience.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

850

Alors, on appellerait monsieur Gilles Joseph Grenier, s'il vous plaît.

M. LOUIS JOSEPH GRENIER :

855

Moi, j'ai déjà été avec mon ami...

LA PRÉSIDENTE :

Prenez le temps de vous asseoir, monsieur.

860

M. LOUIS JOSEPH GRENIER :

J'ai déjà été à la Ferme Sainte-Catherine où la 410 est supposée passer, puis j'ai bien aimé la nature qu'il y avait là. Puis c'est quelque chose qui est près de l'université.

865

Moi, quand j'étais à l'université, j'ai été obligé de me réfugier à la maison Saint-Georges à Sherbrooke. C'était un hôtel désaffecté. C'était des frères de Saint-Jean-de-Dieu. Puis il y en avait un qui avait une ferme, je pense que c'est la même ferme près de l'université. Il amenait des gens travailler là et puis ils gagnaient un certain montant pour aller travailler. Et puis c'était une bonne idée.

870

Mais je trouve que cette ferme-là doit être préservée parce que, aujourd'hui, ils font honneur surtout aux grandes surfaces, vous savez, et puis ça, je trouve que c'est néfaste parce que le cycle de la nature n'est pas préservé comme dans une ferme.

875

Et puis on peut retrouver à peu près toutes les facultés universitaires dans une ferme de la taille de Catherine. C'est quelque chose que tous les universitaires peuvent en tirer bénéfice, vous savez, d'être près de la nature. C'est un retour aux sources et puis c'est très important que

ça soit préservé et demeuré intact dans l'état actuel, parce que ça peut bénéficier à partir du plus
880 petit à aller au plus grand. Et puis c'est un exemple qui préserve la nature humaine et la Mère
Nature, vous savez.

C'est ça que j'avais à vous dire. Ce n'est pas long mais, en tous les cas, je pense que
c'est ce qu'il faut.

885 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, monsieur Grenier, d'être venu et puis on va prendre en considération
vos propos. Merci beaucoup.

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

J'appellerais monsieur Robert Pouliot, s'il vous plaît.

M. ROBERT POULIOT :

895

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

900

Bonsoir, monsieur Pouliot.

M. ROBERT POULIOT :

905

Je suis conseiller de la Municipalité de Sherbrooke, la Ville de Sherbrooke, et je suis ex-
maire de la Municipalité d'Ascot et je viens ici faire une présentation au nom des 643 propriétaires
de terrains, propriétaires de terrains et de résidences qui habitent le secteur sud de la
municipalité.

LA PRÉSIDENTE :

910

Bienvenue.

M. ROBERT POULIOT :

915

Les gens que je représente sont d'accord avec une bonne partie du tracé suggéré, le A-
nord, pour le premier tronçon qui part du point de chute de la 410 actuelle et du boulevard
Université jusqu'au coin de sa jonction avec la 216.

920

Et à partir de là, le projet qui invite à contourner par le nord le mont Bel-Horizon vient
agresser l'environnement des résidants du secteur sud du district d'Ascot, que je représente. Et

925 on considérait, depuis au moins les derniers trente ans, le mont Bel-Horizon comme étant un écran, un rideau antibruit naturel qui atténuait et stoppait même les bruits générés par le trafic lourd qui fréquente, qui emprunte le chemin Bel-Horizon et Dunant, et de même que le bruit produit par les carrières. Et on trouve que ce projet-là pourrait, avec des corrections, emprunter plutôt le contournement sud du mont Bel-Horizon, tout en respectant son premier tracé qui va de la 410 actuelle jusqu'à Sainte-Catherine.

930 Et l'autre point de chute qu'on reprend aux environs du chemin Albert Mines, même chose, aller jusqu'à la 143, on n'est pas concernés par ce tronçon-là. Donc, on est d'accord à ce qu'il emprunte ce tracé-là.

935 J'ai déjà fait des représentations et on m'avait expliqué que contourner le mont Bel-Horizon par le sud commanderait des coûts additionnels parce qu'on devrait excaver du roc. Vous avez absolument raison, quand on est obligés d'excaver du roc dans un ouvrage, les coûts de réalisation d'un projet peuvent être dramatiquement plus élevés, si on fait seulement qu'excaver le roc.

940 Mais si on excave le roc, puis qu'on s'en sert, parce que dans d'autres parties du tronçon on aura besoin de remplissage, ça pourra être utilisé plutôt que de l'acheter, d'en faire l'achat d'une carrière, qui doit elle aussi le dynamiter, le passer au concasseur et le vendre à l'entrepreneur ou aux entrepreneurs qui en auront besoin. Alors, pour ce qui est du coût d'excavation, parce qu'on connaît quand même une bonne partie du projet de tracé, il y aura des grands besoins de roc effectivement pour les fondations.

945 La qualité de vie de nos résidents du secteur sud Ascot est réellement menacée, parce que c'est un territoire où, je dirais, le point de vue est excellent. Les terrains, on peut dire qu'ils sont fertiles pour voir lever des résidences intéressantes et la Ville perdrait, si on choisit le contournement nord, perdrait les taxes futures, des argents importants. On a évalué à environ 600 000 \$ par année, dans une quinzaine d'années, à chaque année, ce que la Ville perdrait parce qu'on a réalisé plutôt un tracé qui ne favorise pas la construction résidentielle de qualité quand on est dans un secteur comme ça.

955 Alors, c'est les propos que je voulais vous apporter et puis j'espère que vous allez en faire rapport, et que ça sera utilisé pour le bénéfice collectif.

LA PRÉSIDENTE :

960 Tous les mémoires sont pris en considération et sont analysés, et on y donne suite dans le rapport qu'on remet au ministre.

M. ROBERT Y. POULIOT :

Je vous remercie infiniment.

965 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup de votre participation.

970 Alors, nous sommes maintenant à la période de rectification. S'il y a des participants, ceux qui ont déposé des mémoires ou non, qui veulent rectifier les faits, c'est le temps de vous présenter à la table des intervenants, de même le promoteur ou d'autres personnes.

M. JACQUES PELLETIER, commissaire :

975 J'inviterais monsieur Louis Ferland du ministère des Transports du Québec.

M. LOUIS FERLAND :

Bonsoir!

980

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, monsieur Ferland. Vous êtes un homme occupé de ce temps-ci!

985 **M. LOUIS FERLAND :**

Oui. Certains événements ont bousculé un peu, disons, le début de la semaine.

990 Et aussi, vous ne m'avez pas entendu beaucoup peut-être durant les trois derniers jours, c'est personnellement un choix que j'avais fait et qu'on a entériné. Je voulais prendre le temps d'entendre l'ensemble des mémoires avant de me prononcer. Pas sur les opinions, ça, je sais que ce n'est pas l'étape, j'avais à me prononcer il y a un mois, et ça a été fait, mais je voulais entendre l'ensemble pour m'assurer que l'ensemble des faits avaient été bien compris et de rectifier seulement ceux qui, à mon avis, pourraient être, disons qui auraient été mal compris ou mal interprétés ou mal utilisés.

995

Donc, si je regarde quelques mises au point, dans ce sens-là, je vais y aller par ordre chronologique. Il n'y en a pas beaucoup, je vous le dis. Je ne retarderai pas la fin de cette assemblée ce soir, soyez assurés.

1000

Mais globalement, si je commence, bon, il y avait au niveau de l'Université Bishop's. Parce que l'Université Bishop's a mentionné qu'ils voulaient faire partie du comité environnemental et je voulais juste rectifier le fait qu'on avait déjà confirmé qu'ils faisaient partie du comité, le 5 ou le 6, Je ne me souviens plus lequel des deux jours. Ça fait que c'était juste ça.

1005

Un peu plus tard, dans le mémoire de monsieur Stéphane Ratté, ce n'est pas un fait que lui a rapporté. Vous avez mentionné les documents que vous aviez demandés, qui n'étaient pas encore arrivés à la commission. Il y en a qui ont été déposés le soir même. D'autres vont être effectivement livrés tel quel dans le courant de la semaine prochaine comme on avait dit. Là-

1010

dessus, il n'y a pas de problèmes.

1015

Aussi, l'autre, si on va mardi, mardi, monsieur Daoust, en fait, dans son mémoire, c'est sûr qu'il a mentionné qu'il ne nous avait pas rencontrés, mais pas à cause qu'on ne voulait pas le rencontrer, ce n'est pas là-dessus. Mais monsieur Daoust a mentionné qu'on ne tenait pas compte de la topographie, alors que lorsqu'on va vérifier dans l'ensemble de l'étude du son, on tient compte de la topographie.

1020

À titre d'exemple, dans le secteur où il est, on a 166 lignes topographiques qui sont faites à partir de... autour de 2 708 points qui ont été pris sur le terrain. Et le modèle qu'on utilise tient compte de la topographie de terrain. C'était juste ça que je voulais rectifier.

1025

Et je réitère aussi notre engagement à ce niveau-là, si monsieur Daoust veut nous rencontrer, on est toujours très ouverts à le rencontrer pour qu'on puisse vraiment démontrer notre modèle en ce sens-là.

1030

L'autre mémoire qui a été déposé, c'est le mémoire de monsieur Therrien de DJL. Celui-ci, vous lui avez demandé d'avoir les données de transport de camions provenant de son usine, si on veut, de son plan d'asphalte et de gravier, et je tiens à préciser, la demande est déjà rentrée de monsieur Therrien. Elle est rentrée ce matin. Donc, il n'a pas perdu de temps.

1035

Mais ce que je peux vous dire là-dedans, c'est qu'on va essayer de lui répondre, mais les modèles qu'on utilise et les mesures qu'on prend sur les véhicules, camions et véhicules légers, ne tiennent pas compte d'éléments précis d'une carrière ou d'un point de livraison quelconque.

1040

Donc, on ne peut pas, à partir de l'ensemble des camions qu'on mesure sur le réseau, savoir... on ne prend pas les numéros de licence, supposons, puis on ne prend pas origine-destination. On ne peut pas dire qu'ils sont tous partis de la carrière, puis il y en a tant qui sont allés vers l'est, tant qui sont allés vers l'ouest, etc.

1045

Donc, on va voir, à partir des données du modèle qu'on utilise qu'est-ce qu'on est capable de fournir à monsieur Therrien. Mais comme je vous dis, là, ça risque d'être difficile, à moins d'aller faire des comptages carrément dans le... il faudrait se mettre dans l'entrée de l'usine de monsieur Therrien, de DJL et de les mesurer. Et à la date où est-ce que nous sommes rendus, le gros de sa production se fait été-automne jusqu'à la fin novembre à peu près. Mais les grosses périodes, c'est juillet, août, septembre.

Donc, déjà, on aurait peut-être des données qui seraient erronées, dans ce sens-là, ou qui ne seraient pas complètes. Mais on va regarder avec les données qu'on a qu'est-ce qu'on peut faire dans ce cas-là.

1050

LA PRÉSIDENTE :

Vous allez indiquer sur le rapport le degré de...

1055

M. LOUIS FERLAND :

Oui, dans les données qu'on va envoyer, c'est ça. Je sais que cet après-midi-là, hier après-midi, vous avez mentionné que soit c'était vous qui les demandiez ou monsieur Therrien de DJL. Monsieur Therrien les a déjà demandées. Donc, on va si vous voulez, ou si vous voulez changer la façon de faire, on va lui transmettre, que lui va vous les transmettre lorsqu'on les aura, ou du moins on va expliquer qu'est-ce qu'on est capable d'avoir comme minimum de données à partir de ces informations-là.

1060

L'autre mémoire, lui, a été plus, disons, plus complexe à regarder. C'est le mémoire de monsieur Jean-François Bruneau, géographe. Lui, c'est sûr que, sur le coup, on avait peut-être le goût de réagir immédiatement. C'est un mémoire qui est quand même assez volumineux. Il y a une présentation Power Point qui a été bien montée. Et là-dessus, je dirais, on a pris le temps de le regarder et il y a deux éléments... mais il y a plusieurs éléments qu'on remet en cause, qu'on veut rectifier, mais il y en a deux de majeurs qu'on veut vraiment expliquer.

1065

1070

Ce qu'il faut regarder, c'est que lorsqu'on fait une étude sur un projet global, il faut vraiment regarder l'ensemble du projet. Monsieur Bruneau comme hypothèse, au départ, il a sorti qu'un élément de la première étude qui a été déposée et, à partir de là, a basé toute son hypothèse de solution. Et je ramène pourquoi cette hypothèse-là est mauvaise ou ces éléments-là qu'il a pris, à notre avis, sont incorrects.

1075

C'est qu'il est parti avec les données de la première étude, où, à l'acétate 4, et je l'ai devant moi, où il parle que sur la montée d'Ascot, il y a environ 10 000 véhicules/jour. Le chiffre est vrai. Je ne dis pas que le chiffre n'est pas vrai. Le chiffre est vrai.

1080

Par contre, dans l'annexe 2, lorsqu'on a corrigé certains éléments ou qu'on a mis à jour certaines données, dans l'annexe 2, on passe à 12 300 véhicules/jour en 2006, aujourd'hui, parce que le premier rapport datait de 2004, et vous aviez demandé de mettre à jour les données.

1085

Et aussi, dans cette même annexe-là, si on regarde en 2021, qu'on ne fait rien, on ne touche à rien, on ne fait pas de route, on ne fait absolument rien dans le secteur, là on passe à 14 600 véhicules/jour. Et là, c'est là que monsieur Bruneau part, ne fait pas de simulation de

1090 trafic pour les cinq, dix, quinze ou vingt prochaines années comme, nous, nos experts ont fait.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous demanderais de ne pas personnaliser.

1095 **M. LOUIS FERLAND :**

D'accord, c'est beau. De ne pas mentionner le nom vous voulez dire, d'accord.

1100 Il n'y a pas eu d'étude de faite comme telle. Et nous, notre étude, qui a été faite par nos experts en circulation, qui ont évalué l'ensemble du tracé à partir... le fait que construire une route, peu importe le type de route qu'on construirait, fait en sorte que les gens changent leur pattern de circulation, changent leur accès soit à l'université, soit pour aller à Lennoxville ou arriver de Lennoxville, etc.

1105 Et nous, dans notre étude, ce qui a été déposé nous amène que, dans la montée d'Ascot, le fait de prolonger la 410 et d'aller jusqu'à la 108 nous amène, en 2006, 20 000 véhicules/jour, 19 800 à peu près, j'arrondis un peu les chiffres, et nous amène, en 2021, à 23 000 véhicules/jour.

1110 Donc, nous, c'est à partir de cette simulation-là de trafic que, là, on regarde ça et on dit, à 20 000 et 23 000 véhicules/jour, si on planifie sur un horizon jusqu'en 2021, sur un horizon de quinze ans, il est impensable de faire une route à deux voies. Rendu à 20 000 véhicules/jour, ça ne sera plus supportable au niveau de la circulation actuelle.

1115 Nous sommes une route à deux voies présentement et on vous a démontré dans l'étude le nombre d'accidents qu'il y a, etc., les problèmes qu'on a de circulation dans ce secteur-là.

1120 Donc, c'est pour ça qu'on veut rectifier ces faits-là. Ce que je vous dis là, on va le confirmer par écrit. On va faire l'analyse complète du rapport qui a été déposé, compte tenu qu'il s'agit d'un rapport complet et bien documenté. On va, nous aussi de notre côté, bien le documenter, mais je vous amène les éléments majeurs.

LA PRÉSIDENTE :

1125 On se comprend qu'on s'en tient aux faits.

M. LOUIS FERLAND :

1130 Uniquement aux faits. Non, non, je ne commenterai pas mais je vais aller chercher uniquement les faits comme celui que je viens de vous expliquer, qui est un élément majeur, selon nous, qu'on va vous expliquer.

1135 Un autre fait majeur qui a été amené, c'est au niveau du taux d'accidents où là... bon, je comprends qu'il n'avait pas eu le temps de voir les nouveaux taux d'accidents qu'on a mis à jour suite à votre demande. On l'avait déposé la veille au soir même. Mais, en tout cas, il n'y a pas de variante majeure au niveau de ces taux-là.

1140 Par contre, où est-ce qu'il y a un fait qui, selon nous, est erroné, c'est qu'on mentionne qu'on ne devrait pas utiliser les DMS dans notre évaluation de taux d'accidents, alors que nous, on veut se comparer, c'est une mesure comparative qu'on a pour l'ensemble de la province, et dans l'ensemble de la province, on utilise des DMS.

1145 C'est sûr que c'est pondéré, les DMS, en fonction d'un accident mortel. Ce n'est pas un pour un, c'est globalement. Un DMS, je n'ai pas dans le modèle ce que ça vaut par rapport à un mortel, mais c'est sûr qu'on en tient compte.

LA PRÉSIDENTE :

1150 Pour les fins de compréhension des participants ici, pouvez-vous dire qu'est-ce que c'est?

M. LOUIS FERLAND :

1155 Un DMS, c'est un dommage matériel seulement. On classe quatre types d'accidents: les mortels, les blessés graves, les blessés légers et les dommages matériels seulement. Froissement de tôle si on veut bien se comprendre, dans ce sens-là.

1160 Donc, c'est pour ça qu'à ce niveau-là, c'est un autre élément qu'on va expliquer. C'est un autre fait qui, si on veut se comparer pour ce projet-là par rapport à l'ensemble du réseau routier québécois avec des taux d'accidents normaux, critiques, moyens, etc., on se doit d'utiliser la même méthode. Sinon, il faudrait refaire l'ensemble des calculs de l'ensemble du réseau routier québécois si on voulait se comparer. Donc, c'est à partir de ce moment-là que, nous, on utilise le DMS qui est reconnu, qu'on l'utilise de façon continue.

1165 Il y a plusieurs autres petits éléments que je pourrais ramener, mais qu'on va plutôt expliquer par écrit, certains faits qui sont, entre autres... je sais qu'il est mentionné que l'autoroute n'est pas un gage de sécurité. Selon nous, il est faux de prétendre ça. Je pense que l'ensemble des intervenants en sécurité routière reconnaissent l'avantage d'une autoroute pour un niveau de trafic lorsqu'on passe à 15, 20, 25 000, 30 000 véhicules/jour. Je pense que l'ensemble le reconnaît. C'est ce qu'on va démontrer.

1170 D'autres éléments aussi. Exemple, à un endroit, on mentionne qu'on a investi 17 M\$ pour refaire l'intersection montée d'Ascot et la 216. On a sorti les chiffres aujourd'hui, c'est plutôt 1.9 M\$. Peut-être que c'est juste une erreur de virgule, des fois. Ça se peut, mais on veut

quand même le corriger pour montrer qu'on n'a pas investi tant que ça.

1175

Il y a certains autres petits éléments comme ça qu'on va prendre le temps de relire le rapport au complet et de vous les mentionner, qu'on considère qui ne sont pas, selon nous, des faits réels.

1180

Globalement, ça fait le tour. C'est les deux éléments importants que je voulais amener par rapport à ce mémoire-là.

1185

Un dernier mémoire, qui était le mémoire de monsieur Bourque, qui a été présenté hier soir, un peu plus tard. C'est dans l'étude de son où on mentionnait qu'on avait fait des mesures uniquement de 9 h à midi et de 13 h à 16 h. Ces mesures-là ont été faites à ces heures-là pour calibrer le modèle. Mais dans l'étude, lorsqu'on regarde l'étude au complet, il y a eu des mesures de faites sur 24 heures à différents points. Je n'ai pas ici le mémoire, je n'ai pas les points exacts, mais il y a eu des études de faites à différents points.

1190

LA PRÉSIDENTE :

Dans son secteur?

1195

M. LOUIS FERLAND :

Dans son secteur, oui.

1200

Ça fait le tour de l'ensemble des mémoires. Comme je vous dis, globalement, je pense que les mémoires sont très bien. Ils ont été très bien compris parce que, en tout cas, il n'y avait pas beaucoup de faits qui n'étaient pas corrects. Ça nous rassure, je pense, que l'ensemble de la population a été bien informé sur notre projet.

Je vous remercie de nous avoir permis de nous exprimer à la fin.

1205

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. C'est moi qui vous remercie de votre présentation.

Alors, ceci met fin à la deuxième partie de l'audience publique.

1210

1215

Comme le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, la commission devra déposer son rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Claude Béchar, au plus tard dans quatre mois après le début de son mandat, c'est-à-dire vers le 5 janvier prochain. La commission pourrait déposer son rapport avant s'il s'avérait que les études soient plus rapides, son enquête est plus rapide, si c'est complété.

Alors, je vous rappelle que notre rapport fait état des constatations mais aussi de toute l'analyse que la commission apportera à ce projet.

1220

Le ministre dispose de soixante jours pour rendre le rapport public.

Les recommandations du BAPE ne sont pas décisionnelles. Elles font état d'une appréciation sociale et environnementale du projet à la lumière des opinions du public, des citoyens et des organismes qui participent à l'audience. Nous analysons le projet dans une perspective de développement durable.

1225

Il y a aussi, en parallèle à notre exercice, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qui réalise de son côté son étude environnementale. Donc, le ministre va recevoir deux études, celle du BAPE et celle du ministère de l'Environnement, pour formuler ses recommandations au Conseil des ministres.

1230

Naturellement, le Conseil des ministres n'est pas lié aux études mais peut modifier le projet, le bonifier, l'accepter tel quel et il n'y a pas de délais qui sont prescrits pour les décisions du Conseil des ministres.

1235

Je vous remercie énormément d'avoir respecté les règles de procédure. Ça a permis le maintien d'un climat serein, d'un débat qui a été apprécié de tous. La participation de chacun, autant des organismes, des individus, des gens qui ne se sont pas présentés mais qui ont déposé un mémoire, c'est grâce à votre apport à chacun que nous pouvons donner suite à notre étude, à notre enquête et recommander au ministre, suite à notre analyse, les options les plus valables dans la perspective du développement durable.

1240

Enfin, j'aimerais remercier tous et chacun et le ministère des Transports et son représentant, monsieur Ferland. J'aimerais remercier aussi les personnes-ressources qui ont oeuvré au débat et tous les participants qui ont donné des mémoires ou qui sont venus enquêter eux-mêmes, poser des questions en première partie de l'audience.

1245

Je remercie toute l'équipe qui supporte l'analyse du projet, particulièrement madame Lajoie qui est analyste, madame Méthot, madame Hawey, madame Poirier notre stagiaire, monsieur Deshaies, monsieur Pelletier, monsieur Moisan des services gouvernementaux, monsieur Métivier et madame Maisonneuve.

1250

Alors, je déclare donc la deuxième partie de l'audience publique terminée. Bonne fin de soirée.

1255

1260 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office
que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes
sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

1265

LISE MAISONNEUVE, s.o.