

Annexe E

Séances publiques d'information et de consultation

Lettre d'invitation (français)

Direction de l'Estrie

Le 17 mars 2004

Madame,
Monsieur,

Le ministère des Transports désire vous informer que le projet de construction de la voie de contournement sud de Sherbrooke est à une étape cruciale dans son processus de réalisation. Cet important projet pour la région de l'Estrie, qui consiste à prolonger d'environ 12 kilomètres l'actuelle autoroute 410 jusqu'à la route 108 à l'est de l'arrondissement Lennoxville, contribuera grandement à solutionner les problèmes de déplacement pour les personnes et les marchandises dans l'axe Est-Ouest en périphérie sud de Sherbrooke.

Dans le cadre de ce projet, conformément à la *Loi sur la qualité de l'environnement* et au *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, le MTQ est à réaliser une étude d'impact sur l'environnement qui sera déposée au ministère de l'Environnement (MENV) en mai 2004. Comme le prévoit la procédure légale, le ministre de l'Environnement confiera par la suite au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une période d'information et de consultation publique au cours de laquelle tout citoyen, groupe ou organisme pourra prendre connaissance en détail du projet et formuler des questions, des commentaires ou des recommandations. Évidemment, le MTQ prendra part à cette consultation, mais il est important de souligner que celle-ci relève entièrement de la compétence et de l'autorité du MENV qui en annoncera la tenue au moment opportun.

En plus de la consultation qui aura lieu sous l'égide du BAPE, le MTQ a également convenu de tenir une séance d'information et de consultation à l'intention des citoyens et des principaux intervenants directement concernés par le projet, le tout en collaboration avec les représentants des arrondissements du Mont-Bellevue et de Lennoxville ainsi qu'avec ceux du Canton de Hatley.

...2

200, rue Bélvédère Nord, bureau 2.02
Sherbrooke (Québec) J1H 4A9
Téléphone : (819) 820-3280
Télécopie : (819) 820-1118
www.mtq.gouv.qc.ca

Compte tenu de l'ampleur du projet, il a été convenu de tenir deux rencontres distinctes, soit :

- une rencontre pour les citoyens propriétaires du territoire de l'arrondissement du Mont-Bellevue; cette rencontre aura lieu mardi, le 30 mars prochain, de 19 h à 20 h 30, à l'école du Triolet, à l'auditorium du pavillon 1 (près de l'édifice de la Commission scolaire de la Région-Sherbrookoise), située au 2965, boulevard de l'Université, Sherbrooke, de l'arrondissement du Mont-Bellevue;
- une rencontre pour les citoyens propriétaires du territoire de l'arrondissement de Lennoxville et du Canton de Hatley ainsi que pour quelques propriétaires de la ville de Waterville et de la ville de Cookshire-Eaton; cette rencontre aura lieu mercredi, le 7 avril prochain, de 18 h 30 à 20 h, à la salle Amédé-Beaudoin, située au 10, rue Dépôt, de l'arrondissement de Lennoxville.

Lors de ces deux rencontres, les représentants du MTQ présenteront un portrait global du projet selon son état d'avancement actuel. Ce sera également une première occasion de faire part de vos préoccupations personnelles à l'égard du projet et de poser toute question pertinente. Il est cependant trop tôt pour amorcer les discussions liées au règlement de dossiers individuels. Cette étape ne pourra se concrétiser efficacement qu'après l'approbation du tracé final par le Gouvernement, à la suite de la période d'information et de consultation publique que tiendra le BAPE.

La réalisation de ce nouveau lien routier constituera une intervention majeure sur le territoire. Il est donc important que tous les citoyens concernés s'impliquent dans le processus d'information et de consultation publique et c'est pourquoi, dans une première étape, nous vous invitons à participer à l'une des deux rencontres prévues, selon votre territoire de résidence.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur,



Antoine Robitaille, ing.

AR/JG/lb

Lettre d'invitation (anglais)

Direction de l'Estrie

March 17, 2004

Madam,
Sir,

The Ministère des Transports wishes to inform you that the construction project on the Sherbrooke south bypass lane is at a crucial stage in its development process. This major project for the Estrie region (the Eastern Townships), which consists of extending the existing Autoroute 410 about 12 kilometres to Highway 108 east of Lennoxville Borough, will greatly contribute to solving passenger and freight movement problems in the East-West axis on the southern outskirts of Sherbrooke.

Under this project, in accordance with the *Environment Quality Act* and the *Regulation respecting environmental impact assessment and review*, the MTQ is to conduct an environmental impact study that will be deposited at the Ministère de l'Environnement (MENV) in May 2004. As the legal procedure prescribes, the Minister of the Environment will then mandate the Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) to hold a public information and consultation period in which any citizen, group or organization will be able to study the project in detail and formulate questions, comments or recommendations. Clearly, the MTQ will participate in this consultation, but it is important to note that it is entirely under the jurisdiction and authority of the MENV, which will announce this process at the appropriate time.

In addition to the consultation that will be held under the BAPE's auspices, the MTQ has also agreed to hold an information and consultation for citizens and the principal stakeholders directly concerned by the project, in cooperation with the representatives of Mont-Bellevue and Lennoxville Boroughs and Hatley Township.

...2

200 Rue Beaudouin Nord, Suite 2.02
Sherbrooke (Québec) J1H 4A9
Telephone: (819) 820-3280
Fax: (819) 820-3118
www.mtq.gouv.qc.ca

In view of the project's scope, it has been agreed to hold two separate meetings:

- a meeting for property-owning citizens of the territory of Mont-Bellevue Borough; this meeting will be held on Tuesday, March 30 from 7 p.m. to 8:30 p.m. at École du Triolet, in the auditorium of Pavillon 1 (nearly the Commission scolaire de la Région-Sherbrookoise building), located at 2965 Boulevard de l'Université, Sherbrooke, Mont-Bellevue Borough;
- a meeting for property-owning citizens of the territory of Lennoxville Borough and Hatley Township and for some property owners of the municipalities of Waterville and Cookshire-Eaton; this meeting will be held on Wednesday, April 7, from 6:30 p.m. to 8 p.m., in Salle Amédé-Beaudoin, located at 10 Rue Dépôt, in Lennoxville Borough.

At these two meetings, the MTQ representatives will present an overview of the project at its current state of progress. This will also be a first opportunity to express your personal concerns regarding the project and to ask any relevant questions. However, it is too soon to begin the discussions on settlement of individual cases. This stage can only materialize after approval of the final route by the Government, following the public information and consultation period that the BAPE will hold.

The development of this new road link will represent a major intervention in the territory. It is therefore important that all citizens concerned get involved in the public information and consultation process. This is why, in a first stage, we invite you to participate in one of the scheduled meetings, depending on your territory of residence.

Yours truly,

The Director,



Antoine Robitaille, Eng.

AR/JG/fb

**Prolongement de l'autoroute 410 en
contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke**

Étude d'impact sur l'environnement

**Compte rendu de la séance d'information et de consultation
des citoyens propriétaires du territoire
de l'arrondissement du Mont-Bellevue, Ville de Sherbrooke**

École Le Triolet, 30 mars 2004, 19 h

Participants

Me Pierre-Jacques Roy, animateur

M. Louis Ferland, ing., Chef du Service des inventaires et du plan
Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Estrie

M. Patrice Bigras, géographe, Chargé de projet de l'étude d'impact sur l'environnement
Groupe Teknika

M. Lauréat Thériault, ing., Chargé de projet technique
Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Estrie

Introduction par Me Pierre-Jacques Roy

Me Pierre-Jacques Roy souhaite la bienvenue au public présent et les remercie de leur présence. Il présente ensuite les participants à la rencontre et explique le déroulement général de la soirée, qui comprend les points suivants :

- Introduction
- Historique
- Tracé
- Contexte environnemental
- Description technique
- Étapes à franchir
- Période de questions

Me Roy précise qu'à la fin de chaque point présenté, des questions de compréhension générale pourront être adressées aux participants. Il invite toutefois les gens à réserver leurs questions, préoccupations et commentaires généraux pour la période de questions prévue à la fin de la présentation.

Me Roy informe également l'assistance que des représentants élus de la Ville de Sherbrooke prendront la parole à la fin des présentations.

Me Roy présente plus en détail le premier participant, M. Louis Ferland, chef du Service des inventaires et du plan, ministère des Transports du Québec (MTQ), direction territoriale de l'Estrie, et lui cède la parole.

Historique et tracés par M. Louis Ferland

M. Ferland présente une vidéo sur l'historique du projet réalisée par le MTQ. Par la suite, M. Ferland présente les principaux constats de l'étude de justification de 1996, les tracés à l'étude et les débits prévus sur l'autoroute et les routes collectrices. M. Ferland précise qu'à cette étape-ci du projet, la variante de tracé privilégiée par le Ministère pour le secteur ouest est la variante nord.

Me Roy reprend la parole et donne la possibilité aux gens présents de poser des questions de compréhension générale relativement à la présentation de M. Ferland.

Question 1 : Dans la mesure où il a été démontré dans la présentation que le flux de circulation augmentera sur le chemin Sainte-Catherine, est-ce qu'il est prévu d'avoir des entrées et des sorties sur l'autoroute à cet endroit ?

Réponse de M. Ferland : Oui, il y a une entrée et une sortie de prévue.

Question 2 : À quand remonte le tracé ?

Réponse de M. Ferland : Plusieurs tracés ont été étudiés à travers les années. Le projet de prolongement de l'autoroute 410 remonte aux années 1970 et a été étudié jusqu'en 1996. Les deux tracés tels que présentés aujourd'hui existent depuis seulement deux ans.

Question 3 : Dans la présentation de M. Louis Ferland, il a été fait mention des flux de circulation automobile et de camion, mais il serait très intéressant et important de tenir compte des flux de vélo et de piéton sur les chemins Sainte-Catherine et Dunant ainsi que sur les autres axes routiers affectés par le projet de la 410.

Réponse M. Ferland : Les données sur les vélos et les piétons seront intégrées à l'étude complète du MTQ. Ces éléments sont des préoccupations autant pour le MTQ que pour l'Université de Sherbrooke et l'arrondissement de la Ville de Sherbrooke.

Contexte environnemental par M. Patrice Bigras

Me Roy présente plus en détail le second participant, M. Patrice Bigras, directeur des évaluations environnementales au sein du Groupe Teknika, et lui cède la parole.

M. Bigras présente le contexte environnemental et les critères d'élaboration de tracés. Par la suite, M. Bigras présente la procédure d'examen et d'évaluation des impacts sur l'environnement auquel le projet est soumis puis détaille le processus de réalisation de l'étude d'impact. Les principales résistances environnementales des trois secteurs du prolongement sont ensuite présentées à l'aide de cartes thématiques et une analyse comparative des tracés étudiés complète la présentation.

Question 4 : Suite à la présentation du tableau des résistances environnementales et des impacts par M. Bigras, pourquoi y a-t-il seulement sept éléments et que ceux-ci ont tous une résistance environnementale forte ou très forte ?

Réponse de M. Bigras : Les tableaux présentés font seulement état des principaux éléments discriminants entre les tracés. Les éléments de faible ou de moyenne résistance ne sont pas présentés car ils sont moins discriminants. Toutefois, la résistance environnementale de tous les éléments présents dans la zone d'étude sera présentée en détail dans les tableaux de l'étude d'impact qui sera déposé par le MTQ.

Question 5 : En comparaison avec d'autres projets de la même ampleur, quel est l'ordre d'importance des impacts environnementaux de ce projet-ci ?

Réponse de M. Bigras : Il est malheureusement impossible de comparer des projets entre eux puisqu'il y a trop d'éléments qui diffèrent d'un projet à l'autre. Par contre, on peut aisément comparer des variantes de tracé entre elles, comme nous avons fait dans l'étude d'impact.

Question 6 : Est-il possible d'obtenir une copie du rapport de l'étude en cours ?

Réponse de M. Ferland : Tant que l'étude ne sera pas complétée en entier, le Ministère ne peut la remettre à quiconque, car il s'agit d'un document de travail. L'étude sera rendue publique par le ministère de l'Environnement du Québec (MENV), après que ce dernier aura établi qu'elle rencontre toutes ses exigences.

Description technique par M. Lauréat Thériault

Me Roy présente plus en détail le troisième participant, M. Lauréat Thériault, chargé de projet technique, ministère des Transports du Québec (MTQ), direction territoriale de l'Estrie, et lui cède la parole.

M. Thériault présente les normes de conception, les contraintes techniques et une comparaison des variantes. La comparaison des variantes s'effectue avec une présentation vidéo numérique en trois dimensions où l'on compare simultanément les tracés à l'étude à l'aide de deux fenêtres distinctes.

Question 7 : Ne serait-il pas possible de passer sur le mont Bel-Horizon, en excavant le roc, pour ainsi emprunter le tracé de la Montée d'Ascot existante ? Le passage de la 410 à travers le roc créerait ainsi des murs anti-bruits naturels ? Le coût monétaire et environnemental serait-il semblable pour un tel passage ?

Réponse de M. Thériault : Dans le cas du tracé nord, cette variante est déjà de 5 à 6 m sous le niveau du terrain naturel. Si l'autoroute suit la Montée d'Ascot, il va falloir creuser dans le roc sur environ 30 m de profondeur, ce qui créera une importante cicatrice dans le paysage. De plus, l'ajout d'une entrée et d'une sortie à cet endroit nécessiterait l'excavation presque entière du mont Bel-Horizon. Les coûts nécessaires à l'excavation seraient très importants. De plus, nous rencontrerions des difficultés techniques pour le creusage du roc.

Question 8 : On observe beaucoup de carrefours giratoires dans le tracé nord de la portion ouest du prolongement de la 410. Les expériences passées n'ont-elles pas démontré que ces carrefours ne sont pas très adéquats ? Alors pourquoi favoriser ainsi les carrefours giratoires ?

Réponse de M. Thériault : Le Ministère est présentement à réaliser plusieurs études sur différents types de carrefour giratoire. Si l'option des carrefours giratoires est retenue, il y a une possibilité que les carrefours soient tous identiques afin de permettre une acclimatation rapide des gens à ce type d'entrée et de sortie d'autoroute.

Question 9 : Pour l'aspect de la nuisance sonore, y a-t-il des murs anti-bruits qui sont prévus dans le projet et y a-t-il une étude spécifique de bruit qui est effectuée, et incorpore-t-elle l'aspect des vents dominants ?

Réponse de M. Ferland : Une étude sur les bruits a été commandée par le Ministère. Cette étude comprend une modélisation du bruit produit lors de chacune des phases de l'autoroute, allant du bruit produit par la construction jusqu'au bruit produit 15 ans après sa mise en fonction. Des mesures d'atténuation seront mises en place si les normes sont dépassées. L'étude prend également en considération les effets du vent sur la dispersion du bruit.

Étapes à franchir par M. Louis Ferland

M. Ferland reprend la parole et fait état des étapes réalisées à ce jour et des étapes qu'il reste à franchir dans le cadre de la phase d'avant-projet.

Par la suite, la période de questions et commentaires est ouverte par Me Roy.

Période de questions, préoccupations et commentaires généraux

Question 10 : Compte tenu du passage de la 410 à proximité du mont Bellevue et de zones boisées, y aura-t-il des mesures prises afin de diminuer les risques d'accidents avec les cervidés ?

Réponse de M. Ferland : Des mesures seront prises afin de diminuer le nombre de chevreuils frappés sur l'autoroute.

Question 11 : Il a été démontré dans la présentation que le tronçon de la rue Belvédère aura une forte augmentation du flux de circulation. Dans cette optique, qui déboursera les coûts reliés à l'entretien de l'infrastructure routière de cette artère ? Est-ce la Ville ou le MTQ ?

Réponse de M. Ferland : M. Rouleau va en parler un peu plus tard dans son intervention, car ce tronçon appartient à la Ville de Sherbrooke.

Question 12 : Dans la mesure où c'est l'option sud qui est retenue dans le secteur ouest, quelle sera la sortie utilisée pour aller à l'Université de Sherbrooke ? Dans la mesure où il va y avoir une augmentation du flux de circulation sur la route 216, est-ce que le MTQ prévoit faire des aménagements qui vont permettre à la 216 de contenir cette augmentation du flux de circulation ?

Réponse de M. Ferland : Il y a deux possibilités de sortie pour aller à l'Université de Sherbrooke, soit la sortie du boulevard Université et la future sortie de la route 216. Le tronçon de la 216 entre la Montée d'Ascot et l'Université de Sherbrooke a été refaite récemment et devrait être en mesure de prendre l'augmentation du flux de circulation. Dans la mesure où l'option sud serait retenue, le Ministère aurait alors à étudier le tronçon de la route 216 qui n'a pas été refait.

Question 13 : Une observation a été effectuée par un citoyen concernant l'enclavement du secteur compris entre la 216 et la Montée d'Ascot et la future autoroute 410 (option sud). Cela semble inacceptable de la part de ce citoyen.

Réponse de M. Ferland : Effectivement, c'est une bonne observation. On le voit très bien sur les photographies aériennes qui ont servi à l'animation.

Question 14 : Il semble y avoir une préoccupation particulière quant au bruit que le prolongement de la 410 peut engendrer. Entre autres, il est apporté par un résident du secteur que la topographie du milieu forme une cuvette qui va augmenter l'impact du bruit. Dans cette optique, est-ce que le Ministère prévoit mettre en place des mesures d'atténuation du bruit, et si oui, lesquelles ?

Réponse de M. Ferland : Une étude sur le bruit est actuellement en cours. Le Ministère va appliquer des méthodes de réduction du bruit en fonction des réalités de terrain.

Question 15 : Dans la même optique de bruit, est-ce que le Ministère va tenir compte du type de revêtement afin de diminuer le bruit émis par le prolongement de l'autoroute ?

Réponse de M. Thériault : Le matériel utilisé sera le revêtement standard sur les autoroutes de l'Estrie, c'est-à-dire un revêtement bitumineux. Ils vont choisir un revêtement qui fait peu de bruit, donc il n'est pas question d'autoroute en ciment. Il s'agit d'un revêtement assez performant côté bruit.

Question 16 : Que vont devenir les zones boisées comme celles sur les monts Bellevue et John-S.-Bourque ?

Réponse de M. Ferland : Le zonage est sous la responsabilité de la Ville, il ne peut donc pas se prononcer.

Question 17 : Quel est le coût global pour chacun des scénarios présentés ?

Réponse de M. Ferland : Il s'agit d'un projet d'environ 40 millions de dollars, mais la conception finale des tracées n'étant pas encore réalisée, il ne connaît pas les coûts exacts pour chacune des options.

Question 18 : Dans la mesure où l'option retenue est le tracé sud, qu'advient-il de mon garage ? Sera-t-il dans l'emprise de l'autoroute ?

Intervention de Me Roy pour signifier au public qu'il s'agit d'une période de questions d'ordre général et que les cas personnels ne seront pas discutés. Il demande toutefois à M. Ferland s'il veut bien répondre à cette question.

Réponse de M. Ferland : Dans le cas du tracé nord, votre garage serait très loin. Si c'est l'option sud qui est choisie, il serait en bordure de l'autoroute. La conception finale n'étant pas encore faite, alors il est trop tôt pour se prononcer de façon précise. M. Ferland reste disponible après la période de questions pour répondre aux cas particuliers.

Question 19 : Pourquoi certaines terres ont-elles été « gelées » ?

Réponse de M. Ferland : Les terrains des deux tracés ont été gelés par la Ville avec un règlement de contrôle intérimaire afin qu'ils ne fassent pas l'objet de développement d'ici à ce que le tracé final soit retenu.

Question 20 : Il a été clairement établi que le MTQ privilégie le tracé nord, mais qu'est-ce qui pourrait faire pencher la balance pour le tracé sud ?

Réponse de M. Ferland : Les études environnementales démontrent qu'il y a moins d'impacts pour le tracé nord, alors il y a peu de chance pour que le tracé sud soit choisi.

Représentants élus de la Ville de Sherbrooke

La parole est d'abord laissée à M. Jean-François Rouleau, conseiller municipal à la Ville de Sherbrooke, dans l'arrondissement du Mont-Bellevue :

- M. Rouleau se dit surpris du tracé sud mis de l'avant par le MTQ.
- Il indique aux gens présents que le conseil d'arrondissement est content de la présence en grand nombre des citoyens à la réunion.
- Il laisse la parole à M. Serge Paquin, conseiller municipal et président du conseil d'arrondissement du Mont-Bellevue.

M. Paquin, président du conseil d'arrondissement du Mont-Bellevue, prend la parole :

- M. Paquin explique le rôle de la municipalité et l'importance de la mise en place du règlement de contrôle intérimaire pour geler les terrains correspondant à la future emprise de l'autoroute 410.
- Il précise qu'aussitôt que le choix et l'emplacement exact du tracé seront connus, la Ville va libérer les terrains qui ne seront pas visés par l'emprise de la future autoroute.
- M. Paquin ajoute que ce règlement est incontournable afin de protéger les gens qui ne seraient pas au courant du projet et qui voudraient acheter des terrains qui seraient par la suite expropriés.
- M. Paquin annonce que la Ville de Sherbrooke a officiellement pris position lundi dernier (28 mars 2004) quant au tracé à privilégier. La Ville privilégie le tracé nord, car il présente moins d'impacts sur l'environnement et sur le milieu humain.
- M. Paquin confirme que la Ville doit encore réagir sur les impacts du tracé final retenu sur le réseau routier local sous juridiction de la Ville de Sherbrooke et que des discussions à cet effet sont à prévoir entre la Ville et le MTQ.

Retour aux questions, préoccupations et commentaires généraux

Question 21 : La question 16 est répétée et adressée à M. Paquin. Que vont devenir les zones boisées comme celles sur les monts Bellevue et John-S.-Bourque ?

Réponse de M. Paquin : Il va vérifier.

Question 22 : Lorsqu'il sera le temps de construire l'autoroute, prévoyez-vous réaliser la construction en plusieurs étapes ?

Réponse de M. Ferland : Cet élément n'a pas encore été regardé, mais la construction devrait durer deux ans au minimum. Le travail va s'effectuer par secteur afin de gérer le trafic.

Question 23 : Quand les travaux devraient-ils commencer ?

Réponse de M. Ferland : Comme il a été montré dans la présentation, ça dépend du ministère de l'Environnement et du chemin emprunté par l'étude, par exemple, s'il faut passer par des audiences publiques ou non. Ça doit également tenir compte des délais d'expropriation qui sont variables. L'autoroute ne devrait pas être en service avant l'année 2008.

Fin de la rencontre

Me Roy remercie l'assistance et convie les personnes intéressées à participer éventuellement à la séance d'information et de consultation du public qui sera tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement une fois que le rapport d'étude d'impact sera rendu public par le ministère de l'Environnement.

Levée de l'assemblée à 21h00.

**Prolongement de l'autoroute 410 en
contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke**

Étude d'impact sur l'environnement

**Compte rendu de la séance d'information et de consultation
des citoyens propriétaires du territoire
de l'arrondissement de Lennoxville, Ville de Sherbrooke,
du Canton de Hatley et des villes de Waterville et de Cookshire-Eaton**

Salle Amédée-Beaudoin, Lennoxville, 7 avril 2004, 18 h 30

Participants

Me Pierre-Jacques Roy, animateur

M. Louis Ferland, ing., Chef du Service des inventaires et du plan
Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Estrie

M. Patrice Bigras, géographe, Chargé de projet de l'étude d'impact sur l'environnement
Groupe Teknika

M. Lauréat Thériault, ing., Chargé de projet technique
Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Estrie

Introduction par Me Pierre-Jacques Roy

Me Pierre-Jacques Roy souhaite la bienvenue au public présent et les remercie de leur présence. Il présente ensuite les participants à la rencontre et explique le déroulement général de la soirée, qui comprend les points suivants :

- Introduction
- Historique
- Tracé
- Contexte environnemental
- Description technique
- Étapes à franchir
- Période de questions

Me Roy invite les gens à réserver leurs questions, préoccupations et commentaires généraux concernant le projet pour la période de questions prévue à la fin de la

présentation. Il précise que la présentation se déroulera en français, mais que les questions pourront être adressées aux participants tant en anglais qu'en français.

Me Roy informe également l'assistance qu'un représentant élu de la Ville de Sherbrooke, M. Douglas MacAuley, conseiller municipal et président du conseil d'arrondissement de Lennoxville, prendra la parole à la fin des présentations.

Me Roy présente plus en détail le premier participant, M. Louis Ferland, chef du Service des inventaires et du plan, ministère des Transports du Québec (MTQ), direction territoriale de l'Estrie, et lui cède la parole.

Historique et tracés par M. Louis Ferland

M. Ferland présente une vidéo sur l'histoire du projet réalisée par le MTQ. Par la suite, M. Ferland présente les principaux constats de l'étude de justification de 1996, les tracés à l'étude et les débits prévus sur l'autoroute et les routes collectrices. M. Ferland précise qu'à cette étape-ci du projet, la variante de tracé privilégiée par le Ministère pour le secteur ouest est la variante nord. Pour le secteur de Lennoxville, le Ministère ne privilégie pour l'instant aucune des deux variantes de tracé à l'étude et attend les résultats de diverses études techniques et environnementales pour finaliser son choix. Enfin, pour le secteur de la route 108, le Ministère privilégie la variante sud.

Contexte environnemental par M. Patrice Bigras

Me Roy reprend la parole et présente plus en détail le second participant, M. Patrice Bigras, directeur des évaluations environnementales au sein du Groupe Teknika, et lui cède la parole.

M. Bigras présente le contexte environnemental et les critères d'élaboration de tracés. Par la suite, M. Bigras présente la procédure d'examen et d'évaluation des impacts sur l'environnement auquel le projet est soumis puis détaille le processus de réalisation de l'étude d'impact. Les principales résistances environnementales des trois secteurs du prolongement sont ensuite présentées à l'aide de cartes thématiques et une analyse comparative des tracés étudiés complète la présentation.

Description technique par M. Lauréat Thériault

Me Roy présente plus en détail le troisième participant, M. Lauréat Thériault, chargé de projet technique, ministère des Transports du Québec (MTQ), direction territoriale de l'Estrie, et lui cède la parole.

M. Thériault présente les normes de conception, les contraintes techniques et une comparaison des variantes. La comparaison des variantes s'effectue avec une présentation

vidéo numérique en trois dimensions où l'on compare simultanément les tracés à l'étude à l'aide de deux fenêtres distinctes.

Étapes à franchir par M. Louis Ferland

M. Ferland reprend la parole et fait état des étapes réalisées à ce jour et des étapes qu'il reste à franchir dans le cadre de la phase d'avant-projet.

Par la suite, la période de questions et commentaires est ouverte par Me Roy.

Période de questions, préoccupations et commentaires généraux

Question 1 : Quels sont les tracés privilégiés ?

Réponse de M. Ferland : Pour le secteur ouest, c'est le tracé nord, pour la deuxième portion, il n'y a qu'un seul tracé, pour le troisième secteur, à Lennoxville, la variante privilégiée n'a pas encore été déterminée et pour le dernier secteur, à l'est, c'est la variante sud qui est privilégiée.

Question 2 : Quelles sont les étapes de réalisation ?

Réponse de M. Ferland : Les étapes de réalisation ne sont pas encore déterminées pour le moment, car il manque trop d'information pour la planification.

Question 3 : Est-ce que les citoyens vont avoir droit de vote pour le choix du tracé ?

Réponse de M. Ferland : Nous venons justement afin de vous consulter et de vous présenter le projet pour connaître votre opinion sur celui-ci.

Question 4 : Est-ce que dans les troisième et quatrième secteurs, l'autoroute passerait dans une grande zone agricole ?

Réponse de M. Ferland : Nous essayons de ne pas trop aller dans la zone agricole. Des études auront lieu pour évaluer les impacts sur les deux fermes majeures touchées par les tracés. Une firme spécialisée de la rive sud de Montréal a le mandat de faire cette étude.

Question 5 : Ceux qui ont des résidences sur le tracé de l'autoroute vont-ils être rencontrés individuellement ?

Réponse M. Ferland : Non, nous ne rencontrerons pas chaque personne. Seulement les organismes comme Agriculture Canada, les universités, les écoles, etc., seront rencontrés individuellement.

Question 6 : Je demeure dans le quartier View Point, derrière l'école Alexander-Galt, et j'aimerais savoir pourquoi dans ce secteur le tracé nord est en pointillé et le tracé sud en trait plein?

Réponse de M. Ferland : C'est pour illustrer que le tracé sud est celui privilégié par le Ministère.

Question 7 : Pourquoi les résidents ne seront pas rencontrés ?

Réponse de M. Ferland : Nous le faisons ce soir.

Question 8 : Avez-vous évalué le bruit dans notre quartier (View Point) ?

Réponse de M. Ferland : Oui, des mesures de bruit ont été faites dans ce secteur.

Question 9 : De notre quartier, on entend déjà le bruit de la route 108, est-ce que cela va augmenter avec le nouveau tracé ?

Réponse de M. Ferland : Nous n'abaïsserons pas le bruit, mais nous ne l'augmenterons pas.

Question 10 : Combien d'heure ont déjà été consacrées sur le projet ?

Réponse de M. Thériault : Nous travaillons sérieusement sur le projet depuis 1999.

Question 11 : Nous parlons de pollution par le bruit, est-ce que vous avez pensé à la pollution par le CO² ?

Réponse de M. Bigras : Oui, nous en tenons compte.

Question 12 : Pourquoi vous privilégiez un tracé plutôt qu'un autre ?

Réponse de MM. Ferland et Bigras : Nous ne pouvons pas présenter dans l'étude d'impact qu'un seul tracé, nous devons démontrer que plusieurs tracés ont été envisagés et que le tracé retenu est le meilleur au plan environnemental et technique. Toutefois, dans l'arbre décisionnel, c'est le Conseil des Ministres qui prend la décision finale quant aux choix du tracé, au moment de l'émission du décret autorisant le projet.

Question 13 : Quel est la longueur du tracé ?

Réponse de M. Ferland : Environ 13 kilomètres.

Question 14 : Est-ce que le Ministère fait des études sur les luminaires ?

Réponse de M. Thériault : Oui, nous faisons des études sur différents luminaires et les normes sont en train d'être révisées à ce sujet. Le Ministère est de plus en plus sensible à toute la problématique de la pollution lumineuse, soulevée notamment par les responsables de l'observatoire astronomique du mont Mégantic.

Question 15 : Êtes-vous en mesure de donner la largeur de l'autoroute ?

Réponse de M. Thériault : Au niveau de la rue Belvédère, environ 60 mètres de large pour les quatre voies de circulation jusqu'à Lennoxville. À cela, il faut ajouter environ 30 mètres de plus là où il y a des sorties.

Représentant élu de la Ville de Sherbrooke

La parole est donnée à M. Douglas MacAuley, conseiller municipal et président du conseil d'arrondissement de Lennoxville à la Ville de Sherbrooke :

- M. MacAuley remercie les citoyens de leur participation en si grand nombre.
- Il informe l'assistance que le conseil municipal de la Ville de Sherbrooke appuie le projet, mais n'a pas encore pris position quant aux tracés à privilégier dans les secteurs de Lennoxville et de la route 108.
- M. MacAuley précise toutefois que le conseil d'arrondissement s'est prononcé en faveur du tracé sud tant pour le secteur de Lennoxville que pour celui de la route 108.

Suite de la période de questions, préoccupations et commentaires généraux

Question 16 : Que va-t-il arriver à l'intersection de Belvédère ?

Réponse de M. Thériault : Nous allons passer par-dessus.

Question 17 : Quelle est la largeur après Belvédère ?

Réponse de M. Thériault : 60 mètres sur environ 200 mètres de longueur.

Question 18 : Comment les gens qui arrivent de la Beauce vont-ils entrer sur l'autoroute ?

Réponse de M. Thériault : Nous n'avons pas fait d'entrée spécifique pour le moment.

Question 19 : Comment les gens vont-ils entrer à Lennoxville ?

Réponse de M. Ferland : Par une intersection en croix, un feu ou un arrêt. L'étude n'est pas terminée sur ce secteur.

Question 20 : Je possède une ferme près du secteur de View Point. Je crois qu'il faudrait privilégier le transport en commun et le covoiturage plutôt que la construction d'une autoroute. Au lieu de sentir la nature, je vais avoir une lumière devant chez moi.

Question 21 : Est-ce qu'il y aura une bretelle d'accès sur le chemin Haskell Hill ?

Réponse de M. Ferland : Non, seulement sur la route 143.

Fin de la rencontre

Me Roy remercie l'assistance et convie les personnes intéressées à participer éventuellement à la séance d'information et de consultation du public qui sera tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement une fois que le rapport d'étude d'impact sera rendu public par le ministère de l'Environnement.

Levée de l'assemblée à 20h30.