

Mon nom est Sylvain Paul-Hus et j'habite sur la route Marie-Victorin, près de l'intersection Joseph-Simard, à 850 m du site du projet.

J'habite le secteur depuis 22 ans, et je sais que nous sommes près d'un parc industriel.

Je ne suis pas contre le principe du projet. Je suis pour le développement économique de la région.

Cependant, tout projet doit être réalisé en minimisant les impacts sur la communauté.

Un projet de développement durable doit aussi s'occuper des impacts environnementaux créés par ses sous-traitants et ses clients.

Ce ne sont pas juste les citoyens à proximité qui doivent mettre de l'eau dans leur vin.

Le projet doit aussi faire sa part pour se faire accepter socialement.

Ce projet va générer des retombées pour QSL évidemment. Ça ne signifie pas que seul QSL doit s'occuper des préoccupations des citoyens vivant à proximité.

Il y aura aussi des retombées pour la Ville de Sorel-Tracy et les deux paliers de gouvernement.

Le projet exige du camionnage. On ne peut pas l'éliminer, il fait partie intégrante du projet. D'accord.

Mais quel sera l'ampleur de la nuisance sonore associée au camionnage requis pour ce projet ?

J'ai participé à la session publique du 18 juin et puis à celle du 8 septembre dernier. Il m'est difficile de considérer le promoteur comme crédible quand il est incapable (à moins que ça ne l'ait été durant les sessions du 9 septembre) de présenter des chiffres sur le camionnage, de conserver toujours les mêmes chiffres et de toujours s'en tenir au même message concernant les heures d'opération. Ce sont pourtant des données objectives et faciles à calculer et à se souvenir...

La capacité de l'usine est supposément de 440 ktpa. Est-ce qu'on peut s'y fier ?
Assumons que oui. De toute façon, il y aura un certificat d'autorisation qui sera délivré par le ministère dans lequel sera stipulée cette capacité maximale à ne pas dépasser.

Les chiffres du camionnage découlent de cette capacité en prenant une capacité de 30 t par camion.

Cela donne plus de 14 600 voyages de camion « plein », donc plus de 29 200 passages de camion par année. En divisant par 365 jours et par 12 heures par jour, tel que stipulé dans le document ERRATUM publié le 29 août, cela donne 80 passages par jour et 1 passage par moins de 10 minutes.

Mais ça, c'est avec un étalement parfait, ce qui ne peut être la réalité !!! En fait, il pourrait y avoir un passage aux 5-6 minutes avec une décélération avec frein jacob et accélération par la suite !!! Et cela, en plus du trafic de camions lourds exitants.

Et j'insiste sur le « 12 heures par jour » ! Dans l'erratum publié le 29 août par le promoteur, on y fait encore état d'un horaire de 12h de 7h00 à 19h00 ! Pourquoi le promoteur a-t-il parlé de « 16h par jour » vers la fin de l'assemblée du 8 septembre dernier ???

Le promoteur mentionne que l'augmentation du niveau sonore sera négligeable à +1 dB. Selon le rapport, les mesures du niveau de bruit ont été prises près des 4 résidences les plus près du site du projet. Mais le maximum de bruit généré par les camions se produit lors de leur décélération et accélération, ce qui survient à l'intersection de la route 132 et de la rue Joseph-Simard où il n'y a eu aucune mesure.

Et comment peut-on accepter un camionnage bruyant, sans arrêt, pendant 12h par jour tous les jours de l'année, sans même avoir de répit les fins de semaine ?

Pendant plusieurs années, le projet parlait d'un camionnage sur semaine seulement. Maintenant, le chat sort du sac et c'est rendu 7 jours sur 7 !!!

Ça n'a aucun sens !!!

Toujours concernant les nuisances sonores, lors de l'assemblée du 8 septembre dernier, le promoteur a mentionné qu'il n'y aura pas de coactivité entre le déchargement des barges et le camionnage !!!! Cela est consigné, à la question 10, dans le document « réponses aux questions » déposé par QSL le 25 septembre dernier.

Comment cela peut-il être possible, quand on parle de camionnage 365 jours par année de 7h00 à 19h00 et d'opération de déchargement 24h sur 24 ???
Quelqu'un peut-il m'expliquer cela ?

Quand on réalise un projet, il faut le faire en se fiant à une base de conception dans laquelle on retrouve toutes les données du projet. Or cette base de conception semble fragile, semant le doute pour la suite.

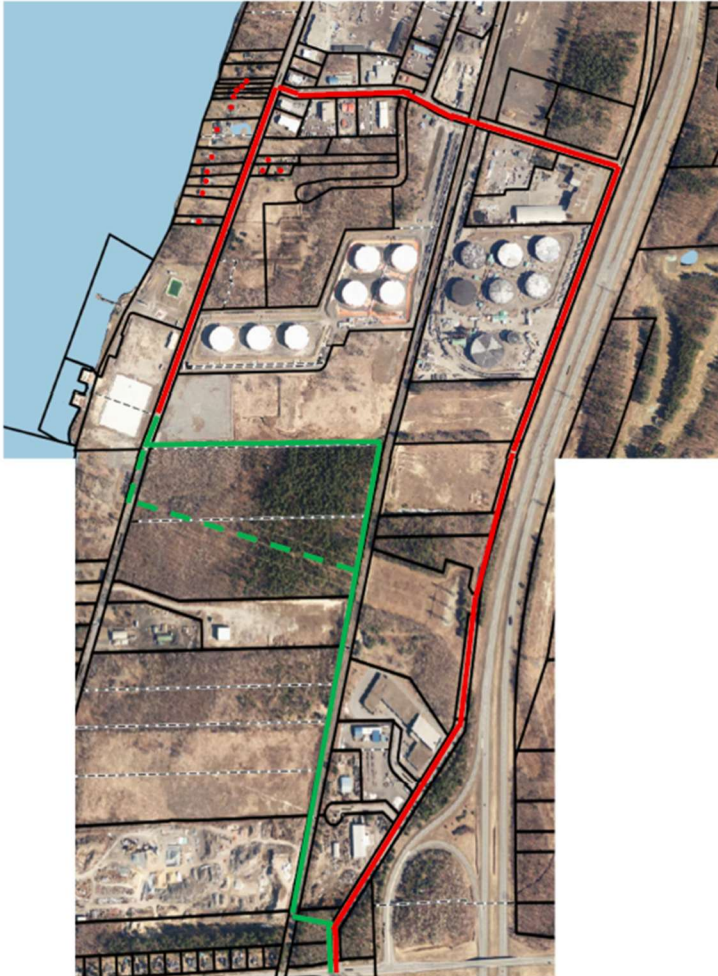
La Ville de Sorel-Tracy peut-elle se fier à ces données ?

Le BAPE, et conséquemment le ministère de l'Environnement, peuvent-ils se fier à ces données ?

La Ville de Sorel-Tracy a un choix à faire :

- soit elle accepte le tracé proposé par le promoteur, sans se soucier des préoccupations de ses concitoyens, en presumant qu'ils vont finir par s'habituer, sans se soucier des centaines de milliers de dollars supplémentaires requis en carburant pour tous ces passages de camions actuels et futurs pour faire le détour et sans se soucier des impacts sur la qualité de l'air et des G.E.S.,
- soit elle s'organise pour mettre en place, dès le départ, une structure routière et un tracé qui évitera les résidences, qui n'aggravera pas la sécurité des cyclistes, des « joggeurs » et des piétons mais va plutôt l'améliorer, et qui pourra accommoder un nombre de passages de camions possiblement

même plus grand si le promoteur a sous-estimé le nombre de passages de camion.



Rouge = tracé proposé par le promoteur

Vert = tracé proposé par les citoyens et considéré par la Ville de Sorel-Tracy

La ville est-elle prête à assumer la responsabilité du décès éventuel d'un cycliste ou d'un joggeur parce qu'elle n'aura pas été proactive pour régler un problème de sécurité, pourtant connu de tous ?

Pourquoi attendre de faire les manchettes et se faire imposer une solution (que l'on connaît) par un coroner ?

Quelle famille va bien vouloir venir s'établir dans le secteur avec toutes ces désagréments ? Qui va nous dédommager pour la dévaluation de nos résidences ?

La Ville a mentionné lors de l'assemblée du 8 septembre dernier qu'elle évalue l'option d'aller vers la voie ferrée. C'est parfait ! Elle veut faire la démonstration que cela ne nuira pas aux opérations du CN. Elle prévoit rencontrer le CN au début 2027. Mais le rapport du BAPE aura déjà été déposé sur le bureau du ministre de l'Environnement.

La Ville ne peut-elle pas accélérer ce dossier et travailler dès maintenant avec le président de l'entreprise Danis Construction, propriétaire du terrain sur lequel passerait un petit tronçon du chemin proposé et le CN pour avoir une solution viable à long terme qui pourra être prise en compte par le BAPE dans son analyse ?

Le projet privilégie une route de camionnage qui ne plait à personne ! Tout ce détour (1,5 km de plus pour chaque voyage), ce gaspillage d'argent (perte de temps et d'énergie, entretien de la route), toute cette pollution atmosphérique et sonore.

Il faut forcer la main pour que la route d'accès directe soit construite. Ça doit faire partie des conditions d'acceptation du projet par le conseil des ministres. Il y a sûrement moyen de s'entendre avec le CN.

Il vaut mieux agir maintenant que de tenter de réparer une fois que les dommages seront faits !