

Prolongement du boulevard de Portland et construction du boulevard René-Lévesque : préoccupations légitimes d'une citoyenne

Présentatrice du mémoire

Moi-même, Évelyne Beaudin, suis une résidente de Sherbrooke depuis ma naissance, il y a 25 ans. J'ai habité un quartier résidentiel qu'on appelle le quartier Chauveau, situé de part et d'autre de la rue Léger (relativement près des futurs boulevards en question). Je termine actuellement mes études de maîtrise en économie.

Je suis très impliquée dans ma communauté, ayant été candidate aux dernières élections municipales afin de représenter les gens du district du Carrefour. Je suis présidente du Comité des citoyens du Parc Chauveau et co-porte-paroles du Mouvement Sherbrooke Démocratie. Il s'agit d'un mouvement de vigilance citoyenne qui a été créé suite aux dernières élections.

Toutefois, c'est à titre personnel que je présente ce mémoire.

Préoccupations

J'ai regroupé mes préoccupations en trois sections : l'étude des solutions alternatives, le problème de circulation et le développement durable.

Les solutions alternatives

Lors de la première phase des audiences du BAPE, j'ai posé une question afin de savoir si le promoteur avait étudié des solutions alternatives au prolongement du boulevard de Portland. Existe-il des solutions alternatives qui permettraient d'éviter de traverser le plus grand milieu humide de Sherbrooke, situé dans le parc industriel? J'ai donné en exemple la possibilité d'élargir le boulevard industriel (route 220) et de construire une autre route qui permettrait de continuer à développer le parc industriel.

Le promoteur a donc déposé un document (DA7) dans lequel il compare les deux scénarios : celui du prolongement du boulevard de Portland (#1) et celui d'élargissement du boulevard industriel (#2). Le document est daté du 11 décembre 2013, soit le lendemain de la séance du BAPE. De plus, le document ressemble plus à une liste de raisons pour lesquelles le scénario #2 n'est pas une bonne idée selon l'opinion du promoteur qu'à un exercice sérieux de comparaison. Bref, il s'agit d'un argumentaire et non d'un travail objectif. Aucun autre document n'a été soumis où on aurait évalué la possibilité d'élargir le boulevard industriel. J'en conclus donc qu'aucune solution alternative au prolongement du boulevard de Portland n'a été analysée sérieusement.

De plus, dans sa réponse à ma question, le promoteur ne semblait pas vouloir considérer de scénario où on ne traverserait pas le milieu humide. Le fait d'endommager un milieu humide ne semble pas être un facteur important dans les études du promoteur. La décision de traverser le milieu humide semble déjà prise.

Le problème de circulation

Le promoteur du projet est également celui qui a été en charge du développement résidentiel Mi-Vallon dans les dernières années. Le quartier Mi-Vallon est composé de plusieurs rues sans issue, des rues tortueuses qui avaient pour but de ralentir le trafic (mais qui ne font que rendre la marche à pied plus dangereuse), il n'y a pratiquement aucun trottoir, aucun commerce de proximité, aucun parc ou espace vert, les zones tampons boisées n'ont pas été conservées comme elles devaient l'être, il est très difficile d'y instaurer des services de transport en commun vu sa configuration... bref, il comporte à peu près tous les éléments d'un développement non durable. De plus, on y observe de graves problèmes de circulation qui se répercutent également dans le quartier Marie-Victorin.

Ces problèmes de circulation ont été directement causés par la manière dont le quartier a été développé. Les quartiers résidentiels du secteur ont été construits de manière enclavée et après leur construction, on a décidé d'augmenter le nombre d'issus du secteur en faisant déboucher la rue Malherbe sur la rue Yamaska, connectant du même coup deux quartiers enclavés : le quartier Marie-Victorin et le quartier Mi-Vallon. Le résultat prévisible est que la rue Malherbe est devenue une rue de transit pour plus de 4000 véhicules par jour, véhicules qui doivent traverser plusieurs obstacles avant de pouvoir aboutir sur une artère principale (le boulevard industriel ou le boulevard Bourque). La rue Malherbe n'aurait jamais dû être connectée à la rue Yamaska. D'ailleurs, elle n'était pas supposée l'être, car à l'origine, il ne devait y avoir qu'une traverse pour piétons à cet endroit.

Le promoteur présente la construction du boulevard René-Lévesque comme la solution au problème de circulation du secteur. Toutefois, je doute beaucoup de l'efficacité de cette solution, et ce, pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, la construction du boulevard René-Lévesque n'ajoute qu'une seule issue supplémentaire aux résidents du quartier Mi-Vallon, soit au bout de la rue Matisse. Les résidents du quartier se retrouvent avec 3 issues : le boul. Mi-Vallon, la rue Matisse et la rue Malherbe. En terme de distance parcourue, la rue Malherbe restera l'option la plus rapide pour la majorité des résidents, car c'est la sortie la plus à l'Est du quartier et que le centre-ville de Sherbrooke est situé à l'Est. Le boulevard René-Lévesque sera peut-être utilisé par les résidents plus à l'Ouest, mais pour ceux qui habitent près de l'intersection Mi-Vallon et Marini, le problème restera sensiblement le même. De plus, rien ne nous assure que le boulevard Mi-Vallon ne continuera pas d'être utilisé pour se rendre à la rue Malherbe et ainsi au boulevard industriel.

D'autre part, l'enquête origine-destination sur laquelle s'est basé le promoteur pour concevoir le boulevard René-Lévesque est aujourd'hui complètement désuète. Elle date d'il y a 10 ans, alors qu'une grande partie du secteur n'était pas encore développée. De plus, les projections de circulation fournies par le promoteur ne sont appliquées qu'aux nouveaux axes routiers. Pourtant, l'objectif est de régler un problème de circulation sur les axes routiers existants. Je parle ici particulièrement du boulevard Mi-Vallon. Nous n'avons aucune projection de circulation fiable pour anticiper la situation de ce boulevard suite à la construction du boulevard René-Lévesque. La construction du boulevard René-Lévesque est souvent justifiée en faisant référence au problème de circulation sur le boulevard Mi-Vallon, mais nous n'avons aucune démonstration sérieuse qui nous assure que René-Lévesque règlera le problème de Mi-Vallon. Autrement dit, il est possible que les contribuables dépensent des dizaines de millions de dollars dans la construction du boulevard René-Lévesque pour régler le problème de circulation de Mi-Vallon, et que le problème ne soit pas réglé.

Finalement, un autre aspect du projet m'inquiète grandement. L'étude de circulation (DA4) date de 2007. Des centaines de nouvelles constructions sont apparues depuis cette date, mais surtout, à cette époque, la sortie de la rue Malherbe n'existait pas encore. On dit d'ailleurs dans le document que : « Le boulevard du Mi-Vallon joue un rôle de desserte d'un quartier assez vaste mais rabat inévitablement l'ensemble du trafic sur le boulevard Bourque. » (page 8) L'étude de circulation serait aujourd'hui très différente, car le quartier comprend maintenant deux sorties : celle de Mi-Vallon (qui dirige vers le boulevard Bourque) et celle de Malherbe (qui dirige vers le boulevard Industriel). Donc, en 2007, on cherchait exclusivement à régler le problème de circulation du boulevard Mi-Vallon, alors qu'aujourd'hui, il existe un autre problème au niveau de la rue Malherbe.

En résumé, comme le projet de construction du boulevard René-Lévesque est présenté comme une solution aux problèmes de circulation du secteur, il m'apparaît assez préoccupant de constater que les études de circulation sur lesquelles se base le promoteur ne sont plus adéquates aujourd'hui.

Le développement durable

J'ai certaines craintes par rapport à la vision du développement durable du promoteur. Je félicite son initiative afin de favoriser la construction de pistes cyclables et de chemins piétonniers agréables dans les plans qui sont présentés pour les nouveaux axes routiers en question. Toutefois, une bonne vision de développement durable nécessite une analyse plus globale du développement.

Effectivement, les gens qui voudront circuler à pied ou à vélo sur les axes routiers à l'étude ici pourront le faire facilement. Toutefois, ces axes routiers se retrouvent en périphérie de la ville de Sherbrooke (ce qui constitue une forme d'étalement urbain), à proximité de quartiers résidentiels où l'utilisation de l'automobile est obligée. Je doute donc que les gens favoriseront le transport actif pour se rendre à l'école ou pour travailler. Je souligne le paradoxe de vouloir construire un nouvel axe routier qui favorise la mobilité durable afin de desservir les résidents d'un quartier qui a été développé contre toute logique de développement durable.

J'ai des craintes semblables pour ce qui est du transport en commun. Oui, il sera facile de faire passer un autobus sur les nouveaux axes routiers, mais ensuite, ils ont une grande distance à parcourir pour se rendre aux divers points d'intérêts de la ville. Le trajet en autobus risque donc d'être long s'il est effectué par des autobus ordinaires. De plus, les gens du quartier sont habitués à utiliser leur automobile pour tous leurs déplacements, puisque leur quartier est 100% résidentiel et qu'on retrouve la grande majorité des commerces de Sherbrooke dans des secteurs 100% commerciaux, plutôt que de favoriser une mixité de zonage résidentielle et commerciale.

D'autre part, certaines zones tampons sont supposées être conservées et/ou aménagées en certains endroits aux abords des nouveaux axes routiers. Je souhaite ardemment que ces zones tampons soient respectées, car il est arrivé par le passé que certaines zones tampons ne le soient pas, comme à la frontière entre le quartier Marie-Victorin et le quartier Mi-Vallon (aux abords des résidences de la rue Yamaska). Dans ce secteur, des arbres matures ont tous été coupés et après coup, d'autres petits arbres ont été replantés.

Finalement, le maire et son parti ont pris comme engagement électoral de modifier les plans du boulevard René-Lévesque pour en diminuer les coûts. Cet engagement est quelque peu inquiétant pour les citoyens et les citoyennes qui ne savent pas encore à quoi s'attendre comme modifications et qui sont en droit de craindre que les aspects de mobilité durable contenus dans le projet ne soient sacrifiés.

Suggestions et commentaires

- Que le promoteur effectue une étude sérieuse de toutes les solutions alternatives au prolongement du boulevard de Portland afin de ne pas avoir à traverser le milieu humide, en y incluant les coûts estimés le plus précisément possible, comme par exemple :
 - Élargir le boulevard industriel à 3 voies (la voie du centre étant réservée aux virages à gauche)
 - Élargir le boulevard industriel à 4 voies
 - Etc.

- Si le seul scénario possible consiste à traverser le milieu humide du parc industriel, s'assurer que cette traversée se fasse avec un minimum d'impact sur l'environnement :
 - Effectuer une étude comparative sérieuse entre l'utilisation de ponceaux, de ponts, etc.
 - Consulter la population sur cette question précise en l'informant des avantages et inconvénients de chacun des scénarios, ainsi que des coûts.

- Favoriser des façons de faire plus durables lors de nouveaux développement dans la ville, pour éviter d'avoir à construire de nouveaux axes routiers, comme par exemple :
 - Éviter les rues sinueuses
 - Éviter les rues sans issue
 - S'assurer que le promoteur immobilier construise suffisamment de trottoirs
 - Favoriser une mixité de zonage résidentiel et commercial pour favoriser le commerce de proximité
 - Construire plus d'espaces verts et de parcs
 - Protéger les zones tampons
 - S'assurer d'une instauration facile du transport en commun

- Refaire l'étude de circulation du secteur en se basant sur la nouvelle étude origine-destination et en tenant compte de la problématique de la rue Malherbe avant de concevoir les plans et devis du boulevard René-Lévesque, et évaluer toutes les possibilités :
 - Faire déboucher le boulevard Mi-Vallon sur le boulevard industriel
 - Faire déboucher le boulevard Mi-Vallon sur le boulevard René-Lévesque
 - Bloquer la rue Malherbe
 - Etc.

- Instaurer une centrale d'autobus de la STS à Rock Forest, des stationnements incitatifs et des navettes

- Conserver les pistes cyclables et passages pour piétons malgré la réduction de coûts envisagée pour la construction du boulevard René-Lévesque