

Mémoire sur le projet intégré de construction du boulevard René Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland à Sherbrooke

Ce mémoire est soumis par monsieur René Allard résidant du district du Domaine Howard à Sherbrooke. Il a été réalisé avec la collaboration de madame Silvie Bernier et de messieurs Gilles Daigle, Normand Bengle et Gaston Bachand, citoyens de Sherbrooke. Nous voulons ici faire valoir des préoccupations que nous partageons avec plusieurs résidents du district du Domaine Howard et autres citoyens de tout horizon puisqu'elles portent en elles-mêmes la volonté d'atteindre une qualité de vie relativement à l'environnement (dans son acception la plus large). Ce mémoire vise par ailleurs à faire, au sens noble du terme, une critique de certaines orientations prises par la Ville en matière d'urbanisme et de transport.

L'intérêt que nous portons au projet de construction du boulevard René-Lévesque et du boulevard de Portland repose principalement sur le fait que cette infrastructure une fois complétée aura sans conteste un impact certain sur le flux de circulation transitant sur le boulevard de Portland et ce, jusque dans son segment le plus densément peuplé du district du Domaine Howard. Les rues qui constituent son prolongement soient les rues Montréal, Moore et Belvédère ainsi que le boulevard Queen-Victoria subiront inévitablement cette augmentation du flux de la circulation.

Le boulevard de Portland dans sa portion comprise entre les boulevards Jacques-Cartier et Queen-Victoria ainsi que les autres rues du quartier qui en constituent son prolongement sont des voies étroites et souvent empruntées par des véhicules lourds. La circulation y est très dense, bien au-delà du seuil que peut supporter un quartier résidentiel densément peuplé. Les bouchons de circulation sont quotidiens et s'étalent de plus en plus dans le temps aux heures de pointe. Cette situation devenue chronique présente des risques certains à la sécurité des piétons et des cyclistes. De plus, nous assistons depuis plusieurs années à la dégradation de la qualité de l'air et de l'environnement sonore, en somme de la qualité de vie de la population de tout un quartier. Une population qui cherchera bientôt, craignons-nous et si rien n'est fait pour corriger la situation, à se réfugier dans les quartiers de banlieue pour y trouver la quiétude aujourd'hui disparue de leur vieux quartier. Une migration qui ne fera qu'aggraver l'effet d'étalement de la cité.

Nous fournissons en annexe un dossier qui a été présenté au Conseil municipal de la ville de Sherbrooke relativement aux enjeux de sécurité et de quiétude des résidents du District du Domaine Howard vivant à proximité du boulevard de Portland et des autres rues mentionnées plus haut.

Nous entendons donc vous faire part de certaines de nos préoccupations sur cet important projet et nous voulons présenter tantôt des suggestions tantôt des pistes de solutions afin de rendre sa réalisation éventuelle plus cohérente avec le *Schéma d'aménagement et de développement révisé* de la Ville et davantage en accord avec le *Plan de mobilité durable de Sherbrooke 2012-2021*.

La réalisation de ce projet permet à l'administration municipale d'atteindre plusieurs objectifs. Parmi ceux-ci, il y notamment celui de répondre à une demande pour le développement domiciliaire de l'arrondissement du secteur de Rock-Forest. La construction du boulevard René-Lévesque permettra à terme de désenclaver de vastes espaces constructibles ajoutant plusieurs centaines sinon quelques milliers de voitures au parc automobile existant. Plusieurs de ces véhicules emprunteront cette nouvelle voie de circulation pour atteindre le boulevard de Portland. La construction du boulevard René-Lévesque a aussi pour objectif de créer une bretelle de raccordement entre trois sinon quatre des principales artères de circulation de l'agglomération sherbrookoise soit le boulevard Bourque (route 112), le chemin de St-Élie (route 220), le boulevard de Portland, et l'axe autoroutier 10-55.

La réalisation de ce projet, tel que présenté, fera du boulevard de Portland une artère de transit est-ouest naturelle voire même idéale et assurément privilégiée par de nombreux usagers de la route si aucune mesure n'est prise pour en réguler l'accès.

Il nous apparaît important de souligner le fait que les principales données qui ont servies à l'estimation des débits de circulations datent de 2007. Il a été mentionné lors des audiences publiques de décembre 2013 que de nouvelles données seraient fournies à la suite d'une éventuelle et plus récente enquête origine - destination.

Il nous apparaît donc légitime de questionner sérieusement la validité des projections énoncées dans le présent projet et, par voie de conséquence, des prédictions faites sur la distribution du flux de circulation que générera la mise en fonction du prolongement du boulevard de Portland. Nous ne partageons pas l'avis des représentants de la Ville dont les prédictions optimistes annoncent même une baisse de la circulation sur le boulevard de Portland. Nous sommes très inquiets. Ce nouvel axe Est – Ouest de la ville de Sherbrooke créera un accès privilégié au secteur Mi-Vallon et ses résidents bénéficieront enfin d'une alternative au boulevard Bourque, qui constitue présentement la seule voie d'accès de ce quartier à l'ensemble du territoire. Il nous apparaît important voire même nécessaire de prévoir des mesures afin de réguler l'augmentation du flot de circulation que ne manquera pas de générer la réalisation de ce projet sur le boulevard de Portland.

Pour l'instant les responsables de la Ville semblent compter sur une approche passive dont l'effet attendu est simplement de voir l'automobiliste pénalisé par des délais d'attente plus ou moins importants, sur le boulevard René-Lévesque ou le boulevard de Portland, afin d'induire des changements de comportements ou d'habitudes chez ce dernier. Une telle approche est pénalisante pour tous les citoyens qui empruntent le réseau routier y compris les usagers du transport collectif qui se retrouveront inmanquablement immobilisés comme tout le monde dans de prévisibles bouchons de circulation.

Cette approche est désuète. Nous faisons appel à l'administration municipale pour que celle-ci adopte, pour la réalisation de ce projet, une approche porteuse d'avenir, tournée vers les défis du 21^e siècle. Sherbrooke se voit offrir la chance de poser un geste fort afin d'engager véritablement un train de mesures actives et positives en matière d'urbanisme et de transport collectif.

Lors des récentes audiences publiques, les représentants de la STS sont venus dire qu'ils étaient en attente de l'acceptation du projet final afin de déterminer leur offre de service sur ces nouvelles artères. Nous les voyons donc jusqu'à maintenant que comme des observateurs qui n'ont manifestement pas eu leur mot à dire en ce qui concerne la cohérence de ce projet mesurée à l'aune du *Plan de mobilité durable de Sherbrooke*.

Considérant le fait que le boulevard René-Lévesque n'aura, contrairement au projet initial, qu'une seule voie dans chaque direction et qu'il est de l'avis des représentants de la Ville qu'il y aura probablement un ralentissement de la circulation, voire des embouteillages aux périodes de pointe, nous nous interrogeons sérieusement dans ce contexte sur la performance attendue du transport en commun ou collectif (covoiturage et voiture taxi). Il nous apparaît évident qu'il sera difficile de développer un engouement du public pour ces formes transport si ces derniers ne sont pas performants. Il faut prévoir des moyens pour assurer cette mobilité durable dont on parle tant dans les documents de présentation de ce projet ainsi que dans toutes les grandes politiques de l'administration municipale.

À ce stade-ci, nous ne voyons aucun geste fort ou d'engagement allant dans cette direction. Beaucoup de paroles mais rien de nouveau sous le soleil. L'actuel projet ne semble avoir de sens que pour répondre à un problème ponctuel et localisé sans volonté d'ouvrir de nouvelles perspectives.

Considérant les dizaines de millions de dollars que coûtera la construction du boulevard René-Lévesque, dont la congestion est déjà prévisible à court terme, nous sommes en droit de nous attendre en tant que payeurs de taxes à un bien meilleur rendement sur l'investissement. Ne serait-il pas plus responsable de la part des élus de la Ville d'adopter une vision à long terme qui intègre les besoins de tous les citoyens dans une véritable optique de mobilité durable.

Nous sommes d'avis que la Ville a avec ce projet, une formidable opportunité de poser les jalons d'une approche nouvelle en matière de mobilité durable, une approche performante et mobilisatrice. Dans le *Schéma d'aménagement et de développement révisé* (second projet p.4), le boulevard de Portland est défini comme un axe structurant de transport collectif. Étant donné que le projet actuel est un prolongement naturel de de Portland il va de soi qu'il fait partie de cet axe structurant. Dans l'état actuel, le boulevard de Portland peut difficilement assumer ce rôle, plus particulièrement dans sa portion comprise entre les boulevards Jacques-Cartier et Queen-Victoria. Le volume élevé de véhicules qui y circulent, sa configuration étroite en pleine zone résidentielle, le volume déjà élevé et incontrôlé de la circulation lourde, les embouteillages fréquents ne peuvent permettre une augmentation, si minime soit-elle, de la circulation sans entraîner une augmentation brutale des impacts négatifs que subissent déjà les résidents de ce quartier. Ces derniers disent à leur administration municipale : *N'en jetez plus, la cour est pleine !*

Nous sommes d'avis qu'une voie réservée exclusivement au transport collectif (autobus, taxis, covoiturage...) devrait être intégrée au projet du boulevard René Lévesque afin d'assurer la fluidité et l'efficacité du service. De plus, nous croyons qu'il est temps d'implanter à Sherbrooke des voies réservées au transport collectif sur le réseau routier existant. Le boulevard de Portland, les rues Moore et Montréal pourraient en être les premiers bénéficiaires. Ainsi l'axe allant de Rock Forest au Carrefour de l'Estrie au centre-ville pourrait expérimenter cette approche et en faire bénéficier les nombreux usagers résidents ou ceux et celles travaillant dans ce corridor. Pensons seulement aux pôles commercial de Rock-Forest, le parc industriel, le Carrefour de l'Estrie, le Plateau St-Joseph, le centre-ville et éventuellement – rêvons un peu – le CEGEP de Sherbrooke, les Galeries Quatre-Saisons et finalement le CHUS-Fleurimont.

Nous croyons que cette approche aurait aussi pour résultat de diminuer la pression exercée par la circulation automobile dans les quartiers centraux de Sherbrooke mettant ainsi en valeur leur attrait et l'intérêt d'y résider. L'avenir appartient aux agglomérations dont les services et l'activité commerciale s'articulent autour d'un centre-ville fort, dynamique et bien desservi par les transports publics et entouré de quartiers centraux attractifs. La mise en service graduelle d'autobus électriques ou à faible émissions sonores est à privilégier sur les corridors à haut volume.

Sur un autre plan, afin d'éviter les effets pervers de cette solution sur la circulation de transit qui pourrait vouloir emprunter la rue Prospect ou les autres rues résidentielles du quartier en question, nous suggérons l'instauration d'un péage dissuasif à l'entrée d'une zone qui reste à déterminer. Ce type de péage basé sur la technologie RFID (radio fréquence identification) est utilisé avec succès ailleurs dans le monde avec des résultats probants sur les débits de circulation dans les

zones ciblées.

La mise en place d'une telle technologie permettrait aussi de connaître en temps réel les mouvements de la circulation sur le réseau routier de la municipalité. Les enquêtes origine - destination exhaustives ne seraient plus nécessaires et on s'assurerait ainsi des données fiables pour permettre la prise des meilleures décisions possibles. La Ville, avec ses universités et ses entreprises inovantes et ses professionnels compétents, possède tous les atouts pour inover et se doter d'outils performants en matière de prévisions et de contrôle des mouvements de circulation, si tel en le désir de ses élus...

Nous croyons que seules des mesures comme celles-là sont de nature à permettre l'atteinte des objectif de mobilité durable que s'est fixée la Ville. Ce sont de telles mesures qui pourront provoquer des changements de comportements durables. Le défi étant d'offrir une alternative axée sur un service de transport en commun efficace et très performant.

Pistes cyclables: Nous croyons que le questionnement présenté aux audiences publiques quant à localisation des pistes cyclables est très pertinent. Nous nous questionnons sur les avantages réels d'une piste protégée au centre du terre plein. Cette piste est relativement courte et elle aboutie sur un réseau de pistes cyclables de nature différente . La non cohérence d'un réseau quant à la configuration des pistes cyclables est de nature à créer de la confusion, pour les automobilistes, les cyclistes, les piétons et éventuellement peut être la cause d'accidents. Nous espérons que le plan directeur à ce sujet saura tenir compte de cette situation.

Lors des audiences publiques, suite à une question concernant le prolongement de la piste cyclable sur le boulevard de Portland à l'est de la rue Léger, le responsable de la Ville a dit que la piste passerait au dessus de l'autoroute 410, qu'elle longerait le boulevard de Portland jusqu'au boulevard Lionel Groulx où elle tournerait à droite pour rejoindre le réseau existant au sud de la rue King ouest. Il s'avère que cette section du boulevard Lionel Groulx est en pente descendante d'environ 12% en direction King ouest, ce qui présente un obstacle important lors de la montée pour plusieurs cyclistes éventuellement. Nous suggérons que le plan directeur tienne compte de cette particularité et propose un trajet alternatif moins pénalisant qui pourrait emprunter la rue Prospect par exemple.

D'autre part, l'aménagement d'une piste cyclable sur le boulevard Lionel Groulx entre le boulevard de Portland et la rue Prospect permettrait d'accéder plus facilement à la section de piste cyclable longeant le boulevard Lionel-Groulx et menant au Plateau St-Joseph ainsi qu'au réseau cyclable de l'Estrie.

En conclusion, nous ne pouvons que constater que les préoccupations du promoteur se limitent actuellement au développement économique, au

développement du parc industriel, à l'accès à un nouveau développement domiciliaire et à désenclaver le quartier Mi-Vallon. Bien que la mobilité durable et le transport actif aient été mentionnés à plusieurs reprises dans les documents et lors des séances publiques, peu de mesures intégrées, à l'exception d'une piste cyclable multi fonctionnelle et des trottoirs, semblent avoir été considérées.

D'autre part l'analyse environnementale au niveau de la qualité de l'air et de la pollution sonore et des mesures de mitigations n'a été effectué que pour le tronçon concerné par le projet. Nous ne trouvons aucune étude d'impact pour les autres quartiers de la Ville. La réalisation de ce projet aura définitivement des impacts positifs ou négatifs pour des citoyens de la Ville et il est inconcevable que des projets d'envergure, tel celui qui nous est présenté ici, soient conçus et développés en vase clos sans tenir compte des impacts sur le milieu environnant de façon sérieuse.

Nous sommes d'avis que le boulevard René Lévesque, dans sa configuration actuelle, sera rapidement congestionné et qu'il ne favorisera en rien le développement du transport collectif. Nous sommes par conséquent pessimistes quant à l'impact qu'aura le développement de ce nouvel axe sur les districts de l'arrondissement Jacques-Cartier et principalement pour les résidents du district du Domaine Howard qui subissent actuellement les conséquences d'une circulation automobile importante quant à la sécurité et à la qualité du milieu de vie.

Nous souhaitons que nos observations et nos suggestions seront considérées positivement afin de faire de ce projet un plus pour l'ensemble des citoyens et un pas vers la réalisation des objectifs concernant la réduction des GES et la mise en place du PMDS.

Nous vous remercions de l'intérêt porté à ce mémoire et espérons qu'il saura apporter une contribution positive à l'analyse et à la réalisation de ce projet.

René Allard

Sherbrooke, le 10 décembre 2014