

CONCRÉTISER LE DISCOURS SUR LE  
DÉVELOPPEMENT DURABLE : NON AU PROJET INTÉGRÉ DE CONSTRUCTION DU  
BOUL. RENÉ-LÉVESQUE ET DU PROLONGEMENT OUEST  
DU BOUL. DE PORTLAND À SHERBROOKE

1

MÉMOIRE DÉPOSÉ LORS DE L'AUDIENCE PUBLIQUE DU BAPE  
PAR THIERRY NOOTENS, PH.D.  
CITOYEN DE SHERBROOKE

SHERBROOKE, LE 14 JANVIER 2014

## **PLAN DU MÉMOIRE**

### **INTRODUCTION**

#### **1-LES CONSIDÉRATIONS ÉCOLOGIQUES : LE NON-SENS ENVIRONNEMENTAL DE CE PROJET**

**1.1 Les milieux humides : des bijoux à protéger**

**1.2 La ville de Sherbrooke en contradiction avec elle-même. Les recommandations formulées en 2008 par le *Rapport de la table sur les aires écologiques***

**1.3 D'autres contradictions avec des documents officiels, au plan réglementaire**

#### **2-LES DONNÉES URBANISTIQUES : LES PROBLÉMATIQUES DE CIRCULATION ET D'ÉTALEMENT URBAIN À SHERBROOKE**

**2.1 Désengorger la circulation automobile dans le secteur Mi-Vallon : une impossibilité géographique**

**2.2 Un étalement urbain et un réseau routier déjà excessifs**

#### **3-LE PROCESSUS POLITIQUE : DÉCIDER AVANT, INFORMER APRÈS**

### **CONCLUSION**

## INTRODUCTION

Des citoyennes et citoyens de Sherbrooke se mobilisent pour que soit empêché le projet intégré de construction du boul. René-Lévesque et du prolongement ouest du boul. de Portland à Sherbrooke. Nous avons confiance dans le processus d'audiences publiques du BAPE et surtout dans le principe voulant que la volonté citoyenne soit véritablement partie prenante de ce processus décisionnel, au contraire des décisions prises par « le haut » et imposées aux communautés. Autre principe sur lequel nous fondons beaucoup d'espoir : celui faisant en sorte que les arguments avancés de part et d'autre soient jugés au mérite et que la décision rendue ne soit pas liée à la capacité du promoteur (ici la ville de Sherbrooke) à saturer l'espace public de ses propres arguments.

Les données sur lesquelles peuvent s'appuyer une demande de rejet de ce projet sont nombreuses, sérieuses et méritent toute l'attention du BAPE. On peut les répartir en trois grandes catégories : 1) au plan écologique, ce projet est contraire aux données et préoccupations actuelles en matière de protection des milieux humides, et même contraire aux grandes orientations du MDDEP ; 2) en matière d'urbanisme et de trafic automobile dans le secteur concerné, les prétentions de la ville quant au désengorgement que permettra la réalisation de ce projet sont pour le moins nébuleuses ; qui plus est, l'étalement du réseau routier de Sherbrooke est hors de contrôle ; 3) la manière dont la ville de Sherbrooke a consulté les citoyens équivaut plus à des séances d'information qu'à de réelles consultations ; la décision a été prise depuis longtemps et aucune alternative n'a sérieusement été considérée.

# 1-LES CONSIDÉRATIONS ÉCOLOGIQUES : LE NON-SENS ENVIRONNEMENTAL DE CE PROJET

## 1.1 Les milieux humides : des joyaux à protéger

4

Un seul énoncé suffirait, selon nous, pour faire bloquer ce projet : la ville de Sherbrooke désire construire un boulevard au travers du plus grand milieu humide situé à l'intérieur de son périmètre d'urbanisation. La protection des milieux humides doit-elle s'étendre seulement aux zones les plus excentrées des villes ? Surtout, la nécessité de protéger les milieux humides est maintenant un axe clé des politiques gouvernementales. Comme le site du MDDEP le précise, « il est (...) primordial de conserver ces milieux, particulièrement dans les régions où les développements urbains ont contribué à leur dégradation ou à leur disparition<sup>1</sup>. » Il faudrait que les grandes orientations gouvernementales soient suivies d'effet à l'échelle des municipalités.

Le rôle écologique des milieux humides en fait des éléments essentiels du patrimoine environnemental des collectivités. Notamment, ils filtrent les eaux de surface, les eaux de pluie et contribuent de manière cruciale à la qualité de la nappe phréatique et des cours d'eau. Comme régulateurs des précipitations, ils contribuent à prévenir l'érosion des sols et l'évaporation excessive qui peuvent menacer les bassins des cours d'eau. Comment le milieu visé continuera-t-il à jouer son rôle après le passage de pelles mécaniques en son sein, le compactage des matériaux et la construction d'une route ? Notons qu'une fois ce projet réalisé, les dommages causés sont irréversibles. Le principe de précaution doit pouvoir s'appliquer dans le cas présent : il s'agira d'une perte sèche du capital environnemental que nous lèguerons aux générations futures.

---

<sup>1</sup> <http://www.mddep.gouv.qc.ca/eau/rives/milieuxhumides.htm>

La réalisation de ce projet intégré de boulevards et surtout la promotion immobilière à laquelle il donnera lieu favoriseront l'étalement urbain sur le territoire sherbrookoïse, alors que le problème est déjà criant. L'étalement urbain, par l'asphaltage d'une plus grande surface de l'agglomération, est de nature à favoriser les inondations sectorielles (qui s'accompagneront de dommages à défrayer) et l'érosion des sols, cela en diminuant la surface naturelle susceptible d'absorber une eau de pluie parfois surabondante. Ce qui risque d'être de plus en plus problématique avec l'accélération des changements climatiques, réalité qui n'échappe plus à personne.

## **1.2 La ville de Sherbrooke en contradiction avec elle-même. Les recommandations formulées en 2008 par le *Rapport de la table sur les aires écologiques***

La ville de Sherbrooke a mis sur pied en 2008 un comité chargé de réfléchir au statut et à la préservation des aires écologiques de son territoire. Nous insistons : il s'agit d'un comité mis en place par la ville elle-même. Le *Rapport de la table sur les aires écologiques*<sup>2</sup> est on ne peut plus clair. Ce dernier concluait entre autres choses que la ville devait se fixer pour objectif de protéger 10% de son territoire. On nous permettra de citer quelques extraits éloquentes de ce rapport :

« L'eau constitue l'une des caractéristiques importantes de la ville de Sherbrooke et il faut placer en priorité la préservation et la restauration des plans d'eau, des bandes riveraines et des milieux humides qui sont situés sur son territoire. » (p. 10)

« Les milieux humides répartis sur notre territoire constituent un habitat pour la faune et la flore que nous devons sauvegarder. Ils sont une police d'assurance pour la survie de la biodiversité. Ces milieux pourraient être comparés à des éponges géantes qui retiennent l'eau lorsqu'il y a de fortes précipitations pour ensuite la libérer graduellement en période plus sèche, ce qui permet de limiter les inondations, de diminuer l'érosion et de protéger la végétation contre la sécheresse. Grâce à eux, la charge d'eau que doivent traiter les usines d'épuration lors de fortes pluies est amoindrie, évitant ainsi les rejets directs des eaux usées à la rivière. Ces milieux servent aussi de

---

<sup>2</sup> Ce rapport est disponible en ligne : <http://www.dialoguesherbrooke.ca/ecolo-documents>

filtres en assimilant des polluants et en retenant les matières en suspension. Des berges suffisamment boisées participent à la diminution de la température de l'eau et à l'interception des surplus de nutriments, ce qui assure notamment un contrôle des cyanobactéries. Il faut donc viser à les protéger et à les intégrer dans les nouveaux développements. » (p. 10)

6 La recommandation de ce comité, à propos des milieux humides, va comme suit: « selon les politiques et les réglementations en vigueur, ces milieux doivent être protégés. Ceux-ci doivent constituer une part significative des aires écologiques » (p. 9). Mieux :

« les aires écologiques doivent prioritairement contribuer au maintien de la biodiversité. Il faut s'assurer de conserver les aires en favorisant la plus grande diversité possible d'espèces et d'habitats. Certaines espèces et certains habitats, notamment les espèces et habitats particulièrement rares ou sensibles, se doivent d'être préservés, peu importe où ils se trouvent. Les activités qu'on y pratique ne doivent pas altérer cette vocation. Une zone écologique ne peut être traversée ni enclavée entre des axes routiers d'importance. » (p.8, souligné dans le texte).

Ce rapport a été *adopté* par le conseil de ville de Sherbrooke. Ainsi, les citoyens peuvent-ils se fier aux consultations mises sur pied par la ville et aux recommandations qu'elle *entérine* ? Si nous faisons appel au BAPE, c'est notamment pour que cesse cette relégation de l'environnement à une stratégie de communication et à un exercice de bonne conscience verte qui ne se concrétise pas dans les faits. Mais la ville de Sherbrooke n'a pas la volonté de mettre en œuvre ces recommandations. En 2013, le président de cette table sur les aires écologiques, M. Michel Montpetit, directeur du Centre universitaire de formation en environnement (CUFE) de l'Université de Sherbrooke et membre du conseil d'administration de RECYC-Québec, a bien résumé la situation lors d'une entrevue :

« Ne me parlez pas des couleuvres du boulevard de Portland ou des aires que nous devrions protéger, je suis désabusé. Découragé de voir comment se comporte l'administration municipale actuelle. J'ai eu foi dans le processus de consultation (...) Je n'ai plus cinq minutes à perdre à essayer de convaincre ces gens-là .»

De même :

« à Sherbrooke, les élus consultent encore pour la forme. Autrement ils administrent (...) je n'ai jamais eu de retour sur notre rapport. Plus d'une fois, les élus ont reconnu qu'une collaboration en amont était souhaitable pour mettre en commun nos champs d'expertise au lieu de mener des consultations tardives qui laissent les citoyens sous l'impression que tout est décidé à l'avance. Ce ne furent que des vœux.<sup>3</sup>»

7

Ces propos rendent très bien le contexte politique et environnemental à Sherbrooke. Qu'est-ce qui explique que des recommandations basées sur un travail sérieux et entérinées par la ville soient aussi promptement « tablettées » ? D'autres intérêts sont probablement en jeu, et notamment des intérêts de promotion immobilière.

### **1.3 D'autres contradictions avec des documents officiels, au plan réglementaire**

Ce n'est pas tout : la ville de Sherbrooke se place souvent en parfaite contradiction avec elle-même, que ce soit au plan des gestes qu'elle pose ou, plus grave encore, avec des documents qui ont force réglementaire puisque leur production est prévue par la loi. En 2013, la ville effectuait des travaux de restauration dans le même secteur, pour un milieu humide tout près de celui visé par ce projet (c'est probablement en fait le même grand milieu humide), comme des VTT y avaient circulé. Ces travaux ont été évalués à près de 35 000\$<sup>4</sup>. Or, la ville s'apprête à lancer des pelles mécaniques dans un milieu humide à proximité. Où est la cohérence ici ?

Ce projet est irréconciliable avec des documents dont la production est prévue par la loi, dans le cadre de la préparation des schémas d'aménagement. L'*Énoncé de vision stratégique* de 2012 est le document qui doit déterminer les orientations du schéma d'aménagement de

---

<sup>3</sup> Journal *La Tribune*. Article en ligne : <http://www.lapresse.ca/la-tribune/201302/03/01-4617922-dialogue-rompu.php>

<sup>4</sup> Voir : <http://www.985fm.ca/regional/nouvelles/zone-endommag-e-dans-le-parc-industriel-la-ville-274185.html>

Sherbrooke. Cet *Énoncé* indique, et c'est un fait crucial, qu'à Sherbrooke « le réseau routier répond adéquatement à la demande ». Si c'est le cas, pourquoi ce projet? On peut aussi y lire l'admission implicite que la ville, telle qu'elle s'est bâtie au fil du temps, fait en sorte de favoriser l'usage de la voiture<sup>5</sup>. Or, ce boulevard périphérique, on peut s'en douter, favorisera l'usage de la voiture, malgré l'inclusion d'une piste cyclable. L'un des objectifs du projet, tel que présenté par la ville, est notamment d'« équilibrer » le trafic dans le secteur concerné. Pas de tenter de juguler l'usage de la voiture.

Dans la section de cet *Énoncé* intitulée « Protéger et mettre en valeur l'environnement et les milieux naturels », il est aussi mentionné que

« la préservation de l'environnement est déterminante pour la qualité de vie. Les milieux naturels doivent être sauvegardés et mis en valeur pour permettre le maintien de la biodiversité, notamment des habitats fauniques et floristiques. Ceci afin d'éviter toute menace provenant de l'activité humaine »<sup>6</sup>.

Sous l'orientation « Optimiser l'occupation du territoire urbanisé », le citoyen prendra acte que pour la ville de Sherbrooke, il « ... est (...) préférable de concentrer le développement urbain, principalement le développement résidentiel, dans les secteurs desservis »<sup>7</sup>.

Le projet soumis à l'audience du BAPE est totalement contradictoire avec ces principes directeurs. Il n'y a pas ici « sauvegarde » des milieux naturels et ces boulevards inaugureront un étalement urbain plus intensif à la frange ouest de la ville, du fait des nouveaux développements domiciliaires projetés. On peut donc se poser à nouveau la question : quand ces

---

<sup>5</sup> Ville de Sherbrooke, *Énoncé de vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social du territoire*, 2012, p. 18 et 19.

<sup>6</sup> Ville de Sherbrooke, *Énoncé de vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social du territoire*, 2012, p. 14.

<sup>7</sup> Ville de Sherbrooke, *Énoncé de vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social du territoire*, 2012, p. 17.

belles déclarations de principe seront-elles suivies d'effets concrets? Constituent-elles seulement une belle façade verte? Si le BAPE doit intervenir en refusant ce projet, c'est également pour mettre fin à ce qui équivaut, nous le disons en tout respect, à de fausses représentations faites aux citoyens. S'ils ne peuvent se fier aux *propos officiels* de leur municipalité, nous avons un sérieux problème tant environnemental que démocratique.

## **2-LES DONNÉES URBANISTIQUES : LES PROBLÉMATIQUES DE CIRCULATION ET D'ÉTALEMENT URBAIN À SHERBROKE**

### **2.1 Désengorger la circulation automobile dans le secteur Mi-Vallon : une impossibilité géographique**

L'espace médiatique local a été saturé de déclarations, tant de la part de promoteurs que de la part de la ville, à l'effet que ce prolongement routier viendrait désengorger un secteur de la ville, soit le secteur Mi-Vallon. Cette prétention est hautement questionnable et même une impossibilité géographique. Premièrement, les gens qui résident dans le secteur Mi-Vallon ou à proximité ne feront pas un détour vers l'ouest pour se rendre vers le cœur de la ville, considérant que le trafic dans ce secteur emprunte une direction ouest-est le matin, et est-ouest le soir. Dit autrement, le problème dans le secteur mi-Vallon est lié au trafic qui va vers la ville et non vers l'extérieur de l'agglomération. Et en quoi un nouveau boulevard dont l'axe est essentiellement nord-sud viendra changer quelque chose à une concentration de trafic sur des axes est-ouest ?

Lors de la première partie de la présente audience du BAPE, en décembre dernier, la ville s'est d'ailleurs montrée *parfaitement incapable* de démontrer, preuves à l'appui, que ce désengorgement allait se produire. On doit se contenter d'affirmation du genre « cela va

équilibrer le mouvement ». Un milieu humide doit-il être sacrifié en vertu de prédictions aussi floues? Construit-on de telles infrastructures « dans l'espoir que » ?

10

On prévoit la construction de plusieurs centaines de logements (on parle parfois de 1800 unités) le long du futur boulevard René-Lévesque. Ce fait nous suggère deux réflexions : le véritable motif du projet n'est pas le désengorgement évoqué précédemment, mais bien la promotion immobilière ; surtout, ces nouvelles constructions, comme les gens possèdent bien entendu des autos, viendront *accentuer* la congestion routière dans le secteur concerné et non pas l'amoinrir. Par ailleurs, on ne nous a pas du tout donné une idée exacte de l'offre en commerces de proximité qui s'installeront près des nouveaux développements, alors que ces commerces représentent une des clés pour amoindrir la dépendance à l'automobile.

Il est aussi assez étrange que la ville n'ait pas proposé d'alternatives à ce projet intégré de construction de boulevards. Il n'y a jamais eu sur la table qu'une seule option, i.e. le projet soumis à l'attention du BAPE. Or, si on veut à la fois protéger le milieu humide visé et développer le parc industriel, il est possible de créer des accès à ce parc à partir de l'autoroute 10-55.

## **2.2 Un étalement urbain et un réseau routier déjà excessifs**

Le problème de l'étalement urbain, fort vif à Sherbrooke, sera accentué avec ce nouveau boulevard, puisque la mise en place d'infrastructures routières de cette envergure contribue de manière majeure à cette problématique. Plus généralement, le développement périurbain et autoroutier de Sherbrooke s'accroît de manière contraire aux principes du développement durable. On pourrait même parler de perte de contrôle sur ce plan. Le projet René-Lévesque/de

Portland s'ajoute à d'autres infrastructures routières périphériques qui, réalisées ces dernières années, ont certainement fait en sorte d'accentuer le problème du « tout à l'asphalte » à Sherbrooke. Ce sont :

- 1) l'extension du boulevard Lionel-Groulx vers le nord et la construction du boulevard Monseigneur-Fortier, deux artères destinées à desservir un *power center* malencontreusement érigé en périphérie de la ville, à la jonction des autoroutes 410 et 10-55. La réalisation de ce pôle commercial est complètement contraire à la nécessité de contenir le trafic automobile en périphérie et on ne peut plus favorable à l'émission de GES
- 2) la réalisation du prolongement de l'autoroute 410 à la frange sud du territoire, en pleine campagne pour l'essentiel, du secteur de l'Université de Sherbrooke jusqu'à Lennoxville

Ainsi, le projet soumis à l'attention du BAPE n'équivaut pas à une entorse que Sherbrooke se permettrait à une politique routière raisonnable. Il se surajoute à une démultiplication d'infrastructures routières périphériques. Quand mettra-t-on frein à l'érection de boulevards en bordure de la ville, alors qu'ils ne peuvent que concourir à l'étalement urbain et à l'émission de GES ? On nous permettra aussi de tenir compte de considérations financières, en regard de ce développement routier à tout crin : nous n'avons pas les ressources suffisantes pour entretenir le réseau existant. Peut-on refiler aussi facilement deux factures, la facture environnementale et la facture fiscale, aux générations futures ?

### **3-LE PROCESSUS POLITIQUE : DÉCIDER AVANT, INFORMER APRÈS**

Outre le non-respect, par la ville, du résultat des consultations menées sous l'égide de la *Table sur les aires écologiques*, un fait plus troublant pour l'exercice d'une saine démocratie locale mérite d'être relevé : la ville de Sherbrooke a commencé l'acquisition de propriétés

(notamment rue Paillard) aux fins de réaliser la portion René-Lévesque du projet *avant toute consultation publique* dans ce dossier. Une chose est claire : la décision de réaliser ce projet a été prise depuis longtemps, dans les hautes sphères de l'administration municipale. Rappelons enfin que la population sherbrookoise a défait en mai 2007 le plan d'urbanisme préparé par la ville de Sherbrooke, cela par référendum. Ce plan présentait notamment deux problèmes majeurs, soit la destruction programmée de zones vertes et l'accentuation de l'étalement urbain. Si une ville fait la sourde oreille face à une volonté citoyenne exprimée après une mobilisation populaire aussi intensive que celle nécessaire pour remporter un tel référendum, comme c'est le cas à Sherbrooke, il ne reste à la population que le recours à des instances comme le BAPE.

En fait, les véritables motifs du projet relèvent de la promotion immobilière, donnée qui n'est évidemment jamais mise de l'avant par la ville. Nous avons d'ailleurs été surpris, lors de la première partie de l'audience tenue en décembre, de voir que la ville ne s'était même pas assurée que les promoteurs qui bénéficieront du projet étaient inscrits au registre des lobbyistes. Son porte-parole, à cette occasion, s'est contenté de répondre : « cela fait des années que l'on travaille avec ces gens-là ». Cet état de chose est pour le moins troublant, vu l'actualité municipale de ces derniers temps.

## **CONCLUSION**

Nous demandons donc avec force au BAPE de rejeter ce projet. Il en va de la protection d'une ressource unique du patrimoine écologique de Sherbrooke, de ce qui sera légué aux générations futures et du sérieux des politiques gouvernementales en matière de développement durable face aux prétentions parfois mal fondées des villes en matière d'environnement et

d'urbanisme. Il est plus que temps, également, que cesse la réduction de l'environnement à une façade de beaux discours verts et de stratégies de communication et consultation.

13

Les problématiques sherbrookoises doivent être mises en rapport avec l'actuelle crise mondiale de dégradation accélérée des écosystèmes. En deux mots, la nature a dépassé sa capacité à absorber les agressions répétées qu'elle encaisse depuis le début de l'ère industrielle. D'où l'urgence d'un changement de cap en matière environnementale, même dans nos milieux de vie immédiats. Il y a urgence d'agir et de repenser les villes. Il y a urgence d'envoyer un message clair à celles-ci.

\*\*\*