

**Annexe H –
Compte rendu des consultations publiques, rencontres préliminaires
et présentations/Revue de presse**

Date de la réunion : 15 décembre 2010

Endroit : au bureau d'arrondissement Rock Forest, Saint-Élie, Deauville

Heure : 19 h 00

PARTICIPANTS ET PARTICIPANTES:

- [✓] Diane Delisle, conseillère de l'arrondissement Rock Forest - Saint-Élie - Deauville
- [✓] Diane Asselin, Directrice générale de l'arrondissement Rock Forest, Saint-Élie, Deauville
- [✓] Denis Gélinas, directeur, Service infrastructures urbaines et environnement
- [✓] Yves Tremblay, chargé de projets spéciaux, Service infrastructures urbaines et environnement
- [✓] Michael Howard, chef de la division géomatique

- [✓] Serge Chaloux, propriétaire du 4942 Magloire
- [✓] Charles Duclos et Diane Duclos, propriétaires du 1617 Poisson
- [✓] Jean Beaudette et Mylène Chabot, propriétaires du 4939 Magloire
- [✓] Raymond Bibeau et Hélène Therrien, propriétaires du 4927 Henri-Labonne

1. Mot de bienvenue (Diane Delisle)

**2. Présentation des participants / objectif et déroulement de la rencontre
(Denis Gélinas et Yves Tremblay)**

Information concernant l'Axe R-L;

Échanges et commentaires;

Connaître les particularités du secteur Haut-Bois.

3. Présentation « power point » de la démarche de l'étude d'impact sur l'environnement avec des extraits tirés du document « Planification de l'Axe René-Lévesque, juin 2010 » (Denis Gélinas et Yves Tremblay) - jointe à la présente.

4. Présentation du volet transaction et mécanisme d'achat de propriétés par la Ville de Sherbrooke (Michael Howard)

5. Période d'échanges, de commentaires et de questionnements

- Aucune réticence de la présence éventuelle de l'Axe René-Lévesque n'est soulevée par les participants;
- Les participants ont apprécié la rencontre et considérée celle-ci comme un privilège d'obtenir autant d'information et d'attention de la part de la Ville.
- Historiquement, la Ville c'est toujours entendue dans ses transactions immobilières de façon volontaire avec les propriétaires concernés. Jamais depuis les dix (10) dernières années la Ville n'a eu recours aux dispositions d'expropriation applicables à ce type de démarche.

- Q. Comment fait-on pour connaître l'effet visuel de la présence future de l'Axe René-Lévesque sur nos propriétés riveraines ?
- R. Au départ, il ne faut pas oublier que l'Axe R-L ne sera qu'à deux (2) voies avec un terre-plein central. De plus, ce n'est pas toute l'emprise municipale qui sera occupée par la route. Et finalement des mesures d'atténuation et d'intégration sur le secteur seront considérées dans la réalisation du projet.
-

- Q. Comment va-t-on circuler pour atteindre le commerce (atelier de carrosserie automobile) de la rue Poisson une fois devenue une rue cul-de-sac ?
- R. C'est une question qui mérite une attention particulière. Cependant, il ne faut pas oublier que la rue Henri-Labonne (en façade latérale) conservera son embranchement sur le Boul. Bourque. Il est certain que les habitudes de parcours seront modifiées avec la présence future de l'Axe R-L. Finalement, il faut bien analyser le type de commerce (courant, semi-courant, etc...) et la provenance actuelle de la majorité des clients pour tirer une vraie conclusion quant aux impacts anticipés et réels sur ce commerce.
-

- Q. Comment est considérée l'analyse du prix d'achat ou de vente à la Ville d'un édifice commercial avec revenus (immeuble à logements) ?
- R. Il est certain que les modèles de calcul qu'utiliseront les évaluateurs affectés au dossier seront différents des modèles classiques normalement appliqués pour les transactions de résidences unifamiliales isolées. Les montants qui seront alors fixés comprendront également les valeurs d'affaires associés à ce type d'immeuble à revenus.
-

- Q. Compte tenu de l'état actuel de l'infrastructure routière du tronçon de la rue Henri-Labonne déjà en place, est-il prévu dans ce projet des interventions de correction ou d'amélioration de cette infrastructure existante ?
- R. Lorsque qu'une rue conduit directement à un futur carrefour giratoire de l'Axe R-L, il est envisagé dans ce projet de promouvoir et sécuriser la mobilité active. Généralement cela se traduit par la mise en place de trottoirs, d'éclairage et de connexion avec le sentier multifonctionnel projeté. Comme la rue Henri-Labonne cadre parfaitement avec ce principe, des améliorations physiques seront analysées avec détails au moment de préparer le concept final de l'Axe R-L.
-

- Q. Est-ce que le camionnage sera autorisé sur l'Axe R-L ?
- R. Oui, puisque le rôle premier de l'Axe sera de servir de collectrice afin d'acheminer la circulation de transit vers les grands axes routiers du secteur. De plus, il est préférable de préciser une route pour les camions, autrement ceux-ci pourraient utiliser n'importe quelle rue pour desservir le secteur.
-

- Q. Est-il prévu des espaces verts et des parcs de voisinage dans la planification du nouveau développement résidentiel ?
- R. Oui, il y a des propositions d'aménagement d'espaces verts dans la planification du nouveau développement résidentiel. Le futur plan directeur des parcs attendu pour 2011 confirmera entre autre cette question.

-
- Q. Pourquoi la variante Président-Kennedy n'est pas retenue par la Ville comme l'option à privilégier pour le raccordement de l'Axe R-L au boulevard Bourque ?
- R. Toutes les options seront évaluées jusqu'au bout du processus de l'étude d'impact sur l'environnement. Toutefois, les principes du développement durable, de la récupération d'espaces existants, de la consolidation d'activités commerciales et de limitation de l'étalement urbain militent actuellement vers la recommandation de l'option « Haut-Bois ». De plus, si l'option « Président-Kennedy » venait qu'à se concrétiser, l'Axe R-L à deux (2) voies ne serait plus efficace en drainant trop facilement une grande partie du secteur sud du Boul. Bourque. Il est plutôt souhaité de diriger ce trafic sur le Boul. Bertrant-Fabi et sur le boulevard Bourque afin de distribuer les flots de circulation sur les grandes collectrices de la Ville.
-

Pour terminer, la Ville mentionne que la démarche d'étude d'impact sur l'environnement est formelle et que la délivrance du certificat d'autorisation par le MDDEP engagera la Ville à respecter intégralement toutes les modalités de construction et mesures d'atténuation retenues (surveillance, contrôle et suivi).

Date de la réunion : 6 janvier 2011
Endroit : à la résidence de M. Rivard au 4952 Henri-Labonne
Heure : 13 h 30

PARTICIPANTS ET PARTICIPANTES:

- [✓] Yves Tremblay, chargé de projets spéciaux, Service infrastructures urbaines et environnement
- [✓] Gilles Rivard et Monique Rivard, propriétaires du 4952 Henri-Labonne
-

1. Présentation des objectifs et déroulement de la rencontre (Yves Tremblay)

Information concernant l'Axe R-L;
Échanges et commentaires;
Connaître les particularités du secteur Haut-Bois.

2. Présentation « power point » de la démarche de l'étude d'impact sur l'environnement avec des extraits tirés du document « Planification de l'Axe René-Lévesque, juin 2010 » (Yves Tremblay)

3. Présentation du volet transaction et mécanisme d'achat de propriétés par la Ville de Sherbrooke (Yves Tremblay)

4. Période d'échanges, de commentaires et de questionnements

- Aucune réticence de la présence éventuelle de l'Axe René-Lévesque n'est soulevée par les participants;

- Depuis l'époque du Wal-Mart des Terrasses Rock Forest, la rue Henri-Labonne n'a cessé d'être utilisé par bon nombre d'automobilistes au point de devenir maintenant un irritant pour les propriétaires;
- Les participants ont apprécié la rencontre et considérée celle-ci comme un privilège pour l'information et l'attention personnalisée de la part de la Ville;
- Historiquement, la Ville c'est toujours entendue dans ses transactions immobilières de façon volontaire avec les propriétaires concernés. Jamais depuis les dix (10) dernières années la Ville n'a eu recours aux dispositions d'expropriation applicables à ce type de démarche.

Q. Pourquoi l'Axe R-L n'a que deux voies au lieu de 4 voies? nous trouvons cela très intelligent de la part de la Ville.

R. La réponse la plus pertinente est la considération des notions de développement durable que la Ville désire appliquer au projet.

Q. Nous sommes propriétaires depuis 1975 (nous avons nous même construit la maison) et nous sommes très attaché à cette propriété. Est-ce que la valeur de la transaction possible sera de bonne valeur ?

R. S'il est nécessaire de faire une transaction avec la Ville, il est certain que plusieurs facteurs influenceront la détermination de la valeur du contrat qui pourrait être fixée. Dans tous les cas, la Ville agira avec délicatesse pour respecter l'émotivité de la situation provoquée.

Q. À quel moment nous devons négocier avec la Ville ?

R. Dans le meilleur des cas, les négociations pourraient débuter après la 2^{ième} grande consultation publique prévue pour juin 2011. À ce moment, la Ville aura définitivement fixé son choix sur la variante d'aménagement avec le boulevard Bourque. Mais, la transaction ne pourra pas être honorée avant l'obtention du certificat d'autorisation normalement attendu pour décembre 2011.

Date de la réunion : 25 janvier 2011
Endroit : à la caisse d'économie des Cantons
Heure : 11 h 00

PARTICIPANTS ET PARTICIPANTES:

[✓] Yves Tremblay, chargé de projets spéciaux, Service infrastructures urbaines et environnement

[✓] France Rodrigue, propriétaire du 4949 Magloire

5. Présentation des objectifs et déroulement de la rencontre (Yves Tremblay)

Information concernant l'Axe R-L;

Échanges et commentaires;

Connaître les particularités du secteur Haut-Bois.

6. Présentation « power point » de la démarche de l'étude d'impact sur l'environnement avec des extraits tirés du document « Planification de l'Axe René-Lévesque, juin 2010 » (Yves Tremblay)

7. Période d'échanges, de commentaires et de questionnements

- Aucune réticence de la présence éventuelle de l'Axe René-Lévesque n'est soulevée par le participant;
- La participante est propriétaire du 4949 rue Magloire mais possède également une résidence sur la rue Maréchal;
- La rencontre est appréciée pour l'information et l'attention personnalisée;
- La participante mentionne que l'option Haut-Bois serait la plus évidente à réaliser compte tenu du secteur commercial des Terrasses de Rock Forest.

Q. Pourquoi l'Axe R-L n'a pas une liaison plus directe sur la rue Maréchal ?

R. La réponse est pour éviter de provoquer une circulation de transit trop facile..

Q. La vie de quartier des locataires du 4949 Magloire sera perturbée par la présence de l'Axe R-L et par des changements radicaux des espaces (certaines liaisons entre les rues environnantes éliminées). Est-il possible de considérer la proximité de l'édifice par rapport à l'Axe R-L pour provoquer une transaction ?

R. Selon les observations terrain du moment, il ne serait pas nécessaire de faire une transaction pour cette propriété. Effectivement, les habitudes des résidents seront modifiées pour inclure d'autres aménagements intéressants (pistes cyclable, sentier piétonnier, terre-plein aménagé, présence d'arbres, etc...) pour les locataires.

Q. C'est un non sens de conserver la rue Magloire en petit cul-de-sac pour une seule propriété construite ayant également façade latérale sur la rue Poisson. Est-il possible de faire soulever l'édifice et de tourner la façade vers la rue Poisson en récupérant le reste de la rue Magloire pour la propriété ?

R. Ça mérite d'être analysé avant de répondre et tout dépendra également de la décision du MDDEP dans le dossier.

Yves Tremblay
Chargé de projets spéciaux

YT/DG

**Infrastructures urbaines
et environnement**

Direction

Date de la réunion : 29 novembre 2010

Endroit : au bureau d'arrondissement Rock Forest, Saint-Élie, Deauville

Heure : 19 h 00

PARTICIPANTS ET PARTICIPANTES:

- [✓] Chantal L'Espérance, conseillère et présidente du conseil de l'arrondissement Jacques-Cartier et présidente du comité consultatif d'urbanisme
- [✓] Denis Gélinas, directeur, Service infrastructures urbaines et environnement
- [✓] Yves Tremblay, chargé de projets spéciaux, Service infrastructures urbaines et environnement

- [✓] Pierre Sasseville, citoyen du secteur Maréchal (1579 Melville)
- [✓] Pierre Noël, citoyen du secteur Maréchal (4569 Maréchal)
- [✓] Olivier Désilets, citoyen secteur Maréchal (4523 Maréchal)
- [✓] Luc Tremblay, citoyen du secteur Maréchal (4539 Maréchal)

1. Mot de bienvenue (Chantal L'Espérance)

2. Présentation des participants / objectif et déroulement de la rencontre (Denis Gélinas et Yves Tremblay)

Information concernant l'Axe R-L;

Échanges et commentaires;

Connaître les particularités du secteur Maréchal.

3. Présentation « power point » de la démarche de l'étude d'impact sur l'environnement avec des extraits tirés du document « Planification de l'Axe René-Lévesque, juin 2010 » (Denis Gélinas et Yves Tremblay) - jointe à la présente.

4. Période d'échanges, de commentaires et de questionnements

- Commentaire général, les résidents craignent que la rue Maréchal, longue de plus d'un kilomètre, devienne une collectrice locale avec beaucoup plus de circulation de transit qu'actuellement;
- La rue Maréchal est une rue très achalandée par les piétons et les cyclistes du secteur;
- Aucune réticence n'est apportée par la présence éventuelle des futures résidences de faible et de moyenne densité dans l'espace compris entre le secteur adjacent à la rue Maréchal et l'Axe René-Lévesque;
- Le sentiment d'ensemble des résidents face au projet est favorable en considérant l'attention que la Ville de Sherbrooke désire accorder aux détails de confort, de quiétude et de sécurité pour les résidents du secteur.

- Q. Une des observations constatée est à l'effet que certains automobilistes utilisent la rue Maréchal pour son absence d'arrêt et sa très grande visibilité (ligne droite). Est-il possible de corriger cette situation ?
- R. Oui, des aménagements physiques sont possibles pour briser la grande ligne et l'amplitude visuelle de la rue. Mais la vraie réponse au taux d'utilisation de transit de la rue Maréchal réside dans la mise en place de l'Axe R-L. Un effet de segmentation de la circulation est recherché par la présence et le positionnement des carrefours giratoires à des endroits ciblés.
-

- Q. Selon les informations portant sur les zones d'influences des différents carrefours giratoires, comment est-il possible de prévoir le comportement des automobilistes quant aux différents parcours qu'ils emprunteront (plus spécifiquement pour la rue Maréchal) ?
- R. Les enquêtes origine-destination nous procurent déjà une excellente base d'analyse des comportements prévisibles et applicables des automobilistes. Comme mentionné précédemment, la répartition stratégique des carrefours giratoires sur l'Axe R-L a pour objectif de distribuer les charges véhiculaires afin de minimiser les effets négatifs sur les différents milieux déjà construits.
-

- Q. Cette Axe R-L pourra-t-elle empêcher la circulation de transit sur des rues comme Melville, Pérodeau, Manseau et du Mûrier ?
- R. Non, et c'est même souhaitable de répartir une partie de la circulation via ces rues vers la rue Magloire, qui représente une collectrice locale d'importance pour le secteur. Plus il y aura de parcours différents, moins il y aura d'inconvénients pour les résidents de la rue Maréchal et pour l'ensemble du secteur Mi-Vallon.
-

- Q. Serait-il pas envisageable de ne pas ouvrir la rue Maréchal vers la rue Henri-Labonne et son carrefour giratoire ?
- R. Non, puisque cela provoquerait une circulation concentrée et non divisée en deux ou trois segments sur l'ensemble de la rue Maréchal (contraire à l'objectif d'atténuation souhaité). De plus, le patron des rues futures (Maréchal et Henri-Labonne) est planifié pour s'adresser qu'aux automobilistes ayant à faire expressément dans le quartier.
-

- Q. Est-ce que la rue Major sera prolongée un jour vers le nouveau développement projeté, et si oui, comment est-elle prévue se brancher sur l'Axe R-L ?
- R. La rue Major est normalement projetée pour donner accès au nouveau développement planifié. Cependant, la présence marquée d'un milieu humide de « situation 3 » dans l'alignement de cette future rue impacte fortement sa construction et nécessitera une analyse plus poussée dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement en cours. Lors de l'ouverture éventuelle de la rue Major vers l'ouest, un parcours indirect devra être préconisé pour éviter une circulation trop facile entre l'Axe R-L et la rue Maréchal.
-

- Q. Serait-il possible de placer des arrêts sur la rue Maréchal pour limiter la vitesse ?
- R. Il n'est pas souhaitable d'en installer, puisque les arrêts ne servent pas à ralentir la vitesse des automobilistes, mais plutôt à gérer la circulation aux intersections difficiles à emprunter. Pour répondre à la demande de ralentir la circulation, il serait plutôt souhaitable d'aménager sur cette collectrice locale (emprise disponible de 20 m) des structures routières qui auront un effet de rétrécissement visuel. Compte tenu de la

présence d'une piste cyclable et du taux d'utilisation de la rue par les piétons, l'aménagement d'un trottoir avec des avancés (rétrécissements) aux intersections Pérodeau, Melville, Manseau et du Mûrier (rues intermédiaires de liaison entre les collectrices Maréchal et Magloire) pourraient être envisagés. La mise en place d'arbres pourrait également accompagner les interventions afin d'ajouter un degré supplémentaire d'efficacité à cette intervention d'aménagement (effet visuel vertical).

- Q. Question éclairage, est-il possible d'installer sur la rue Maréchal des lampadaires pour la sécurité des piétons ?
- R. Au départ, il ne faut pas oublier que la présence de lampadaires provoque aussi des inconvénients (reconnaissance par les automobilistes des dangers plus facilement avec conséquence d'encourager l'augmentation de la vitesse). Toutefois, la mise en place d'un trottoir surélevé qui protégerait le piéton pourrait être accompagné d'éclairage d'appoint aux intersections occupées comme : Maréchal/Pérodeau, Maréchal/Melville, Maréchal/Manseau et Maréchal/du Mûrier.
-

- Q. Qu'en est-il de la présence éventuelle d'autobus dans le quartier ?
- R. La réponse appartient à la STS. Cependant, dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement de l'Axe R-L, il pourrait y avoir une influence directe sur la prochaine planification de l'offre de service du transport en commun pour le quartier. Il est entendu que le défi sera dans la manière de desservir le secteur, entre autre, par le type d'autobus, les heures de services, les fréquences de passage et les circuits empruntés.
-

La Ville indique que le projet, dans sa forme actuelle (déploiement de trois carrefours giratoires), est essentiel à la réussite des objectifs de départ en termes de répartition des flots de circulation. Dans les circonstances, la Ville examinera sérieusement l'application de mesures d'atténuations efficaces pour cette collectrice locale dans le but d'assurer la quiétude et la meilleure desserte possible du secteur.

La Ville mentionne également que la démarche d'étude d'impact sur l'environnement est formelle et que la délivrance du certificat d'autorisation par le MDDEP engagera la Ville à respecter intégralement toutes les modalités de construction et mesures d'atténuation retenues (surveillance, contrôle et suivi).

Finalement, il fut mentionné par un résident/participant à la rencontre et également impliqué dans le soccer régional que la présence de terrains de soccer dans le « Parc intégrant - Plateaux sportif » est intéressante. Toutefois selon ce même participant, le besoin actuel est le développement d'un parc de soccer thématique pour des équipes de 9 joueurs à la fois (12 ans et moins). La localisation même du parc, par rapport aux autres parcs de soccer de la Ville, est également reconnue comme bonne et potentiellement efficace. La Ville mentionne qu'une démarche d'élaboration d'un plan directeur des parcs et espaces verts est en cours et elle devra permettre de préciser les besoins.

Yves Tremblay
Chargé de projets spéciaux

YT/DG

Date de la réunion : 24 novembre 2010

Endroit : au bureau d'arrondissement Rock Forest, Saint-Élie, Deauville

Heure : 19 h 00

PARTICIPANTS ET PARTICIPANTES:

- [✓] Chantal L'Espérance, conseillère et présidente du conseil de l'arrondissement Jacques-Cartier et présidente du comité consultatif d'urbanisme
- [✓] Diane Delisle, Conseillère de l'arrondissement Rock Forest, Saint-Élie, Deauville
- [✓] Bruno Vachon, Conseiller de l'arrondissement Rock Forest, Saint-Élie, Deauville
- [✓] Diane Asselin, Directrice générale de l'arrondissement Rock Forest, Saint-Élie, Deauville
- [✓] Denis Gélinas, directeur, Service infrastructures urbaines et environnement
- [✓] Yves Tremblay, chargé de projets spéciaux, Service infrastructures urbaines et environnement

- [✓] Claude Appolon et Judithe Richard, citoyens du secteur Matisse (1600 Matisse)
- [✓] Sandra Brassard et M. Roy, citoyens du secteur Matisse (1560 Matisse)
- [✓] Daniel Archambault, citoyen secteur Matisse (1571 Matisse)
- [✓] Yvon Riel, citoyen du secteur Matisse (1619 Millet)
- [✓] Constant Fontaine, citoyen du secteur Matisse (1608 Millet)

1. Mot de bienvenue (Chantal L'Espérance)

2. Présentation des participants / objectif et déroulement de la rencontre (Denis Gélinas et Yves Tremblay)

Information concernant l'Axe R-L;

Échanges et commentaires;

Connaître les particularités du secteur Matisse.

3. Présentation « power point » de la démarche de l'étude d'impact sur l'environnement avec des extraits tirés du document « Planification de l'Axe René-Lévesque, juin 2010 » (Denis Gélinas et Yves Tremblay)

4. Période d'échanges, de commentaires et de questionnements

- Commentaire général, les résidents ne veulent pas perdre leur quiétude établit dans le quartier;
- L'obligation de brancher le secteur de la rue Matisse à l'un des carrefours giratoires officiels du projet doit se faire en évitant la construction d'une liaison en ligne droite pour limiter les échanges trop faciles;
- Le niveau de sécurité des résidents doit être fortement considéré et appliqué au projet;
- Aucune réticence n'est apportée par la présence éventuelle des futures résidences de moyenne densité dans l'espace compris entre le quartier et l'Axe René-Lévesque;

- Le sentiment d'ensemble des résidents est favorable dans la mesure où la Ville s'engage sérieusement à atténuer les inconvénients potentiels par des aménagements physiques efficaces.
-

Q. Dans le contexte de mise en place de l'Axe René-Lévesque, pourquoi la Ville ne se concentre pas à développer les secteurs centraux (centre-ville) au lieu de notre secteur périphérique du territoire ?

R. L'un n'exclut pas l'autre. La Ville est effectivement engagée aux principes du développement durable en limitant l'étalement urbain, en encourageant la concentration du territoire, en optimisant la présence des infrastructures existantes (plutôt que d'en créer de nouvelles), en poursuivant la redynamisation des secteurs centraux et en optimisant l'efficacité des échanges entre les différents secteurs de la Ville. Cependant, le quartier Mi-Vallon fait face depuis plusieurs années à des problématiques de circulations qui commandent une action de correction intelligente tout en complétant la trame urbaine de ce secteur (compris à l'intérieur du périmètre d'urbanisation).

Q. Pourquoi le projet nécessite un carrefour giratoire à la hauteur de la rue Matisse ?

R. La raison première est d'offrir une meilleure redistribution de la pression d'occupation et de circulation de l'ensemble du secteur grâce à un système d'entrées/sorties réparties stratégiquement sur le territoire. Dans un second temps, cela assurera l'aménagement d'un accès direct du futur plateau sportif qui sera situé à l'ouest de l'Axe R-L. Finalement, le 3^{ième} élément est d'assurer une limitation physique de la vitesse de parcours de l'Axe R-L permettant ainsi de limiter les inconvénients sonores.

Q. Quels sont les mesures d'atténuation applicables directement au secteur Matisse ?

R. Ils sont de deux (2) ordres. La première série de mesures sera provoquée par la Ville avec la présence de trottoirs sur les rues Matisse et Maréchal (sécurité du piéton), l'aménagement d'avancés de trottoir aux coins des rues Matisse/Maréchal et Matisse/Millet, et finalement une liaison sinueuse de la géométrie routière de la future rue Matisse menant au carrefour giratoire. La seconde série de mesures pourrait être demandée par le MDDEP dans le cadre des recommandations qu'il produira suite à l'étude d'impact 2011.

Q. Est-il prévu un prolongement de la rue Major à partir de la rue Maréchal ?

R. Oui, selon les plans de cadastre de la Ville. Cependant, les nouvelles règles de protection des milieux humides vont modifier à coup sûr la réalisation cadastrale de ce projet.

Q. Pourquoi la rue Marini n'est pas le lien direct avec l'Axe R-L, et du même coup le déplacement du giratoire Matisse ?

R. Il a déjà été question (au tout début du développement de ce plateau) de brancher directement la rue Marini à l'Axe R-L. Après observations, il est reconnu que la présence de la ligne droite et longue de la rue Marini encourage la vitesse, l'insécurité et la circulation de transit. Dans ce contexte, il fut déconseillé d'autoriser l'accès direct de la rue Marini à l'Axe R-L. De plus, l'alternative Magnelli permet de rejoindre directement (face à face) la cellule St-Jacques avec une jonction commune à l'Axe R-L.

- Q. Pourquoi la rue Matisse comme accès direct au carrefour giratoire ?
- R. La planification du carrefour giratoire Matisse relève de plusieurs années, et ce même avant l'implantation de la majorité des résidences du secteur. La présence actuelle d'un cul-de-sac non complété au bout de cette rue démontre d'ailleurs clairement la poursuite éventuelle de la rue Matisse vers l'ouest.
-

- Q. Nous avons peur de perdre la quiétude établie dans notre quartier, est-il possible de revoir le patron de la future rue donnant sur le carrefour giratoire ?
- R. La Ville partage la même lecture de la situation et il est entendu que la future rue Matisse doit être sinueuse pour limiter au maximum la facilité de circulation de transit et augmenter le sentiment de sécurité des résidents.
-

- Q. Qu'en est-il de la présence éventuelle d'autobus dans le quartier ? Cela peut même s'avérer un irritant pour certains résidents.
- R. La réponse finale à cette question appartient à la STS. Toutefois dans le cadre de l'étude d'impact, il pourrait y avoir une influence directe de ce dossier sur la prochaine planification d'offre de service du transport en commun du quartier. Il est entendu que le défi sera dans la manière de desservir le secteur, entre autre par : le type d'autobus, les heures de services, les fréquences de passage et les circuits empruntés.
-

La Ville indique que le projet, dans sa forme actuelle (déploiement de trois carrefours giratoires), est essentiel à la réussite des objectifs de départ. Dans les circonstances, il serait de bon augure pour les résidents du quartier Matisse d'assurer l'application de mesures d'atténuations efficaces.

Il fut également mentionné que la démarche d'étude d'impact est formelle et que la délivrance du CA du MDDEP engagera la Ville à respecter intégralement toutes les modalités de construction et mesures d'atténuation entendues.

En résumé, parmi les éléments partagés à la fin de la rencontre, les parties conviennent de ce qui suit :

- Interdire l'implantation de commerces de services courants autour du giratoire Matisse afin d'éviter la circulation de transit;
- Créer des effets de rétrécissement sur la rue Matisse à la hauteur des rues Millet et Maréchal pour provoquer un sentiment de sécurité des résidents et pour provoquer un ralentissement de la vitesse de circulation;
- Développer une géométrie routière pour la future rue Matisse en direction du carrefour giratoire afin de limiter la facilité du parcours et rendre ce tronçon routier pratiquement exclusif aux résidents du secteur;
- Conserver la présence du giratoire Matisse pour assurer une répartition équilibrée de la charge de circulation et ainsi éviter de créer une circulation supérieure de transit pour les autres secteurs.

Yves Tremblay
Chargé de projets spéciaux

YT/DG

Date de la réunion : 3 novembre 2010

Endroit : au bureau d'arrondissement Rock Forest, Saint-Élie, Deauville

Heure : 20 h 00

PARTICIPANTS ET PARTICIPANTES:

- [✓] Serge Forest, conseiller de l'arrondissement Rock Forest-Saint-Élie-Deauville et président du comité de l'environnement
- [✓] Chantal L'Espérance, conseillère et présidente du conseil de l'arrondissement Jacques-Cartier et présidente du comité consultatif d'urbanisme
- [✓] Denis Gélinas, directeur, Service infrastructures urbaines et environnement
- [✓] Yves Tremblay, chargé de projets spéciaux, Service infrastructures urbaines et environnement

- [✓] Vicky Lambert, citoyenne du secteur Paillard (5 039 Marie-Victorin)
- [✓] Cécile Gaumond, citoyenne du secteur Paillard (5 050 Marie-Victorin)
- [✓] Luc Fontaine et Line Galipeau, citoyens secteur Paillard (5 058 Marie-Victorin)
- [✓] Marco Therrien, citoyen du secteur Paillard (1 669 Paillard)
- [✓] Brigitte Maillette, citoyenne du secteur Paillard (1 667 Jasmin)

1. Mot de bienvenue (Serge Forest)

2. Présentation des participants / objectif et déroulement de la rencontre (Denis Gélinas et Yves Tremblay)

Information concernant l'Axe R-L;

Échanges et réception de commentaires;

Mieux connaître les particularités du secteur Paillard

3. Présentation « power point » de la démarche de l'étude d'impact sur l'environnement avec des extraits tirés du document « Planification de l'Axe René-Lévesque, juin 2010 » (Denis Gélinas et Yves Tremblay)

4. Période d'échanges, de commentaires et de questionnements

- Commentaire général, tous sont favorable au tracé « Haut-Bois »;
- Aucun commentaire n'a été soulevé sur la pertinence de l'Axe, ni sur les inconvénients anticipés;
- Le secteur comporterait plus de cinq (5) garderies familiales, potentiel d'impact direct de la présence de l'Axe R-L à l'intérieur de ce secteur.

Q. Quand sera prise la décision finale de la Ville pour le choix du tracé P-K ou H-B ?

R. En juin 2011.

Q. Si le tracé P-K est retenu, qu'arrivera-t-il de ma façade qui ne compte que 21' ?

R. Il y aurait une transaction d'achat n'impliquant que la portion nécessaire à l'établissement de l'emprise de l'Axe.

Q. S'il y a des espaces de stationnement d'autorisés sur rue, il y aura toujours des autos en façade

R. Pas nécessairement puisque les stationnements, s'il y a, ne seront que d'un seul côté à la fois. De plus, ce type d'aménagement sera variable selon les caractéristiques des milieux à traverser.

Q. Pourquoi la présence de résidentiel de moyenne densité (4 à 6 log.) dans ce projet ?

R. C'est pour créer une masse qui pourra absorber les inconvénients sonores et autres en plus répondre à l'objectif premier de faire du développement durable (augmentation de la densité).

Q. Pourquoi 2 voies de circulations plutôt que 4 voies de circulation sur l'Axe René-Lévesque ?

R. Pour respecter la notion de développement durable et pour minimiser les inconvénients d'une circulation de masse et limiter également la vitesse de circulation (champs visuel ouvert).

Q. Comment serait connecté la rue Paillard sur l'Axe René-Lévesque?

R. Comme une intersection normale avec panneaux « arrêt-stop ».

Q. Les impacts de l'Axe René-Lévesque sur les résidents du secteur Paillard seront-elles directs?

R. La réponse est oui...

Q. Pourquoi le Boul. de Portland ne possède pas d'entrée-sortie directe sur l'A-10/55?

R. Plusieurs alternatives ont déjà été analysées et aucunes n'étaient avantageuses pour la réalisation des travaux de construction.

Q. Quand sera-t-il possible de connaître le moment de la négociation des expropriations des propriétés dans ce dossier?

R. Dès que la Ville aura terminée l'étape de la 2^{ième} grande consultation publique prévue pour la fin juin 2011. Alors, il sera possible de débiter les travaux de négociation des propriétés. Toutefois, les négociations seront définitives qu'au moment de la réception favorable du dossier par le MDDEP (prévue pour février 2012).

- Q. Si la construction s'effectue par phase, les négociations pour l'expropriation seront-elles réalisées également par phase?
- R. Pas nécessairement, chaque cas sera analysé individuellement.

Il est finalement mentionné que la démarche d'étude d'impact est formelle et que la délivrance du CA du MDDEP engagera la Ville à respecter intégralement les modalités de construction entendues. Tout changement au tracé exigerait une autre démarche complète d'étude d'impact sur le milieu.

Yves Tremblay
Chargé de projets spéciaux

YT/DG

**RENCONTRE AVEC LES CITOYENS, SECTEUR ST-
JACQUES**

Date de la réunion : 9 novembre 2010

Endroit : au bureau d'arrondissement Rock Forest, Saint-Élie, Deauville

Heure : 19 h 00

PARTICIPANTS ET PARTICIPANTES:

- [✓] Chantal L'Espérance, conseillère et présidente du conseil de l'arrondissement Jacques-Cartier et présidente du comité consultatif d'urbanisme
- [✓] Denis Gélinas, directeur, Service infrastructures urbaines et environnement
- [✓] Yves Tremblay, chargé de projets spéciaux, Service infrastructures urbaines et environnement

- [✓] Richard Gill, citoyen du secteur St-Jacques (560 Ste-Julie)
- [✓] André Hamel, citoyen du secteur St-Jacques (656 St-Mathieu)
- [✓] Pierre Harvey, citoyen secteur St-Jacques (113 St-Jacques)
- [✓] Luc Bélanger, citoyen du secteur St-Jacques (672 Ste-Claire)

1. Mot de bienvenue (Chantal L'Espérance)

**2. Présentation des participants / objectif et déroulement de la rencontre
(Denis Gélinas et Yves Tremblay)**

Information concernant l'Axe R-L;

Échanges et réception de commentaires;

Mieux connaître les particularités du secteur St-Jacques

3. Présentation « power point » de la démarche de l'étude d'impact sur l'environnement avec des extraits tirés du document « Planification de l'Axe René-Lévesque, juin 2010 » (Denis Gélinas et Yves Tremblay)

4. Période d'échanges, de commentaires et de questionnements

- Commentaire général, tous sont favorables au projet de l'Axe René-Lévesque;
- L'option d'avoir un autre accès au plateau St-Jacques par le chemin Godin est très bien reçu, compris et même souhaité;

Q. Dans le contexte d'un accès limité ou interdit sur la rue St-Jacques par le boul. Industriel, qu'arrivera-t-il avec la gestion des gros camions de l'entreprise située au 168 rue St-Jacques ?

R. Cela mérite certainement une réflexion supplémentaire pour assurer un accès en tout temps à l'entreprise industriel de la rue St-Jacques et éviter que les camions transitent via le nouveau giratoire projeté dans l'axe des rues Ste-Claire/Magnelli et l'axe René-Lévesque.

- Q. Est-il possible d'avoir un meilleur éclairage sur la rue St-Jacques (il n'y a aucun lampadaire) ?
- R. Il faut faire une demande à la Ville pour analyse et recommandation (selon les critères) d'installation de nouveaux lampadaires. Un dossier d'analyse est déjà en cours à Hydro-Sherbrooke pour ce secteur de la Ville.
-

- Q. Est-il possible de réparer les trous dans la rue St-Jacques ?
- R. Une demande de réparation sera signifiée auprès de la Division Voirie de la Ville.
-

- R. Le projet est-il susceptible d'avorter en cours de route ?
- R. Il est peu probable, puisque la Ville est résolument engagée, depuis 2005, à sa réalisation. D'ailleurs, le dépôt de l'Avis de projet confirme la volonté de la Ville d'aller de l'avant avec la construction de l'Axe René-Lévesque.
-

- Q. Est-il possible de revoir la largeur non sécuritaire de la rue St-Jacques qui portait le nom de chemin avant le regroupement municipal de 2002 ?
- R. Même si le projet de construction de l'Axe René-Lévesque ne prévoit pas de travaux d'élargissement de la rue (la largeur actuelle de pavage est de 7 m dans une emprise totale de 20 m), cette situation sera analysée selon le scénario de réaménagement retenu.
-

- Q. Pourquoi il n'y a pas de mention directe de la présence du développement « le Faubourg » sur les cartes du projet ?
- R. Dans un cadre de promotion, il est possible d'imprimer soi-même les planches du projet et de faire l'ajout en question. Le dossier de l'Axe René-Lévesque n'est pas pour le moment un dossier de promotion des différentes cellules résidentielles. Le commentaire est toutefois pris en note pour les futures impressions de cartes du projet.
-

- Q. Est-il possible de faire imprimer un grand format des planches 8 et 8a du dossier de l'Axe René-Lévesque et de les exposer au bureau de l'arrondissement de Rock Forest-St-Élie-Deauville pour consultation sur place ?
- R. La réponse est oui et nous nous chargerons de faire l'impression et l'installation prochainement.
-

- Q. Si l'option de la rue Trépanier est favorisée pour assurer une desserte de la rue St-Jacques via le chemin Godin, il semble justement avoir en ce moment des propriétés à vendre.
- R. La remarque est intéressante mais trop tôt dans le processus pour que la Ville acquière ces propriétés sans l'assurance de réalisation de cette variante d'aménagement.
-

- Q. Dans le contexte d'une limitation importante de la circulation sur la rue St-Jacques, est-il possible de concevoir le scénario suivant : fermeture en cul-de-sac de la rue St-Jacques après l'adresse du 168 (entreprise avec camionnage lourd), limiter la gestion de la circulation de la rue St-Jacques avec le Boul. Industriel en n'autorisant que les manœuvres de virage à droite (entrée/sortie), et ouvrir la rue Trépanier sur le chemin Godin pour

assurer une circulation efficace de cette petite cellule (St-Jacques cul-de-sac) aux feux de circulation Godin/Industriel ?

- R. Après discussions, les participants sont tous favorables à ce que la Ville analyse ce scénario dans la mesure où le reste de la cellule St-Jacques bénéficie d'un second accès direct au chemin Godin (pour éviter l'isolement de la cellule avec un seul accès). La Ville examinera les exigences réglementaires en terme de longueur de cul-de-sac autorisée.

La Ville indique qu'un suivi de cette rencontre sera proposé aux participants dans le cadre d'une seconde rencontre à venir. Concernant la largeur de la rue, le projet ne prévoyait pas de surlargeur.

Il est finalement mentionné que la démarche d'étude d'impact est formelle et que la délivrance du CA du MDDEP engagera la Ville à respecter intégralement les modalités de construction entendues.

Yves Tremblay
Chargé de projets spéciaux

YT/DG

Date de la réunion : 16 octobre 2010
Endroit : au coin des rues Yamaska et Memphrémagog
Heure : 10 h 30

PARTICIPANTS ET PARTICIPANTES:

- [✓] René Allaire, directeur général adjoint, Gestion du territoire
- [✓] Denis Gélinas, directeur, Service infrastructures urbaines et environnement
- [✓] Yves Tremblay, chargé de projets spéciaux, Service infrastructures urbaines et environnement
- [✓] René Girard, chef de division, Service de la planification et du développement urbain
- [✓] Chantal Pelchat, chargé de projets en environnement, Division de l'environnement
- [✓] Pierre Tardif, conseiller du district du carrefour
- [✓] Jean-Yves La Rougery, directeur de l'arrondissement de Jacques-Cartier

- [✓] Richard McLernon, citoyen du secteur Marie-Victorin
- [✓] Céline Fouquet, citoyenne du secteur Marie-Victorin
- [✓] Gilles Samson, citoyen secteur Marie-Victorin
- [✓] Alain Perrault, citoyen du secteur Marie-Victorin

1. René Allaire, Yves Tremblay et Denis Gélinas présentent tour-à-tour l'ensemble du dossier :

- Emplacement théorique de la frontière est de l'emprise de l'axe René-Lévesque

Yves T. fait la distribution aux participants de plans préliminaires de localisation théorique du futur axe René-Lévesque. Il y a également le repérage sur le terrain de l'emplacement de piquets implantés pour localiser la limite est de l'emprise de l'axe R-L à la hauteur de la rue Yamaska. Un des plans présente également, sous forme de photographie aérienne, une vue d'ensemble du secteur ainsi que la présence du boisé et de la piste cyclable.

René A. présente l'ensemble de la démarche, l'objectif de cette rencontre et stimule les premières interrogations des citoyens participants.

Denis G. présente des éléments techniques de construction et les limites à considérer au moment de la réalisation d'un tel projet.

Q : La route sera-t-elle bien haute au moment de traverser le secteur humide (secteur humide observé dans le prolongement de la rue Memphrémagog)?

R : La route suivra dans l'ensemble la topographie du milieu. Donc pas de surélévation de l'infrastructure routière.

Q : Le milieu humide près de la rue Memprémagog sera-t-il emprisonné entre le futur axe R-L et le développement Marie-Victorin?

R : Il est rappelé à tous que ce milieu humide ne comporte pas une qualité particulière de préservation ou de protection (réf : études déjà réalisées). Pour la gestion des eaux de surface et du réseau pluvial de ce même secteur, il est déjà prévu de considérer (obligatoire au MDDEP) une gestion efficace de cette question.

Q : Est-il possible de ne pas couper d'arbres matures dans ce projet?

R : Non, puisque le tracé prévoit un percé direct dans le boisé général du secteur.

Q : Est-il possible de déplacer le tracé plus à l'ouest?

R : Non, il faut apporter l'axe au branchement de la route 220 vis-à-vis le chemin Labonté. De plus, un déplacement vers l'ouest du tracé (plutôt que de longer le boisé actuel) provoquerait davantage de déboisement d'arbres matures.

Q : Le projet prévoit-il un branchement direct de la piste cyclable avec la rue Memprémagog?

R : Selon les participants, il semble que oui. Une vérification devra être faite pour compléter l'information. Dans le cas d'absence de lien direct, il est demandé de prévoir un corridor sur rue ou hors rue pour bien diriger les cyclistes entre la rue Memprémagog et l'actuelle piste cyclable.

Q : Quelle seront les qualités de la piste multifonctionnelle?

R : Le sentier multifonctionnel aura comme caractéristique de contenir une piste cyclable et un sentier piétonnier en plus d'être agrémenté de monticules et de végétaux afin de réduire au maximum les inconvénients du secteur.

Q : Quel seront les caractéristiques du parc prévu à la hauteur de la piste cyclable actuelle et la rue Yamaska? M. Perrault s'objecte catégoriquement à la présence de ce parc, lieu de délinquance et de dérangement assuré pour le quartier.

R : Le projet ne propose pas l'aménagement de parc, mais plutôt un espace de propriété publique à être développé selon les attentes et besoins du quartier. Cet espace pourra être dans le temps transformé selon les attentes et besoins du quartier. Finalement, dans le jeu des espaces de compensation pour l'occupation future de zones humides, le MDDEP pourrait éventuellement (selon le besoin qui sera identifié dans l'étude d'impact sur l'environnement) demander cet espace à titre de compensation.

Q : La définition de zone tampon est impossible à comprendre et elle ne veut rien dire...Est-il possible d'obtenir une vraie définition légale de ces mots?

R : La démarche est inutile puisqu'il n'existe pas de définition unique répondant aux différentes attentes des demandeurs d'une zone tampon. La vraie définition réside plutôt dans le fait de créer un espace de propriété appartenant à la Ville avec précision du mode d'occupation et d'aménagement de cet espace.

Q : Est-il possible de respecter la ligne naturelle de présence des arbres matures observée de la propriété de M. McLernon en direction du grand boisé?

R : Non, puisque l'axe sera aménagé sur une certaine partie à l'orée du bois avant de pénétrer définitivement dans ce dernier (avec bon camouflage). Une explication est également donnée sur le niveau de fragilité et de résistance des espaces boisés agressés par des grands travaux. Prudence est de mise dans les explications à donner puisque l'effet des travaux au jour 1 ne sera pas l'effet escompté à long terme.

2. Visite du boulevard Lionel-Groulx :

- Visualiser un exemple d'aménagement de zone tampon avec monticule et végétation.

René A. et Denis G. font la présentation et la démonstration de l'efficacité du mur coupe son et effet visuel du monticule linéaire du boulevard Lionel-Groulx. Les personnes alors présentes sont : René A., Denis G., Yves T., Céline F., Gilles S. et Richard Mc.

Yves T. donne ses coordonnées à MM McLernon et Samson pour la suite possible des discussions à venir avec les représentants du secteur. Une autre rencontre terrain entre Yves T. et M. Samson est prévue mardi matin le 19 octobre 2010 à 7h30.

Une commande d'implantation de 2 à 3 nouveaux piquets d'arpentage est proposée par René A. pour démontrer, aux représentants des citoyens du secteur, la courbe proposée au projet d'implantation de l'axe René-Lévesque.

Rencontre : 19 octobre 2010

Heure : 7h30

Endroit : Sur le terrain de la rue Yamaska

Participants : Gilles Samson et Yves Tremblay

À la demande de M. Samson, tel que demandé lors de la rencontre du 16 octobre, une seconde rencontre terrain a eu lieu. Les sujets de discussion ont été les suivants :

- Demande de maintenir l'affirmation obtenue lors de la rencontre terrain du 16 octobre du non accès à l'axe R-L par la rue Memphrémagog. Selon M. Samson, l'accès à l'espace multifonctionnel par la rue Memphrémagog serait accepté;
- Assurer un aménagement qui protégera la quiétude du secteur résidentiel;
- Demande d'interdire l'occupation résidentielle adossée à la rue Yamaska. M. Samson suggère de traduire cet espace en zone tampon en continuité avec le parc proposé sur le plan (embranchement de la piste cyclable sur la rue Yamaska). À la limite, il pourrait y avoir (si c'est possible) quelques implantations résidentielles isolées à l'intérieur de cette zone, mais l'option d'espace publique voué à la nature est le 1^{er} choix;
- Demande de revoir la grande courbe pour distancer le plus rapidement possible l'axe R-L de la rue Yamaska;
- Demande de revoir la zone tampon arrière des 2 zones commerciales situées de chaque côté de l'axe R-L en façade du Boul. Industriel;
- Demande d'aménager des monticules avec arbres pour couper le son et la visibilité de la zone commerciale vue des rues Yamaska et Memphrémagog;
- Autoriser l'occupation résidentielle prévue sur le côté ouest de l'axe R-L;
- Porter attention à la confiance perdue des résidents du secteur Marie-Victorin face à la Ville suite au dossier d'autorisation des implantations résidentielles de moyenne densité 2 étages de la rue Mancini adossé aux résidences de faible densité de la rue Yamaska.

Rencontre : 15 novembre 2010

Heure : midi

Endroit : Au restaurant

Participants : Gilles Samson, Richard McLernon, Denis Gélinas et Yves Tremblay

À la demande du comité de citoyens du secteur Marie-Victorin, une nouvelle rencontre a eu lieu pour nous faire part à la Ville des préoccupations suivantes :

- Demande de faire piqueter l'emprise du futur Axe René-Lévesque à la hauteur de la piste cyclable. L'objectif est de pouvoir constater la qualité des arbres retrouvés dans le tracé;
- Demande de précision sur la qualité de la piste multifonctionnelle et du mur antibruit. Il est mentionné que près de la rue Yamaska, la piste multifonctionnelle (présentée au document « Planification de l'Axe René-Lévesque, juin 2010 ») sera à même l'emprise de l'Axe René-Lévesque. Il en est de même pour les andins antibruit \pm 6 mètres de hauteur. Une coupe type et un vue en plan sont demandées à la hauteur de la rue Yamaska pour une meilleure compréhension de l'aménagement à venir;
- Demande de revoir le tracé de l'Axe R-L pour un déplacement vers l'ouest. Il est mentionné que le secteur devrait bénéficier de la présence d'une zone tampon de \pm 40 à 50 mètres de profondeur, que le déplacement de l'Axe provoquerait un grand espace libre susceptible d'être développé en espace résidentiel et que les points de connexions (aux giratoires Industriel et St-Jacques) commandent le tracé actuel. La Ville indique que le reboisement proposé à l'intérieur de la zone tampon de propriété municipale sera une mesure d'atténuation jugée efficace pour le secteur résidentiel existant;
- Les représentants du secteur sont satisfaits des réponses obtenues lors de cette rencontre.

Une autre rencontre est à prévoir pour assurer le suivi des éléments de cette rencontre.

Yves Tremblay
Chargé de projets spéciaux

YT/

Compte rendu

Étude d'impact sur l'environnement du projet intégré de construction de l'axe René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland sur le territoire de la ville de Sherbrooke

Première séance de consultation publique

- Date :** 22 mars 2011
- Endroit :** Hôtellerie Le Boulevard, salle Le Faubourg
- Intervenants :** Paul Thibault, animateur
Serge Forest, président du comité d'environnement et conseiller du district de Rock Forest, Ville de Sherbrooke
Denis Gélinas, ing., Ville de Sherbrooke, directeur du service des infrastructures urbaines et environnement
Sylvain Boulianne, Ville de Sherbrooke, directeur du service de la planification et du développement urbain
- Personnes-ressources :** René Allaire, Ville de Sherbrooke, dga, gestion du territoire
Christine Fliesen, Ville de Sherbrooke, chef de division environnement
Yves Tremblay, Ville de Sherbrooke, chargé de projets spéciaux
Daniel Leblanc, ing., Ville de Sherbrooke, ingénieur-coordonateur services techniques et développement urbain
Jocelyn Grenier, ing., Ville de Sherbrooke, chef division infrastructures, transports et construction
Martine Bélanger, ing., CIMA+
Patrice Bigras, Teknika HBA inc.
- Assistance :** 89 personnes

Déroulement de la soirée

Mot de bienvenue par M. Serge Forest, président du comité d'environnement – 19 h 00

Présentation des intervenants (Paul Thibault)

Présentation du projet – 19 h 10 à 20 h 05

Bloc 1

- But de la présentation (D. Gélinas)
- Démarche de l'étude d'impact (D. Gélinas)
- Développement du territoire (S. Boulianne)
- Historique du dossier (S. Boulianne)

Bloc 2

- Concepts d'aménagement (S. Boulianne)
- Aires d'intérêt écologique (D. Gélinas)
- Gestion de la circulation (D. Gélinas)

Bloc 3

- Étapes réalisées (D. Gélinas)
- Rencontres de travail avec les résidents des secteurs adjacents (D. Gélinas)
- Prochaines étapes à venir (D. Gélinas)

Période de questions et commentaires – 20 h 05 à 21 h 35

1) Monsieur Yvan Ménard, rue de Lotbinière

- a) *Est-ce que la construction de maison est prévue sur l'axe René-Lévesque? Est-ce la raison du stationnement en bordure de rue?*

Ville : Oui des habitations sont prévues, mais chaque habitation aura son entrée charretière.

- b) *Est-ce que le boulevard Industriel deviendra à quatre voies de circulation à un moment donné?*

Ville : Oui cela est prévu entre l'autoroute 10-55 et le carrefour giratoire prévu pour relier le boulevard de Portland et l'axe René-Lévesque. Cela ne fait cependant pas partie du projet de l'axe René-Lévesque.

- c) *Est-ce qu'il y aura un carrefour giratoire à l'intersection avec la rue Henri-Labonne et, si oui, combien de branches aura-t-il?*

Ville : Oui un carrefour giratoire à quatre branches est prévu à l'intersection avec la rue Henri-Labonne, mais il est important de préciser que la branche ouest de celui-ci ne permettra pas d'atteindre le chemin Godin pour éviter de court-circuiter l'axe René-Lévesque en passant par ce dernier. Il faut garder à l'esprit que le chemin Godin est un chemin rural et non une rue collectrice.

- d) *Quand le choix sera-t-il fait entre la variante du tracé Président-Kennedy et la variante du tracé Haut-Bois, et lequel des deux tracés est le plus cher?*

Ville : Le choix entre les deux variantes n'est effectivement pas fait et nous sommes ici ce soir pour recevoir vos commentaires qui seront pris en considération dans le choix final, qui n'aura lieu qu'aux termes de l'étude d'impact en cours. Pour orienter ce choix, nous avons effectué une analyse comparative très détaillée des deux tracés envisagés, portant notamment sur la superficie de l'emprise, la longueur du tracé, le nombre de maisons touchées, etc. Cette analyse comparative peut être consultée dans l'étude disponible sur le site web de la Ville. Au niveau du coût des deux tracés, ceux-ci n'ont pas été évalués à cette étape de l'étude. Cette information devrait être disponible lors de la deuxième séance de consultation prévue l'automne prochain.

2) Monsieur Jean-François Bachand, rue Charny

- a) *Jusqu'à maintenant, vous ne nous avez pas parlé de la situation au sud du boulevard Bourque. Est-ce que la Ville a une stratégie pour desservir le boulevard Bertrand-Fabi, où il se fait beaucoup de développement, notamment via la rue du Haut-Bois?*

Ville : Le secteur dont vous parlez ne fait pas partie du projet présenté ce soir; il s'agit d'un autre secteur nécessitant une approche différente dans une planification différente. La Ville a une stratégie extrêmement précise de gestion de l'urbanisation, y compris pour le secteur dont vous faites référence, mais on ne peut la présenter ce soir, car cela serait trop long. Le dossier n'est pas pertinent aux discussions de cette rencontre.

- b) *Cela ne répond pas véritablement à ma question. Est-ce que la stratégie globale de la Ville prévoit une connexion entre la rue du Haut-Bois et le boulevard Bertrand-Fabi?*

Ville : Ce que l'on comprend, c'est que vous vous demandez s'il y aura un jour une échappatoire au boulevard Bertand-Fabi en passant par l'axe René-Lévesque via un prolongement futur de la rue du Haut-Bois. La Ville est en étude présentement pour le développement de ce secteur, mais on ne sait pas encore si la rue du Haut-Bois sera prolongée pour rejoindre le boulevard Bertrand-Fabi. Présentement, notre première préoccupation est de s'assurer que le boulevard Bertrand-Fabi ait la capacité pour desservir les gens qui demeurent dans ce secteur-là.

3) Monsieur Charron, rue Martin

- a) *Vous avez prévu trois carrefours giratoires le long de l'axe René-Lévesque; par contre, il n'y a rien de prévu pour le boulevard Mi-Vallon. Il me semble que Mi-Vallon est très utilisé et j'aimerais comprendre pourquoi on n'y prévoit pas de carrefour giratoire?*

Ville : Tout d'abord, nous n'avons rien prévu dans la continuité du boulevard et de la rue Mi-Vallon vers le nord parce qu'il y a un développement résidentiel prévu à cet endroit. Une autre raison pour ne pas avoir de carrefour giratoire est d'éviter que les résidents situés au sud du boulevard Bourque aient une échappatoire pour atteindre le boulevard Industriel ou le boulevard de Portland via Mi-Vallon en utilisant le boulevard des Vétérans. L'objectif visé est d'éviter la circulation de transit sur Mi-Vallon, et ce que l'on comprend de votre préoccupation, c'est pourquoi il n'y en a pas. Votre préoccupation sera étudiée plus en détails dans l'étude en cours.

- b) *La rue Chauveau, qui est une rue collectrice autant que je sache, sera-t-elle raccordée à l'axe René-Lévesque ou au boulevard Mi-Vallon?*

Ville : La rue Chauveau est une rue locale résidentielle, et non une rue collectrice, et elle ne sera jamais reliée à Mi-Vallon ni à l'axe René-Lévesque (qui est beaucoup plus à l'ouest), pour encore une fois éviter la circulation de transit dans des rues résidentielles. Dans ce secteur, c'est la rue Léger à l'est qui tient lieu de rue collectrice.

- c) *Il y a quelques mois, la Ville a effectué une consultation pour l'intersection des rues Chauveau et Molière qui est très surchargée. Selon moi, votre planification actuelle montre que tout ce secteur est encore enclavé.*

Ville : Tout d'abord, précisons que la rue Chauveau n'ira jamais rejoindre la rue Marini à l'ouest du fait qu'il s'agit de deux bassins versants différents pour la gestion des eaux usées. Ensuite, il y a présentement une étude en cours à la Ville pour identifier quelles rues du secteur Chauveau pourraient être ouvertes pour solutionner la circulation de transit empruntant la rue Molière.

- d) *Quand cette étude sera-t-elle complétée?*

Ville : Nous n'avons pas en main l'échéancier de cette étude, mais nous communiquerons avec vous après l'avoir obtenu.

4) Monsieur Denis Pellerin, boulevard du Mi-Vallon

- a) *Selon moi, partout où l'on a des problèmes de circulation à Sherbrooke c'est parce que l'on a seulement deux voies de circulation là où logiquement on aurait dû en avoir quatre. Ne sommes-nous pas en train de répéter la même erreur avec l'axe René-Lévesque? D'ailleurs en 2004, c'était quatre voies qui étaient prévues dans les études préliminaires; depuis quand le projet est-il passé de quatre à deux voies? Selon mon estimation, il y aurait 40 000 véhicules par jour empruntant l'axe René-Lévesque, ce qui justifie amplement la construction d'un quatre voies. De plus, je crois que le terme « axe » ne devrait pas être employé. Enfin, on prévoit la construction de plusieurs carrefours giratoires dont l'objectif premier est de ralentir la circulation... alors que celle-ci sera déjà ralentie par deux voies plutôt que quatre. Donc, en résumé, comment allez-vous faire pour faire circuler 40 000 véhicules par jour sur deux voies?*

Ville : Selon les études spécialisées effectuées pour la Ville depuis 5 ans, on estime que 23 000 mouvements de véhicules par jour seront générés par les nouveaux logements à l'ultime et c'est un scénario pessimiste qui ne tient pas compte de la mise en place d'une offre de transport en commun ni des infrastructures de transports actifs prévus (marche, vélo, etc.). On vise une approche de mobilité durable et la Ville est convaincue que deux voies de circulation seront suffisantes.

- b) *Selon moi, il y a 700 véhicules à l'heure qui passent devant chez moi sur Mi-Vallon. Vous avez dit M. Gélinas, le 3 juin 2008 à la table thématique sur les axes routiers, que la capacité du boulevard Mi-Vallon était de 10 000 véhicules.*

Ville : La comparaison que vous effectuez entre le boulevard et la rue Mi-Vallon, et le futur axe René-Lévesque n'est pas juste. La rue Mi-Vallon est une rue résidentielle unifamiliale très étroite avec de nombreuses entrées charretières, une zone scolaire et un parc. Dans notre analyse, on a pris en compte pour l'axe René-Lévesque qu'un effort sera mis pour le transport en commun et le transport actif, et à deux voies cela sera suffisant.

Par ailleurs, Monsieur Pellerin, on comprend que vous n'êtes pas d'accord avec les estimations de déplacements que nous avons utilisées dans nos études et que la capacité de circulation qu'aura l'axe René-Lévesque avec seulement deux voies de circulation vous préoccupe beaucoup. Si vous le désirez, nous pourrions nous rencontrer pour en discuter plus longuement, mais soyez assuré que votre préoccupation sera prise en compte.

5) Monsieur Pierre Desgagnés, secteur Mi-Vallon

- a) *J'ai de jeunes enfants, je suis préoccupé par la circulation automobile et je crois que le projet est nécessaire pour le développement et la sécurité, mais mon questionnement tourne autour des déplacements actifs. Est-ce que celui-ci sera tributaire des promoteurs ou est-ce la Ville qui sera le mandataire des déplacements actifs? Et comment la Ville prévoit-elle de faire la promotion?*

Ville : Il est prévu à l'intérieur de l'emprise, tant pour l'axe René-Lévesque que pour le boulevard de Portland, un corridor d'environ 10 à 15 m de largeur où il y aura le transport actif (piéton, cycliste, patins, etc.). Cela va faire partie de l'emprise publique et ce corridor sera aménagé au fur et à mesure que les deux axes routiers vont se construire.

- b) *Ce que je comprends, c'est que la mise en place du corridor actif sera tributaire du développement de l'axe par les promoteurs. Est-ce qu'il ne serait pas possible que le déplacement actif soit mis en priorité?*

Ville : Cela va se faire en même temps que le développement de l'axe par les promoteurs, donc au fur et à mesure que les rues seront construites sur un horizon de quelques années.

6) Monsieur Richard Verdi, rue Daigle

- a) *Mon interrogation est sur le carrefour giratoire au boulevard Industriel. Selon ce qui a été dit plus tôt, le boulevard Industriel aura quatre voies entre la 55 et le giratoire puis seulement deux voies jusqu'à ce qu'il rejoigne Portland. Combien de voies y aura-t-il dans le giratoire et y aura-t-il des risques de refoulement de la circulation avec le passage des camions semi-remorques?*

Ville : Le carrefour giratoire aura deux voies de circulation et les camions semi-remorques devraient pouvoir y circuler sans problème. Les études en cours vont déterminer si le niveau de service du futur carrefour giratoire sera adéquat pour avoir une circulation fluide.

b) *Est-ce que cela ne serait pas plus simple de mettre des lumières?*

Ville : Cela pourrait être le cas si les études en cours en arrivent à cette conclusion. Cependant, la conception du carrefour giratoire permettra d'accueillir ce type de véhicule et notre principale préoccupation est de s'assurer que le niveau de service offert par ce giratoire sera adéquat.

c) *Cette évaluation sera faite après la construction?*

Ville : Non. Les études sont en cours et nous pourrions vous présenter lors de la deuxième séance de consultation publique prévue à l'automne prochain les résultats de celles-ci.

d) *En fait, je n'ai rien contre un giratoire comme tel, mais ma principale préoccupation est de désengorger la circulation sur le boulevard Industriel. De plus, cela m'inquiète que l'on passe de quatre à deux voies sur Industriel de part et d'autre du giratoire. Enfin, ce qui me préoccupe également c'est que le carrefour giratoire puisse avoir cinq branches. Il me semble que quatre branches c'est tolérable, cinq c'est trop (commentaires).*

7) Madame Brassard, rue Matisse

a) *Est-ce que la seule sortie pour accéder à l'autoroute 10 sera de passer par le carrefour giratoire à cinq branches sur Industriel? Est-ce qu'il n'y aurait pas une possibilité d'avoir quelque chose de plus direct depuis l'axe René-Lévesque?*

Ville : Non, avec les volumes et les catégories de véhicule qu'il y aurait là, on doit les maintenir sur des rues collectrices telles que l'axe René-Lévesque et le boulevard Industriel. On ne doit pas faire transiter la circulation au travers des rues résidentielles pour court-circuiter les rues collectrices.

b) *Vous nous avez parlé des impacts environnementaux du futur axe René-Lévesque, mais vous nous avez très peu parlé des impacts que cela pourraient avoir sur les résidents des secteurs environnants, notamment à proximité des futurs carrefours giratoires. Nous souhaiterions donc que lors de la prochaine consultation publique de cet automne, vous nous arriviez avec des suggestions concrètes pour les résidents; par exemple, est-ce que les autobus vont passer sur nos rues, est-ce qu'on va avoir des trottoirs, est-ce que la vitesse sera réduite, y aura-t-il des sens unique, etc. On s'attendait à ce que ces sujets soient abordés ce soir, mais on comprend que tout n'est pas encore décidé. On espère donc que ces sujets seront abordés lors de la prochaine consultation.*

Ville : Oui, nous en tiendrons compte.

8) Monsieur Claude Fauteux, rue du Marais

- a) *Je comprends très bien que l'axe René-Lévesque avec seulement deux voies de circulation va empêcher les camions longs de l'emprunter comme raccourci. Par contre, je ne crois pas que le tracé Haut-Bois puisse favoriser le complexe commercial du terrain au nord-est, où la Ville a récemment installé un feu de circulation complètement inutile aujourd'hui.*

Ville : Par ailleurs, précisons que les feux de circulation ont été entièrement payés par les Terrasses Rock Forest et non par la ville de Sherbrooke, et cela, à la suite d'une décision d'un juge. En effet, le feu installé sur le boulevard Bourque (dans la portion centrale du stationnement du complexe commercial) découle d'une décision de la cour du Québec selon une entente prise entre le propriétaire et l'administration de l'ancienne ville de Rock Forest. Pour l'instant il n'est pas utile.

- b) *En vélo, de quelle façon et à quels endroits pourra-t-on traverser l'axe René-Lévesque?*

Ville : Des traversées sécuritaires pour les vélos et les piétons sont prévues à tous les carrefours giratoires, notamment pour traverser chacune des branches avant qu'elle n'atteigne le giratoire comme tel. L'aménagement de traversées en passage souterrain est également possible, mais cela n'a pas encore été étudié en termes de faisabilité.

9) Monsieur Éric Turcotte, coin de la rue Jasmin et boulevard Marie-Victorin

- a) *Pour la rencontre individuelle par petits groupes de citoyens évoquée plus tôt dans la présentation, j'aimerais savoir pourquoi je n'ai pas été invité alors que je suis probablement celui qui est le plus directement touché par le projet, car l'axe René-Lévesque passe directement dans ma cour? D'ailleurs, je suis le seul qui n'a pas été acheté par la Ville, contrairement à mon voisin arrière qui a déjà été acheté par la Ville, et j'apprends aujourd'hui pour la première fois l'existence d'une deuxième solution (le tracé du Haut-Bois) dont je ne sais pas d'où est sortie cette solution-là. Pour ma part, je ne vois pas l'opportunité de cette solution-là.*

- b) *Pour le suivi du bruit et de la poussière, j'aimerais avoir des précisions sur ce qui sera fait.*

Ville : C'est pour documenter la situation actuelle dans l'étude d'impact. Des instruments de mesures permettront de suivre en continu le bruit et la quantité de poussières dans l'air. Par la suite, nous serons en mesure de simuler quelles seront les conditions futures en tenant compte de la circulation automobile additionnelle prévue.

- c) *Si l'impact de ce que vous parlez pour la poussière et le bruit est nocif pour la population, quel est l'autre plan de match?*

Ville : L'information que l'on aura obtenue nous permettra de mettre en place des mesures d'atténuation pour diminuer ces impacts; par exemple, par la plantation de grands arbres pour diminuer le déplacement de la poussière ou par la mise en place d'andains de terre pour diminuer le bruit à l'arrière.

- d) *Pour ma part, je ne vois pas comment cela pourra être possible dans le quartier résidentiel où l'espace est déjà très restreint. Dans mon secteur, c'est impossible.*

Ville : Dans votre secteur, peut-être que l'emprise sera alors plus large pour permettre la mise en place de ces mesures.

- e) *Quand vous parlez de la deuxième option qui est Haut-Bois, le fait d'arriver au boulevard Bourque face à un quartier résidentiel très dense, cela ne risque-t-il pas de forcer les gens provenant de l'axe René-Lévesque à tourner à droite sur Bourque puis à gauche sur Président-Kennedy, ce qui pourrait entraîner des problèmes de circulation? À mon avis, le tracé Président-Kennedy est préférable, car il se fait en ligne droite vers le quartier résidentiel au sud de Bourque.*

Ville : C'est certain qu'il y aura une redistribution de la circulation dans le secteur. Habituellement, cela est le résultat des choix faits par chaque conducteur et qui identifient le parcours qui lui apparaît le plus confortable et le meilleur pour ses propres besoins.

Par ailleurs, il faut comprendre que dans l'étude d'impact sur l'environnement on est obligé de proposer au Ministère des options. On ne peut pas arriver avec juste un choix.

- f) *J'aimerais qu'on m'explique alors pourquoi depuis des années cela a été avec une seule solution et que depuis quatre ou cinq ans on a deux solutions? Vous maintenez en otage présentement des personnes à leur domicile en leur disant qu'ils vont être expropriés et, du jour au lendemain, il y a deux options et les personnes de ces deux tracés se retrouvent à ne pas pouvoir se départir de leur résidence tant que le choix ne sera pas fait. Cela fait 25 ans que ce tracé-là a été dessiné et du jour au lendemain, c'est le Ministère qui demande deux solutions. Pourquoi ce bout-là seulement et pas le tracé au complet?*

Ville : Le tracé en 1988 a été fait avec les besoins du temps. L'évolution a fait que le quartier s'est développé différemment et surtout plus rapidement. Maintenant, nous sommes à la phase d'étude d'impact, ce que nous n'avons pas, par exemple, eu à faire dans le cas du boulevard Mi-Vallon. L'exercice que l'on va faire, c'est justement d'identifier les inconvénients que cela posent sur la population, de les quantifier et de faire un choix entre l'un ou l'autre des tracés.

- g) *Selon ma perception, la Ville semble déjà avoir un parti pris pour le tracé Haut-Bois, ma préoccupation se situe là. Pour ma part, je souhaite que le tracé Président-Kennedy initialement considéré soit retenu. Cela fait sept ans que j'attends et que je souhaite être exproprié, car je désire déménager et je ne peux pas vendre ma maison.*

Ville : La Ville reçoit très bien votre problématique et ayez l'assurance que nous prendrons en compte vos préoccupations dans la démarche en cours.

10) Monsieur Jean-Marc Desrosiers, rue Forget

- a) *J'ai fait parti du comité citoyen sur la table thématique sur les grands axes routiers, il y a deux ans et au début on entendait parler seulement du collecteur sur Président-Kennedy. Le tracé du Haut-Bois est apparu seulement durant la réflexion du comité. Pour le collecteur au niveau du Président-Kennedy, présentement, il y a très peu de commerces et je crois que ce tracé, avec l'ajout de 2 500 nouveaux logements, devrait entraîner la venue de nouveaux commerces sur le boulevard Bourque (commentaires).*

11) Monsieur Denis Pellerin, boulevard du Mi-Vallon

- a) *J'aimerais souligner que le secteur Mi-Vallon est le seul secteur qui n'a pas été consulté par la Ville lors des rencontres des résidents. En ce qui concerne la rue Pavillon, qui est une rue en U, la Ville a récemment effectuée une modification à l'intersection avec la rue Mi-Vallon pour interdire les virages à gauche. Cela a entraîné d'autres problèmes de circulation, ce qui fait en sorte que je ne comprends pas la raison de la modification apportée.*

Ville : Il s'agit d'un projet pilote en cours et la situation est présentement réexaminée afin de trouver une solution sécuritaire pour tous.

12) Madame Carole Lussier, rue Henri-Labonne

- a) *J'aimerais savoir si les gens qui devraient être expropriés ont tous été avisés par la Ville à ce jour?*

Ville : Lorsqu'on a fait l'an dernier le *Règlement de contrôle intérimaire pour protéger l'emprise de tout développement*, tous les propriétaires concernés par cet effet de gel du développement ont été avisés par lettre.

- b) *Dans mon cas, je demeure sur la rue Henri-Labonne et mon terrain est accoté sur le tracé Haut-Bois. Donc, si je n'ai pas reçu de lettre, c'est qu'il ne devrait pas y avoir d'expropriation d'une partie de mon terrain?*

Ville : Effectivement, si vous ne l'avez pas été, c'est que vous ne faites pas partie des propriétés potentiellement à transiger.

- c) *Au bout de la rue Henri-Labonne, là où il y a la grande courbe, est-ce que cela va devenir un cul-de-sac éventuellement?*

Ville : Cela dépend des options. À l'ouest, on ne veut pas de raccordement directement avec le chemin Godin. Donc, cela va devenir éventuellement un cul-de-sac.

13) Monsieur Mario Landry, rue Maréchal

- a) *Quelle est la distance prévue entre l'axe René-Lévesque et les résidences du côté ouest de la rue Maréchal, et est-ce que le boisé présent derrière les maisons du côté ouest de la rue Maréchal sera rasé ou une lisière naturelle sera conservée?*

Ville : Les milieux naturels d'intérêt vont être protégés en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, comme par exemple les milieux humides. Ce travail-là sera fait dans les prochaines semaines. Cela fera partie du certificat d'autorisation qui sera délivré par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, comme ce fut le cas pour le secteur industriel où sera prolongé le boulevard de Portland. Les milieux humides seront protégés ou compensés si on doit les traverser.

Concernant la distance, on parle d'une centaine de mètres environ. Dans votre cas, vous ne serez pas adossé directement à l'axe René-Lévesque; il y aura deux ou trois rangées de maison entre l'axe et les maisons construites du côté ouest de la rue Maréchal.

- b) *Ce que je comprends, c'est que le boisé fera place éventuellement à des résidences.*

Ville : C'est possible, mais il y a peut-être des milieux naturels qui seront conservés derrière chez vous et personne n'est en mesure présentement de dire si cela sera le cas. Chose certaine, l'ensemble du secteur va faire l'objet d'une approbation globale via le certificat d'autorisation.

- c) *Il faudrait peut-être penser qu'avant de planter des arbres pour réduire le bruit ou la poussière comme on a mentionné tantôt, on devrait conserver des clôtures naturelles pour minimiser l'impact sur le quartier. On devrait y penser avant de couper des arbres (commentaires).*

14) Madame Hélène Bibeau, secteur rue Henri-Labonne

- a) *Ce soir, on donne nos commentaires et nos questions, mais j'aimerais savoir si en bout de ligne, à la fin de l'exercice, il y aura un vote sur le projet?*

Ville : Non.

- b) *Aussi est-ce que le terrain des Terrasses Rock Forest ou une partie de celui-ci est sujet un jour à être acheté ou exproprié par la Ville?*

Ville : Dans le cas de l'axe René-Lévesque, si l'option Haut-Bois est retenue, on y touche à peine, c'est marginal. Pour ce qui est de l'exproprier un jour, actuellement, on ne peut pas le faire, car la Ville n'a pas ce qu'il faut comme outil légal pour le faire. Honnêtement, il y a des tractations depuis un ou deux ans et le propriétaire semble plus ouvert que jamais à vendre et on a vu passer des discussions sur des projets potentiels. La Ville n'a pas de crainte que ce terrain va se développer à des fins commerciales et de services à très court terme. C'est sûr que si l'axe René-Lévesque arrivait sur du Haut-Bois, cela aura un effet multiplicateur par rapport au développement de ce terrain là, plus que si on prenait l'option Président-Kennedy qui aurait tendance à amener les commerces un peu plus vers l'ouest.

- c) *Je ne suis pas beaucoup en accord avec cela. Je n'ai pas beaucoup confiance que ce terrain-là est facilement accessible. Cela fait longtemps que ça traîne, c'est absolument laid, affreux et il y a déjà eu un beau projet de présenté qui n'a jamais abouti. Je sens beaucoup la volonté de la Ville de privilégier l'option Haut-Bois plutôt que Président-Kennedy et pour ma part, je crois à l'inverse qu'il y aura beaucoup plus de places dans le secteur Président-Kennedy pour recevoir des commerces (commentaires).*

- d) *Dans le document consulté, on présente au plan 12, une alternative 1 pour un aménagement linéaire et aussi une alternative 2 pour un aménagement en retrait. Est-ce que cela va avec l'un ou l'autre des deux projets? Mon souci est, qu'à ce jour, on a rencontré les gens qui seront expropriés, mais je souhaite que lors des prochaines consultations, il y ait aussi une manière de faire avec les gens dont le terrain touche l'axe René-Lévesque.*

Ville : Les alternatives mentionnées, linéaire ou en retrait, sont des options qui vont se décider au fur et à mesure que le développement résidentiel va se faire. Cela pourrait varier, être l'une ou l'autre, ou les deux.

15) Monsieur Denis Boutin, rue Matisse

- a) *On a dit précédemment qu'il y avait des simulations pour la quantité de véhicules qui va passer sur l'axe René-Lévesque. Est-ce que cela sera fait aussi pour les rues qui vont déboucher sur l'axe, comme Matisse, Mondor et Henri-Labonne?*

Ville : Cela va être fait dans la simulation des déplacements véhiculaires pour chacune des intersections où il y aura un carrefour giratoire. On va identifier la quantité de véhicules qui va entrer et sortir des giratoires. Pour la rue Matisse, c'est une des rues qui mènent vers le giratoire. Est-ce que cet accès sera direct ou cela se fera par un trajet moins direct, au travers du développement résidentiel prévu, afin de diminuer le transit dans les rues résidentielles existantes, cela sera à évaluer.

- b) *Pour la rue Maréchal, qu'est-ce qui va arriver dans les deux scénarios? Cela va amener du volume et il y a la possibilité de « short-cut ».*

Ville : C'est effectivement une préoccupation que l'on a et qui a été discutée lors des rencontres de quartier. Certains aménagements ont été présentés et discutés et ceux-ci seront pris en compte dans l'étude pour diminuer le transit qui pourrait être généré sur Maréchal.

- c) *Dernier point, je demeure au coin de Matisse et Maréchal et je n'ai pas été invité à aucune des consultations.*

16) Monsieur Yvan Ménard, rue de Lotbinière

- a) *À une réponse d'une question antérieure, il a été mentionné qu'il n'y aurait pas de carrefour giratoire à Mi-Vallon, mais on voit sur le plan une flèche, que signifie-t-elle?*

Ville : Effectivement, il n'y aura pas de carrefour giratoire à cet endroit, mais il est possible qu'il y ait un accès pour entrer et sortir du quartier par virage à droite seulement et sans ouverture du terre-plein central. Donc, cela va limiter les mouvements, mais est-ce que cela aura un impact pour limiter le transit par Mi-Vallon entre Bourque et l'axe René-Lévesque, c'est cela qui sera évalué.

- b) *Oui, mais cela va permettre aux résidents de ce secteur d'avoir accès à René-Lévesque sans avoir à revenir sur leur pas pour prendre Matisse ou Malherbe.*

Ville : Effectivement, mais il y a d'autres aspects à regarder, dont l'aspect de la circulation de transit dans le quartier mentionné plus tôt.

17) Madame Marie-Claude Turcotte, secteur Mi-Vallon

- a) *Dans vos beaux développements très intéressants, j'aimerais que vous installiez, comme il a été fait dans le secteur Yamaska, plus d'arrêt et de dos d'âne pour la sécurité de nos familles, car il y aura une augmentation de la circulation. D'ailleurs, n'oubliez pas de compter deux véhicules par logement, ce qui fait huit véhicules par quadruplex. Donc, quand vous prolongerez les rues comme vous l'avez fait pour Mi-Vallon et Marcel-Marcotte, il faudrait s'assurer qu'il ait assez d'arrêts sécuritaires pour protéger nos enfants plutôt que ce soit nous qui en fasse les demandes à la Ville. Il faudrait que cela soit fait par la Ville quand vous prolongerez les rues Matisse, Maréchal et Mi-Vallon (commentaires).*

Ville : Vos commentaires seront pris en compte dans le cadre de l'étude d'impact.

18) Monsieur Richard Hubert, rue Yamaska

- a) *Quand on regarde les plans présentés, on ne voit aucune zone tampon entre les quartiers existants et ce qui va être bâti, par exemple adossé à la rue Yamaska nord-sud, il y aura deux rangées de maison. Si on regarde ce qui a été fait ailleurs où on a coupé les arbres présents puis replanté de petits arbres, il ne faudrait pas refaire la même erreur. Présentement, il y a une rangée d'arbres matures qu'il faudrait préserver. Est-ce que cela va être une de vos préoccupations? Aussi, il se fait*

présentement de la circulation de transit en partant de Bourque en passant par Mi-Vallon, Malherbe, Yamaska et Coaticook, ce qui entraîne une circulation importante qui grandie énormément. Si on pouvait accéder à René-Lévesque par Mi-Vallon, cela pourrait couper un peu de ce trafic-là. Voilà mes deux préoccupations.

Ville : Vos commentaires seront pris en compte dans le cadre de l'étude d'impact.

19) Monsieur Constant Fontaine, rue Matisse

- a) *Sur la rue Matisse, c'est seulement des maisons unifamiliales présentement et ce qui est prévue vers René-Lévesque, c'est du jumelé. Pourquoi?*

Ville : C'est pour augmenter un peu la densité d'occupation à l'approche de l'axe René-Lévesque. Le marché demande aussi du jumelé et cela demeure un type de maison unifamiliale, on est dans la même typologie de logement.

- b) *J'ai aussi remarqué qu'à droite et à gauche de Matisse, on retrouve pour les futurs développements de l'unifamilial et que c'est seulement sur Matisse qu'il y aurait du jumelé.*

Ville : Oui, mais cela reste à préciser, c'est très conceptuel et cela devra être revu après avoir négocié les milieux humides, les zones tampons et autres espaces à préserver, mais n'oublions pas qu'on demeure toujours avec un développement de type résidentiel de faible densité.

20) Monsieur Alain Perreault, rue Yamaska

- a) *Combien de véhicules peuvent passer dans le carrefour giratoire de la 220, disons durant une période de quinze minutes? Est-ce que la grosseur des véhicules peut faire en sorte que le trafic sera bloqué pendant une demi-heure parce que cela ne passe plus?*

Ville : Pourquoi désirez-vous savoir cela précisément aujourd'hui?

- b) *C'est pour savoir comment sera impactée la circulation sur la route 220. Je suis préoccupé de cela et c'est déjà difficile présentement.*

Ville : Donc, vous partagez la préoccupation déjà soulevée sur la capacité du carrefour giratoire à recevoir cette circulation de façon efficace.

- c) *Sur le boulevard René-Lévesque, est-ce que cela sera permis d'avoir des camions en transit ou cela sera pour une circulation locale seulement?*

Ville : Ce n'est pas encore décidé entre les deux options que vous avez soulevées. Chaque option a ses avantages et inconvénients.

- d) *Moi, je préfère la circulation locale seulement pour les véhicules lourds, mais selon la police de Sherbrooke, c'est quasiment impossible à faire appliquer et ils nous ont dit qu'ils n'ont pas l'intention de le faire appliquer (commentaires).*

- e) *Vous allez permettre le stationnement sur l'axe René-Lévesque. Qu'arrivera-t-il avec le déneigement en hiver? Souvent les bancs de neige font en sorte qu'il n'y a plus de place pour que deux voitures se rencontrent. Je souhaiterais donc que la largeur de la rue prenne en considération la place occupée par les bancs de neige en hiver (commentaires).*

21) Monsieur Éric Turcotte, coin de la rue Jasmin et boulevard Marie-Victorin

- a) *J'aimerais, si possible, voir la carte de mon secteur. Selon ce que je comprends, il y aura une maison enclavée si le tracé Président-Kennedy est retenu et j'aimerais comprendre ce qui sera fait en rapport avec cela.*

Ville : Pour cela, on vous suggère de venir rencontrer Monsieur Yves Tremblay après la rencontre qui pourra vous expliquer la situation.

22) Monsieur Gilles Samson, rue Yamaska

- a) *Je tiens d'abord à remercier les représentants de la Ville pour la bonne écoute qu'ils font preuve (commentaires).*

- b) *Est-ce qu'il y aura des mesures de bruits dans notre secteur?*

Ville : Oui, il y aura un poste de mesure dans votre secteur, pas loin de la rue Yamaska. D'ailleurs, tous les endroits où il pourra y avoir un impact potentiel seront suivis.

- c) *Notre comité de citoyens du secteur s'est dit qu'on avait encore du travail à faire avant la prochaine consultation qui était prévue en juin. Selon ce que l'on a appris ce soir, celle-ci sera reportée à l'automne prochain. Est-ce bien cela?*

Ville : Oui, une difficulté au niveau d'un appel d'offres qui a été jugé non conforme nous oblige à reprendre le processus, ce qui vient décaler le déroulement du projet dans le temps. Comme cela nous met trop serré pour être prêts à temps pour juin, on préfère attendre au retour des vacances à l'automne prochain.

23) Monsieur Denis Pellerin, boulevard du Mi-Vallon

- a) *Je voudrais seulement apporter des précisions quant à un commentaire fait précédemment selon lequel on n'avait jamais entendu parler du tracé Haut-Bois à la Table sur les axes routiers. Effectivement, le nom de la rue du Haut-Bois n'est jamais mentionné dans les comptes rendus et pourtant, il y a une recommandation. De la même façon, on n'a jamais parlé du prolongement du boulevard de Portland et pourtant, c'est dans les recommandations. C'est à se demander si cela n'a pas été décidé entre les différentes réunions et le rapport final (commentaires).*

Mot de la fin par M. Serge Forest

Fin de la rencontre à 21 h 35

Rédigé par : Patrice Bigras, 31 mars 2011

Compte rendu

Prolongement du boulevard de Portland et construction du boulevard René-Lévesque sur le territoire de la ville de Sherbrooke

Séance de consultation publique

Date : 20 mars 2012

Endroit : Hôtellerie Le Boulevard, salle Le Faubourg

Intervenants : Louis Bergeron, animateur
Bernard Sévigny, maire de la ville de Sherbrooke
Denis Gélinas, directeur, infrastructures urbaines et environnement, Ville de Sherbrooke
Jocelyn Grenier, chef de Division infrastructures, transports et construction
Yves Tremblay, chargé de projets spéciaux, infrastructures urbaines et environnement, Ville de Sherbrooke

Personnes-ressources : Danielle Gilbert, directrice Service planification et développement urbain, Ville de Sherbrooke
René Girard, chef de Division urbanisme, permis et inspection, Ville de Sherbrooke
René Allaire, direction générale – gestion du territoire, Ville de Sherbrooke
Daniel Leblanc, ingénierie, coordonnateur services techniques et développement urbain
Chantal Bouchard, exp
Sébastien Girard, exp
Michel Pearson, SoftdB

Assistance : 218 personnes

Le panel et les questions de la consultation publique sont disponibles à l'adresse internet suivante : http://www.ville.sherbrooke.qc.ca/fr/renelevesque/service.prt?svcid=VS_PAGE_GENERIQUE_CATEGORIES124&iddoc=257131&page=details.jsp

Déroulement de la soirée

Mot de bienvenue par Louis Bergeron

Présentation des intervenants (Louis Bergeron)

Présentation du projet

Mise en contexte

- Présentation générale du projet (historique, problématique, solutions envisagées, solution retenue, coût) (Bernard Sévigny)
- Vidéo de présentation générale du projet
- Historique du dossier (Denis Gélinas)

Bloc Circulation

- Vidéo de présentation de la problématique liée à la circulation
- État de la situation existante du quartier (Jocelyn Grenier)
- Concept d'aménagement lié à la circulation (Jocelyn Grenier)

Bloc Environnement

- Vidéo de présentation de la problématique liée à l'environnement
- Contraintes environnementales (Denis Gélinas)
- Concept d'aménagement lié à l'environnement (Denis Gélinas)

Bloc Milieu de vie

- Vidéo de présentation de la problématique liée au milieu de vie
- Distinction de deux plateaux à vocation différente (industriel et résidentiel)
- Éléments pris en compte (Yves Tremblay)
- Concept d'aménagement pour la conception liée au milieu de vie (Yves Tremblay)

Données générales

- Étapes à venir (Denis Gélinas)
- Coûts (Denis Gélinas)
- Types d'habitations (Denis Gélinas)

Conclusion (Bernard Sévigny)

Période de questions et commentaires

1) Pierre Desgagnés, secteur Mi-Vallon

- a) *On parle d'un boulevard à une voie sur tout le tronçon du boulevard René-Lévesque. M. le maire a fait allusion à des voies d'évitement pour le transport de la STS. A-t-on aussi réfléchi au transport scolaire? Va-t-il y avoir un refoulement majeur sur le boulevard qui va causer des embouteillages et rediriger les résidents vers le boulevard Bourque?*

Ville : Nous allons en discuter avec la commission scolaire et nous assurer que les zones qui servent de débarcadères pour la STS soient aussi utilisées pour le transport scolaire, de façon à éviter la congestion des tronçons routiers. Afin de ne pas nuire à la circulation, le conseil municipal nous a demandé de faire en sorte qu'il y ait des refuges afin d'embarquer et de débarquer les gens qui utiliseront le transport en commun. De plus, le fait que la vitesse est de 50 km/h, qu'il n'y a pas d'intersection et que la vitesse dans les carrefours giratoires varie de 15 à 20 km/h va permettre aux autobus de s'insérer beaucoup plus facilement dans la circulation qu'avec une route conventionnelle dont la vitesse est de 50 km/h. Il devrait donc y avoir une certaine fluidité autant pour les véhicules que pour les transporteurs scolaires ou le transport public.

2) Michel McLaren, district Norbourg

- a) *En tenant compte du secteur où je demeure, il sera plus avantageux pour moi d'utiliser le boulevard Industriel pour me diriger vers Magog. Je problème majeur que je vois, c'est la vitesse sur ce dernier (70 km/h). C'est dangereux. Serait-il possible de réduire la vitesse à 50 km/h sur le boulevard Industriel?*

Ville : Tout le secteur qui doit être nouvellement développé n'aura pas de relation avec le chemin Godin. Pour les gens qui sont situés du côté est du développement, il ne sera plus possible de rejoindre le chemin Godin par la rue Labonne comme c'est actuellement le cas. Il faudra emprunter le boulevard Bourque.

- b) *Votre réponse ne répond pas à ma question. La vitesse permise entre le boulevard René-Lévesque et l'autoroute 10 sur le boulevard Industriel est de 70 km/h, ce que je trouve dangereux en raison de l'augmentation à venir du volume de circulation. Ne pourrait-on pas limiter la vitesse à 50 km/h sur ce tronçon?*

Ville : Ce tronçon du boulevard Industriel va être repensé au niveau de son urbanisation. Aujourd'hui, il est constitué de deux voies simples pas tellement aménagées de façon urbaine, avec des entrées charretières très larges et pas toujours structurées. En raison du nouveau carrefour giratoire et du nouvel embranchement avec le boulevard de Portland, le dessin de ce tronçon va être revu, de même que la circulation et sa fluidité. Nous sommes en discussion avec le MTQ depuis un an pour convenir d'une solution à ce sujet.

3) Yvan Ménard

- a) *Vous avez dit que Godin est complètement isolé mais il va y avoir des développements futurs dans ce secteur. Or, pour aller du chemin Godin aux Terrasses Rock Forest, je dois passer par le boulevard Bourque donc m'éloigner de ma destination.*

Ville : Vous pourrez effectivement emprunter le boulevard Bourque en vous éloignant comme vous le dites ou remonter le boulevard Industriel pour prendre le boulevard René-Lévesque pour aller rejoindre en bas la rue Joyal. Il est cependant important de noter que cette optique de développement est un choix. Si la connexion entre les rues Henri-Labonne et Godin est maintenue, l'équilibre voulu ne sera jamais atteint. En effet, on utiliserait une rue à caractère rural comme collectrice importante, ce qui n'est pas son rôle. Le boulevard René-Lévesque jouera en partie ce rôle de voie de transit nord-sud, les automobilistes l'empruntant pour se rendre sur le boulevard Industriel ou sur l'autoroute. Le chemin Godin sera donc protégé par des points d'entrée et de sortie contrôlés pour éviter de le surcharger, ce qui rendra le quartier plus calme, comme à son origine.

- b) *La rue Labonne ne communiquera-t-elle pas avec la rue Maréchal?*

Ville : Si, mais de façon très limitée et la rue Henri-Labonne ne débouche pas sur le chemin Godin. Les rues Labonne et Maréchal s'embranchent au sud. On peut accéder au boulevard René-Lévesque par la rue Henri-Labonne depuis la rue Maréchal. Il y a une zone d'influence qui va être adressée avec la rue Henri-Labonne.

- c) *La piste multifonctionnelle du boulevard René-Lévesque, avec ses cyclistes, patineurs, joggeurs, marcheurs, poussettes, etc., ne va-t-elle pas connaître les mêmes conflits entre utilisateurs que la promenade du lac des Nations?*

Ville : La différence par rapport à la promenade du lac des Nations consiste, pour la piste multifonctionnelle du boulevard Bourque, à être beaucoup plus large. Elle a en effet la largeur d'une rue avec ses 5 m et non pas d'un sentier. En cas d'affluence, son importance la rendra sécuritaire et lui permettra un achalandage certain. Peut-être y aura-t-il des heures de pointe, mais dans ce cas-ci, cela sera un heureux problème.

- d) *On ouvre tous les ans plusieurs rues dans la ville. Sont-elles toutes soumises aux mêmes certifications, demandes de permission et d'autorisation?*

Ville : Absolument. Tous les milieux humides qui font partie d'un développement doivent être caractérisés et ceux qui sont à préserver sont préservés. Les aménagements, les lotissements et les rues tiennent compte de ces contraintes. Il n'y a pas de consultation de l'ampleur de celle d'aujourd'hui mais le promoteur doit faire le même exercice auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs quant à la valeur des caractéristiques physiques ou biologiques du milieu. Quand il développe un nouveau secteur, il fait donc réaliser une caractérisation, à moins que le site n'ait pas ou qu'une faible valeur écologique. Il s'assure ainsi de la préservation du site, peut fournir une compensation s'il y a lieu et faire en sorte que son lotissement ne vienne pas altérer les zones qui sont à conserver.

4) Jean-Pierre Landry

- a) *Y aura-t-il de la signalisation spécifique aux traverses piétonnières après chaque carrefour giratoire afin que les automobilistes s'arrêtent pour les piétons?*

Ville : Les traverses piétonnes vont être aménagées selon les normes du ministère des Transports, c'est-à-dire qu'il va y avoir du marquage au sol et de la signalisation aérienne. Il faut noter que ces traverses se trouveront en aval des carrefours giratoires, ce qui implique que la vitesse des automobilistes sera très réduite. Pour chaque traverse piétonnière du boulevard René-Lévesque, il y aura une voie seulement. Les piétons auront donc uniquement à regarder à gauche, faire la première traversée jusqu'au refuge central puis faire la deuxième traversée. L'aménagement sera très simple, et le temps des traversées piétonnes en sera d'autant plus réduit. De la sensibilisation pourrait également être faite. Il semble que le projet Bon pied bon œil mené par la police atteint des résultats. Pour renforcer le message, des équipements comme des bollards au centre de la rue pourraient sûrement être installés.

5) Gilles Samson

- a) *À quel moment les espaces verts indiqués sur les plans vont-ils être définitivement déterminés comme parc ou espace vert à caractère écologique protégé?*

Ville : Cette question pourrait se rapporter à la façon d'occuper le territoire en général. Les espaces verts seront déterminés lorsque le MDDEP aura analysé le projet en regard des plans de

conservation, ce qui va nous positionner sur les surfaces qui pourront être arrêtées au niveau de ces valeurs. Après cet exercice va découler tout le processus de construction. La Ville aura alors à identifier, nommer et déterminer le rôle de chacun de ces espaces. Il y a donc une négociation entre la Ville et le MDDEP pour déterminer l'identification, la reconnaissance et la valeur des espaces, après quoi les surfaces sont fixées. Par la suite, un rôle leur est attribué.

b) *Est-ce un choix de société ou strictement des urbanistes?*

Ville : Les trames vertes que l'on voit sur la carte sont clairement définies. Ce sont elles que nous allons identifier, annoncer et aussi défendre. Ce sont celles que nous désirons avoir. Ces zones n'ont pas toutes le même rôle. Il y a des secteurs ayant une vocation de zone tampon, des zones écologiques et des zones de conservation. Les trames vertes qui sont sur la carte sont des espaces que nous avons identifiés. Est-ce définitif? Le MDDEP aura toujours son dernier mot à dire avec nous ce propos.

La zone verte que l'on trouve dans le tracé du boulevard de Portland a déjà un certificat d'autorisation pour le préserver dans son entier. C'est le rôle de Destination Sherbrooke, dont c'est le travail, de le mettre en valeur, ce qui a déjà été entrepris. En bas dans les secteurs le long du tracé de René-Lévesque, on sait d'ores et déjà que la majorité des zones vertes va avoir un caractère de préservation comme milieu naturel. À l'heure actuelle, la seule zone que l'on peut penser avoir le caractère d'un parc est la zone entre l'emprise du boulevard René-Lévesque et le secteur Marie-Victorin. Elle sera plus considérée comme une zone tampon. Une définition sera donnée par la Ville pour déterminer si cela sera un parc à caractère local ou une zone linéaire. Un choix sera probablement fait avec les élus et les fonctionnaires pour voir comment le développer et quelle sera son accessibilité. Généralement, c'est une démarche entreprise avec l'arrondissement et les gens du milieu.

6) **Raymond Bollard, développement Faubourg**

a) *Selon les plans du boulevard René-Lévesque, on va fermer la rue St-Jacques. Va-t-il y avoir une autre sortie que la rue du carrefour giratoire?*

Ville : Une sortie est prévue avec le carrefour giratoire. La rue St-Jacques ne disparaîtra pas au niveau de son embranchement avec le développement Faubourg mais va être contrôlée soit pour des mesures d'urgence soit pour des déviations si jamais le carrefour giratoire ne se prête pas à son utilisation, ce qui implique qu'il y aura des barrières de contrôle.

b) *Si on a un cas d'urgence, il n'y a pas moyen de sortir par la rue Trépanier pour arriver sur le chemin Godin?*

Ville : En fait, on veut amener la portion nord de la rue St-Jacques sur la rue Trépanier. Ce que nous désirons éviter, c'est que les gens puissent utiliser une alternative et ne se rabattent pas du côté du boulevard René-Lévesque. On veut donc faire en sorte de ramener tout le secteur du Faubourg au carrefour giratoire pour que les automobilistes empruntent le boulevard René-Lévesque et accèdent au boulevard Industriel. Cependant, la portion St-Jacques qui est tout prêt de votre embranchement demeure disponible mais vraiment à des fins de contrôle.

c) *Savez-vous combien il y a de maisons dans notre développement?*

Ville : Il y a beaucoup de maisons effectivement.

d) *Il y en a 270 au moins et il s'en construit encore. Donc juste une sortie pour 270 maisons à deux véhicules par maison, mettons 1,5, ça fait pas mal de véhicules qui vont dépendre du carrefour giratoire et cela ne dégagera rien.*

Ville : Je vous dirais qu'un carrefour giratoire sera beaucoup plus fluide en capacité en comparaison de ce que vous vivez présentement avec St-Jacques. Actuellement, vous sortez sur St-Jacques et il est vrai qu'avec 250 maisons il est difficile d'y circuler. Le carrefour giratoire va offrir une plus grande capacité dès le départ.

Il y a des compagnies qui génèrent du transport sur la rue St-Jacques, qui sont à l'extrémité je crois, dont un entrepreneur qui a du camionnage. Le problème si on l'ouvre carrément avec l'axe René-Lévesque en bas, c'est qu'on ne pourra jamais empêcher le transit. C'est impossible parce que cet entrepreneur pourra rentrer par René-Lévesque, transiter à travers les maisons qui sont déjà construites et aller à sa compagnie, soit par René-Lévesque soit par le boulevard Industriel. En confinant ce tronçon-là vers le nord et en faisant en sorte qu'on garantisse que s'il arrive un problème, un bris d'aqueduc ou quelque chose de ce genre, on peut permettre aux gens d'avoir accès temporairement à René-Lévesque, cela cause de moins grands inconvénients selon nous que si on l'avait laissé ouvert. Nous n'aurions pas pu empêcher la compagnie de transport de transiter à travers le secteur, incluant le niveau des résidents en bas.

7) Denis Pellerin, boulevard du Mi-Vallon

a) *Combien de véhicules par jour emprunteront-ils le boulevard René-Lévesque quand tout sera bâti? Dans le rapport de 2010, on parlait de 3 000 logements, l'an dernier on parlait de 2 500 et aujourd'hui M. Sévigny parle de 1 800 logements. Combien va-t-il passer de véhicules et quelle sera la capacité du boulevard René-Lévesque? Combien de déplacements seront-ils autogénérés, c'est-à-dire des déplacements dus à des logements sur René-Lévesque, combien seront des déplacements de transit entre le boulevard Industriel et le boulevard Bourque et combien viendront du secteur du Mi-Vallon, la raison d'être du boulevard René-Lévesque étant de désengorger Mi-Vallon? Personnellement, j'aurais préféré qu'on ouvre Mi-Vallon au nord.*

Ville : Nous avons des données pour répondre en partie à vos questions. Pour ce qui est des débits véhiculaires à l'ultime, quand toute la cellule résidentielle sera remplie, les comptages que nous avons indiqués dans la première portion, donc entre le boulevard Bourque et le premier carrefour giratoire, à peu près 23 000 véhicules/jour à l'ultime. Dans la partie centrale, il y aura une diminution pour atteindre peut-être 10 000 à 12 000 véhicules/jour. Dans la partie plus près du boulevard Industriel, on s'attend à remonter à 20 000 véhicules/jour. Pour ce qui est du boulevard de Portland à cet endroit-là, il y aura 19 000 véhicules/jours. Ces chiffres représentent le développement à l'ultime avec les tendances d'aujourd'hui, donc avec une utilisation prédominante de l'automobile. Nous pensons que si tous les efforts en lien avec le plan de mobilité durable donnent les résultats escomptés, tous ces chiffres vont probablement diminuer de 10 % à 15 % aux approches de

l'an 2020-2021, parce que les gens vont avoir adhéré à d'autres modes de transport, transport en commun et transport actif. Voilà les données dont nous disposons actuellement et dont nous pouvons discuter avec vous ce soir. Les 23 000 véhicules incluent tout le rabattement de l'existant et le développement des 1 800 logements non bâtis actuellement.

- b) *Vous êtes optimistes que les gens vont respecter la vitesse de 15 à 20 km/h dans les carrefours giratoires?*

Ville : Je serai assez curieux de voir quelqu'un essayait d'emprunter un carrefour giratoire à plus haute vitesse. Je pense que la configuration des carrefours giratoires nous invite à les emprunter à cette vitesse-là.

- c) *Mais si la vitesse est moitié moins, il va passer moitié moins de monde.*

Ville : Il n'est pas démontré que si l'on diminue la limite de vitesse ou la vitesse, il passe moins de monde. Cela dépend de la fluidité. Si la fluidité est là, il en passe autant.

- d) *Le rapport de juin 2010 mentionne une station de pompage temporaire des eaux usées à la page 11. Pourquoi a-t-on besoin d'une station de pompage plutôt que de diriger les eaux usées vers la station de Rock Forest ou de Deauville? Quels sont les coûts associés à une station de pompage?*

Ville : Une station de pompage n'est pas une station d'épuration. Elle peut être nécessaire en cours de construction pour permettre de développer en sens inverse un développement le temps de faire un branchement gravitaire. Ce n'est pas quelque chose d'inédit et, généralement, cet équipement est payé par le promoteur parce qu'il veut développer de cette façon-là, un peu à l'envers. À la fin du projet, l'équipement est enlevé et souvent récupéré par une vente à la Ville ou le promoteur l'utilise à d'autres fins. Le développement des Chanterelles s'est fait de cette façon, la station de pompage se promenait d'un agrandissement de la rue à l'autre jusqu'à temps qu'on en vienne à un écoulement gravitaire.

- e) *L'écoulement naturel dans ce secteur irait vers quoi?*

Ville : Vers la station d'épuration de Sherbrooke, la très grande, celle qui collecte 90 % du débit des eaux usées de la ville et qui se trouve non loin de l'autoroute 610 et du boulevard Queen-Victoria. Tout ce secteur s'en va vers là, il ne s'en va ni vers St-Élie, ni vers Deauville, ni vers Rock Forest.

- f) *Étant bénévole pour le comité de toponymie, j'aimerais savoir pourquoi on l'appelle boulevard puisque sa conception ne respecte pas la définition de l'Office québécois de la langue française qui a été reprise par la Commission de toponymie du Québec et par le ministère des Transports. La définition d'un boulevard est « artère à grand débit de circulation reliant diverses parties d'un ensemble urbain et comportant habituellement au moins quatre voies, souvent séparées par un terre-plein ». On s'entête à dire que c'est un boulevard alors que cela n'en est pas un. Ceci ne vient pas du comité de toponymie, je me suis informé et nous n'avons pas été sollicités à ce sujet. D'où cela vient-il?*

Ville : Nous avons la même question que vous au sujet de l'appellation à lui donner. On l'a longtemps appelé axe, ce qui n'était pas anodin. Une fois que sa géométrie a été définie, nous l'avons soumis pour comparaison à la Commission de toponymie du Québec. Au niveau de sa définition, elle ne l'associe pas à un boulevard mais pas non plus aux autres types de routes. Sa composition le ramène à la notion de boulevard. Le vrai terme est boulevard urbain mais on ne peut pas utiliser boulevard urbain pour les affiches, donc on le ramène à son appellation simple de boulevard.

8) Jean-Marc Nadeau, urbaniste

a) *Je suis celui qui avait planifié le premier René-Lévesque, qui ne s'appelait pas René-Lévesque à l'époque. Je m'aperçois qu'on a changé le boulevard qui était supposé se rendre jusqu'au chemin Ste-Catherine pour aller seulement jusqu'au boulevard de Portland. Je pense que c'est une erreur assez importante parce que le boulevard René-Lévesque, en s'installant juste en face de Haut-Bois, va amener un grand nombre d'automobiles sur les rues Haut-Bois, Rioux et Bourassa. Il y a là environ 200 maisons et les gens de ce secteur vont trouver qu'il y a pas mal de circulation dans leur quartier d'ici quelques années. C'est sans compter qu'en utilisant Marie-Victorin, il n'y avait que quatre maisons où les gens auraient pu être mécontents; ce ne sont pas 200 maisons. De plus, ce boulevard s'en allait sur Kennedy qui avait été planifié par Rock Forest à quatre voies. C'est un chemin qui était planifié pour recevoir du trafic. Rock Forest avait proposé qu'il traverse Bertrand-Fabi, passe sur la rue Bergeron je pense puis sur le terrain des Sœurs et rejoigne le pont de Rock Forest. Actuellement, si vous voulez aller à Rock Forest par là, vous avez tout un problème. Pourquoi, au lieu de s'en aller sur Kennedy et d'avoir des possibilités de relier toute la partie sud de Sherbrooke, va-t-on desservir un gars qui a acheté un centre commercial? Pourquoi envoyer bien du trafic sur Haut-Bois plutôt que de continuer avec le trafic qu'il y avait là?*

Ville : Effectivement, le boulevard René-Lévesque a une tendance probablement tout à fait différente de celle que vous avez planifiée à une époque où l'on faisait des boulevards d'une autre façon. Il faut savoir aussi que depuis les années 1970 on a vu apparaître l'autoroute 10-55, l'autoroute 410; le boulevard Industriel s'est aussi structuré davantage. Il y a donc tout un squelette de routes et d'autoroutes qui a été installé autour de ce secteur et qui permet la gestion du trafic de grand volume. Dans le contexte du boulevard René-Lévesque, la formule retenue n'avait plus le même objectif qu'à l'époque où vous l'aviez planifié parce que l'autoroute 10-55 n'était pas là. Nous avons aujourd'hui un autre angle d'attaque. Le fait d'amener le boulevard directement tout près des terrasses Rock Forest démontre le souci du développement durable, s'appuie sur la notion de récupération de nos espaces urbains déjà en place, les infrastructures étant déjà dans le sous-sol. On vient ainsi redynamiser le quartier par le biais d'une population qui y a consommé et qui peut y consommer à nouveau au lieu de créer un étalement urbain, une pression vers l'extérieur, dans des quartiers où l'on devrait investir de grosses sommes d'argent afin de les urbaniser. Au lieu de toujours répéter la même formule de pousser à plus loin, on reprend ce qu'on a déjà au niveau de nos espaces et on les redynamise. Le fait de récupérer des quartiers ou des espaces comme ça, cela permet aussi de maintenir la valeur foncière des propriétés qui sont à proximité. C'est toute une équation qui est prise en ligne de compte, il n'y a pas une réponse unique.

b) *Le trafic qui va passer sur le pont de Rock Forest va rester et augmenter. Qu'allez-vous faire avec? Vous allez toujours le laisser passer par Henri-Labonne avec l'espèce de folie que vous avez faite de tourner sur St-Roch et le laisser passer dans tous les quartiers résidentiels? Il ne faut pas*

penser que le trafic va rester comme ça. La voie de circulation qu'on avait prévue dans le temps était nécessaire et elle va l'être de plus en plus. Actuellement, vous pouvez la garder sans trop de problèmes puisque tous les lots qui seraient impliqués sont vacants.

Ville : Si vous patrouillez un peu le secteur, il est intéressant de noter que l'autoroute 410 se prolonge jusqu'au chemin Ste-Catherine, ce qui va offrir un nouvel accueil du secteur en soi. Il y a déjà une ouverture de la circulation qui va se faire prochainement avec le prolongement de l'autoroute 410 qui servira justement de liaison pour libérer tout le plateau qui passe actuellement au village de Rock Forest. Les gens auront donc plus qu'une option, ce qui ne veut pas dire qu'ils n'emprunteront pas le pont : ils auront toujours cette option du pont mais, une autre option, probablement très intéressante, s'offre avec le prolongement de l'autoroute 410.

9) Gilles Chapdelaine

a) *Je suis un peu inquiet en ce qui concerne le giratoire entre le boulevard de Portland et le boulevard Industriel. Il y a quelques années, des travaux ont été réalisés au niveau de l'intersection des rues Lionel-Groulx et Prospect. Une masse monumentale de ciment servant à séparer les voies y a été construite, ce qui a empêché les camions de tourner à cet endroit. On a fait rapport à l'échevin. Au bout de trois jours, une partie de cette masse a été défaite pour accommoder les camions. Ça m'inquiète donc au niveau de ce fameux giratoire du boulevard Industriel, parce que si vous faites ces travaux sans avoir vérifié comme il faut si un camion peut tourner, il va falloir recommencer et dépenser de l'argent inutilement.*

Ville : On a effectivement fait des simulations. Je peux vous dire que le carrefour giratoire à l'intersection du boulevard Industriel et du boulevard de Portland va avoir 70 m de diamètre. En termes d'amplitude et d'espace, c'est donc plus gros que ce que vous connaissez dans la région actuellement, où l'on dépasse rarement 40 m. Étant donné que c'est un giratoire à double voie, avec les rayons qu'on a là, il n'y a pas de problème : on a fait des simulations avec des camions semi-remorques, ils vont amplement avoir l'espace pour faire les manœuvres dont ils ont besoin.

10) Richard McLernon, rue Yamaska

a) *Ma question concerne la démarche auprès du MDDEP. Je ne connais pas exactement le processus que vous allez faire une fois que le projet aura été adopté par le conseil. Quelle est la démarche, si possible quels sont les articles de la Loi sur la qualité de l'environnement, qui décide et quel est le rôle des citoyens?*

Ville : Notre première approche a été faite volontairement avec les gens du MDDEP pour justement placer le canevas de la zone verte. De là et après l'expérience de ce soir, nous revisiterons nos rapports ou le rapport qui sera déposé officiellement auprès du MDDEP. Le MDDEP, dans sa démarche, va le distribuer à quelques autres ministères; c'est une démarche très connue. Les différents ministères vont se prononcer sur le document et le MDDEP fera au final une recommandation auprès du bureau d'audiences publiques. Vous allez pouvoir avoir accès à l'ensemble des documents auprès des différentes bibliothèques du Québec pendant 45 jours, là c'est quelque chose de très technique. Durant ces 45 jours, vous allez pouvoir adresser des mémoires. Le MDDEP va recueillir tout ça et juger s'il y a lieu ou non d'aller

plus loin avec la notion par exemple des audiences publiques. Si ce n'est pas le cas, le processus se termine avec les recommandations que le Ministère donne au conseil des ministres qui développe ou dégage un décret gouvernemental nous donnant par la suite accès à un certificat d'autorisation. C'est ce qui est arrivé justement avec la portion la plus importante, la trame verte dans le parc industriel régional.

- b) *Là vous parlez du BAPE. Sommes-nous dans les conditions où le BAPE peut être saisi du dossier, parce que notre comité de citoyens a examiné celui-ci et on ne rentre pas dans le cadre pour donner juridiction au BAPE pour tenir les audiences publiques? Quelle est la démarche, est-ce que c'est un certificat d'autorisation (art. 22), est-ce que c'est une étude d'impact (art. 31 ou 32) ou est-ce une démarche qui vise oui ou non à ce qu'il y ait des audiences devant le BAPE?*

Ville : Le gouvernement ne fait pas exprès, à moins qu'il ne soit évident que le promoteur n'a pas fait les efforts pour étudier un projet correctement, de faire des audiences. Cela coûte cher à tout le monde. Il y a une démarche, entre le moment où nous allons déposer notre rapport et où il va y avoir une recommandation au niveau du conseil des ministres, pendant le travail des commissaires et des gens du MDDEP, qui consiste à s'assurer que le promoteur fait preuve de bonne foi et est capable d'ajuster son projet s'il y a lieu, de façon à ce qu'il respecte entre autres les conditions d'environnement et les autres conditions de milieu de vie que nous vous avons expliquées ce soir.

Effectivement, le seul tronçon qui est soumis à la Loi sur les audiences publiques est le tronçon du boulevard de Portland parce qu'il a plus qu'un kilomètre, quatre voies et 35 m. Sauf que si vous regardez dans le titre que nous donnons au projet depuis le début, et c'est comme ça qu'il a été déposé au MDDEP dans l'avis de projet, il est appelé Projet intégré de construction du boulevard de Portland et de l'axe René-Lévesque. C'est comme ça qu'il était libellé et c'était la volonté du conseil de faire la même démarche pour le boulevard René-Lévesque que s'il avait été accessible à la Loi sur les audiences publiques. C'est donc ce que nous avons fait et nous avons toujours maintenu le projet intégré. Nous pensons que le MDDEP et les commissaires du BAPE vont le voir comme ça. Nous n'avons jamais voulu dégager le tronçon de René-Lévesque pour ne pas avoir affaire au BAPE et faire ce que nous voulions. Ce n'est pas vrai, nous avons vraiment traité le tronçon René-Lévesque de la même façon que s'il avait à aller au BAPE. Cela sera aux commissaires de décider comment ils accepteront ou non notre projet.

- c) *Qui décide?*

Ville : Nous allons déposer notre projet, je vous l'ai dit. Toute la démarche est toujours sous la dénomination Projet intégré de construction du boulevard René-Lévesque et du boulevard de Portland. Ça reste pareil.

- d) *Et qui va décider?*

Ville : Nous l'avons dit tantôt. C'est le Ministère. Ce n'est pas moi et ce n'est pas le conseil.

- e) *Avez-vous de la documentation là-dessus et pouvez-vous nous en envoyer une copie?*

Ville : C'est noté.

11) Eric Turcotte

- a) *J'aimerais apporter un point concernant le monsieur travaillant en urbanisme près de moi. Il commentait le fait de faire finir le boulevard non pas sur la première option qui était supposée être l'option A mais sur l'option B qui se termine sur Haut-Bois. Depuis la dernière audience qu'on a eue ici, on fait mention ne pas avoir accès à ce même boulevard par des rues résidentielles pour ne pas congestionner la circulation. On fait buter un boulevard de cette importance sur Haut-Bois. Donc, quand j'arrive à Haut-Bois pour traverser le boulevard pour me rendre dans les autres secteurs de Rock Forest qui sont de l'autre côté du boulevard, je me bute à deux feux de circulation, l'un pour traverser qui est très facile, mais l'autre avec une voie d'accès pour six voitures maximum pour traverser du côté gauche quand j'ai emprunté le boulevard. Comment va-t-on faire pour avoir une fluidité de la circulation en se butant à deux feux de circulation à la fin d'un boulevard de cette importance-là?*

Ville : Vous parlez de la manœuvre qui vous amène vers le sud, par laquelle vous empruntez le boulevard René-Lévesque, arrivez à la lumière au boulevard Bourque, faites une manœuvre sur le boulevard Bourque puis tournez sur Président-Kennedy? *[confirmation]* Effectivement, la boîte de refuge de virage à gauche à cet endroit-là est à l'heure actuelle limitée. On a quand même le boulevard Bourque qui est une artère avec des possibilités : il y a en effet moyen d'étirer une voie de virage à gauche; il y a même moyen de voir si on ne peut pas retravailler les phasages de feux une fois que cette nouvelle artère, c'est-à-dire le boulevard René-Lévesque, sera construite. Il y a donc encore de la flexibilité et nous allons nous adapter selon le flot de circulation. Lorsqu'il y aura une nouvelle demande, nous ajusterons les choses en conséquence. À cet effet-là, je peux vous rassurer : nous allons être en mesure de bien gérer la situation et d'apporter des correctifs ou des améliorations de façon à continuer d'assurer ce qu'on prône pour le boulevard René-Lévesque, c'est-à-dire la fluidité.

- b) *J'ai une interrogation sur la direction que vous prenez. Présentement, vous vous dirigez dans la direction où vous voulez aller. On nous dit qu'on nous conseille, qu'on nous demande conseil pour savoir où l'on devrait passer, mais en face de chez moi, il y a un développement qui s'appelle Rouge-Orange et dont le promoteur a eu la permission de développer le secteur avec des constructions unifamiliales, des duplex et des condos. Pour cet emplacement, on me parle d'une structure de résidences qui vont être construites le long du boulevard avec des matériaux différents pour couper le son. Si je regarde l'accès qui était proposé en phase A, on se trouve à avoir un boulevard qui passe dans le dos des bâtiments qui viennent d'être construits durant la première année, qui se trouve être l'année actuelle. Comment peut-on donner des permis pour développer un secteur quand on ne sait même pas, c'est ce qu'on nous dit, quel trajet on va devoir prendre?*

Ville : La différence entre les deux tracés, c'est-à-dire le tracé passant par le secteur Paillard et le tracé retenu passant par le secteur Haut-Bois, réside dans les mesures d'atténuation qui permettent d'atténuer ou d'adoucir un peu l'effet brusquant de la présence du boulevard. Lorsqu'on traverse le secteur Paillard, on traverse un secteur qui est déjà bâti d'unifamiliales isolées : on ne peut donc pas se retrouver avec, par exemple, de nouveaux bâtiments qui viendraient créer un effet de transition entre le boulevard et les prochaines maisons situées en arrière-lot. Le tracé Haut-Bois nous permet d'avoir tout son long, pratiquement jusqu'aux Terrasses Rock Forest que nous connaissons, des lots de façade qui permettraient de ceinturer le boulevard, de limiter sa présence et de protéger l'arrière-lot, donc la deuxième et

la troisième rangée de maisons des résidences existantes, ce qu'on ne peut pas avoir avec le premier tracé. C'est l'un des éléments qui nous a guidés.

- c) *Je ne sais pas si l'on s'est bien compris. Je veux savoir pourquoi les permis ont été donnés quand on ne savait pas le tracé que l'on déterminerait. S'il y avait eu un tracé défini, il n'y aurait pas de problème, mais les permis ont été donnés avant.*

Ville : C'est une précision au niveau d'un règlement, qu'on appelle règlement de contrôle intérimaire, qui délimitait effectivement les espaces qui étaient automatiquement soumis au moratoire le temps que le tracé soit déterminé définitivement. Pour la portion dont vous parler, j'imagine qu'il n'y aurait pas pu avoir émission de permis de construction à l'extérieur parce qu'on se retrouve depuis un an et demi sous l'égide du contrôle intérimaire.

- d) *On est dans l'année où ce développement est en construction.*

Ville : Je vous répondrai tout à l'heure. J'ai justement la bonne personne avec moi pour répondre à votre question de façon très pointue en ce qui concerne ce processus.

12) Inconnu

- a) *Je vous félicite pour cette deuxième consultation. Je trouve que c'est important, c'est un gros morceau dans cet arrondissement-là. Je voudrais souligner que c'est intéressant qu'il y ait un axe pour les piétons et les cyclistes dans cet aménagement. Ça fait preuve de vision de développement durable entre autres. Je trouve aussi intéressant l'aspect de densification aux abords du boulevard. Je pense que la ville devrait se densifier éventuellement mais c'est un bon départ. L'aspect de mixité des usages a-t-il été considéré aux abords des boulevards, notamment en ce qui concerne les commerces de proximité? Ma deuxième question concerne les liens cyclistes, piétonniers et actifs. Je trouve ça merveilleux si cela peut éviter des tragédies comme on en a vu cette semaine sur le boulevard Bourque, je crois que cela va valoir la peine juste pour ça. Étant un cycliste quatre saisons, ces liens vont-ils être déblayés en hiver?*

Ville : Au niveau de la mixité commerciale, pour arriver à mettre en place tous les principes de développement durable et de vie active, il faut amener des points de consommation, donc des commerces de proximité, et aussi des lieux de travail qui ne sont pas trop loin, ce qui correspond au parc industriel régional dans la portion nord. Au niveau du giratoire que l'on appelle Matisse, celui qui est au centre, on va trouver des commerces de proximité pour pouvoir desservir un rayon d'influence immédiat en plein centre de la portion de développement. Le boulevard Industriel a déjà ses espaces commerciaux, le boulevard Bourque aussi. On a donc trois tiers. La distance à pied de 400 m, 500 m ou 600 m peut être parcourue pour avoir accès rapidement à un point de service commercial. Donc oui, cet aspect a été considéré et pris en compte.

Pour ce qui est de la présence des réseaux cyclables, l'interconnexion a été identifiée et a été un élément d'application. Nous croyons qu'il faut le faire. En ce qui concerne la desserte au niveau du déneigement en plein hiver, le sentier au centre fait en sorte qu'il n'y a pas de rejet des déneigeuses avec la boue sur les trottoirs. On a ainsi un trottoir qui est libre d'addition de neige provenant de la route, étant donné qu'on décharge toujours vers le côté

extérieur. Cela veut dire que oui, on aura un équipement qui serait entretenu 12 mois par année.

13) M. Robert Théoret

- a) *J'ai une question concernant le code de la sécurité routière. Vous dites qu'en se rangeant sur le côté les autobus scolaires vont pouvoir embarquer les enfants et que la circulation va pouvoir continuer. Y-a-t-il quelque chose dans le code de la sécurité routière qui permet aux automobilistes de passer quand les clignotants sont activés sur un autobus scolaire?*

Ville : Non. Il est certain que si l'autobus scolaire sort son panneau d'arrêt de côté, les automobilistes de toutes les voies, même quand il n'y a pas de terre-plein séparateur, doivent s'arrêter. Je pense que nous allons travailler avec les gens de la commission scolaire pour la desserte par le transport scolaire. Nous allons analyser comment va se faire la distribution de la circulation dans la cellule Mi-Vallon, ce qui va nous permettre par la suite, de concert avec les gens du transport scolaire, de favoriser des itinéraires où les débits de véhicules seront moindres.

Tout à l'heure, nous vous disions que les autobus scolaires vont se mettre de côté. On sait que souvent les gens en arrière sont impatients et avancent aussitôt que le bras est descendu. Le fait que les autobus soient sur le côté (dans un refuge) va permettre de faire passer certains véhicules de façon à limiter la congestion en arrière. Mais comme le disait mon collègue, il est sûr que si nous sommes capables de faire passer les autobus dans les rues résidentielles déjà construites (les réseaux locaux), parce que c'est là que sont les enfants, on n'aura pas ce problème.

De plus, nous vous rappelons que les autobus vont avoir des échappatoires à tous les 700 m. Je vois donc mal les autobus scolaires parcourir complètement les 3,5 km ou 5 km du boulevard. Ils vont entrer sur le boulevard, en sortir, y pénétrer à nouveau, en ressortir. Cela va créer des créneaux et les gens vont pouvoir circuler.

- b) *Mon inquiétude est que le transport scolaire a lieu en même temps que l'heure de pointe, habituellement le matin. L'utilité du boulevard consiste à pouvoir contourner, mais s'il est bloqué régulièrement à cause des autobus scolaires, les gens vont continuer à passer par le boulevard Bourque. [commentaire]*

14) Jean-Guy St-Gelais

- a) *J'étais l'un des membres du comité dialogue citoyen sur les axes routiers. Je suis très heureux de voir que la grande majorité de nos recommandations ont été prises en compte et qu'on aura éventuellement un boulevard René-Lévesque répondant aux besoins du secteur. Ma préoccupation comme membre du comité était la sécurité et la protection du secteur. J'ai encore cette même interrogation parce que je n'ai pas tellement entendu parler de ce sujet ce soir, excepté le petit laïus de M. Sévigny au tout début quand il nous a dit que cela serait sécuritaire, mais je sais très bien qu'il y a un problème à résoudre du côté des services d'incendie pour avoir une caserne le plus près possible qui pourrait desservir le secteur. C'est la même chose avec les services policiers qui pourraient éventuellement disposer de postes de quartier. Il y a également la largeur de la voie pour*

assurer le passage des véhicules d'urgence mais aussi pour que toute la circulation automobile puisse s'écarter pour leur laisser l'espace requis. Je voudrais alors des détails là-dessus.

Ville : Concernant la présence ou la proximité de la caserne, le fait d'avoir une liaison directe avec la station de la rue Léger permet un rabattement pour aller chercher le support d'une autre flotte vers l'autre station, par exemple qu'on trouve sur le boulevard Bourque. L'interconnexion entre les deux postes de pompier est donc grandement améliorée par la présence de la liaison Portland-René-Lévesque. Pour ce qui est de la largeur de la voie de 5 m, nous allons effectivement en discuter avec nos collègues du service des incendies. Dans l'aménagement que nous n'avons pas pu vous présenter parce que nous ne pouvons pas illustrer tous les détails, il y a beaucoup de détails qui accompagnent la géométrie, dont des surlargeurs ponctuelles de 6 m et des baies de refuge de la STS. Cela fait donc en sorte qu'on circonscrit le boulevard mais qu'il y a quand même une capacité pour les automobilistes de s'écarter le temps de laisser passer les véhicules d'urgence. Les carrefours giratoires permettent aussi toutes sortes de manœuvres. Ce ne sont donc pas des points d'ancrage impossibles à traverser, au contraire ils permettent une multitude de manœuvres. Ce qui est le plus important, c'est d'être capable de pouvoir déployer le véhicule s'il doit être sur la rue, par exemple avec l'empatement requis (on parlait de 6 m). Tout ça est pris en ligne de compte afin que l'on puisse répondre à toute éventualité. Ce que nous voulions surtout éviter, c'est de faire un boulevard trop large, générateur de louvoiement. Ici les automobilistes sont ramenés à la queue-leu-leu.

Sur le plan de la sécurité, ce tronçon, comme tous les autres tronçons, va faire l'objet d'une attention particulière de la part de nos policiers. Ce qui est particulier, c'est qu'auparavant les policiers faisaient de la patrouille, etc., puis retournaient au poste de police central pour faire des rapports, de la rédaction... Ils sont maintenant équipés d'un système qu'on appelle RAO dans notre jargon, ou d'ordinateurs, si bien qu'ils font dorénavant ce travail de bureau à l'intérieur de leur véhicule. Les patrouilles sont donc davantage présentes sur le terrain. Évidemment, il y a la limite de vitesse à 50 km/h mais, comme on le disait, la vitesse est réduite à 12 ou 15 km/h aux abords d'un carrefour giratoire. Le concept nous rassure donc quant à la sécurité des usagers.

Mot de la fin par Bernard Sévigny

Publié le 07 octobre 2008 à 23h57 | Mis à jour le 08 octobre 2008 à 00h14

Mésentente sur le futur axe René-Lévesque



Certains membres d'une table thématique du comité Dialogue-citoyens Sherbrooke exigent que le futur axe routier René-Lévesque soit conditionnel à une refonte complète du système de transport en commun sur tout le territoire sherbrookoïse.
Imacom, Frédéric Côté

David Bombardier

La Tribune

(Sherbrooke) Les membres de la table thématique sur l'axe René-Lévesque s'entendent pour dire qu'un nouveau lien routier est nécessaire dans le secteur Rock Forest, en périphérie du quartier Mi-Vallon. Là où les discussions achoppent, c'est sur les conditions rattachées à la construction de ce nouvel axe routier.

Certains membres de cette table thématique du comité Dialogue-citoyens Sherbrooke exigent que l'axe René-Lévesque soit conditionnel à une refonte complète du système de transport en commun sur tout le territoire sherbrookoïse, a appris *La Tribune* d'une source bien informée. Cette refonte comprendrait la mise en place de voies réservées aux autobus sur les principales artères de Sherbrooke.

Les dissensions au sein du comité de citoyens sont telles que le dépôt du rapport préliminaire, prévu hier, a été reporté à une date ultérieure. Les neuf membres du comité se rencontreront, ce soir, dans l'espoir d'en arriver à un consensus.

Selon les informations obtenues par *La Tribune*, plusieurs membres du comité souhaitent que la Société de transport de Sherbrooke (STS) révise de fond en comble son nouveau plan de transport, mis en place il y a à peine deux ans, afin de l'adapter «à l'ensemble de la population». Présentement, la STS répond essentiellement aux besoins des étudiants, juge-t-on.

Plutôt que de faire rouler des autobus de 45 pieds à moitié vides, la STS devrait vendre plusieurs de ces véhicules pour acheter des minibus, suggère-t-on. Ces minibus circuleraient dans les quartiers résidentiels pour transporter les usagers à des centres d'échanges (Carrefour de l'Estrie, UdeS, centre-ville et Cégep). Deux nouveaux points de desserte devraient s'ajouter à ceux qui existent déjà, soit un dans le secteur des Terrasses Rock Forest et un autre à Fleurimont, aux deux extrémités de la ville. Des stationnements incitatifs pourraient s'y greffer.

À partir des centres d'échanges, des autobus express prendraient le relais et circuleraient uniquement sur les artères, dans des voies réservées aux autobus et aux services d'urgence, comme c'est notamment le cas à Québec.

Ces voies réservées retrancheraient des voies de circulation aux automobiles, et non pas uniquement des espaces de stationnement, comme ce fut le cas l'été dernier sur une partie de la rue King Ouest. L'impact sur la circulation serait donc assurément important.

Avant le nouvel axe

En voyant que les autobus circulent plus rapidement qu'eux grâce aux voies réservées, les automobilistes ralentis par les bouchons de circulation opteraient graduellement pour le transport en commun, ce qui augmenterait l'achalandage, avancent certains membres du comité.

Ces mesures devraient être implantées immédiatement, suggère-t-on, de façon à ce que la Ville ait des indications sur le nombre de voies que devra comprendre le nouvel axe René-Lévesque, qui relierait les boulevards Bourque et de Portland via la route 220.

Selon notre source, près de la moitié des membres du comité veulent que l'axe René-Lévesque soit conditionnel à la mise en place de ces mesures.

Chose certaine, les membres du comité s'entendent sur le fait que l'axe René-Lévesque est nécessaire pour désenclaver le quartier Mi-Vallon, densément peuplé, et permettre aux véhicules d'urgence d'y avoir accès plus facilement.

Le rapport préliminaire du comité pourrait être rendu public la semaine prochaine. Les citoyens pourront ensuite bonifier le rapport lors d'une séance publique, après quoi les recommandations seront acheminées aux élus de la Ville de Sherbrooke.

Publié le 17 octobre 2008 à 08h03 | Mis à jour le 17 octobre 2008 à 08h03

Une nouvelle voie essentielle pour assurer la sécurité des citoyens

David Bombardier
La Tribune

Malgré les critiques que pourrait susciter la construction d'un nouvel axe routier, la table thématique du comité Dialogue-citoyens Sherbrooke est catégorique: l'axe René-Lévesque est essentiel pour assurer la sécurité des citoyens, en particulier sur le boulevard du Mi-Vallon et aux abords de l'école primaire La Maisonnée.

Planifiée depuis de nombreuses années, cette nouvelle voie de circulation relierait le boulevard Bourque au boulevard de Portland via la route 220. Elle permettrait de désenclaver le quartier Mi-Vallon, qui est présentement accessible uniquement via le boulevard du Mi-Vallon et quelques petites rues résidentielles.

Actuellement, 12 400 véhicules circulent chaque jour sur le boulevard du Mi-Vallon, ce qui est «inacceptable» aux yeux du comité de citoyens. De ce nombre, 7100 véhicules passent quotidiennement devant l'école La Maisonnée, où la sécurité des enfants est «très précaire», juge-t-on.

Quelque 2500 nouvelles habitations devraient voir le jour dans le secteur Mi-Vallon au cours des prochaines années, rappelle par ailleurs le comité.

Outre la construction de l'axe René-Lévesque, le comité recommande de mettre en place un nouveau passage pour piétons, très visible, aux abords de La Maisonnée. Il souhaite aussi une présence policière accrue dans ce secteur afin que la limite de vitesse de 30 km/h soit respectée par les automobilistes.

Le comité ne s'est pas penché sur le nombre de voies que devrait comprendre le nouvel axe routier. Selon un haut fonctionnaire de la Ville de Sherbrooke ayant rencontré les membres du comité, deux voies répondraient aux besoins au moins jusqu'en 2025.

Pour éviter que les véhicules d'urgence ne soient coincés dans la circulation, le comité suggère par ailleurs d'implanter une voie qui leur serait réservée au centre de la rue Léger.

Des bandes de débordement devraient aussi voir le jour le long du boulevard Industriel (route 220), afin que les automobilistes puissent facilement dégager la chaussée lors du passage de véhicules d'urgence. D'après le comité, la rue Léger devrait également être prolongée vers le boulevard de Portland afin d'assurer une meilleure circulation des autobus et des véhicules d'urgence.

À l'origine

À l'origine, l'axe René-Lévesque devait relier le boulevard de Portland au boulevard Bourque à la hauteur de la rue du Président-Kennedy. Le comité de citoyens propose que le principal accès du nouvel axe routier devienne la rue du Haut-Bois (adjacente aux Terrasses Rock Forest), avec un second accès possible via la rue du Président-Kennedy.

Selon les membres du comité, la construction de nouveaux axes routiers à Sherbrooke devrait toujours tenir compte des notions de développement durable, dont la protection des commerces de proximité. Afin d'optimiser les possibilités de chauffage et de climatisation passifs, le design de rue devrait aussi prendre en considération l'orientation des vents et de l'ensoleillement. Des zones tampons devraient également être établies entre les nouveaux axes routiers et les habitations, souligne le comité.

Parmi ses autres recommandations, le comité juge que les îlots domiciliaires mériteraient d'être reliés plutôt qu'isolés. La Ville, lit-on dans le rapport, doit «enrayer autant que possible les cul-de-sac sans créer pour autant des voies de transit en régulant les vitesses à l'aide de dos d'ânes, d'étranglements de la chaussée avec des passages de piétons et la création de zones à vitesse réduite».

Publié le 03 novembre 2008 à 11h50 | Mis à jour le 03 novembre 2008 à 11h52

L'axe René-Lévesque sécuriserait le secteur du Développement du Faubourg



Albert Bérubé
La Tribune

(SHERBROOKE) Des citoyens du "Développement du Faubourg", dans le secteur Saint-Élie, s'inquiètent vivement du fait que leur quartier n'a qu'une seule issue. Cet unique lien routier avec une grande artère s'appelle la rue Saint-Jacques et il donne sur le boulevard Industriel (la 220), près de la 55.

"Il y a 153 maisons dans le secteur", fait valoir Serge Audet, un résidant. "Et la rue Saint-Jacques est une rue vallonnée avec des fossés de chaque côté. S'il y avait un accident, un déversement, ou un incendie majeur, on n'a aucune autre sortie." "Il ne faut pas faire de l'environnement au détriment de la sécurité des gens", ajoute M. Audet, qui souhaite que la Ville de Sherbrooke trouve une solution pour ce quartier enclavé où il habite depuis un an. "J'en ai parlé à notre conseiller, Serge Forest, et il est entièrement d'accord."

Ce qui inquiète toutefois M. Audet, c'est que le récent comité Dialogue-citoyens Sherbrooke sur les axes routiers n'ait nullement fait mention du problème de son quartier. "Le Faubourg n'est mentionné à aucun endroit. On ne parle que du secteur Mi-Vallon", déplore-t-il. "La rue Saint-Jacques a été ouverte en 1988", fait-il pourtant remarquer.

Boulevard René-Lévesque

Rappelons que le boulevard René-Lévesque, qui est envisagé à l'ouest du secteur Mi-Vallon, relierait le boulevard Bourque à la 220. Son tracé de trois kilomètres passerait à l'est du "Développement du Faubourg".

Le conseiller municipal du secteur, Serge Forest, estime qu'il faut absolument désenclaver le "Développement du Faubourg". "Ça fait huit ans que je fais des représentations à la Ville là-dessus", dit-il. "Ça a un impact majeur sur la sécurité des gens. Quant à moi, la Ville devrait inclure ça dans ses prévisions budgétaires dès cette année."

Il croit que la solution pourrait passer par un accès à l'axe nord-sud René-Lévesque, "à la hauteur de la rue Saint-Édouard" par le biais d'un carrefour giratoire. "Mais il faut d'abord s'entendre sur la nécessité de cet axe", dit-il. "Selon moi, c'est un projet qui devrait se situer autour de 10 millions \$ pour les trois kilomètres." Le comité Dialogue-citoyens sur les axes routiers tiendra une consultation publique pour bonifier son rapport, le mercredi 5 novembre, à 19 h, à la salle du conseil de l'arrondissement de Rock Forest-Saint-Élie-Deauville, au 1000, rue du Haut-Bois Nord.

Publié le 06 novembre 2008 à 06h38 | Mis à jour le 06 novembre 2008 à 06h42

Axe René-Lévesque: le syndrome "pas dans ma cour" apparaît



Une centaine de personnes ont pris part à la consultation publique sur le projet de construction de l'axe René-Lévesque, Imacom, Charles-Antoine Auger



David Bombardier
La Tribune

(Sherbrooke) Le rapport de la table thématique sur l'axe René-Lévesque est loin de faire l'unanimité. De la centaine de personnes ayant pris part à la consultation publique sur le sujet, mercredi soir, plusieurs y ont apporté des bémols, tant en ce qui concerne les bienfaits des voies réservées au transport en commun que la construction de l'axe René-Lévesque.

L'implantation de voies réservées aux autobus sur les principales artères de Sherbrooke, recommandée par le comité de citoyens, ferait augmenter la congestion routière, a fait remarquer Michel Montpetit, directeur du Centre universitaire de formation en environnement et président d'une autre table thématique, soit celle sur les aires écologiques.

D'un point de vue environnemental, il est loin d'être certain que cette solution viendrait diminuer l'émission de gaz à effet de serre, a laissé entendre M. Montpetit, dans la salle bondée du pavillon de services du parc Central du secteur Rock Forest.

Avant de recommander la mise en place d'une telle mesure, on devrait à tout le moins en étudier les impacts, a-t-il insisté. D'après M. Montpetit, la table thématique devrait surtout, dans son rapport, proposer la mise en place de nouvelles pistes cyclables et de vélos libre-service ainsi que l'augmentation des tarifs de stationnement, afin d'offrir aux Sherbrookoïses de multiples solutions de rechange à l'automobile.

Par ailleurs, le syndrome du « pas dans ma cour » s'est clairement fait ressentir au sujet de la construction de l'axe René-Lévesque, qui profite d'une recommandation favorable de la table thématique formée par la Ville de Sherbrooke.

Cet axe routier à deux voies, planifié depuis plus de 25 ans, relierait le boulevard Bourque à la route 220, puis au boulevard de Portland, ce qui viendrait désenclaver les quartiers Mi-Vallon et du Nouveau Faubourg (rue Saint-Jacques). Quatre accès via des carrefours giratoires sont prévus entre le boulevard Bourque et la route 220, soit dans le prolongement des rues Marcel-Marcotte, Mondor (perpendiculaire à Marini), Matisse et Maréchal (extrémité sud). Le prolongement de la rue du Mi-Vallon jusqu'à la route 220 a été écarté par la Ville afin d'éviter que Mi-Vallon ne devienne une voie de transit.

De nombreux résidents du quartier Mi-Vallon s'opposent vigoureusement à ce que leur petite rue résidentielle débouche sur l'axe René-Lévesque. Des citoyens de la rue Matisse, dont Claude Apollon et Geneviève Thérberge, sont notamment passés au micro pour réclamer que l'on tienne compte de leur qualité de vie et qu'on évalue d'autres solutions.

À l'opposé, quelques citoyens de la rue du Mi-Vallon ont répété qu'ils sont exaspérés de voir des dizaines de camions lourds circuler devant leur domicile et que le quartier Mi-Vallon nécessite d'autres accès routiers.

Julie Dionne, porte-parole de la Coalition Sherbrooke milieu de vie, croit plutôt que la construction de l'axe René-Lévesque n'est pas justifiée et que l'on devrait se contenter de mettre de l'avant les mesures favorisant le transport en commun.

Les membres de la table thématique tiendront compte des recommandations des citoyens afin de compléter leur rapport, qui sera ensuite remis aux élus de la Ville. Quelques conseillers municipaux assistaient à la consultation publique de mercredi.

Publié le 17 novembre 2008 à 00h41 | Mis à jour le 17 novembre 2008 à 00h47

Boulevard de Portland: la Ville envisage une jonction avec la 10/55



David Bombardier
La Tribune

(SHERBROOKE) Le boulevard de Portland pourrait être prolongé jusqu'à proximité de la sortie Saint-Élie de l'autoroute 10/55. Ce nouveau tracé, envisagé par la Ville de Sherbrooke, contraste avec celui qui était sur les planches à dessin depuis plusieurs années et qui faisait bifurquer le boulevard de Portland vers le sud à la hauteur du chemin Labonté.

Le directeur de la planification et du développement urbain de la Ville, Sylvain Boulianne, a brièvement abordé ce second tracé lors de la consultation publique sur l'axe René-Lévesque, la semaine dernière. L'axe René-Lévesque relierait les boulevards Bourque et Industriel entre les quartiers Mi-Vallon, du Nouveau Faubourg et Yamaska, avant de joindre le prolongement du boulevard de Portland.

Les deux tracés du boulevard de Portland sont étudiés par la Ville et il s'agit de concepts «très préliminaires» qui ne sont aucunement détaillés sur le plan technique, a indiqué M. Boulianne.

Le nouveau tracé à l'étude coïncide avec une demande de la Société de développement économique de Sherbrooke (SDES). «On voit ça d'un très bon œil», affirme le directeur général de l'organisme, Pierre Dagenais. Ce nouveau tracé permettrait aux automobilistes qui souhaitent se rendre directement dans le secteur du Carrefour de l'Estrie ou dans le parc industriel d'emprunter le boulevard de Portland dès leur sortie de l'autoroute à la hauteur de Saint-Élie (sortie 137). Actuellement, ces automobilistes en provenance de Montréal doivent utiliser le boulevard Industriel, une artère à deux voies très achalandée. Ils peuvent aussi poursuivre leur route jusqu'à l'autoroute 410.



Le boulevard de Portland pourrait être prolongé jusqu'à proximité de la sortie Saint-Élie de l'autoroute 10/55 (sortie 137). Un haut fonctionnaire de la Ville de Sherbrooke a brièvement abordé cette possibilité la semaine dernière, lors d'une séance publique. Ce nouveau tracé, toujours à l'étude, contraste avec l'ancien tracé proposé. Ce dernier faisait bifurquer le boulevard de Portland vers le sud à la hauteur du chemin Labonté, pour aller rejoindre le futur axe René-Lévesque.
Imacom, Claude Poulin

«Ce tracé permettrait de dégager le boulevard Industriel, où la circulation est infernale, explique M. Dagenais. C'est très compliqué pour les camionneurs d'emprunter cette voie de circulation aux heures de pointe. C'est plus congestionné que l'intersection King Ouest et Jacques-Cartier.»

Le nouveau tracé aurait aussi l'avantage de réduire la circulation de transit sur le futur axe René-Lévesque. Les automobilistes en provenance du secteur Rock Forest devraient bifurquer vers le nord-ouest avant de déboucher sur le prolongement du boulevard de Portland, tandis que l'ancien tracé permettrait aux automobilistes de filer directement jusqu'au secteur du Carrefour de l'Estrie. Pierre Dagenais précise que le prolongement du boulevard de Portland devra obligatoirement traverser une zone humide sur une distance d'environ 300 mètres. Cette zone humide est située à l'extrémité du boulevard existant et ne pourra être contournée, peu importe le tracé qui sera privilégié, mentionne le directeur général de la SDES.

«Ce serait important que la Ville se positionne rapidement dans ce dossier-là», estime par ailleurs Pierre Dagenais. «Tant qu'on ne connaîtra pas le tracé du boulevard de Portland et des rues secondaires, on ne pourra pas finaliser la vente de certains terrains industriels», explique-t-il, en précisant qu'aucune transaction n'a avorté jusqu'à présent pour cette raison.

La SDES détient la plupart des terrains compris dans le vaste triangle délimité par l'autoroute 10/55, le boulevard Industriel et l'autoroute 410. Le prolongement du boulevard de Portland lui permettra de poursuivre le développement industriel de ces terrains.

Publié le 03 décembre 2008 à 09h37 | Mis à jour le 03 décembre 2008 à 09h40

Le plan de transport de la STS égratigné



Selon la table thématique sur l'axe René-Lévesque, le service actuel de la Société de transport de Sherbrooke «ne favorise pas l'utilisation du transport en commun».

Archives La Tribune, Jocelyn Riendeau



David Bombardier
La Tribune

(Sherbrooke) La table thématique sur l'axe René-Lévesque persiste et signe: le service actuel de la Société de transport de Sherbrooke (STS) «ne favorise pas l'utilisation du transport en commun» et n'est pas adapté «aux déplacements de la population en général».

Pour remplacer le plan de transport que la STS a mis en place il y a deux ans et demi, le comité de citoyens formé par la Ville de Sherbrooke propose plutôt l'implantation de navettes de quartier et d'autobus express circulant dans des voies réservées sur les artères sherbrookoises entre les principaux points de collecte. La présidente de la STS, Dany Lachance, refuse tout commentaire avant d'avoir consulté les membres de son conseil d'administration, mardi prochain.

Dans son rapport final déposé lundi soir au conseil municipal et transmis hier matin à La Tribune, la table du comité Dialogue-citoyens Sherbrooke recommande la construction de l'axe René-Lévesque dans le secteur Rock Forest.

Comme les démarches préliminaires prendront quelques années, les membres de la table demandent aux élus de mettre en place «immédiatement» ses suggestions liées aux autobus express et aux voies réservées «afin de mieux pouvoir identifier, dans quatre ou cinq ans, le type d'axe routier qu'il faudra alors construire».

D'après le comité de citoyens, les voies réservées devraient voir le jour «là où c'est possible» dans des voies existantes des boulevards Bourque et de Portland de même que dans les rues King, Galt et Denault.

Nuance importante par rapport au rapport préliminaire: le rapport final, amendé à la suite d'une consultation publique, recommande maintenant au conseil municipal de réaliser une étude d'impacts avant d'implanter des voies réservées. À la lumière de cette étude d'impacts, il reviendra aux élus de décider s'il s'agit là d'une option envisageable.

«On ne veut pas créer de problème majeur de circulation avec les voies réservées, affirme le président de la table thématique, Jean-Paul Longchamps. Avant d'implanter des voies réservées, ça prend une étude d'impacts pour voir si ça créerait d'autres problèmes qu'on n'avait pas envisagés.»

M. Longchamps est conscient que l'implantation de voies réservées pourrait réduire la fluidité de la circulation: «Ça s'est fait à Québec [ndlr: sur le boulevard René-Lévesque] et ça avait créé beaucoup de frictions à l'époque, mais tout le monde est aujourd'hui satisfait des résultats.»

Dans le rapport final, on rappelle que «le principe de base pour un transport en commun utilisé, c'est qu'il est plus difficile, plus compliqué et plus long de prendre son auto. Lorsque l'autobus est aussi rapide ou plus rapide que l'auto, les gens feront un choix facile».

Plus de sécurité à La Maisonnée

Le comité suggère par ailleurs aux élus de favoriser la rue du Haut-Bois Nord (adjacente aux Terrasses Rock Forest) plutôt que la rue du Président-Kennedy comme accès principal au nouvel axe René-Lévesque. Ce nouvel accès serait réalisable, selon les services techniques de la Ville, et aiderait à relancer ce secteur commercial, laisse entendre Jean-Paul Longchamps.

Pour accroître la sécurité à proximité de l'école primaire La Maisonnée, le comité recommande notamment d'interdire le trafic lourd sur le boulevard du Mi-Vallon lorsque l'axe René-Lévesque sera construit.

Le rapport final recommande également que du Mi-Vallon débouche sur le nouvel axe René-Lévesque en direction nord seulement. Le président de la table thématique a reconnu que cette recommandation «ne tient plus» puisqu'elle accroîtrait la circulation de transit sur le boulevard du Mi-Vallon, entre le boulevard Bourque et la route 220.

Publié le 03 février 2009 à 00h45 | Mis à jour le 03 février 2009 à 00h49

Oui au pôle commercial de Fleurimont et à l'axe René-Lévesque



En conformité avec les recommandations du comité Dialogue-citoyens Sherbrooke, les élus acceptent de protéger 12 pour cent du territoire de la ville en aires écologiques, soit 44 kilomètres carrés, sans toutefois préciser d'échéancier. «En raison de l'ampleur de la tâche et des défis que cela représente, le conseil souhaite d'abord identifier et caractériser ces milieux d'ici six mois afin d'être en mesure d'établir un échéancier réaliste», indique le président du comité consultatif d'urbanisme, Louida Brochu (à gauche). À son côté, on aperçoit le maire Jean Perrault et le directeur général adjoint René Allaire.

Imacom, Frédéric Côté



David Bombardier
La Tribune

(SHERBROOKE) Fleurimont aura son pôle commercial local de 400 000 pieds carrés, Rock Forest obtiendra son axe René-Lévesque et le bois Beckett doublera de superficie. De plus, 12 pour cent du territoire sherbrookoïse sera un jour protégé à titre d'aire écologique.

Le conseil municipal de Sherbrooke estime avoir répondu «à l'ensemble des recommandations citoyennes», hier, en adoptant à l'unanimité un plan d'action détaillé faisant suite au rapport final du comité Dialogue-citoyens Sherbrooke. Les élus ont passé leur journée de samedi à débattre de cet épique dossier.

«Nous avons pris des décisions qui rallient le mieux l'ensemble des intérêts diversifiés de notre ville», ce qui ne fut pas une mince tâche, a expliqué hier après-midi le maire de Sherbrooke, Jean Perrault, au cours d'une conférence de presse précédant la séance du conseil municipal lundi.

Ainsi, la Ville de Sherbrooke va de l'avant avec le projet de pôle commercial local de 400 000 pieds carrés sur la rue King Est, tel que recommandé dans le rapport préliminaire de Dialogue-citoyens Sherbrooke. Dans son rapport final, le comité avait retiré cette recommandation pour s'en remettre au jugement des élus. Le conseil municipal a finalement penché en faveur des commerçants et des centaines de Fleurimontois qui, au cours des dernières semaines, se sont mobilisés en faveur de ce pôle commercial. Dès ce printemps, la Ville de Sherbrooke approfondira le zonage commercial du secteur visé, en face de la Boulangerie Georges, afin de permettre près de 400 000 pieds carrés de surface commerciale.

Ce pôle commercial local ne pourra comprendre plus de deux grandes surfaces totalisant un maximum de 100 000 pieds carrés chacune. Des commerces de plus petite superficie s'y grefferont.

«Une plus grande surface dans un pôle commercial local peut s'intégrer à une structure commerciale de proximité en créant un achalandage qui profitera à tous», estime le président du comité consultatif d'urbanisme, Louida Brochu.

La famille Custeau, propriétaire du terrain totalisant 1,7 million de pieds carrés, devra conserver environ 200 000 pieds carrés à l'état vierge. Il s'agit d'une aire écologique identifiée dans les documents publiés par la Ville de Sherbrooke il y a deux ans, lors de la campagne référendaire sur le plan d'urbanisme. Cette aire écologique se retrouvait directement à l'endroit où le promoteur voulait initialement construire ses deux grandes surfaces.

Les élus s'engagent à réinvestir une partie des revenus de taxes provenant du pôle commercial dans le développement des commerces de proximité sur l'ensemble du territoire.

Le conseil ira par ailleurs de l'avant avec la création d'un observatoire commercial. Il maintiendra également le zonage mixte (commercial et résidentiel) dans les 32 secteurs identifiés lors de la dernière campagne référendaire.

Plusieurs élus ont publiquement souhaité, lundi soir, que ce plan comprenant 65 actions concrètes contribue à «rebâtir des ponts» avec les citoyens, à la suite d'une campagne référendaire où le lien de confiance a été passablement écorché. Le président intérimaire du parti Renouveau sherbrookois, Bernard Sévigny, appuie le plan d'action en ce qui a trait à l'axe René-Lévesque et aux zones écologiques, mais se dit «mal à l'aise» avec les deux grandes surfaces de 100 000 pieds carrés dans le secteur Fleurimont.

«C'est comme si on implantait deux commerces plus grands que le Canadian Tire et le Home Depot qu'on retrouve au plateau Saint-Joseph», a-t-il fait remarquer. M. Sévigny aurait préféré qu'on limite ces deux surfaces à 80 000 pieds carrés chacune.

La citoyenne Bianca Battistini, qui a personnellement rencontré 1200 personnes pour les inciter à signer une pétition en faveur du pôle commercial, se félicitait pour sa part de cette victoire.

«Plusieurs personnes vont être contentes que cette ville-là ne soit plus gérée par des opposants tout le temps, a-t-elle exprimé en entrevue téléphonique à *La Tribune*. Les gens viennent de comprendre qu'ils ont le droit de parler et de s'exprimer. Ça prouve que ce n'est pas vrai que tout est arrangé dans cette ville-là!»

Publié le 17 août 2009 à 08h49 | Mis à jour le 17 août 2009 à 08h51

Axe René-Lévesque: pas avant 2012... au plus tôt



Serge Forest
Archives La Tribune, Frédéric Côté



David Bombardier
La Tribune

(Sherbrooke) Les résidants du quartier Mi-Vallon qui rêvent du jour où ils pourront emprunter l'axe René-Lévesque doivent s'armer de patience. Il y a trois ans, la Ville de Sherbrooke prévoyait procéder à la première pelletée de terre cette année. Compte tenu de l'opposition au projet dans le cadre du référendum sur le plan d'urbanisme, on parle maintenant de 2012, dans le meilleur des mondes.

Les élus de la Ville de Sherbrooke ont entériné, la semaine dernière, le plan d'action visant la construction de cet axe routier de trois kilomètres, qui vise à désenclaver le quartier Mi-Vallon et à désengorger le boulevard du même nom.

La planification de l'axe René-Lévesque, réalisée en 2005 et révisée en 2007, sera à nouveau révisée pour tenir compte des recommandations de la table thématique sur les axes routiers du comité Dialogue-citoyens Sherbrooke, mis en place à la suite du référendum sur le plan d'urbanisme.

Ainsi, l'axe René-Lévesque comprendra uniquement une voie dans chaque direction, et non deux comme c'était prévu initialement. Des carrefours giratoires feront office d'intersections.

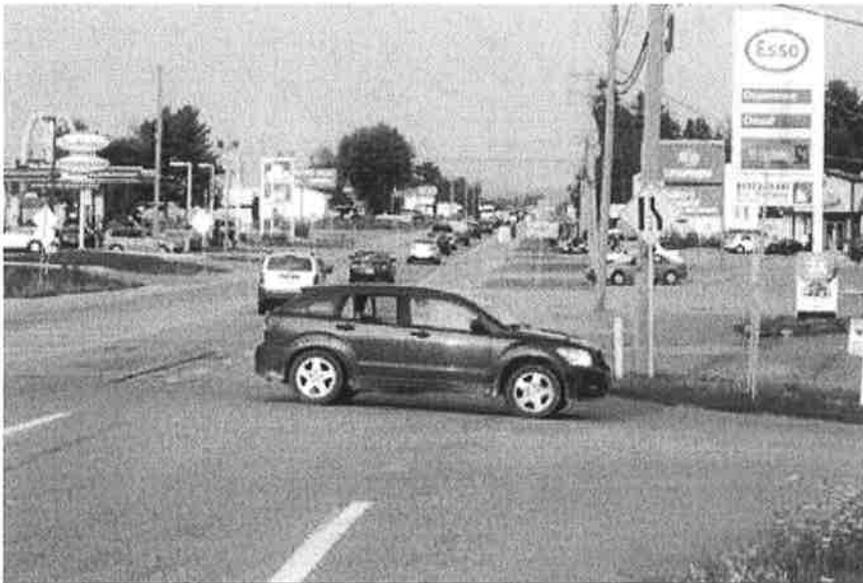
Des études de faisabilité et d'impact sur la circulation seront aussi réalisées au cours des prochains mois pour vérifier si l'axe René-Lévesque pourrait rejoindre le boulevard Bourque à la hauteur de la rue du Haut-Bois Nord, comme le suggérait le comité Dialogue-citoyens. Le projet initial prévoyait la jonction avec la rue du Président-Kennedy, dans l'axe de la rue Paillard. La Ville a d'ailleurs acquis une première propriété dans ce tracé en 2006.

À son autre extrémité, l'axe René-Lévesque ira rejoindre le prolongement du boulevard de Portland, à travers le parc industriel régional. Il traversera ainsi le boulevard Industriel (route 220), entre les quartiers Marie-Victorin et Saint-Jacques.

D'ici la fin 2009, la Ville et des consultants plancheront sur deux plans directeurs et plusieurs études de faisabilité, d'impact en circulation et de géométrie.

Publié le 24 août 2009 à 06h22 | Mis à jour le 24 août 2009 à 06h25

Nouveau Faubourg: rien ne presse pour la sortie d'urgence



La sortie d'urgence que les citoyens du quartier Nouveau Faubourg réclament ne verra vraisemblablement pas le jour avant que l'axe René-Lévesque ne soit construit.
Imacorn, Maxime Picard



David Bombardier
La Tribune

(Sherbrooke) Les citoyens du quartier Nouveau Faubourg, dans le secteur Saint-Élie, devront prendre leur mal en patience. La sortie d'urgence qu'ils réclament depuis de nombreuses années ne verra vraisemblablement pas le jour avant que l'axe René-Lévesque ne soit construit, ce qui veut dire en 2012 dans le meilleur des mondes.

«La deuxième sortie prévue, c'est René-Lévesque, confirme le conseiller municipal du secteur, Serge Forest. Il n'y a vraiment pas d'espace pour une sortie d'urgence présentement. Ce sont tous des terrains privés qui pourraient donner accès à une autre rue et, malgré mes demandes, je n'ai pas reçu de réponse positive de nos services.»

Actuellement, seule la rue St-Jacques donne accès à plus de 200 résidences du quartier Nouveau Faubourg à partir du boulevard Industriel (route 220), si bien qu'un deuxième accès d'urgence est réclamé, en vain, depuis près d'une dizaine d'années.

«Les gens sont très, très inquiets», affirme Serge Audet, qui se fait le porte-parole des citoyens de son quartier dans ce dossier.

En cas d'accident à l'entrée de la rue St-Jacques, les services d'urgence n'auraient pas accès au reste du quartier, avancent les résidants. Le conseiller Serge Forest se fait pour sa part rassurant. «Nos services nous disent qu'ils seraient en mesure d'intervenir», affirme-t-il.

«Ça nous prend une sortie d'urgence, insiste pour sa part Serge Audet. C'est vraiment inquiétant et c'est dangereux présentement. Le quartier Mi-Vallon a quelques sorties alternatives, ce qui n'est pas notre cas. Doit-on attendre un mort, un blessé ou un événement malheureux pour réagir? Devra-t-on monter aux barricades pour que ça bouge?»

«Nous avons l'impression que nos élus nous ont abandonnés à notre sort», croit de son côté Ginette Thomas, de

la rue St-Patrick. Mme Thomas estime que les élus de Sherbrooke sont «désintéressés totalement» de la sécurité des résidants du quartier Nouveau Faubourg.

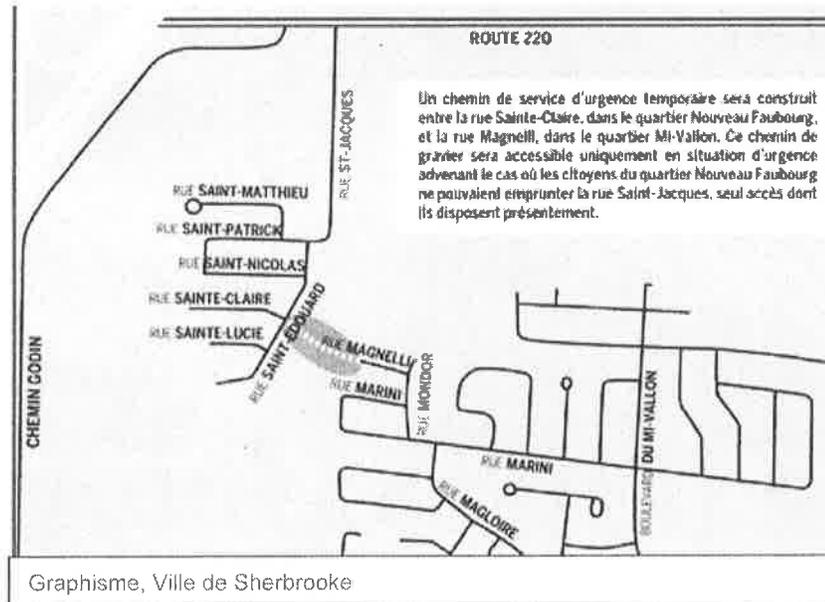
L'élu Serge Forest explique que «les possibilités se sont refermées une à une» au cours des dernières années. Une sortie d'urgence aurait pu relier le quartier au terrain de Surplec, sur le chemin Godin, mais l'entreprise a construit un nouveau bâtiment qui empêche désormais l'aménagement de cette voie temporaire. Un terrain de la rue St-Matthieu aurait aussi pu être utilisé à cette fin, mais ce terrain a récemment été vendu, souligne M. Forest.

Le conseiller municipal précise par ailleurs qu'il existe d'autres secteurs à Sherbrooke qui ne disposent que d'un seul accès routier. C'est le cas notamment des dizaines de résidences construites à l'extrémité de la rue des Chênes, en bordure de l'autoroute 410, à proximité du Carrefour de l'Estrie.

Par ailleurs, l'axe René-Lévesque pourrait être construit dans l'axe de la rue Marie-Victorin, et non de Paillard, comme on l'écrivait erronément lundi. L'axe René-Lévesque viendrait plutôt croiser la rue Paillard, dans l'axe de la rue Marie-Victorin, avant de rejoindre l'intersection du boulevard Bourque et de la rue du Président-Kennedy. L'autre tracé à l'étude rejoindrait plutôt la rue du Haut-Bois, près des Terrasses Rock Forest.

Publié le 02 octobre 2009 à 09h20 | Mis à jour le 02 octobre 2009 à 09h23

Nouveau Faubourg: un chemin de service d'urgence sera aménagé



David Bombardier
La Tribune

(SHERBROOKE) Les centaines de résidents du quartier enclavé Nouveau Faubourg peuvent pousser un profond soupir de soulagement. Un chemin de service d'urgence temporaire reliera leur secteur au quartier Mi-Vallon d'ici quelques mois, possiblement dès cet automne.

Les résidents du quartier Nouveau Faubourg réclament depuis plusieurs années une sortie d'urgence à leur secteur, qui compte présentement quelque 250 résidences. Seule la rue Saint-Jacques permet d'y accéder via la route 220. Si un accident survenait par exemple au bout de cette rue, les services d'urgence ne pourraient se rendre dans le reste du quartier, craignaient les résidents.

Lors de leur dernière séance avant les élections municipales, les élus de la Ville de Sherbrooke ont accepté, jeudi soir, de construire un chemin temporaire entre la rue Sainte-Claire, dans le quartier Nouveau Faubourg, et le bout de la rue Magnelli, dans le quartier Mi-Vallon.

Ce chemin de gravier, d'une longueur de 175 mètres, sera pourvu de clôtures cadénassées à chaque extrémité. Il pourra être utilisé uniquement en situation d'urgence et sera déneigé en période hivernale.

«Ça ne règle pas tout, mais au moins, c'est une sécurité additionnelle pour les citoyens», s'est réjoui le conseiller du secteur, Serge Forest.

Il y a deux semaines, les élus avaient approuvé la construction de 150 unités de logement additionnelles (75 jumelés) dans le quartier Nouveau Faubourg, explique M. Forest. Cette pression domiciliaire supplémentaire exigeait une solution rapide, souligne l'élue municipale, qui n'avait pas été en mesure d'obtenir cette voie d'accès au cours des derniers mois.

L'aménagement de ce chemin de gravier temporaire coûtera 60 000 \$ aux contribuables sherbrookois. Sa construction est prévue sur des terrains qui n'appartiennent pas totalement à la Ville, si bien que des négociations seront nécessaires au préalable.

Cette voie d'accès verra le jour à l'endroit même où sera construit l'axe René-Lévesque, au plus tôt à compter de 2012. Ce nouvel axe routier permettra quant à lui aux automobilistes d'accéder en tout temps aux quartiers Nouveau Faubourg et Mi-Vallon.

La Ville déposera ensuite un avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), possiblement en décembre 2009. Par la suite, le MDDEP fera part de ses directives pour la réalisation de l'étude d'impact environnemental. Cette étude pourrait commencer au début de 2010 et s'échelonnnera sur une période d'un an et demi à deux ans.

«Il y aura de multiples consultations avec les gens du milieu», assure le conseiller du district de Rock Forest, Serge Forest.

En consultant les citoyens en amont, la Ville souhaite trouver rapidement des solutions aux irritants potentiels, de façon à ce que le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) ne juge pas nécessaire d'étudier ce projet. Des audiences du BAPE allongeraient les délais d'au moins six mois. Un tel processus de consultation en amont avait été mis de l'avant par la Ville lors de la construction du boulevard de Monseigneur-Fortier et du prolongement du boulevard Lionel-Groulx. Des audiences du BAPE n'avaient pas été nécessaires.

Lorsque le MDDEP aura accepté l'étude d'impact environnemental, l'étape d'avant-projet pourra être amorcée, ce qui prendra de quatre à six mois. Cette étape permettra notamment d'établir les phases de construction des divers tronçons de l'axe routier. Une portion devrait relier rapidement la route 220 à l'extrémité nord du quartier Mi-Vallon, afin de désenclaver ce dernier.

Suivra ensuite la préparation des plans et devis... puis la première pelletée de terre.



La Tribune

La Tribune (Sherbrooke, Qc)

Actualités, lundi, 3 mai 2010, p. 5

Construction axe René-Lévesque Les procédures accusent un retard de cinq mois

Bombardier, David

SHERBROOKE - Les procédures préalables à la construction de l'axe René-Lévesque accusent un retard d'environ cinq mois. La première pelletée de terre devrait néanmoins avoir lieu comme prévu en 2012, avance le directeur du service de la planification et du développement urbain de la Ville de Sherbrooke, Sylvain Boulianne.

SHERBROOKE - "On vise encore le même échéancier", assure M. Boulianne, en entrevue à La Tribune.

SHERBROOKE - Dans un document remis aux élus municipaux en août dernier, les fonctionnaires énuméraient les différentes étapes devant mener à la construction de l'axe René-Lévesque. Fort attendu dans le secteur Rock Forest, cet axe routier doit relier le boulevard Bourque au boulevard de Portland, en contournant le quartier Mi-Vallon par le nord-est.

Selon le document adopté par le conseil municipal, la première étape - l'avis de projet - devait être finalisée par les fonctionnaires municipaux en décembre dernier. Le dossier sera finalement présenté aux élus en juin, pour être ensuite déposé au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Ce n'est qu'à ce moment que le MDDEP pourra préciser à la Ville la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact qu'elle devra préparer.

Pour justifier ces délais, Sylvain Boulianne explique que les fonctionnaires ont réalisé un document plus étoffé que prévu. "On aura moins de travaux à faire par la suite", indique-t-il.

L'avis de projet comprendra les divers corridors envisagés pour l'axe René-Lévesque ainsi que les impacts de chacun de ces corridors (terrains visés, circulation, présence de milieux humides, etc.).

Deux raccordements au boulevard Bourque sont étudiés, soit vis-à-vis la rue Henri-Labonne (Mazda) et la rue du Haut-Bois Nord (Terrasses Rock Forest), tel que suggéré par le comité Dialogue-citoyens Sherbrooke. Trois scénarios devraient aussi être proposés quant à la géométrie de l'intersection du nouvel axe routier avec le boulevard Industriel (route 220), à la hauteur du chemin Labonté.

L'étude d'impact environnemental sera ensuite réalisée. "Des consultations publiques auront lieu probablement à l'automne", évalue Sylvain Boulianne.

Suivront les étapes d'avant-projet, de préparation des plans et devis puis de construction de l'axe routier.

Le haut fonctionnaire de la Ville estime que l'axe René-Lévesque pourra voir le jour à compter de 2012. Il sera construit par phases, au gré du développement domiciliaire.

Selon toutes vraisemblances, la section reliant le boulevard Industriel au quartier Mi-Vallon sera construite en premier, afin de désenclaver ce quartier densément peuplé. L'axe René-Lévesque devrait comprendre deux voies et des carrefours giratoires.

Schéma d'aménagement



D'autres consultations publiques sont prévues cet automne, cette fois dans le dossier du schéma d'aménagement de la Ville de Sherbrooke.

La Ville compte adopter un nouveau schéma d'aménagement avant de plancher sur un nouveau plan d'urbanisme, rejeté par la population lors d'un référendum en mai 2007. Un comité formé d'élus et de fonctionnaires municipaux a récemment été constitué à cet effet.

Avant d'entamer la rédaction de son schéma d'aménagement, la Ville procédera à des consultations publiques cet automne. La première mouture du nouveau schéma sera présentée à la population lors d'une deuxième vague de consultations publiques, en 2011.

L'actuel schéma d'aménagement de Sherbrooke date de 1987. Ce document de planification établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire. Il harmonise les grandes vocations du territoire, oriente l'expansion urbaine et planifie les axes routiers, notamment.

david.bombardier@latribune.qc.ca

Illustration(s) :

Archives La Tribune

La circulation risque d'être perturbée encore un certain temps dans le secteur Mi-Vallon.

© 2010 *La Tribune (Sherbrooke, Qc) ; CEDROM-SNI inc.*

PUBLI-© news:20100503-TB-0009 - Date d'émission : 2010-05-03

Ce certificat est émis à Louis Gosselin à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

[Retour à la table des matières](#)

La Tribune

La Tribune (Sherbrooke, Qc)
Actualités, mardi, 22 juin 2010, p. 4

Axe René-Lévesque: vers une première pelletée de terre en 2012 Le raccordement au boulevard Bourque forcera une dizaine d'expropriations

Bombardier, David

La Ville de Sherbrooke a dévoilé les variantes du tracé de l'axe René-Lévesque, hier soir, ce qui constitue une étape décisive en vue d'une première pelletée de terre en 2012.

Adoptées hier par les élus, les études de planification du nouvel axe routier et son raccordement au boulevard de Portland seront présentées sous peu au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Le Ministère précisera ensuite à la Ville la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact qu'elle devra préparer, un processus assorti de consultations publiques qui pourrait prendre jusqu'à un an et demi.

La majeure partie du tracé du nouvel axe routier du secteur Rock Forest est connue depuis longtemps et n'a pas été modifiée depuis quelques années.

La nouveauté, dévoilée hier, réside dans une nouvelle variante de raccordement au boulevard Bourque, qui passerait par la rue du Haut-Bois Nord, voisine des Terrasses Rock Forest, plutôt que d'aller joindre la rue du Président-Kennedy. Cette suggestion émane du comité Dialogue-citoyens Sherbrooke, formé au lendemain du rejet du plan d'urbanisme par la population.

L'axe René-Lévesque comportera deux voies, séparées par un terre-plein et comptera quatre carrefours giratoires.

La variante du Haut-Bois permettrait de relancer les Terrasses Rock Forest, souligne-t-on dans l'étude réalisée par la Ville. Les deux tracés nécessiteraient par ailleurs l'expropriation, totale ou partielle, d'une dizaine de résidences chacun.

Le tracé rendu public hier comporte également des variantes en ce qui a trait au prolongement du boulevard de Portland jusqu'au boulevard Industriel/ route 220, à la hauteur du chemin Labonté.

L'axe René-Lévesque comportera deux voies, séparées par un terre-plein. Il comptera quatre carrefours giratoires, soit à la hauteur du boulevard Industriel/chemin Labonté ainsi que des rues Magnelli (accessible via Marini et Mondor), Matisse et Henri-Labonne. Son développement s'effectuera au gré du développement domiciliaire, mais il est prévu que la portion entre le boulevard Industriel et la rue Magnelli soit construite en premier, afin de désenclaver rapidement le quartier Mi-Vallon.

Cette portion du projet risque d'irriter les résidents du quartier Marie-Victorin puisque le seul tracé proposé au sud du boulevard Industriel longe une partie de la rue Yamaska, sur de vastes terrains présentement boisés. Le porte-parole des citoyens de ce quartier, Richard McLernon, a prévenu hier les élus qu'ils retrouveraient les citoyens sur leur chemin s'ils allaient de l'avant avec ce projet.

L'axe René-Lévesque sera par ailleurs longé par une piste cyclable et permettra le développement de six parcs et espaces verts, dont un avec plateaux sportifs dans le secteur du carrefour giratoire de la rue Matisse. Des habitations de quatre à six logements seront construites de part et d'autre du nouvel axe routier.



Si l'étude d'impact réalisée par la Ville satisfait le MDDEP, celui-ci pourrait autoriser le projet sans faire appel au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Des audiences du BAPE prolongeraient les délais de trois à six mois.

© 2010 La Tribune (Sherbrooke, Qc) ; CEDROM-SNi inc.

PUBLI-© news-20100622-TB-0005 - Date d'émission : 2010-06-22

Ce certificat est émis à Louis Gosselin à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

[Retour à la table des matières](#)

La Tribune

La Tribune (Sherbrooke, Qc)
Opinions, mercredi, 21 juillet 2010, p. 12

Tribune libre

Quel intérêt public ?

Déjà championne en étalement urbain, la Ville de Sherbrooke ira de l'avant avec la construction du boulevard René-Lévesque d'ici 2012. Au même moment, notre ceinture autoroutière s'enfle démesurément avec le prolongement de l'autoroute 410.

Il faut "désenclaver" le quartier Mi-Vallon, répète-t-on depuis longtemps. Mais une fois ce nouveau boulevard construit, les résidents du secteur feront-ils un détour bien à l'ouest pour se rendre vers le coeur de la ville? C'est une incohérence géographique.

Ce projet, au demeurant, découlerait d'une recommandation du "Comité dialogue citoyens Sherbrooke" sur le transport. Après avoir assisté aux premières réunions de ce comité, force fut de constater qu'il s'agissait d'une mise en scène grotesque destinée à donner un vernis "citoyen" à une décision déjà prise.

Le motif réel de la construction de ce nouvel axe routier est clair: il s'agit de répondre aux appétits des promoteurs immobiliers qui ont des projets dans le secteur. D'ailleurs, plusieurs citoyens ont pu mesurer l'influence de promoteurs dans leur quartier, ces derniers temps. On a aussi découvert, il y a peu, que la Ville désirait étendre son périmètre d'urbanisation dans le secteur de Brompton, notamment pour donner libre cours à du développement résidentiel...

Des résidences sont en travers du futur boulevard? Pas de problème, on va les exproprier. Les défis que représentent les gaz à effet de serre, la dépendance au pétrole ou le gouffre sans fond des frais d'entretien des routes sont archi-connus? Pas de problème non plus: autant remettre ces enjeux sérieux à plus tard et en faire l'héritage des générations futures!

Nos décideurs n'ont pas la volonté politique de gérer le développement de Sherbrooke en tenant compte du contexte actuel. Il est bien plus aisé de continuer à suivre un modèle tout droit sorti des années 60, en agrémentant le tout de quelques gestes isolés présentés comme "verts", sans s'attaquer aux problématiques structurelles.

Sur le site internet du Renouveau sherbrookoïis, on peut lire que ce parti est né à la suite du référendum de 2007 sur le plan d'urbanisme. Voilà qui étonne. Outre le fait que le maire Bernard Sévigny a bien pris soin de ne pas vraiment se mouiller dans cette campagne, le voilà en train de passer à la pièce ce même plan rejeté par la population, tout comme l'ancienne administration. On l'a même vu donner son appui au futur méga-centre commercial dans l'Est et se dire prêt à se "battre" pour ce projet! De toute évidence, notre maire ne donnera pas suite à ce que la population a exprimé lors de ce référendum: repenser la ville. Sa préférence va du côté de l'attentisme et du laissez-faire.

Si ce boulevard voit le jour, ce serait la moindre des choses que de lui trouver un autre nom. René Lévesque avait à coeur la volonté de changer les choses et une certaine idée du bien commun.

Thierry Nootens
Sherbrooke



(c) 2010 La Tribune (Sherbrooke, Qc) ; CEDROM-SNi inc.

PUBLI-© news-20100721-TB-0021 - Date d'émission : 2010-07-21

Ce certificat est émis à Louis Gosselin à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

[Retour à la table des matières](#)



EUREKA.CC

un membre de CEDROM-SNI

Axe René-Lévesque: Forest fait le tour des quartiers

DAVID BOMBARDIER

david.bombardier@latribune.qc.ca

SHERBROOKE — Des assemblées de consultation informelles sur l'axe René-Lévesque sont effectuées depuis quelques semaines par le conseiller du district de Rock Forest. Serge Forest fait le tour des quartiers qui seront touchés par le nouvel axe routier de trois kilomètres. La première pelletée de terre est toujours souhaitée pour la fin 2012.

«Je suis à la quête d'informations pour savoir comment les citoyens perçoivent ce projet, explique Serge Forest. Je veux mieux connaître les réalités de chacun des secteurs touchés.»

Ces consultations prennent la forme d'assemblées de cuisine. Elles permettront à la Ville de Sherbrooke de se préparer en vue de deux séances de consultation élargies. Ces consultations auront lieu au début 2011 et juste avant l'été.

Ces consultations seront réalisées dans le cadre de l'étude d'impact que la Ville doit présenter au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Si cette étude satisfait le MDDEP, celui-ci pourrait autoriser le projet sans faire appel au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Des audiences du



Serge Forest

BAPE prolongeraient les délais de trois à six mois, voire d'un an selon Serge Forest.

Jusqu'à maintenant, le conseiller Forest a consulté des citoyens des secteurs Jacques-Cartier, Labonté, Yamaska et Paillard. D'autres rencontres sont prévues avec des résidents des secteurs Matis, Maréchal, Marini et Saint-Jacques d'ici la mi-décembre.

Parmi les commentaires recueillis, Serge Forest note que les citoyens du secteur Yamaska réclament une zone tampon entre la rue Yamaska et le nouvel

axe routier. Ce secteur est présentement boisé. Quant aux résidents du secteur Paillard, ils voudraient que l'axe René-Lévesque emprunte la rue du Haut-Bois plutôt que de traverser leur quartier avant d'être raccordé au boulevard Bourque.

La Ville, rappelons-le, étudie ces deux variantes de raccordement (l'une par la rue du Haut-Bois, voisine des Terrasses Rock Forest, et l'autre par la rue du Président-Kennedy, via le secteur Paillard). Dans les deux cas, une dizaine d'expropriations seraient nécessaires.

Le tracé comporte également des variantes en ce qui a trait au prolongement du boulevard de Portland jusqu'au boulevard Industriel/route 220, à la hauteur du chemin Labonté.

L'axe René-Lévesque comportera deux voies, séparées par un terre-plein. Il comptera quatre carrefours giratoires, soit à la hauteur du boulevard Industriel/chemin Labonté ainsi que des rues Magnelli (accessible via Marini et Mondor), Matisse et Henri-Labonne. Son développement s'effectuera au gré du développement domiciliaire, mais il est prévu que la portion entre le boulevard Industriel et la rue Magnelli soit construite en premier, afin de désenclaver rapidement le quartier Mi-Vallon.

Publié le 02 février 2011 à 14h04 | Mis à jour le 02 février 2011 à 14h04

Rock Forest-St-Élie-Deauville: l'axe René-Lévesque très attendu



David Bombardier
La Tribune

(Sherbrooke) Peu de surprises, mais quelques réajustements de tir. Les élus de l'arrondissement de Rock Forest-Saint-Élie-Deauville ont maintenant une bien meilleure idée des besoins et des attentes de leurs électeurs.

En somme, les citoyens de cet arrondissement attendent impatiemment l'axe René-Lévesque et souhaitent des améliorations au transport en commun. Ils ne réclament pas de nouveaux parcs, mais veulent plutôt qu'on bonifie les équipements dans les parcs existants.

Voilà ce qui ressort d'un sondage réalisé auprès des citoyens de l'arrondissement en novembre dernier. Les résultats ont été dévoilés mercredi matin par les quatre conseillers de l'arrondissement.

Alors que les arrondissements organisent traditionnellement des journées de consultation pour connaître les attentes de leurs citoyens, l'arrondissement de Rock Forest-Saint-Élie-Deauville a voulu innover en invitant la population à répondre à un sondage via Internet.

Pas moins de 10,7 pour cent des 15 000 ménages de l'arrondissement ont répondu aux huit questions du sondage, soit 1640 répondants.

Partager

Recommander

Tweeter 1

publicité

Annonces Google

Pacifique Marketing inc

Développement de site internet Design graphique professionnel
pacifiquemarketing.ca

Dents Jaune?

Le blanchiment des dents est simple ,rapide, et efficace. Essayez-nous!
BoutinLanglois.ca/Blanchiement

5 1/2 à louer

Superbes 5 1/2 sur Sherbrooke 1 mois gratuit sur bail d'un an!
www.trouveunlogement.com

ARRONDISSEMENT DE ROCK FOREST-SAINT-ÉLIE-DEAUVILLE

Un sondage révèle les besoins et les attentes

DAVID BOMBARDIER
david.bombardier@latribune.qc.ca

SHERBROOKE — Peu de surprises, mais quelques réajustements de tir. Les élus de l'arrondissement de Rock Forest-Saint-Élie-Deauville ont maintenant une bien

dossier le plus prioritaire aux yeux de 26 pour cent des répondants. Ce projet, qui fera l'objet d'une consultation publique d'ici la mi-mars, figure dans les trois premiers choix de 57 pour cent des répondants.

Parmi les priorités, viennent

(24 %), de nouveaux parcs (22 %) et des activités favorisant le rassemblement des familles (13 %).

Pour près de la moitié des répondants de chacun des districts, les activités sportives favorisant la participation de

les parcs existants plutôt que de construire de nouveaux parcs. À Deauville, l'amélioration du transport en commun n'est pas une priorité, ajoute-t-elle.

Serge Forest souligne de son côté que les citoyens réclament davantage de surveillance dans

le parc du Mi-Vallon.

L'arrondissement s'attend à des résultats de ce sondage finaliser un plan d'actions des trois prochaines années.

Pour consulter les résultats complets du sondage, visitez le site www.sherbrooke.ca.



Le président de l'arrondissement Julien Lachance et les conseillers Serge Forest, Bruno Vachon et Diane Déglise (absente sur la photo) ont dévoilé, hier, les résultats d'un sondage effectué auprès des citoyens de l'arrondissement Rock Forest-Saint-Élie-Deauville.

meilleure idée des besoins et des attentes de leurs électeurs.

En somme, les citoyens de cet arrondissement attendent impatientement l'axe René-Lévesque et souhaitent des améliorations au transport en commun. Ils ne réclament pas de nouveaux parcs, mais veulent plutôt qu'on bonifie les équipements dans les parcs existants.

Voilà ce qui ressort d'un sondage réalisé auprès des citoyens de l'arrondissement en novembre dernier. Les résultats ont été dévoilés hier matin par les quatre conseillers de l'arrondissement.

Alors que les arrondissements organisent traditionnellement des journées de consultation pour connaître les attentes de leurs citoyens, l'arrondissement de Rock Forest-Saint-Élie-Deauville a voulu innover en invitant la population à répondre à un sondage via Internet.

Pas moins de 10,7 pour cent des 15 000 ménages de l'arrondissement ont répondu aux huit questions du sondage, soit 1640 répondants.

«C'est bien au-delà de nos espérances», reconnaît le président de l'arrondissement, Julien Lachance. Les élus auraient été satisfaits si le taux de participation avait atteint trois pour cent. Une journée de consultation rassemble généralement une centaine de personnes, dont très peu de familles, fait remarquer M. Lachance. Le sondage a coûté 12 500 \$, soit le même prix qu'une journée de consultation.

La construction de l'axe René-Lévesque constitue le grand

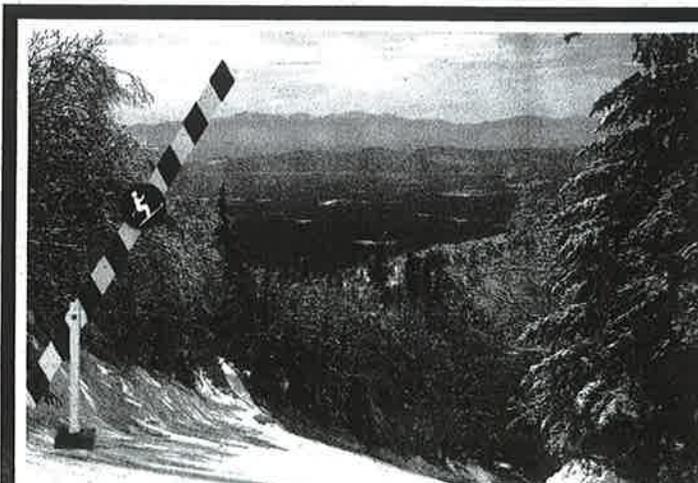
ensuite l'amélioration du transport en commun et la protection des zones écologiques existantes, toutes deux à 19 pour cent, puis la revitalisation commerciale, à 13 pour cent.

Sur quatre dossiers d'arrondissement, c'est le remplacement et l'ajout d'équipements récréatifs pour tous les âges et dans tous les parcs de l'arrondissement qui devraient être privilégiés, selon 40 pour cent des répondants. Suivent l'aménagement du parc André-Nadeau

toute la famille s'avèrent très importantes.

Conclusion: nul besoin que l'arrondissement organise un événement d'envergure comme la Fête du lac des Nations ou le Festival des traditions du monde. «Les gens nous disent: 'Donnez-nous ce qu'il faut et on va s'organiser pour bouger'», résume le conseiller Bruno Vachon.

D'après Diane Déglise, le sondage répond aussi à une interrogation des élus, à savoir qu'il importe d'investir dans



DEUX POUR UN.*

Achetez un billet de remontée et obtenez-en un deuxième gratuit valable pour le même jour. Montrez simplement votre permis de conduire du Québec.

*Offre non valide du 19 au 26 février 2011 et/ou ne peut être jumelée à aucune autre offre.

Les lèvres



Augmentation du volume des lèvres / apparence invitante et naturelle. Être belle temps sur le bord de la piscine, en balade à la plage, vous n'aurez plus jamais besoin d'un produit pour soulager votre contour des lèvres ou de vos lèvres.

Les couleurs se déclinent du rose bonbon framboise en passant par tous les tons d'orange avec l'embarras du choix!!!

- Durée d'intervention raccourcie
- Procédure maintenant sans douleur
- Des lèvres parfaites en seulement quelques jours

Ne vous en faites pas, le tout est sans douleur!!!

Une consultation vous convaincra.

Restructuration des sourcils / coloration de la ligne du contour des yeux / coloration de la ligne intérieure de l'oeil / application du fard à paupières / augmentation du volume des lèvres / remplissage des lèvres / application du fard à joues / vergetures / aréole du mamelon / cicatrices / vitiligo / taches pigmentaires / taches de naissances / etc.

CONSULTATION GRATUITE

Maquillage permanent

Josée Lemieux



Pour un rendez-vous

confiance

819 346-8488

UNE AUTRE BONNE RAISON DE FRANCHIR LA FRONTIÈRE.

Pour vous, nous avons gardé intact le dernier coin authentique du Vermont où vous pouvez skier et faire la planche à neige dans une nature encore sauvage, seulement une heure au sud de Magog, avec plus de 2 000 pieds de dénivelé et ses pistes sillonnant de vastes sous-bois, découvrez une montagne envoiement. Traversez la frontière! Le vrai Vermont vous attend à quelques minutes de l'autoroute 91 sud.



skiBURKE.co

FUTUR AXE RENÉ-LÉVESQUE

Les citoyens préfèrent un tracé via la rue du Haut-Bois

DAVID BOMBARDIER
david.bombardier@tribune.qc.ca

SHERBROOKE — S'il n'en tient qu'aux citoyens directement touchés par le projet, l'axe René-Lévesque devrait être relié au boulevard Bourque par la rue du Haut-Bois, et non par la rue du Président-Kennedy. Le nouvel axe routier longerait ainsi les Terrasses Rock Forest au lieu de traverser le secteur résidentiel de la rue Paillard.

«Ca éviterait de couper un quartier en deux, explique le conseiller du district de Rock Forest, Serge Forest. D'un point de vue social, l'impact est moins grand via la rue du Haut-Bois.»

Cette variante du tracé a été soumise par le comité Dialogue-citoyens Sherbrooke en 2008. À l'origine, seul le raccordement via la rue du Président-Kennedy était envisagé.

«De façon générale, la réception au projet est positive», relève le directeur du service des infrastructures urbaines et de l'environnement de la Ville, Denis Gélinas. C'est lors de ces assemblées de cuisine que la variante du Haut-Bois a majoritairement reçu l'aval des citoyens.

Une première consultation publique à grande échelle se tiendra à la mi-mars, possible-ment le 15 ou le 16.

Attendu depuis des années dans le secteur Rock Forest, l'axe René-Lévesque permettra de désenclaver le quartier Mi-Vallon. Il reliera le boulevard Bourque au boulevard Industriel, à la hauteur du chemin Labonté, puis sera raccordé au prolongement du boulevard de Portland. Ce nouvel axe routier de quatre kilomètres sera construit par tronçons.

La mise en chantier est envi-

sagée pour 2013, indique le conseiller Serge Forest. En 2006, la Ville laissait entendre que le premier tronçon serait construit en 2009.

Environ 2500 unités d'habitation pourront voir le jour grâce à ce nouvel axe routier.

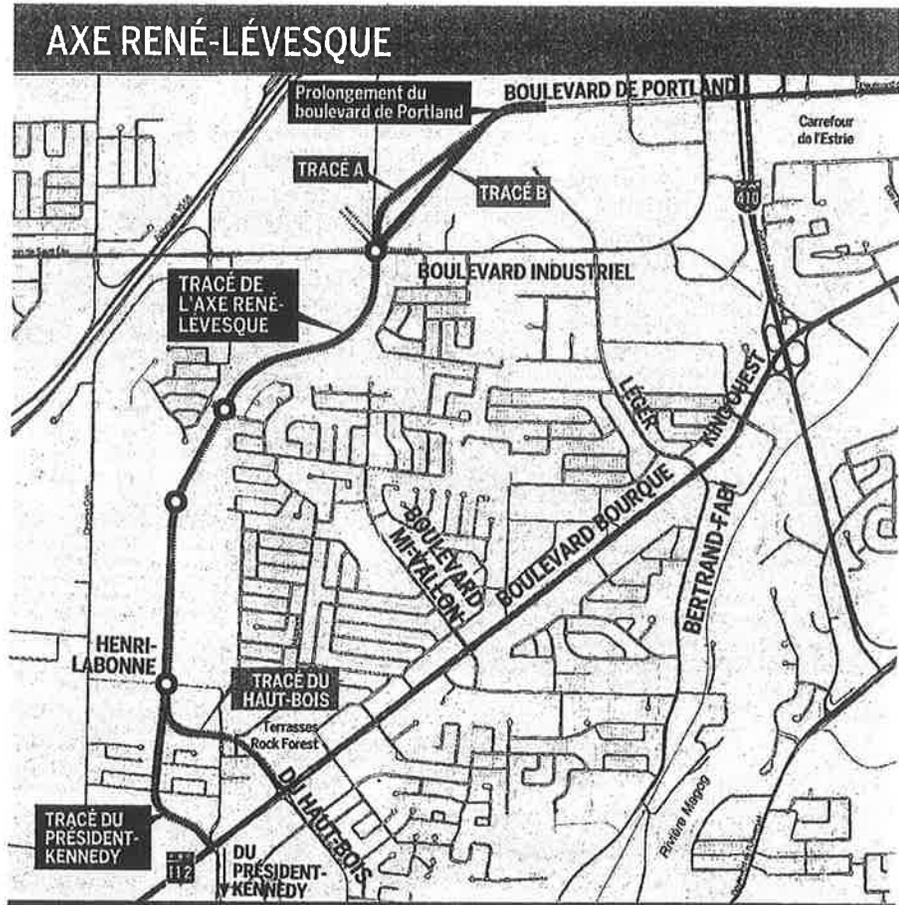
À la suite de la consultation publique, le conseil municipal prendra des orientations préliminaires en avril, entre autres sur le tracé à privilégier. Plusieurs études complémentaires seront aussi réalisées, notamment sur la desserte en transport en commun du secteur, les impacts sonores et la géométrie du boulevard Industriel.

Un premier bilan d'ensemble sera ensuite dressé. Le projet modifié sera présenté lors d'une deuxième consultation publique, prévue à la fin juin.

Au terme de ce processus, une étude d'impact environnemental sera déposée en septembre prochain au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP).

L'accord du MDDEP, nécessaire pour la construction de l'axe routier, est souhaité pour décembre. Selon Serge Forest, il faudra ensuite compter environ un an pour l'étape des plans et devis et des appels d'offres préalables à la première pelletée de terre.

Si l'intervention du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) est exigée par le MDDEP, il faudra compter un délai additionnel de six à huit mois, avance M. Forest. La Ville souhaite consulter les citoyens en amont pour éviter cette étape, comme ce fut le cas lors de la construction du boulevard de Monseigneur-Fortier et du prolongement du boulevard Lionel-Groulx.



● Carrefours giratoires

Source: Ville de Sherbrooke

Le raccordement de l'axe René-Lévesque au boulevard Bourque par la rue du Haut-Bois semble rallier les citoyens touchés par le projet. Dans le parc industriel, Sherbrooke Innopole privilégie la variante A. Le projet d'axe routier fera l'objet d'une consultation publique à la mi-mars.

PLANIFICATION URBANISTIQUE DU PARC INDUSTRIEL RÉGIONAL

Les entreprises de prestige en première ligne

DAVID BOMBARDIER
david.bombardier@latribune.qc.ca

SHERBROOKE — Le parc industriel régional de Sherbrooke comptera éventuellement des entreprises de prestige le long des voies de circulation achalandées, alors que les activités industrielles contraignantes seront circonscrites à l'abri des regards.

Les élus de la Ville de Sherbrooke ont adopté, lundi, la nouvelle planification urbanistique du parc industriel régional situé entre l'autoroute 410, l'autoroute 10/55 et le boulevard Industriel.

Ce parc industriel a une superficie de 450 hectares, ou 4,5 kilomètres carrés. Environ 40 pour cent des terrains sont présentement développés, à l'est du site. Quelque 150 entreprises y font des affaires.

Un plan directeur d'aménagement du parc industriel avait été présenté par Sherbrooke Inno-
pole en 2007.

Le dépôt d'un plan de conservation du parc industriel, en 2009, a toutefois forcé la Ville à revoir sa planification. En vertu d'une entente avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, la Ville s'est engagée à protéger près de 65 hectares de territoires d'intérêt écologique dans le parc industriel.

Lors de nouvelles implantations, ces milieux humides serviront d'écran naturel et de zone tampon pour isoler les industries aux activités dites contraignantes du reste du parc industriel. Les industries qui génèrent du bruit, des odeurs ou qui nécessitent de l'entrepo-

sage extérieur ne seront pas visibles des autoroutes ni du prolongement du boulevard de Portland.

Environ 20 pour cent des terrains réservés aux activités contraignantes seront occupés par le nouveau centre de tri de matériaux secs de la Ville de Sherbrooke.

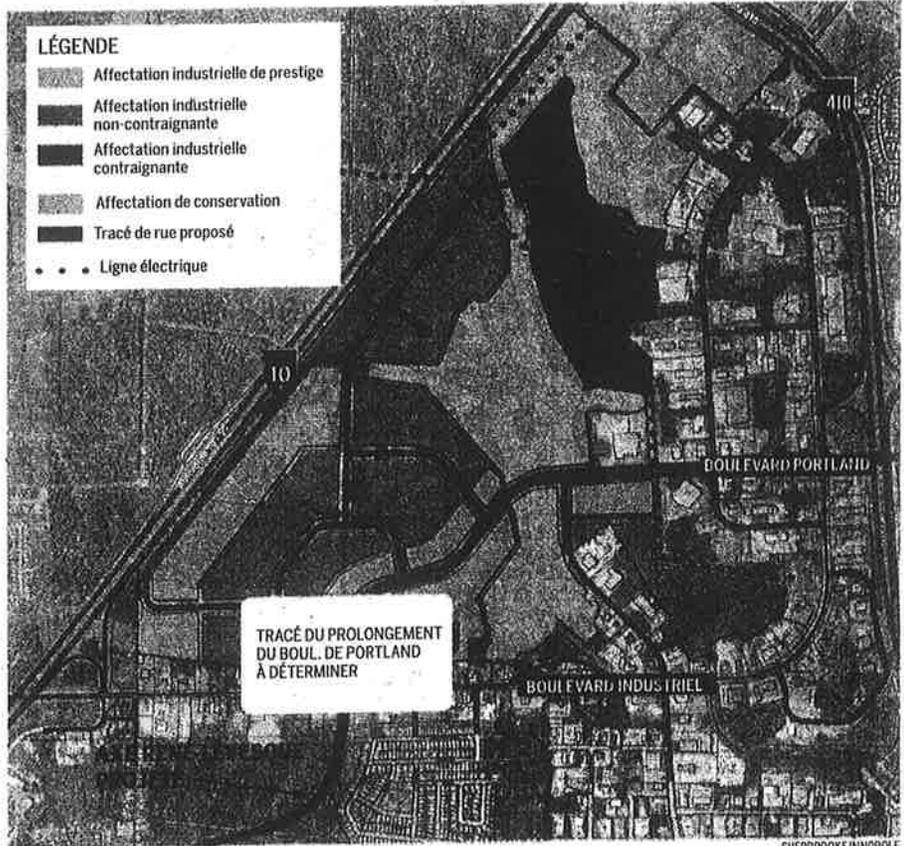
Certains élus, dont Nicole Bergeron, ont publiquement demandé s'il n'aurait pas été possible d'interdire toute activité contraignante dans le parc industriel régional. La commissaire industrielle Nathalie Prince a répondu, en somme, que de telles activités seraient difficiles à faire accepter ailleurs sur le territoire sherbrookois.

Les entreprises de prestige, comme les laboratoires et les centres de recherche, seront par ailleurs localisées près des voies de circulation. On en retrouvera le long de l'autoroute 10/55, près de la sortie Saint-Élie, ainsi qu'à l'angle des autoroutes 10/55 et 410, vis-à-vis le plateau Saint-Joseph.

Ces entreprises seront aussi positionnées de part et d'autre du prolongement du boulevard de Portland, qui sera raccordé à l'axe René-Lévesque à la hauteur du chemin Labonté. Le prolongement du boulevard de Portland doit devenir une nouvelle porte d'entrée de la Ville de Sherbrooke, ce qui justifie qu'on y place des entreprises logées dans des bâtiments à l'architecture recherchée, d'après Sherbrooke Inno-
pole.

Les autres terrains du parc industriel serviront à des industries aux activités non contraignantes.

Quelques élus, dont Diane



Délisle, ont cherché à savoir pour-
quoi on autorisera les centres de
recherche et les laboratoires dans
le parc industriel régional, alors
que ces entreprises peuvent déjà
s'implanter dans le parc scienti-
fique voisin du CHUS-Fleurimont.

Le maire Bernard Sévigny
précise que Sherbrooke Inno-
pole a le mandat d'attirer prio-
ritairement les entreprises des
sciences de la vie près du CHUS-
Fleurimont, mais que la Ville doit
prévoir d'autres terrains au cas
où l'espace viendrait à manquer.

Après avoir adopté cette
nouvelle planification urbanis-
tique et les tracés projetés des
axes routiers, les élus devront
éventuellement se pencher sur
les usages permis dans les diffé-
rentes zones du parc industriel
régional.

CONSTRUCTION DE L'AXE RENÉ-LÉVESQUE DANS LE SECTEUR ROCK FOREST

Pas d'opposition tranchée chez les citoyens

DAVID BOMBARDIER
david.bombardier@latribune.qc.ca

SHERBROOKE — Interrogations nombreuses, craintes sérieuses, mais aucune opposition tranchée. Une centaine de citoyens résidant majoritairement dans le secteur Rock Forest ont pris part, hier soir, à la première séance de consultation publique sur la construction de l'axe René-Lévesque et le prolongement du boulevard de Portland.

Pendant deux heures et demie, les citoyens ont écouté la présentation des fonctionnaires municipaux et ont ensuite émis leurs commentaires sur ce projet de nouvelle rue collectrice visant principalement à désenclaver le quartier Mi-Vallon.

De la vingtaine de citoyens ayant pris la parole, aucun n'a remis en question la pertinence de ce nouvel axe routier, qui comptera deux voies séparées par un terre-plein.

Un projet de 31 M \$

L'axe René-Lévesque reliera le boulevard Bourque au boulevard Industriel à la hauteur du chemin Labonté, avant d'être raccordé au prolongement du boulevard de Portland. Coût total du projet: environ 31 M \$, dont une bonne partie payée par les promoteurs immobiliers.

Quatre carrefours giratoires sont prévus, soit à la hauteur du boulevard Industriel ainsi que des rues Henri-Labonne, Matisse et Magnelli/Sainte-Claire (près de la rue Marini et du quartier Nouveau Faubourg). Quelques rues pourraient aussi être reliées à l'axe René-Lévesque, avec autorisation de virage à droite seulement.

Tous les intervenants ont semblé accepter le fait que ce nouvel axe routier, prévu depuis 1987, sera construit à compter de 2012 ou 2013 à proximité de leur domicile.

L'intervention la plus surprenante est venue d'Éric Turcotte, un citoyen dont la résidence est située au coin des rues Jasmin et Marie-Victorin, en plein dans le tracé initial de l'axe René-Lévesque.

Contrairement à certains citoyens qui souhaitent que l'axe emprunte une variante du tracé qui passe par la rue du Haut-Bois, à côté des Terrasses Rock Forest, M. Turcotte exige



Sylvain Boullianne, directeur du Service de la planification et du développement urbain, Serge Forest, conseiller municipal et président du Comité de l'environnement, Denis Gélinas, également du Service de la planification et du développement urbain, et Yves Tremblay, chargé de projet en environnement, ont rencontré une centaine de citoyens résidant majoritairement dans le secteur Rock Forest, hier soir, lors de la première séance de consultation publique sur la construction de l'axe René-Lévesque et le prolongement du boulevard de Portland.

que l'axe débouche sur le boulevard Bourque par la rue du Président-Kennedy... si bien que la nouvelle rue passerait directement sur son terrain!

Sept ans d'attente

M. Turcotte dit être «pris en otage» par la Ville. Depuis sept ans, il ne peut vendre sa maison puisqu'une menace d'expropriation plane sur elle. «Ça fait sept ans que j'attends ça, a expliqué ce citoyen. Je suis entrepreneur et je déménage habituellement aux trois ans.» Très peu de citoyens ont manifesté leur préférence envers l'une ou l'autre des variantes du tracé.

L'ex-candidat à la mairie Denis Pellerin, résidant du boulevard du Mi-Vallon, s'est longuement obstiné avec le haut-fonctionnaire Denis Gélinas au sujet du nombre d'automobiles qui emprunteront quotidiennement le nouvel axe routier.

D'après la Ville, un maximum de 23 000 véhicules par jour y circuleront et ce, en incluant les résidents actuels du secteur et les 2500 unités de logement qui pourront voir le jour aux abords de l'axe routier au cours des 15 prochaines années. Denis

Pellerin avance plutôt 40 000 véhicules et ne comprend pas pourquoi l'axe ne comptera pas quatre voies.

Plusieurs citoyens de la rue Matisse ont exigé des mesures de mitigation, dont des trottoirs. Sur les rues Maréchal et Yamaska, plusieurs s'inquiètent de la disparition possible des boisés adjacents.

La Ville a évoqué la possibilité qu'on aménage des andains de terre le long de l'axe routier, pour limiter le bruit aux résidences adjacentes. Une piste cyclable longera aussi l'axe René-Lévesque sur toute sa longueur. Dans certains secteurs existants, des mesures seront mises en place pour éviter la circulation de transit.

Quelques citoyens ont rejeté l'idée d'aménager un carrefour giratoire à deux voies sur le boulevard Industriel, à l'intersection du nouvel axe routier. Ils réclament plutôt des feux de circulation afin de ne pas nuire à la circulation, déjà difficile dans ce secteur.

Une deuxième consultation publique est prévue en septembre. La documentation pertinente est disponible au www.sherbrooke.ca.

De l'espoir pour la relance des Terrasses Rock Forest

DAVID BOMBARDIER
david.bombardier@latribune.qc.ca

SHERBROOKE — La relance des Terrasses Rock Forest devrait se concrétiser «à très court terme». Le propriétaire, Zaveco, «semble plus ouvert à vendre qu'il ne l'a jamais été», a révélé hier soir le haut-fonctionnaire de la Ville de Sherbrooke Sylvain Boullianne, lors de la séance de consultation publique portant sur l'axe René-Lévesque.

«Il y a des tractations qui se passent depuis un an ou deux», a indiqué le directeur de la planification et du développement urbain de la Ville, en réponse à la question d'une citoyenne.

La Ville a eu des discussions avec des acheteurs potentiels, a affirmé M. Boullianne. «Nous n'avons pas de crainte que ce terrain-là va se développer à des

fins commerciales et de services [...] au cours des prochaines années», a-t-il ajouté.

Le centre commercial du boulevard Bourque est pratiquement désert depuis le départ du Wal-Mart vers le plateau Saint-Joseph, en 2004. La construction de nouveaux commerces sur le vaste terrain des Terrasses Rock Forest, un projet de 25 M \$, a avorté il y a quelques années et la Fiesta des marchands, plus récemment, n'a été qu'un feu de paille.

La Ville de Sherbrooke reconnaît que l'axe René-Lévesque stimulerait la relance de ce pôle commercial local si le tracé de la rue du Haut-Bois était privilégié. Dans le cas contraire, des commerces seraient tentés de s'implanter sur le boulevard Bourque aux abords de la rue du Président-Kennedy.

Sherbrooke mercredi

CONSTRUCTION DE HUIT TERRAINS DE TENNIS EXTÉRIEURS POUR LES JEUX DU CANADA

Le Centre récréatif Rock Forest double Bishop's

SÉBASTIEN LAJOIE

Sebastien.lajoie@tribune.qc.ca

SHERBROOKE — Les jeunes athlètes de partout au Canada disputeront leurs matchs de tennis, dans le cadre des Jeux du Canada de 2013 présentés à Sherbrooke, sur le site du Centre récréatif Rock Forest (CRRF).

Voilà la proposition faite hier soir par le comité exécutif aux membres du conseil municipal de Sherbrooke.

Prévues au départ, dans le cahier de charge présenté à la Société des Jeux du Canada, sur le campus de l'Université Bishop's, les compétitions de tennis se dérouleront plutôt au CRRF, qui possède déjà cinq courts intérieurs.

Une étude de faisabilité réalisée par la Ville au cours des derniers mois a confirmé la viabilité du projet. La construction d'un important complexe sportif à Bishop's a motivé la Ville à regarder d'autres options pour la présentation des compétitions de tennis.

Si Sherbrooke donne son aval à ce changement de site, elle est maintenant en mode attente puisque le dossier doit être entériné par le Conseil des Jeux du Canada, après avoir passé par la Corporation de la société hôte des Jeux d'été du Canada.

Ce projet, évalué à 2,25 millions \$, sera financé en grande partie par le budget

d'immobilisation déjà prévu pour la présentation des Jeux du Canada, mais aussi par diverses mesures d'économies glanées dans ces mêmes budgets d'immobilisation.

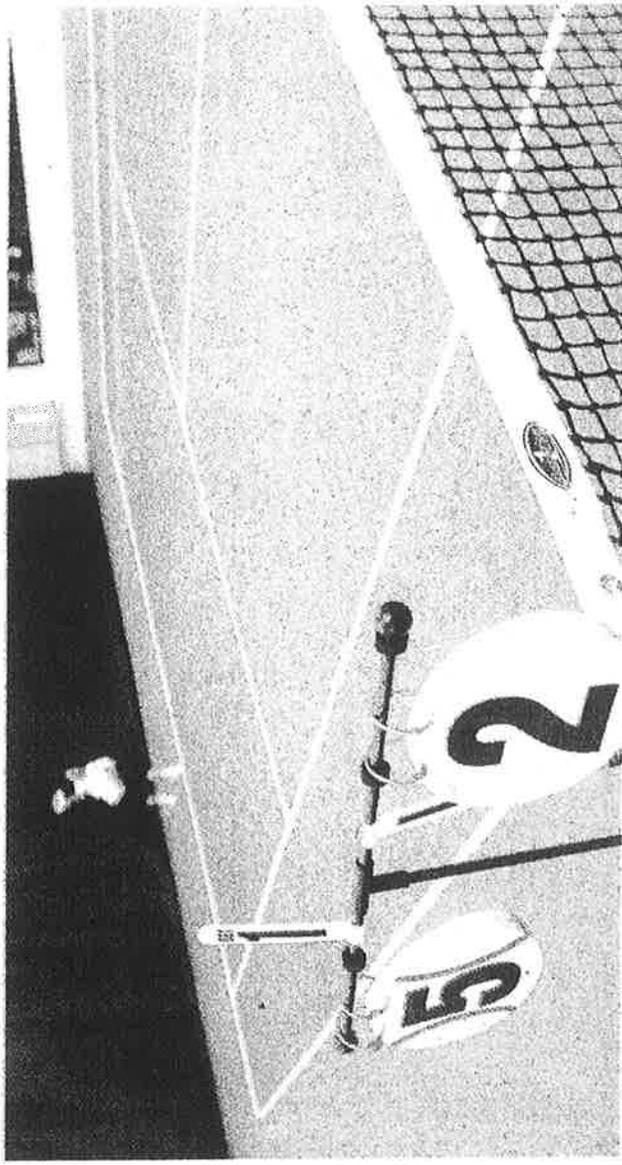
Ces huit terrains seront situés sur l'emplacement actuel d'un stationnement du CRRF donnant sur le boulevard Bourque. Soixante-dix places de stationnement doivent également s'ajouter.

Centralisation nécessaire

«Pour le développement du sport, ça prenait une centralisation semblable. Une fois les Jeux terminés, cela va favoriser la rétention des nos athlètes et des amateurs. Nous sommes évidemment très heureux du dénouement de ce dossier mais nous nous réjouissons une fois l'accord donné par les Jeux du Canada et par Tennis Canada», a confié François Lefebvre, de l'école Tennestrie et de Tennis Sherbrooke, qui voit ainsi un projet de longue date se concrétiser peu à peu.

Ily a cinq ans, le Club de tennis de Sherbrooke avait proposé au Comité sports de la Ville de Sherbrooke un projet d'infrastructures de Centre régional d'excellence en tennis.

Le président du comité du sport et du plein air de la Ville de Sherbrooke, Bruno Vachon, fait valoir que le site de Rock Forest n'aurait pu accueillir



IMACOM, RENÉ MARQUIS

C'est sur ce terrain, appartenant conjointement à Ville de Sherbrooke et au Centre récréatif Rock Forest, que devraient être bâtis les huit courts de tennis extérieurs requis pour la présentation de la discipline dans le cadre des Jeux du Canada, en 2013.

d'infrastructures sportives majeures sans la tenue des Jeux du Canada à Sherbrooke.

Ce secteur de la ville ne dispose pas de pôle d'attraction majeur comme l'Université de Sherbrooke ou l'Université Bishop's, souligne-t-il. Les terrains de tennis seront construits à proximité de l'embouchure du futur axe René-Lévesque, ce qui viendra revitaliser cette portion du boulevard Bourque, ajoute M. Vachon.

La Corporation du Centre récréatif Rock Forest aimerait que les travaux soient complétés au moins un an avant la présentation des Jeux du Canada afin de faire les ajustements nécessaires.

Outre les Jeux du Canada, l'ajout de ces huit courts assure une intéressante pérennité au tennis au CRRF. «Là, on va pouvoir jouer au tennis 12 mois par année. Ça va nous permettre de récupérer une certaine clien-

tèle», a indiqué Mario de Lafontaine, directeur général de la Corporation.

La Corporation poursuit en parallèle ses efforts afin de doter ses cinq courts intérieurs d'une nouvelle surface, à la demande de Tennis Canada pour la présentation des éditions subséquentes du tournoi Futures.

Ce projet de 214 000 \$, plus les taxes, avance bien, a indiqué le président du CA de la Corporation, Vincent Roselli.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE SHERBROOKE

Nootens note « un changement de ton »

DAVID BOMBARDIER
david.bombardier@latribune.qc.ca

SHERBROOKE — Très critique envers la Ville de Sherbrooke ces dernières années, l'ex-porte-parole de la Coalition Sherbrooke milieu de vie Thierry Nootens avait remis les armes, hier soir, lors de la première soirée de consultation sur l'énoncé de vision stratégique de la municipalité.

Leader du groupe ayant mené au rejet du plan d'urbanisme par référendum en 2007, M. Nootens a eu de bons mots pour le document présenté par la Ville.

L'énoncé vise à doter Sherbrooke d'un nouveau schéma d'aménagement et, ultimement, d'un nouveau plan d'urbanisme. Il servira d'armature sur laquelle les décideurs s'appuieront pour développer la ville au cours des 15 prochaines années.

Absent de la scène publique depuis un an et demi, M. Nootens a précisé parler en son nom personnel, et non au nom de la Coalition. Le groupe reprendra ses activités si le besoin s'en fait sentir au cours des prochains mois.

Thierry Nootens note « un changement de ton et une nouvelle attitude marquée par plus d'ouverture envers la participation citoyenne ». Les priorités de la Ville ont aussi changé et l'environnement prend plus de place, applaudit-il, en précisant que l'énoncé de vision est « novateur » à plusieurs égards.

M. Nootens voit d'un bon oeil la densification du territoire et la mixité des fonctions urbaines dans les quartiers, des sujets ayant été débattus lors de la campagne référendaire sur le plan d'urbanisme.

Par contre, Thierry Nootens dénonce toujours la construction de l'axe René-Lévesque et du nouveau pôle commercial local de la rue King Est.

Il souhaite que les grands principes contenus dans l'énoncé de vision se transforment maintenant en actions concrètes, ce qui avait fait défaut il y a cinq ans, selon lui.

Selon cet énoncé, Sherbrooke veut devenir, d'ici 2026, une « ville universitaire, à échelle humaine, respectueuse de l'environnement dont le dynamisme économique en fait une capitale

régionale de référence ».

Quelle place pour la culture ?

Représentante d'organismes culturels, Sylvie L. Bergeron a pour sa part estimé que la culture semble être tenue pour acquise dans l'énoncé de vision. Les activités culturelles ont des retombées économiques importantes et tangibles pour Sher-

brooke, a-t-elle fait valoir.

Un groupe de promoteurs a plaidé pour que son projet se réalise. Le citoyen Denis Bachand a quant à lui émis des suggestions pour régler la problématique des rues privées à la pointe Gervais.

La porte-parole du Regroupement des usagers du transport adapté du Sherbrooke métro-

politain (RUTASM), France Croteau, a dit souhaiter que les organismes soient réellement écoutés à l'avenir, selon leurs champs de compétences.

La consultation publique se poursuit ce soir, à 19 h, au Centre de production des arts de la scène Jean-Besré. Une autre soirée de consultation aura lieu à l'hôtel de ville, le lundi 13 juin à 19 h.



IMACOM, FRÉDÉRIC CÔTÉ

L'ex-porte-parole de la Coalition Sherbrooke milieu de vie Thierry Nootens voit d'un bon oeil la densification du territoire et la mixité des fonctions urbaines dans les quartiers, des sujets ayant été débattus lors de la campagne référendaire sur le plan d'urbanisme. En revanche, il dénonce toujours la construction de l'axe René-Lévesque et du nouveau pôle commercial local de la rue King Est.

L'Espérance contredit Sévigny

SHERBROOKE — Le maire Bernard Sévigny s'est fait publiquement contredire par la présidente du comité consultatif d'urbanisme quant à l'élasticité du périmètre urbain, hier soir, lors des consultations sur l'énoncé de vision stratégique de la Ville de Sherbrooke.

En réponse à la question d'un citoyen, la conseillère Chantal L'Espérance a expliqué que les limites du périmètre urbain seront probablement déplacées dans le cadre du nouveau

schéma d'aménagement, afin de mieux correspondre au développement souhaité du territoire.

La superficie ouverte au développement ne sera pas agrandie, mais le périmètre sera probablement modifié pour englober des zones rurales dans les secteurs du plateau Saint-Joseph et du prolongement de l'autoroute 410 vers Lennoxville, dans un axe nord-sud, a-t-elle évoqué.

Le périmètre urbain est généralement revu quand on révisé le schéma d'aménagement, a

renchéri le chef de la division urbanisme, permis et inspection de la Ville, René Girard.

Présent à la rencontre, le maire Sévigny est demeuré muet sur la question. Il y a quelques jours, lors d'une table éditoriale à *La Tribune*, il avait exclu la possibilité que le périmètre urbain englobe éventuellement des terrains situés le long des boulevards Lionel-Groulx et de Monseigneur-Fortier, à proximité du plateau Saint-Joseph.

— David Bombardier

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Ça ne ralentit pas dans le quartier Marie-Victorin

JONATHAN CUSTEAU
jonathan.custeau@latribune.qc.ca

SHERBROOKE — La nouvelle unité spéciale de circulation créée par la Ville de Sherbrooke pour assurer le respect du code de la sécurité routière aux endroits désignés problématiques par les citoyens n'a pas entrepris son travail que des Sherbrookoïses ont déjà des suggestions à lui faire. C'est le cas de Marco DeFrancesco, qui déplore le manque de vigilance des automobilistes dans le quartier Marie-Victorin, particulièrement au coin des rues Malherbe et Yamaska.

«Je ne suis pas un de ceux qui s'énervent à cause du flot important de véhicules dans notre quartier. Mais ils sont nombreux à considérer l'intersection comme une simple courbe et à ne pas faire leur arrêt obligatoire à ce coin de rue», raconte M. DeFrancesco. «Même que le matin, les gens ne font leurs arrêts nulle part dans le quartier. Huit panneaux ont été installés récemment, mais on ne voit pas vraiment la différence.»

La rue Malherbe relie les quartiers Mi-Vallon et Marie-Victorin. Plusieurs automobilistes y transitent pour atteindre le boulevard Industriel.

«Ma blonde s'est presque fait rentrer dedans, parce que nous demeurons dans la portion de Yamaska qui se termine en cul-de-sac. Les gens ne s'attendent pas à nous voir arriver de ce côté. Il y a en a plusieurs qui font des dépas-

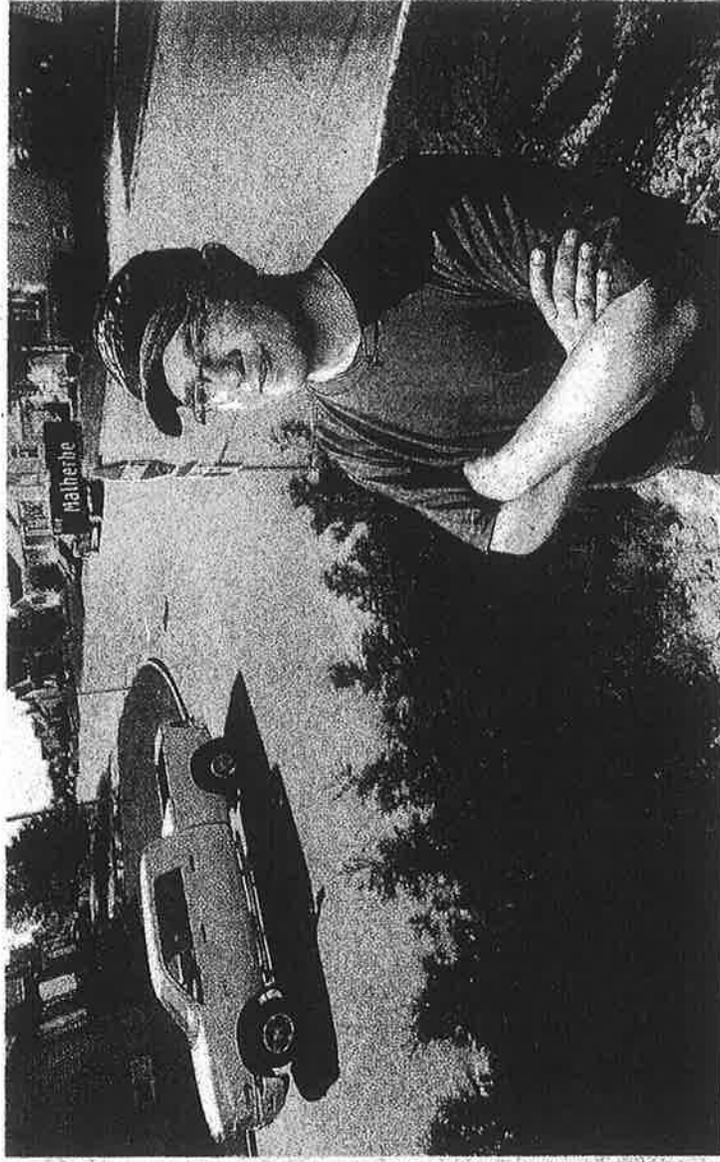
sements illégaux quand ils trouvent qu'on roule lentement.»

Marco DeFrancesco indique avoir porté plainte au Service de police de Sherbrooke la semaine dernière. «L'été s'en vient. Il y aura des jeunes partout dans les rues. Si les policiers venaient surveiller ce coin de rue le matin, ils attraperaient des conducteurs fautifs toutes les cinq minutes. Ce n'est pas normal, non plus, que dans un espace de 100 ou 200 mètres, un conducteur passe de la première à la quatrième vitesse.»

Ce résident du quartier Marie-Victorin refuse d'ailleurs de laisser sa fille de sept ans marcher seule jusqu'au parc situé à proximité. «Et le matin, on la dépose en voiture à son arrêt d'autobus.»

Le conseiller du district du Carrefour, Pierre Tardif, confirme que le nombre de plaintes pour ce secteur est important. «C'est certain que je souhaite qu'il y ait une présence policière. Des arrêts ont été ajoutés, mais nous repeindrons aussi les lignes d'arrêt, parce qu'il semble que les gens freinent plus quand ils les voient.»

Une autre campagne de sensibilisation devrait par ailleurs être entreprise cet automne pour signaler à nouveau le problème aux résidents. «On cognera aux portes et on rappellera aux gens de faire attentions aux enfants, mais peut-être que le seul moyen qui fonctionne est la répression. Moi je trouvais que la solution, c'était d'abaisser la limite de



IMACOM, JOCELYN RIENDEAU

Marco DeFrancesco, un résident de la rue Yamaska, déplore le manque de prudence des automobilistes qui empruntent la rue Malherbe pour quitter le quartier Mi-Vallon.

vitesse à 40 km/h, mais l'idée a été rejetée au conseil municipal.»

Des questions pour le conseil
M. Tardif compte également obtenir des réponses à la séance du conseil de ce soir concernant la nouvelle unité de surveillance.

«Je veux savoir comment les six policiers seront répartis. Y en aura-t-il un par arrondissement? On nous a aussi dit que l'unité

serait en fonction seulement pendant la période estivale. J'ai un petit malaise avec ça. Est-ce qu'on sera là pendant quatre mois et après on relâchera? Je ne veux pas que ce soit un projet simplement pour remplacer des policiers en vacances.»

Le conseiller municipal Victorin ne sont pas une surprise, les citoyens faisant des représentations au conseil municipal depuis l'ouverture de la rue Malherbe.

Les Terrasses Rock Forest changent de main

FRANCIS A-TRUDEL
fasselin@tribune.qc.ca

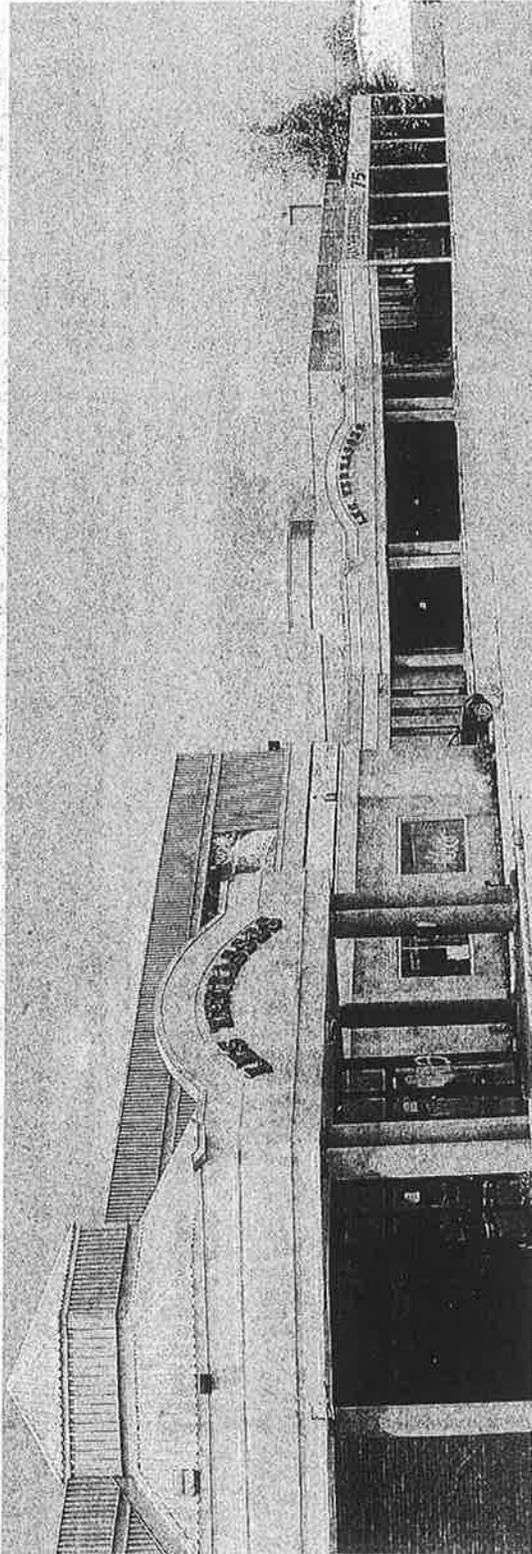
SHERBROOKE — La revitalisation tant attendue du secteur commercial de Rock Forest s'est enfin manifestée, hier, avec l'annonce de l'achat du centre commercial du boulevard Bourque par les promoteurs de Plazacorp et d'Estridev.

Progressivement délaissées depuis la désertion du Wal-Mart en 2004, les Terrasses Rock Forest représentaient une vilaine cicatrice sur le visage commercial du district.

«Maintenant que la vente a été officialisée, je me réjouis de cette annonce, qui n'est pas un engagement ou une promesse, mais bien une certitude», a déclaré le maire Bernard Sévigny lors du point de presse convoqué dans le stationnement des Terrasses Rock Forest.

«L'offre commerciale était déficiente dans ce secteur, a-t-il avoué. Il y avait une carence de commerces de proximité pour les gens du coin, et ceux-ci l'avaient clairement manifesté dans les sondages.»

Le nouvel acquéreur et président d'Estridev, Pierre Bolduc, n'a pas voulu désigner de commerces potentiels, mais il a confirmé que des pourparlers sérieux étaient en cours avec plusieurs chaînes de grande et



MACOM, CLAUDE POULIN

Les Terrasses Rock Forest ont été acquises par les promoteurs de Plazacorp et d'Estridev. Les élus espèrent que la transaction amènera un second souffle au centre commercial, délaissé depuis plusieurs années.

moyenne surface.

«Nous offrirons un ensemble de commerces de proximité, a affirmé M. Bolduc. Nous serons en mesure de révéler les plans précis de ce développement très prochainement.»

L'aspect actuel des Terrasses Rock Forest est toutefois appelé à se métamorphoser pour s'aligner sur les normes d'urbanisme de la Ville et pour épouser les besoins des commerces futurs. Selon le maire Sévigny, les travaux devraient commencer

dès l'automne ou l'hiver prochain.

Un projet porteur d'espoir

Les Terrasses Rock Forest ont connu plusieurs tentatives de réanimation au fil des ans: la construction de nouveaux commerces sur le vaste terrain, un projet de 25 M\$, a notamment avorté, et la Fiesta des marchands, plus récemment, n'aura été qu'un feu de paille.

Cette nouvelle transaction, conclue lundi devant le notaire, aurait le potentiel pour vivifier

cet énorme complexe d'un million de pieds carrés à haut potentiel de développement.

C'est du moins ce qu'avance le conseiller du district de Rock Forest, Serge Forest, qui fonde beaucoup d'espoir dans la passation des clefs de l'ancien propriétaire Zave Aberman, président et chef du conseil de Zaveco, aux promoteurs de Plazacorp et Estridev.

«Personnellement, j'attendais une nouvelle du genre depuis 2005, a confié M. Forest. L'accouchement a été long, mais je

suis confiant qu'un tel projet va donner un souffle nouveau à tout l'aspect commercial du boulevard Bourque.»

«Le changement de propriétaire est l'élément nouveau dans cette histoire qui me pousse à croire que cette fois sera la bonne.»

Pour l'élu municipal, les Terrasses Rock Forest constituent un élément-clé dans le développement de l'ensemble du secteur et consolident le centre névralgique de l'arrondissement Rock Forest-Saint-Jude-Deauville.

Aller à vélo au boulot

Une habitude que pourraient adopter les Sherbrookoïses?



VÉRONIQUE LAROCQUE
veronique.larocque@tribune.qc.ca

SHERBROOKE — Aussi souvent qu'il le peut, José Bisson met son casque de vélo, enfourche sa monture et file au travail en bicyclette. Le trajet n'est cependant pas toujours aisé. Les nombreux automobilistes circulant sur le boulevard de Portland, où il s'aventure sur deux roues, manquent parfois de courtoisie. L'absence de voie sécurisée sur cette artère importante de la ville pour les amateurs de cyclisme ne facilite en rien le parcours du travailleur. Pourtant, M. Bisson recommence jour après jour. Se rendre à vélo au boulot, une habitude que pourraient adopter plus de Sherbrookoïses, et ce, malgré les obstacles? La Tribune s'est posé la question.

Dans son récent rapport *L'état du vélo au Québec en 2010*, l'organisme Vélo-Québec révélait qu'à Sherbrooke, seulement 0,9 % des déplacements vers le travail se font à bicyclette. Une faible performance en comparaison avec certains arrondissements de la Ville de Montréal, où près d'un déplacement sur dix vers le boulot s'effectue à vélo. Les pourcentages des autres grandes villes québécoises oscillent entre ces deux extrêmes.

Ces résultats peu reluisants ne sont pas étrangers à la façon dont ont été créés les réseaux cyclables de la province. «Au Québec, en général, ce qui s'est beaucoup développé c'est l'aménagement pour le loisir», explique Marc Jolicoeur, directeur à la recherche chez Vélo-Québec.

Par exemple, à Sherbrooke, la piste longe, en partie, la rivière Magog. En plus d'offrir une vue agréable aux cyclistes, cette décision a permis de préserver les bandes riveraines.

Toutefois, le réseau cyclable des Grandes-Fourches ne



IMACOM, MAXIME PICARD

Dans son récent rapport *L'état du vélo au Québec en 2010*, l'organisme Vélo-Québec révélait qu'à Sherbrooke, seulement 0,9 % des déplacements vers le travail se font à bicyclette. Une faible performance en comparaison avec certains arrondissements de la Ville de Montréal, où près d'un déplacement sur dix vers le boulot s'effectue à vélo.

permet pas d'accès direct aux grands pôles de la ville, comme le Carrefour de l'Estrie. Selon M. Jolicoeur, cela n'encourage pas les gens à utiliser la bicyclette comme moyen de transport utilitaire.

Et si l'on se comparait...

Qu'est-ce qui peut expliquer qu'ailleurs en province plus de déplacements vers le travail sont faits à vélo? Le directeur à la recherche chez Vélo-Québec avance quelques hypothèses.

«À Trois-Rivières, leur principale piste récréative passe sur le campus de l'université et près du cégep, note-t-il. C'est sûr que ça

a un effet majeur, l'existence de voies cyclables vers des endroits que les gens veulent atteindre.»

Les installations disponibles influencent aussi la popularité du vélo comme moyen de transport.

D'ici la fin de l'année, le réseau cyclable montréalais s'étendra sur 580 km. Certaines portions de celui-ci ont été aménagées, d'abord et avant tout, pour favoriser les déplacements utilitaires en vélo. «On est en train de constituer deux réseaux parallèles», révèle Serge Lefebvre, chef de division des transports actifs et collectifs à la Ville de Montréal. Le premier répondra

aux besoins d'une clientèle pratiquant ce sport pour le loisir. Le second permettra de faciliter le transport à vélo.

Deux clientèles, un réseau

Trouver le moyen d'accommoder ces deux types de clientèle ici, à Sherbrooke, est l'un des défis de Paul Drouin, directeur du développement de la gestion des infrastructures et des parcs nature chez Destination Sherbrooke.

Pour l'instant, 80 % des pistes sherbrookoïses sont récréatives. Cela pourrait toutefois changer lorsque le Centre de mobilité durable de Sherbrooke dépo-

sera son plan d'action à la fin de l'année.

Déjà, lorsque la Ville de Sherbrooke effectue d'importants travaux sur une rue, elle évalue la possibilité de créer une piste cyclable. Un tel aménagement fait d'ailleurs partie du chantier actuel sur la rue de Montréal.

Cependant, M. Drouin rappelle que construire des pistes cyclables n'est pas le seul élément qui fera changer les habitudes des Sherbrookoïses. Les employeurs aussi peuvent jouer un rôle en installant des casiers et des douches sur les lieux de travail, par exemple.

Les pistes cyclables sherbrookoïses: ni les meilleures ni les pires selon les amateurs

SHERBROOKE — Tout comme dans la majorité des villes du Québec, les pistes cyclables sherbrookoïses ont été créées et développées pour le loisir. Le réseau des Grandes-Fourches, qui sillonne Sherbrooke et ses environs sur 126 km, fait-il partie des choix que privilégient les cyclistes lorsqu'ils ont envie de faire une randonnée? À la lumière des informations recueillies par La Tribune auprès d'amateurs de vélo, les pistes de Sherbrooke ne sont pas leur premier choix, mais

pas le dernier non plus.

Tous les cyclistes interviewés sont unanimes: les paysages que révèle le réseau des Grandes-Fourches n'ont rien à envier à ceux d'ailleurs en province. «C'est très beau sur le tour de l'eau», a partagé Francine Bastien, une touriste de la Mauricie croisée au parc Jacques-Cartier. «C'est relaxant», a ajouté son mari, Normand Bastien.

En général, la portion de la piste cyclable autour du lac des Nations est très appréciée

des cyclistes. «On est chanceux d'avoir un parc urbain comme ça au milieu de la ville», a souligné Daniel Gaudreau, de Sherbrooke.

Toutefois, lorsque les Sherbrookoïses comparent leurs pistes aux autres du Québec, ils voient que des améliorations pourraient y être apportées.

Marcel Bastin parcourt activement les voies cyclables de la province depuis environ vingt ans. Bien qu'il apprécie le réseau des Grandes-Fourches, il déplore qu'une partie de la piste soit en

gravier. «Ça crève les pneus. Je n'ai pas des roues appropriées», soutient celui qui n'emprunte plus cette section du parcours depuis quelques années.

Marcelin Boivert est du même avis. «Tu vas à Ottawa, à Gatineau, il y a 270 kilomètres de pistes pavées», explique-t-il, en précisant que le réseau cyclable outaouais est son préféré.

Chaque année, les 140 membres du club de vélo les Côteux de Sherbrooke parcourent plusieurs kilomètres sur les pistes cyclables du Québec. Sa

présidente, Micheline Letendre, déplore le manque d'entretien du réseau sherbrookoïses. «Entre Lennoxville et North Hatley, c'est très raboteux», soutient-elle.

Selon Mme Letendre, les pistes de Granby, de Drummondville et de Victoriaville constituent de bons compromis. «Ce n'est pas trop loin et les pistes sont belles», confie celle qui est membre des Côteux depuis dix ans.

La Tribune

La Tribune (Sherbrooke, Qc)
Actualités, vendredi, 9 décembre 2011, p. 3

L'axe René-Lévesque complété le 1er juillet 2014

David Bombardier

Les résidents du secteur Rock Forest doivent encercler le 1er juillet 2014 sur leur calendrier. Selon ce qu'a appris La Tribune, c'est à ce moment que le futur axe René-Lévesque devrait pouvoir être emprunté d'un bout à l'autre par les automobilistes, du boulevard Bourque jusqu'à l'extrémité du boulevard de Portland.

Un directeur général adjoint de la Ville de Sherbrooke a évoqué ce nouvel échéancier lors de la présentation publique du plan de développement du boisé Fabi, mardi. «Le 1er juillet 2014, l'axe René-Lévesque sera ouvert d'un bout à l'autre», a avancé René Allaire.

C'est la première fois qu'un tel échéancier est divulgué. Lors d'une séance de consultation sur le projet d'axe René-Lévesque tenue le printemps dernier, la Ville prévoyait commencer la construction en 2012 ou 2013, mais la fin des travaux n'était pas connue.

Depuis des années, les fonctionnaires laissaient entendre que ce nouvel axe routier de trois kilomètres verrait le jour en plusieurs sections et sur de nombreuses années, au gré de la construction domiciliaire. Le désenclavement du quartier Mi-Vallon allait être privilégié, disait-on.

René Allaire indique maintenant que la nouvelle rue collectrice sera construite d'une traite, comme ce fut le cas pour les boulevards Lionel-Groulx et de Monseigneur-Fortier jusqu'au plateau Saint-Joseph.

Comme la section qui traversera le parc industriel comprendra moins de contraintes que la portion sud du nouvel axe routier, les travailleurs pourraient s'activer simultanément à deux endroits du tracé.

Les élus prendront connaissance de la proposition des fonctionnaires lundi, en comité plénier. Pour que le projet respecte l'échéancier suggéré, ils devront accorder un certain montant d'argent au budget 2012, dont l'adoption est prévue le 19 décembre prochain.

La date prévue de la première pelletée de terre n'est pas encore connue. À titre comparatif, le prolongement du boulevard Lionel-Groulx et la construction du boulevard de Monseigneur-Fortier jusqu'au plateau Saint-Joseph sur une distance totale de 2,7 kilomètres avaient pris environ cinq mois.

Les Sherbrookoïses devraient être convoqués à une deuxième séance de consultation en février prochain. La Ville souhaite répondre aux préoccupations des citoyens en amont, dans l'espoir d'éviter des audiences du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et des délais additionnels. Cette stratégie de consultation accrue avait fonctionné lors de la construction des boulevards Lionel-Groulx et de Monseigneur-Fortier.

Le tracé final de l'axe René-Lévesque n'est pas encore confirmé, mais les élus de l'arrondissement de Rock Forest-Saint-Élie-Deauville semblent privilégier un raccordement au boulevard Bourque via la rue du Haut-Bois-Nord, à côté des Terrasses Rock Forest. L'autre tracé possible emprunte la rue du Président-Kennedy (concessionnaire Mazda après avoir traversé le secteur résidentiel de la rue Paillard).



L'axe René-Lévesque reliera le boulevard Bourque au boulevard Industriel à la hauteur du chemin Labonté, avant d'être raccordé au prolongement du boulevard de Portland. Il comptera deux voies séparées par un terre-plein.

Quatre carrefours giratoires sont prévus, soit à la hauteur du boulevard Industriel ainsi que des rues Henri-Labonne, Matisse et Magnelli/Sainte-Claire (près de la rue Marini et du quartier Nouveau Faubourg). Quelques rues pourraient aussi être reliées à l'axe René-Lévesque, avec autorisation de virage à droite seulement.

Selon la Ville, ce nouvel axe routier devrait coûter environ 31 M \$, dont une bonne partie sera payée par les promoteurs immobiliers.

© 2011 La Tribune (Sherbrooke, Qc) ; CEDROM-SNI inc.

PUBLI-© news-20111209-TB-0002 - Date d'émission : 2011-12-09

Ce certificat est émis à Louis Gosselin à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

[Retour à la table des matières](#)

Publié le 14 janvier 2012 à 16h45 | Mis à jour le 14 janvier 2012 à 16h45

Serge Forest heureux que le projet des Terrasses Rock Forest avance



Archives La Tribune



David Bombardier Suivre @DavidBombardier
La Tribune

(SHERBROOKE) Le plan des nouvelles Terrasses Rock Forest, dévoilé hier en exclusivité par La Tribune, n'a pas encore été déposé à la Ville de Sherbrooke. «Il comprend des gains par rapport au plan initial présenté à nos fonctionnaires», évoque le conseiller du district de Rock Forest, Serge Forest.

D'entrée de jeu, le conseiller forestois se dit «content qu'il y ait un projet et que ça avance enfin. C'est un projet extraordinaire pour l'arrondissement».

Sans critiquer ouvertement le plan conçu par les promoteurs Estridev et Plazacorp, Serge Forest laisse néanmoins entendre qu'il y a encore place à l'amélioration.

Les percées visuelles vers les cases de stationnement pourraient être davantage limitées, soulève-t-il. La localisation des différentes entrées du nouveau pôle commercial devront aussi être analysée par les fonctionnaires de la Ville. Si le déplacement de certaines entrées était exigé pour éviter des bouchons de circulation dans les rues adjacentes, des bâtiments pourraient devoir être déplacés, avance le conseiller municipal.

«On aura un peu de tout au niveau de l'offre commerciale, ce qui est une bonne nouvelle. Et la présence de petits locaux de 1500 à 5000 pieds carrés permettra à des petits commerces locaux de proximité de s'y installer», a noté le conseiller municipal Bruno Vachon.

Texte complet dans *La Tribune* de samedi.

Partager

Recommander

Tweeter < 2

publicité

Le règne de l'auto solo tire à sa fin

L'autobus, la marche, le vélo et le covoiturage auront conquis Sherbrooke dans 9 ans

DAVID BOMBARDIER
david.bombardier@tribune.qc.ca

SHERBROOKE — Dans neuf ans, les Sherbrookoïses auront massivement délaissé l'auto solo pour se rendre au boulot. Ils opteront plutôt pour le transport en commun, le covoiturage, la marche ou le vélo. Des autobus express sillonneront certaines artères, les automobilistes profiteront de stationnements incitatifs et les autobus se relayeront plus fréquemment.

« En 2021, le transport en commun sera la pierre angulaire du transport à Sherbrooke », avance le président du Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS), Marc Denault.

Le conseil municipal a adopté, hier soir, le plan de mobilité durable sur lequel travaille l'organisme depuis plus de deux ans. Pas moins de 35 partenaires ont pris part à cette vaste démarche, ce qui en fait une première au Québec, a fait valoir M. Denault hier après-midi, lors d'une conférence de presse présentant les grandes lignes de ce plan de mobilité durable. Ce plan avait été dévoilé une première fois en septembre dernier, puis validé lors de consultations publiques.

Dans neuf ans, le nombre de Sherbrookoïses qui se déplacent

seuls à bord de leur automobile aura chuté d'environ 16 pour cent, prévoient les membres du CMDS. De 32 pour cent en 2003, la part de marché des modes durables (autres que l'auto solo) grimpera ainsi à 42 pour cent en 2021. La cible de 50 pour cent est visée pour 2031.

En atteignant cet objectif en 2021, Sherbrooke aura réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 20 pour cent par rapport à 1990, ce qui correspond à l'objectif provincial fixé par le gouvernement Charest pour 2020.

«Changer nos habitudes de vie»

« On ne veut pas bannir l'utilisation de l'auto solo, mais on veut réduire son utilisation, indique Marc Denault. Pour cela, il faut changer nos habitudes de vie. »

Le défi est « colossal », convient le président du CMDS, mais plusieurs actions incitatives seront mises de l'avant pour y arriver, que ce soit la mise en place d'autobus plus agréables à utiliser, l'implantation de stationnements incitatifs et de lignes d'autobus express sur les artères, la création d'une plate-forme interactive pour favoriser le covoiturage, l'électrification des autobus urbains



JMACOM, JOCELYN RIEDEAU

Selon le plan dévoilé hier par le président du Centre de mobilité durable de Sherbrooke, Marc Denault, les Sherbrookoïses auront massivement délaissé l'auto solo pour se rendre au boulot en 2021. Ils opteront plutôt pour le transport en commun, le covoiturage, la marche ou le vélo.

et interurbains ou encore l'aménagement de voies cyclables et piédestres plus sécuritaires.

Pour répondre aux demandes de nombreux cyclistes émises lors des consultations publiques, un plan directeur du réseau cyclable sera conçu et mis en œuvre.

Au total, plus d'une trentaine d'actions ont été identifiées. Ces actions nécessiteront des investissements majeurs et le gouvernement québécois sera sollicité, indique M. Denault. Ce dernier répète qu'une taxe additionnelle sur l'essence devrait être créée pour financer le transport en commun et la mobilité durable.

Certaines actions ont déjà été implantées dans les activités courantes de la Ville de Sherbrooke. Lors de la réfection majeure ou de la construction de rues, des corridors multifonctionnels seront souvent aménagés pour les cyclistes et les piétons, et des aménagements favorisant le transport en commun pourraient aussi voir le jour.

Un « observatoire » sera par ailleurs mis en place pour s'assurer que le plan de mobilité durable n'accumule pas la poussière sur une tablette.

Les détails du plan de mobilité durable, incluant une vidéo explicative, se trouvent au www.mobiledurable.qc.ca.

Les ponts pour unir la bonne volonté



LUC LAROCHELLE
PERSPECTIVES

luc.larochelle@tribune.qc.ca

Conditionnons-nous à vivre une rupture avec le passé pour notre mieux-être collectif. Foi des leaders du Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS).

Le premier signe de cette transition est dans la façon de nous présenter les choses. Plutôt abstrait jusqu'à maintenant pour le citoyen ordinaire en dépit des différentes consultations qu'il a menées, le CMDS s'invite maintenant dans notre quotidien avec des traits plus familiers et plus sympathiques.

Entre deux vidéos sur YouTube et une émission sur Tou.TV, allez cliquer sur la présentation visuelle mise en ligne au www.mobiledurable.qc.ca. En quatre minutes, vous comprendrez le point de départ ainsi que les multiples

actions sur lesquelles les autorités municipales misent pour provoquer un renversement des tendances au cours des deux prochaines décennies : moins de déplacements individuels, plus de covoiturage, une utilisation croissante du transport en commun et davantage de marche et de vélo pour nos allées et venues au quotidien.

Le discours n'est pas nouveau, mais il a pris racine. Personne ne remet en question les bénéfices de la passe universelle introduite à l'Université ainsi qu'au Cégep de Sherbrooke. Le CHUS s'est soulagé de tracas en s'alliant à la Société de transport de Sherbrooke pour l'utilisation de stationnements décentralisés. Tout commence par la volonté de résoudre les problèmes de transport autre-

ment.

L'atteinte des objectifs passe nécessairement par un changement d'habitudes des citoyens, a répété hier le conseiller Marc Denault, président du CMDS. J'en suis.

À condition que ce soit aussi la ligne de conduite des décideurs.

Il faut 30 à 40 cm de neige pour paralyser le réseau routier sherbrookoïses alors que quelques centimètres de verglas ont récemment suffi pour transformer les trottoirs en patinoire et les « rendre impraticables », a avoué ce matin-là le responsable du service de la voirie.

Quiconque voyage avant l'aube, comme c'est mon cas pour me rendre très tôt à la radio, peut témoigner du décalage important entre le déclenchement des opérations d'entretien des rues et des trottoirs. Pour viser à ce qu'un citoyen sur cinq effectue ses déplacements quotidiens à pied ou à vélo d'ici 2021, il faudra garantir à cette clientèle l'accès à un réseau sécuritaire pour aller au travail, autant en hiver qu'en été.

La décision du conseil municipal d'entretenir dorénavant les trottoirs d'un seul côté des rues résidentielles n'est pas contradictoire avec

le plan de mobilité durable si l'élimination de cette duplication permet une réallocation d'une partie des fonds, pour une meilleure desserte ailleurs.

Dans mon secteur, une centaine de nouveaux logements pourraient se raccorder à longueur d'année au corridor vert longeant la rivière Saint-François que la Ville a asphalté à grands frais. Celui-ci permet d'éviter une traversée piétonnière dangereuse, à l'intersection Bowen-Galt.

Étonnamment, ces deux cellules résidentielles toutes récentes n'ont pas de lien direct avec les sentiers existants, que la Ville ne déneige pas non plus. Par contre, celle-ci entretient durant tout l'hiver sur le même axe une partie du tronçon menant vers l'arrondissement de Brompton et utilisé strictement à des fins récréatives.

« Tout cela fait partie des pratiques qui seront réévaluées pour rester fidèles au plan d'action », assure le conseiller Denault.

Des adolescents sont exposés à la circulation dense et croissante à l'arrêt d'autobus se trouvant du côté sud du boulevard de l'Université, en face de l'école secondaire du Triolet. Le corridor piétonnier

menant vers l'aire de services apparue suite aux travaux de prolongement de l'auto-route a été de l'improvisation. Faudrait prévoir un peu mieux.

Il semble que ce sera le cas avec l'axe René-Lévesque qui rejoindra le boulevard Bourque à partir du parc industriel. Une solution ingénieuse et abordable aurait été trouvée afin que le « réseau vert » ne se bute pas à un obstacle infranchissable en arrivant à la hauteur de la structure du boulevard Portland, qui surplombe l'auto-route à l'approche du Carrefour de l'Estrie.

Le CMDS aura besoin d'argent. Le président Denault s'est prononcé à son tour en faveur du transfert d'une nouvelle taxe sur le carburant pour financer ces ambitions sociales et écologiques.

Mais tout n'est pas qu'une question d'argent.

Par mégarde ou par inattention, l'entretien hivernal du stationnement de l'aréna Eugène-Lalonde se faisait en poussant la neige... sur les supports à vélo. De quoi les figer jusqu'en mai et empêcher leur utilisation durant la saison froide.

Fallait juste voir les choses autrement.

Publié le 21 février 2012 à 09h17 | Mis à jour le 21 février 2012 à 09h17

Boulevard René-Lévesque: consultation publique le 20 mars



David Bombardier
La Tribune

Suivre

(SHERBROOKE) L'axe René-Lévesque redevient un boulevard. Les détails du projet, attendu pour 2014, seront présentés aux citoyens lors d'une consultation publique le mardi 20 mars prochain à compter de 19 h 30 à l'hôtellerie du Boulevard. Le tracé et le raccordement au boulevard Bourque seront notamment soumis aux participants, après quoi le projet pourra cheminer auprès des instances gouvernementales concernées.

Depuis l'échec du plan d'urbanisme, les élus de Sherbrooke se faisaient un devoir de parler « d'axe René-Lévesque » plutôt que de boulevard afin de ne pas effrayer les citoyens. Le terme « boulevard » vient de réapparaître dans les communications de la Ville de Sherbrooke.

Rappelons que le boulevard René-Lévesque reliera le boulevard Bourque au prolongement du boulevard de Portland sur une distance de 5,35 km. Le raccordement avec le boulevard Bourque se fera vraisemblablement par la rue du Haut-Bois Nord, adjacente aux Terrasses Rock Forest présentement en reconstruction.

En décembre dernier, un haut fonctionnaire de la Ville avait affirmé que le nouvel axe routier serait accessible d'un bout à l'autre le 1er juillet 2014.

Partager

Recommander

Tweeter

1

publicité

Annonces Google

Motorisé Classe B

Un Motorisé Classe B polyvalent conçu pour l'amateur de plein air
New-West.com

Mécanique à domicile

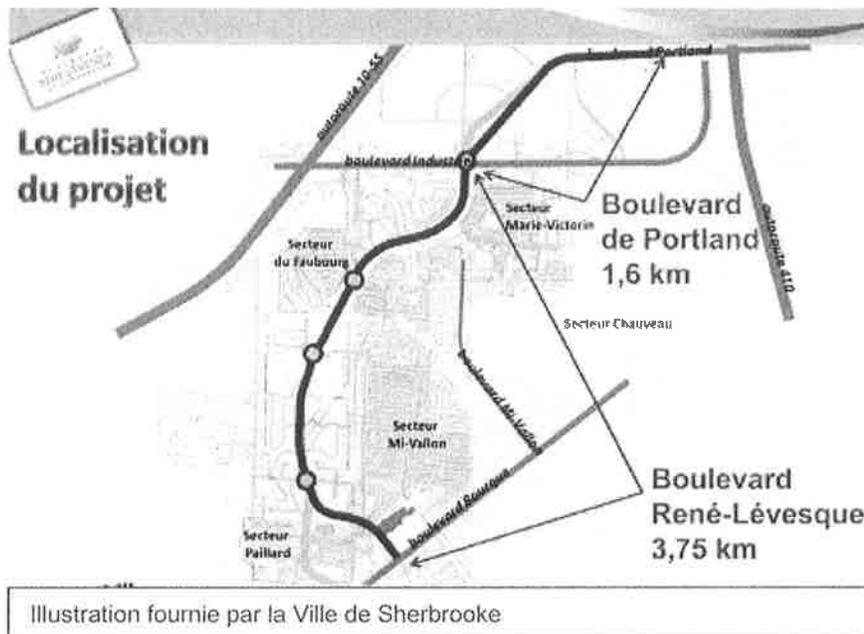
Service d'entretien et réparation Petits moteurs à essence
www.petitsmoteurshebert.com

Test de mémoire

Pertes de mémoire? Ce pourrait être l'alzheimer. Faites le test.
www.SurLaMemoire.ca

Publié le 15 mars 2012 à 18h05 | Mis à jour le 15 mars 2012 à 18h05

La Ville présente le projet du boulevard René-Lévesque



Mélanie Noël

La Tribune

(Sherbrooke) Quelques jours avant la deuxième consultation publique, la Ville de Sherbrooke présentait, jeudi, les détails du projet de construction du boulevard René-Lévesque prévu pour 2014 et de prolongement du boulevard de Portland vers l'ouest prévu pour 2013.



René Allaire, directeur-adjoint du territoire, a présenté une maquette en compagnie du maire de Sherbrooke Bernard Sévigny et du conseiller Serge Forest.

Imacom, René Marquis

Le boulevard René-Lévesque reliera le boulevard Bourque au prolongement du boulevard de Portland. Le raccordement avec le boulevard Bourque se fera par la rue du Haut-Bois Nord, adjacente aux Terrasses Rock Forest.

Les boulevards Portland et René-Lévesque se rejoindront à la hauteur des Serres St-Élie, situées sur le boulevard Industriel.

«Le besoin de réaliser ce boulevard était de plus en plus criant. On connaît le problème de circulation dans le secteur Mi-Vallon. De plus, 1800 unités de logement devraient s'ajouter dans ce même secteur au cours des prochaines années», a souligné le maire Bernard Sévigny lors du dévoilement de la maquette.

Le projet nécessite un investissement de 50 millions \$, 13,5 millions \$ pour le prolongement du boulevard Portland et 36,7 millions \$ pour la construction du boulevard René-Lévesque.

Le tout sera financé à 44 % avec des fonds privés et à 56 % avec les fonds municipaux.

45° 30′ 33″ N 73° 33′ 41″ W (carte)

Boulevard René-Lévesque (Sherbrooke)

Le **boulevard René-Lévesque** sera une voie d'orientation nord/sud de la ville de Sherbrooke. La circulation y sera importante puisqu'il raccordera, conjugué à la route 220, l'arrondissement de Rock Forest, bassin résidentiel majeur de la ville, au pôle commercial qu'est le Carrefour de l'Estrie.

Sommaire

- 1 Historique du nom
- 2 Histoire du développement du boulevard
 - 2.1 Voir aussi
 - 2.2 Notes

	Boulevard René-Lévesque
Orientation :	Nord-sud
Débutant :	Route 112
Finissant :	Route 220
Longueur :	3,75 km
Désignation :	2005
Autrefois :	Boulevard Marie-Victorin
Attrait(s) :	N/A

Historique du nom

René Lévesque (né le 24 août 1922 à Campbellton au Nouveau-Brunswick, mort le 1^{er} novembre 1987 à Verdun) est un journaliste, animateur de radio et de télévision, député, ministre et chef politique canadien. Indépendantiste québécois, il fonde le Parti québécois en 1968 et exerce la fonction de premier ministre du Québec de 1976 à 1985.

Histoire du développement du boulevard

Dès 1987, les conseils municipaux de Rock Forest et Saint-Élie se penchent sur la question de l'implantation d'un boulevard dans le secteur. Le nom donnée à la voie à l'époque est « boulevard Marie-Victorin ». Des études sont effectuées, mais aucun projet ne se réalise. Ce n'est qu'après les fusions municipales que les problèmes de circulations du secteur Mi-Vallon ne ramènent le projet à l'ordre du jour.

Les études portant sur la planification et la circulation du boulevard débutent dès mars 2005 pour se terminer en juin 2010. Entre-temps, en septembre 2009, le projet reçoit l'aval du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, qui lui accorde un certificat "Volet milieux humides"¹. Le 15 mars 2012, les autorités municipales dévoilent de nouveaux faits sur le projet. On y apprend notamment que chacun des quatre carrefours giratoires sera doté de passages souterrains destinés aux piétons et cyclistes, que l'investissement nécessaire à la construction du boulevard sera de 37 M \$ et que le trajet sélectionné rejoindra la Route 112 à la hauteur de la rue du Haut-Bois.

Voir aussi

Sherbrooke : le tracé du boulevard René-Lévesque connu

Mise à jour le vendredi 16 mars 2012 à 10 h 56 HAE

Localisation du projet



Le tracé de l'axe René-Lévesque qui reliera le boul. de Portland au boul. Bourque.

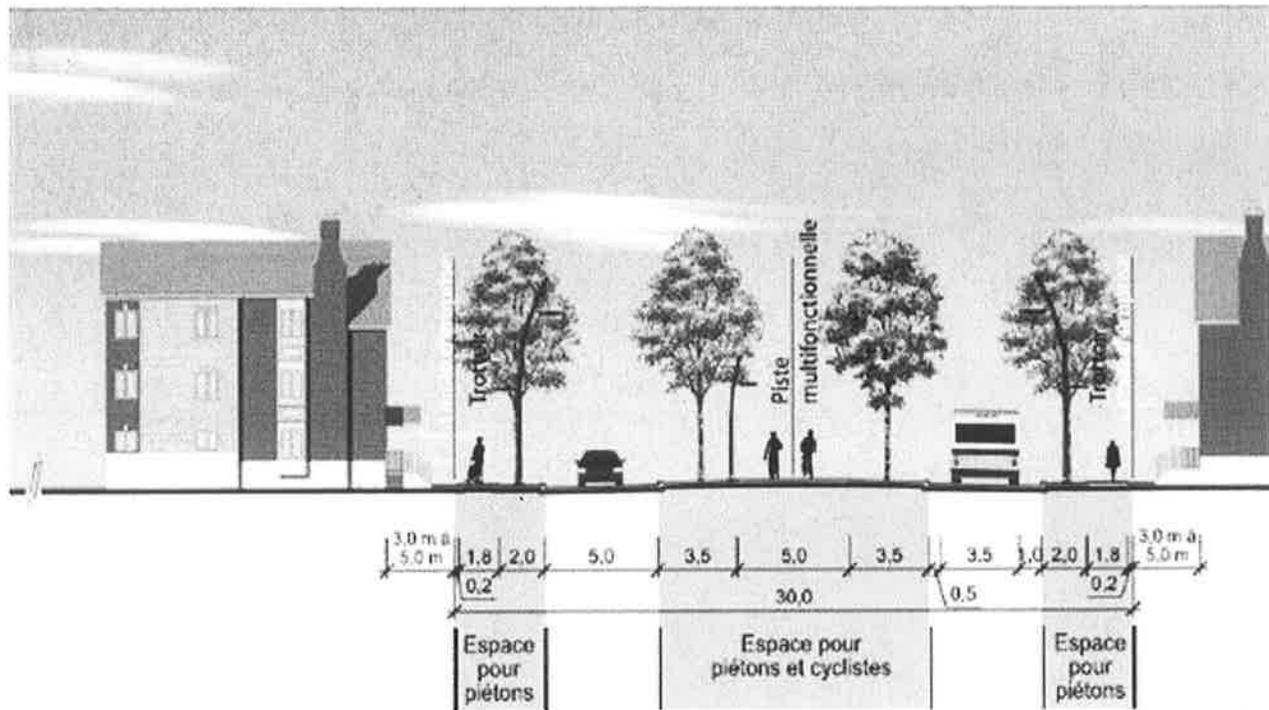
Le tracé final du boulevard René-Lévesque de Sherbrooke a été dévoilé jeudi après-midi. Il s'agit d'un tronçon de 5,5 kilomètres qui s'étendra du boulevard de Portland jusqu'au boulevard Bourque en passant par la route 220, dans le secteur de Rock Forest.

Finalement, le boulevard René-Lévesque sera raccordé au boulevard Bourque par la rue Haut-Bois Nord, tout juste à côté des anciennes Terrasses Rock Forest.

Les travaux seront réalisés en deux phases et devraient être terminés en 2014. Le concept du projet est très urbain et s'inscrit dans un contexte de mobilité durable.

L'ensemble du projet sera jalonné par quatre carrefours giratoires sous lesquels les cyclistes et les piétons pourront évoluer en toute sécurité. Le tout sera garni d'arbres et d'espaces verts. Dans un premier temps, le boulevard de Portland sera prolongé depuis le boulevard Industriel jusqu'à la route 220. Son ouverture est prévue pour 2013. Les travaux coûteront 13,5 millions de dollars.

Dans un deuxième temps, on procédera à la construction du boulevard René-Lévesque entre le boulevard Industriel et le boulevard Bourque, à la hauteur des Terrasses Rock-Forest sur la rue Henri-Labonne. Cette partie sera terminée en 2014 et coûtera près de 37 millions de dollars.



La découpe de l'axe René-Lévesque

Publié le 21 mars 2012 à 09h17 | Mis à jour le 21 mars 2012 à 09h17

René-Lévesque: un consensus chez les citoyens (vidéo)



Le maire Bernard Sévigny, Denis Gélinas, directeur du Service des infrastructures urbaines et de l'environnement de la Ville de Sherbrooke, et Yves Tremblay, chargé de projets spéciaux au Service des infrastructures urbaines et de l'environnement, ont participé mardi soir à la deuxième séance de consultation publique sur la construction du boulevard René-Lévesque. Imacom, Julien Chamberland



David Bombardier
La Tribune [Suivre @DavidBombardier](#)

(SHERBROOKE) La construction du boulevard René-Lévesque rallie une bonne majorité de citoyens, si l'on en juge par les commentaires entendus mardi soir lors de la deuxième séance de consultation publique encadrant ce projet majeur qui vise à désengorger le secteur Rock Forest.

Sur plus de 230 citoyens présents, seulement quelques-uns ont publiquement exprimé des réserves ou des critiques. La plupart des participants avaient surtout des questions bien pointues à poser aux dirigeants municipaux qui pilotent ce projet estimé à 50 M \$.

Certains ont félicité la Ville pour sa vision et sa transparence.

« Le projet est bien accepté parce qu'il a été modifié au fil des ans », a constaté le maire Bernard Sévigny au terme de la consultation, qui a duré deux heures. « Le tracé n'est plus le même, a-t-il ajouté. Ça démontre que nous avons été à l'écoute de la population et que nous sommes souples dans notre démarche. »

« Le projet sera bonifié pour tenir compte des commentaires des citoyens », assure-t-il.

Texte complet dans *La Tribune* de mercredi.

<http://www.latribunesurmonordi.ca/>



Partager

[Tweet](#)

publicité

Annonces Google

Test de mémoire

Serait-ce l'alzheimer? Pour le savoir, faites le test.

www.SurLaMemoire.ca

Maison à Sherbrooke

Boulevard René-Lévesque : les Sherbrookoïis appuient le projet

Mise à jour le mercredi 21 mars 2012 à 14 h 52 HAE



Le maire Bernard Sévigny lors de la consultation publique pour le boulevard René-Lévesque

Mardi soir, environ 230 personnes ont assisté à la présentation du projet de construction du boulevard René-Lévesque à l'Hôtellerie Le Boulevard de Sherbrooke.

Ce projet de 50 millions de dollars vise à relier le boulevard Portland au boulevard Bourque dans le secteur de Rock Forest. Les travaux devraient être exécutés en 2014.

Le tracé final du boulevard René-Lévesque de Sherbrooke a été dévoilé la semaine dernière. Il s'agit d'un tronçon de 5,5 kilomètres qui s'étendra du boulevard de Portland jusqu'au boulevard Bourque en passant par la route 220, dans le secteur de Rock Forest.

Le boulevard René-Lévesque sera raccordé au boulevard Bourque par la rue Haut-Bois Nord, tout juste à côté des anciennes Terrasses Rock Forest.

La consultation publique n'a mené à aucun débat sur l'orientation choisie par la Ville, mais plusieurs citoyens ont demandé des garanties en matière d'environnement et de sécurité, par exemple.

Plusieurs questions très techniques ont aussi été posées, auxquelles le maire Bernard Sévigny promet de trouver réponse. Très peu de citoyens ont exprimé des réserves.

La Ville veut bientôt soumettre l'évaluation environnementale de son projet.

Localisation du projet



Le tracé de l'axe René-Lévesque qui reliera le boul. de Portland au boul. Bourque. La consultation publique sera disponible sous peu sur le site Internet de la Ville de Sherbrooke.

En complément Ailleurs sur le web

Radio-Canada n'est aucunement responsable du contenu des sites externes suggérés ci-après.

[Ville de Sherbrooke](http://www.sherbrooke.ca)

Publié le 10 avril 2012 à 06h36 | Mis à jour le 10 avril 2012 à 06h36

La démolition va bon train aux Terrasses Rock Forest



Imacom, Jessica Garneau

**Mélanie Noël**

La Tribune

(Sherbrooke) La démolition des Terrasses Rock Forest va bon train même si les passants circulant sur le boulevard Bourque pourraient croire le contraire en apercevant la façade encore presque intacte.

Pourtant, derrière cette façade qui rappelle l'époque du Walmart et des liquidations de Surplus RD, seulement des décombres.

L'entrepreneur responsable de la démolition précise que cette façon de faire limite les attroupements de curieux et augmente du même coup la sécurité du site.

Les travaux de démolition et le nettoyage devraient être complétés d'ici le 15 mai. Dès que la période de dégel sera terminée, le 4 mai, les transports de débris devraient s'accélérer puisque les camions pourront augmenter leur charge et ainsi voyager plus efficacement.

Partager

Recommander 1

Twitter 0

publicité

Annonces Google

Rive Gouin Condo Montréal

Accessible à 185 900 \$ | Spacieux Vue incroyable | Stationnement int.
RiveGouin.com

Petit Hôtel à Montréal

À quelques pas des attractions et du Vieux-Montréal. 1-800-203-5485
ArmorManoir.com

Test de mémoire

Serait-ce l'alzheimer? Pour le savoir, faites le test.
www.SurLaMemoire.ca

