



Université Bishop's

Contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410

Mémoire déposé par
l'Université Bishop's

Mémoire préparé par:
Aménatech inc.
740, rue Galt ouest, 2^e étage
Sherbrooke (Québec) J1H 1Z3
en collaboration avec les autorités de
l'Université Bishop's

Hélène Laperrière, Ph. D.,
Urbaniste

27 septembre 2006
N./réf. : F040188-004





Université Bishop's

Table des matières

	Pages
1.0 CONTEXTE	1
2.0 ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUE : LA SITUATION ACTUELLE COMME FREIN AU DÉVELOPPEMENT D'UN MILIEU DE VIE CONVIVIAL	5
3.0 LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS AU CAMPUS ET DANS LES ENVIRONS	9
3.1 LES PROBLÈMES IDENTIFIÉS DANS LE MILIEU	9
3.2 QUELQUES TÉMOIGNAGES	11
4.0 LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET	13
4.1 UN ÉCOSYSTÈME EXCEPTIONNEL	13
4.2 UN ÉTANG PROTÉGÉ	14
4.3 UNE INSTITUTION SOUCIEUSE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	14
5.0 MODALITÉS D'APPUI AU PROJET	15
5.1 L'APPUI DU COMITÉ ENVIRONNEMENT	15
5.2 L'APPUI DES AUTORITÉS UNIVERSITAIRES	16

Liste des annexes

- Annexe A : Extrait du procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de l'Université Bishop's tenue le 18 février 2000
- Annexe B : Résolution du Comité Environnement, 28 septembre 2006
- Annexe C : Résolution du Comité Santé et Sécurité, 28 septembre 2006
- Annexe D : "Beloved arches will remain in Lennoxville", *The Campus*, 24 mars 2005.
- Annexe E : Extrait des procès-verbaux du conseil d'arrondissement de Lennoxville, 25 septembre 2006, Résolution C.A. LE – 2006-0623-00, 10 Prolongement de l'autoroute 410
- Annexe F : Témoignage d'un étudiant



Université Bishop's

1.0 CONTEXTE

L'Université Bishop's (ci-après nommée l'Université) fait partie intégrante du « milieu récepteur » tel que décrit dans la *Directive* (juillet 2005) émise par le ministère de l'Environnement en vertu de l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2). À ce titre, et solidairement avec l'arrondissement Lennoxville eu égard aux diverses préoccupations liées à la réalisation du projet de prolongement de l'A410 en contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke, l'Université est heureuse de transmettre au ministère des Transports un avis en déposant ce jour un mémoire au BAPE dans le cadre des audiences publiques menées.

Le problème vécu à Bishop's et dans les environs en regard des nuisances causées par la proximité d'une circulation importante composée pour une part non négligeable de véhicules lourds ne date pas d'hier. Les autorités de l'Université, de concert avec l'arrondissement de Lennoxville et la Ville de Sherbrooke, ont depuis fort longtemps été vigilants et effectués les correctifs possibles afin de garantir une sécurité acceptable aux usagers du secteur. Mais force est de reconnaître que l'accroissement constant des véhicules oblige aujourd'hui à envisager des solutions débordant le cadre habituel des correctifs mineurs. C'est pourquoi l'Université appuie dans l'ensemble le projet de prolongement en contournement sud développé par le ministère des Transports. Elle souhaite d'ailleurs souligner à cet égard la disponibilité et l'esprit coopératif avec lequel les chargés de projet au Ministère se sont acquittés, par diverses rencontres, de leur responsabilité en matière d'informations et de discussions nécessairement générées par l'envergure du projet.



Le style néogothique du campus de l'Université Bishop's



Université Bishop's

L'Université est implantée à Lennoxville depuis 1843. Elle compte parmi les citoyens corporatifs importants ayant façonné Lennoxville tel que l'on connaît l'endroit aujourd'hui. L'établissement rappelle, par un style néogothique typique du XIX^e siècle, l'Université Oxford en Angleterre. À la manière des petites municipalités de la côte est américaine développées grâce à la présence universitaire dont certaines sont membres de la prestigieuse *Ivy League*¹, Lennoxville s'est rapidement qualifiée, par ses divers établissements d'enseignement, comme centre éducatif et culturel de la communauté anglophone de l'Estrie. Initialement situé à l'écart du noyau villageois, le campus d'une superficie de 45,6 ha, est aujourd'hui en continuité de la trame urbaine du centre-ville de Lennoxville. La rue Collège constitue ici l'artère principale reliant le site du campus au centre-ville. C'est aussi aux abords de cette rue, notamment du côté ouest du pont enjambant la rivière Massawippi, que s'observe une zone interstitielle à maints égards dégradée. L'opportunité aujourd'hui offerte par le projet du ministère des Transports permet d'envisager avec optimisme et sérénité la poursuite du développement de Lennoxville comme *University Town*.

L'Université accueille quelque 2 200 étudiants dont 600 en résidence sur le campus même, soit un peu plus du ¼ de l'ensemble des étudiants. Le collège Champlain, logé sur le campus, compte pour sa part quelque 1 000 étudiants. Le Bishop's College School situé à proximité compte quant à lui quelque 250 écoliers âgés entre 11 et 17 ans. Au total, quelque 3 450 étudiants et écoliers circulent à toute heure dans les environs. Il importe de plus de souligner que l'Université est en forte croissance depuis quelques années, une croissance que l'on estime appelée à se poursuivre au même rythme dans le futur immédiat.

On dénombre aujourd'hui quelque 1 600 étudiants logeant au centre-ville, soit près des ¾, plus spécifiquement dans les deux quartiers étudiants d'une part circonscrit par les rues Conley, Little Forks, Collège et Reed, et d'autre part dans le secteur à logements multiples nommé Oxford et situé un peu plus à l'ouest et de part et d'autre de la rue Collège. À l'heure actuelle et malgré, l'importance de la population étudiante circulant entre ce secteur et le campus, les déplacements piétonniers sont difficiles du fait de l'absence de trottoirs sécuritaires tout le long de la rue Belvédère vers l'ouest.

¹ C'est en 1954 que les universités bi et tricentenaires que sont Brown, Cornell, Columbia, Dartmouth, Harvard, Princeton, Pennsylvania et Yale se sont regroupées dans cette association valorisant l'excellence, la sélectivité et un certain élitisme académique.



Université Bishop's

La circulation piétonne importante observée entre le campus et le centre-ville, via la rue Collège notamment, n'est pas constituée que d'étudiants. Des professeurs et des employés de l'Université et du collège Champlain y circulent également, en plus des citoyens usagers de l'endroit. Le campus abrite aussi la garderie Panda qui compte aujourd'hui 60 places pour les tout-petits et qui en comptera dès janvier 2007 quelque 104 places au total. Cette activité génère, matin et soir, une circulation importante au campus et dans les environs.



Plan N° 1 : Le campus de Bishop's et le centre-ville de Lennoxville : éléments de problématique, 2005

Depuis plusieurs années, la sécurité des piétons est au cœur des discussions entourant les intentions et projets de développement et d'aménagement du secteur central de Lennoxville. Plus récemment, l'Université, en partenariat avec les autorités responsables de l'Arrondissement et de la Ville de Sherbrooke, amorçait une réflexion centrée sur une volonté commune de revitaliser le cœur historique de Lennoxville notamment en retissant la trame urbaine entre le campus et le centre-ville. La sécurité des piétons est au cœur de cette réflexion et des actions et interventions qui en découleront à brève échéance. Cette initiative a donné lieu à divers projets dont le réaménagement plus sécuritaire de la rue Collège au moment de la réfection du pont enjambant la rivière Massawippi et réalisée à l'été et l'automne 2006 par le ministère des Transports. Ces projets sont détaillés au chapitre 2 suivant du présent mémoire.



Université Bishop's



Photo N° 1 : Réaménagement du pont enjambant la rivière Massawippi

DJMA : 25 000 entrants

DJMA : 19 300 entrants



Plan no 2 : DJMA observés (données 2002)

C'est ce contexte précis qui amène aujourd'hui les autorités de l'Université à déposer un mémoire. Celui-ci est issu d'un ensemble de préoccupations, regroupées ici selon deux grands thèmes :

- ✚ La sécurité des piétons (éléments de problématique et témoignages)
- ✚ Les aspects environnementaux (éléments exceptionnels et développement durable)



Université Bishop's

2.0 ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUE : LA SITUATION ACTUELLE COMME FREIN AU DÉVELOPPEMENT D'UN MILIEU DE VIE CONVIVIAL

À l'hiver 2006, l'Université et les autorités de l'Arrondissement convenaient, à la suite de d'études diverses², d'un programme de travail visant l'accélération du Renouveau urbain du noyau central de Lennoxville³. Déjà à l'été 2006, l'Arrondissement et la Ville de Sherbrooke, en collaboration avec le ministère de la Culture et des Communications, confectionnait une brochure valorisant le patrimoine bâti d'une trentaine de bâtiments du Vieux Lennoxville au moyen d'un circuit proposé et mettant en évidence les différents styles architecturaux qui s'y côtoient. Cela contribuera à accroître le nombre de piétons circulant dans un secteur déjà névralgique.

Principalement de nature réglementaire et immobilière, les actions envisagées à court et moyen terme convergent essentiellement vers deux grands objectifs :

- une meilleure intégration des étudiants dans leur communauté d'accueil ;
- un développement davantage intégré du campus de l'Université dans la ville.

Parmi les actions et projets retenus, mentionnons les suivants :

- Revoir et renforcer le cas échéant le Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) en vigueur sur la rue Queen et en étendre l'application à la partie de la rue Collège située entre la rue Queen et la rivière Massawippi ;
- Procéder en 2006 à la réalisation d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) dans le secteur des rues Queen et Collège ;

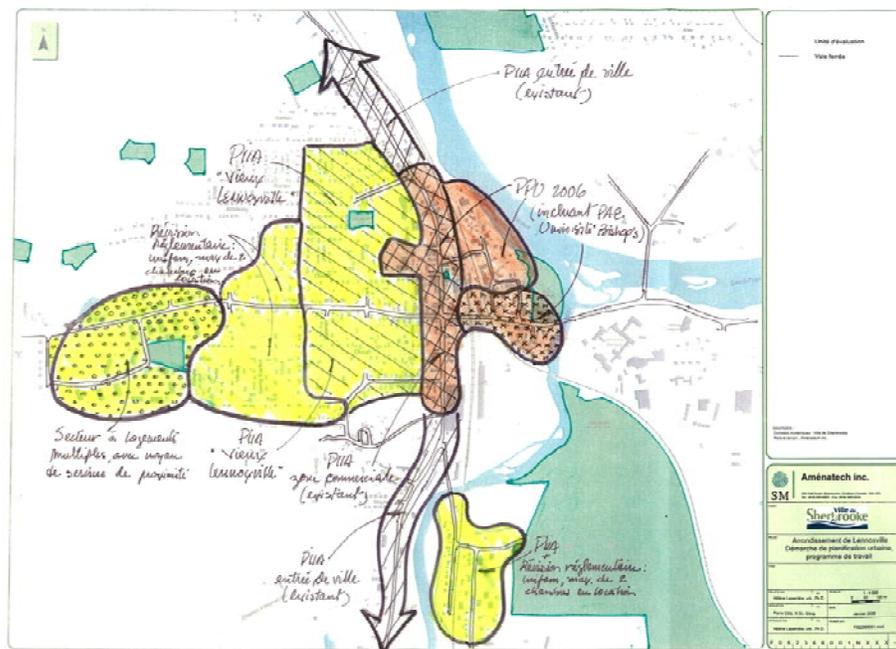
² On consultera notamment Groupe SM, *Étude de circulation route 108*, étude réalisée pour le compte du ministère des Transports, juin 2005, 22 pages et annexes; Groupe SM, *Plan de revitalisation route 108, Lennoxville*, octobre 2005, 24 pages, plans et illustrations.

³ Groupe SM, *Démarche de planification urbaine, programme de travail*, mandat exécuté à la demande des autorités de l'Université Bishop's et de l'Arrondissement Lennoxville, 21 février 2006, 6 pages et plan annexé.



Université Bishop's

- Énoncer un PIIA dans le secteur identifié « Vieux Lennoxville » afin de protéger et mettre en valeur les éléments remarquables du patrimoine immobilier concentré dans ce secteur de l'arrondissement ;
- Revoir la réglementation d'urbanisme dans le secteur compris entre le « Vieux Lennoxville » et le secteur entourant le croissant Oxford, de manière à n'y autoriser que l'usage résidentiel de type unifamilial pouvant comprendre, à titre d'usage accessoire, un maximum de deux chambres à des fins de location ;
- Énoncer un PIIA dans le secteur des rues Massawippi, Winder et Du Golf, de manière à n'y autoriser que l'usage résidentiel de type unifamilial pouvant comprendre, à titre d'usage accessoire, un maximum de deux chambres à des fins de location ;
- Compléter les trottoirs de la rue Collège (anciennement Belvidere) entre la rue Queen et le secteur Oxford situé à l'ouest.



Plan N° 3 : Programme de travail, planification urbaine, 2006



Université Bishop's

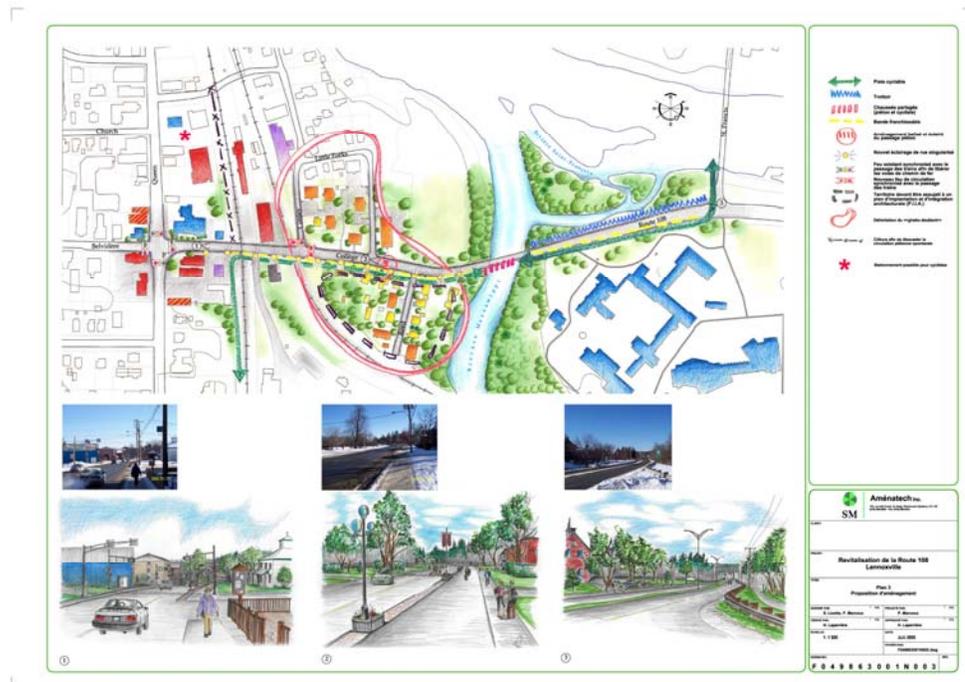
À l'heure actuelle, ces divers projets et d'autres, pourtant unanimes auprès des interlocuteurs clés de Sherbrooke et pouvant contribuer à accentuer le caractère de *University Town*, sont freinés du fait des nuisances causées par la circulation importante au centre-ville et à proximité du campus de l'Université.

Parmi les autres projets encore en gestation mais susceptibles de se concrétiser à court et moyen terme, mentionnons :

- Le développement d'un projet intégré dédié à la communauté universitaire dans les environs de la rue Collège (un véritable noyau urbain dédié à la communauté étudiante) ;
- L'intention d'implanter un parc riverain le long de la rivière Saint-François et de l'actuelle route 108 (en collaboration avec Charmes), à même les terrains propriété de l'Université ;
- L'intention de réaménager prochainement, en collaboration avec l'organisme Charmes le tracé de la piste cyclable qui traverse à l'heure actuelle la propriété de l'Université ;
- la réfection prochaine du barrage du marais Peter D. Curry;
- L'agrandissement du golf (doublement de la superficie), d'une superficie actuelle de près de 20 ha, selon les plans de l'architecte réputé Graham Cooke exécutés voilà 25 ans ;
- L'intention d'aménager à brève échéance des sentiers piétonniers sur les terrains de l'Université, comprenant l'identification des espèces végétales remarquables ;
- Le développement d'un « pôle universitaire » en partenariat avec l'Université de Sherbrooke et d'autres établissements d'enseignement et de recherche.



Université Bishop's



Plan N° 4 : Proposition d'aménagement, 2005

Tous ces projets vont dans le sens de valoriser la fonction académique et d'améliorer l'espace urbain entre le campus et le centre-ville, rendant celui-ci plus sécuritaire, plus convivial et, surtout, davantage calibré à l'échelle du piéton. Le projet de contournement sud proposé par le ministère des Transports permet d'envisager, à terme, la concrétisation harmonieuse de l'un et l'autre projets.



Université Bishop's

3.0 LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS AU CAMPUS ET DANS LES ENVIRONS

La sécurité des piétons constitue le principal problème au campus et dans les environs. La double réalité du camionnage et de l'activité ferroviaire, en s'ajoutant à celle d'une circulation véhiculaire en croissance constante, révèle une problématique peu compatible avec un milieu de vie où le piéton se trouve en grand nombre, et à différentes heures, du fait des activités associées à la vocation éducative du secteur.

Les sections suivantes résument sommairement la question relative à la sécurité du piéton.

3.1 LES PROBLÈMES IDENTIFIÉS DANS LE MILIEU

L'importance de la circulation, et du camionnage, sur la route 108, notamment devant le campus de l'Université rend périlleux le trajet du piéton et du cycliste, que ceux-ci circulent le long de la route, ou encore qu'ils traversent la chaussée à un endroit ou l'autre. Malgré les améliorations apportées au moment de la réfection du pont enjambant la rivière Massawippi, la situation est encore loin d'être idéale.

La circulation piétonnière le long de la rue Collège, entre le campus et le centre-ville et au-delà, vers le secteur Oxford situé à l'ouest, est également source de conflits véhicules – piétons du fait de l'absence de trottoirs sécuritaires à cet endroit. Trop d'accidents ont malheureusement encore lieu dans le secteur.

Les données colligées par le ministère des Transports dans le cadre de l'étude d'impact réalisée en vue de la réalisation du projet sont suffisamment explicites pour qu'il soit utile ici de les rappeler en détail.

Il reste bien sûr le passage des trains circulant encore au centre-ville de Lennoxville. Bien que la situation ait été légèrement améliorée récemment, il reste encore à faire. Par exemple, des traverses piétonnes plus sécuritaires et des aménagements (barrières, etc.) dissuadant les plus téméraires de s'aventurer à proximité des voies ferrées contribueraient à sécuriser l'endroit. Tant l'Université que les autorités compétentes de l'Arrondissement travaillent de concert pour trouver régulièrement des solutions adéquates aux problèmes de sécurité posés par le passage des trains.

En matière de bruit généré par les véhicules et par le passage des trains, les données du ministère des Transports sont éloquentes. Les études d'impact sonore semblent suffisamment documentées pour convenir du moindre impact (tracé et mesures d'atténuation tel écrans anti-bruit) sur les résidents et usagers du secteur.



Université Bishop's

Qu'il s'agisse de nuisances, au plan de la sécurité ou par le bruit, causées par la lourde présence véhiculaire au cœur de Lennoxville et sur la route 108, la diminution du camionnage et de la circulation rendue possible par le projet de contournement sud ne peut ici être considéré que comme une amélioration générale de la situation actuelle.



**Cohabitation difficile entre usagers (piétons, cyclistes, véhicules, et trains)
sur la rue Collège**



Université Bishop's

3.2 QUELQUES TÉMOIGNAGES

L'Université aimerait ici faire part au BAPE de témoignages recueillis à l'occasion d'événements malheureux. Outre le témoignage suivant de madame Joanne Craig, professeure à l'Université Bishop's, on consultera l'article du journal interne de l'Université inséré à l'annexe D du présent mémoire.

With its residential areas, compact business district, and large population of students and old people, Lennoxville is an unsuitable environment for heavy traffic. The system of streets in the borough cannot handle it appropriately. The graceful curve that approaches the bridge on College Street from Queen Street, for example, has been the scene of many accidents and many near misses.

On the morning of January 9, 2004, I was walking from my home on Lorne Street to Bishop's University, where I have worked since 1977. It was a cold, sunny morning: the temperature was minus thirty degrees Celsius. While the sidewalks were clear, the road was icy. As I approached the bridge from the lights between 8:15 and 8:30, the driver of a Jeep in the same direction missed the curve and lost control of his vehicle, which came up on the sidewalk and knocked me down from behind.

I was taken by ambulance to the CHUS in Fleurimont, where I spent the rest of January and all of February. It took five operations, including two skin grafts, to save my leg. After my release from the CHUS I spent a month in *the Unité de Réadaptation Fonctionnelle Intensive* at the CRE (Centre de Réadaptation de l'Estrie). For over a year after I finally came home at the beginning of April I continued to visit the CRE several times a week for physiotherapy, occupational therapy, and visits with a social worker, who helped me deal with some of the practical and psychological consequences of my injuries. I also required regular care from the nurses at the CLSC and my plastic surgeon because one of my skin grafts hadn't completely healed.

I returned to work in September 2006 on a part-time basis. After a week I was back in the CHUS with septic arthritis, which resulted from bacteria that had entered my wounds at the time of the accident. I needed two more operations and six weeks on powerful antibiotics, which made me very ill and brought me back to the hospital through the emergency room.



Université Bishop's

I lost an entire year, and I will never recover completely. My injured leg is 3.4 cm. shorter than my other leg, and I will always have to wear specially adapted shoes. Ankylosis of the right knee prevents me from running, or even walking fast or far; from dancing; and, most importantly, from enjoying outdoor activities like hiking, which have always been important to me. I become tired easily. I am severely scarred. My accident has caused stress and hardship for my colleagues, my students, my family, and my friends. Its cost to the public has been substantial, and the cost to me is incalculable.

The fact that the police didn't charge the driver indicates the extent to which the road itself contributed to the causes of the accident. The curve on the bridge is only one of the dangerous places in our borough. What will happen when the brakes of a tractor-trailer fail as it makes its way down the hill? I strongly urge that the heavy traffic that now passes through Lennoxville be re-routed to the bypass to avoid accidents like mine and worse.

Joanne Craig
Professeure à l'Université Bishop's



Une pratique cycliste hasardeuse (sans piste cyclable) sur la rue Collège



Université Bishop's

4.0 LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET

Le campus de l'Université est considéré, à raison, comme un joyau environnemental. Il fait maintenant partie des attraits majeurs identifiés dans la *Route culturelle des Cantons-de-l'Est* à être prochainement concrétisée (un projet initié par l'ATR Cantons-de-l'Est). Ce lieu remarquable est particulièrement apprécié des promeneurs, des piétons, et des cyclistes. Il va de soi que globalement, la situation future suite à la réalisation du projet de contournement ne pourra que s'améliorer en ce qui a trait à la quiétude et à l'agrément du lieu.

Parce que le projet implique directement la propriété de l'Université et la qualité de vie de ses usagers, deux préoccupations sont émises en regard du projet de contournement sud de l'agglomération sherbrookoise. Il s'agit du maintien de l'intégralité du milieu environnemental actuel, de même que de l'assurance que les projets futurs soient en harmonie avec l'environnement et inscrits à l'aune du développement durable, une pratique établie à l'Université.

Après plus de 150 ans de présence à Lennoxville, l'Université Bishop's entend continuer à aménager et mettre en valeur sa propriété et à agir comme partenaire actif dans tous projets de développement soucieux de l'environnement. Ainsi peut-on brièvement rappeler quelques éléments pertinents dans le cadre du présent projet de contournement.

4.1 UN ÉCOSYSTÈME EXCEPTIONNEL

En 2003, la Corporation de l'Université Bishop's faisait réaliser par le Groupement forestier coopératif St-François un plan d'aménagement forestier de sa propriété. Celle-ci comprend quelque 193,1 ha au total dont 82 ha, soit 42 %, est en superficie forestière. À cela s'ajoute l'espace réservé au golf et aux bâtiments accessoires, d'une superficie de quelque 19,4 ha. La grande variété des peuplements forestiers fait de cette propriété un lieu d'intérêt particulier. Diverses modalités de gestion et d'exploitation de la ressource forestière sont, depuis, établies de manière à garantir la préservation et le développement durable de cette ressource.

De plus, l'Université compte, en plus des espèces matures remarquables, un écosystème forestier exceptionnel; il s'agit de l'île située immédiatement en face du campus, dans la rivière Saint-François.

Le site de l'Université et les environs constituent également une terre d'accueil appréciée de diverses espèces animales. Outre les canards et espèces apparentées, les cervidés y sont nombreux.



Université Bishop's

4.2 UN ÉTANG PROTÉGÉ

Le site compte également un étang protégé pour lequel une entente a été conclue avec l'organisme Canards illimités Canada. Cette entente, intervenue en 1990 pour une durée de trente ans, vise à protéger et mettre en valeur un site comportant un milieu humide de quelque trois hectares et une aire de protection avoisinante de quelque 11 hectares. Dès 1990, le *Peter D. Curry Conservation project* voyait le jour. Avec l'appui financier de Monsieur Peter D. Curry, diplômé de l'Université Bishop's (1931-1934), des aménagements ont pu être réalisés de manière à créer une aire naturelle spécifiquement dédiée à des fins de conservation, de gestion de la sauvagine et espèces apparentées, et éducatives.

4.3 UNE INSTITUTION SOUCIEUSE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'Université Bishop's est reconnue comme étant un citoyen corporatif respectueux de l'environnement. Elle compte en effet à son actif plusieurs réalisations que les usagers et visiteurs apprécient grandement.

Elle ne se contente toutefois pas de mettre en valeur les éléments naturels présents sur sa propriété. Ainsi, dans ses procédures internes, l'Université s'impose des règles strictes en matière de construction immobilières de manière à préserver cet environnement naturel remarquable. Ainsi préfère-t-on par exemple des constructions en hauteur et en périphérie du cœur central du campus afin de préserver le plus possible l'intégralité du cachet original de l'endroit.



Un environnement naturel de grande qualité, au cœur du campus



Université Bishop's

5.0 MODALITÉS D'APPUI AU PROJET

L'ensemble de la communauté universitaire appuie le projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410. Divers points de vue ont été émis; ils sont rapportés ici brièvement.

En ce qui concerne la communauté étudiante, divers échanges informels indiquent que celle-ci appuie le projet de contournement sud de l'agglomération sherbrookoise puisque cela signifie pour les étudiants et usagers des lieux une ambiance améliorée au plan de la convivialité, dans un environnement qui ne manquera pas de rappeler les collèges américains de la côte est membres de la *Ivy League*. Cette atmosphère conviviale devrait être possible aussi bien sur le campus qu'au centre-ville, que dans les liens qui ne manqueront pas de se tisser entre les deux endroits, une fois complétés les projets envisagés dans la zone interstitielle formant charnière entre le campus de l'Université et la rue Queen au centre-ville.

Toutefois, en cours de discussion quant aux incidences du projet sur leur qualité de vie, les étudiants ont, comme d'autres citoyens et usagers touchés par le projet de contournement, fait mention d'un irritant pour lequel sont souhaités des éclaircissements, voire certaines garanties. Il s'agit des traversées pour piétons et cyclistes du nouveau tronçon de l'A410. Les étudiants souhaitent en effet obtenir certains éclaircissements quant à la prévision ou non, essentielle à leurs yeux, de passages piétonniers et cyclistes en franchissement, notamment dans le secteur où est prévu le carrefour giratoire, de même qu'au nouveau du viaduc prévu pour le passage des trains. Une réponse affirmative à cet égard permettrait ici de rassurer la communauté étudiante, tout comme sans doute d'autres citoyens et usagers des environs immédiats.

5.1 L'APPUI DU COMITÉ ENVIRONNEMENT

Le comité Environnement de l'Université suit avec intérêt, depuis quatre ans, le projet de contournement par le sud. À plusieurs reprises, des délégués du Comité ont rencontré les responsables du projet au ministère des Transports. Le Comité a également organisé une séance d'information sur le campus, avec les responsables du Ministère afin de présenter le projet et de répondre aux questions soulevées par la communauté universitaire.

Cette étroite collaboration a permis, tout au long du processus, de dégager des consensus, et de faire modifier certains éléments du tracé proposé initialement de manière à minimiser les impacts, sur l'environnement notamment.



Université Bishop's

À ce stade-ci, le Comité questionne toutefois la pertinence même du carrefour giratoire tel que projeté. Les incidences d'un tel ouvrage portent à leurs yeux sur la sécurité des piétons et cyclistes, la fluidité de la circulation à cet endroit précis, l'aisance de manœuvre des poids lourds compte tenu de leur gabarit (avec remorque double), et le bruit généré par les ralentissements et arrêts à cet endroit. Cette question mérite selon le Comité d'être discutée plus à fond.

Le Comité se préoccupe également de la protection du marais Peter D. Curry, un secteur sensible à plusieurs égards. Ont également été soulevées les questions de l'impact sonore du projet et, ce faisant, celles de la plantation d'arbres, des aménagements requis en terme de franchissement sécuritaire pour les différents usagers, et des mesures envisagées en regard de la protection du ciel noir.

Le Comité souhaite enfin continuer de participer aux travaux entourant le projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke. Pour ce faire, il est disposé à participer activement à un Comité de suivi que le Ministère voudra bien mettre sur pied.

L'ensemble de ces questions sont reprises au point 5.2 suivant sous forme de préoccupations relativement au projet.

5.2 L'APPUI DES AUTORITÉS UNIVERSITAIRES

Considérant la nécessité, largement démontrée et abondamment documentée par le ministère des Transports, de prolonger l'A410 en réalisant le contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke ;

Considérant que la sécurité des piétons et des usagers du réseau routier est au cœur des préoccupations émises dans le cadre du projet de prolongement de l'A410 ;

Considérant que le projet permettra de diminuer sensiblement la circulation véhiculaire sur la route 108 devant le campus de l'Université, et entre celui-ci et le centre-ville de Lennoxville ;

Considérant que le projet permettra de réaliser les projets de redéveloppement urbain pour lesquels l'Université est un partenaire majeur ;

Les autorités de l'Université Bishop's donnent leur appui au projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 et souhaitent que le Ministre des Transports réalise le projet dans les délais impartis, en privilégiant l'alternative de moindre impact tel que proposé à ce jour et ce, en tenant compte des préoccupations suivantes :

- la limitation des impacts environnementaux dans le secteur sensible du marais Peter D. Curry par la captation, au niveau de l'autoroute, des eaux usées chargées de sel de déglacage ;



Université Bishop's

- la limitation des impacts sonores, par un tracé optimisé et la mise en place d'écrans anti-bruit et végétaux, dans les secteurs névralgiques identifiés, notamment dans le secteur sensible avoisinant le marais Peter D. Curry ;
- la prévision, à l'endroit où le viaduc est proposé pour permettre le passage des trains, d'une surlargeur d'environ 3 mètres, prise à même les terrains propriété de l'Université (hors emprise voie ferrée), pour faciliter la traversée sécuritaire à cet endroit des voitures de golf, des piétons et des cyclistes ;
- la démonstration du bien-fondé du carrefour giratoire tel que projeté, en regard notamment des impacts potentiels en terme de sécurité des piétons et cyclistes, de fluidité de la circulation à cet endroit précis, d'aisance de manœuvre des poids lourds compte tenu de leur gabarit (avec remorque double), et du bruit généré par les ralentissements et arrêts à cet endroit ;
- la mise sur pied, par le Ministre des Transports et pour la durée des travaux et au-delà, d'un Comité de suivi environnemental (*Environment Monitoring Committee*) auquel le Comité Environnement de l'Université participerait activement ;
- la minimisation de la pollution lumineuse (protection du ciel noir) compte tenu de l'installation récente d'un observatoire du ciel (édifice Nicolls).

Un extrait du procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de l'Université Bishop's tenue le 18 février 2000 est joint en annexe A du présent mémoire. Des résolutions des comités Environnement et Santé et Sécurité, datées du 28 septembre 2006, sont jointes aux annexes B et C du présent mémoire. La résolution C.A. LE – 2006-0623-00 adoptée à la séance du conseil d'arrondissement de Lennoxville du 25 septembre 2005 fait également partie des pièces annexées.

Annexe A

Extrait du procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de
l'Université Bishop's tenue le 18 février 2000



Université Bishop's

Extrait du procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de l'Université Bishop's tenue le 18 février 2000 :

ATTENDU QUE le dossier de la voie de contournement sud (prolongement de l'autoroute 410) de la région sherbrookoise est à l'étude depuis plus de 20 ans;

ATTENDU QUE ce dossier a impliqué la réalisation de plusieurs études sur le tracé de cette voie, ainsi que ses impacts sur la circulation et l'environnement;

ATTENDU QUE le Ministère des Transports doit, au cours du mois de décembre 1999, soumettre un tracé pour cette voie de contournement aux instances municipales locales

ATTENDU CEPENDANT QUE la réalisation de la voie de contournement sera encore une fois reportée pour au moins cinq années, délai qui s'avère pour le moins très long;

ATTENDU QUE le Ministère des Transports a reconnu que la ville de Lennoxville comporte des secteurs problématiques en matière d'accidents (conditions géométriques, pentes abruptes, milieu urbanisé, emprises étroites, densité du milieu bâti) dont l'intersection des routes 108-143;

ATTENDU QUE la ville de Lennoxville s'avère être le passage obligé des échanges entre le sud de l'agglomération et le centre de Sherbrooke, entre le sud et l'est de la région administrative (région 05), ainsi que le passage d'une partie des échanges avec l'ouest;

ATTENDU QUE cette situation a pour conséquence une circulation automobile dense, ainsi que la présence de nombreux véhicules lourds effectuant le transport de pierres en provenance des carrières avoisinantes, le transport régional du bois, ainsi que le transport commercial en général;

ATTENDU QUE le volume de circulation cause une congestion dans le centre-ville de Lennoxville, soit à la croisée des routes 143 – 108;

ATTENDU QUE les véhicules lourds sont impliqués dans un nombre relativement élevé d'accidents;

ATTENDU QUE certains de tels accidents ont eu lieu dans les limites de la ville de Lennoxville et dans certains cas, à l'intersection des routes 108-143 dans la municipalité;



Université Bishop's

ATTENDU de plus que le climat sonore causé par la circulation des véhicules automobiles et des camions lourds, qui dépassait déjà en 1986 le seuil acceptable sur la rue Belvidere et la limite tolérable au centre-ville de Lennoxville, continue à se dégrader;

ATTENDU la présence sur le territoire de la ville de Lennoxville d'importantes institutions d'enseignement, notamment de l'Université Bishop's, du Collège régional Champlain, et du Collège Bishop's ("Bishop's College School"), sans compter les deux écoles primaires et la régionale secondaire Alexander Galt;

ATTENDU QU'un nombre important d'étudiants de l'Université Bishop's et du Collège Champlain résident hors-campus et de ce fait dans les limites de la municipalité ce qui implique qu'une importante partie de ces étudiants doivent emprunter l'intersection des routes 108-143 pour se rendre sur ces différents campus;

ATTENDU de plus que les risques d'accidents et d'atteinte à la sécurité des nombreux piétons et des étudiants, sont accrus par le volume de circulation générale qui utilise les routes 108 et 143 pour traverser la municipalité;

ATTENDU QUE la réalisation de la voie de contournement aurait comme conséquence d'offrir un accès direct dans un axe est-ouest aux autoroutes 10 et 55 pour la circulation provenant ou à destination de la portion sud de la MRC de la région sherbrookoise;

ATTENDU QUE la réalisation de ladite voie de contournement offrirait un chemin de transit pour le camionnage et la circulation régionale permettant d'éviter la zone très fortement urbanisées du centre-ville de Lennoxville, diminuant ainsi le niveau d'exposition aux risques d'accident à l'intersection des routes 108-143 et améliorant de ce fait la sécurité des piétons dans ce secteur;

ATTENDU DE PLUS QUE la qualité de vie des résidents de Lennoxville, incluant celle des étudiants de l'Université Bishop's qui résident hors-campus, serait considérablement améliorée par une réduction des nuisances sonores importantes;

Il est proposé appuyé et résolu à l'unanimité

que l'Université Bishop's demande et il demande par la présente au Ministre des Transports du Québec de réaliser dans les plus brefs la construction du prolongement de la voie de contournement sud (prolongement de la route 410).

Le Conseil d'administration de l'Université Bishop's demande de plus aux municipalités locales avoisinantes ainsi qu'aux institutions scolaires d'appuyer ses représentations auprès du Ministre pour obtenir la réalisation de la voie de contournement sud, dans les plus brefs délais.



Université Bishop's

Certifié copie conforme, Secrétaire

WHEREAS the dossier on the south by-pass road (extension of Autoroute 410) in the Sherbrooke area, has been under study for over 20 years;

WHEREAS that dossier has seen the realization of many studies on the plan of the road, as well as on its impacts on traffic and the environment;

WHEREAS the Ministry of Transports is to present a plan for that road to local municipal governments, during the month of December 1999;

WHEREAS HOWEVER the realization of the by-pass road will again be postponed for at least 5 years, that delay being to say the least very long;

WHEREAS the Ministry of Transports has recognized that the town of Lennoxville contains problematic areas in terms of accidents risks (geometrical conditions, abrupt hills, urban environment, narrow streets, density of construction), including the Routes 108-143 intersection;

WHEREAS the town of Lennoxville has become the mandatory route for exchanges between the South part of the area and the center of Sherbrooke, and between the South and the East parts of the administrative region (region 05), as well as the route for part of exchanges with the West;

WHEREAS that situation has caused heavy automobile traffic, as well as the presence of many heavy vehicles which transport stones from neighboring quarries, wood from the region, as well as ensure general commercial transportation;

WHEREAS the volume of traffic causes a bottleneck in the center of Lennoxville, that is at the intersection of Routes 108 - 143;

WHEREAS heavy vehicles are involved in a relatively high number of accidents;

WHEREAS such accidents (incidents) have taken place within the boundaries of the town of Lennoxville, and, in certain cases, at the intersection of Routes 108-143 in the Municipality;

WHEREAS the sound environment caused by automobile traffic and heavy trucks, the levels of which were, in 1986, already higher than acceptable levels on Belvidere Street, and that the tolerable limit in Lennoxville's downtown area continues to deteriorate;



Université Bishop's

WHEREAS the presence, on the territory of the town of Lennoxville, of important educational establishments, such as Bishop's University, Champlain Regional College, and Bishop's College School, and not to forget two elementary schools and Alexander Galt Regional High School;

WHEREAS an important number of students from Bishop's University and Champlain College reside off-campus, and consequently live within the boundaries of the municipality and have to use the intersection of Routes 108 and 143 to reach those various campuses;

WHEREAS furthermore that the risks of accidents and violations of many pedestrian safety are increased by the volume of general traffic which use Routes 108 and 143 to cross the municipality;

WHEREAS the realization of the bypass road would offer direct access, in the East-West directions, to Autoroutes 10 and 55 for traffic from or going towards the South part of Sherbrooke Regional County Municipality;

WHEREAS the realization of the said bypass road would offer an alternate transit road for heavy trucks and regional traffic which would allow them to avoid the very heavily urbanized Lennoxville downtown area, thus reducing the level of exposition to risks of accidents at the intersection of Routes 108 and 143, and improving the safety of pedestrians in that area;

WHEREAS MOREOVER that the quality of life of Lennoxville's residents, including that of Bishop's University students who reside off-campus, would improve considerably by a reduction in important sound nuisances;

it is moved by

seconded by

and it is unanimously resolved

that Bishop's University ask and it does hereby ask the Québec Minister of Transports to realize, and this, as soon as possible, the construction of the South bypass road (extension of Route 410).

The Corporation of Bishop's University's is also asking neighboring municipalities and the teaching establishments to support its representations before the Minister with regard to that bypass road.

Annexe B

Résolution du Comité Environnement, 28 septembre 2006

RESOLUTION OF THE BISHOP'S UNIVERSITY ENVIRONMENT & LAND USE COMMITTEE

WHEREAS the Ministry of Transportation is proposing an extension of Autoroute # 410 that will provide a bypass road keeping traffic away from the downtown core of the borough of Lennoxville, in the City of Sherbrooke

WHEREAS the bypass road is projected to pass through the Bishop's University campus;

WHEREAS the Ministry of Transportation had initially proposed that the bypass road pass close to the Peter D. Curry Marsh, an environmentally sensitive area on the Bishop's University campus that is maintained by the University and Ducks Unlimited;

WHEREAS the Ministry of Transportation, after meeting on a number of occasions with representatives of the Bishop's University Environment & Land Use (ELU) Committee, have altered the projected route to avoid the sensitive marsh area;

WHEREAS the current volume of vehicle and truck traffic on College and Queen Streets in the borough of Lennoxville together with the two railway crossings on College Street presents serious safety hazards for pedestrians and cyclists and results in an intolerable noise levels;

WHEREAS the ELU Committee is concerned about the use of road salt in the winter on the proposed bypass and its effect on the environmentally sensitive areas of the Bishop's University campus;

WHEREAS the effects of the proposed by-pass on the Bishop's University environment need to be monitored by the Ministry of Transportation over the years during and after construction and results communicated to the ELU Committee of Bishop's University;

and it is resolved

that the Bishop's University Environment & Land Use Committee supports the revised proposed extension of Autoroute # 410 as presented by the Ministry of Transportation to the BAPE in September 2006. This support is conditional that the Ministry of Transportation install adequate infrastructure to capture road salt water in order to protect the environmentally sensitive areas of the campus such as the Peter D. Curry Marsh and on the planting of trees along the route to limit noise to the surrounding areas. The continued monitoring by the Ministry of Transportation over the years, during and after construction, of the effect of road salt and noise on these environmentally sensitive areas should be performed and results should be communicated to the Bishop's University Environment & Land Use Committee.

The Bishop's University Environment & Land Use Committee supports the creation of an on-going Autoroute # 410 Environmental Monitoring Committee to be established by the Ministry of Transportation and the ELU Committee would like to play an active role on this committee.

Resolution September 28, 2006

Annexe C

Résolution du Comité Santé et Sécurité, 28 septembre 2006

RESOLUTION OF THE BISHOP'S UNIVERSITY JOINT HEALTH & SAFETY COMMITTEE

WHEREAS the Ministry of Transportation is proposing an extension of Autoroute # 410 that will provide a bypass road keeping traffic away from the downtown core of the borough of Lennoxville, in the City of Sherbrooke

WHEREAS the presence, in the territory of Lennoxville, of important educational establishments, such as Bishop's University, Champlain Regional College, Bishop's College School, École St-Antoine, Lennoxville Elementary School and Alexander Galt Regional High School;

WHEREAS an important number of students and employees from these institutions walk and bicycle daily along College Street and Queen Street in the core of Lennoxville;

WHEREAS the current level of car and heavy truck traffic through Lennoxville along with the presence of two railways presents significant safety hazards and serious congestion;

WHEREAS the realization of the said bypass road would offer an alternate transit road for heavy trucks and regional traffic which would allow them to avoid the very heavily urbanized Lennoxville downtown area, thus reducing the level of exposition to risks of accidents at the intersection of Routes 108 and 143, and improving the safety of pedestrians in that area;

WHEREAS MOREOVER that the quality of life of Lennoxville's residents, including that of Bishop's University students who reside off-campus, would improve considerably by a reduction in important sound nuisances;

and it is unanimously resolved

that the Joint Health & Safety Committee of Bishop's University (a committee composed of faculty, students and staff of Bishop's University and Champlain Regional College), supports wholeheartedly the construction of the South bypass road (extension of Autoroute 410) as proposed by the Ministry of Transportation.

The committee stresses the importance of commencing the construction of the Lennoxville portion of the extension no later than 2007.

Resolution dated September 28, 2006

Annexe D

“Beloved arches will remain in Lennoxville“, *The Campus*, 24 mars 2005

Beloved arches will remain in Lennoxville



The arches will remain a striking part of the Lennoxville skyline for years to come. Thanks to new plans, Bishop's students can look forward to a safer, easier walk to school in the near future.

BY JOHN GREENHOW

The arches over the Mus-sawipi are a familiar sight for any student of Bishop's, and thanks to new plans for the bridge they will continue to stand as a Lennoxville landmark for years to come.

The bridge was scheduled to be rebuilt last year, and our beloved arches would have been torn down with the rest of the structure, but new plans are to keep the arches and rebuild the deck of the bridge to better accommodate pedestrians and bike traffic.

Ki Skelton, Bishop's Director of Facilities, commented that the bridge as it stands has numerous problems, namely the obstruction to visibility for motorists and pedestrians. The new deck will be lowered to allow for greater visibility, and the road leading up in the bridge through town will be altered to remove the winding turns. Also, pedestrian walkways will be larger on both sides of the bridge and a bike lane will be put on the upstream side.

No date has been confirmed

when construction will begin, but the bridge will be closed for two weeks when it does.

The plan to totally rebuild the structure was scrapped when plans to extend Highway 410 down to meet Highway 108 were approved. This will take almost all of the truck traffic off the bridge, thus extending the life of the structure. Though Mr. Skelton asserts that the arches themselves are still structurally sound, if nothing was going to be done to curb truck traffic over the bridge it would have had to be torn down and completely replaced.

The reduction of truck traffic through town will come as a welcome change for students. According to Mr. Skelton, about 1,200 trucks cross the bridge daily, which puts a huge strain on the structure. "One semi-trailer fully loaded has the same impact as 40,000 cars," said Mr. Skelton.

Not only will it make things easier on the bridge, but less truck traffic will make walking to school much safer for students living off-ramps. "We are also looking at building a shortcut from the sidewalk to the library, but nothing is on

paper yet," said Mr. Skelton. Other future possibilities include lights at the College Street crossing near Little Forks. "A flashing light would greatly improve the situation," said Mr. Skelton.

Restructuring the geometry of the roadway will also address the drainage problem along the road, which will remove the giant puddles that students have to wade along the sidewalks. Also, sidewalks will be extended on the river-side of the road to meet with the St. Francis bridge, and hopefully along the front of the school on College St., which will greatly improve student safety.

Bishop's students can look forward to a safer, easier walk to school in the near future, and our beloved arches will remain a striking part of the Lennoxville skyline for years to come.

Annexe E

Extrait des procès-verbaux du conseil d'arrondissement de Lennoxville,
25 septembre 2006, Résolution C.A. LE – 2006-0623-00, 10
Prolongement de l'autoroute 410

**EXTRAIT DES PROCÈS-VERBAUX
DU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT DE LENNOXVILLE
VILLE DE SHERBROOKE**

Séance ordinaire du conseil d'arrondissement de Lennoxville, de la Ville de Sherbrooke, tenue au bureau d'arrondissement situé au 150 rue Queen, le lundi 25 septembre 2006, présidée par le président d'arrondissement, Douglas MacAulay, à laquelle assistait le conseiller Thomas A. Allen.

RÉSOLUTION C.A. LE - 2006-0623-00

10 Prolongement de l'autoroute 410

IL EST RÉSOLU À L'UNANIMITÉ

Attendu que le ministère des Transports (MTQ) désire aménager, dans le prolongement de l'autoroute 410, une voie de contournement sud afin d'améliorer la circulation du transport routier est-ouest sur le territoire de la Ville de Sherbrooke;

Attendu que le projet de prolongement de la 410 permettra de désengorger la circulation routière dans le noyau urbain de l'arrondissement de Lennoxville, notamment aux heures de pointe et aura donc un impact important sur la sécurité des piétons et des utilisateurs du réseau routier;

Attendu que la réalisation de projet permettra de consolider le développement industriel de l'arrondissement et de revitaliser le secteur des rues Queen et College et ainsi, améliorer la qualité de vie des résidents;

Attendu que ce projet permettra de faciliter les échanges entre les pôles universitaires des universités de Bishop's et de Sherbrooke;

Attendu que des résidents de l'arrondissement de Lennoxville, notamment du secteur View Point et de la ferme Herring, ont signifié leurs inquiétudes face à certains aspects du projet;

Je, soussigné, Marc Mongeau, secrétaire et directeur de l'arrondissement de Lennoxville de la Ville de Sherbrooke, certifie par les présentes que l'extrait ci-dessus est vrai. »

Le secrétaire et directeur
Arrondissement de Lennoxville,

Marc Mongeau



150, rue Queen
Lennoxville
Adresse postale
C.P. 610
Sherbrooke QC J1H 5H9
Téléphone : 569-9388
Télécopieur : 563-3705

**EXTRAIT DES PROCÈS-VERBAUX
DU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT DE LENNOXVILLE
VILLE DE SHERBROOKE**

Séance ordinaire du conseil d'arrondissement de Lennoxville, de la Ville de Sherbrooke, tenue au bureau d'arrondissement situé au 150 rue Queen, le lundi 25 septembre 2006, présidée par le président d'arrondissement, Douglas MacAulay, à laquelle assistait le conseiller Thomas A. Allen.

QUE le conseil d'arrondissement de Lennoxville donne son appui au projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 et demande au ministre des Transports de limiter au maximum les impacts négatifs sur les résidents de l'arrondissement et plus particulièrement ceux du secteur View Point et de la ferme Herring.

- ADOPTÉ -

Je, soussigné, Marc Mongeau, secrétaire et directeur de l'arrondissement de Lennoxville de la Ville de Sherbrooke, certifie que l'extrait ci-dessus est vrai. »

Le secrétaire et directeur
Arrondissement de Lennoxville,

Marc Mongeau

Annexe F
Témoignage d'un étudiant

To Whom It May Concern:

As a Bishop's University student who lives off-campus personal safety is often an issue that can arise during the school year. Commuting to and from the Bishop's campus is an essential part of my day. Similar to many other students who live off-campus, I travel from home to school more than once a day and endure many obstacles in my travels that may harm my and other students' safety.

Primarily the traffic congestion and constant roadwork on highways 108 and 143 seem to impede my commute and threaten my personal safety enroute to the Bishop's campus. The constant heavy truck traffic in conjunction with a defective bridge has certainly made my commute not only slower but also less safe. Moreover, the speed at which traffic moves along highway 108 and the drivers neglect to stop at crosswalks makes for an unsafe commute to and from campus. Feeling unsafe while travelling deteriorates quality of life especially for students living off-campus in a small area such as Lennoxville. Walking or driving to school is a part of daily life for a Bishop's student; therefore, we should be able to have a sense of safety and security while doing so.

Thus, the expansion of the Autoroute 410 would greatly benefit the students of Bishop's University helping to ensure that their commute to and from campus is swift and safe. The heavy truck traffic and regular automobile traffic would be minimized and as a result, perhaps driver's speed would be reduced and awareness for crosswalks and student crossing would be increased. Taking the dependency off highways 108 and 143 would also reduce the constant roadwork performed and therefore allow for a faster commute for off-campus students. Bottom line is the expansion of Autoroute 410 will be essential for students for a safer and easier commute to and from campus because the dependency on highways 108 and 143 will only increase as urbanization increases in the Sherbrooke/Lennoxville area.

Regards,

Austin Jonn Pool

Bishop's University Student and Off-Campus Resident of Lennoxville

**EXTRAIT DES PROCÈS-VERBAUX
DU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT DE LENNOXVILLE
VILLE DE SHERBROOKE**

Séance ordinaire du conseil d'arrondissement de Lennoxville, de la Ville de Sherbrooke, tenue au bureau d'arrondissement situé au 150 rue Queen, le lundi 25 septembre 2006, présidée par le président d'arrondissement, Douglas MacAulay, à laquelle assistait le conseiller Thomas A. Allen.

RÉSOLUTION C.A. LE - 2006-0623-00

10 Prolongement de l'autoroute 410

IL EST RÉSOLU À L'UNANIMITÉ

Attendu que le ministère des Transports (MTQ) désire aménager, dans le prolongement de l'autoroute 410, une voie de contournement sud afin d'améliorer la circulation du transport routier est-ouest sur le territoire de la Ville de Sherbrooke;

Attendu que le projet de prolongement de la 410 permettra de désengorger la circulation routière dans le noyau urbain de l'arrondissement de Lennoxville, notamment aux heures de pointe et aura donc un impact important sur la sécurité des piétons et des utilisateurs du réseau routier;

Attendu que la réalisation de projet permettra de consolider le développement industriel de l'arrondissement et de revitaliser le secteur des rues Queen et College et ainsi, améliorer la qualité de vie des résidents;

Attendu que ce projet permettra de faciliter les échanges entre les pôles universitaires des universités de Bishop's et de Sherbrooke;

Attendu que des résidents de l'arrondissement de Lennoxville, notamment du secteur View Point et de la ferme Herring, ont signifié leurs inquiétudes face à certains aspects du projet;

Je, soussigné, Marc Mongeau, secrétaire et directeur de l'arrondissement de Lennoxville de la Ville de Sherbrooke, certifie par les présentes que l'extrait ci-dessus est vrai. »

Le secrétaire et directeur
Arrondissement de Lennoxville,

Marc Mongeau

**EXTRAIT DES PROCÈS-VERBAUX
DU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT DE LENNOXVILLE
VILLE DE SHERBROOKE**

Séance ordinaire du conseil d'arrondissement de Lennoxville, de la Ville de Sherbrooke, tenue au bureau d'arrondissement situé au 150 rue Queen, le lundi 25 septembre 2006, présidée par le président d'arrondissement, Douglas MacAulay, à laquelle assistait le conseiller Thomas A. Allen.

QUE le conseil d'arrondissement de Lennoxville donne son appui au projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 et demande au ministère des Transports de limiter au maximum les impacts négatifs sur les résidents de l'arrondissement et plus particulièrement ceux du secteur View Point et de la ferme Herring.

- ADOPTÉ -

Je, soussigné, Marc Mongeau, secrétaire et directeur de l'arrondissement de Lennoxville de la Ville de Sherbrooke, certifie par les présentes que l'extrait ci-dessus est vrai. »

Le secrétaire et directeur
Arrondissement de Lennoxville,

Marc Mongeau