

Sherbrooke, le 4 octobre 2006

Mémoire présenté par Robert Y. Pouliot, ex-maire de la municipalité d'Ascot et conseiller municipal de la ville de Sherbrooke, dans le cadre des audiences publiques (BAPE) sur le projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410.

Considérant que la réalisation de ce projet vise à :

- contenir et favoriser le développement urbain à l'intérieur du périmètre formé par les grandes voies de circulation; ce nouvel axe est-ouest crée une barrière à l'étalement urbain au sud de l'agglomération, tout en assurant une meilleure gestion de l'urbanisation dans ce secteur de la ville;
- améliorer les échanges entre les pôles universitaires que sont les universités de Sherbrooke et Bishop's;
- consolider le développement industriel de l'arrondissement de Lennoxville;
- revitaliser le noyau urbain de l'arrondissement de Lennoxville;
- améliorer la qualité des milieux de vie que sont le centre de l'arrondissement de Lennoxville et le centre-ville de Sherbrooke.

Considérant que le Projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 a un impact sur la circulation sur le territoire de la Ville de Sherbrooke. Ce projet permet de :

- assurer la continuité hiérarchique du réseau routier sherbrookoïse;
- développer le réseau autoroutier et de renforcer la structure générale du réseau routier;
- améliorer l'efficacité du réseau routier au sud de l'agglomération de Sherbrooke;
- favoriser la dispersion de la circulation et plus particulièrement celle des camions lourds hors du centre-ville de Sherbrooke et du noyau urbain de l'arrondissement de Lennoxville;
- orienter la circulation de transit sur la voie de contournement sud au lieu d'emprunter le réseau qui traverse le centre-ville de Sherbrooke et le noyau urbain de l'arrondissement de Lennoxville;
- faciliter les déplacements est-ouest au sud de l'agglomération de Sherbrooke, qui actuellement sont difficiles en l'absence d'une voie péri-urbaine

- soulager significativement le boulevard de l'Université, dans la section comprise entre l'autoroute 410 et le chemin Sainte-Catherine, quant au volume de circulation automobile qui l'emprunte quotidiennement pour accéder à l'Université de Sherbrooke;
- soulager significativement les rues Galt Ouest et Bel-Horizon quant aux déplacements véhiculaires est-ouest.

Considérant que le Projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 est inscrit dans les documents de planification depuis de nombreuses années, dont :

- au Schéma d'aménagement régional de la Municipalité régionale de Comté de Sherbrooke (MRC) depuis 1987 en tant que priorité régionale aux projets d'interventions proposés par le MTQ;
- au Plan d'urbanisme de la Ville de Lennoxville de 1989, de la municipalité d'Ascot de 1990, de la Ville de Rock-Forest de 1991 et de la Ville de Sherbrooke de 1991; le tracé de cette voie de contournement traversant une partie des territoires de ces villes et municipalité;
- au Plan de Transport de la Ville de Sherbrooke de 1994;
- au Projet de Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke déposé en mai 2006;
- au Projet de Plan de Transport de la Ville de Sherbrooke (phase 1 et phase 2) en cours d'élaboration.

Considérant que la Ville de Sherbrooke et le ministère des Transports du Québec se sont concertés au cours des dernières années en vue de la réalisation de ce projet par :

- la réalisation de l'enquête origine-destination de 2003, afin d'obtenir un portrait récent des habitudes de déplacement de la population de la ville et de ses environs;
- l'adoption par la Ville de Sherbrooke, agissant à titre de MRC, du Règlement numéro 98 étant un règlement de contrôle intérimaire relatif à la protection du tracé du prolongement de l'autoroute 410 et ses amendements de 2003 à 2006.

Considérant les différentes variantes de tracé présentées par le MTQ dans l'Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec;

Considérant que la Ville privilégie les variantes de tracé présentant le moins d'impacts négatifs sur les secteurs résidentiels existants et à venir, sur l'environnement et le milieu naturel, sur les terres agricoles ainsi que sur la propriété de l'Université Bishop's;

Considérant les variantes de tracé de SNC-Lavalin (1996) et reprises par SNC-Lavalin (1999) suggérant le contournement par le sud du Mont Bel-Horizon, ces variantes n'étant pas des vulgaires lignes de crayon sur un plan mais étant plutôt le fruit d'un travail sérieux et professionnel par une firme qui jouit d'une réputation internationale dans la conception et la réalisation de grands projets autoroutiers;

Considérant que ces variantes de tracé respectent d'assez près le tracé A-Nord actuel pour le tronçon fin 410/Boulevard de l'Université et chemin de Sainte-Catherine ainsi que le tronçon Bel-Horizon/chemin d'Albert Mines jusqu'à la Route 143;

Considérant qu'une légère correction à ce tracé proposé permettrait d'épargner le joyau régional patrimonial qu'est pour nous la ferme Forget;

Considérant que le tronçon de la variante du tracé qui contournerait le Mont Bel-Horizon par le nord viendrait menacer, agresser et briser par les bruits générés par la circulation lourde, la qualité exceptionnelle de l'environnement dont jouissent les 643 familles qui résident dans le secteur sud-ouest du district d'Ascot et qui ont été informées sur ce projet pour la partie qui contourne le Mont Bel-Horizon par le Nord et sur ses effets négatifs sur leur environnement et qualité de vie;

Considérant que la construction de cette portion du tracé viendrait aussi amputer le parc immobilier résidentiel construisable dans le secteur nord du Mont Bel-Horizon, privant ainsi, à long terme, la Ville de Sherbrooke d'un revenu brut de taxes foncières de l'ordre de \$600,000.00 annuellement;

Considérant que le Mont Bel-Horizon est un écran naturel qui protège déjà les 643 familles des bruits actuellement générés par la circulation lourde gravitant dans le secteur de la carrière DJL et des bruits industriels générés par cette dernière;

Considérant les coûts additionnels que représentent l'expropriation des terrains du tracé de contournement par le nord du Mont Bel-Horizon;

Considérant la partie "roc à excaver" que pourrait représenter le contournement par le sud du Mont Bel-Horizon, ces pièces de roc pourront servir dans la réalisation de certaines parties du projet de voie 410 et cela fera moins de roc à acheter des carrières.

Considérant que nous avons l'intention de nous objecter et nous nous objectons au contournement du Mont Bel-Horizon par le nord et que nous prendrons tous les moyens nécessaires pour atteindre l'objectif que nous poursuivons qui est de préserver la qualité de vie et l'environnement des 643 familles résidant dans le secteur limitrophe au projet.

En conclusion, mesdames et messieurs, avec le plus profond respect et pour tous ces considérants, je vous demande, au nom de l'intérêt collectif, de soumettre un tracé corrigé qui contourne le Mont Bel-Horizon par le sud.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ce mémoire,



Robert Y. Pouliot, conseiller municipal, district d'Ascot.