

Rapport sur
L'ÉCOLOGIE



www.milieudevie.com

**Protégeons
les zones
écologiques !**



CSMV Coalition Sherbrooke
Milieu de Vie

Repensons la ville!

1. La problématique générale et le contexte sherbrookoïse

Au plan écologique, le plan d'urbanisme défait le 6 mai 2007 présentait deux problématiques majeures : la destruction programmée de zones vertes et l'accentuation, malgré certains efforts, de l'étalement urbain. Ces problématiques sherbrookoïses doivent être mises en rapport avec l'actuelle crise mondiale de dégradation accélérée des écosystèmes¹. En deux mots, la nature a dépassé sa capacité à absorber les agressions répétées qu'elle encaisse depuis le début de l'ère industrielle. D'où l'urgence d'un changement de cap en matière environnementale, même dans nos milieux de vie immédiats.

1.1 La destruction de zones vertes par la multiplication de voies routières périphériques

Les débats sur le plan d'urbanisme de la ville de Sherbrooke ont révélé que le statut d'éco-territoire ne s'accompagnait pas d'une protection concrète. L'éco-territoire Duvernay devait être traversé par deux nouveaux boulevards (Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier), ce qui faisait de son statut écologique une coquille vide. Cette zone est comprise entre l'autoroute 610 (dite du CHUS), le boulevard Queen-Victoria, le bois Beckett et la rue Duvernay. Ces projets peuvent également conduire à la détérioration marquée d'un joyau du patrimoine sherbrookoise, le bois Beckett, puisque le tracé du boulevard Monseigneur-Fortier est situé sur sa frange nord. Le Bois Beckett, il faut le rappeler, est l'une des seules forêts anciennes en milieu urbain de toute la province. La zone rurale Duvernay, immédiatement à l'est de la rue du même nom, se trouve également menacée par ces mêmes prolongements de boulevards.

Le plan défait prévoyait également le prolongement du boulevard René-Lévesque, pour partie en pleine zone résidentielle, à Rock Forest. Tous les indices laissent croire que la ville est déterminée à aller de l'avant avec ce projet, sans justifications sérieuses.

La ville appuie en outre le projet de prolongement de l'autoroute 410. Projet encore plus démesuré qui va balafrer la zone rurale sud de Sherbrooke, entre le secteur de l'Université et Lennoxville. Des portions de « zone agricole permanente » seront perdues, alors que ce type d'usage du sol doit bénéficier en principe d'un surcroît de protection. Sera également détruite une des seules fermes encore en opération à proximité de Sherbrooke, la ferme Sainte-Catherine.

Bref, nous en sommes encore, à Sherbrooke, à une philosophie du « tout-à-l'asphalte ».

1.2 L'étalement urbain : officiellement restreint ou encouragé de manière indirecte ?

Le plan d'urbanisme, malgré les restrictions apportées à ce titre par le gouvernement provincial, favorisait l'étalement urbain et l'utilisation de l'automobile. Le développement prévu du plateau Saint-Joseph, de même que le méga-projet de centre commercial sur la rue King Est à Fleurimont, vont dans le sens d'une augmentation de la zone urbanisée. L'étalement urbain, par le bétonnage d'une plus grande surface de l'agglomération, favorisera les inondations sectorielles (qui s'accompagneront de dommages à défrayer) et l'érosion des sols, cela en diminuant la surface naturelle susceptible d'absorber une eau de pluie parfois surabondante². Ce qui risque d'être de plus en plus problématique avec l'accélération des changements climatiques, dont la réalité n'échappe plus à personne³.

1.3 L'absence de définition de « zone rurale »

La zone rurale (en blanc dans le plan d'urbanisme) ne peut se prévaloir d'aucune protection ou normes, sauf en ce qui a trait aux contraintes visant le développement d'unités résidentielles éparpillées. Ce qui est une porte ouverte aux changements de zonage et aux extensions du périmètre d'urbanisation. Cette extension de la zone urbanisée entraîne des coûts importants en matière de services publics.

1.4 La pollution atmosphérique

Les deux projets commerciaux susmentionnés (1.2), par leur localisation périphérique, encouragent l'utilisation de l'automobile, nous éloignant d'autant plus des objectifs de Kyoto. La qualité de l'air, même dans une ville de la taille de Sherbrooke, ne doit pas être prise à la légère. La direction de la santé publique de Montréal a établi à 1 500 le nombre de morts prématurées par année à Montréal causées directement par la pollution atmosphérique. L'argument voulant que les boulevards envisagés accroissent la « sécurité » du public est inepte. Rappelons que Sherbrooke a récemment vécu des épisodes de smog. D'ailleurs, le plan d'urbanisme ne mentionnait nulle part le problème de la pollution automobile, alors que l'on accordait de l'attention à la pollution lumineuse⁴. Dans le même esprit, lors des audiences du BAPE tenues le 5 septembre 2006 à l'hôtel Delta, le représentant du ministère des Transports a confirmé qu'aucune étude d'impact sur la santé des citoyens qui vont se retrouver en bordure du prolongement de la 410 n'a été réalisée.

2. DES PRINCIPES POUR GUIDER NOS ACTIONS

2.1 Une logique de conservation

- Conserver les derniers espaces verts et ruraux intra-urbains du grand Sherbrooke (entre les municipalités fusionnées et l'ancienne ville-centre, notamment). Ceux-ci forment la « ceinture verte » de la ville.
- Légérer un milieu de vie sain et les richesses naturelles existantes du territoire aux générations futures.

2.2 Reconnaître et tenir compte du rôle des zones vertes

- Ériger en paramètre incontournable de la gestion du territoire le rôle fondamental du couvert forestier et des milieux humides dans l'équilibre du milieu, la santé et la qualité de vie des citoyens, et également en tant qu'habitats de la faune et de la flore.
- Le couvert forestier absorbe le surplus de carbone dans l'air, prévient l'érosion des sols et l'évaporation excessive qui peuvent menacer les bassins des cours d'eau.
- Les milieux humides existants filtrent les eaux de surfaces, les eaux de pluie, et contribuent de manière cruciale à la qualité de la nappe phréatique et des cours d'eau.
- Ces deux milieux contribuent à réduire le bruit et la poussière ambiante, notamment en provenance des routes.

2.3 Saisir les interactions entre les différentes données de l'environnement de la région sherbrookoise

- Au-delà d'une vision étroite et compartimentée de la géographie urbaine, considérer les interactions proprement régionales reliant les bassins des cours d'eau, les zones boisées, les zones humides et les secteurs agricoles ou anciennement agricoles. Les effets bénéfiques des zones vertes vont bien au-delà des limites tracées sur des cartes.

3. LES PROPOSITIONS DE LA CSMV

3.1 Des actes concrets, pas seulement des paroles

- Que la rhétorique des autorités de « protéger et mettre en valeur le territoire agricole et rural⁵ » soit suivie d'actions fermes et concrètes. Idem pour le souhait « d'intégrer des stratégies de valorisation environnementale et de développement durable⁶ ».

3.2 Une protection ferme des éco-territoires et des zones vertes

- Que les éco-territoires désignés se méritent une protection ferme.
- Que les zones rurales, forestières et les milieux humides qui parsèment ou environnent la ville fassent l'objet d'une protection concrète, vu leur rôle dans la santé et la qualité de vie des Sherbrookoïses.

- Que les projets municipaux qui portent directement atteinte soit aux éco-territoires désignés, soit aux zones vertes de Sherbrooke soient retirés du prochain schéma d'aménagement et du prochain plan d'urbanisme de la ville de Sherbrooke. Ainsi :

- retrait des projets de prolongement des boulevards Lionel-Groulx et Monseigneur Fortier, René- Lévesque

- retrait définitif du projet de prolongement du boul. Jacques-Cartier (pour l'instant sur la glace) sur la frange est du bois Beckett. Que ce dernier soit en outre étendu vers le nord

- retrait de l'appui donné par la ville de Sherbrooke au projet de prolongement de l'autoroute 410

- Que les sommes englouties (18 millions pour les portions des boulevards Lionel-Groulx et Mgr-Fortier déjà construites) ou bientôt englouties dans ces extensions routières soient redirigées vers des projets de transport durable (voies réservées, voies cyclables et piétonnes, etc.).

- Que l'installation de « toits verts » et l'application de la norme LEED soient envisagées dans les prochains projets immobiliers d'envergure dans lesquels la ville sera impliquée.

3.3 Une nouvelle définition écologique et bio-alimentaire de la zone rurale

- Que la zone rurale soit dotée de paramètres environnementaux précis : exploitation forestière, s'il y a lieu, de manière à assurer le renouvellement de la ressource (viser à terme les normes FSC – *Forest Stewardship Council*), protection des cours d'eau, surveillance des activités polluantes, encouragement de l'agriculture biologique pour alimenter des marchés urbains.

3.4 Un périmètre d'urbanisation contraignant

- Que le périmètre d'urbanisation soit réellement contraignant et fasse l'objet d'une défense rigoureuse, vu l'objectif de réduction de l'étalement urbain.

3.5 Un programme massif de plantation d'arbres

- Accentuer la plantation d'arbres sur le territoire, à l'instar du « programme arbres » de la ville d'Ottawa⁷, et du programme de plantation d'arbres en bord de rue, sur l'emprise municipale, formulé par la même ville⁸.



1. Diamond, Jared. *Collapse: How Societies Choose to Fail or Succeed*. New York, Penguin Books, 2005.

2. *La Tribune*, 04/08/2006, p. 5.

3. Flannery, Tim. *Les faiseurs de pluie: L'histoire et l'impact futur du changement climatique*. Éditions Héboise d'Ormesson, 2006.

4. Ville de Sherbrooke. *Projet de règlement sur le plan d'urbanisme no. 326. Version finale*. Objectif 6.3, p. 40-41.

5. Ville de Sherbrooke. *Projet de règlement sur le plan d'urbanisme no. 326. Version finale*. Orientation 5, p. 37.

6. Ville de Sherbrooke. *Projet de règlement sur le plan d'urbanisme no. 326. Version finale*. Orientation 6, p. 39.

7. http://www.ottawa.ca/city_services/environment/city/forestry/protection_fr.html

8. http://www.ottawa.ca/city_services/environment/city/forestry/trees_in_trust_fr.html