

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

Projet intégré de construction du boulevard René-
Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de
Portland à Sherbrooke

6211-06-152

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. MICHEL GERMAIN, président
 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

**COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE PROJET INTÉGRÉ
DE CONSTRUCTION DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE ET
DU PROLONGEMENT OUEST DU BOULEVARD DE PORTLAND À SHERBROOKE**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 10 décembre – 19 h
Hôtel Delta, salle Lac Memphrémagog
2685, rue King Ouest
Sherbrooke

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 10 DÉCEMBRE 2013	1
MOT DU PRÉSIDENT	1

LECTURE DES REQUÊTES :

M. THIERRY NOOTENS	10
M. RICHARD MCLERNON	11
M. DENIS PELLERIN	13

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR	18
---------------------------------	----

DÉPÔT DE DOCUMENTS PAR LES PERSONNES-RESSOURCES	36
---	----

DÉPÔT DE DOCUMENTS PAR LE PROMOTEUR	37
---	----

PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. JACQUES DESPARS	38
M. DENIS PELLERIN.....	49
M. RENÉ ALLARD	53
Mme SUZAN TAYLOR	68
Mme ÉVELYNE BEAUDIN	72
M. THIERRY NOOTENS	83
M. YOLAND FONTAINE	88
M. CLAUDE DOSTIE	96
M. ALAIN PERREAULT	101

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

M. MICHEL GERMAIN, président :

5
10
Alors, Mesdames et Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette première partie d'enquête et d'audience publique sur le *Projet intégré de construction du boulevard René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland à Sherbrooke*. Bienvenue également aux personnes qui suivent nos travaux sur Internet au moyen de la webdiffusion audio et vidéo, en direct.

15
Je me présente, Michel Germain, je préside cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat donné au BAPE par le ministre du Développement durable, de l'Environnement de la Faune et des Parcs, monsieur Yves-François Blanchette. Je suis secondé par le commissaire Louis Dériger.

Voici maintenant le mandat que le BAPE a reçu du ministre en date du 11 septembre 2013. Cette lettre s'adressait, ou s'adresse encore, au président du BAPE, monsieur Pierre Baril. Donc :

20
25
« *Le 11 juillet 2013, en vertu des pouvoirs prévus au troisième alinéa de l'article 31.3 de la « Loi sur la qualité de l'environnement », j'ai donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir une audience publique concernant le Projet intégré de construction du boulevard René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland par la Ville de Sherbrooke et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il devait en faire.*

30
L'initiateur du projet m'a demandé de reporter le début de l'audience publique à partir de la fin du mois de novembre 2013. Conséquemment, je vous avise que je reporte le mandat d'audience publique qui devait débiter le 30 septembre à la date du 9 décembre 2013.

Donc, le mandat a formellement débuté hier, le 9 décembre, plutôt que le 30 septembre dernier.

35
Veillez agréer, Monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs. »

Et c'est signé : Yves-François Blanchet.

40
Je dois vous rappeler qu'une commission d'enquête n'est pas un tribunal et que son rôle n'est pas de prendre une décision. Notre mandat est d'établir les faits concernant les répercussions du projet et de proposer au ministre un éclairage sur les principaux enjeux soulevés par ce projet.

45 La commission tient à donner, d'entrée de jeu, une précision spéciale sur le mandat. Dans ce cas particulier, ici, on peut vous dire que les travaux de la commission portent aussi bien sur le boulevard de Portland que sur le boulevard René-Lévesque. C'est bien important de le préciser, parce que techniquement, selon la procédure, le boulevard René-Lévesque étant à deux voies, il n'est pas assujéti à la procédure pour un décret gouvernemental, mais néanmoins, le promoteur, la Ville de Sherbrooke, a décidé d'inclure dans son étude d'impact le boulevard de Portland. Donc, par ce premier fait, la commission estime que le boulevard René-Lévesque fait partie de son mandat. Et, conséquemment, en plus de cela, une des requêtes de l'audience publique portait spécifiquement, les points de la requête portaient spécifiquement sur le boulevard René-Lévesque et le ministre a jugé cette requête non frivole et l'a transmise au BAPE.

50
55 Donc, conséquemment, en fonction de ces deux faits-là, je précise, d'entrée de jeu, que donc le mandat va porter aussi bien sur le boulevard de Portland, donc l'examen de la commission, si on s'entend bien comme ça, autant sur le boulevard de Portland que sur le boulevard René-Lévesque.

60 Outre sa responsabilité d'enquêter, la commission doit faciliter l'accès du public à l'information sur les enjeux soulevés par le projet et recueillir l'opinion des personnes intéressées. De plus, la commission examinera dans une perspective de développement durable le projet soumis, en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs qui englobent les aspects écologique, social et économique.

65 Ainsi, dans le cadre de la *Loi sur le développement durable*, le BAPE s'est donné un plan d'action permettant aux commissions d'enquête de considérer l'ensemble des seize principes de la loi afin d'intégrer la recherche d'un développement durable dans leur démarche d'analyse.

70 Enfin, la commission dispose des pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête*.

75 Mon collègue, Louis Dériger, et moi-même, nous sommes engagés à respecter le Code de déontologie des membres et les Valeurs éthiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

80 Par ailleurs, la commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve, et elle doit agir équitablement envers tous les participants, tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur participation pleine et entière. C'est pourquoi il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes. Et je demande la collaboration de tous et chacun, bien entendu.

85 Par ailleurs aussi, le BAPE a élaboré des règles visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles sont disponibles dans le site Web du BAPE. Elles sont aussi contenues dans un document qui est disponible à l'accueil, à l'arrière de la salle. Ces règles de participation portent aussi sur le respect des droits d'auteur et de la vie privée des personnes. Je me réserve donc le droit d'interrompre une présentation qui ne respecterait pas ces différentes directives.

90 Respecter ces règles permet des débats sereins et constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

95 Parallèlement aux travaux de la commission d'enquête, le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs.

À partir de ces deux analyses, donc celle du ministère et du BAPE, le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres. Par la suite, le gouvernement du Québec rendra une décision sur le projet.

100 La présente commission d'enquête effectuera l'examen public du projet de manière, également, à satisfaire aux exigences de la *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec*. Si vous voulez obtenir plus de renseignements sur la procédure d'évaluation environnementale, je vous invite à vous rendre à l'accueil où une documentation pertinente est disponible.

105 Le mandat de la commission a débuté, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, le 9 décembre, et sera d'une durée maximale de quatre mois. Le rapport du BAPE sera remis au ministre au plus tard le 8 avril 2014.

110 Voici maintenant un aperçu du déroulement de cette première soirée, selon nos règles de procédure.

Je présenterai l'équipe qui assistera la commission et les personnes-ressources invitées. Puis, les requérants seront invités à exprimer les motifs de leur requête. Et, enfin, j'inviterai le représentant du promoteur à décrire les grandes lignes du projet.

115 À la suite de cette présentation, une pause d'environ 15 minutes suivra. C'est à ce moment qu'un registre sera disponible à l'arrière de la salle pour ceux et celles qui désirent poser des questions sur le projet. Au retour de la pause, les personnes inscrites seront appelées dans l'ordre d'inscription à venir poser leurs questions.

120 Mais je voudrais faire un petit aparté, c'est que la commission, en rencontre préparatoire, donc les commissions tiennent habituellement des rencontres préparatoires avec les requérants

125 et avec les personnes-ressources, ainsi qu'avec le promoteur. À l'occasion des rencontres préparatoires avec les personnes-ressources et le promoteur, nous avons demandé certains documents que la commission jugeait d'intérêt. Alors, lorsqu'on va revenir de la pause, je vais faire le tour des personnes-ressources pour qu'elles portent à l'attention du public le dépôt de ces divers documents.

130 Maintenant, l'audience publique est divisée en deux parties. La première partie débute ce soir. L'objectif de cette première partie est de compléter l'information sur le projet. Ainsi, elle donne la possibilité à la commission ainsi qu'aux personnes et aux groupes qui le désirent de poser des questions et d'obtenir des réponses du promoteur ainsi que des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes-ressources. Si la réponse ne peut être donnée séance tenante, la commission compte recevoir la réponse dans un délai, habituellement
135 on cherche à avoir, prendre un délai de 24 à 48 heures.

140 Elle permet ainsi, donc les réponses permettent, donc de cette première partie, permettent donc de mieux cerner les enjeux relatifs au projet et d'enrichir nos connaissances sur divers sujets.

145 La première partie – très important – ne sert pas à recevoir les opinions des participants, mais bien les questions qu'ils désirent poser. Cela ne veut pas dire que nous ne voulons pas entendre votre opinion, mais plutôt que nous l'entendrons seulement en deuxième partie de l'audience publique, c'est-à-dire le 14 janvier prochain. Donc, après les Fêtes. C'est à ce moment que les citoyens prendront position sur le projet.

150 Les personnes qui désirent faire une présentation verbale ou déposer un mémoire doivent préalablement transmettre le formulaire *Avis d'intention* disponible à l'accueil et dans le site Web du BAPE. Donc, vous pouvez vous adresser à l'arrière de la salle à notre coordonnatrice madame Boutin pour obtenir plus d'information à ce sujet.

155 Je vous demande votre collaboration, d'ailleurs, de signifier le plus tôt possible votre intention de déposer un mémoire à madame Boutin, ainsi cela facilitera la logistique de la deuxième partie de l'audience publique, donc pour faire la programmation et les ordres de présentation des mémoires.

160 De plus, afin de nous permettre d'en faire une lecture attentive et appropriée, vous devrez nous faire parvenir vos mémoires quatre jours avant le début de la deuxième partie de l'audience publique, soit au plus tard le 10 janvier 2014 à midi.

Au moment de la présentation de votre mémoire, nous échangerons avec vous afin de bien comprendre votre position, donc ce que vous énoncez dans le mémoire.

165 Vous pouvez également déposer un mémoire à la commission sans le présenter ou vous pouvez opter uniquement pour une présentation verbale. Donc vous avez trois options. C'est important simplement de le faire savoir à notre coordonnatrice au plus tard deux semaines avant la deuxième partie de l'audience publique, soit avant le 30 décembre. Donc, pour les intentions de mémoire, nous le signifier avant le 30 décembre 2013.

170 À la fin de l'audience publique, la commission pourrait avoir besoin de poursuivre ses recherches pour compléter son examen du projet et son analyse. Les renseignements ainsi obtenus seront aussitôt rendus publics. Ils deviendront accessibles par Internet dans les centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également dans le site Web du BAPE. De plus, l'ensemble du dossier peut être consulté dans les centres de consultation, sur le site Web du BAPE, à nos bureaux qui sont situés à Québec et ainsi qu'à la Bibliothèque des sciences juridiques de l'UQAM.

175 Par ailleurs, ce qui est dit en audience est enregistré et les transcriptions seront disponibles sur le site Web du BAPE ainsi que dans les centres de consultation, environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique. Les transcriptions seront également disponibles par Internet dans les centres de consultation régionaux.

180 Voici comment nous allons procéder ce soir et au cours des autres séances de la première partie de l'audience publique.

185 Tout d'abord, voyons la disposition de la salle. Au centre, face à vous, vous avez la commission d'enquête. Vous avez également ici, la table des intervenants. Donc, les gens qui désirent poser des questions vont s'avancer ici, en plein centre de la salle. À ma gauche, vous avez, immédiatement à ma gauche, la table des analystes, donc, qui assistent la commission dans ses travaux. Plus loin, vous avez la table des personnes-ressources. Vous avez également, à gauche, la table de la sténotypiste qui s'occupe des transcriptions. À l'arrière, vous avez la table de l'équipe de la commission, qui est à l'accueil. À ma droite, vous avez la table des représentants du promoteur et ainsi de suite.

190 L'inscription pour les questions, comme je l'ai mentionné plus tôt, se fait à l'arrière. Ce soir, le registre sera ouvert, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, à la première pause. Donc, je demande la collaboration des gens, c'est-à-dire que deux questions sont admises par intervention. Cette règle permettra au plus grand nombre de participants de poser leurs questions. Alors, les gens pourront aller, une fois qu'ils ont posé des questions, les gens peuvent aller se réinscrire.

195 200 Très important : toutes les questions du public que les gens viennent poser à la table, ici, des intervenants, comme les réponses qui vont être fournies par soit les représentants du promoteur ou les personnes-ressources doivent m'être adressées. S'il y a lieu, je dirigerai les

205 questions aux personnes concernées. Donc, on peut diriger la question à plus d'une personne, en plus de la personne qui est initialement interpellée.

210 Pour les questions qui sont posées par mon collègue, monsieur Dériger, les porte-paroles sont invités, bien entendu, à lui répondre directement.

215 Par ailleurs, je vous demande d'éviter les préambules à vos questions. Les seuls préambules qui sont acceptables sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question.

220 Par ailleurs, mon collègue et moi pouvons intervenir en tout temps auprès des personnes-ressources et des représentants du promoteur pour obtenir de l'information supplémentaire dans la foulée d'une question. Vous êtes bien sûr les bienvenus, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, pour vous réinscrire.

225 Encore une fois, tout à l'heure, comme j'ai déjà fait la mention, les questions qui nécessitent une recherche ou un développement – donc, c'est possible des fois qu'une question ne se réponde pas simplement par une courte phrase, mais nécessite la recherche, par exemple, d'un document, d'une information complémentaire – on va demander la collaboration des personnes-ressources pour pouvoir avoir, dans un délai de 48 heures, la réponse, notamment si ça fait partie d'un document qu'il faut retrouver.

230 C'est bien certain que si la question demande une recherche, bien là, à ce moment-là, on va regarder combien de temps ça peut prendre pour avoir la réponse, mais disons, l'important c'est d'avoir la réponse le plus rapidement possible et surtout très tôt, sinon très tôt après la fin de la première partie de l'audience publique. Parce que c'est important, pour que les gens puissent avoir cette information-là pour pouvoir produire leur mémoire.

235 Si une information ou un document demandé par la commission est considéré comme confidentiel par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment même de la demande. Si la commission le juge nécessaire, cette information doit lui être remise avec la mention « confidentiel ». Nous permettrons alors aux personnes concernées d'établir, s'il y a lieu, le préjudice qui pourrait être encouru si le document était rendu public.

240 La commission rendra ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique, en tout ou en partie, ou de ne pas rendre publique l'information et cette décision sera bien entendu rendue publique.

Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour réagir à la décision de la commission, à la suite de quoi, l'information sera rendue publique en tout ou en partie ou sera

245 renvoyée à la personne qui l'a fournie, sans que la commission en tienne compte dans ses travaux.

250 Le participant qui désire donner une information ou déposer un document au cours de l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information, peut s'adresser à notre coordonnatrice qui se chargera de vérifier le tout auprès de la commission.

255 Vous pouvez aussi seulement – même, c'est bon pour soit les personnes-ressources, c'est bon aussi pour les participants – vous pouvez communiquer, donner une référence d'un document à la commission. À ce moment-là, la commission examinera éventuellement le contenu du document, si elle est capable de l'avoir immédiatement, et le traitera à ce moment-là. Si elle le juge approprié, elle fera le dépôt et elle le traitera de la même façon que tous les autres documents déposés.

260 Je tiens à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donné une Déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Je vous demande donc de bien vouloir le remplir et le remettre au personnel à l'arrière de la salle.

265 Maintenant, j'ai le plaisir de vous présenter l'équipe de la commission d'enquête. Donc, à ma gauche, vous avez les analystes, Rafael Carvalho ainsi que madame Karine Jean. À l'arrière de la salle, vous avez notre conseillère en communication qui est madame Karine Lavoie, ainsi que notre coordonnatrice qui est madame Anne-Lyne Boutin.

270 Madame Yolande Teasdale assure le travail de sténotypie et nous avons des représentants du Centre de services partagés, ceux qui assurent la logistique, le fonctionnement, l'éclairage, la sonorité, sonorisation. Donc, vous avez monsieur Richard Grenier et monsieur Michel Filteau qui s'occupent des aspects techniques, et vous avez également monsieur Pierre Dufour qui nous permet de pouvoir webdiffuser nos séances.

275 Maintenant, je vais inviter le porte-parole du promoteur, donc la Ville de Sherbrooke, à nous présenter son équipe. Donc, Monsieur Gélinas, bienvenu, bonsoir. Donc, je vous laisse la parole pour nous présenter l'équipe.

280 **M. DENIS GÉLINAS :**

Bonsoir. Denis Gélinas, je suis le directeur du Service infrastructures urbaines et environnement et directeur des projets majeurs pour la Ville de Sherbrooke. J'ai avec moi ce soir pour m'accompagner, à ma droite, monsieur Yves Tremblay qui est le chargé de projet qu'on

285 discute ce soir. Monsieur Jocelyn Grenier qui est le responsable au niveau de la circulation, et madame Chantal Pelchat qui est la responsable au niveau du domaine de l'environnement.

290 En arrière de moi, j'ai, pour appuyer ces personnes-là, monsieur Daniel Leblanc qui est ingénieur au niveau des Services techniques et gestion des eaux à la Ville de Sherbrooke, j'ai monsieur Michel Pearson qui est responsable, consultant, qui a fait l'analyse au niveau du bruit et des conséquences sur le projet. J'ai madame Chantal Bouchard qui est notre consultante, qui a participé à la rédaction de l'étude d'impact sur l'environnement. Et, enfin, monsieur René Noël qui a été impliqué dans le dossier du suivi des mesures avant-projet et après-projet au niveau du bruit et de la poussière.

295 **LE PRÉSIDENT :**

300 Très bien. Merci, Monsieur Gélinas. Nous allons maintenant aller aux personnes-ressources qui sont à ma gauche. Je vais débiter avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, Monsieur Messely, bonsoir.

M. LOUIS MESSELY :

305 Oui, bonsoir, Monsieur le président. MDDEFP, Louis Messely, je travaille à Québec au central, à la Direction en évaluation environnementale des projets terrestres. Je suis accompagné, ici, à ma gauche, de monsieur Jean-François Cloutier, qui est à la Direction régionale de l'analyse et expertise Estrie et Montérégie, ici même à Sherbrooke.

310 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci. Nous allons maintenant aller du côté gauche de la table, les représentants de la Ville de Sherbrooke, donc qui sont distincts du promoteur pour la simple raison qu'ils travaillent au niveau de l'urbanisme et du zonage. Donc, je vais inviter madame Gilbert à se présenter.

315 **Mme DANIELLE GILBERT :**

320 Alors, bonsoir, Danielle Gilbert, directrice du Service de la planification et du développement urbain et je serai accompagnée, au besoin, de monsieur Benoît Lapointe, en salle, qui est urbaniste-coordonnateur à la réglementation.

LE PRÉSIDENT :

325 Merci. Nous avons maintenant, du côté du ministère des Transports du Québec, monsieur Bourque. Bonsoir.

M. GILLES BOURQUE :

330 Bonsoir. Gilles Bourque directeur pour le ministère des Transports en Estrie. Je suis accompagné, dans la salle, de monsieur Poulin, madame Bergeron, monsieur Lebel puis madame M'seffar et monsieur Hains, je ne le sais pas, il devrait être là, monsieur Hains aussi. Ah, il est à l'arrière là-bas.

LE PRÉSIDENT :

335 Très bien, merci. Maintenant, du côté de la deuxième table, ministère de la Santé et des Services sociaux, Monsieur Proulx.

M. RENO PROULX :

340 Oui. Reno Proulx, médecin-conseil en santé environnementale à la Direction de la santé publique de l'Estrie. Je suis accompagné de mesdames Anaïs Féret et Ann Beaulé pour les questions complémentaires.

LE PRÉSIDENT :

345 Très bien, merci. Du côté de la Société de transport de Sherbrooke.

M. CHARLES FOURNIER :

350 Oui, bonsoir. Charles Fournier, directeur support stratégique partenariat pour la Société de transport de Sherbrooke.

LE PRÉSIDENT :

355 Très bien, bonsoir. Nous avons également communiqué avec d'autres ministères qui ne sont pas présents ici, ce soir. Donc, éventuellement, si des questions étaient acheminées, donc on pourrait les acheminer à la commission, la commission pourra les faire suivre à ces ministères donc par écrit. Alors, nous avons établi un contact avec le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, nous avons aussi un contact avec le ministère Pêches et Océans Canada. Nous avons également un contact avec le ministère de la Sécurité publique ainsi qu'avec Environnement Canada.

365 Alors, ceci fait le tour des expertises. Au besoin, bien entendu, si d'autres questions ou sujets surgissaient, la commission peut toujours, à ce moment-là, s'enquérir auprès d'autres ministères et organismes.

370 Maintenant, je vais inviter les requérants à présenter leur demande d'audience publique et à lire leur requête. Donc, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, je demande aux gens de s'en tenir aux motifs présentés au ministre dans leur lettre, puisque les mémoires et les opinions sur le projet sont attendus en seconde partie de l'audience publique. Ainsi, je me réserve le droit d'interrompre une lecture de requête, si je jugeais qu'il y avait trop de débordements par rapport à la requête initiale.

375 Ici, selon l'ordre d'inscription que madame Boutin m'a indiqué, donc je vais inviter les requérants en fonction de cet ordre-là. Je vais d'abord inviter monsieur Thierry Nootens à venir, à s'avancer à la table des intervenants.

M. THIERRY NOOTENS :

380 Alors, merci, Monsieur le commissaire.

LE PRÉSIDENT :

385 Bonsoir, Monsieur. Allez-y pour votre requête.

LECTURE DES REQUÊTES

M. THIERRY NOOTENS :

390 Alors, je vais lire intégralement ma requête.

« *Monsieur le ministre,*

395 *J'aimerais par la présente demander formellement des audiences publiques sur le Projet intégré de construction du boulevard René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland à Sherbrooke, cela pour les motifs suivants :*

400 *1^e Le prolongement du boulevard de Portland implique de faire passer une artère de circulation automobile à quatre voies en plein milieu de la plus grande zone humide du territoire de la ville de Sherbrooke. Or, la préservation des zones humides est une priorité au plan environnemental;*

405 *2^e D'après les informations dont je dispose, une partie du boulevard René-Lévesque passera en dehors du périmètre d'urbanisation de la ville de Sherbrooke. Or, ce périmètre doit servir à contrôler l'étalement urbain, problème déjà assez vif sur le territoire de la ville de Sherbrooke;*

410 3^e Les développements domiciliaires prévus à proximité du futur boulevard René-Lévesque ne semblent pas comporter de commerces de proximité. Or, la présence de tels commerces et autres services est généralement reconnue comme une nécessité pour adapter l'urbanisme aux réalités environnementales et sociales contemporaines, c'est-à-dire moins de déplacements automobiles et notamment aussi, le maintien des aînés dans leur milieu;

415 4^e Les bénéfices attendus au plan de la circulation automobile pour les citoyens du secteur, bénéfices que fait valoir la Ville de Sherbrooke, ne vont vraiment pas de soi. Notamment, la Ville de Sherbrooke prétend que ce projet intégré viendra désengorger le boulevard Mi-Vallon situé plus à l'est. C'est, selon toute vraisemblance, une impossibilité géographique;

420 5^e Plus généralement, le développement périurbain et autoroutier de Sherbrooke s'accroît de manière contraire aux principes du développement durable. Or, ces principes demandent des actions vigoureuses des pouvoirs publics.

425 Mon intérêt par rapport au milieu touché est le suivant : assurer la conservation des espaces de haute qualité environnementale comme cette zone humide de grande surface.

D'autres arguments pourront être présentés lors des audiences publiques. »

Et c'est ce que je ferai. Merci.

430 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Richard McLernon, donc possiblement accompagné d'autres personnes, à venir faire la lecture de sa requête. Bonsoir, Monsieur, Allez-y.

435 **M. RICHARD MCLERNON :**

440 Bonsoir, Monsieur le commissaire. Premièrement, j'ai pris bonne note que vos audiences vont comprendre également le boulevard René-Lévesque, même si techniquement ce n'était pas prévu au départ. Et je remercie les représentants de la Ville de Sherbrooke qu'eux autres ont consenti à un examen de cette partie du tronçon qui, initialement, était exclue. Merci beaucoup.

445 Je suis le porte-parole d'une douzaine de propriétaires qui sont situés sur la rue Yamaska, qui va être dans la cour arrière, va être à peu près à 50 mètres, plus ou moins, du côté est du futur boulevard René-Lévesque. Notre requête qu'on peut lire au ministre, je vais vous la réciter ici.

450 Notre demande est très modeste par rapport à la demande précédente. Le tronçon boulevard Portland, nous n'avons aucune intervention à faire et nous ne sommes pas en désaccord avec la construction du boulevard René-Lévesque. Ce que nous demandons, c'est la préservation d'un écran naturel qui existe à peine à sept ou huit mètres de la limite est de l'emprise de la rue telle que proposée, et c'est une proposition de la Ville de Sherbrooke.

455 Et cet écran naturel que nous voulons préserver en demandant que l'emprise côté est soit reculée à 15 mètres pour le rendre à 60 mètres de la cour arrière de nos résidences, pour permettre la préservation de cet écran naturel qui est une ligne d'arbres, qui était à l'origine, je pense qu'on va voir, c'était à l'origine la limite entre deux propriétés où il y avait un promoteur qui a tout coupé jusqu'à la limite.

460 Je peux vous lire la requête.

« *Monsieur le Ministre,*

465 *Nous, les soussignés, sommes tous des résidents de la rue Yamaska. Les lignes arrières de nos lots se situent à proximité (plus ou moins 50 mètres) de la limite est de l'emprise du boulevard René-Lévesque projeté par la Ville de Sherbrooke.*

470 *À l'automne 2012, la Ville de Sherbrooke a placé des poteaux temporaires déterminant la limite est de l'emprise du boulevard projeté.*

475 *Un des poteaux, le poteau 19017, se situe actuellement à 45,66 mètres de la ligne arrière d'un des lots de la rue Yamaska (une copie d'un plan fourni par la Ville...) – on a déposé une copie, pièce P-1. Or, nous soussignés demandons que le poteau 19017 soit déplacé à 60 mètres de la ligne arrière des lots des propriétés situées en face, bordant la rue Yamaska.*

480 *La raison est simple. À un peu moins de 10 mètres de l'emplacement actuel du poteau se trouve une ligne de hauts arbres qui sert d'écran naturel. Cet écran naturel sera bénéfique non seulement pour les soussignés, mais également pour les nouveaux résidents du futur boulevard René-Lévesque. »*

485 Et je peux également souligner à ce moment-là, pour bien comprendre, il y avait un comité des citoyens du quartier Marie-Victorin qui a discuté et eu des pourparlers avec la Ville, dont moi je faisais partie. On avait des pourparlers où il y avait une discussion et une entente de principe, mais qui n'était pas unanime. J'ai été le dissident. Ensuite, il devait arriver à l'assemblée des citoyens, et lors de l'assemblée des citoyens, il a été décidé d'appuyer la demande des 12 citoyens, de demander que l'emprise d'un poteau, d'un seul poteau, pas de toute l'emprise, soit déplacée de 15 mètres et ça, ça peut permettre de changer la trajectoire.

490 Et cette demande-là a été faite suite, pour bien comprendre cette demande, suite à une proposition de la Ville de ne pas construire à l'est de l'emprise est de la rue. Alors, initialement, il y avait un plan d'avoir des quatre à six logements des deux côtés du boulevard. Et cette demande-là n'a aucun sens si on ne comprend pas au départ la proposition de la Ville de Sherbrooke de ne plus construire du côté est de l'emprise.

495 Alors, ça, c'est pour que vous compreniez le sens de vouloir garder la ligne des hauts arbres.

500 Au lieu de lire la balance de la requête, je pense qu'on a eu la réponse de la Ville de Sherbrooke qui était d'accord que ça soit soumis au BAPE pour « examen ». La seule chose que j'aimerais ajouter aussi, c'est que nous sommes ouverts à une médiation si une telle situation est possible. Et c'est sûr qu'on va être présent lors de la deuxième partie de l'audience.

LE PRÉSIDENT :

505 Très bien. Alors, je vous remercie pour la présentation de votre requête. D'ailleurs, sur ce point spécifique, la commission, on a effectivement certaines questions de compréhension au sujet, justement, du zonage ou de la vocation projetée par la Ville de Sherbrooke pour ce secteur-là. Donc, on aura l'occasion de revenir sur ce point en audience. Alors, je vous remercie.

510 **M. RICHARD MCLERNON :**

Très bien.

LE PRÉSIDENT :

515 Maintenant, nous allons inviter monsieur Denis Pellerin à s'avancer à la table des intervenants. Bonsoir, Monsieur Pellerin.

520 **M. DENIS PELLERIN :**

Bonsoir. Je vais simplement lire ma requête.

525 *« Je requiers une audience publique sur le Projet intégré de construction du boulevard René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland à Sherbrooke pour les raisons suivantes :*

1. *J'ai habité le boulevard du Mi-Vallon pendant 17 ans et j'ai donc dû subir la congestion de cette artère au cours des dernières années. J'ai déménagé depuis.*

530 2. *Le projet du boulevard René-Lévesque ne respecte pas le schéma d'aménagement de*
1987 puisque le boulevard du Mi-Vallon aurait dû être relié directement au boulevard Industriel
par la rue appelée à l'époque la rue de Lennoxville située dans le prolongement du boulevard du
Mi-Vallon. On peut voir le tracé prévu en 2003 sur une carte présentée au BAPE concernant le
535 *projet de boulevard Lionel-Groulx. (À la pièce PR3.1 figure 4, en bas à gauche) – toujours*
disponible sur le site Internet d'ailleurs.

540 3. *Il y a une situation problématique dans le secteur à l'ouest de la 410 dans l'axe nord-sud,*
du fait qu'aucune voie de communication ne comporte quatre voies ou plus. La rue Léger a été
réduite de quatre voies à deux pour aménager une piste cyclable. Mi-Vallon n'a que trois voies
aux abords immédiats du boulevard Bourque et deux voies ensuite, et le chemin Godin
également est surchargé pour les mêmes raisons.

545 *De même, dans l'axe est-ouest, seul le boulevard Bourque (surchargé) présente quatre*
voies; Bertrand-Fabi apporte son flot de véhicules des nouveaux développements de Rock Forest
et le boulevard Industriel (une entrée principale de la Ville desservant le parc industriel régional
de Sherbrooke) est aussi congestionné pour les mêmes raisons.

550 4. *En 2008, suite au dépôt du rapport de la Table thématique sur les axes routiers par le*
comité Dialogue-citoyens, une version révisée de l'étude a été demandée par la Ville. Plusieurs
des recommandations du comité n'ont pas été discutées en comité, comme en témoignent les
procès-verbaux. Les mots et expressions suivants font partie des recommandations, mais
n'apparaissent pas aux procès-verbaux :

- 555 • *le prolongement de la rue Léger; les autobus-navettes, les voies réservées, les*
stationnements incitatifs, les points de collecte, la déforestation, la canalisation, les cours
d'eau, design de rue, orientation des vents, la climatisation passive, le chauffage passif,
l'ensoleillement, le soleil, le vent, le chauffage, la climatisation, la zone tampon, les
secteurs résidentiels, l'exode des familles, le lac des Nations, la périphérie, le
développement du nouveau Faubourg, la rue du Haut-Bois, la rue du Président-Kennedy,
560 *le prolongement du boulevard de Portland... ne sont pas mentionnés dans les procès-*
verbaux, mais on les retrouve dans les recommandations du comité.

565 *Comme vous pouvez le constater, il m'apparaît que les recommandations du comité*
Dialogue-citoyens auraient pu être écrites avant la prétendue consultation.

5. *Il apparaît qu'à chaque consultation depuis 2008, des citoyens se sont inquiétés du fait que*
le boulevard René-Lévesque n'a été conçu qu'à deux voies plutôt qu'à quatre voies. Il semble
qu'on n'ait jamais tenu compte des avis des citoyens.

570 6. *De plus, en mars 2011 on parlait de 2 500 logements – en fait, dans le document de 2010 on parlait de 3 000 logements à la page 34. Je reprends : de plus, en mars 2011 on parlait de 2 500 logements pour un flot maximal de 23 000 véhicules par jour sur René-Lévesque; et un an plus tard, en mars 2012, on ne parle plus que de 1 800 logements pour le même 23 000 véhicules par jour.*

575 7. *De la même façon, les consultations qui ont eu lieu sur le projet du boulevard René-Lévesque n'ont pas toujours respecté la politique de consultation citoyenne de la Ville. Par exemple, en mars 2012, j'ai relevé les points non respectés de la Politique :*

580 *Au point 2.2.1 de la Politique : « Les citoyens doivent prendre connaissance des documents pertinents pour saisir et analyser l'objet de la consultation. Pour ce faire, l'information doit être complète et diffusée dans un format compréhensible, adapté aux circonstances et accessible aux citoyens. »*

585 *En effet, le seul document disponible est daté de juin 2010, donc de deux ans, et porte la mention « Préliminaire » sur chacune de ces pages. D'ailleurs, dans ce document, on parle de près de 3 000 logements, à la page 32, alors que monsieur Gélinas parlait de 2 500 logements lors de la première consultation et monsieur Sévigny parlait même de 1 800 logements dans un article de La Tribune du 15 mars. Dans le même article, on apprenait les budgets prévus pour René-Lévesque et de Portland. Le document est donc périmé et ne représente plus la réalité actuelle.*

590 *Autre point de la Politique qui n'a pas été respecté, 2.2.3 : « Les résultats de la consultation doivent faire l'objet d'un rapport et l'autorité concernée doit expliquer la façon dont elle en a tenu compte dans ses recommandations ou décisions. » La première consultation de mars 2011 n'a fait l'objet d'aucun rapport, à ma connaissance, pour la consultation de 2012, et on ne sait pas si les opinions et observations soumises ont été prises en compte avant de prendre des décisions concernant le trajet, le nombre de voies, la piste cyclable, et cetera.*

600 *Au point 8 de la Politique de consultation citoyenne : « Un processus de consultation citoyenne doit être enclenché le plus tôt possible, de sorte que le dossier ou le projet concerné ne soit pas dans un état d'avancement tel que des modifications représentent des contraintes, des risques majeurs ou occasionnent des coûts importants. » Le nombre de voies, l'utilisation des carrefours giratoires, les trottoirs, la piste cyclable, même la présence d'arbres était décidée avant même la première consultation.*

605 *Au point 9.1 de la Politique de consultation citoyenne, par rapport au moment de la consultation : « La consultation citoyenne doit être tenue en amont de la prise d'une décision à moins de circonstances exceptionnelles. » Donc, voir point 8 précédent. Et la consultation devrait être faite avant la maquette (présentée à la consultation de mars 2012)!*

Au point 9.9 de la Politique de consultation citoyenne : « *Les résultats d'une consultation citoyenne doivent faire l'objet d'un rapport signé par le président d'une assemblée publique (...) doit être transmis au Conseil municipal ou au Conseil d'arrondissement, selon le cas, et être rendu public.* » C'est comme au point 2.2.3 : *pas de rapport public de la première consultation.*

Je suis rendu à mon 8^e argument. *Pourquoi deux voies plutôt que quatre voies pour le boulevard René-Lévesque? L'explication en été donnée par M. Sylvain Boulianne, ex-directeur du Service de la planification et développement urbain en réponse à une question sur la Table des axes routiers du comité Dialogue-citoyens « sur les gaz à effets de serre qui sont générés par les automobilistes immobilisés derrière les véhicules de transport en commun », sur un boulevard à deux voies seulement. « Monsieur Boulianne croit que cette situation permettra plutôt de changer les mentalités des gens et que s'ils sont immobilisés derrière un autobus, ils auront peut-être plus envie d'utiliser le service de transport en commun qui deviendra un moyen de locomotion plus rapide que la voiture. » (Ça, c'est le procès-verbal de la Table sur les axes routiers, le 10 juin 2008, qui est toujours disponible en ligne.)*

9. *On peut aussi penser qu'un boulevard à deux voies n'est pas soumis aux audiences du BAPE, laissant ainsi libre cours à toutes les fantaisies possibles comme le projet de deux ponts à chaque intersection pour permettre aux piétons et cyclistes de passer en dessous. Ceci sans tenir compte des atteintes possibles à la nappe phréatique, du dégagement de gaz à effets de serre dus aux embouteillages ou des accumulations de neige sous les carrefours giratoires.*

10. *Le 17 avril dernier sur les ondes du 107,7, monsieur Sévigny, maire de Sherbrooke, déclarait : « Il y a une commande qui a été passée pour réduire l'évaluation des coûts du boulevard René-Lévesque de façon à le rendre un peu plus accessible sur le plan financier. » (C'est toujours disponible sur le site www.fm1077.ca au minutage 15 minutes 59 jusqu'à 18 minutes 32.) C'est donc dire que le projet est remis en question dans la forme qui nous a été présentée depuis 2011, et que celui-ci pourrait prendre une toute nouvelle allure qui devrait être étudiée de façon formelle par le BAPE.*

11. *Le projet de prolongement du boulevard de Portland a été conçu pour desservir les terrains situés dans la partie ouest du parc industriel régional de Sherbrooke. Or, ce projet, dans sa conception actuelle, présente les problèmes suivants :*

- *le boulevard de Portland à quatre voies apportera un flot plus important de véhicules sur le boulevard Industriel à deux voies qui est déjà surchargé;*
- *il oblige la construction de ponts à quatre voies au-dessus de zones humides à protéger. La construction de tels ponts ne saurait se faire sans abîmer les zones à conserver;*
- *il ne règle en rien la congestion observée sur le boulevard Industriel, au contraire; il vient l'augmenter dans la portion allant de l'autoroute 10-55 à ce nouveau tronçon;*
- *advenant le dédoublement du boulevard Industriel de deux à quatre voies, la portion au-dessus de la zone humide deviendrait pratiquement inutilisée puisque les usagers de la*

portion ouest préféreront sortir du parc industriel par le boulevard Industriel et les usagers de la partie est préféreront l'accès par la 410, comme ils le font actuellement;

- *les terrains de la section ouest ne sont pas encore vendus ni exploités et il n'y a donc pas d'urgence à les développer immédiatement.*

À ma connaissance, il reste même encore des résidences à acheter ou à exproprier dans ce secteur-là.

12. *Aucune des études présentées au cours des dernières années n'a regardé la circulation du secteur dans son ensemble. L'étude sur la planification de l'axe René-Lévesque, maintenant obsolète, ne s'est pas attardée aux impacts sur les boulevards Industriel ou de Portland. De même, pour l'étude sur la planification du prolongement du boulevard de Portland. Pourtant, avant de relier une de ces artères au boulevard Industriel, il faudrait à tout le moins vérifier les impacts sur ce dernier et, de là, choisir la meilleure séquence d'intervention.*

Je remercie le ministre de bien vouloir prendre ma demande en considération. »

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Pellerin. Tout à l'heure, au retour de la pause, la commission a cherché à obtenir le maximum de données, voir qu'est-ce qui est disponible au niveau des données de circulation dans cette partie de la ville, donc on pourrait examiner cette question-là. Donc, les documents, en tout cas, ce qui est disponible va pouvoir être accessible pour les gens, pour examiner et essayer de comprendre quels sont les patrons actuels de circulation et quels sont les patrons futurs.

M. DENIS PELLERIN :

Est-ce que je peux me permettre une remarque là-dessus?

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

M. DENIS PELLERIN :

J'étais pour en faire la demande, qu'on examine la circulation à partir de Portland, Industriel et Léger du côté est. Portland, le prolongement qu'on veut faire du côté nord jusqu'à la 10-55, du côté ouest le chemin Godin et au sud Bertrand-Fabi. Ça, ça donnerait une bonne idée de

695 pourquoi l'intersection la plus achalandée de Sherbrooke, qui est boulevard Bourque, Bertrand-Fabi et Léger, pourquoi c'est la plus achalandée? C'est parce que c'est la seule qui a quatre voies nord-sud, est-ouest dans ce secteur-là. Merci.

LE PRÉSIDENT :

700 Alors, on va tenter de comprendre la situation. Je vous remercie. Alors, maintenant, nous sommes rendus à la présentation du projet par la Ville de Sherbrooke. Donc, je cède la parole à monsieur Gélinas.

M. DENIS GÉLINAS :

705 Merci. Est-ce que je peux faire la présentation debout?

LE PRÉSIDENT :

710 Comme vous voulez.

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

M. DENIS GÉLINAS :

715 C'est beau. Je suis à l'aise debout. Je vais essayer de mettre le micro pour qu'on me comprenne. J'espère que les gens, vous voyez...? Oui, c'est beau? Donc, je remercie les commissaires du BAPE de nous recevoir puis de nous donner l'opportunité de présenter le projet qui concerne le *Projet intégré de construction du boulevard René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland*.

720 La présentation sera faite selon cinq volets distincts. D'abord, la localisation du projet, ensuite sa justification, les études d'impact qui ont été réalisées à cet égard, les mesures d'atténuation qui en découlent et, enfin, l'échéancier projeté, les coûts préliminaires qui ont été estimés ainsi que le suivi du projet.

730 La Ville de Sherbrooke se situe en Estrie et est le lieu, le chef-lieu avec ses services gouvernementaux. Donc, on a ici en rouge la délimitation de ses limites territoriales. Et on va travailler sur la portion qui est délimitée par ce secteur-là. Donc, là ici c'est l'orthophoto. Donc, on va aller, on fait un zoom, on s'en va vers le projet, je vais délimiter le projet. On voit ici le tracé de René-Lévesque et de Portland qui est à proximité de grandes artères.

735 En jaune, c'est le réseau autoroutier, donc la 10-55, la 410 qui se dirige vers Lennoxville dont la portion est en construction à l'heure actuelle. La 610 qui rejoint le secteur Fleurimont vers East-Angus, et on a aussi une route nationale, la 112, qui est à la fois la rue King et le boulevard Bourque, ici. Et vous avez, à la limite entre les deux jonctions, donc entre Portland et René-Lévesque, on a la route 220 qui se trouve à s'appeler aussi, sur le territoire de Sherbrooke, le boulevard Industriel.

740 Donc, vous allez retrouver tout le temps en rouge la délimitation des deux tronçons. Donc, vous avez, sur cette carte-là, on parle d'un territoire de 366 kilomètres carrés et le périmètre urbain s'inscrit à 115 kilomètres carrés. C'est le tracé en violet qu'on a sur le plan. Donc, on voit très bien que le tracé est à l'intérieur du périmètre urbain.

745 Donc, on parle d'une population de 157 000 citoyens qui peut être grossie d'environ 20 % chaque jour par le fait qu'on a beaucoup de personnes qui rentrent pour des services offerts par la ville de Sherbrooke. Dans le secteur concerné, selon les derniers constats, on a environ 24 000 personnes qui y demeurent.

750 Ici, on a fait en fin de compte un zoom, là, on s'est rapproché de notre projet. On voit toujours l'autoroute 10-55, l'autoroute 410, le boulevard ici qui est le boulevard Industriel, et le boulevard Bourque ou la route 112. On a mis sur ce plan-là les deux options pour chacun des tronçons. Donc, allons-y avec le boulevard de Portland. On avait deux options, une dont en fin de compte, la variante est en fonction du raccordement à l'intersection boulevard Industriel, soit à
755 cinq branches ou à quatre branches. Et au niveau de René-Lévesque, on avait deux options : une qui venait se brancher sur la route existante Haut-Bois, et l'autre qui longeait un tracé qui était dans le schéma de 89, qu'on appelle Henri-Labonne; les deux sortaient sur le boulevard Bourque. On va maintenir ces deux options jusqu'à un certain niveau dans la présentation.

760 On voit aussi que les secteurs sont délimités par une zone agricole forte, adossée presque, entre autres, à René-Lévesque et adossée à l'autoroute du côté nord du projet.

765 On a remis, ce qu'on voyait tantôt sur le plan, on a remis ici la ligne mauve. Là, on la voit en bleu pâle, ici, elle longe l'autoroute, elle longe la zone agricole, et du côté de René-Lévesque, là, on la voit très bien, elle longe toute la zone agricole en vert, qu'on retrouve ici, à gauche, en bas à gauche sur le plan.

770 Le parc industriel régional c'est cette zone-ci qui est constituée d'environ 590 hectares. Donc, c'est un parc qui a été initié il y a environ 40 ans. Donc, la portion plus au sud s'est développée rapidement, près de King et boulevard... la 220 à l'époque, et avec la construction de la 410 et le développement de la 10, bon, le développement s'est fait vers le nord, on est maintenant appuyé... on a ici maintenant, c'est la zone bleue pour boulevard de Portland, c'est le boulevard qui est actuellement construit, et la rouge c'est ce qui est projeté. Et on est adossé à

775 une zone humide, et delà le travail qui a été fait pour permettre de développer ou de prolonger son tracé.

780 Ce qui a été construit, comme je disais, il y a 590 hectares qui sont actuellement construits. Et il y a des entreprises qui y travaillent. Donc, il reste, dans la section mauve, 210 hectares à développer et c'est la raison pour laquelle on voit que c'est tout du côté ouest du boulevard en construction. C'est ce qui reste à développer et ce qui permettrait d'y donner accès, c'est entre autres la construction du boulevard de Portland, et on va voir tantôt la planification de la zone industrielle.

785 On va aller du côté de René-Lévesque. René-Lévesque, on a ici, on va voir tout à l'heure les secteurs, mais on a une superficie de développement disponible de l'ordre de 145 hectares. C'est la zone en jaune qu'on voit de part et d'autre de tout tracé du boulevard René-Lévesque projeté. Ça veut dire qu'actuellement, ce qui est en gris, c'est ce qui est construit sur le terrain. Donc, on est en attente de sa construction.

790 Allons-y, qu'est-ce qui ceinture les deux tronçons? On a d'abord, on vient d'en parler, le parc industriel régional. On a par la suite le secteur Marie-Victorin qui est connecté en partie sur la 220 et qui récemment a eu une route qu'on appelle la rue Malherbe, qui est venue faire une connexion entre le secteur plus au sud, et la zone de la route 220.

795 On a, du côté ouest du boulevard René-Lévesque, le secteur qu'on appelle le quartier Faubourg, qui existe depuis longtemps. Un autre quartier qui est là depuis longtemps, le quartier Chauveau, qui n'est pas connecté avec le secteur ouest, mais qui est adossé à la rue Léger. Enfin, on a le quartier Paillard qui est dans l'axe d'une des options qu'on dit « l'option Paillard », et enfin, le grand secteur Mi-Vallon qui compose presque la grande proportion des 24 000 citoyens qui concernent le secteur.

800 Allons-y avec la circulation. Quand il a été le moment de préparer la justification du projet vers 2007-2008 c'est certains comptages. Vous allez voir, il y a des comptages de 2008, il y a des comptages plus récents, parce qu'au fur et à mesure que le projet évolue, on est capable d'aller chercher d'autres données pour d'autres besoins.

810 Donc, en 2008, dans l'axe de la rue Paillard, la rue Labonne, on avait 8 500 véhicules qui se rejetaient sur le boulevard Bourque. Sur le boulevard Mi-Vallon, les données de 2010 montrent que l'intersection du secteur Mi-Vallon, on a 13 000 véhicules/jour qui viennent s'ajouter aux véhicules qui empruntent le boulevard Bourque. Et en comptant les véhicules qui viennent de l'ouest et tous les véhicules qui viennent du secteur sud, ici, on a à l'intersection un pointage de 40 500 véhicules par jour. Déjà, on a quand même une bonne proportion de véhicules à gérer.

815 Et l'intersection qu'on dit la plus achalandée de la ville de Sherbrooke, donc le boulevard Bourque d'un côté et la rue King de l'autre, la rue Léger qui descend du nord au sud, son intersection, et ici on le voit mal, mais on voit ici la rue Bertrand-Fabi qui supporte un développement qui est en croissance plus au sud, qui vient se rejeter à l'intersection : 50 000 véhicules/jour.

820 Enfin, à l'intersection de la sortie de l'autoroute et du boulevard – on a le début du boulevard industriel et le prolongement de boulevard de Portland, on a 36 000 véhicules/jour. Et à la sortie de l'autoroute 10-55 et avec l'intersection avec le boulevard Industriel, on y dénote 23 000 véhicules/jour. Les dernières données 2011.

825 Donc, ce qu'on constate c'est qu'on a un haut flot de circulation sur la 220 en direction à la fois de l'autoroute et principalement vers le quartier ouest, qu'on appelle le quartier Saint-Élie. On a, on le disait tout à l'heure, jusqu'à Mi-Vallon, on a 40 000 véhicules. Donc, on voit une très forte charge véhiculaire qui commence à être importante à partir de Mi-Vallon et va s'accroître jusqu'à l'intersection qu'on dit problématique. Donc, on se retrouve avec un entonnoir le matin et le soir
830 qui cause des problèmes en termes d'attente, beaucoup plus que des problèmes structurels. C'est beaucoup plus long passer à cette intersection-là.

835 Ce qu'on veut avec le projet, donc amener du mouvement nord-sud autrement que par la rue Léger qui est un des axes qui permet d'avoir l'interconnexion entre la rue King ou Bourque et la portion nord d'Industriel et l'autoroute. Avoir des options pour alléger la pression exercée sur Mi-Vallon et permettre aux gens, selon leur destination ou leur destination du jour qui change pendant la semaine, d'aller vers le nord, si ça leur tente, en empruntant un autre trajet que le boulevard Bourque.

840 Maintenant, au niveau des volumes de circulation qui ont été estimés pour les déplacements anticipés, on a sur l'axe de Portland, on parle, selon les données actuelles avec la configuration qu'on a retenue qui est un giratoire, on parle de 30 000 véhicules/jour. Vous allez retrouver dans vos notes un chiffre qui est de 19 000 véhicules /jour, qui était dans les années
845 2007-2008, et c'était selon une configuration qu'on appelle en croix, où on disait : bon, le virage à gauche va être plus difficile à prendre. Donc, les gens vont continuer sur le boulevard Industriel plutôt qu'aller prendre Portland. Et les gens qui ont à prendre Portland, ça va être beaucoup plus pour aller faire une desserte vers le parc industriel.

850 La configuration de l'intersection ayant changé, nous travaillons maintenant avec un giratoire. On pense que le giratoire va favoriser beaucoup plus de véhicules vers Portland au détriment de boulevard Industriel.

855 Maintenant, sur l'axe René-Lévesque. Les projections, à peu près au niveau de la rue Magnelli, on s'attend à avoir 18 500 véhicules/jour. Au niveau de la rue Matisse, ici, 11 000 véhicules/jour, et enfin au niveau de Labonne, ici, on s'attend à peu près à 23 000 véhicules/jour.

860 Parallèlement à toutes ces études-là, la Ville de Sherbrooke s'est associée à la Société de transport de Sherbrooke pour faire ce qu'on appelle un Centre de mobilité durable. Et dans ce Centre de mobilité durable, il y avait 35 partenaires qui représentaient l'ensemble des différents domaines d'activités de la communauté.

865 Donc, pendant deux ans, ces gens-là ont travaillé pour établir un plan de mobilité durable, 2012-2021, duquel sont sorties 33 actions; et de ces actions, une des principales orientations qui en a découlé, c'est l'aspect qui touchait le type de déplacement que les gens avaient.

870 Le constat qui avait été fait lors de l'étude, c'est qu'on constatait que de plus en plus, il y avait tout le temps, l'auto solo restait à peu près la même chose, donc à peu près 62 % des déplacements se faisaient par l'auto solo. Les autos avec des passagers diminuaient. Le transport en commun montait légèrement, mais pas suffisamment, tandis que le transport actif descendait.

875 L'objectif qu'on s'est donné pour 2021, qui est la dernière colonne, c'est qu'on veut descendre beaucoup l'utilisation de la voiture, augmenter, si les gens utilisent la voiture, augmenter le nombre de passagers qui les accompagnent et surtout augmenter les deux types de transport qu'on appelle durables : le transport en commun et le transport actif. Donc, ça suggère une approche au niveau de la conception qui vient appuyer ces deux types de transport au détriment de l'automobile, dans un objectif de diminuer de près de 20 % le gaz à effet de serre. Et la Ville de Sherbrooke s'est déjà engagée, d'ici à 2015, à baisser de 5 % ses gaz à effet de serre.

880 Donc, la réalisation du projet René-Lévesque-de Portland, il y a des gens qui l'ont souligné tantôt au niveau des requérants, on a décidé, la Ville, même si on savait que la conception initiale de René-Lévesque n'était pas admissible en termes d'analyse par l'étude d'impact sur l'environnement, de faire la même démarche et de faire en sorte que le boulevard respecte le plus les exigences associées à un type de projet qui exige cette analyse-là.

885 On a étudié le projet selon quatre composantes : urbanisme et milieu de vie; la circulation; l'environnement; et bien sûr l'infrastructure qui en découle à partir de ces trois premiers items.

890 On va y aller par secteur. On va aller d'abord au niveau du parc industriel régional. Donc, on parlait tout à l'heure, on l'avait dit, le parc régional a 590 hectares, il y en a 380 qui ont déjà été construits et qui sont opérés par des gens au niveau industriel, il restait 210 hectares à organiser.

895 Donc on se rappelle, en 2006, je vous disais tout à l'heure, on était adossé, on était en train
de se questionner, on doit prolonger une portion du boulevard de Portland pour être capable de
fournir des terrains à Sherbrooke Innopole qui est le gestionnaire des terrains industriels sur le
territoire.

900 En 2006, les paramètres ont changé, la notion de milieu humide était importante. Il y a eu
des guides qui ont été établis par le ministère de l'Environnement et on a dû faire la démarche
pour faire analyser, entre autres le milieu humide qui est important, qui est adossé à la fin de
notre boulevard, en 2006.

905 Donc, entre 2006 et 2008, il y a du travail important qui a été fait et on a fait une analyse
globale. On s'est dit : on va utiliser la fameuse démarche que le gouvernement nous oblige à faire
en termes de protection des milieux humides et on va, pour ce qui reste à construire à l'intérieur
du parc industriel, qui est délimité par le traitillé rouge ici, on va analyser l'ensemble des milieux
humides et on va essayer de voir lesquels on peut protéger et qui ont une valeur importante à
910 protéger et, si possible, les regrouper de façon à avoir une unité qui se défait, qui a une certaine
allure.

915 Donc, c'est un secteur de 300 hectares qui a été analysé. On a fait une analyse très, très
détaillée de tous les aspects qui étaient prévus au Guide. On a déposé notre rapport au ministère
de l'Environnement et, de là, en a découlé le premier plan de conservation de l'ensemble de cette
zone-là, qui permettait d'identifier une zone de conservation de l'ordre qui est ici, qui est délimitée
ici, en jaune et en vert, et non pas ceux-là ici qui faisaient partie de l'analyse préliminaire, de 64,5
hectares. C'est une zone importante, c'est à peu près 80 terrains de football canadien, grosso
modo, juste pour vous donner une image de la valeur de ça.

920 Donc, dans l'entente, on s'engageait à préserver ça. Il y a eu une résolution du Conseil qui
a confirmé cet engagement à préserver ça, mais aussi, dans cette entente-là, on avait négocié
avec le ministère de l'Environnement, deux droits de passage qu'on retrouve dans les documents
du CA. D'abord, un premier droit de passage au tracé qui est envisagé de la rue Hector-Brien, qui
est arrêté ici pour l'instant, et qui permet de traverser de l'autre bord, pour être capable
925 d'accommoder le développement du secteur nord-ouest du parc industriel. Et on avait un autre
droit de passage qui avait été identifié, qui permettait au boulevard de Portland de traverser la
zone humide. Bien entendu, c'était bien identifié que ces deux passages-là, ce n'était pas des
passages gratuits, on devait produire des plans et indiquer au ministère de l'Environnement
comment on entendait passer pour obtenir un CA dans le but de traverser ces deux zones, la
930 zone humide à deux endroits.

 Il y avait aussi des exigences qui étaient demandées par le ministère de l'Environnement.
Première chose, maintenir un régime hydrologique le plus naturel possible. Ça veut dire, faire en
sorte que cette zone-là, elle puisse survivre au fait qu'on va venir développer des zones

935 industrielles alentour. On va mettre du béton, de l'asphalte, des toitures, mais l'eau qui tombe là-dessus, il faut s'assurer qu'elle vienne alimenter cette zone humide là, sinon dans 5 ans, 10 ans on n'en parlerait même plus.

940 Il y avait aussi une autre exigence, c'était d'assurer la libre circulation de l'eau et de la petite faune au prolongement du boulevard de Portland, entre autres. La même règle s'appliquait pour Hector-Brien, mais on va se limiter à Portland. Donc, faire en sorte que dans l'axe de l'écoulement du ruisseau Lyon qui traverse cette zone-là, l'eau puisse continuer de couler. Donc, dans le concept de la traversée, il fallait en tenir compte, mais aussi s'assurer qu'on fasse passer les petits animaux à travers l'équipement qu'on allait mettre en place.

945 Et enfin, un élément important, en fin de compte c'est toute la gestion des sels de voirie : gérer les contaminants et sédiments des eaux de ruissellement avant le rejet dans le milieu humide. Donc, vous allez voir, on va vous montrer tantôt, on a des équipements qui permettent de régulariser les débits. Donc, assurer le réseau hydrologique, et en même temps de faire la sédimentation pour enlever tout ce qui est possible avant de rejeter vers la zone humide en vue de sa préservation.

950 Donc, de 64,5 hectares on soustrait de 210 hectares qu'on parlait tantôt à développer, il nous reste 145.5 hectares à développer. Donc, dans tout le restant de la présentation, cette zone verte là va apparaître parce qu'elle a été identifiée comme étant conservée et on ne peut pas y toucher à part à cet endroit-là et à l'autre endroit au niveau de Hector-Brien et au passage de Portland.

960 Au niveau de l'étude d'impact sur l'environnement. Bon, les règles font en sorte qu'autour du tracé des deux tronçons qu'on avait à analyser, on avait une zone d'étude de 300 mètres de part et d'autre, qu'il fallait analyser l'ensemble de plusieurs éléments, qu'on va voir tout à l'heure. On va voir entre autres le milieu humain, donc le portrait socioéconomique, la planification du territoire, la circulation et le climat social; le milieu naturel où on avait des éléments physiques, donc toute l'hydrologie et la géologie; la biologie, la faune et la flore; et enfin le milieu visuel, donc à quoi allait ressembler notre projet par rapport au milieu naturel qui est en place.

965 On parlait tout à l'heure de 144,5 hectares à développer pour les fins de l'industrie. Vous avez ici le tracé qui découle de la planification qui a été faite par Sherbrooke Innopole, en tenant compte de la zone humide, qu'on voit très bien en vert ici, et qui permet à des rues, à deux endroits, Hector-Brien et à Portland, de passer à travers la zone humide et de permettre le développement, selon trois sortes de catégories d'industries. Donc, on savait déjà quelle est la superficie, comment on allait acheminer les gens vers les terrains, et on a identifié quelles sortes d'industries pouvaient s'installer.

975 D'abord, vous comprendrez qu'en bordure de l'autoroute, on va aller mettre des industries de prestige, parce que ça a une valeur importante. Donc, tout ce qui est en pâle ici est en façade du futur boulevard de Portland, ça a une autre valeur.

980 Ensuite, on a des industries non contraignantes. C'est une industrie qui peut s'installer, qui n'a pas nécessairement de difficulté. Souvent, c'est du travail qui est fait à l'intérieur, donc qu'il y a moins d'impact sur la qualité du bâti, la qualité en environnement, peu d'impacts en environnement. Et, finalement, on vient mettre un peu plus loin de ce qui est visible ce qu'on appelle les industries contraignantes : entreposage à l'extérieur, industries lourdes, beaucoup de bruits, ça va là.

985 Donc, on a travaillé avec les gens de Sherbrooke Innopole, ils ont été capables d'identifier une planification du territoire associé au prolongement du boulevard de Portland.

990 On va revenir tout à l'heure à la valeur de la circulation qu'on a identifiée tout à l'heure. On parlait de 30 000 véhicules/jour qui étaient projetés sur l'axe René-Lévesque, en considérant, je le rappelle, le fait que l'intersection est gérée par un giratoire, et non pas une intersection standard, en croix, avec des feux de circulation.

995 Donc, une fois qu'on avait ces données-là, on a utilisé notre consultant pour faire faire des analyses qu'on appelle des simulations d'isophones sur 24 heures. Et pour vous aider là-dedans, plus ce qui est vert, vert est acceptable et c'est 55 décibels, c'est la norme qui est acceptée pour le bruit normal. Et plus on s'en va vers le rouge, et plus la... ce qu'on appelle, on a un impact de « fortement perturbé » qui se fait. Donc, ça, c'est une moyenne sur 24 heures. Donc, on l'a laissée sur 24 heures, on aurait pu le mettre de nuit; de nuit, le vert se rapproche beaucoup du boulevard, mais comme c'est une zone industrielle, on pense que c'est déjà normal qu'il y ait du bruit puis il y a beaucoup moins d'activités, puis ça a moins d'impact, parce que c'est déjà un usage un peu plus dur, je dirais, par rapport à du résidentiel.

1000
1005 On a parlé tantôt au niveau du milieu biologique, on doit assurer la pérennité de cette zone de conversation là. Donc, on est tout le temps porté à croire que l'eau coule vers le bas, mais pas sur un plan. La zone mauve, c'est la zone qui influence cette zone aquatique, le milieu humide. Donc, c'est le bassin qu'on appelle versant, donc une goutte d'eau qui coule ici va se rendre éventuellement vers la zone humide et va transiter vers le ruisseau étant son exutoire. Donc, on voit très bien le sens d'écoulement.

1010
1015 Donc, pour nous, le défi était de s'assurer que ce type d'écoulement soit maintenu pour assurer la pleine survivance, je dirais la préservation du milieu de conservation dans les meilleures conditions possible. Ce ruisseau-là, le Lyon, s'en va vers la rivière Magog. Donc, c'est un tributaire.

1020 Donc, on va faire les simulations. On a cinq bassins puis entre chaque bassin, je vais vous indiquer qu'est-ce qui va être mis en place pour, justement, venir faire le contrôle des eaux, régulariser le débit, donc avoir un débit qui est près de la réalité naturelle, et qui va permettre aussi de sédimenter les débris, les sédiments avant son rejet.

1025 Donc, le premier bassin qui serait construit est en bordure de l'autoroute et près de la route 220. Son écoulement se ferait vers un bassin de rétention ici, et son exutoire s'en irait vers un cours d'eau qui s'en va alimenter, ce cours d'eau va alimenter la zone humide, ici, un peu plus haut, à peu près dans le milieu de la zone de conservation.

1030 On a un autre bassin qui ferait à peu près le même.... tout son écoulement va se diriger vers un autre bassin qui va, lui aussi, se rejeter dans le même cours d'eau qui va acheminer son eau vers la zone de préservation.

1035 Enfin, on a un bassin qui est à proximité de part et d'autre du boulevard de Portland. Lui, son bassin d'exutoire va être à proximité, juste à côté de la zone humide. Il va avoir le même type de traitement et il va aller approvisionner un petit peu en amont de la zone de préservation.

1040 Et enfin, au passage du boulevard de Portland dans la zone humide, il est prévu de collecter les eaux; les eaux ne se rejettent pas dans la zone humide, mais elles vont être acheminées par des conduites en bordure de rue vers une petite unité de traitement qui va enlever entre autres les sels et les huiles de surface qu'on peut avoir sur des routes.

1045 Enfin, dans le prolongement actuel de Portland, on a ici la rue Léger qui est située près de Portland à l'heure actuelle, on va la compléter. Donc, il va y avoir un axe nord-sud qui va venir se rejoindre ici sur Portland, et son bassin de rétention va aller se jeter dans un bassin qui est juste adjacent à la zone humide et qui va permettre d'avoir les mêmes fonctions : régulariser le débit, sédimenter, rejeter à la zone de conservation.

1050 Un autre aspect qui a été regardé c'est l'habitat potentiel des oiseaux migrateurs. On voit très bien que la zone humide est représentée par la zone rouge, donc c'est assez attrayant pour les oiseaux, et on a différents oiseaux, catégories, qui sont susceptibles de venir s'installer un peu partout dans cette zone ici, qui est la zone d'analyse. Et on a, particulièrement dans le tracé, on voit qu'il est susceptible d'y avoir des oiseaux qui viennent nicher à différentes périodes de l'année.

1055 Donc, en termes d'oiseaux migrateurs, on a, pendant les collectes des données, aucun indice de la présence lors des inventaires. Sauf que la zone de conservation, c'est un milieu qui est disponible et qui va donner un refuge important, parce qu'elle va être préservée par résolution du Conseil et elle va être maintenue en place. Et donc, ça va être probablement une destination de choix pour ces oiseaux-là.

1060 Au niveau des espèces fauniques à statut particulier, on a examiné les micromammifères :
souris, campagnols des champs. Il n'y a aucune espèce à statut particulier qui a été retenue, a
été identifiée. Ensuite, l'herpétofaune, ce qu'on appelle les reptiles et les amphibiens, là encore
aucune espèce à statut particulier qui a été identifiée. Et enfin, les chauves-souris, aucun indice
de présence lors de l'inventaire.

1065 Quant à l'espèce floristique, vous avez la carte ici où constate, entre autres, dans ceux qui
sont dites envahissantes, plus c'est rouge plus c'est intense. Donc, on a identifié, dans le
parcours du tracé de Portland, on a identifié une grande zone rouge de plantes envahissantes.
Donc, il y aura des précautions qui devront être prises de façon à ne pas aider à la propagation
de ces plantes-là quand on va faire nos travaux. Donc, on a différents types, on a quatre sortes
de plantes : le nerprun bourdaine, la salicaire commune, qu'on voit régulièrement, le roseau
commun qu'on voit le long des autoroutes et, enfin, le phalaris roseau qui sont des plantes qu'on
1070 doit porter une attention lors de la construction. – Ils m'ont mis des mots difficiles.

1075 Dans la traversée de la zone de conservation, on va vous montrer comment on envisage
de faire le passage. Il n'y a rien de définitif, mais c'est quelque chose qui a été réfléchi suite à des
préparations de devis préliminaires. Donc, ce que vous voyez en vert c'est le terrain naturel. Ici,
on se retrouve à peu près au niveau où passe actuellement le ruisseau Lyon et on vient rejoindre
ici, on a l'axe de la rue Léger et tout ça est construit.

1080 Donc, le tracé en rouge, ça serait le tracé de la route qui viendrait s'installer dans la portion
ici, qu'on voit, en vert, qui est la traversée de la zone humide. Et ça se ferait en forme de remblai
avec deux ponceaux dont la capacité a été calculée en fonction du volume du bassin de drainage
qu'on a vu tout à l'heure, et qui permettraient de faire l'écoulement en toutes saisons et selon les
besoins, et permettre l'écoulement vers le ruisseau Lyon qui s'égoutte vers Magog, sans
problèmes.

1085 À ça, on a ajouté un autre ponceau un peu plus loin, dans l'axe où on a retrouvé des traces
de petits passages. Pour la petite faune, il y aura une installation qui sera faite, ça sera une
installation à gué, donc à sec, qui permettra à la petite faune de traverser sous l'autoroute sans
problème.

1090 On revient au tracé de Portland, ici, avec les deux options. Donc, comme on l'a dit, le fait
que c'est une emprise de 35 mètres et que c'est quatre voies de circulation, on est soumis à
l'étude d'impact. Ça a aussi plus qu'un kilomètre, on a 1,1 kilomètre jusqu'à sa fin à l'heure
actuelle. La limite de vitesse sera fixée à 50 kilomètres/heure, la même limite qui existe sur le
boulevard de Portland à l'heure actuelle. On va avoir affaire à gérer une trentaine de mille
1095 véhicules par jour. Il va y avoir une desserte industrielle assurée et tout ça fait en sorte qu'on
arrive avec une proposition de géométrie qui serait capable d'accommoder ce type
d'achalandage là.

1100 Donc on a, dans une coupe type, ce que vous voyez en gris, ça représente les secteurs qui sont réservés à ce qu'on appelle le transport actif, soit marche à pied, soit bicyclette, et/ou bicyclette. Donc dans ce tronçon-là, donc ça correspond, 15 mètres sur 20 mètres vont être réservés à ce transport actif là.

1105 On disait tantôt, on est dans le parc industriel, donc des véhicules lourds qui vont être présents, et cette rue-là va être utilisée comme entrée de ville dans l'éventuel aménagement du tronçon entre de Portland et l'autoroute, c'est-à-dire le tronçon du boulevard Industriel éventuellement. On a 20 mètres d'emprise pour les véhicules, on constate qu'il y a une large part qui va être faite au transport en commun et aucun stationnement ne sera permis sur la rue. Donc, pas de possibilité d'avoir de conflit. Et la particularité de ce dessin-là, contrairement à ce qu'on
1110 peut voir sur le restant du boulevard de Portland où on a quatre voies, un terre-plein et quatre voies sur le même niveau, le travail est actuellement fait pour faire en sorte de minimiser les déplacements de matériaux et faire en sorte qu'on respecte le terrain naturel.

1115 Donc, il pourrait arriver à différents endroits que les voies de gauche ou de droite soient à des hauteurs différentes pour respecter le bâti, et faire en sorte que le milieu du terre-plein, donc le 15 mètres ici soit préservé autant que c'est possible. Donc, on ne fera pas un abattage systématique de 35 mètres, qu'on construit deux voies puis une voie centrale pour les cyclistes, les piétons; on va aller sur place avant et on va faire en sorte de préserver le maximum d'arbres qu'on peut dans la voie centrale et on va adapter les niveaux de circulation en conséquence.

1120 À l'intersection Industriel et de Portland, l'option qui a été développée et retenue par l'équipe, c'est d'y aller avec un giratoire, ce qu'on appelle double, à l'intersection. Donc, on a notre boulevard Portland qui viendrait se brancher sur le boulevard Industriel existant qui est ici à l'heure actuelle, et on a un raccordement du boulevard Industriel qui se ferait dans un côté, raccordement et, en fin de compte, le passage pour aller vers l'est de l'autre côté, et l'éventuel
1125 boulevard René Lévesque au sud qui viendrait se brancher avec une zone de transition de deux voies et éventuellement une voie.

1130 Donc, c'est un giratoire qui est conçu à deux voies pour permettre les virages sécuritaires des camions qui vont avoir accès à la zone industrielle, et ça a été examiné par des spécialistes et ça fonctionnerait d'une façon optimale. Et on voit, le début de la descente pour la zone centrale qui est pour les cyclistes et les piétons qui passeraient sous ce giratoire-là. Et les seules portions qui seraient en tunnel c'est environ 20 mètres ici, et 20 mètres ici. Le reste, ça, c'est ouvert dans le milieu. Donc, ça serait un minimum de circulation en tunnel et ça donnerait beaucoup plus de sécurité pour ceux qui auraient à l'utiliser.

1135 Donc, on remonte vers le niveau central. On va voir la vue en 3D à quoi ça ressemble ici. Ici, on est sur Portland, on s'en va vers le sud. On a le boulevard René-Lévesque, on voit la zone

1140 résidentielle. On s'en va vers l'autoroute 10-55 sur le boulevard Industriel, il y a beaucoup
d'industries déjà en place, et on est du côté est vers Léger à notre gauche.

1145 On disait tantôt qu'on a fait l'exercice d'une façon assez importante au niveau Portland, on
a fait un exercice similaire pour René-Lévesque. On voulait être sûr qu'on avait les données pour
concevoir un boulevard qui respectait le milieu humain, naturel et visuel. Donc, c'est le même
genre d'analyse qui a été fait. On retrouve le même genre de zone d'analyse, 300 mètres de part
et d'autre, incluant la zone d'option ici, qui est l'option Paillard et l'option Haut-Bois.

1150 Donc, par résolution du Conseil, on a parlé, il y a des requérants qui en ont fait mention tout
à l'heure, la Ville a, à la fin des années 2008-2009, fait un comité Dialogue-citoyens, entre autres
sur les axes routiers, parce qu'il y en a eu deux autres sur deux thèmes différents, et de ce
comité-là, ils ont fait des recommandations et le Conseil a retenu des orientations, quatre entre
autres : que le boulevard René-Lévesque ait deux voies; que la variante du Haut-Bois soit
respectée, donc celle qui est en rouge ici soit retenue; qu'on favorise l'interconnexion entre les
différents îlots domiciliaires; on voyait tantôt les îlots qui étaient indépendants un de l'autre, on les
a vus brièvement au début de la présentation, et aussi, nous demandait de faire une étude
1155 d'impact sur l'environnement. Par résolution, on avait des obligations.

1160 En plus, le Conseil municipal a adopté un peu plus tard – ça, c'est en 2009. En 2010, un an
plus tard, le Conseil municipal a adopté l'étude de planification de l'axe René-Lévesque et du
prolongement ouest du boulevard de Portland qui est venue nous aider à préparer l'avis de projet
qui était adressé au ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et
des Parcs.

1165 Enfin, pour protéger la zone qui restait à développer, le 145 hectares, il y a un règlement de
contrôle intérimaire qui est venu geler la zone de développement pour ne pas qu'on fasse face à
des promoteurs qui venaient développer en plein dans l'axe où on avait projeté le boulevard pour
nous permettre de travailler et d'identifier le vrai tracé et d'avoir la latitude qui serait nécessaire
dans l'éventualité où on aurait des requêtes de la part du gouvernement pour modifier le tracé, si
c'était le cas.

1170 Donc, on le voit. Ici, c'est la zone jaune, elle est bien identifiée. Donc, c'est ce qui reste à
développer. Ici, c'est le tracé projeté. Tantôt, juste vous dire, il y a un requérant qui a parlé qu'on a
parlé à un moment donné de 3 000 unités d'habitation qui étaient projetées, on a parlé de 2 500,
puis éventuellement on a parlé de 1 800. La même chose s'est passée en termes d'occupation
du sol que ce qui s'est passé au niveau de l'augmentation des volumes de circulation. On a pris
1175 des données en 2007-2008, et on en a pris plus tard en 2010 et 2011 jusqu'à tant qu'on fasse le
RCI et les promoteurs continuaient de développer. Et c'est là qu'on s'est dit : il faut arrêter ça,
parce qu'on ne sera plus capable de travailler.

1180 Et entre le moment où on a identifié le projet à 3 000 unités, 2005, il y en a des unités qui se sont installées. Et on parle à l'heure actuelle d'à peu près 1 800 unités d'occupation, on va vous dire pourquoi, parce que dans l'analyse du tracé, il y a des zones qui ne sont plus habitables.

1185 Donc, surface qui a été protégée par un règlement de contrôle intérimaire, qu'on appelle le 691-1 qui vient geler et qui nous permet de travailler à l'aise. La circulation anticipée, on s'en rappelle, tout à l'heure on les avait notés, dans la partie nord du tracé, 18 500, dans le milieu environ 11 000, donc qui correspond à peu près à Matisse, à la rue Matisse, et 23 000 à peu près dans le coin de la rue Labonne, Henri-Labonne. Donc, c'est les projections avec lesquelles on travaillait pour faire la géométrie du futur boulevard René-Lévesque.

1190 On parlait tantôt d'interconnexion des modules domiciliaires. Bien, l'analyse qui a été faite, on aurait pu très bien faire une route qui vient desservir ces zones-là, une route normale pour desservir, à deux voies, qui dessert les 1 800 unités de construction. Sauf qu'on rappelle tantôt, dans le libellé, l'obligation que le Conseil nous avait donné d'obliger de s'assurer qu'il y ait une interconnexion. Casser le moule qui était là depuis plusieurs années entre les différents districts ici – Mi-Vallon, Paillard, Marie-Victorin –, de façon à s'assurer que les gens puissent circuler selon leur bon vouloir, mais avec des minimums de contraintes. On s'entend, là? Il ne faut pas amener 23 000 personnes dans une rue locale, mais ce qui a été fait, c'est qu'il y a des giratoires qui sont venus s'installer à des endroits stratégiques.

1200 Donc, le premier giratoire qui est le giratoire Magnelli qui serait installé dans l'axe de la rue Magnelli ici. La rue, elle a été faite et préparée de façon à accueillir ce type de circulation, qui viendrait probablement de ce secteur nord du développement domiciliaire Mi-Vallon et du secteur Faubourg, du Faubourg ici qui est en construction, des maisons récentes. On a mis aussi un autre giratoire qui est stratégique lui aussi, qui est dans le prolongement de la rue Matisse. Elle également, la rue Matisse, elle a été conçue pour accueillir du volume de circulation qui viendrait se raccorder sur René-Lévesque. Et vous voyez alentour de ces giratoires, on va en parler tout à l'heure, il y a une zone verte qui va être exploitée pour des fins spéciales, à la fois parc et zone de gestion des eaux de drainage.

1210 Et enfin, le giratoire Labonne qui vient chercher de la portion sud du développement déjà en place et celui à construire, et on se rapproche de la zone qui est déjà construite, la zone commerciale est ici en plein développement et en restructuration à l'heure actuelle.

1215 Sachant ça, vous voyez très bien qu'en faisant ces giratoires, on vient de faire une interconnexion dans les deux sens : entrée, sortie, jour, matin, n'importe quelle occasion, les gens pouvaient passer d'un secteur à l'autre avec un minimum d'inconvénients, mais en assurant des portes d'entrée et de sortie autres que le boulevard Mi-Vallon qui avait 13 000 véhicules tout à l'heure, et la sortie Haut-Bois, qui est quand même relativement serrée pour le secteur.

1220

Bien entendu, sachant ces volumes-là, la façon qu'on voulait configurer notre rue, il y a eu aussi des études de climat sonore qui ont été faites – simulations, isophones sur 24 heures, la même sorte de légende : « Quand c'est vert, ça va bien, et quand c'est rouge c'est perturbé. » On parle de 65 décibels sur une heure, c'est quand même élevé. Donc, on comprendra bien que la ligne rouge est près du tracé du boulevard de Portland et plus on s'en éloigne, on parle à peu près de l'équivalent d'un terrain, la profondeur d'un terrain, on s'en va vers un climat sonore qui est respectueux des règles connues.

1225

1230

On l'a fait aussi de nuit, parce que c'est là que les éléments perturbateurs sont les plus importants. Donc on s'aperçoit, avec le débit anticipé qui va être très faible le soir, on n'a que des isophones verts, donc 55 dB maximum. Donc, ça nous guide aussi dans la façon de gérer le volume de circulation et quelles mesures d'atténuation on devra faire de jour; de soir, ça passe sans problème.

1235

On parlait tantôt des milieux verts, j'en ai porté une brève description tout à l'heure. C'est une zone importante ici qu'on veut conserver, qui est dans l'axe d'un ruisseau existant et qu'on envisage de se servir pour faire la gestion des eaux de drainage et diriger les eaux vers le ruisseau du Mûrier qui s'en va éventuellement vers le ruisseau Mi-Vallon, et lui aussi se dirige vers la rivière Magog.

1240

L'ensemble de ces espaces verts ici représente 27,4 hectares sur le 145 qu'il reste à développer. Donc, près de 20 % grosso modo. Donc, ça va nous permettre d'assurer un lien hydraulique puis de protéger des boisés de grande valeur. Là aussi, on n'a aucune espèce faunique, floristique vulnérable ou menacée qui a été identifiée, à part qu'on a, dans les trois points rouges ici, des zones où on retrouve ce qu'on appelle la fougère à l'autruche ou ce qu'on appelle les têtes de violon, là. Donc, ils sont déjà à l'intérieur de zones qui sont protégées.

1245

1250

Et enfin, on a ici, dans cette zone ici qui est dans le milieu à peu près du tracé de René-Lévesque, un boisé de frênaie noire, qui est une rareté régionale puis qui a une fonction écologique de grande valeur qui sera maintenue en place.

1255

Un des requérants a parlé entre autres d'une zone tampon. C'est cette zone-là qu'on fera appel tout à l'heure. C'est une zone qui originalement devait être construite avec des bâtiments, adossée à un milieu construit. Et vous voyez ici que la Ville s'est engagée à venir protéger cet ensemble de zones de territoire au détriment de la construction domiciliaire. Et on a même eu du reboisement qui a été fait après l'entente qu'on a faite avec les représentants des comités de citoyens avec lesquels on parlait.

Donc, même chose que tout à l'heure au niveau du boulevard de Portland. C'est un tracé de 3,75 kilomètres, c'est une emprise de route de 30 mètres. On va y retrouver deux voies, c'est

1260

toujours 50 kilomètres à l'heure, et il n'y aura aucun camion qui circulera à moins de livraison locale. Donc, on enlève beaucoup de pression au niveau du bruit.

1265

J'en ai parlé tout à l'heure, donc toute cette information-là, en enlevant toutes les zones vertes qu'on y retrouve, et on se retrouve avec la planification en termes de type de bâtiment qu'on voudrait y installer, on parle en 1 500 et 1 800 unités d'occupation qui seront développées en fonction des besoins des promoteurs, mais aussi nos besoins, aussi, de préserver des zones de son. Donc, il y aura des conditions qui vont être attachées à la construction d'immeubles.

1270

Et ici, on voit une coupe type, la même chose qu'on a dit tout à l'heure : en gris, ça représente les espaces qui sont réservés au transport actif, à pied ou vélo. Dans ce cas-là, on parle de 20 mètres sur 30 qui vont être pour cette mobilité active et 10 mètres vont être pour les véhicules. Donc, aucun stationnement.

1275

On vise l'apaisement sonore avec une gestion par giratoire plutôt que par intersection standard. Donc, les giratoires, tu es obligé de diminuer. Tu n'as pas tout le temps, ce qu'on appelle, les lumières coordonnées où là, tu enfiles à 50 kilomètres ou plus parce que tu vois que la lumière est verte puis tu essaies de ne pas la manquer.

1280

On va assurer l'abondance d'espaces verts et d'arbres tout au long du tracé, en particulier sur la zone centrale, et on va... avec la zone, on utilise la même sorte de principe que pour la traversée du boulevard Industriel et de Portland. Donc, toutes les traversées au giratoire vont permettre le passage, sous le giratoire, des gens, en vélo ou à pied, d'une façon sécuritaire. Donc, on va le voir dans le prochain tracé.

1285

Donc, cette fois-ci, au lieu d'être un giratoire double, ça va être un giratoire simple et il y a 35 mètres de diamètre. Tantôt on voyait 70 mètres de diamètre, là, c'est la moitié de ça. Il y a deux passages protégés en tunnel de façon... à peu près à 12 à 15 mètres de traversée – tantôt on parlait de 20 mètres – qui va permettre aux gens de circuler sans avoir à se confronter au trafic, à moins que vous vouliez marcher sur les trottoirs à la hauteur, mais il va y avoir des traversées protégées.

1290

1295

Là-dedans, c'est un exemple, c'est le carrefour giratoire qu'on retrouverait potentiellement sur la rue Matisse, et vous voyez ici les commerces. Et dans la projection de planification, il est prévu de mettre des commerces de quartier à proximité de ce secteur-là, d'autant plus que du côté opposé, on retrouve des parcs. Il est projeté de mettre une école, il est projeté aussi de mettre une garderie. Donc, ça serait l'endroit idéal pour mettre ce type de service de proximité sur le long du tracé.

1300

Mesures d'atténuation, on va y aller par secteur. On va y aller dans trois niveaux : la zone de conservation, d'abord.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gélinas, je vais vous demander si vous pouvez conclure en dedans de cinq minutes?

1305

M. DENIS GÉLINAS :

Oui, ça ne sera pas long. La zone de conservation. Donc, on l'a dit tout à l'heure, on s'engage à conserver le lien hydraulique de la zone de conservation. On a vu l'aménagement qu'on propose. On va gérer les eaux pluviales avec des infrastructures qui sont déjà connues, qu'on retrouve d'ailleurs sur le tracé de l'autoroute 410. On va mettre des passages à gué pour la petite faune de ce type-là, qu'on retrouve aussi à différents endroits sur le tracé de l'autoroute 410.

1310

Le contrôle du déboisement va se faire. On l'a vu tout à l'heure, on a des arbres qu'on devra abattre pour faire les chemins. Donc, le déboisement, pour tenir compte des oiseaux migrateurs va devoir se faire entre le 1^{er} septembre et le 31 mars, plus particulièrement au niveau de la zone de conservation. On voyait tantôt une zone concentrée qui est attrayante pour les oiseaux, et ça va se faire sur tout le tracé.

1315

Les acquisitions de propriétés sur le tracé même, il n'y en a pas. L'ensemble du territoire appartient à la Ville de Sherbrooke sauf quelques propriétés qui sont le long du chemin Labonté où les gens ont été rencontrés, et au fur et à mesure, sur une base volontaire ou éventuellement quand le développement industriel sera rendu près de ces maisons-là, il y aura une entente selon les règles pour acheter les propriétés, mais les gens savent qu'ils sont dans un secteur industriel.

1320

La gestion du chantier. Bien évidemment, ça va faire en sorte de valoriser et maximiser la récupération du matériel, faire en sorte qu'on en sort le moins possible. On parlait tantôt de protéger les îlots. Ça va être une démarche qui va être faite, c'est prioritaire pour nous autres de s'assurer que le centre ne sera pas dégarni de façon unilatérale. On va faire en sorte aussi que les mesures de contrôle pour l'érosion et sédiments soient aussi mises en place selon les règles qui existent déjà à la Ville de Sherbrooke.

1325

Et enfin, minimiser la propagation des plantes envahissantes. Bien, c'est une préoccupation. On l'a vu ici, il y avait une belle grosse zone de plantes, qui est en rouge, bien, il y aura des mesures, dont des rampes de lavage qui vont être mises en place quand les véhicules auront à sortir du chantier.

1330

1335

Ce n'est pas une photo de Montréal, c'est une photo... ça ressemble un peu à des travaux qu'on fait, mais ça va être fait de façon... c'est sûr qu'il va y avoir une certaine perturbation, en particulier quand on va faire le giratoire. Parce que le reste du temps c'est en zone vierge qui est

1340

1345 en dehors du réseau routier. Donc, il va y avoir une démarche particulière pour construire le giratoire, de façon à ce qu'il y ait un minimum d'impact sur la circulation qui va être maintenue sur le boulevard Industriel en tout temps.

1350 Pour aussi s'assurer qu'on fait bien les choses, on va mettre en place un système de surveillance de type multicateur au chantier – le bruit, la poussière – pour voir, est-ce qu'on a des nuisances et comment on peut réagir s'il y a lieu, les gens qui habitent proche. Et, enfin, on va mettre aussi des consoles de visionnement, donc des caméras. Ça existe déjà sur des chantiers importants du ministère des Transports dans la région de Montréal. Ça a fait déjà sa place, puis on a déjà utilisé cet... en tout cas, pas les caméras, mais les premiers types de suivi, on l'a déjà utilisé dans une construction récente du boulevard Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier. Ça a été très concluant en termes de suivi.

1355 Donc, échéancier de réalisation. Si tout va bien et on a le O.K. pour faire les travaux, on pense compléter, faire les travaux de plans et devis dans le courant de l'automne, aller en appel d'offres aussitôt que c'est possible, puis faire les travaux dans le courant de 2015. On a un budget de voté à l'heure actuelle de 15,5 M qui correspond à ce type de tracé là.

1360 Les prochaines étapes. Bon, il y a la décision du BAPE qui sera adressée au ministre, en avril 2014. Le ministre aura deux mois pour donner son opinion. On l'attend vers le mois de juin 2014. Et d'ici là, on aura la confection des plans, obtenir les certificats d'autorisation qui découlent de différents travaux, dont la traversée du boulevard sur la zone de conservation, et aussi pour René-Lévesque dans la zone verte qu'on a vue, qui est à protéger. Il y aura les appels d'offres. L'octroi du contrat et les travaux comme tels en 2015, la mise en service le plus tôt possible pour les fins de circulation.

1370 Donc, je concluais rapidement. Les deux projets c'est deux tronçons qui viennent consolider deux développements qui sont distincts : un, boulevard de Portland vient consolider le développement industriel qui a déjà été amorcé depuis 40 ans; René-Lévesque vient consolider un développement, une tranche de développement qu'il reste à faire à la limite ouest du périmètre d'urbanisation. C'est un secteur qui est en construction depuis 35 ans.

1375 Il y a une large place qui a été donnée aux consultations. On a vu, on a fait environ 10 rencontres de secteurs, des gens, entre autres René-Lévesque, pour connaître leur poulx, ajuster le projet en conséquence. On a fait deux présentations publiques, en mars 2011, mars 2012. On a mis en place un comité Dialogue-citoyens. On a mis en place un Centre de mobilité durable d'où les orientations quant à la mobilité durable sont issues. On a mis une place prépondérante au transport actif, à la mobilité durable au détriment de la voiture.

1380 Donc, ça explique que la voiture, oui, ça va être serré à certaines périodes le matin et le soir, le reste du temps, il va y avoir de la place. Mais ce qu'on veut, c'est que les gens utilisent, si

1385 c'est possible, parce qu'ils ne travaillent pas loin, la piste cyclable, à pied ou en bicyclette ou l'autobus comme alternatives au transport en auto.

Et puis, pour nous, c'est un projet qui répond aux préoccupations des citoyens et qui rencontre les besoins en termes de protection de l'environnement. Merci.

1390 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci, Monsieur Gélinas pour la présentation. Bien entendu, la diapo, il faudrait plutôt lire, au lieu « de décision du BAPE », il faudrait lire : « rapport du BAPE » bien entendu, parce que c'est le Conseil des ministres qui prend la décision sur projet. Alors, petite correction.

1395 Alors, maintenant nous allons faire une pause de 15 minutes. Nous allons reprendre à environ à 20 h 51, 20 h 52. Le registre est ouvert à l'arrière de la salle pour les gens qui désirent s'inscrire pour poser des questions. Alors, nous allons, au retour de la pause, nous allons d'abord faire un appel de documents pour indiquer aux gens quels documents ont été déposés par les personnes-ressources et immédiatement après, nous allons inviter les gens, dans l'ordre
1400 d'inscription, à venir poser leurs questions.

Alors, bonne pause.

1405 **PAUSE**

LE PRÉSIDENT :

1410 Alors, avant d'inviter les personnes inscrites au registre, nous allons faire une revue des documents qui ont été demandés par la commission, et qui ont été remis par soit le promoteur ou les personnes-ressources.

1415 Je vais commencer du côté de monsieur Gélinas. Alors, pouvez-vous nous signaler quels documents vous avez remis à la commission? Vous avez transmis les documents, il y avait un courriel avec ça. Donc, simplement faire la revue des documents pour indiquer au public quels documents ont été envoyés.

M. DENIS GÉLINAS :

1420 Laissez-moi juste quelques minutes, je vais les sortir.

LE PRÉSIDENT :

1425 Bien, regardez, je vais aller du côté du ministère, on reviendra avec vous tout de suite après.

1430 Alors, du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, est-ce que vous pouvez nous indiquer quels documents vous nous avez remis ou porté à l'attention de la commission?

M. LOUIS MESSELY :

1435 Oui. Monsieur le président, nous avons déposé, en réponse à la demande de la commission, quatre documents sous forme d'hyperliens, finalement. Ce sont des documents qui sont déjà sur le site Web du ministère de l'Environnement, du MDDEFP. Il y a un guide qui s'appelle *Les milieux humides et l'autorisation environnementale*; un second, *Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques*; un troisième, *Guide de gestion des eaux pluviales*; et un troisième document qui est plus, en réalité, un guide interne du MDDEFP qui se nomme *Limites et lignes directrices préconisées par le MDDEFP relativement au niveau sonore provenant d'un chantier de construction*. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

1445 Très bien, merci. Du côté de la Ville de Sherbrooke?

Mme DANIELLE GILBERT :

1450 Les documents qui ont été déposés sont le schéma d'aménagement. Donc, les extraits pertinents, dans un premier temps, et on a également transmis la version complète. Vous avez également le rapport de la Table thématique sur les axes routiers par le comité Dialogue-citoyens de Sherbrooke de novembre 2008. A également été déposée la *Politique de consultation citoyenne* de la Ville de Sherbrooke. Et vous avez également une copie du *Plan de gestion des sels de voirie* et la *Politique de viabilité hivernale de la Ville de Sherbrooke*.

LE PRÉSIDENT :

1460 Très bien, merci. Du côté du ministère des Transports?

M. GILLES BOURQUE :

Nous avons transmis l'enquête origine-destination qui date de 2003; aussi, les débits de circulation sur la route 220. En fait, c'est plus des hyperliens, là. *La Politique sur le bruit* du

1465 ministère des Transports qui est disponible à une adresse Web, et on a aussi, qui est disponible
aux Publications du Québec : *Le carrefour giratoire, un mode de gestion différent*, et aussi le
tome 1, *Une conception routière sur les voies cyclables*, mis à jour en 2011.

LE PRÉSIDENT :

1470 Très bien, merci. Maintenant, du côté du promoteur?

M. DENIS GÉLINAS :

1475 Oui. Nous avons transmis un rapport un s'appelle *Remontée du ruisseau Lyon et*
détermination de la valeur écologique des milieux naturels, de la zone de conservation du parc
industriel régional. Nous avons remis aussi les états de circulation de Cima 2007 et 2010 qui
comprenaient deux documents. Nous avons remis aussi *Conception d'aménagement*
géométrique, fait par la firme Cima en 2008. Et vous nous aviez demandé l'enquête O-D, la
1480 même réponse que nos amis du ministère des Transports, la dernière version on ne l'a pas, c'est
2003 qui est disponible.

Et il était aussi demandé des données de circulation 2013 et 2015, bien, vous comprendrez
qu'on n'a pas ces données-là. Les plus récentes c'est celles que j'ai fournies lors de la
1485 présentation, soit 2010-2011, qui sont à l'intérieur des documents de Cima qu'on vous a
adressés.

LE PRÉSIDENT :

1490 Alors, je vous remercie. Maintenant, nous allons du côté du ministère de la Santé, je crois
qu'il n'y avait pas de document? Très bien. Et ainsi du côté de la société des Transports non
plus? Alors, très bien.

Je vais maintenant inviter notre premier participant qui est inscrit, monsieur Jacques
1495 Despars, à s'avancer à la table des intervenants. Et je voudrais signaler, pendant que monsieur
Despars vient, pour ce qui est, je l'ai mentionné au début du discours que – bien entendu, vous
avez pu voir l'appareillage – que l'audience est en audiovidéo.

1500 Alors, pour les gens qui le désirent, les vidéos vont être mis en ligne à brève échéance.
Donc, ça va être possible de les regarder en différé, pour ceux qui le désirent, bien entendu.
Alors, ils vont être disponibles en différé jusqu'à la seconde partie de l'audience publique. Donc,
ça va être disponible jusque vers le 15 janvier, alors, pour les gens qui désirent se revoir par
exemple ou reconsulter un passage. Bien entendu, ceux qui ne désirent pas aller dans la vidéo,
1505 bien, ils peuvent toujours à ce moment-là se référer aux transcriptions écrites qui vont être
également disponibles.

Alors, Monsieur Despars, bienvenue, bonsoir et à vous votre question. Donc, je l'ai mentionné, je demande aux gens de poser deux questions. Si vous avez d'autres questions, vous pourrez vous réinscrire. Alors, je vous laisse la parole.

1510

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. JACQUES DESPARS :

1515

J'en ai seulement qu'une. Merci, Monsieur Germain. Et puis vous avez bien dit que le préambule ne doit pas être trop long non plus, alors, je vais le garder au plus court. Deux points au préambule.

1520

Sachant que dans le secteur de Marie-Victorin et Mi-Vallon, ça fait plusieurs années qu'il y a des problèmes de circulation de trafic local, on a des rues de transit où est-ce que les gens justement vont utiliser pour passer – ce n'est pas seulement des gens de quartier, c'est maintenant su et connu qu'il y a un trafic grandissant qui existe entre le boulevard Industriel et le boulevard Bourque.

1525

Alors, considérant ce point-là et considérant aussi que la Ville de Sherbrooke ne connaît pas vraiment une pénurie d'espace commercial, je pense que c'est su et connu, ça non plus – le développement commercial est important, oui, dans un parc industriel, mais je pense que les gens de Sherbrooke savent très bien qu'il y a quand même un taux « d'inoccupance » qui est quand même assez élevé.

1530

Alors, ma question est la suivante : pourquoi est-ce qu'on insiste à maintenir que la priorité est de construire le boulevard Portland avant d'aller construire le boulevard René-Lévesque? N'y aurait-il pas façon de mettre une priorité au problème des citoyens qui vivent, depuis le passé, et qui vivent maintenant, est-ce qu'il n'y aurait pas une façon de mettre une priorité sur au moins un tronçon de René-Lévesque, qui viendrait au moins régler ce problème-là qui a atteint un niveau critique depuis déjà un bon...

1535

LE PRÉSIDENT :

1540

Alors, nous allons acheminer la question à monsieur Gélinas.

M. DENIS GÉLINAS :

1545

Le nom du projet dit « projet intégré ». Originellement, on avait une projection de construire les deux axes en même temps. Pour des raisons budgétaires, on parle à peu près de 50 M pour la projection du projet et dont une portion est assumée par les promoteurs, surtout pour René-

1550 Lévesque. Le Conseil a jugé bon d'y aller par étape et d'y aller vers le volet économique. Donc, le boulevard de Portland vise à consolider la section ouest du parc régional industriel. Donc, l'option qui a été retenue, qui était la plus facile à faire, parce que, un, c'était nos terrains; deux, on faisait le travail à l'extérieur, en grande portion, du réseau routier existant et on est en mesure de réaliser le travail assez rapidement. Et le souhait était de réaliser le plus rapidement possible la continuité du projet original, donc la mise en place du boulevard René-Lévesque dans les très, très brefs délais. Mais là aussi, c'est une question de coût.

1555 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous dites de Portland, l'emprise est entièrement sur la propriété de la Ville, ce n'est pas le cas de René-Lévesque sauf la partie sud?

1560 **M. DENIS GÉLINAS :**

1565 Non. C'est des terrains qui appartiennent à des promoteurs. Parce qu'en réalité, le développement urbain se fait par l'entremise de promoteurs d'une façon normale. Sauf que les promoteurs n'ouvrent pas 3,75 kilomètres d'un coup. D'ailleurs, il y en a cinq d'impliqués tout le long du tronçon. Donc, généralement, chaque promoteur fait une demande à la Ville pour ouvrir 100, 200, 300 mètres de rue, puis il attend deux ans, il construit ses maisons qui sont à proximité, puis il s'en va au fur et à mesure. À ce rythme-là, c'est sûr qu'on aurait eu un boulevard dans 20 ans.

1570 Donc, la Ville a sollicité l'intervention, en fin de compte a fait en sorte qu'elle se mettait à la place des promoteurs et elle faisait les travaux, elle chargeait sous forme de règlement d'emprunt aux différents promoteurs impliqués le long du tracé du boulevard René-Lévesque, et on est en mesure de faire le tracé dans les plus brefs délais.

1575 **LE PRÉSIDENT :**

1580 Dans le cas de René-Lévesque, donc vous nous dites que vous avez des acquisitions à faire. Donc, on sait que les processus d'acquisition peuvent être relativement longs, surtout lorsqu'il y a contestation sur la valeur, par exemple. Et vous nous dites que vous n'avez pas commencé le processus d'acquisition. Alors, à ce moment-là, quand pensez-vous commencer, débiter le processus d'acquisition?

M. DENIS GÉLINAS :

1585 La façon qu'on fonctionne c'est généralement le promoteur fait le travail sur son terrain. Une fois que les travaux sont finis, il nous le cède pour un dollar. Sauf qu'il faut définir quelle sorte de tracé, et cetera. Vous comprendrez, je vous disais tout à l'heure, on a cinq promoteurs, donc il

1590 fallait s'entendre. Mais il y a peut-être des promoteurs qui se situent plus dans le bas, qui
voulait développer avant celui qui est plus haut, donc dans le sens des écoulements des eaux.
On aurait été en grande difficulté, puis il aurait fait probablement une petite portion pour son
besoin, et ça ne fonctionnait pas.

1595 Donc, c'est pour ça que la Ville s'est mise promoteur du projet, de façon à le faire...
originellement, on pense faire le tracé au complet en un an. C'est facile, c'est réalisable. La façon
qu'on procède, c'est des acquisitions; entre autres, pour la zone humide, on s'entend avec eux
autres s'il le faut et si ce n'est pas sur un accord volontaire, on y va avec la démarche
d'expropriation. Ce n'est pas ça qu'on recherche, mais il y a toujours ce moyen-là d'y aller.

1600 **LE PRÉSIDENT :**

Sauf qu'il y a un risque à ce moment, s'il n'y a pas d'entente, que la démarche d'acquisition
puisse prendre deux, trois ans à ce moment-là?

1605 **M. DENIS GÉLINAS :**

1610 Non. Quand on fait une démarche d'achat via, exemple, une expropriation, on a, je pense,
60 jours ou 90 jours, et après on peut intervenir sur le terrain, puis après on s'entend sur la valeur
marchande du terrain. Mais ce n'est pas ça qu'on vise. En temps normal, on s'entend avec les
promoteurs pour que le projet se fasse puis qu'ils aient l'opportunité. Parce qu'eux aussi, ils ont
une opportunité économique. Quand on développe une rue, bien, les gens peuvent se construire
puis ils vendent leur terrain puis ils reçoivent un profit à la vente de ce terrain-là. À l'heure
actuelle, c'est gelé. Donc, les gens sont en attente, au niveau des promoteurs, puis ils veulent
que ça débloque.

1615 **LE PRÉSIDENT :**

1620 Je vais en profiter pour aller du côté du ministère du Développement durable concernant...
tantôt, on a fait une mention que le boulevard de Portland était assujéti à une décision du Conseil
des ministres. Ce n'était pas le cas pour le boulevard René-Lévesque. Donc, René-Lévesque,
donc nous confirmer ça du côté du ministère et nous indiquer quel type de certificat d'autorisation
la Ville de Sherbrooke aurait à demander à ce moment-là pour la réalisation du boulevard René-
Lévesque, tel qu'on le connaît actuellement, selon les descriptions qui sont données dans l'étude.

1625 **M. LOUIS MESSELY :**

Oui. Effectivement, Monsieur le président, vous avez raison. Dans un premier temps, dès
la réception de l'avis de projet, on a vite constaté que le tronçon, comme l'a mentionné la Ville,

1630 que le tronçon René-Lévesque n'était pas assujéti puisqu'il ne fait que 30 mètres d'emprise et deux voies seulement, alors que Portland était assujéti avec 35 mètres d'emprise, quatre voies.

1635 En second lieu, pour répondre à votre question, le type de certificat d'autorisation, en vertu de l'article 22. Ces certificats d'autorisation là qui seront demandés par la Ville dans une étape ultérieure vont être déposés à notre Direction régionale à Sherbrooke, à la Direction régionale d'analyse et d'expertise. Là, là-dessus, je peux peut-être laisser enchaîner mon collègue, parce que justement, c'est son bureau qui va analyser la demande de certificat d'autorisation.

LE PRÉSIDENT :

1640 Alors, nous indiquer quels certificats d'autorisation plus précisément sont requis pour la construction du boulevard René-Lévesque, donc le 22, 32... des choses comme ça.

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

1645 Oui. Monsieur le président, alors ça va être un 22 pour ce qui est de l'empiétement en milieu humide prévu dans l'axe René-Lévesque. 32 va être nécessaire pour les prolongements des services d'aqueduc, égouts : égout pluvial, égout sanitaire, eau potable.

LE PRÉSIDENT :

1650 Donc, habituellement, la procédure d'émission – parce que monsieur ici s'intéresse un peu aussi au délai que ça peut prendre pour construire un tel boulevard – habituellement, les procédures pour les exigences du ministère en ce qui a trait aux certificats 22 et 32, qu'est-ce que vous exigez comme étude? Donc, par exemple, pour ce qui est du milieu humide, on peut présumer que ça va être en rapport avec des propositions de compensation pour les milieux humides? Pour ce qui est des égouts, j'imagine que le ministère examine à ce moment-là, est-ce que les égouts, aqueduc sont construits, sont proposés, planifiés selon les règles de l'art? C'est quoi la complexité de ces demandes-là?

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

1660 Monsieur le président, alors pour ce qui est des milieux humides, ce qu'on va exiger, ça va être très similaire à ce qu'on a exigé pour ce qui est du secteur du parc industriel, parce que c'est à peu près le même style de projet. Alors, on s'attend à un inventaire floristique, printanier, automnal. On s'attend à avoir une impression de la valeur écologique des milieux humides perdus.

1665 Au niveau de l'autorisation en vertu de 32, il y a une nouvelle réglementation qui est rentrée en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2012, qui est la gestion de l'eau pluviale, qui est une nouvelle

1670 exigence au niveau du ministère. Et cet élément-là va devoir faire l'objet d'études peut-être un
petit peu plus approfondies au niveau de l'autorisation 32.

LE PRÉSIDENT :

1675 Donc, il y a certains niveaux d'études qui ne sont pas encore faites, qui sont exigées
lorsque la Ville va faire une demande de certificat d'autorisation pour la construction du boulevard
René-Lévesque, donc sur les aspects milieu humide et sur les aspects aqueduc, égouts. Donc,
ça, c'est un processus qui doit être planifié, ce que j'en comprends.

1680 Et le ministère, tantôt vous avez mentionné : inventaires fauniques, printaniers, automnaux.
Donc, si je ne me trompe pas, ces inventaires-là ne sont pas encore faits, Monsieur Gélinas?

M. DENIS GÉLINAS :

1685 En partie. Comme vous avez vu, la préparation des plans et devis, on avait marqué 2014, à
la fois Portland et à la fois René-Lévesque. On a déposé, dans le cadre de l'exercice budgétaire
de 2014, un montant d'argent pour préparer les plans pour René-Lévesque, qui tient compte de
toutes les contraintes ou les obligations au niveau réglementaire à respecter, tant du 22 ou 32. Et
on pense que pendant l'année 2014, on sera en mesure, si les argents sont libérés par le Conseil
– et ça doit se faire lundi, on va le savoir lundi prochain –, on sera en mesure de préparer les
1690 plans et devis, les analyses qu'il faut, de façon à aller en appel d'offres à la fin de 2014 pour faire
les travaux 2015. Et notre projection, les travaux, dans ce qui est le tracé de 3,75 kilomètres, on
est persuadé qu'en dedans d'un an, avec plus d'un entrepreneur, on est capable de faire la job.
Donc, la mise en service serait 2015.

1695 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Une dernière question au ministère. Lorsque quelqu'un fait une
demande en vertu des articles 22 ou 32, le ministère examine... qu'est-ce qu'il examine le
ministère? Seulement ce qui est l'objet de la demande de permis? Par exemple pour ce qui est
1700 des aqueduc, égouts, le ministère ne va regarder que l'aqueduc, égouts? Donc, est-ce que le
ministère s'intéresse à d'autres aspects, à ce moment-là, reliés au boulevard René-Lévesque?

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

1705 En fait, le ministère va s'occuper vraiment du contexte environnemental. Alors, le potentiel
de contamination de l'eau, de l'air et du sol dans l'analyse et du 22 et du 32. Le 32 va regarder
aussi l'alimentation en eau potable et va aussi regarder la capacité de support de l'usine
d'épuration des eaux usées.

1710 **LE PRÉSIDENT :**

1715 Donc, pour poser ma question différemment, par exemple dans le cadre d'un certificat d'autorisation 22 ou 32, par exemple le ministère, comme pour le boulevard René-Lévesque, le ministère n'examinera pas, par exemple, l'aménagement paysager. Il va regarder la fonctionnalité d'efficacité, par exemple des propositions de captage des eaux pluviales à ne pas rejeter des contaminants dans l'environnement. Donc, le ministère va se concentrer sur des aspects qui sont en lien avec l'objet de la demande de CA, point. C'est ce que je dois comprendre?

1720 **M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :**

Oui, Monsieur le président. Uniquement le potentiel de contamination de l'environnement.

LE PRÉSIDENT :

1725 Très bien, je vous remercie. Donc, c'est pour expliquer que dans le cadre d'un 31.3, par exemple, là, les considérations qui peuvent être examinées sont beaucoup plus larges dans le cadre d'une demande d'autorisation en vertu de 31.3 de la procédure d'évaluation environnementale, tandis que pour des certificats d'autorisation en vertu de 22 ou 32, donc l'explication qu'on nous donne c'est, ce qui est examiné, ce sont vraiment les aspects, les objets qui sont directement reliés avec l'objet de la demande de certificat d'autorisation. Donc, c'est un examen plus ciblé dans le cadre d'un 22 par rapport à un certificat d'autorisation qui est émis en vertu de l'article 31.3 qui réfère à la procédure.

1735 Mais ça nous donne une idée des différentes étapes qui sont à franchir, par exemple avant de pouvoir construire un boulevard, même si on avait les fonds disponibles, bien entendu, qui sont à la décision du Conseil municipal, ce qu'on en comprend, mais il y a quand même un certain nombre d'étapes, des études à compléter pour pouvoir faire le boulevard.

1740 **M. JACQUES DESPARS :**

Alors, Monsieur Germain, si vous me permettez, j'avais dit seulement une question...

LE PRÉSIDENT :

1745 Allez-y.

M. JACQUES DESPARS :

1750 ... mais je vais enchaîner d'abord avec une deuxième, je vais prendre ce droit-là. Alors, je pense que si j'ai bien compris c'est que la position de la Ville de Sherbrooke, c'est que la priorité,

1755 eux, c'est de prioriser le développement du parc industriel plutôt que le problème... c'est une décision. J'ai bien entendu monsieur Denis Gélinas, c'est une décision qui a été prise au Conseil. Leur priorité, ils ont décidé que la priorité était le boulevard Portland pour les industries plutôt que de décongestionner le problème de circulation qui existe plus bas. Alors, la position de Sherbrooke.

1760 Maintenant, si je vire la question vers le BAPE, est-ce qu'il y a une instance dans le BAPE, qu'eux peuvent se pencher là-dessus? Peut-être regarder ça pour dire : Un instant! Peut-être que ce n'est pas la bonne chose à faire. Peut-être qu'on devrait mettre priorité sur le problème de congestion qui existe depuis plusieurs années, puis peut-être, à un moment donné, peut-être que vous devriez réviser vos devoirs et faire des changements peut-être de budget puis de priorité.

1765 Est-ce qu'il y a quelqu'un, alors question est la suivante, est-ce qu'il y a une personne ou une instance, lors de l'audience du BAPE, qui peut regarder et qui peut se pencher sur cette question-là?

LE PRÉSIDENT :

1770 Je vais laisser la parole à mon collègue, mais juste avant, on a mentionné en début du discours que la commission estimait, compte tenu, un, que l'étude d'impact comprend le boulevard René-Lévesque; deux, que par exemple, une des requêtes d'audience des gens de la rue Yamaska porte spécifiquement et uniquement sur le boulevard René-Lévesque, a été accepté par le ministre, on a dit que le boulevard René-Lévesque faisait partie de l'examen de la commission.

1775 Donc, ça veut dire, en deuxième partie d'audience, par exemple, vous pouvez venir nous communiquer un mémoire, nous apporter des arguments qui peuvent militer en fonction de cette demande-là, puis nous, après ça, on peut le regarder.

1780 Bien entendu, dans le rapport que nous devons faire, on va faire une distinction entre ce qui est lié au boulevard de Portland, donc qui est une décision qui relève à ce moment-là du Conseil des ministres, sur recommandation du ministre du Développement durable. Nous, on a un rôle conseil, dans ce cas-ci, auprès du ministère du Développement durable.

1785 Pour ce qui est de René-Lévesque, qui ne fait pas l'objet d'une décision du Conseil des ministres, bien, à ce moment-là, dans notre rapport, c'est sûr qu'on va s'adresser plus directement à ce moment-là à la Ville de Sherbrooke. On n'a pas aucun pouvoir, nous. On ne peut faire que des constats, des suggestions ou on peut à ce moment-là émettre des avis à l'attention de la Ville. Mais bien entendu, c'est le Conseil municipal qui va avoir, à ce moment-là,

entière discrétion pour la suite des choses. On se comprend? Maintenant, je vais laisser la parole à mon collègue.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Gélinas, juste pour bien préciser, le projet du boulevard René-Lévesque, dans l'étude d'impact on parle, bon, qu'il va y avoir une redistribution du trafic, des volumes des débits de circulation, ça va être quoi l'effet que le projet va avoir, par exemple, sur Mi-Vallon? C'est quoi la réduction qui est anticipée actuellement?

M. DENIS GÉLINAS :

Ce qu'on a examiné, à l'heure actuelle pour sortir – entre autres, le grand secteur Mi-Vallon c'est celui qui a plus de résidences, à l'heure actuelle – il y a la sortie qui peut se faire via Mi-Vallon, en grande portion, on voyait 13 000 véhicules/jour, et depuis environ deux ans ou trois ans, je crois, on a ouvert une rue qui était entre le secteur Mi-Vallon et le secteur Marie-Victorin, qui est la rue Malherbe, et on constate, dans le temps de le dire, qu'il n'y a pas loin de 4 000 véhicules/jour qui ont vu cette opportunité d'avoir accès vers le nord, donc vers le boulevard Industriel. Donc, on voit qu'il y a déjà une demande sans avoir ouvert d'autres options.

Et l'objectif d'ouvrir les trois giratoires qui vont donner une interconnexion, c'est de faire en sorte – on voit qu'ils sont distribués dans le temps; dans le premier tiers au nord, le milieu et le sud, de façon à ce que naturellement les gens puissent l'utiliser, utiliser une voie qui est relativement rapide avec une gestion des intersections avec des giratoires plutôt que des feux, et avoir accès au réseau autoroutier ou le réseau supérieur de la ville qui est le boulevard de Portland, qui dirige les gens vers les axes commerciaux et le centre-ville ou les zones scolaires comme le cégep, assez rapidement, sans avoir à emprunter le boulevard Bourque qui, vous voyez, ça pourrait être 59 000 véhicules, et on parle d'un gros bouchon le matin et le soir, parce que les gens n'ont pas d'option. Et on va leur donner des options.

Comme je disais au début de la présentation, selon leur destination qui peut varier dans la journée ou dans la semaine, les gens vont utiliser la route qui leur donne le meilleur trajet, selon leur contrainte, qu'ils sont prêts à accepter.

On n'a pas fait un boulevard à quatre voies, parce qu'on veut, on l'a dit, privilégier l'automobile; on veut privilégier d'autres sortes de déplacements que l'automobile. Et, bien évidemment, les gens qui utilisent l'auto pourraient varier et utiliser d'autres moyens : le transport en commun, le transport à pied ou la bicyclette quand il va y avoir une infrastructure de disponible, comme celle qu'on propose.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1835 Peut-être une autre petite question complémentaire à ça. C'est qu'au niveau du camionnage, tantôt vous avez dit pour René-Lévesque, si je ne me trompe pas, c'est la circulation camion local seulement.

M. DENIS GÉLINAS :

1840 Bien, ce qu'on retrouve sur toutes les rues ici à Sherbrooke. Ce qu'on appelle « no truck » sans camion, sauf bien sûr le camion de livraison des meubles, camion de livraison ou déménagement, les véhicules de la Ville éventuellement peuvent passer, livraison de mazout et compagnie. Eux ont le droit si leur destination est à l'intérieur de la zone qui donne....

1845 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Puis sur le boulevard Mi-Vallon, est-ce que c'est la même chose?

M. DENIS GÉLINAS :

1850 C'est la même chose. C'est sans camion.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1855 Il n'y a pas de transit?

M. DENIS GÉLINAS :

1860 Non. En fin de compte, c'est Bourque et Industriel et Léger qui sont des routes de camions. Mais les gens peuvent rentrer à l'intérieur du quartier s'ils ont affaire là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1865 O.K. Mais on s'entend, mais ce n'est pas du transit...

M. DENIS GÉLINAS :

1870 Non. Ce qui est différent de Portland où c'est vraiment un parc industriel.

M. JACQUES DESPARS :

1875 Il y a du transit. Il y a du transit, je m'excuse. Je n'ai pas le droit, mais il y a du transit. Il y a du transit.

M. DENIS GÉLINAS :

1880 Du transit, Monsieur, ce n'est pas la même chose. Monsieur les commissaires, du transit ce n'est pas la même que le passage de camions. Du transit, c'est que les gens pensent qu'ils ont un plus court chemin et ils l'utilisent. On ne peut pas empêcher la nature humaine de l'utiliser, mais on peut faire en sorte qu'on en diminue l'impact.

1885 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Je vais poser ma question autrement. Est-ce que vous avez une enseigne à l'entrée des lieux qui dit : « Circulation camion local seulement »?

1890 **M. DENIS GÉLINAS :**

Généralement, c'est plus indiqué l'inverse : « Route de camion. »

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1895 Ou avoir l'inverse.

M. DENIS GÉLINAS :

1900 Ce n'est pas indiqué que les camions n'ont pas le droit d'y aller. Puis sur les routes principales, comme exemple Mi-Vallon, je parle sans l'avoir vu, mais généralement sur les grandes, ce qu'on appelle collectrices... rue domiciliaire, il y a probablement des panneaux qui indiquent à l'intersection de Bourque que les camions doivent continuer tout droit et non pas rentrer vers là. Mais de toute façon, quand ils vont prendre Mi-Vallon, il va falloir qu'ils viraient à travers toutes les rues pour arriver à sortir de là vers le nord.

1905

LE PRÉSIDENT :

1910 Mais en théorie, on... mais c'est un peu comme à Québec ou à Sainte-Foy. Par exemple, je demeure à Sainte-Foy, c'est sûr que les règlements généraux, c'est que dans les petites rues, c'est supposé être de la circulation locale, mais des fois, à l'occasion, où je demeure, je vois une van un peu perdue qui va passer. Ça m'est déjà arrivé d'en voir, avec beaucoup de difficulté à tourner. Ça fait que j'imagine que ça passe un peu partout.

M. JACQUES DESPARS :

1915

Oui. On l'appelle ici « le circuit de 1,3 kilomètre », justement, où est-ce que passent ces fameux 4 000 voitures et camions par jour, où est-ce que ça transite.

LE PRÉSIDENT :

1920

Vous pourrez venir nous en parler dans votre mémoire.

M. JACQUES DESPARS :

1925

Oui, certainement. Merci bien.

M. DENIS GÉLINAS :

1930

Permettez-moi, Monsieur...

LE PRÉSIDENT :

Oui, Monsieur Gélinas?

1935

M. DENIS GÉLINAS :

Je comprends ce que vient de dire monsieur Despars quand il dit qu'il y a des camions, mais aussi, c'est une zone en développement encore. Donc, il peut arriver que... il y a de la construction. Donc, c'est sûr que les gens de construction, ils amènent des matériaux, ils sortent du...

1940

M. JACQUES DESPARS :

Coca-Cola? Non, je ne pense pas.

1945

M. DENIS GÉLINAS :

Bon, Coca-Cola... regardez, je ne veux pas faire le débat, mais...

1950

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît. S'il vous plaît, non, on ne partira pas de débat. Alors, s'il vous plaît.

1955

M. DENIS GÉLINAS :

Dans un tel cas, si c'est connu de nous, on informe la police et la police fait son travail, parce que l'application de la signalisation, elle doit être respectée. Bien évidemment, s'il y en a qui veulent tester, bien, c'est à leur choix.

1960

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors, je vous remercie, Monsieur Despars. Je vais inviter maintenant, monsieur Denis Pellerin à s'avancer.

1965

M. DENIS PELLERIN :

Rebonsoir.

1970

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

1975

M. DENIS PELLERIN :

J'aimerais que soit disponible pour les citoyens – on a mentionné tantôt, madame Gilbert a mentionné tantôt le rapport du comité Dialogue-citoyens, si j'ai compris. Est-ce que c'est le seul document du comité Dialogue-citoyens, la Table sur les axes routiers?

1980

LE PRÉSIDENT :

Oui. Du côté de la Ville?

1985

Mme DANIELLE GILBERT :

Le document déposé c'est la Table thématique sur les axes routiers.

1990

M. DENIS PELLERIN :

O.K. J'aimerais que soient déposés aussi le rapport du comité comme tel, comité Dialogue-citoyens et les procès-verbaux. En fait, tous les documents de la Yable sur les axes routiers qui sont encore disponibles en ligne. J'ai vérifié, je pense, la semaine dernière.

1995

La raison de ça, c'est pour éviter les erreurs, comme j'ai vu tantôt, quand monsieur Gélinas mentionnait que la Table sur les axes routiers avait fait une recommandation de René-Lévesque

à deux voies. C'est faux. La table sur les axes routiers a fait une recommandation de soulager le secteur de Mi-Vallon le plus vite possible par René-Lévesque, entre autres, mais ils n'ont pas mentionné à deux voies. Puis ça a été amplement discuté deux voies ou quatre voies avec des citoyens dans la Table sur les axes routiers.

2000

LE PRÉSIDENT :

Ça fait qu'on va demander à madame Gilbert. Vous allez pouvoir nous déposer les comptes rendus également? Et il y avait un autre document que vous avez mentionné, pour être sûr de ne pas l'oublier?

2005

M. DENIS PELLERIN :

Bien, en fait, si vous allez sur le site de Dialogue-citoyens vous prenez « Axes routiers » et vous avez un onglet pour les documents, tous les documents qui sont là devraient être disponibles. Ça permettrait aussi de voir que, par exemple, la solution qui nous est proposée pour René-Lévesque, il y avait deux alternatives entre ce qu'on appelait à l'époque la rue du Haut-Bois puis la rue Président-Kennedy. Là, on a changé, l'alternative qui a été laissée de côté, je ne sais plus comment on l'appelle, on lui a donné un autre nom, là. Ces deux rues-là, Haut-Bois et Président-Kennedy n'ont jamais été mentionnées dans les procès-verbaux. C'est le président de la Table qui en a fait une recommandation. Donc, on n'a jamais parlé de la rue du Haut-Bois. À l'époque, c'était pour sortir vis-à-vis Président-Kennedy, en fait Henri-Labonne puis ça donne sur Président-Kennedy au boulevard Bourque. Et, curieusement, c'est la solution qui a été retenue, la rue du Haut-Bois. Donc, il y a eu des influences occultes qui ont fait que c'est la rue du Haut-Bois. Donc, c'est pour ça que je demande...

2010

2015

2020

LE PRÉSIDENT :

O.K. On va pouvoir regarder ça sur les comptes rendus. De toute façon, on a des questions qu'on a à poser sur un peu la mécanique, là, sur le transit ou l'interconnexion entre les différentes rues, on a quelques petites questions pour bien comprendre. On va pouvoir revenir sur ces points-là en audience publique, mais on va aussi prendre connaissance à ce moment-là des comptes rendus.

2025

M. DENIS PELLERIN :

Il y a aussi une chose qui est intéressante là-dedans, c'est qu'on recommandait... de mémoire, j'y vais de mémoire, il me semble c'est la recommandation 12B qui recommandait de sortir boulevard du Mi-Vallon directement sur le boulevard René-Lévesque; directement sur le boulevard René-Lévesque. C'est une recommandation qu'on n'a pas tenu compte.

2030

2035

LE PRÉSIDENT :

2040 Néanmoins, on va pouvoir prendre connaissance des comptes rendus et dans votre futur
mémoire, vous pourrez attirer l'attention de la commission sur des points spécifiques pour être
bien sûr que nous n'échappions pas les points que vous mentionnez.

M. DENIS PELLERIN :

2045 O.K. Ça, c'était concernant Dialogue-citoyens. J'ai mentionné dans mon document tantôt,
j'aimerais aussi avoir le plan original de Cima en 2003, dont une version réduite a été versée lors
de la période d'information et de consultation du projet de construction du boulevard
Monseigneur-Fortier et du prolongement du boulevard Lionel-Groulx sous la référence PR.3,
figure 5, au BAPE.

2050 Probablement que c'est un plan rapetissé, donc ce n'est pas clair, puis ce n'est pas ce
coin-là qu'on étudiait, c'est complètement un autre secteur de la ville qui est beaucoup plus au
nord-est. Mais on voit sur ce plan-là que je demande, le PR.3 figure 5, on voit que le boulevard
du Mi-Vallon, en 2003, était prévu pour déboucher sur la rue qu'on appelait de Lennoxville,
2055 directement sur ce qu'on appelait le boulevard Marie-Victorin, à l'époque, qui est devenu René-
Lévesque dans son appellation.

LE PRÉSIDENT :

2060 Alors, on va demander à monsieur Gélinas s'il peut mettre ce plan de 2003 de Cima
disponible?

M. DENIS PELLERIN :

2065 On va faire les recherches que ça demande. On verra comment on peut donner ça, autant
que possible voir pour demain, là, mais on va faire la recherche.

LE PRÉSIDENT :

2070 O.K. Et on va faire un suivi avec vous demain.

M. DENIS GÉLINAS :

2075 On parle bien du PR.3 figure 5, le rapport de Cima 2003?

M. DENIS PELLERIN :

2080

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2085

C'est ça. Le PR.3 étant le document déposé au dossier pour le Bureau d'audiences publiques. Donc, la figure 5 du PR.3, donc le plan de meilleure qualité.

M. DENIS PELLERIN :

2090

L'original.

LE PRÉSIDENT :

L'original.

2095

M. DENIS PELLERIN :

2100

Point intéressant sur ce plan-là aussi, on voit aussi que la rue Léger est prévue pour se raccorder au prolongement de Portland et il n'y a pas de rue Malherbe. Le mal de tête des gens de Marie-Victorin c'est la rue Malherbe, quand on a ouvert. En contradiction avec le schéma d'aménagement, on a ouvert la rue Malherbe entre le secteur Mi-Vallon. Comme on disait tantôt, les gens ont trouvé que c'était un raccourci, mais ça donne des gros problèmes dans le secteur de Marie-Victorin et ça, c'est une erreur urbanistique. Ça m'a été confirmé d'ailleurs par monsieur Allaire.

2105

LE PRÉSIDENT :

Vous pourrez nous en parler dans votre mémoire. Donc, le but de l'exercice ce soir c'est d'aller chercher de l'information complémentaire, donc comme une meilleure qualité du plan, mais vous pourrez faire une démonstration à ce moment-là dans votre mémoire.

2110

M. DENIS PELLERIN :

O.K., merci.

2115

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie. Oui, Monsieur Gélinas?

M. DENIS GÉLINAS :

2120

Est-ce que vous me permettez juste d'ajouter? Le comité auquel fait référence monsieur Pellerin, le comité Dialogue-citoyens, c'est un comité ad hoc du Conseil municipal. Bien entendu, de ces différentes discussions, il découle des recommandations qu'ils font au Conseil. Dans ce cas-là, ça a été soumis aussi à une rencontre publique, et c'est le Conseil, en étant souverain, qui décide des orientations qui font son affaire. Et c'est ce que je vous ai expliqué ce soir. Les quatre recommandations découlent de la décision du Conseil. Ils se sont inspirés des recommandations qui avaient été faites par le comité Dialogue-citoyens sur les grands axes routiers, mais ils n'ont pas tout retenu, bien évidemment.

2125

LE PRÉSIDENT :

2130

C'est ce qu'on avait compris.

M. DENIS GÉLINAS :

2135

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2140

Alors, on vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur René Allard à s'avancer. Bonsoir, Monsieur.

M. RENÉ ALLARD :

2145

Bonsoir, Monsieur le président. Moi, j'ai une toute petite question. Je demeure sur le boulevard Portland près du domaine Howard. Et moi, ainsi que les citoyens du quartier, on se questionne sérieusement sur l'impact qu'aura, si on veut, le débouchement ou la prolongation du boulevard Portland, connexion René-Lévesque.

2150

J'entendais monsieur Gélinas tantôt dire qu'on attendait un volume de 30 000 véhicules, à peu près, à l'intersection au bout du boulevard Portland. Et on s'imagine, avec aussi ce qu'a dit monsieur Gélinas, qu'une partie de ça irait pour les écoles, parce que boulevard Portland débouche, si on prolonge, va vers le cégep, il y a des écoles aussi le long du boulevard Portland. Et le boulevard Portland, du moins dans la section patrimoniale, quartier central, il y a déjà des embouteillages importants qui amènent des problèmes de circulation, problèmes de pollution, problèmes de sécurité, problèmes de bruit et aussi, du transit entre les rues Portland, Prospect, King. Il y a beaucoup de gens qui essaient de trouver des « shortcuts », si on veut, pour déjouer le trafic.

2155

2160 Et je me demande s'il y a une étude d'impact. Parce que là, le projet, il est fait comme... il
finit, finalement, il finit à Portland, mais après la terre continue, le monde existe après ça. Est-ce
qu'on désengorge un quartier pour en engorger un autre qui l'est déjà pas mal? Ça fait que
j'aimerais voir s'il y a eu une évaluation plus globale qui a été faite du projet au niveau de la
circulation.

2165

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Vous nous avez indiqué que vous demeurez près de la rue Howard?

2170

M. RENÉ ALLARD :

Howard, oui.

LE PRÉSIDENT :

2175

Est-ce que c'est possible, donc elle est plus à l'est?

M. RENÉ ALLARD :

2180

Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

Pas mal plus à l'est.

2185

M. RENÉ ALLARD :

Plus à l'est, oui, près du centre-ville.

2190

LE PRÉSIDENT :

Près du centre-ville.

M. RENÉ ALLARD :

2195

C'est à peu près à 3 kilomètres, je dirais, de... on parle, entre Jacques-Cartier, plus vers
l'est que Jacques-Cartier.

2200

LE PRÉSIDENT :

2205 Beaucoup plus vers l'est. Donc, la question est à savoir, à ce moment-là, est-ce que le fait de connecter Portland plus directement en giratoire, par exemple sur le boulevard Industriel, va inciter les gens à continuer sur Portland au-delà de la 410, si j'ai bien compris votre question?

M. RENÉ ALLARD :

2210 Oui. Si on parle de 30 000 véhicules qui débouchent au bout de Portland, où est-ce qu'ils vont aller? Ils peuvent continuer sur Portland, ils peuvent prendre la 410 aussi, mais ce qu'on pense, c'est qu'une partie du trafic, au lieu... va prendre directement Portland, ce qui va alourdir énormément le trafic sur Portland, et les inconvénients qui vont avec.

LE PRÉSIDENT :

2215 C'est ça. Donc, à l'est de la 410, est-ce que le trafic est susceptible d'augmenter sur Portland dans les deux directions en fin de compte?

M. DENIS GÉLINAS :

2220 Le secteur dont monsieur parle, c'est le secteur qui est ici. Donc, on a Portland qui s'en vient ici, et à peu près cette partie-là, à partir de Jacques-Cartier qui est ici, qui sépare la ville en deux, on a un boulevard avec terre-plein central vers l'ouest, et de l'autre côté on a un boulevard à quatre voies, mais sans terre-plein central, plus ancestral. La direction, il se dirige vers la rue Montréal, la rue Terrill, qui est la zone du cégep, là.

2230 Donc, bien évidemment, le 30 000 véhicules qu'on estime là, il va juste court-circuiter. Plutôt qu'avoir accès à Bourque puis aller prendre l'autoroute via l'échangeur Darce qui est sur la 410 pour aller en... souvent, on a beaucoup de personnes qui s'en vont utiliser la 410 pour aller vers le nord, soit Windsor ou aller prendre la 610 pour aller dans la zone du centre hospitalier, bien, ils vont avoir accès plus rapidement à la 410 en utilisant l'échangeur qui est ici, pour avoir accès.

2235 Oui, il va y avoir du monde qui vont continuer tout droit, bien évidemment, pour aller prendre la route pour aller vers la zone commerciale du Carrefour de l'Estrie qui est là, et la zone scolaire, mais c'est comme toutes routes, il y a un équilibre qui se fait. L'équilibre se fait sur le temps d'attente que les gens sont prêts à attendre.

2240 On a eu des phénomènes dans les dernières années, on a eu des travaux importants dans la ville où on a forcé les gens à utiliser l'autoroute plutôt que la ville, parce qu'on avait des travaux importants dans les zones sensibles, et on s'est aperçu – on pourra le confirmer avec les gens du

ministère – qu'il y a eu une hausse importante du nombre de véhicules sur le réseau autoroutier, parce que les gens ont trouvé une option, même si c'est un peu plus long, ils roulent tout le temps.

2245

Donc, ce phénomène d'équilibre là va se faire. C'est sûr qu'il n'y a pas 30 000 véhicules qui s'en vont s'additionner à ce qu'on a déjà sur le boulevard de Portland ou à l'intersection de la 410, on a quand même un bon volume. C'est une question d'équilibre.

2250

LE PRÉSIDENT :

Mais avez-vous fait des projections? Quel ordre de grandeur ça pourrait être à ce moment-là à l'intersection Portland et boulevard Industriel? Donc, quel est l'impact anticipé à l'est de Portland-Industriel ou à l'est de la 410? Est-ce que vous avez des chiffres qui l'indiqueraient? Parce que vous avez mentionné tout à l'heure, bon, un volume de trafic. Mais qu'est-ce qui se passe, par exemple à l'intersection existante actuelle du boulevard Industriel et de Portland?

2255

M. DENIS GÉLINAS :

La simulation, le 30 000 c'est sur l'axe ici. Il y en a une portion qui va aller dans la zone industrielle, il y a une grande portion qui va utiliser, en court-circuitant la portion Bourque, l'autoroute 410, et il y a une proportion qui va aller vers le réseau municipal.

2260

Cette analyse-là, on ne l'a pas fine, parce qu'on n'a pas jugé bon de la faire, parce qu'on pense que la capacité du réseau actuel est en mesure de l'accueillir, parce qu'on n'aura pas 30 000 véhicules qui vont passer de l'autoroute 410 au nouveau Portland, c'est sûr. On parle de 30 000, aller-retour, qui vont être là de jour, qui vont avoir accès à tout ce qui peut concerner cet axe-là, en particulier la zone industrielle qu'il y a là.

2265

2270

LE PRÉSIDENT :

Je voudrais bien comprendre. Monsieur Dériger avez-vous une question? Parce que je veux bien comprendre d'où vient votre chiffre de 30 000 véhicules que vous anticipez. Donc, c'est un estimé qualitatif ou c'est issu de comptages et de projections de changement d'habitude de déplacements?

2275

M. DENIS GÉLINAS :

C'est des comptages qui ont été faits par notre consultant, soit en 2010, 2011. Et c'est en fonction du débit qu'on retrouve actuellement à l'intersection. Ici, on parlait de 36 000, la grande majorité, pour aller vers l'ouest, utilise le boulevard Industriel, la route 220 et il va y avoir un partage entre la continuité d'utiliser cette route-là, la continuité de passer sur le boulevard de

2280

2285 Portland qui sera prolongé, et puis d'avoir accès aux différentes industries qui sont là et il y a une bonne proportion qui va aller vers l'ouest. Il va y avoir un équilibre qui va se faire entre ce qu'on a à l'heure actuelle, donc l'utilisation du boulevard Industriel et de Portland, selon le temps que les gens sont prêts à attendre pour traverser le tronçon qu'ils ont emprunté.

LE PRÉSIDENT :

2290 Je vais vous poser ma question un petit peu différemment. Donc, sur le 30 000 que vous anticipez sur le prolongement de Portland, actuellement c'est un cul-de-sac. Donc, ça veut dire que ces gens-là circulent essentiellement sur Industriel.

M. DENIS GÉLINAS :

2295 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2300 Donc, ce que vous nous dites, ça va être essentiellement un rebalancement local entre Portland. Ce serait simplement, avant tout, un rebalancement. Pas nécessairement plus de gens sur Portland à l'est de la 410, pas nécessairement. C'est ce que vous expliquez.

M. DENIS GÉLINAS :

2305 Il va probablement y en avoir; dans quelle proportion? On ne l'a pas. Parce qu'il y a certaines gens qui, à l'heure actuelle, utilisent en fin de compte plus la voie de King pour avoir accès au centre-ville puis avoir accès à la zone où ils veulent aller, soit le SCHU ici, Hôtel-Dieu, ou la zone du cégep. C'est une question de balancement ou de temps d'attente que les gens sont prêts à accepter. Et le réseau autoroutier est très sollicité et il est avantageusement utilisé par les utilisateurs qui circulent en automobile, tant mieux. Tant mieux. Je pense que c'est un support du ministère, du réseau du ministère, qui est très sollicité à Sherbrooke.

LE PRÉSIDENT :

2315 Ce que vous nous dites c'est que c'est avant tout c'est un rebalancement, un jeu d'équilibre qui se ferait à ce moment-là entre Portland et King, principalement. Ce sont les deux principales artères qui sont de circulation est-ouest dans ce cas-ci?

M. DENIS GÉLINAS :

2320 Pour l'analyse plus fine, je vais demander à monsieur Grenier, dont c'est son domaine d'intervention, de vous donner les petits détails.

M. JOCELYN GRENIER :

Effectivement, du côté ouest de la 410, en fin de compte, la limite est vraiment la 410. Ça va permettre une distribution des volumes de ce côté-là, c'est-à-dire à l'ouest de la 410. Actuellement, les gens qui ont à emprunter Portland, il n'y en aura pas plus. Oui, il va y avoir du développement, on va avoir du développement de l'ordre de 1 500 à 1 800 additionnels. Ces gens-là, il y a une proportion qui va venir vers le centre-ville, peut-être emprunter le boulevard Portland, mais il faut aussi voir que cet axe-là va donner le ton aussi.

Quand on parle de mobilité active puis de mobilité durable, en ayant des axes de cette envergure-là avec un degré de sécurité, on va pouvoir miser fort sur les gens d'utiliser autre chose que leur voiture. Donc, on s'attend que ces efforts-là vont faire en sorte que des gens en voiture, face à votre résidence sur Portland, techniquement, on vise à les réduire.

Donc, oui, il va y avoir du développement. On peut penser que du côté ouest, c'est un rebalancement, les gens qui vont avoir à se diriger à l'autoroute, ils vont continuer à le faire, parce que c'est l'axe le plus intéressant. La 610 est ouverte jusqu'à la 112, tout récemment à quatre voies, donc ces gens-là vont faciliter leur déplacement de cette façon-là.

Et actuellement, les gens se balancent déjà. De toute façon, ils passent sur King et à Lionel-Groulx ou bien Jacques-Cartier s'ils veulent aller emprunter Portland, ils le font actuellement. Donc, je ne pense pas que vous allez voir plus de gens en transit sur Portland. J'ai la confiance que ces gens-là, ça va diminuer avec le temps, parce qu'on va commencer à donner le ton de façon très sérieuse en termes de mobilité active puis de mobilité durable.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Mon collègue, monsieur Dériger aurait une question.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

J'aimerais bien comprendre. Dans l'étude de Cima en 2007 on parlait de 19 000 véhicules. Là, on est passé à 30 000. Tantôt, vous avez parlé c'est à cause du carrefour giratoire. Mais j'aimerais comprendre un peu plus, comment ça se fait qu'on est passé de 19 000 à 30 000 véhicules dans vos estimations?

M. JOCELYN GRENIER :

Dans l'étude de Cima en 2007, les hypothèses de redistribution faisaient en sorte que le consultant privilégiait que la forte majorité des mouvements demeurerait du tout droit. C'est-à-dire que les gens qui sont sur Industriel demeureront sur Industriel, et les gens qui arriveraient sur

2365

René-Lévesque demeureraient en direction Portland. Le tout droit serait favorisé à 80 % dans ces envergures-là.

2370

Nous, ce qu'on a constaté puis ce qu'on projette c'est qu'en aménageant un carrefour giratoire double, ça va faciliter les gens à se rabattre sur Portland. C'est une artère qui va être à quatre voies, beaucoup plus invitante en termes de déplacement. Et en termes de gestion de l'intersection, le carrefour giratoire est une alternative très intéressante. Les gens peuvent s'en aller à gauche ou s'en aller tout droit, ou s'en aller à droite. Donc, on est confiant que les automobilistes vont majoritairement emprunter le boulevard Portland.

2375

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

L'autre question. À quoi vous vous attendez comme volume de circulation à l'heure de pointe? On comprend que 30 000 c'est journalier, mais à l'heure de pointe on peut s'attendre à combien?

2380

M. JOCELYN GRENIER :

Dans les études, à l'heure de pointe, de mémoire on parle d'environ entre 1 300 et 1 800 véhicules à l'heure de pointe. C'est dans ces plages de valeur là.

2385

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et avec un carrefour giratoire à double voie, donc on aurait un niveau de service qui serait?

2390

M. JOCELYN GRENIER :

Nettement amélioré par rapport à une intersection conventionnelle, effectivement. On avait des niveaux de service, de mémoire c'était de A à ces heures de pointe là.

2395

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Il serait à A avec ce que vous proposez?

2400

M. JOCELYN GRENIER :

De mémoire.

2405

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Avec 1 800 véhicules?

M. JOCELYN GRENIER :

Oui, pour les carrefours giratoires doubles.

2410 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2415 Monsieur du ministère des Transports, je ne vois pas votre nom. Monsieur Bourque? Vous, à votre connaissance, est-ce que vous avez des données à ce niveau-là, au niveau des capacités des carrefours giratoires à double voie? Est-ce que selon votre expérience, c'est quelque chose qui...

M. GILLES BOURQUE :

2420 Les carrefours giratoires à double voie peuvent accommoder ces débits-là, une quarantaine de mille véhicules/jour.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2425 Et vous, dans ce carrefour giratoire là, vous allez être impliqué en termes de sa conception?

M. GILLES BOURQUE :

2430 Présentement, non. C'est vraiment la Ville qui est promoteur et c'est la Ville qui a désigné le projet au complet. On n'a pas été impliqué directement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2435 Mais votre rôle à vous, comme ministère, vu que quand même la 220, c'est une route...

M. GILLES BOURQUE :

La 220, on est... ça change. Il y a un chemin qui s'appelle Labonté? C'est Labonté?

2440 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Labonté, oui. Labonté.

2445

M. GILLES BOURQUE :

2450 Bon, Labonté. C'est là que nous on prend l'entretien vers l'ouest, puis la Ville l'a vers l'est.
C'est exactement où est le giratoire. C'est exactement là que ça change de juridiction, si on veut.

M. DENIS GÉLINAS :

2455 On va mettre la photo, ça va être plus facile.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K.

2460 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, on va voir la figure entre le giratoire et la 410 si j'ai bien compris?

M. DENIS GÉLINAS :

2465 Le giratoire proposé, il est en dehors de l'emprise, il est légèrement plus haut et ça serait
juste sur la sortie. La sortie, parce que ça, c'est la limite en fin de compte. Le chemin Labonté est
ici, c'est la limite où ce tronçon-là appartient au ministère des Transports, et celui-ci appartient à
la Ville de Sherbrooke. Et le giratoire, il y a juste la sortie qu'on devra s'entendre sur la façon de le
2470 dimensionner avec nos collègues du ministère des Transports.

M. GILLES BOURQUE :

Exactement, oui.

2475

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Donc, c'est seulement l'approche au carrefour.

2480

M. GILLES BOURQUE :

Ouest, si on veut.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2485

L'approche ouest. O.K., merci.

LE PRÉSIDENT :

2490

J'ai une petite question complémentaire. Dans ce cas-ci, est-ce que le ministère des Transports envisage, étant donné qu'à la sortie ou à l'entrée du carrefour giratoire du côté ouest, on voit que c'est comme à quatre voies, après ça, est-ce qu'il va y avoir une transition? Est-ce qu'il y aurait une transition ou le ministère envisage de réaménager à quatre voies jusqu'à l'échangeur de l'autoroute 10?

2495

M. GILLES BOURQUE :

2500

Bien, nous, c'est sûr qu'avec le projet qui est mis de l'avant par la Ville, nous, on regarde quelle va être la suite du projet, mais c'est certain qu'on a commencé à regarder un peu, parce que ça va avoir nécessairement une influence aller vers l'autoroute, si on veut, là, parce que c'est les voies d'accès à l'autoroute, en allant soit vers Magog, si on veut ou vers... mais carrément passer à Saint-Élie, mais ils peuvent accéder à la 10-55 là dans les deux sens, là.

2505

Ça fait que c'est certain qu'on va devoir nécessairement se pencher, on a commencé un peu, mais on laissait la Ville aller de l'avant avec son projet, voir s'il serait vraiment accepté, s'il serait réalisé tel que proposé. Il reste encore des approbations à avoir, c'est ce qu'on comprend. Ça fait que c'est évident qu'il va y avoir une redistribution de la circulation, comme monsieur Gélinas le disait tout à l'heure, là. Tout nouvel axe, ça implique des choses.

2510

Au début, la première partie qui est simplement la prolongation, si on veut, de Portland, bien ça, selon mon opinion, ça n'a pas beaucoup d'influence sur ce secteur-là, parce que c'est la même circulation. C'est lorsque ça va déboucher sur René-Lévesque avec des nouvelles constructions, c'est là que ça va amener une circulation additionnelle. Parce qu'autrement, si on prend ce qu'ils appellent Industriel, puis nous on l'appelle la 220, mais c'est ça, puis Portland c'est le même monde, là. Ça part du même endroit puis ça se rend, ça se sépare puis ça se rend au même endroit, au Carrefour de l'Estrie.

2515

2520

Mais c'est lorsque René-Lévesque va être en fonction c'est là, puis ça, on comprend que ce n'est pas demain matin, il va y avoir quelques années, ça fait que c'est là qu'il va y avoir vraiment une incidence plus marquée.

LE PRÉSIDENT :

2525

Il va y avoir une redistribution plus marquée du trafic à ce moment-là. C'est ça que vous anticipez.

M. GILLES BOURQUE :

2530

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2535

Monsieur Dériger?

M. DENIS GÉLINAS :

2540

J'aurais une précision à faire au commentaire de mon collègue. Le ministère des Transports et la Ville de Sherbrooke ont fait une étude qui n'est pas complétée à l'heure actuelle, ce qu'on appelle une étude urbanistique de tout le tronçon du boulevard Industriel, entre l'échangeur... en fin de compte, le giratoire Portland-Industriel-René-Lévesque et l'échangeur ici de l'autoroute. Et à l'heure actuelle, il n'est pas complété, il n'est pas public, il n'a jamais été déposé au Conseil de ville, mais c'est dans notre planification éventuellement, pour répondre au développement projeté des deux boulevards.

2545

On est conscient que ça devra se faire rapidement. C'est sûr que ça coûte de l'argent. Ça modifie beaucoup le caractère de la rue quand vous allez là, qui est assez rural. On devra l'urbaniser avec quand même beaucoup de travail. Mais on est conscient qu'il y a une bonne proportion des gens qui vont venir ici du boulevard René-Lévesque, ils vont aller vers l'autoroute le plus rapidement possible pour avoir accès à leur destination, plutôt que tout faire probablement Portland puis aller prendre... c'est une question... ils vont trouver le chemin le plus rapide.

2550

Et je confirme qu'il y a une portion du 30 000 qui est associée au fait que beaucoup de monde, à cause du giratoire, au lieu de passer sur Industriel, qui se retrouvaient à l'intersection qui est gérée par des feux, puis il y en a déjà un feu ici, à Léger, ils vont probablement utiliser le tronçon qui est le plus facile pour arriver au boulevard ou leur zone de destination. On va juste soulager une bonne proportion du boulevard Industriel à cause du fait qu'on a un giratoire plutôt qu'une intersection en T. Puis les virages à gauche, ce n'est pas le plus facile des mouvements, les gens aiment mieux continuer tout droit.

2555

2560

LE PRÉSIDENT :

Alors, Monsieur Allard, ça va?

2565

M. RENÉ ALLARD :

Oui. Peut-être une dernière question. La piste cyclable qui est entre les deux voies. Là, quand le boulevard, le nouveau boulevard Portland termine puis il arrive sur l'ancien boulevard

2570

Portland ou le boulevard Portland présent, ça va s'articuler comment, en fait, pour poursuivre le réseau cyclable? Parce que si on parle de transport actif, ce qui est une volonté, le réseau cyclable à la sortie du boulevard Portland va ressembler à quoi?

LE PRÉSIDENT :

2575

Si j'ai compris votre question, c'est par exemple ce qu'on a vu tout à l'heure dans la présentation, nous avons la piste cyclable centrale?

M. RENÉ ALLARD :

2580

En plein centre, oui.

LE PRÉSIDENT :

2585

Disons, qui arrivait par exemple de René-Lévesque, elle passe sous le giratoire et continue sur Portland. C'est vraiment dans cette continuité-là?

M. RENÉ ALLARD :

2590

Oui, exact.

LE PRÉSIDENT :

2595

Ou c'est comment un cycliste, à ce moment-là, pourrait décider de bifurquer? C'est quoi votre question?

M. RENÉ ALLARD :

2600

Bien, le réseau cyclable, parce qu'on parle de transport actif, va ressembler à quoi? Comment on va amarrer les morceaux, là.

M. DENIS GÉLINAS :

2605

Je vais demander à mon collègue Jocelyn Grenier de répondre à cette question.

LE PRÉSIDENT :

2610

Parce que justement, on voit qu'actuellement, il y a une piste cyclable qui existe, qui serait intersectée par le boulevard René-Lévesque – qui passe près de la rue Yamaska, d'ailleurs –, donc on voit bien dans les croquis, bon, la piste cyclable centrale, mais de quelle façon les

cyclistes vont se comporter? Donc, les cyclistes qui utiliseraient la piste centrale, ils vont arriver de quelque part et ils vont aller quelque part après; ils ne resteront pas infiniment à l'intérieur du réseau. Donc, c'est pour ça que la question, en même temps, pour moi, est pertinente à savoir, comment les gens vont accéder et sortir du réseau cyclable central?

2615

M. JOCELYN GRENIER :

Bien, pour répondre à la question de monsieur Allard, ce qui est projeté c'est qu'elle va rester centrale jusqu'à la rue Léger. À cet endroit-là, elle va à l'intersection qui va être gérée par feux. On va amener les cyclistes du côté sud du boulevard de Portland. Et à partir de là, ils vont rester du côté sud en site propre, c'est-à-dire sur une piste cyclable décrochée de la chaussée. Donc, on va les amener. Et éventuellement, on est à travailler une alternative pour enjamber l'autoroute 410 avec cette même piste cyclable là qui, encore là, serait en site propre, c'est-à-dire vraiment décroché de la circulation, soit par un élargissement de la structure ou par une nouvelle structure tout simplement indépendante. Et le but, bien, c'est aussi, un jour, de prolonger sur de Portland, toujours probablement du côté sud et de l'amener jusqu'à Lionel-Groulx, de façon, après ça, à pouvoir descendre vers le bord de la rivière Magog où, là, vous savez que le réseau est assez bien structuré. Donc, c'est ce qu'on vise.

2620

2625

2630

LE PRÉSIDENT :

Mais je veux juste bien comprendre. Disons, on prend Portland, vous construisez Portland, donc on sait que René-Lévesque ne sera pas construit en même temps que Portland. À ce moment-là, comment les gens... donc, demain matin Portland est ouvert, le prolongement. Comment les gens accèdent à la piste centrale à partir du boulevard Industriel et à partir de la portion existante du boulevard de Portland? Comment ils accèdent demain matin?

2635

M. DENIS GÉLINAS :

C'est une bonne question. Donc, en théorie, avant que le boulevard René-Lévesque soit complet, on va avoir une fondation de gravier qui va permettre d'avoir accès à la zone, à la piste cyclable jusqu'à tant que la route va être construite. Donc, les gens qui arrivent en bicyclette vont arrêter, non pas dans un cul-de-sac, ils vont avoir accès tout de suite à la voie qui permet d'avoir accès au secteur Marie-Victorin et aussi au secteur Mi-Vallon, pour le sud.

2640

2645

En haut, comme l'a expliqué mon collègue, on va vraiment continuer au moins jusqu'à l'autoroute 410. Et on est en discussion, depuis le début de cette année, avec le ministère des Transports pour traverser la 410 avec une structure qui est la plus sécuritaire possible. Et la volonté qu'on a, c'est de passer devant la zone commerciale, offrir des options aux gens pour aller magasiner en bicyclette ou à pied, si c'est le cas, et éventuellement aller rejoindre Lionel-Groulx. On a du côté nord, on pourrait aller rejoindre un réseau qui est déjà existant, qui monte

2650

vers le réseau route verte. Et vers le bas, on aurait accès, à la longue, au réseau qu'on appelle *Grande Fourche*, qui fait plusieurs kilomètres, il va jusqu'à North Hatley et compagnie. Donc, le réseau est déjà existant et bien installé.

2655

Donc, à partir de ce tracé-là, les gens pourront avoir accès à plusieurs kilomètres, dizaine de kilomètres de route.

LE PRÉSIDENT :

2660

Alors, si j'ai compris l'explication, pour la partie Portland existante, la piste, donc à l'ouest de la 410, la piste serait du côté sud de Portland, c'est ça?

M. DENIS GÉLINAS :

2665

Effectivement.

LE PRÉSIDENT :

2670

Comment le changement, parce qu'on est au centre et on se retrouve au sud, comment la transition se fait de façon sécuritaire pour les cyclistes?

M. DENIS GÉLINAS :

2675

Donc, à Léger, il y aura un feu de circulation; dans les projections de conception, il y a un feu de circulation et on permettra, avec les feux appropriés, comme un piéton, de traverser du côté sud de façon sécuritaire. Et il va y avoir une piste vraiment indépendante de la route qui va rouler du côté sud et qui va se continuer l'autre bord de la 410 éventuellement. On peut vous faire une carte rapidement, pour demain, pour montrer ce qu'on vous explique.

2680

LE PRÉSIDENT :

On va attendre ça.

2685

M. DENIS GÉLINAS :

On a quelque chose d'assez proche pour vous expliquer ça.

LE PRÉSIDENT :

2690

Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2695

À cet endroit-là aussi, je pense, si je ne me trompe pas, il y a un sentier de quad, si je ne me trompe pas, à l'extrémité de Portland actuelle?

M. DENIS GÉLINAS :

2700

Motoneiges.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2705

Motoneiges? Des motoneiges?

M. DENIS GÉLINAS :

Motoneiges.

2710

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Comment ça va être fait à ce moment-là?

M. DENIS GÉLINAS :

2715

En théorie, le sentier de motoneiges ne sera plus autorisé aussitôt que le boulevard va être construit. Ça a été toléré cette année, parce que le boulevard n'a pas été mis en place, mais c'est bien clair, pour le Conseil municipal, qu'aussitôt que le boulevard sera opérationnel, on comprend que le débit qu'il va y avoir là, ce ne sera plus utilisable. En tout cas, dans les prémisses actuelles, les discussions qu'on a avec les clubs, il y aura une autre option qui devrait être regardée pour les faire traverser, pour qu'ils aient accès aux zones qui font leur affaire, les zones commerciales.

2720

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2725

J'ai compris qu'il y avait des discussions d'amorcées déjà, oui?

M. DENIS GÉLINAS :

2730

Absolument. Si vous suivez l'actualité de la ville de Sherbrooke, on a dernièrement autorisé pour une année supplémentaire, ce passage-là, et c'est très clairement attaché à la construction du boulevard de Portland.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2735

O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2740

Très bien, je vous remercie. Alors, Monsieur Allard, ça va?

M. RENÉ ALLARD :

2745

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2750

Merci. Je vais maintenant inviter madame Suzan Taylor à s'avancer à la table. Bonsoir, Madame.

Mme SUZAN TAYLOR :

2755

Voilà. J'aimerais revenir, en fait, sur la protection du milieu humide dans la partie Portland. En fait, je me posais la question qui est assez simple. Je me demandais si les études hydrologiques, entre autres des caractérisations des débits ont déjà été faites. C'est quand même important quand on considère qu'il va y avoir des bassins de rétention qui vont être construits, donc de s'assurer d'avoir des bassins de rétention d'une taille suffisante, minimalement. Donc, ça, ça serait peut-être ma première question.

2760

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gélinas?

M. DENIS GÉLINAS :

2765

Effectivement, on est en préparation de plans et devis, on est quand même à la phase préliminaire, et on vous a montré le bassin versant, le bassin de drainage. C'est ce bassin-là qui a été utilisé pour dimensionner la dimension des conduites qui permettront au débit – on en met deux, pour être encore plus sécuritaire – permettre le débit d'écoulement en différentes périodes, d'étiage ou pas, de toute l'eau qui s'en vient de la zone humide.

2770

Mme SUZAN TAYLOR :

Bien, en fait, ça m'amène très bien à ma deuxième portion.

2775

LE PRÉSIDENT :

Oui, juste une petite question.

2780

Mme SUZAN TAYLOR :

Oh, pardon. Excusez.

2785

LE PRÉSIDENT :

Ce que vous nous dites c'est que les études de design des bassins de rétention sont en cours?

2790

M. DENIS GÉLINAS :

En fin de compte, la superficie, elle est connue.

2795

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2800

M. DENIS GÉLINAS :

Et à partir de cette superficie-là, on est capable d'identifier le débit qui va alimenter la zone. Et au passage, ici, on est en mesure d'identifier le débit en mètre cube seconde qui passe et, de là, concevoir la dimension, la capacité des ponceaux qui seront mis en place pour permettre l'écoulement normal.

2805

LE PRÉSIDENT :

L'étude en cours serait terminée quand?

2810

M. DENIS GÉLINAS :

C'est dans le courant de cette année, là. C'est récent.

2815

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est dans les mois à venir?

M. DENIS GÉLINAS :

Bien, en fin de compte, ce qu'on a c'est un design préliminaire, ce n'est pas confirmé. Mais si vous voulez avoir le détail, on pourra vous le fournir, sans problème.

2820

LE PRÉSIDENT :

Madame Taylor, quelle information vous aimeriez avoir qui pourrait être disponible à ce stade-ci sur les bassins à ce moment-là? On peut voir, peut-être des choses seraient disponibles?

2825

Mme SUZAN TAYLOR :

Oui. Bien, j'aimerais savoir si ça a été caractérisé, en fait, selon les sous-bassins que vous avez identifiés un peu plus tôt. Ça, et aussi la façon que cette caractérisation-là a été ou sera faite. Est-ce que vous pensez seulement prendre un débit moyen, un débit médian, un débit annuel, un débit... sur quoi vous allez vous baser, en fait, pour faire ces informations-là?

2830

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, parce qu'il existe différentes méthodes, là.

2835

M. DENIS GÉLINAS :

Oui. En fin de compte, il y a différentes méthodes, mais je vais demander à Daniel Leblanc, qui est responsable de la gestion des eaux de vous donner un peu la méthode qui a été utilisée.

2840

LE PRÉSIDENT :

Que vous allez retenir, O.K.

2845

M. DANIEL LEBLANC :

Madame, est-ce que vous nous parlez des débits qui vont traverser le boulevard Portland ou vous nous parlez du calcul des différents bassins de régularisation qui vont être construits lors de l'aménagement des rues du parc industriel?

2850

Mme SUZAN TAYLOR :

Les différents bassins, là.

2855

M. DANIEL LEBLANC :

2860 Bon. Chacun des bassins de... parce que ces bassins-là vont se faire progressivement lors de la construction, pas nécessairement du boulevard Portland. Le boulevard Portland va nécessiter la construction d'un bassin de régularisation qui est situé approximativement au sud de l'embranchement de la zone humide. Ce bassin-là, je ne connais pas présentement le volume ou le calcul, mais ce calcul-là est en cours et il va être disponible prochainement.

2865 Alors que les autres bassins de régularisation qui vont être construits ultérieurement dans le parc industriel – ça, ça va être selon les requêtes, les demandes – ces bassins-là ont pour objectif de régulariser les eaux provenant des rues industrielles qui vont être aménagées. Il va y avoir des surfaces imperméables qui vont être créées. Le bassin a pour rôle d'atténuer les impacts négatifs de l'urbanisation, donc volume de régularisation, sédimentation, phosphore et ainsi de suite. Ces bassins-là vont être aménagés en conformité avec les normes actuelles du ministère de l'Environnement concernant les développements.

M. DENIS GÉLINAS :

2875 Et il y aura un article 32 qui va être associé au choix qui va être fait.

LE PRÉSIDENT :

2880 À ces aménagements-là. Mais à ce stade-ci, il existe, comme par exemple des formules développées dans les années 60 aux États-Unis à coefficient qui permet d'approximer les besoins, par exemple, de dimensionnement de ponceaux ou éventuellement de bassins, il existe de la modélisation. Dans ce cas-ci, quels sont les outils que vous prévoyez utiliser pour établir les besoins des dimensions?

M. DANIEL LEBLANC :

2885 Bien, regardez, présentement les modèles de modélisation qu'on a, c'est le HEC-HMS. C'est des logiciels qui sont couramment utilisés dans le domaine et qui vont être utilisés pour la modélisation des débits, des bassins dans ce secteur-là.

LE PRÉSIDENT :

2890 Donc, ça, c'est des modèles établis aux États-Unis?

M. DANIEL LEBLANC :

2895 Je crois que oui.

LE PRÉSIDENT :

2900

Donc, il y a une certaine documentation qui est déjà disponible même sur Internet actuellement. Donc, est-ce que c'est possible d'avoir – j'imagine, ce que vous voulez savoir c'est, c'est quoi les paramètres qui vont être utilisés, donc il y aurait moyen probablement de pouvoir déposer un peu de théorie qui est sous-jacente à ces modèles-là?

2905

M. DANIEL LEBLANC :

Certainement.

LE PRÉSIDENT :

2910

Vous pouvez nous déposer ça? Ça vous irait, ça?

Mme SUZAN TAYLOR :

2915

Ça m'irait très bien, merci.

LE PRÉSIDENT :

2920

Très bien, je vous remercie. Est-ce que vous avez une autre question?

Mme SUZAN TAYLOR :

Non, l'autre a été répondue tantôt. Je vous remercie.

2925

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors, je vous remercie pour votre participation. Je vais maintenant inviter madame Évelyne Beaudin.

2930

Mme ÉVELYNE BEAUDIN :

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

2935

Bonsoir, Madame.

Mme ÉVELYNE BEAUDIN :

2940 O.K., bonsoir! Ma question c'est à savoir... là, on a un projet sous les yeux qui nous est
présenté actuellement par la Ville de Sherbrooke, je voulais savoir, une fois que ce projet-là a
passé toutes les étapes de consultation puis la décision du Conseil des ministres au mois d'avril
2014, est-ce que la Ville peut encore faire des modifications?

2945 Parce que – là, je vous mets en contexte pourquoi je pose cette question-là – parce que
durant la dernière campagne électorale, le maire qui a été réélu s'était engagé à faire des
modifications au plan du boulevard René-Lévesque, disant que c'était trop cher et qu'il fallait
2950 réduire les coûts. Mais là, ça donne l'impression qu'on est là ce soir à discuter d'un projet qui,
finalement, pourrait complètement être modifié d'ici quelques semaines ou quelques mois, là.

Donc, ma question c'est, est-ce que ça va changer? Est-ce que la Ville a le droit de
changer une fois que ça a été adopté par le BAPE?

2955 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Je vais vous parler un petit peu par expérience, puis après ça, on pourra aller du côté
de monsieur Gélinas. On sait, par expérience, au courant des 35 années d'existence du BAPE,
lorsque des projets vont en audience publique – des fois ça peut même être le BAPE dans son
2960 rapport qui va exprimer le besoin de modifications au projet. Dans d'autres cas, ça peut être le
promoteur qui décide de lui-même de modifier son projet à la suite des audiences publiques du
BAPE.

2965 Donc, un projet peut être différent entre ce qui est passé devant le BAPE et ce qui a été
autorisé par le Conseil des ministres. Donc, pour différentes raisons, comme je viens de vous
synthétiser.

2970 Actuellement, le projet, la partie du projet du moins qui est dans la procédure, c'est-à-dire le
boulevard de Portland, donc on est dans une partie publique de procédure. Normalement, après
le rapport du BAPE, on le voit par expérience, la procédure devient un peu plus privée par après.
Le ministère fait son analyse environnementale, peut demander des modifications au projet. On
ne le voit pas nécessairement immédiatement. On pourra le voir à ce moment-là quand le
ministère publie, mais il ne publie pas avant la décision, mais quand le gouvernement prend une
2975 décision, normalement le ministère dépose en public, avec le décret, son analyse
environnementale. Et là, on voit un peu les motifs pour lesquels... s'il y a eu des modifications, on
peut comprendre un peu plus pourquoi il y a eu des modifications. Mais effectivement, un projet
peut être sensiblement différent entre son passage au BAPE et ce qui est autorisé.

2980 Maintenant, du côté de monsieur Gélinas – on pourrait aller du côté de la Ville pour voir –
est-ce qu'une fois l'étape du BAPE passée, par exemple le rapport, peu importe ce que le rapport
du BAPE dit, mais disons que la Ville fait des modifications soit à Portland, soit à René-Lévesque,
est-ce que la Ville a une politique de consultation systématique? Donc, est-ce que la Ville va
considérer, par exemple, qu'une fois que le rapport du BAPE est remis, qu'il n'y a plus de
2985 procédure publique ou la Ville a des engagements, en matière de consultation, subséquents au
rapport du BAPE?

M. DENIS GÉLINAS :

2990 Tout dépendra du niveau de correction, s'il y a correction. Si les corrections découlent des
recommandations du ministre, on va en tenir compte évidemment si on veut faire le projet. Si
c'est des modifications qu'elle entend faire, puis que ça n'a pas un impact ou ça ne change pas
les conclusions, les recommandations qui sont faites, bon, je pense que l'objectif c'est de faire le
même trajet au meilleur prix possible.

2995 À l'heure actuelle, l'enveloppe de 15,5 M qui est alloué, les estimés qu'on a faits, on est à
l'intérieur de cette enveloppe-là. Il n'y a rien qui nous amène à proposer d'autres choses au
Conseil pour l'instant. Et le fait qu'on le fait séparément de René-Lévesque, ça va nous guider
pour la préparation de... le boulevard de Portland va nous guider sur la préparation des coûts
pour René-Lévesque, et là, proposer probablement des modifications si on n'arrive pas à avoir
3000 des coûts qui sont économiques.

LE PRÉSIDENT :

3005 On va faire un petit scénario, par exemple. Présumons, disons que le ministère demande,
après le rapport du BAPE, disons que le ministère demande des modifications substantielles au
projet Portland, par exemple. Je dis bien substantielles, pas juste changer le modèle de
lampadaire. Donc, des modifications substantielles. À ce moment-là, est-ce que vous, à ce
moment-là, vous pourriez décider d'aller en consultation publique pour savoir, est-ce que les gens
sont d'accord avec les demandes du ministère? Donc, la demande de modification vient du
3010 ministère.

M. DENIS GÉLINAS :

Ce n'est pas dans la démarche normale.

LE PRÉSIDENT :

Ce n'est pas dans la démarche normale, O.K.

3020

M. DENIS GÉLINAS :

3025

La réalité c'est plus technique. On va, à partir des recommandations, guider le Conseil : voici les impacts que ça a sur le coût ou le délai de construction, *so what!* Je ne le sais pas qu'est-ce que ça pourrait donner, et on recommandera des options au Conseil qui jugera d'aller vers où il le souhaite. Mais il pourra même aller à la consultation s'il le juge opportun, mais en respectant toujours les recommandations qui seront faites entre autres par le ministre.

3030

LE PRÉSIDENT :

3035

Donc, ce qu'on peut comprendre, notamment pour Portland, la situation, et dans le cas de René-Lévesque, étant donné qu'il n'y a pas de décision du Conseil des ministres, s'il y a des modifications qui étaient apportées à René-Lévesque, ce que j'en comprends, c'est à la discrétion de la Ville à ce moment-là de communiquer publiquement son projet de modification ou de tenir des consultations. Ce serait à la discrétion du Conseil municipal, disons. C'est ce que j'en comprends.

M. DENIS GÉLINAS :

3040

Pour René-Lévesque, bien évidemment, si le fait qu'on va en appel d'offres puis on se retrouve avec des coûts qui sont supérieurs à l'estimé, bien c'est sûr que ça va nous guider dans les modifications. Les modifications pourront entraîner des éléments substantiels qui justifieraient d'avoir des rencontres publiques auprès de la population pour expliquer : voici comment il est changé, voici l'impact sur les coûts ou le délai de construction. Ça, possiblement, ça pourrait être regardé. On est plus dans cette approche-là pour le côté René-Lévesque.

3045

3050

Du côté de Portland, comme c'est un boulevard qui est situé dans un terrain qui nous appartient, pour développer notre économie, vous comprendrez, bien, le Conseil aura d'autres paramètres à examiner pour voir : est-ce qu'on prend un coût supplémentaire puis ça nous permet de développer, d'avoir du travail ici à Sherbrooke? Ce seront des paramètres qu'il aura à regarder, bien entendu.

LE PRÉSIDENT :

3055

Donc, c'est possible. Ce qu'on peut résumer, c'est possible qu'un projet soit modifié après le passage au BAPE. Et dans ce cas-ci, bien, ça peut dépendre de la Ville, par exemple si elle désire ou pas ou estime nécessaire ou pas de consulter, soit sur le projet dans son ensemble ou sur des points spécifiques. C'est ce que je retiens de la réponse.

3060

Mme ÉVELYNE BEAUDIN :

3065 Puis les recommandations du BAPE, est-ce qu'elles portent exclusivement sur le trajet ou bien est-ce que ça peut porter aussi sur... justement, vous parliez des lampadaires, mais je veux dire, sur le fait qu'il y a une piste cyclable au milieu, ce genre de choses-là, est-ce que ça fait partie des recommandations du BAPE?

LE PRÉSIDENT :

3070 En fait, tout ce qu'on...

Mme ÉVELYNE BEAUDIN :

3075 C'est le projet dans son ensemble?

LE PRÉSIDENT :

3080 C'est le projet dans son ensemble. Ce que la commission estime pertinent, autant pour René-Lévesque que pour de Portland, tout ce que la commission va estimer pertinent de traiter en lien direct ou indirect avec ces deux projets-là, elle va en traiter dans son rapport. Alors, ça peut couvrir aussi bien des aspects esthétiques que des aspects de sécurité, de fonctionnalité, de protection de l'environnement, à peu près tout ce qu'on peut imaginer qui est en lien logique avec ces projets-là, donc on est susceptible d'en traiter.

3085 **Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

3090 Mais la discrétion appartient à la commission, c'est elle qui prend la décision d'en traiter ou pas ou de proposer une orientation, un avis. Donc, on a quand même une bonne latitude à ce niveau-là.

3095 **Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

O.K.

3100

LE PRÉSIDENT :

3105 Mais souvent, quand les gens viennent déposer des mémoires, on examine les préoccupations des gens et on essaie d'y répondre à ce moment-là.

Mme ÉVELYNE BEAUDIN :

3110 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est une invitation à venir nous présenter un mémoire.

3115 **Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

3120 Oui, oui, je l'ai bien entendue. Ma deuxième question c'est à savoir, j'ai l'impression que le prolongement du boulevard de Portland, si je comprends bien, c'est surtout parce qu'on veut développer un peu plus le quartier industriel, puis qu'il y a un problème de trafic sur le boulevard Industriel ou la 220.

3125 Pourquoi est-ce qu'on n'envisagerait pas plutôt, vu que ça passe dans le plus important milieu humide de Sherbrooke, je crois, là, si j'ai bien compris, pourquoi on n'envisagerait pas tout simplement d'agrandir le boulevard Industriel, de l'élargir, de peut-être mettre deux voies de plus, puis d'avoir un autre accès au quartier industriel qui ne ferait pas en sorte qu'on passerait à travers le milieu humide?

3130 Je sais que c'est complètement un autre projet, mais je veux être certaine que toutes les possibilités ont été envisagées par la Ville de Sherbrooke.

LE PRÉSIDENT :

3135 C'est une excellente question. D'ailleurs, on a commencé à regarder le projet, donc on a une série de questions, on veut comprendre, à ce moment-là, pourquoi la Ville opte pour Portland, un prolongement de Portland plutôt qu'une réfection du boulevard Industriel. Donc, ça fait partie de certaines questions que nous avons déjà.

3140 Et lorsqu'on parle souvent des solutions de rechange, donc est-ce que la Ville a examiné, le promoteur, autrement dit, a examiné une réfection, élargissement, soit discuté avec le ministère des Transports pour un élargissement, réfection du boulevard Industriel? Est-ce que ça a été étudié, envisagé comme solution de rechange au prolongement du boulevard de Portland?

M. DENIS GÉLINAS :

3145 Ce qui a été regardé c'est de permettre l'accès à la zone ouest où on a une frontière ici, à
l'heure actuelle. Et je rappelle que dans la négociation pour le certificat d'autorisation, nous avons
négocié des droits de passage. Parce que dans la planification, on avait l'intention de passer
Portland avec des conditions rattachées à ça. On vous l'a expliqué tantôt. Parce que refaire la
route 220, la mettre à quatre voies, là, on a aucun gain en termes d'accès à la zone industrielle.
3150 On fait juste remettre d'une façon urbaine, plus urbaine, une zone qui est déjà occupée de part et
d'autre. Il n'y a aucun gain pour à peu près le même prix.

3155 Tandis que là, on met 15,5 M, mais on ouvre. Parce que là, on l'a dit. L'eau s'écoule vers la
zone humide, il faut avoir des conduites pour l'amener. Et le boulevard de Portland, oui, il a un
rôle pour transporter des véhicules, mais il a aussi un rôle pour transporter des eaux dans ces
conduites souterraines puis alimentation en eau potable.

3160 Et cette artère-là ou cette colonne vertébrale là sert à soutenir l'ensemble du
développement qu'on vous a montré dans le début, qui est la planification du développement.
C'est vraiment l'épine dorsale. Si on ne fait pas ça, on a beaucoup de difficultés à aller ouvrir des
rues à l'intérieur du parc industriel, parce que l'eau s'écoule par là, et on n'a pas de capacité sur
le réseau.

3165 Ces eaux-là, ça s'égoutte par là, au niveau... il y a des égouts, il y a de l'eau. Les égouts,
on les a vus. Le drainage, ça s'en va vers la zone de conservation. Donc, c'est vraiment le
passage obligé pour aller rejoindre les deux autoroutes qui ceignent cette zone-là. On sait que
le camionnage, ils veulent aller vers les autoroutes le plus vite possible. Il faut leur donner des
opportunités. Donc, on leur donne des opportunités d'aller vers le réseau de la 410 ou vers le
réseau de la 10-55, selon leur destination. Et plutôt que tout concentrer vers la zone ici, la route
3170 220 ou le boulevard Industriel qui est déjà largement surchargé et l'amener vers les échangeurs,
c'est beaucoup, beaucoup de tensions qu'on aurait à vivre en termes de volume de circulation à
gérer.

3175 Donc, oui, c'est la colonne vertébrale. Non, la route 220, ce n'est pas une alternative. Elle
ne donne rien de plus que de dépenser 15,5 M pour urbaniser une rue qu'on n'a pas besoin.
Mais on n'a aucun accès à des terrains neufs en développement industriel.

LE PRÉSIDENT :

3180 Néanmoins, si on oublie Portland à quatre voies, à ce moment-là, il y a moyen quand
même de faire une desserte locale pour la partie ouest du parc industriel. À ce moment-là, on voit
quand même que l'autoroute 55-10 n'est pas tellement loin de la portion ouest du parc industriel.
J'imagine que les gens, quand ils vont transiter vers l'échangeur qui est le plus près...

M. DENIS GÉLINAS :

3185 Ça, là, ça veut dire que si on amène tout le boulevard René-Lévesque à l'intersection, les
deux options, ça va être d'aller surcharger le boulevard industriel qui est là, avec un feu de
circulation à Léger, un feu de circulation à l'échangeur là. Ce n'est pas la volonté. On n'a aucun
gain de faire ça. Et je vous rappelle, dans la négociation pour le certificat d'autorisation qu'on a
3190 eue avec le ministère, c'était clair qu'on analysait l'ensemble de ce secteur-là et on en dégageait
ce qu'il fallait préserver en termes de milieu humide, et en compensation on avait des droits de
passage. Ces droits de passage là, ils n'étaient pas ouverts à « on fait ce qu'on veut ».

3195 Vous l'avez vu, il y a un CA obligatoire à aller chercher pour le passage du boulevard de
Portland et Hector-Brien, et c'est cette volonté-là qu'on a. On prend les mesures pour faire un
minimum d'empreintes dans le milieu humide, mais il faut passer par là pour assurer une
continuité dans le réseau supérieur. Le boulevard de Portland, c'est le réseau supérieur de la
Ville. Il va être encore plus important que le boulevard Industriel où on a beaucoup d'entrées
3200 charretières, plein de mouvements de véhicules, il n'y a pas de terre-plein dans le centre, ça fait
que la largeur de l'emprise n'est pas suffisante pour permettre un terre-plein central et faire des
virages à gauche à différents endroits. Donc, sa capacité, elle n'est pas du tout de la même
amplitude que pour avoir le boulevard de Portland de la façon qu'on le conçoit.

3205 Puis on ne peut pas amener... là, on amènerait, dans la réflexion des piétons et des
cyclistes, on ne passerait jamais... là, vous me dites : « Avez-vous regardé de ne jamais passer
là? » On va faire passer les gens à travers toute cette circulation-là où c'est déjà très, très, très
serré? Ça ne sera pas du tout le même milieu de travail.

LE PRÉSIDENT :

3210 Par contre, on voit sur Industriel, par exemple, il y a des endroits où il y a des fossés ou
bien des commerces ne sont pas si proches que ça. Je peux comprendre que vous dites que
l'emprise n'est pas suffisante actuellement, mais néanmoins, on voit qu'il y a des fossés à
certains endroits.

3215 Ce qu'on veut essayer de comprendre c'est, est-ce qu'une réfection d'Industriel est faisable
ou pas faisable? Si elle n'est pas faisable, on aimerait comprendre, avoir le détail pourquoi
fondamentalement elle n'est pas faisable, pour vraiment pouvoir pondérer la nécessité de faire
Portland et Portland qui traverse le milieu humide, qui coupe comme en deux le milieu humide.

3220 On comprend que vous avez déjà pris l'entente avec le ministère, mais on veut vraiment
comprendre. Est-ce que Portland est la seule solution viable? Est-ce qu'Industriel est une solution
non viable? Donc, on voudrait vraiment comprendre si Industriel est une solution non viable dans
ce cas-ci? Êtes-vous capable de nous faire une démonstration, compte tenu des contraintes

3225

d'espace et autres qui nous diraient : bien, on ne serait pas capable d'aménager Industriel à quatre voies, par exemple, parce qu'on n'a pas l'emprise, les commerces sont trop proches, les marges de recul ne seraient pas respectées.

C'est ça qu'on aimerait comprendre.

3230

M. DENIS GÉLINAS :

3235

On va vous présenter quelque chose, pas ce soir, peut-être pas demain, mais le plus tôt possible, on vous adressera cet élément comparatif là. On a fait l'analyse en termes sommaires du boulevard Industriel quant à sa modification à quatre voies, on a déjà les données, mais je vous répète ça n'a aucune plus-value sur le développement.

3240

Ici, il va falloir investir un montant de l'ordre, probablement, de 10-12 M pour faire cette rue-là pareil. Il va falloir le faire. Parce que si vous me dites : « On ne va pas traverser le milieu humide », il va falloir faire une structure, qui est un boulevard, qui va accueillir l'ensemble du débit qui va venir de la zone industrielle, puis je vais avoir payé 15,5 M, ou la Ville va avoir payé 15,5 M, aucun gain de plus, pour une unité industrielle de plus?

3245

LE PRÉSIDENT :

On va vous inviter à nous faire un argumentaire à cet effet-là.

3250

M. DENIS GÉLINAS :

C'est beau.

3255

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dériger?

3265

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Gélinas, autre petite question. Dans le *pattern* de circulation que vous venez de nous montrer pour le secteur de parc industriel, lors de la demande de CA qui a été faite en 2009, c'était différent comme *pattern* de rue. Est-ce que ça a été modifié? Est-ce que maintenant, c'est la nouvelle disposition des rues? Parce que c'était un peu différent comme arrangement.

M. DENIS GÉLINAS :

3270 Oui, effectivement, c'était différent. Il y a eu une optimisation de l'espace industriel, de façon à venir desservir, on les a vues tout à l'heure, les catégories ont été mieux précisées. On voyait tantôt des catégories qui parlaient de l'industrie... on va le voir, ça ne sera pas long.

3275 Donc, cette définition-là dans la planification du développement de la zone industrielle à faire est mieux précisée par les gens de Sherbrooke Innopole, et ça a permis de mieux calibrer les rues en fonction des espaces qu'on voulait réserver, qui sont plus importants le long de l'autoroute, et qui pourraient varier, en fin de compte, selon la catégorie de gens qui veulent s'installer. Cette information-là n'était pas possible à l'époque. Ça avait été fait avec les besoins du temps, et ça a évolué depuis ce temps-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3280 Par contre, le chemin Labonté, lui, est-ce qu'il est disparu?

M. DENIS GÉLINAS :

3285 Oui, il n'existe plus. En fin de compte, le chemin Labonté monte ici, là. C'est un chemin rural, là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3290 Donc, lui, dans le fond, il n'est plus dans le portrait, là.

M. DENIS GÉLINAS :

3295 Absolument plus. C'est une infrastructure de chemin rural. Il pourrait même ne pas être gardé si on voulait faire un axe droit.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3300 J'ai une question pour la Ville, Madame – je ne vois pas les noms.

Mme DANIELLE GILBERT :

3305 Gilbert.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3310 Gilbert. Le plan qu'on voit actuellement, la façon que le zonage, en fait, la distribution, le type d'industrie, comment il se distribue sur le territoire, est-ce que ça correspond au zonage actuellement? Parce que dans le zonage, il y avait des zones, si je me souviens bien, industries légères, industries lourdes, il y avait une terminologie bien différente de qu'est-ce qu'on nous présente ce soir. Est-ce que ça a été changé, ça a été modifié?

3315 **Mme DANIELLE GILBERT :**

3320 En fait, il y a un plan directeur du parc industriel régional qui a été produit il y a quelques années. Ce plan-là a été rafraîchi au cours de l'année 2013, je pense au mois de juin de cette année. Il y a toujours eu une distinction entre ce qu'on appelle la zone industrielle de prestige, dans la proposition du plan directeur, et les zones plus contraignantes, les activités industrielles plus contraignantes.

3325 La réglementation en vigueur, donc le zonage en vigueur, on est dans un chevauchement entre l'ancien territoire de Saint-Élie et le territoire de Sherbrooke. Sherbrooke n'a toujours pas une réglementation unifiée pour tout son territoire, donc on gère des parties de zonage différent. Il n'est toujours pas harmonisé, mais dans les deux secteurs, c'est toujours de l'activité industrielle qui est actuellement permise.

3330 Par contre, on devra, avec la révision, adapter les catégories industrielles pour venir se coller au plan directeur qui a été développé avec l'organisme Sherbrooke Innopole. Donc, depuis quelques années, on sait que le parc à développer et la façon dont les rues vont permettre l'accès vont devoir prévoir des zones d'industries non contraignantes et des zones plus contraignantes.

3335 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais c'est une autre terminologie.

3340 **Mme DANIELLE GILBERT :**

Effectivement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3345 Anciennement, on parlait d'industries sans incidence environnementale, avec incidence... Donc là, c'est autre chose. Il n'y a pas de lien entre les deux.

Mme DANIELLE GILBERT :

3350 Effectivement, c'est des classifications industrielles qui sont différentes. Par contre, c'est
une question d'actualisation des classifications. Dans certains cas, on parle d'industries légères,
d'industries lourdes. Dans le cas présent, c'est toujours de l'industrie manufacturière. Prestige
3355 voulant plutôt signifier qu'au niveau des impacts en matière d'entreposage, en matière
d'importance de la partie d'emploi à l'intérieur, à l'extérieur, on aura des variantes, alors que dans
les secteurs contraignants, comme le secteur Hector-Brien, on va voir davantage ce qu'on
qualifie souvent d'industrie lourde ou d'industrie à impacts ou incidences sur le territoire.

3360 Donc, ça va se préciser avec le nouveau zonage. Pour l'instant, on a du zonage industriel
qui varie, qui n'est pas tout à fait comme le plan présenté, mais comme on n'a pas de rue non
plus donnant accès à ces espaces-là, ce n'est pas, pour le moment problématique, et ce sont,
pour la majorité, des terrains municipaux.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3365 O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3370 Je vous remercie. Alors, Madame Beaudin, ça vous va?

Mme ÉVELYNE BEAUDIN :

Oui. Je vous remercie.

3375 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, bonne soirée. J'invite maintenant monsieur Thierry Nootens à s'avancer. Bonsoir,
Monsieur.

3380 **M. THIERRY NOOTENS :**

3385 Merci, Monsieur le commissaire. Alors, une question pour le promoteur. J'écoutais avec
intérêt l'exposé de monsieur Gélinas et il mentionne à quelques reprises le processus Dialogue-
citoyens Sherbrooke, et notamment le Comité sur les axes routiers qui a été mis en place dans le
cadre de ce processus Dialogue-citoyens Sherbrooke.

Par contre, dans le cadre de ce même processus, il y a eu une Table, un Comité sur les
aires écologiques qui a été mis sur pied. Le rapport de cette Table a été adopté par la Ville de

3390 Sherbrooke et ce rapport mentionne que les zones écologiques incluant les milieux humides, je cite : « Ne peut être traversé, ni enclavé par des axes routiers d'importance. »

Alors, ma première question : comment expliquer cet oubli dans l'exposé auquel nous avons eu droit ce soir?

3395 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gélinas?

3400 **M. DENIS GÉLINAS :**

Ce n'est pas un oubli, parce que la Table, le Comité citoyens a été fait en 2010, et le CA a été...

3405 **M. THIERRY NOOTENS :**

2008.

M. DENIS GÉLINAS :

3410 2008, et le CA avait été, la démarche pour proposer le CA avait été faite entre 2006 et 2008, et le CA a été émis en 2009, un peu après, en tenant compte, comme on disait... dans l'approche, on a fait une analyse globale du secteur et l'entente – on a quand même un CA, un certification d'autorisation, ça a une valeur et c'est de bonne foi qu'on a négocié, la Ville de Sherbrooke a négocié avec le ministère de l'Environnement en ayant des droits de passage, en ayant des obligations pour les avoir ces droits de passage là, en préservant un immense terrain de 64.5 hectares.

3420 Donc, oui, ce que dit monsieur Nootens, ça fait partie des orientations du comité. Est-ce que ça fait partie de la résolution? Je ne le sais pas, là. Parce que je vous disais tout à l'heure, le comité émettait des recommandations. Il faudrait regarder la recommandation ou la résolution du Conseil, est-ce que c'était maintenu? Parce qu'il est recommandé au Conseil, c'est le Conseil qui en disposait, et ça s'est fait de bonne foi. Le Conseil municipal, une fois qu'on a eu notre CA, a décrété, en connaissance de cause, que cette zone-là, elle était conservée avec les limites qu'on avait, les deux droits de passage, et ça fait partie de nos résolutions. On a une obligation d'en préserver et d'assurer la pérennité dans le temps.

3425 Oui, et moi, je ne vois pas qu'il y a une opposition à ça. Il y a, je pense, une négociation de bon sens qui s'est faite, avec des conditions importantes d'exigées par le ministère de

3430 l'Environnement, entre autres pour le maintien de l'alimentation en eau, éviter les sédimentations ou la contamination, ces choses-là. C'est des devoirs importants qu'on s'engage à respecter.

LE PRÉSIDENT :

3435 Pour bien comprendre les dates. Le rapport du Comité sur les aires écologiques, il date de quelle année?

M. THIERRY NOOTENS :

3440 Il a été déposé le 30 juin 2008 précisément.

LE PRÉSIDENT :

2008, O.K.

3445 **M. DENIS GÉLINAS :**

3450 Je veux juste porter à votre attention, Monsieur le président, que dans l'exercice, toutes les zones qui ont été... qui seront détruites ont été compensées dans un rapport de 2,5 pour 1. C'est important, c'est les zones jaunes que vous voyez là-dessus, qui font maintenant partie de la zone écologique.

3455 Donc, il y a eu un effort important de la Ville pour compenser ce qu'elle envisageait de détruire, qui sont les petites zones 6 et 5 qu'on voit à gauche sur le plan, entre autres. Et pour faire en sorte qu'on ait une unité qui se tienne aussi, et que l'ensemble de la zone de conservation avait certaines raisons d'être puis qu'on n'allait pas l'altérer en allant construire dans les petites zones jaunes, isolées des zones, qui n'étaient pas attachées à la grande zone de préservation.

3460 Donc, il y a eu un effort important et c'est de bonne foi que ça a été négocié avec le ministère de l'Environnement.

LE PRÉSIDENT :

3465 Puis vous nous dites le Conseil municipal a pris une décision en 2009?

M. DENIS GÉLINAS :

Le CA a été émis en 2009 et il y a eu une résolution dans les semaines suivantes qui est venue confirmer la volonté de la Ville de préserver ce milieu-là.

3470

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci. Monsieur Nootens, une autre question?

3475

M. THIERRY NOOTENS :

Oui. Donc, je vais demander le dépôt auprès du BAPE de ce Rapport sur les aires écologiques qui est antérieur au CA dont fait mention monsieur Gélinas.

3480

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous allez déposer le rapport?

3485

M. DENIS GÉLINAS :

On va vous déposer le rapport du comité, et les conclusions qui sont sous forme de résolution par le Conseil, parce que c'est attaché.

3490

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Nootens, avez-vous une autre question?

3495

M. THIERRY NOOTENS :

Oui, une deuxième question très, très courte. Alors, n'est-il pas exact que la Ville a entrepris des démarches d'acquisition de propriétés depuis plusieurs années dans ce secteur, notamment sur la rue Paillard, au 1667, rue Paillard, avant toute consultation publique sur le projet René-Lévesque?

3500

LE PRÉSIDENT :

Pouvez-vous nous situer où est la rue Paillard?

3505

M. DENIS GÉLINAS :

Je ne sais pas la rue exactement, mais c'est celle-là.

3510

LE PRÉSIDENT :

Donc, près de l'intersection du boulevard Bourque.

M. DENIS GÉLINAS :

3515 O.K., c'est celle-là. O.K., c'est beau. Donc, la rue Paillard est ici et on a l'axe de l'ancien
tracé de Marie-Victorin, et c'est probablement dans cette intersection-là qu'il y a eu une réserve
qui a été faite par la Ville. Et ça fait partie toujours de la réserve et c'est une prérogative que la
Ville peut se donner, quel que soit l'objet. Elle gèle le terrain en attendant qu'il y ait quelque chose
qui se passe. Puis éventuellement, quand la décision sera prise, est-ce que c'est cette option-là
officiellement qui est retenue? Bien, on libèrera les terrains qui ont fait l'objet, à la fois du RCI et à
la fois de certaines réserves.

3520 **LE PRÉSIDENT :**

Mais par contre, vous nous dites que ce n'est pas une acquisition. C'est un gel de permis?

3525 **M. DENIS GÉLINAS :**

Monsieur Nootens, c'est quoi l'adresse?

M. THIERRY NOOTENS :

3530 C'est une acquisition; 1667, Paillard. En fait, j'ai peut-être mal formulé ma question,
Monsieur le commissaire. C'est que dans le fond, si la Ville fait des acquisitions ou impose des
contraintes dans le secteur à des propriétaires avant de consulter la population sur le projet, donc
ça donne un peu l'impression que la décision est prise d'avance, avant consultation
3535 démocratique de la communauté et des citoyens et citoyennes à Sherbrooke.

LE PRÉSIDENT :

3540 Mais ça, vous pourrez nous en parler dans un mémoire, bien entendu.

M. THIERRY NOOTENS :

Ça va y être.

3545 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, est-ce que ça répond à votre question?

M. THIERRY NOOTENS :

3550 Non, mais je vais l'inclure dans mon mémoire.

LE PRÉSIDENT :

3555 Mais vous pourrez nous en parler dans votre mémoire. Je vous remercie. Maintenant, 22 h 25, nous, on va siéger à compter – madame Boutin va le confirmer – à compter de 13 h demain... 13 h 30 ou 13? On a annoncé 13 h 30. Donc, à compter de 13 h 30 et on va normalement aussi siéger à compter de 19 h demain soir. Donc, je veux être sûr de ne pas me tromper dans les heures.

3560 J'ai trois personnes qui sont inscrites au registre, j'ai Claude Dostie, Denis Pellerin et Yoland Fontaine, plus deux autres, mais disons, on va commencer avec les trois personnes qui sont ici. Est-ce que ces trois personnes-là peuvent être présentes demain sans problème? Parce que si quelqu'un nous dit : « Ah, j'ai un empêchement. » On peut passer la question, on peut inviter la personne à venir poser sa question.

3565

M. YOLAND FONTAINE :

Je ne pourrai pas être là demain.

3570

LE PRÉSIDENT :

Oui, bien avancez, il n'y a pas de problème. À ce moment-là, on va vous faire passer. Vous êtes monsieur Dostie ou Fontaine?

3575

M. YOLAND FONTAINE :

Fontaine.

3580

LE PRÉSIDENT :

Fontaine. Donc, on va vous passer tout de suite. Bonsoir, Monsieur.

M. YOLAND FONTAINE :

3585

Ça va être deux petites questions... bonjour. Deux petites questions, il y en a une qui a été répondue en partie. L'avenir du carrefour giratoire sur la route 220 va amener un afflux vers l'autoroute, vers la route 220 vers l'ouest, puis ça a toujours été. D'une manière ou d'un autre, cette partie-là, elle serait due à être élargie à quatre voies. Je ne sais pas s'il n'y aurait pas de moyen, avec le ministère des Transports, de prendre de l'avant là-dessus. Parce que ça va devenir un problème d'une manière ou d'une autre, ça, c'est sûr.

3590

LE PRÉSIDENT :

3595

Actuellement, si je me souviens bien, cette portion-là de la 220 est comme à trois voies, je pense? Il y a une voie de virage à gauche, une voie centrale à gauche?

M. YOLAND FONTAINE :

3600

Deux.

LE PRÉSIDENT :

3605

Il y a juste deux voies dans ce secteur-là, O.K.

M. YOLAND FONTAINE :

3610

Rendu après l'autoroute, rendu après l'autoroute, vers le village de Saint-Élie, c'est trois voies puis là, un virage dans le centre. Puis c'est déjà dégagé, c'est moins pire. Le pire c'est entre Léger et l'autoroute, puis le carrefour giratoire allé à l'autoroute. C'est sûr que le monde vont aller prendre... ils n'iront pas à la 410 pour aller prendre l'autoroute, ils vont prendre la 10-55, c'est officiel.

LE PRÉSIDENT :

3615

Normalement, ils sont portés à aller au plus près. Alors, du côté du ministère des Transports, tantôt on a abordé un peu le sujet de vos projets de réfection, mais à ce moment-là, on comprenait que c'était conditionnel, bien entendu, à la réalisation de Portland puis du carrefour giratoire, mais il semblait que vous disiez : « Bien, sur le coup, on n'envisagerait pas une réfection à l'ouest du carrefour giratoire, tant qu'on n'aurait pas observé des modifications de trafic quand René-Lévesque se construirait. » C'est ce que j'avais compris.

3620

M. GILLES BOURQUE :

3625

C'est sûr que c'est comme une suite logique. Si les deux projets sont acceptés, ça va modifier l'afflux potentiel de débit de circulation, mais il faut que les deux projets se réalisent avant, surtout celui du bas, René-Lévesque, c'est lui qui va générer les plus grandes modifications pour ce tronçon-là qui est entre Godin et Laliberté, si on veut. Labonté, Laliberté? Labonté, je pense.

3630

M. YOLAND FONTAINE :

Labonté.

M. GILLES BOURQUE :

3635

Bon, Labonté. Entre Labonté puis Godin, c'est vraiment le boulevard René-Lévesque qui va modifier de façon importante l'afflux qui peut y avoir de circulation. Parce que Portland, moi, à première vue, comme a, c'est un peu le même monde. Ils partent de la 410, grosso modo, puis ils se rendent vers l'autoroute. Ça ne changera pas, que ça soit prolongé à Portland ou que ça passe par en bas, c'est un peu le même monde.

3640

LE PRÉSIDENT :

Mais actuellement, sur la portion, autrement dit, près de l'autoroute 10-55, du boulevard Industriel, c'est quoi les niveaux de service? Selon monsieur Fontaine, ça semble être... il y a pas mal de trafic?

3645

M. YOLAND FONTAINE :

C'est déjà un problème.

3650

M. GILLES BOURQUE :

Ah, c'est pas mal occupé, oui. C'est densifié puis il y a des commerces aussi qui génèrent beaucoup d'affluence aussi. Il y a un McDonald, je pense, dans le coin, puis il y a une station-service puis dépanneur, et cetera, là, il y a du mouvement là. C'est certain qu'il y a du mouvement.

3655

M. YOLAND FONTAINE :

C'est déjà congestionné de Léger à l'autoroute dans les heures de pointe. C'est déjà congestionné.

3660

M. GILLES BOURQUE :

Oui, oui. Ça, c'est certain.

3665

LE PRÉSIDENT :

À partir de Léger. Bien là, bien entendu, il y a une portion... nous sommes quand même assez loin à l'est du carrefour giratoire projeté. On voit où est Léger sur la figure qui est présentée à l'écran.

3670

3675

M. DENIS GÉLINAS :

Donc, monsieur parle de là à ici.

3680

LE PRÉSIDENT :

Donc, on parle de quoi, c'est une distance au total de 3 kilomètres à peu près?

3685

M. YOLAND FONTAINE :

Bien, à partir de l'autoroute aller au carrefour giratoire, il y a, j'ai compté vite tout à l'heure, 0,7 kilomètre, 0,8?

3690

LE PRÉSIDENT :

O.K. Mais jusqu'à Léger, on peut parler, quoi, 2,5 kilomètres? O.K. Monsieur Dériger?

3695

M. YOLAND FONTAINE :

Probable. Même pas.

3700

M. DENIS GÉLINAS :

1,5.

M. YOLAND FONTAINE :

1,5, oui.

3705

LE PRÉSIDENT :

1,5 pour les fins de la transcription.

3710

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Bourque, est-ce que vous pouvez nous donner les quantités... vous parlez, vous dites qu'il y a beaucoup de trafic, mais nous le donner peut-être en chiffres, nous donner la quantité, le volume, le débit actuel? Peut-être nous dire aussi, le niveau de service, on a atteint quoi, le niveau D, le niveau E? Donc, peut-être vérifier ça.

3715

M. GILLES BOURQUE :

Je pourrais vous les fournir, pas ce soir, parce que là vous me demandez des débits horaires aux heures de pointe. Il va falloir les regarder si on les a.

3720

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui, si vous pouvez peut-être nous les fournir...

3725

M. GILLES BOURQUE :

Si on les a, là, parce que c'est différent d'un DJMA annuel. Le DJMA annuel, on va tourner plus dans... plus 16 000, dans ce coin-là, puis rendu à une vingtaine de mille à côté de Godin, là. On tourne présentement dans ces eaux-là, mais des débits horaires il faudrait que je...

3730

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Si vous pouvez peut-être le vérifier et voir ce que nous...

3735

M. GILLES BOURQUE :

Oui, bien, on va vérifier puis on va vous fournir les données si on les a; ça prend des comptages pour qu'on les ait. C'est sûr que c'est évalué comme ça. Je vais regarder qu'est-ce qu'on a là.

3740

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Parfait, merci. Monsieur Gélinas, peut-être une autre question. Quand on va faire la convergence des voies, quand on va passer d'un carrefour giratoire à double voie, ici, on vient se connecter sur Industriel vers l'autoroute. On parle de combien de distance pour faire la convergence?

3745

M. DENIS GÉLINAS :

De part et d'autre, on va avoir une transition vers l'ouest à peu près de 200 mètres.

3750

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

200 mètres à peu près?

3755

M. DENIS GÉLINAS :

3760 O.K.? Et on va avoir une transition qui va être un peu plus longue pour aller rejoindre le feu
de circulation qu'on a à Barton, qui est déjà une intersection utilisée pour faire sortir les gens de
Marie-Victorin, qui est ici. Donc, de part et d'autre, c'est un peu différent, mais il y a quand même
une zone de transition. Ce qu'on souhaite, on l'a dit tout à l'heure, on travaille avec le ministère, le
document n'est pas public, mais il y a déjà une planification pour faire en sorte d'accueillir le
nouveau débit qui serait dirigé vers l'échangeur, entre autres.

3765

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K., merci.

3770

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fontaine?

M. YOLAND FONTAINE :

3775

3780

La deuxième question, c'est pour renchérir pour les milieux humides, les rétentions d'eau. Il
n'y a pas l'air d'avoir de calcul, en tout cas ça n'a pas l'air d'être fait, puis il n'y a pas de règle, en
tout cas, spécifique. Moi, j'ai fait une rénovation puis j'ai eu un centième. Ça veut dire le plus gros
débit d'eau qu'il y a eu en 100 ans, il a fallu que je « rétentionne » ça sur mes terrains, parce que
j'ai fait des agrandissements, puis ça, c'était le règlement de Sherbrooke, c'est un centième.
Pourquoi qu'il ne s'applique pas pour la Ville?

LE PRÉSIDENT :

3785

O.K. Donc, un dans 100 ans.

M. YOLAND FONTAINE :

3790

Un centième, c'est la plus grosse tempête qu'il y a eu, le plus gros orage. Un centième
c'est le niveau le plus haut qu'il y a à peu près au Québec. À Montréal, ils « rétentionnent » un
cinquantième. Moi, nous autres, à Saint-Élie, j'ai fait une rénovation, j'ai imperméabilisé du
terrain...

LE PRÉSIDENT :

3795

Vous avez asphalté des terrains?

M. YOLAND FONTAINE :

3800

... puis j'ai « rétentionné » 60 mètres cubes, parce que j'avais... mais c'était la plus grosse tempête, c'était un centième.

LE PRÉSIDENT :

3805

On vous a demandé un bassin de rétention de votre parking, un bassin de rétention pour relâcher l'eau plus lentement.

M. YOLAND FONTAINE :

3810

Exactement.

LE PRÉSIDENT :

3815

Donc, il est capable de contenir la pluie de récurrence 1 dans 100 ans. Du côté de la Ville...

M. YOLAND FONTAINE :

3820

C'est un règlement qui était sorti parce que ça venait juste de passer, on était encore Saint-Élie, c'était l'ancien règlement de Saint-Élie. Puis là, quand j'ai fait ma demande de permis, ça a passé comme deux mois avant que c'était rendu un centième, puis le règlement était à la grandeur de Sherbrooke.

LE PRÉSIDENT :

3825

Je ne suis pas familier avec les règlements à Sherbrooke, mais on voit souvent du 1 dans 20 ans. Donc, vous nous dites maintenant c'est 1 dans 100 ans, donc qu'en est-il pour la Ville?

M. DENIS GÉLINAS :

3830

Monsieur a raison, on s'applique les mêmes exigences, et l'ensemble du parc industriel va être géré de cette façon-là.

LE PRÉSIDENT :

3835

1 dans cent 100 ans.

M. DENIS GÉLINAS :

3840

Les bassins de régularisation viennent aussi gérer le débit. On parle d'un débit qui était naturel, un débit semi-développé, imperméable, et on vient régulariser avec le bassin, incluant la sédimentation. Donc tout va se faire. On s'applique les mêmes règles, mais ce sont des constructions... les gens qui vont venir s'installer auront les mêmes obligations.

3845

LE PRÉSIDENT :

Donc, s'il y a des nouvelles installations, implantations industrielles avec des surfaces asphaltées, elles vont devoir prévoir 1 dans 100 ans également.

3850

M. YOLAND FONTAINE :

O.K. Bien, ça n'avait pas l'air clair tantôt pour le débit d'eau qu'il y avait dans les milieux humides, là. C'était juste pour mettre ça clair. Si c'est les mêmes règles...

3855

LE PRÉSIDENT :

Et on va avoir aussi les paramètres d'évaluation. Là, c'est plus pour évaluer, justement, parce qu'il y a différentes méthodes. On peut arriver, notamment lorsqu'on a affaire à des statistiques 1 dans 100 ans, dépendamment des modèles aussi qu'on utilise, on peut avoir des variations assez fortes d'estimations de débits 1 dans 100 ans aussi, où, par expérience, ça varie aussi au niveau de la méthodologie. Donc, d'une méthode à l'autre, le débit ne sera pas le même, ou le volume emmagasiné ne serait pas le même aussi. Donc, on va pouvoir voir qu'est-ce que la Ville recommande.

3860

3865

M. YOLAND FONTAINE :

En autant que c'est les mêmes règles, je n'ai pas de problèmes.

3870

LE PRÉSIDENT :

Normalement on peut comprendre. Ça fait que ça répond à votre question?

M. YOLAND FONTAINE :

3875

Oui, merci.

3880

LE PRÉSIDENT :

3885

Alors, je vous remercie. Donc, je voudrais faire une vérification. Madame Boutin m'a informé qu'il y avait deux autres personnes qui étaient inscrites, dont je n'ai pas les noms. Est-ce que ces personnes-là sont disponibles demain? Si quelqu'un n'est pas disponible, ça va nous faire plaisir de l'inviter à venir à la table des intervenants. Donc, vous nous confirmez – c'est vraiment pour accommoder les gens, quelqu'un qui ne serait pas disponible demain.

3890

M. CLAUDE DOSTIE :

Je ne serai pas disponible demain, moi.

3895

LE PRÉSIDENT :

Vous n'êtes pas disponible demain? Donc, avancez-vous. Si vous voulez bien vous identifier?

3900

M. CLAUDE DOSTIE:

Claude Dostie, je vais essayer de faire ça court pour le bénéfice de tout le monde.

3905

LE PRÉSIDENT :

Votre nom était là, O.K. Parfait.

3910

M. CLAUDE DOSTIE:

Oui, c'est ça. Bien, en fait, ma première intervention c'est simplement pour demander, je pense qu'on appelle ça un dépôt de documents, là, vous demandiez... je crois que monsieur Gélinas va nous fournir finalement la comparaison entre, disons, un agrandissement du boulevard Industriel comparativement à, finalement, le projet qui est étudié aujourd'hui. Je voudrais juste m'assurer, parce que monsieur Gélinas a dit que c'était pour des coûts équivalents, c'est-à-dire l'agrandissement du boulevard Industriel, on dit pour des coûts équivalents. Finalement, on n'aurait pas, disons, la plus-value, comme il dit, de développer le boulevard Industriel. Je voulais juste m'assurer qu'on allait justement avoir cette étude de coûts là qui va être liée à l'agrandissement du boulevard Industriel.

3915

Et j'aurais aimé aussi, dans la même veine, demander s'il y avait, disons, une espèce d'étude de marché, je ne sais pas si on appelle ça comme ça, mais est-ce que finalement, à Sherbrooke, on a besoin de cette nouvelle zone industrielle, donc zone industrielle de prestige?

3920 Est-ce qu'on a étudié, justement, combien de taxes ça pouvait nous amener? Est-ce qu'on a
besoin de ça en Estrie, à Sherbrooke plus précisément?

3925 Et finalement, ma question – ça, c'est pour le dépôt de document – ma question c'est par
rapport au transport actif. Monsieur Grenier, je crois, a dit qu'on allait donner le ton avec cette
section du boulevard Industriel, donc qu'il allait y avoir une piste cyclable, une piste
multifonctionnelle. Donc, ce que j'aimerais savoir c'est si ce fameux projet de poursuivre la piste
cyclable sur le boulevard Portland, on parle même d'un pont, est-ce que ça fait partie intégrante
3930 du projet? Autrement dit, est-ce que la Ville va être obligée de construire cette suite de pistes
cyclables? Parce que, bon, on s'entend, il a beau y avoir une piste cyclable sur le nouveau
tronçon, il n'y en pas actuellement, c'est on traverse la 410, après on est rendu dans le Carrefour
de l'Estrie, un gros centre d'achats, je ne vois pas beaucoup de cyclistes dans ce coin-là. Est-ce
que, finalement, le projet de prolongation de la piste cyclable est vraiment partie intégrante du
projet ou c'est comme un *after thought* ou une espèce de truc qu'on ne sait pas trop si on va le
faire après?

3935

LE PRÉSIDENT :

Il y a quand même plusieurs éléments votre question.

3940

M. CLAUDE DOSTIE:

Ah, oui? Excusez.

LE PRÉSIDENT :

3945

Oui, vous avez parlé de la nécessité, bon, l'intérêt d'agrandir le parc industriel.

M. CLAUDE DOSTIE:

3950

Bien, le premier, c'était plus pour le dépôt de documents. En fait, je voulais juste m'assurer
qu'on puisse déposer en même temps au niveau du...

LE PRÉSIDENT :

3955

Donc, on va essayer de répondre aux deux premiers aspects, pour ne pas les perdre de
vue. Pour le boulevard Industriel, on va peut-être préciser ça aussi par écrit, par la suite, mais ce
qu'on s'attend à avoir c'est : pourquoi une réfection du boulevard Industriel ne serait pas possible
à quatre voies pour, par exemple, pouvoir prendre un débit de circulation additionnel? Dans ce
cas-ci, c'est un peu ça la question.

3960

3965 Ce qu'on retient, ce que monsieur Gélinas a dit, entre autres, dans son argumentaire, il a expliqué que : « Je ferais une réfection d'Industriel, mais il faudrait que j'aménage quand même une rue de desserte qui pourrait être dans le même axe, mais plus étroite que le boulevard Portland projeté. » Mais ce qu'on veut essayer de savoir c'est : est-ce que c'est impossible de faire une réfection d'Industriel? C'est ça qu'on veut savoir.

M. CLAUDE DOSTIE:

3970 Non, non. Tout ce que je voulais savoir c'est de m'assurer, en fait, qu'il y ait une évaluation des coûts. Parce que monsieur Gélinas a dit que pour un prix équivalent, c'est-à-dire mettre le boulevard Industriel à quatre voies, ce qu'il dit, finalement, c'est que le prix est équivalent. C'est la même chose, c'est le même prix de mettre le boulevard Industriel à quatre voies et de bâtir le nouveau tronçon. C'est ce que monsieur Gélinas a dit. Je veux juste m'assurer que dans le dépôt des documents, on va avoir cette comparaison-là des coûts.

3975 **LE PRÉSIDENT :**

3980 Ça, je ne suis pas certain, parce qu'il faut faire des plans et devis préliminaires si on veut établir des coûts. Mais ce que je voulais dire, l'objet de discussion que nous, nous avons c'est à savoir, est-ce que c'est impossible d'envisager ou c'est possible d'envisager une réfection à quatre voies, par exemple, du boulevard Industriel? Est-ce qu'il y a des contraintes techniques ou de fonctionnalité?

3985 **M. CLAUDE DOSTIE :**

C'est ça. Oui.

LE PRÉSIDENT :

3990 Avant tout. C'est sûr que si on veut aller plus loin, aller au niveau des coûts, bien là, ça demande probablement plus d'études, là. Monsieur Gélinas, qu'est-ce que vous pouvez nous remettre à ce moment-là?

3995 **M. DENIS GÉLINAS :**

4000 Moi, je m'engage, je veux être très clair : l'option d'urbaniser le boulevard Industriel n'a pas, absolument pas la même finalité que de développer l'option de prolonger le boulevard de Portland à des fins de développement industriel. Parce que pour le même argent, on va urbaniser une rue où on n'a pas nécessairement beaucoup de problèmes, on est capable de vivre avec ça, et on n'a aucun gain en termes de disponibilité de terrains qu'on vendrait à l'industrie pour venir

s'installer à Sherbrooke. On n'a aucun gain à part d'avoir dépensé 15,5 M pour avoir une belle rue qui s'appelle le boulevard Industriel urbanisé.

4005 Ce qu'on cherche avec le boulevard de Portland, c'est mettre l'épine dorsale pour venir soutenir tout l'ensemble des rues qu'on a vues, secondaires, qu'on voit sur le plan, pour supporter un développement industriel. Moi, je suis obligé de construire quelque chose qui va aller rejoindre le boulevard Industriel pour être capable d'ouvrir ça. C'est impossible, sinon.

4010 Ce que je m'engage c'est de vous dire : voici qu'est-ce qu'on pourrait faire avec le boulevard Industriel, quels sont les coûts, quelles sont les contraintes et quelle est la finalité qu'on aurait de le faire versus la finalité de faire Portland, par rapport à la demande industrielle.

LE PRÉSIDENT :

4015 On va regarder ça. Donc, vous allez nous produire un document puis à la suite de ça, il pourra y avoir des questions complémentaires qu'on pourra à ce moment-là poser en rapport avec le document sur le boulevard Industriel. Et votre question était plus spécifiquement, maintenant, sur la piste cyclable?

4020 **M. CLAUDE DOSTIE:**

4025 Je vais essayer d'être plus clair. En fait, sur quoi vous vous basez pour penser que vous allez pouvoir augmenter le transport actif alors qu'on l'a vu, selon les chiffres, le transport actif est déclinant? En quoi ce nouveau tronçon-là va permettre de, je vous cite « donner le ton pour le transport actif » dans ce secteur-là?

M. DENIS GÉLINAS :

4030 Je vais vous donner un exemple récent. Avant, en face du Carrefour de l'Estrie, entre Lionel-Groulx et l'échangeur de l'autoroute, il y avait un trottoir du côté sud, entre Lionel-Groulx et des Érables, c'est tout. Il y avait personne, à peu près personne qui s'en venait magasiner ou visiter le secteur du centre commercial.

4035 À un moment donné, dans le milieu des années 2000, on avait une problématique importante de transport, on en a profité pour agrandir les voies du boulevard de Portland dans le tronçon entre Lionel-Groulx et l'autoroute, et on a rajouté un trottoir du côté nord. Et vous irez voir, les gens marchent, parce qu'on a mis l'infrastructure pour que les gens le prennent cette infrastructure-là. Si on ne la met jamais, c'est sûr que les gens ne l'utiliseront pas.

4040 La volonté de la Ville c'est de mettre en place des infrastructures pour soutenir la mobilité active. C'est sûr que ça change la manière de voir la desserte d'une rue juste avec des

automobiles, ce n'est pas vrai. Il faut changer la manière de voir ça, mais il faut mettre des infrastructures qui viennent supporter notre volonté que les gens fassent de la mobilité active.

4045 Et pour répondre à votre dernière question. Dans le projet de 15,5 M, on s'en va jusqu'à l'autoroute 410. On aménage à partir de Léger. On fait le terre-plein central dans la nouvelle portion, comme l'a dit mon confrère, monsieur Grenier, on s'en va du côté sud de Portland dans l'existant et on s'en va jusqu'à l'autoroute. On est en discussion avec le ministère depuis le début de l'année sur une potentielle traversée avec un équipement qui serait sécuritaire. On a mis ce
4050 projet-là dans le cadre d'un programme de subvention qui a été mis à la disponibilité du ministère des Transports qui s'appelle Veloce. Lundi prochain, le conseil va voter de l'argent. Il devrait y avoir de l'argent d'associé à la mobilité durable. Donc, on verra qu'est-ce qu'on peut sortir de là pour faire compléter le trajet.

4055 Ce qu'on veut, nous, c'est partir de l'autoroute et aller jusqu'à Lionel-Groulx pour aller rejoindre ce qui est existant.

M. CLAUDE DOSTIE:

4060 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Ça vous convient?

4065

M. CLAUDE DOSTIE:

Oui.

4070

LE PRÉSIDENT :

Éventuellement, je vous invite à nous produire un mémoire et à donner votre opinion sur la fonctionnalité ou l'intérêt pour les citoyens des pistes multifonctionnelles.

4075

M. CLAUDE DOSTIE:

Parfait, merci.

4080

LE PRÉSIDENT :

4085 Je vous remercie. Si j'ai bien compris tout à l'heure, je pense qu'il y avait monsieur Perreault qui ne pourrait pas être là demain? O.K. Alors, avancez-vous. Monsieur Perreault sera notre dernier participant pour ce soir.

M. ALAIN PERREAULT :

4090 Merci, Monsieur Germain. Bonsoir. On a déjà admis qu'il y a un volume élevé de véhicules qui transitent à travers des rues considérées comme résidentielles, soit entre autres le quartier Marie-Victorin, Mi-Vallon, et cetera. En prolongeant le boulevard de Portland, ils nous disent que ça va amener 30 000 véhicules qui tombent de quatre voies, sur la route 220 qui n'a que deux
4095 voies. Donc, c'est 7 000 de plus qu'actuellement, qu'ils nous disent, c'est 23 000 véhicules qui passent par jour. Ces 7 000 véhicules qui vont emprunter cette voie-là de plus, par où qu'ils vont transiger? Est-ce qu'ils vont continuer de transiger à travers nos quartiers en attendant qu'ils construisent René-Lévesque ou est-ce qu'on a prévu d'autres choses pour alléger cette partie-là? C'est ça qui me préoccupe parce que de permettre la construction de boulevard Portland avant
4100 d'avoir de volonté concrète de construire René-Lévesque.

Parce que là, ça fait 20 ans qu'on nous dit qu'on va construire René-Lévesque. Puis là, on nous dit : « Encore dans un an, encore dans deux ans. » Mais ça fait 20 ans qu'on nous dit ça. Ça fait que là, on va construire, on va nous amener encore 7 000 véhicules de plus qui vont
4105 transiter par nos quartiers, parce que là, ils n'ont nulle part où aller, et ils vont retourner pour reprendre la rue Léger ou aller prendre la 220 puis s'en aller prendre l'autoroute 10-55. Mais ceux qui transitent pour aller prendre le boulevard Bourque, ils n'iront pas rechercher Léger, ils vont passer à travers nos quartiers, ce qui va amener encore plus de trafic. Ça, je ne crois pas que ça ait été considéré. Parce que là, René-Lévesque, on nous dit que c'est au moins deux ans.

LE PRÉSIDENT :

4110 C'est ça. On a pu voir qu'il y avait différents processus d'autorisation ou des études complémentaires à faire, il y avait la question : est-ce que le Conseil municipal va débloquer des
4115 fonds aussi? C'est sûr qu'on peut retourner en complémentaire, donc en précision du côté de monsieur Gélinas, mais dans votre préambule à votre question, bien, on peut voir, ça peut être de la matière à alimenter un mémoire que vous pouvez venir nous présenter et nous dire pourquoi, c'est quoi que vous vivez dans le secteur, c'est quoi les problèmes, comment vous voyez ça, donc, à savoir, le degré de priorité qui devrait être accordé au boulevard René-Lévesque.

M. ALAIN PERREAULT :

4125 C'est ce que je voulais poser comme question, c'est : ne serait-il pas préférable de
rattacher les deux projets ensemble? Je veux dire, tant qu'il n'y aura pas de volonté ou des
budgets pour faire les deux projets... je veux dire, on ne les fait pas, parce qu'on apporte une
autre problématique encore.

4130 Ainsi que le projet, monsieur Bourque, le ministère des Transports, la 220 actuellement est
saturée. Si vous vous tenez là à 5 h le soir, à l'heure de pointe, les gens tournent à gauche,
passent régulièrement dans l'accotement... en fait, l'accotement c'est deux voies supplémentaires
que vous avez actuellement. Donc, ça devrait être adressé.

4135 **LE PRÉSIDENT :**

4140 Ça, ce sont des suggestions ou des propositions ou même, à ce moment-là, un genre de
cri d'alarme que vous nous faites en disant... mais ça, c'est le bienvenu dans un mémoire. Là, on
essaie de mieux comprendre les tenants et aboutissants. On a eu une réponse tout à l'heure qui
se résumait à dire : bien, c'est le Conseil municipal qui prend des décisions en fonction des
disponibilités budgétaires. On va permettre à monsieur Gélinas de repréciser cette question-là.

M. DENIS GÉLINAS :

4145 Peut-être rassurer monsieur Perreault. Les volumes que vous avez là, c'est à l'ultime
quand tout va être construit. Donc, à la fois le parc industriel et à la fois les 1 500, 1 800 unités
d'occupation qui vont venir occuper la zone résidentielle en bas. Si on fait le boulevard de
Portland dans cette section-là sans faire en bas, bien c'est évident qu'on n'aura pas d'apport en
4150 grande quantité à l'intersection, puis qui va venir surcharger le tronçon que vous parlez, y
compris entre Labonté et l'autoroute.

4155 En fin de compte, ce qu'il va y avoir probablement, il va y avoir une diversion des gens qui
utilisaient le boulevard Industriel. Ils vont utiliser plutôt le boulevard de Portland pour arriver à
l'intersection Labonté, puis ils vont rouler vers l'ouest. Ce qui va se rajouter à ça, ça va être
probablement les gens qui vont venir occuper graduellement la zone industrielle. Ça va être ça
qui va se passer jusqu'à tant qu'on ait une ouverture de René-Lévesque.

4160 Et René-Lévesque, au fur et à mesure qu'il va se construire, on va tendre vers les débits
qui sont là. Et on pense qu'entre les deux, il y aura une intervention pour améliorer le tronçon
compris entre Labonté et l'autoroute, conjointement entre le ministère et nous, pour assurer, en
tout cas, des niveaux de services qui sont soutenables pour le volume de circulation qu'on
amène là-bas, qu'on amènerait dans ce tronçon-là.

4165

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gélinas, et pour bien comprendre, actuellement dans le secteur de René-Lévesque, les 1 500 à 1 800 logements que vous avez mentionnés tout à l'heure, pour l'instant, il y a comme un gel?

4170

M. DENIS GÉLINAS :

4175

Bien, parce que pour construire ces 1 500, 1 800 unités d'occupation, j'ai besoin d'une route. Et cette route-là, je peux la faire selon une géométrie X. Et la volonté du Conseil a été exprimée qu'on veut aussi que vous assuriez un interconnectivité des différents secteurs pour offrir des portes d'entrée et de sortie aux gens qui sont dans le secteur, plutôt que d'avoir, exemple, comme l'a souligné tantôt un requérant, juste avoir la rue Malherbe puis la rue Mi-Vallon. Donc, on va ouvrir des portes à différents endroits, selon les périodes de la journée ou de la semaine, les gens l'utiliseront.

4180

Mais les volumes qu'on a mis c'est vraiment des volumes qu'on dit à l'ultime, et on pense qu'entre le moment où tout ça va se faire, il y aura des décisions qui vont être prises pour rapidement aller aménager le boulevard Industriel en conséquence.

4185

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Est-ce que l'explication vous convient?

4190

M. ALAIN PERREAULT :

4195

Oui. J'ai une petite dernière question. Dû au trafic, la qualité de vie de milliers de familles est affectée par le volume de véhicules lourds qui passent, même la sécurité des enfants est affectée. On nous dit qu'il y a des gens qui s'opposent à la construction du boulevard René-Lévesque. Nous autres, on est pour la construction du boulevard René-Lévesque, on aimerait que le boulevard... pas le boulevard René-Lévesque, mais pour le boulevard de Portland, on est pour ça. On aimerait ça que boulevard René-Lévesque soit priorisé à cause des problèmes qu'on vous a cités, mais on espère que les familles vont être considérées avant l'écologie. Est-ce que c'est l'opinion de la Ville aussi?

4200

LE PRÉSIDENT :

4205

Mais vous pourrez venir nous en parler dans un mémoire. Et l'idée aussi, je pourrais réagir un petit peu à ça, c'est qu'on essaie quand même de balancer les choses. L'idée ce n'est pas de dire qu'on veut faire passer l'écologie avant la qualité de vie, mais on essaie quand même de pondérer tout ça, de les mettre au moins sur le même pied.

Il ne faut pas percevoir, quand on parle de développement durable, qu'on veut faire passer des choses avant les autres, mais on essaie de tenir compte de tout ça et de trouver la meilleure solution ou de faire les meilleurs avis possible qui vont prendre en compte tous ces intérêts-là. Donc, on essaie quand même de faire de la conciliation en vertu du développement durable.

4210

Mais je vous invite à nous produire un mémoire dans lequel, là vous pourrez insister sur des points de qualité de vie à tel endroit, qu'est-ce qui se passe, qu'est-ce que vous vivez dans tel secteur ou sur telle rue. Donc, c'est des éléments, nous dire : bien, voici c'est quoi la situation actuelle, et puis voici pourquoi on voudrait qu'il y ait une priorisation. À ce moment-là, nous, on va examiner cette question-là avec vous, à ce moment-là, en deuxième partie d'audience.

4215

M. ALAIN PERREAULT :

O.K. Merci beaucoup.

4220

LE PRÉSIDENT :

Ça me fait plaisir. Donc, nous allons mettre fin à la séance de ce soir. Donc, il est 22 h 45. Nous allons reprendre demain à 13 h 30. Alors, simplement pour indiquer que j'ai deux personnes qui sont au registre encore, monsieur Denis Pellerin et Évelyne Beaudin. On m'a indiqué que les gens seraient là demain. Même si vous n'êtes pas là demain après-midi parce que vous avez un empêchement, vos noms vont rester prioritaires pour la séance de demain soir. Donc, soyez sans crainte, si vous avez un empêchement demain après-midi. On va vous passer dès que vous allez arriver. Vous avez la priorité.

4225

4230

Alors, je vous souhaite une bonne fin de soirée.

AJOURNEMENT

4235

* * * * *

4240

4245

Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

4250

ET J'AI SIGNÉ :

4255

Yolande Teasdale, s.o.

4260

4265