

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

**304**

**DT2**

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 2**

---

Séance tenue le 11 décembre 2013 à 13 h 30  
Hôtel Delta, Salle Memphrémagog  
2685, rue King Ouest  
Sherbrooke

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 11 DÉCEMBRE 2013.....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
<b>DÉPÔT DE DOCUMENTS ET PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR .....</b>	<b>1</b>
<b>PÉRIODE DE QUESTIONS :</b>	
M. ANTHONY DAIGLE .....	16
<b>DÉPÔT DE DOCUMENTS ET PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR .....</b>	<b>24</b>
<b>SUITE DE LA PÉRIODE DE QUESTIONS :</b>	
M. DENIS PELLERIN.....	31
Mme EVELYNE BEAUDIN .....	38
M. THIERRY NOOTENS .....	63
M. LUC THIBAUT .....	68
M. DENIS PELLERIN.....	81

## AJOURNEMENT

## MOT DU PRÉSIDENT

### M. MICHEL GERMAIN, président :

5 Bonjour et bienvenue à cette deuxième séance de l'audience publique sur le *Projet intégré de construction du boulevard René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland à Sherbrooke*.

10 Avant de laisser la parole aux participants qui sont inscrits au registre, je désire vérifier tout d'abord si le promoteur a déposé de nouveaux documents ou a des compléments d'information à donner. Alors, bonjour, Monsieur Gélinas, à vous la parole.

### M. DENIS GÉLINAS :

15 Bonjour! Effectivement, on aurait sept dossiers, on aurait soit des documents à déposer ou soit des éclaircissements à fournir à la commission pour vous permettre de mieux comprendre les interrogations qui ont été soulevées hier.

20 Je commencerais, on a un petit problème de logistique, je commencerais par ce qui est plus facile. D'abord, hier, il y a un citoyen qui a soulevé sa préoccupation quant à la hausse du débit de circulation sur le boulevard de Portland dans le secteur du Domaine Howard. On a tenté quelques explications, je pense qu'on confirme qu'effectivement, le 30 000 véhicules qui est anticipé sur le boulevard de Portland, il y a très peu de véhicules qui vont se diriger vers le centre-ville et utiliser le secteur Howard. La grande majorité des véhicules vont probablement court-circuiter par Portland pour aller utiliser la 410 pour se diriger vers leur destination, c'est la tendance qu'on observe à l'heure actuelle.

25 Je veux aussi préciser que dans le 30 000 véhicules, on a une grande portion de ces déplacements-là qui sont associés, on a environ 5 000 emplois qui se situent dans la zone industrielle déjà en place et la zone commerciale qui est de l'autre bord de l'autoroute, la zone du Carrefour de l'Estrie. Donc, déjà là, on peut parler de beaucoup de déplacements associés à ces deux pôles d'activité. Donc, les inquiétudes que soulevait le citoyen, nous, on pense qu'ils vont être minimales. Ils vont être là, c'est sûr qu'une portion des véhicules vont se diriger vers le centre-ville, à destination scolaire ou au niveau hospitalier, mais c'est en moindre partie.

30 Je veux aussi préciser que dans le 30 000 véhicules, on a une grande portion de ces déplacements-là qui sont associés, on a environ 5 000 emplois qui se situent dans la zone industrielle déjà en place et la zone commerciale qui est de l'autre bord de l'autoroute, la zone du Carrefour de l'Estrie. Donc, déjà là, on peut parler de beaucoup de déplacements associés à ces deux pôles d'activité. Donc, les inquiétudes que soulevait le citoyen, nous, on pense qu'ils vont être minimales. Ils vont être là, c'est sûr qu'une portion des véhicules vont se diriger vers le centre-ville, à destination scolaire ou au niveau hospitalier, mais c'est en moindre partie.

35 L'autre élément qu'on veut soulever, je pourrais laisser mon collègue Daniel Leblanc qui a parlé hier, à votre demande, sur le calcul du débit en fonction de la zone de conservation, on a une feuille résumée qu'on pourra vous déposer, qui explique les paramètres qui seront utilisés pour établir ce débit-là et permettre d'en tenir compte dans la conception des ouvrages qui

40

seraient sous le boulevard de Portland dans la portion du bassin de rétention... la zone de rétention.

45 Donc, je laisse monsieur Daniel Leblanc, je répète qu'il est ingénieur à la section technique de la gestion des eaux à la Ville de Sherbrooke.

**M. DANIEL LEBLANC :**

50 Bonjour, c'est un tout petit exposé, rien que pour confirmer que le logiciel HEC-HMS est bien un logiciel américain qui provient du corps de l'armée américaine, qui a été développé il y a plusieurs dizaines d'années. C'est un logiciel qui est utilisé couramment dans le domaine. Ça tient compte des eaux de ruissellement, pour les simuler, dans le fond, simuler les ruissellements, l'évaporation, la percolation de l'eau, le ruissellement de plusieurs ruisseaux qui se concentrent – dans notre cas, dans un ruisseau, une zone humide. Ça permet de faire des hydrogrammes, c'est-à-dire faire la préparation, la simulation de pluies qu'on va simuler sur 55 différents intervalles de concentration ou de différentes heures.

60 Les pluies, les données qui nous viennent de ça, c'est les pluies qui sont calculées par la station de pluviomètre de Lennoxville. On utilise les données qu'on a de 60 à 2005, nous les majorons présentement de 10 % pour tenir compte des changements climatiques. C'est une méthode qui est normalement utilisée pour ce genre de bassin là, dans ce genre de gabarit là. On est bien heureux de voir que ce logiciel était recommandé dans le *Guide de gestion des eaux pluviales* du ministère. Nous l'avons fait vérifier également par des méthodes plus usuelles, comme la méthode rationnelle, ne serait-ce que pour vérifier le gabarit; il concorde.

65 En gros, c'est ce que j'avais à vous communiquer là-dessus. Le rapport va être déposé.

**LE PRÉSIDENT :**

70 Parfait, merci. Oui?

**M. DENIS GÉLINAS :**

75 Je dépose cinq copies. Donc, un autre dossier qui a été soulevé hier, je laisserai ma collègue, au niveau du Service de la planification et développement en parler. On a parlé entre autres de l'achat, par la Ville, d'une résidence au 1667, Paillard. Madame Gilbert aurait l'explication à fournir pour permettre d'éclaircir le dossier.

**LE PRÉSIDENT :**

80 Madame Gilbert?

**Mme DANIELLE GILBERT :**

85 Bonjour, je suis un peu essoufflée, je m'excuse. Effectivement, la Ville de Sherbrooke est propriétaire du 176, rue Paillard. C'est une propriété sur laquelle, du côté de la Ville, on a confirmé l'acquisition en 2006. Il y a eu un début d'émission de permis de construire qui avait été autorisé par l'inspecteur pour cette propriété-là qui devait être visée par la réserve, alors la Ville a procédé à l'acquisition, considérant qu'elle avait créé un précédent avec le propriétaire. Alors, depuis ce temps, le dossier a été... la propriété a été acquise par la Ville et est en attendre de la décision sur la réalisation du boulevard pour prendre, soit procéder par session ou retourner en appel d'offres pour retourner le terrain en vente.

95 Donc, c'est une erreur à l'inspection qui a fait en sorte qu'on a devancé l'acquisition d'une seule propriété.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci.

**M. DENIS GÉLINAS :**

100 Un autre dossier qui a soulevé des interrogations, c'est le réaménagement, en fin de compte vous nous avez demandé de regarder le réaménagement de la route 220 et le boulevard Industriel, versus le projet qu'on vous propose, qui est le prolongement du boulevard de Portland. Donc, je laisserais monsieur Jocelyn Grenier, qui est le chef de la Division infrastructures de transport et construction, vous expliquer les éléments comparatifs qui ont été faits suite à votre demande.

**M. JOCELYN GRENIER :**

110 Donc, au bénéfice de la commission, on va déposer quand même un document qui énonce un peu les points de forme et les points comparatifs qu'on a mis sur papier puis lesquels ont guidé notre réflexion, mais oui, il y a un travail qui avait été fait d'analyse préliminaire concernant l'élargissement et l'urbanisation du boulevard Industriel versus le boulevard de Portland.

115 Plusieurs éléments ont été pris en compte. On a soupesé différents facteurs. Oui, il y a une analyse économique. Monsieur Gélinas parlait, hier, en termes d'investissement, que c'est à peu près comparable en termes d'investissement. Donc de créer le lien Portland, on parlait d'environ 15 M qui est le budget autorisé, c'est à peu près de la même envergure pour ce qui est de convertir le boulevard Industriel actuel en un boulevard à quatre voies.

120

125           Donc, on parle des mêmes investissements, mais à ça, il faut ajouter aussi que le lien  
Portland, même s'il n'est pas construit dans sa totalité devra, de toute façon, être réalisé avec  
un investissement, on peut penser, de l'ordre d'une dizaine de millions de dollars pour au moins  
percer le côté ouest du parc industriel qui est, en fin de compte, la base de développement de  
ce secteur-là.

130           En termes de terrains riverains en potentiel de développement, on a aussi évalué, au  
niveau économique, Portland nous donne à peu près une dizaine de terrains immédiatement en  
frontage sur Portland en termes de développement industriel et ça permet aussi une ouverture  
vers la portion ouest de tout le parc industriel régional. Alors qu'au niveau d'Industriel, on n'a  
pas cette flexibilité-là. La trame actuelle est déjà très remplie en termes d'industries et de  
135           commerces, tous les terrains attenants au boulevard Industriel existant sont déjà tous occupés,  
donc il n'y a aucune possibilité de ce côté-là en termes de développement.

140           C'est sur qu'en aménageant Portland, en termes de participation au financement, les  
riverains vont être appelés à contribuer aussi. Donc, il y a une taxe d'amélioration locale qui va  
être greffée à la vente des terrains. Donc, cette participation au financement là va être pleine et  
volontaire de la part des nouvelles implantations, alors que ça ne serait pas le cas au niveau de  
145           la reconfiguration du boulevard Industriel. L'implication riveraine serait très minime, on parle  
peut-être de la gestion des égouts pluviaux qui seraient à la charge des citoyens riverains, mais  
tout ce qui est le reste des dépenses serait pleinement à la participation de la collectivité.

150           C'est sûr qu'il faut aussi regarder dans l'ensemble. On parle d'un projet intégré, de l'axe  
René-Lévesque qui a pour but de désengorger le boulevard Bourque et surtout tout le quartier  
Mi-Vallon. Donc, prenons pour acquis qu'on a le boulevard René-Lévesque qui se concrétise et  
qui s'arrête au boulevard Industriel. Dans notre sens à nous, ça ne nous donne pas une vision  
de planification, ça n'assure pas une continuité avec l'axe majeur que deviendrait René-  
155           Lévesque. On aurait vraiment une discontinuité qui se maintiendrait, c'est-à-dire que René-  
Lévesque finirait sur le boulevard Industriel – pour mieux vous situer, ici –, donc assurément  
qu'ici on finit soit en cul-de-sac ou quelque chose, bien, on aurait encore un gros transit qui  
serait assuré par cet axe-là puis qui viendrait rejoindre Portland à cet endroit-ci.

160           Donc, en termes de manœuvre aux intersections, soir et matin, on parle de virage à  
gauche, on ne favorise pas des mouvements tout droit, ce que, dans l'autre configuration avec  
de Portland, on vise à faire ici et ici. Donc, en termes de configuration des artères puis d'un  
projet intégré, on ne le voit pas en termes d'avantages majeurs dans la configuration de  
reconvertir le boulevard Industriel.

          Il y a aussi, puis ça, c'est quelque chose qui revient de plus en plus souvent au niveau  
des citoyens face à la sécurité routière, les gens veulent se sentir en sécurité lorsqu'ils sont aux  
abords ou à l'intérieur d'une emprise de rue.

165 Je vous ferai remarquer qu'en créant le boulevard Portland dans sa configuration  
proposée, on aurait seulement quatre intersections : une ici, une un petit peu plus bas, une à  
Léger et une à Pépin. Donc, en termes de conflits pour les usagers plus vulnérables, c'est-à-dire  
les cyclistes, les piétons, il y a seulement quatre intersections à franchir. Si on part du point ici  
puis on reconvertit le boulevard Industriel, on va franchir neuf intersections. Donc, c'est plus du  
double d'intersections auxquelles les usagers vulnérables vont être confrontés.

170 D'autant plus, ce qu'on constate, c'est qu'en termes d'aménagement au niveau du  
boulevard Industriel, les trottoirs devront être en rive, donc immédiatement à proximité de la  
chaussée, parce qu'on a des emprises très limitées et il va falloir, c'est sûr, faire des  
175 acquisitions, mais on ne pourrait pas faire des acquisitions suffisamment larges pour créer un  
espace avec plein de potentiel. Donc, les trottoirs vont être en rive et la piste cyclable aussi  
devra être en rive.

180 On a dénoté les entrées charretières, on parle peut-être d'une vingtaine de futures  
entrées charretières sur le tronçon de Portland. Actuellement, on en dénombre près de 60.  
Donc, ça triple le nombre de conflits potentiels avec les piétons, principalement, parce que les  
trottoirs vont être en rive, mais aussi avec les cyclistes, parce que, comme je vous disais, la  
piste cyclable, si on la crée sur le boulevard Industriel, elle devra nécessairement être en rive,  
on ne pourra pas la placer au centre comme il est projeté sur le boulevard de Portland.

185 Donc tout ça, pour nous, c'est des facteurs déterminants dans la démarche puis l'analyse  
qu'on a faite au niveau du boulevard Industriel.

190 Je peux aussi vous parler d'autres différents facteurs qu'on a pris en considération : la  
gestion de la circulation. Admettant qu'on ferme le boulevard Industriel pour le convertir en  
boulevard à quatre voies, on va avoir à gérer 18 à 20 000 véhicules pendant une période de  
plusieurs, plusieurs mois. Donc, à cet effet-là, en termes d'impact lors de la construction, ça va  
être très considérable. On va avoir des détours importants à mettre en place, on va aussi avoir  
de la circulation locale à maintenir; il y a la vie puis, en fin de compte, le rôle économique que  
tous ces gens-là ont à assumer au sein de la municipalité, il va falloir s'assurer que ces gens-là  
195 puissent vivre et continuer à maintenir une desserte locale.

200 Donc en termes d'impact, ça va être majeur au sein des travaux de construction et ce  
qu'on envisage aussi, c'est que tous les gens qui vivent actuellement une invasion en termes  
automobile à l'intérieur du quartier Mi-Vallon et des autres quartiers, je pense que tout ça va être  
amplifié; c'est-à-dire que les gens qui vont se buter au chantier vont fort probablement vouloir  
tendre à pénétrer dans la cellule résidentielle et ce n'est pas ce qu'on veut.

Alors qu'en créant le boulevard de Portland comme il est là, on est carrément à l'extérieur  
de la vie actuelle qui se passe sur le boulevard Industriel, donc les impacts seraient mineurs, on

205 parlerait de légères entraves aux extrémités, mais sans plus. Donc, on n'aurait pas à vivre un chantier pendant plusieurs mois, qui dénoterait plusieurs impacts négatifs.

210 On a aussi, oui, effectivement, ici, il y a le milieu humide sur lequel on vise traverser, mais il ne faut pas oublier que le ruisseau Lyon est en bordure immédiate ici, du boulevard Industriel. Donc, on aurait un empiètement dans la bande riveraine assuré, sur lequel on n'a aucun certificat d'autorisation comparativement à celui du milieu humide dans le parc industriel régional, et il n'y a aucune mesure de compensation qui a été conclue avec le ministère de l'Environnement, alors que dans l'autre cas, ça a été compensé à 2,5 pour 1. Donc ça, c'est un fait notable aussi qui a guidé notre réflexion.

215 Il y a aussi les utilités publiques. Je ne vous ferai pas la grâce de tout vous exprimer qui se trouve au sein du boulevard Industriel, mais il y a plusieurs utilités publiques en termes de télécommunications, Gaz Métro et ainsi de suite. On va devoir tout déplacer ce monde-là, donc en termes de charge visuelle avec ce qu'il y a en place, ça va être maintenu, alors que l'arrivée du boulevard de Portland, on va essayer de faire une intégration harmonieuse de toutes ces utilités publiques là pour avoir une perspective visuelle très épurée du tracé.

220 Finalement, bien c'est sûr qu'en termes de desserte et d'infrastructures souterraines, les capacités surdimensionnées sont toutes ici. Donc « gravitèment » toute l'eau, et la topographie amène tout ça ici, sans nécessiter de pompage, alors que si jamais on dit qu'on arrête tout ça là, bien, il va falloir refouler vers le boulevard Industriel et après ça, redescendre sur le boulevard Industriel. Donc, en termes de capacité des réseaux, actuellement ils sont insuffisants, donc il va falloir penser aussi à tous ces éléments-là.

230 Donc c'est une série d'éléments qui ont été pris en compte, que vous allez retrouver sur le document qui a permis de faire l'analyse préliminaire de cette option-là, laquelle n'a pas été retenue de par tous ces aspects-là. Merci.

235 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. J'aurais une sous-question en lien avec le boulevard Industriel , on l'appelle aussi la 220, le statut de route régionale, à ce moment-là, par le ministère des Transports, est-ce que ça signifie par exemple que pour les coûts d'entretien courant actuellement, est-ce que c'est assumé en partie par la Ville et en partie par le ministère des Transports?

240 **M. DENIS GÉLINAS :**

245 Bon. La portion de ce qu'on appelle la route 220, qu'on appelle plus boulevard Industriel, qui va jusqu'à la limite du chemin Labonté, ici, appartient à la Ville. C'est 100 % de l'entretien toutes saisons à la Ville. À partir de Labonté en s'en allant vers l'ouest, en traversant tout le



district St-Élie, c'est du ressort du ministère et à ma connaissance, il y a une entente de service avec la Ville pour l'entretien quatre saisons, donc c'est toujours... en fin de compte, le fond de terrain appartient à la Ville, la rue, la route, la gestion de la route appartient au ministère et on a souvent des ententes comme ça, dont à cet endroit-là.

250

**LE PRÉSIDENT :**

Pour bien comprendre, ça veut dire que l'entente de gestion, elle est sur tout sur le tronçon de la 220?

255

**M. DENIS GÉLINAS :**

Non, à partir d'ici. Le reste, c'est la Ville qui l'entretient, c'est une route municipale, même si elle porte un numéro national. On a la même chose avec la 112, qui est le boulevard King Est, à l'est de la rivière Saint-François, Ouest, à l'ouest jusqu'à... en fin de compte, on arrive au coin de Léger, King devient Bourque, c'est toujours la 112 et c'est aux limites de l'ancienne municipalité de Deauville que le tronçon appartient au ministère.

260

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie. Du côté du ministère des Transports, vous pouvez confirmer que le ministère, donc la portion, disons, vraiment urbaine de la 220 est entièrement à la charge de la Ville de Sherbrooke?

265

**M. GILLES BOURQUE :**

Oui. Ça change à Labonté.

270

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Gélinas, peut-être une question complémentaire. Advenant qu'on réalise Portland tel qu'il est présenté, est-ce que par contre vous envisagez, dans un horizon plus lointain, élargir ou en tout cas venir faire des améliorations sur le boulevard Industriel actuel?

275

**M. DENIS GÉLINAS :**

Comme il a été dit hier, on a déjà fait une analyse relativement complète de l'aspect urbanistique du tronçon qui se situe à l'ouest de la rue Labonté, donc le tronçon qu'on parle qui appartient au ministère des Transports jusqu'à l'échangeur, donc on a regardé comment on pourrait urbaniser en tenant compte des débits qui vont affluer avec le temps, parce que les débits qu'on vous a donnés hier, c'est des débits à l'ultime.

280

285

Donc on estime entre cinq et six ans, entre autres, du côté domiciliaire, la construction qui va venir apporter des débits et au niveau industriel, bien, tout va dépendre de l'affluence des industries, mais il y aura toujours du débit qui va arriver là.

290

Donc on s'est dit, on va faire, au niveau des finances publiques, c'est sûr qu'on a ça à gérer, on va faire en priorité Portland, éventuellement René-Lévesque qui va suivre relativement de près et, une fois qu'on aura complété ça ou à la fin, même à la fin, on aura à présenter le dossier à notre Conseil pour aller chercher les enveloppes budgétaires qui sont estimées à l'heure actuelle pour urbaniser, mais entre temps, il y a beaucoup de communication à faire avec les riverains. Donc, on parlait hier qu'il y a beaucoup de commerces. C'est un peu... un commerce ouvert, il y a beaucoup d'entrées charretières, donc il va falloir régulariser ça, on projette de faire un terreplein central, donc il y a une gestion des virages ou des accès aux commerces de part et d'autre du terreplein qui va être travaillée.

295

300

Donc, tout ça devra faire partie de la démarche et ça pourrait démarrer relativement rapidement, pour permettre, dans deux ou trois ans, d'être prêt à faire les plans en consécutif de ce qui sera fait avec René-Lévesque et Portland.

305

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais du côté est, est-ce qu'il va y avoir des choses qui vont être faites aussi?

310

**M. DENIS GÉLINAS :**

Du côté est, en fin de compte, dans le projet qu'on vous a expliqué hier, les zones de transition vont aller... là, on a Missisquoi ici et on a aussi Barton où il y a le premier feu de circulation. Il va y avoir un réaménagement qui va être assez soutenu pour accueillir les nouveaux débits et, par la suite – ce n'est pas nécessairement la priorité, parce que nous, on pense qu'il va y avoir un peu plus de volume, mais en fin de compte, l'intersection Portland va aller chercher une bonne portion du volume qui transitait auparavant vers le boulevard Industriel et la pression exercée sur la requalification du boulevard Industriel va être plus faible qu'elle l'est maintenant.

315

320

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Puis est-ce qu'il y a d'autres voies de circulation, est-ce qu'il peut y avoir des travaux d'amélioration de conditions de circulation, fluidité, sécurité? Exemple, Mi-Vallon, chemin Godin, est-ce qu'il y a d'autres projets qui sont dans vos cartons, à la Ville?

325

**M. DENIS GÉLINAS :**

330 En fin de compte, Mi-Vallon va probablement retrouver son caractère un petit peu plus  
« collectrice locale » qu'il l'est à l'heure actuelle, il est rendu pratiquement une artère. Au niveau  
du chemin Godin, c'est un chemin qui est en dehors du périmètre urbain.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

335 C'est rural?

**M. DENIS GÉLINAS :**

340 Oui, c'est beaucoup plus rural. Il va probablement perdre un peu de volume  
d'achalandage qu'il a à l'heure actuelle, parce qu'on va donner d'autres sorties que le chemin  
Godin, qui est complètement à l'ouest par rapport à Mi-Vallon. Donc, pour l'instant, il n'y a aucun  
projet de reconstruction ou d'amélioration qui est projeté pour ces chemins-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

345 O.K. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

350 Tant qu'à être – j'ai une petite question, puis je ne voudrais pas l'oublier – dans le  
prolongement de Portland, selon les croquis, on voit qu'il y aurait un certain nombre de virages  
à gauche le long de Portland, en fonction des nouvelles affaires routières. La question que je  
me posais c'est compte tenu que vous projetez de mettre une piste multifonctionnelle centrale,  
355 on voyait même, dans le parcours, des autobus, il y aurait des autobus qui feraient comme une  
boucle pour tourner à gauche, comment vous prévoyez gérer la sécurité dans la piste  
multifonctionnelle pour éviter des collisions entre cyclistes et...?

**M. DENIS GÉLINAS :**

360 O.K. Donc, ce que vous parlez, c'est les deux virages à gauche. Ici, le nom de la rue qui  
est projetée ça s'appelle Robert-Boyd, donc il va y avoir une série de feux qui va permettre les  
virages à gauche pour tous les mouvants véhiculaires et aussi des feux dédiés pour les gens  
qui empruntent la piste cyclable.

365 Donc, du tout rouge pour permettre de passer, donc les piétons ou les cyclistes auront à  
attendre, si c'est vert ça va passer. Et comme c'est des virages à gauche, bon, généralement,  
c'est sur commande avec des boucles de détection. S'il y a une demande, bon, la demande

370 rentre à l'intérieur du cycle du feu et le virage se fait une fois que le feu vert est permis.  
Autrement, bien, ça va être du vert tout le long pour les piétons et cycliste. On a cette  
intersection-là et on a l'autre intersection qui est ici.

375 Dans la planification originale, on avait un troisième tracé qu'on a enlevé, justement, pour  
réduire le nombre de conflits avec les piétons et les cyclistes, pour améliorer encore plus la  
sécurité des usagers de cette infrastructure de transport actif.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

380 Peut-être juste une dernière question. Pour la question de Portland, pour l'emprise, dans  
l'étude d'impact, on parle en quelque part, ou dans les réponses aux questions, on dit que  
l'emprise va être réduite à l'endroit du milieu humide, puis même, on avait mis, je pense, aussi  
un croquis où on voit la piste cyclable au centre, à cinq mètres, mais avec des petits murets au  
lieu d'avoir un terreplein. Est-ce que ça, c'est toujours des choses qui sont proposées ou ça a  
été modifié avec les nouveaux...?

385 **M. DENIS GÉLINAS :**

390 Effectivement, ce que vous décrivez, c'est en plein ça. On voyait, dans le tracé normal, on  
avait un terreplein central de 15 mètres pour permettre d'implanter la piste cyclable en jouant, à  
travers les arbres, en gardant autant que possible les arbres et dans la traversée de la zone  
humide, on a projeté faire un peu ce que vous retrouvez sur l'autoroute 55, dans le coin de  
Melbourne, où le ministère des Transports, on voit très bien que l'allure de l'autoroute, c'est très  
rétréci, on a un muret central, mais c'est la même approche qu'on a voulu souligner.

395 Donc, on va faire en sorte que les piétons ou les cyclistes vont être bien protégés par des  
murets, mais on va rétrécir la zone de façon à ce que le bas des talus du remblai soit à  
l'intérieur du 35 mètres, maximum.

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

O.K. On conserve toujours quand même 35 mètres?

**M. DENIS GÉLINAS :**

405 Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Même avec le design?

410 **M. DENIS GÉLINAS :**

Oui. Mais on n'a pas le choix, parce qu'on fait un « surélévement », là. Le fait qu'on fait un « surélévement », bien, on a des remblais... on l'a vu dans la coupe, on l'a vu hier dans la coupe transversale, que le terrain naturel est un petit peu plus bas que le niveau, mais autant que possible garder la même pente, mais on n'aura pas le choix de faire un remblai.

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

Mais on conserve 35 mètres d'emprise.

420 **M. DENIS GÉLINAS :**

Absolument, mais plus serrée, en tenant compte des bas de remblai. Des bas de talus.

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

Parfait. O.K., merci.

**LE PRÉSIDENT :**

430 Très bien, merci. Est-ce qu'il y a d'autres points?

**M. DENIS GÉLINAS :**

435 Oui, j'aurais... hier, on a soulevé à quelques occasions les besoins en développement industriel. J'aurais ici madame Nathalie Prince qui travaille pour Sherbrooke Innopole qui est un parapublic de la Ville de Sherbrooke, c'est le bras économique du développement de la Ville, donc je lui demanderais d'expliquer, grosso modo, les éléments qui contribuent à la nécessité de développer d'autres terrains industriels, entre autres dans le parc industriel régional.

440 **Mme NATHALIE PRINCE :**

Oui, bonjour Monsieur le président. En fait, effectivement, le prolongement du boulevard Portland va servir dans le fond à permettre l'expansion finalement du parc industriel, ce qui est un facteur très important pour le développement économique de la Ville de Sherbrooke.

445  
450 Actuellement, ce qu'on constate, c'est que la réserve de terrains desservis industriels n'est pas suffisante. Dans la partie déjà desservie ici, on a actuellement 190 entreprises pour à peu près un total d'environ 5 900 emplois. Alors, des entreprises déjà établies, mais en termes de capacité pour accueillir de nouvelles entreprises, il ne nous reste que sept terrains desservis,

alors que si on fait la moyenne des 10 dernières années, on vend en moyenne cinq terrains par année dans ce parc industriel là.

455 Donc, ce qu'il faut savoir aussi, c'est que dans un parc industriel, il faut être en mesure de répondre à différents degrés de nuisance et différents gabarits aussi de terrain, pour répondre à la demande variée des entreprises.

460 Alors, il y a une planification quand même importante qui a été faite pour la planification urbanistique du parc – Dennis l'a expliqué hier –; la zone ici, en bleu plus foncé, on parle d'entreprises qui vont avoir davantage de contraintes au niveau environnemental, que ce soit par le bruit, poussière, odeur ou de l'entreposage extérieur, qui pourrait aller jusqu'à de l'entreposage en vrac, alors que dans la section mitoyenne ici – en bleu – on parle d'affectation non contraignante qui va permettre, dans le fond, des entreprises qui n'ont pas de nuisance nécessairement au-delà de la propriété, mais qui ont quand même de l'entreposage extérieur.

465 Dans le secteur industriel, il faut savoir que c'est quand même fréquent que des entreprises ont de tels besoins, alors on va permettre de les implanter ici. Et, dans le bleu plus pâle, qui est le long de l'artère autoroutière et le long du boulevard Portland, on vise des entreprises qu'on qualifie d'affectation de prestige, donc qui n'auront pas de nuisance au-delà de la propriété et dont l'entreposage extérieur va vraiment être limité à l'arrière de la bâtisse, donc non visible des voies de circulation, en plus d'avoir des normes, au niveau architectural, particulières pour être en mesure, dans le fond, de développer une vitrine industrielle de prestige, comme on peut remarquer dans d'autres villes également.

475 Donc, pour cette raison, la réserve de sept terrains est insuffisante pour être en mesure de faire une bonne gestion du territoire et de placer les entreprises au bon endroit, comme on l'a planifié. Alors, c'est pour cette raison qu'il était très important d'aller de l'avant avec le projet.

480 Autre élément, monsieur Gélinas a fait mention, et monsieur Grenier, il y a eu beaucoup de questionnement sur urbaniser Industriel versus Portland. Il faut savoir qu'en prenant l'option de ne pas faire le tronçon Portland, on vient couper en deux le parc industriel par le fait que le milieu naturel ne serait pas traversé et il faut savoir que dans un parc industriel, il y a quand même beaucoup d'affinités entre les entreprises. Il y a des fournisseurs et des entreprises qui ont, dans le fond, des... en fait, il y a beaucoup de concertation qui se fait entre les entreprises et des liens d'affaires qui se créent entre les entreprises et il faut faciliter, finalement, le lien entre les deux sections du parc industriel. Il faut que ça soit une unité, en fait.

490 Et j'aimerais rajouter quand même que Sherbrooke Innopole et la Ville de Sherbrooke ne s'est pas improvisée avec le parc industriel, ça fait 40 ans quand même que ce parc existe, que ce parc industriel là existe et, dans le fond, c'est grâce à la vision des élus du temps et de la Société de développement économique du temps, par le fait que l'autoroute 10 allait s'implanter

à cet endroit-là, on a profité de ce fait-là pour affecter cet endroit-là d'une affectation industrielle, ce qui est quand même très important pour un parc industriel; il faut être près des axes autoroutiers pour l'accessibilité au marché et aussi pour éviter qu'il y ait du transport lourd qui vienne perturber la qualité de vie des citoyens en rentrant davantage à l'intérieur de la ville.

Donc, ça vient favoriser et donc, pour être compétitive aussi avec d'autres villes qui, elles, ont des terrains desservis, je pense qu'il est absolument nécessaire d'aller de l'avant avec l'expansion du parc industriel et le prolongement de Portland.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci. Monsieur Gélinas?

**M. DENIS GÉLINAS :**

Oui. Vous avez sollicité des informations supplémentaires concernant la piste cyclable. Là, il y a un citoyen qui est venu interroger la commission quant à « c'est bien beau faire la piste cyclable le long de René-Lévesque et Portland jusqu'à sa condition actuelle, mais est-ce que les gens allaient tomber dans un cul-de-sac? » On a des informations supplémentaires qui viennent confirmer ce qu'on vous a dit un peu verbalement, hier. Donc, je vais laisser monsieur Yves Tremblay faire la présentation.

**M. YVES TREMBLAY :**

Alors, bonjour, Monsieur le président. Concernant la piste multifonctionnelle ou aussi la piste cyclable en soi, il faut savoir que pour la positionner et bien lui donner ses connexions à la fois d'entrée et de sortie, parallèlement à tout cela, la Ville est à planifier bien sûr l'ensemble du réseau cyclable de la ville, donc toutes les interconnexions sont prévues et planifiées à court et moyen terme, bien sûr. Donc il est vraiment intégré, c'est un tronçon majeur qui fait en sorte qu'on puisse interconnecter l'ensemble de la facilité, des liaisons et aussi de la circulation qu'on veut, bien sûr, contribuer, autant touristique qu'utilitaire.

Donc, le volet utilitaire est très important et c'est pour ça que dans le tronçon René-Lévesque et de Portland, on amène la piste au centre pour lui donner toute son amplitude, toute son importance et faire en sorte que le sentier cyclable ait la pleine place. Vous avez vu un peu plus tôt dans les autres images où on plaçait vraiment une emprise de 12 mètres, piste de 4 mètres intégrée, passage au carrefour giratoire de 5 mètres, donc c'est vraiment la largeur d'une rue proprement dite qui est adressée pour la question de la piste cyclable.

Je veux vous faire quelques positionnements et faire aussi les transitions dans les différents passages, bien sûr.

535 Alors, la piste en soi, à la hauteur du boulevard Bourque avec Haut-Bois va être en  
banquette, qu'on appelle, donc de côté, parce que nous sommes dans une trame déjà  
existante, urbaine, jusqu'à tant qu'on se retrouve à la hauteur de la rue Magloire.

540 Magloire, premier feu de circulation, on vient déborder la zone commerciale, qui va être  
aussi un élément marquant, pour pouvoir faire les interchanges piétons-cyclistes. Donc, on vient  
récupérer toute la cellule du sud qui va venir s'accrocher directement par l'entrée Haut-Bois –  
Haut-Bois c'est celle-ci.

545 Une fois qu'on a accroché, bien sûr, et bien sécurisé le cycliste – qui peut provenir de la  
cellule du sud ou même de la proximité du réseau Grande-Fourche qui longe la rivière, alors  
cette première interconnexion-là, elle est à la fois dans les quartiers, mais aussi à travers les  
pistes existantes – on amène le cycliste jusqu'au premier feu de circulation, comme je  
mentionnais, sur Magloire. Donc, on entre au centre et c'est là que se fait l'entrée du centre du  
passage, parce que c'est là vraiment le début, je vous dirais, vraiment le début de la vraie  
emprise complète de ce que l'on connaît comme coupe type qu'on vous a présentée avec sa  
piste au centre.

550 On poursuit, bien sûr, sa course tout du long. Il faut savoir que les interconnexions, un  
peu partout, existent soit en passages piétonniers ou en passages cyclables, pour faire en sorte  
qu'on puisse bien sûr aller chercher le client, le client qui origine des résidences, entre autres,  
ou le travailleur qui va aller chercher son plein d'emploi du côté industriel à proximité, ou même  
555 la cellule commerciale de proximité, de services de proximité, que l'on désire en plein centre du  
tronçon. Tout ça s'interconnecte.

560 Donc, on glisse la piste cyclable au centre, piste multifonctionnelle, parce qu'il va y avoir  
plusieurs usagers, pour se retrouver jusque et toujours protégés, donc pas de conflit au niveau  
des usagers, des entrées et des sorties que l'on fait à des endroits stratégiques spécifiques,  
bien sûr, protégés, il faut savoir qu'on est sur voie unique dans un sens, voie unique dans l'autre  
pour la portion René-Lévesque, une largeur de 5 mètres à 6 mètres d'emprise, dépendamment  
du contexte, mais ça reste une voie piétonnière ou une voie à traverser lorsqu'on est piéton ou  
cycliste pour aller chercher la piste cyclable.

565 Une fois que nous avons traversé l'ensemble, que nous avons bien sûr fait l'ensemble du  
réseau René-Lévesque, bien, on se retrouve au giratoire industriel – on a vu les images un peu  
plus tôt, je pourrai vous les rappeler tout à l'heure –, où là, on traverse encore l'endroit le plus  
achalandé, qui sera le plus achalandé dans l'ensemble du tronçon avec le carrefour giratoire  
570 double. On le protège davantage au centre, il a des entrées avant et après via les rampes du  
centre, donc des rampes avec une certaine intégration, bien sûr, avec les passages qu'il faut  
faire et on poursuit, bien sûr, la course, comme le disait monsieur Gélinas, sur de Portland avec,  
bien sûr, des intersections protégées.



575 On a une piste cyclable qui est surélevée au moment de la traversée du feu de circulation pour deux raisons : la première, bien exposer le cycliste par rapport aux camions ou aux véhicules qui voudraient faire le croisé de la piste cyclable et la deuxième chose, c'est de rendre inconfortable aussi la manœuvre de l'automobile qui va se rendre compte : bon, je passe comme sur un dos d'âne, oups! Je ne suis pas dans mon espace à moi, je suis dans l'espace cyclable.

580 À l'approche bien sûr du feu de circulation, chicane pour pouvoir faire ralentir le cycliste, feu d'appel au besoin. Il faut savoir que normalement, la piste cyclable sur de Portland va être en continu au vert pour le cycliste, tant et aussi longtemps qu'il n'y a pas un véhicule qui ne proviendra pas du sud, par exemple, qui va prendre sa voie de refuge pour tourner à gauche pour entrer à l'intérieur du parc industriel. Sinon, c'est le feu vert continu. Et en même temps, ça permet, en surélevant la piste à cet endroit-là, à l'intersection, d'envoyer un double message autant au camionneur ou à l'automobiliste de dire : là, je partage un même espace, une intersection, donc le cycliste est surexposé pour faire en sorte qu'on puisse bien le protéger. Toujours la notion de protection, de confort et d'appel à l'utilisation. Donc, plus on améliore les outils et les aménagements, plus on va faciliter, bien sûr, l'adhésion à l'activité en soi.

590 Par la suite, on a, comme monsieur Gélinas l'a bien mentionné, un étranglement de l'emprise au centre pour la traversée de la zone de conservation, ici, pour faire en sorte que les trottoirs... on profite bien sûr, je vais reprendre, on profite de la dernière entrée vers le parc industriel, dernière intersection, pour faire un passage où là, tout se reconcentre au centre : les trottoirs, la piste demeure au centre aussi, pour faire en sorte que la traversée de 35 mètres d'emprise dans la zone humide, bien, elle soit, qu'on la gère complètement, même avec les bas de talus. Comme on est avec une structure surélevée pour pouvoir avoir le moins de dommages à la zone humide, selon le droit de passage obtenu, bien, on se contient dans le 35 mètres. 600 Donc, on ne déborde pas les bas de talus, par exemple, qui accompagnent la surélévation de la route. Alors, c'est pour ça qu'on se coince, si vous voulez, dans le passage.

605 En même temps, les murs New Jersey ou les aménagements de murets de béton donnent aussi un confort ou au moins une protection supplémentaire et lorsqu'on arrive un peu plus loin – je vais glisser mes images qui vont vous permettre de voir un peu l'effet visuel. Je suis à 95, excusez-moi.

610 Alors, à 95, nous venons de sortir de la zone de conservation, nous sommes à la hauteur de la rue Léger. La rue Léger, il faut savoir qu'elle va se prolonger ici, alors la connexion, on profite encore bien sûr de la présence du feu de circulation pour faire un réaménagement de la voie cyclable en banquette, mais du côté sud, tout du long. Pourquoi? Parce qu'il faut bien sûr se retrouver à une traversée un peu plus loin, avec la portion de la traversée, bien sûr, du viaduc de l'autoroute 410, du côté sud.

615           Donc, déjà on fait l'appel du bon côté, tout ça en banquette, pour se retrouver en sentier  
du sud, côté sud, tout du long, pour aller bien sûr traverser toute la zone commerciale, Carrefour  
de l'Estrie, et jusqu'à aller se recouper avec l'autre liaison qu'on désire faire, le boulevard Lionel-  
Groulx. Lui-même a sa piste nord-sud, on va venir se reconnecter encore avec le réseau  
620 Grande-Fourche qui se poursuit vers le centre-ville.

625           Donc, l'interconnexion, elle est assurée, les protections sont aussi appliquées, les images  
suivantes donnent un petit peu une petite démonstration. Ici, justement, à la hauteur de Léger,  
lorsqu'on sort de la zone de conservation, on traverse au sud, petit muret de protection pour la  
piste au centre et, bien sûr, ça nous permet de faire la traversée du côté sud, pour poursuivre  
630 notre route.

635           Lorsque nous sommes en banquette, un peu plus loin, on reconnaît Léger ici, nous  
venons de sortir de la zone de conservation, donc à peu près où est le point rouge, pour vous  
donner un endroit type, nous allons avoir la piste multifonctionnelle, en banquette toujours, pour  
640 donner le maximum de sécurité.

645           La traversée de l'autoroute 410, ce qui est envisagé pour l'instant, il faut savoir que  
monsieur Gélinas va vous déposer les documents, on a fait dernièrement appel bien sûr au  
programme *Véloce II* qui est un programme qui accompagne les aménagements de pistes  
650 cyclables. Nous avons fait la demande spécifiquement pour ce tronçon, alors c'est d'améliorer  
ou d'augmenter l'élargissement du tablier pour permettre, finalement, un espace réservé en  
parallèle du viaduc en question. On poursuit notre route à la hauteur du Carrefour de l'Estrie  
avec toujours la présence de la piste multifonctionnelle en banquette.

640           **LE PRÉSIDENT :**

645           Très bien, merci. Je vais vous arrêter, c'est parce qu'il y a un participant qui doit quitter  
tôt, je vais l'inviter immédiatement pour venir poser ses questions, monsieur Anthony Daigle.  
Bonjour, Monsieur Daigle.

650           **M. ANTHONY DAIGLE :**

          Bonjour, merci.

655           **LE PRÉSIDENT :**

          Vous pouvez poser des questions.

**M. ANTHONY DAIGLE :**

660 Parfait. La première serait plus un commentaire par rapport au propos qui a été tenu par rapport à la piste cyclable. On parle justement des liens d'interconnexion qui sont projetés dans un plan directeur, donc peut-être juste de savoir si ce projet de plan directeur là va être déposé au niveau des consultations, parce qu'il est difficile d'apprécier pleinement, en fait, le projet, sans que les gens aient accès à ce document-là. Donc, je ne sais pas si le projet de plan directeur peut être déposé aussi.

665 **LE PRÉSIDENT :**

Mais ce plan directeur là couvre beaucoup plus large.

**M. ANTHONY DAIGLE :**

670 Oui, couvre beaucoup plus large, mais bon, doit, selon ce qu'on en comprend, en fait couvrir le lien entre les deux projets.

**LE PRÉSIDENT :**

675 Alors, Monsieur Gélinas?

**M. DENIS GÉLINAS :**

680 Je laisserais ma collègue Danielle Gilbert répondre, comme c'est un élément de planification de territoire, c'est elle qui est la mieux placée pour donner des informations.

**LE PRÉSIDENT :**

685 Alors, Madame Gilbert?

**Mme DANIELLE GILBERT :**

690 En fait, le plan est en élaboration depuis le début de l'année 2013, alors on devrait, avec le Conseil municipal, déposer une proposition de plan, qui est actuellement en élaboration, au cours de l'année 2014. L'objectif, pour nous, est de pouvoir le présenter dans le premier semestre, alors certains groupes intéressés ont, à ce jour, collaboré en émettant leurs commentaires, en faisant part de leurs besoins et ce plan directeur du transport actif découle de la première, une des premières actions du plan de mobilité durable, donc on est vraiment à l'élaboration et, dans le contexte, vous comprendrez qu'on n'est pas en mesure de présenter un plan qui n'a pas encore été présenté d'une façon ou de l'autre à la Ville de Sherbrooke.

695

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Daigle?

700

**M. ANTHONY DAIGLE :**

Parfait. Ma première question : quant aux inventaires qui ont été réalisés pour les milieux naturels, je voulais savoir tout d'abord si au niveau des oiseaux migrateurs, est-ce qu'il y avait eu un inventaire détaillé, en fait, réalisé?

705

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gélinas?

710

**M. DENIS GÉLINAS :**

Je demanderais à madame Chantal Pelchat, qui est responsable de l'environnement dans le dossier, de répondre à cette question-là.

715

**Mme CHANTAL PELCHAT :**

Oui, bonjour. Non, effectivement, il n'y a pas eu d'inventaire spécifique qui a été fait sur les oiseaux migrateurs. Par contre, on a fait des inventaires fauniques, floristiques. On n'a pas eu d'observation d'oiseaux à statut particulier. Par contre, à la demande du ministère, on a fait des potentiels... bien, des habitats, on a validé la présence d'habitats potentiels de certains oiseaux migrateurs, en fait. Donc ça, ça a été soumis dans les documents qui ont été transmis.

720

**LE PRÉSIDENT :**

725

Très bien. On va aller du côté du ministère du Développement durable, d'ailleurs nous avons un représentant du secteur faune aujourd'hui. Alors, Monsieur Messely?

**M. LOUIS MESSELY :**

730

Oui, effectivement, on a effectivement reçu l'étude d'impact, demandé quelques informations, l'analyse n'est pas débutée encore. On a demandé certaines questions, effectivement, qui ont complété l'étude d'impact dans les réponses aux questions et commentaires. Je peux, si vous voulez, donner la parole...

735

**LE PRÉSIDENT :**

740 À votre représentant?

**M. LOUIS MESSELY :**

745 À mon collègue, oui, d'accord, Sylvain Roy.

**LE PRÉSIDENT :**

750 Ça serait pour savoir c'est quoi, donc est-ce que le ministère par exemple est satisfait des informations fournies à ce jour concernant notamment les oiseaux migrateurs?

**M. LOUIS MESSELY :**

755 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

760 Même, on sait que ça relève aussi du Service canadien de la faune, mais on va laisser parler votre collègue.

**M. LOUIS MESSELY :**

765 Oui, d'accord, effectivement qui est dans la salle aujourd'hui, monsieur Sylvain Roy du secteur Faune du MDDEP, MDDEFP, maintenant, le secteur Faune. Est-ce qu'on aurait un micro pour mon collègue?

**LE PRÉSIDENT :**

770 Il va utiliser le second micro de la table des intervenants.

**M. SYLVAIN ROY :**

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

775 Bonjour, monsieur.

**M. SYLVAIN ROY :**

780 Donc, c'est ça, je suis Sylvain Roy, je suis au secteur Faune du MDDEFP. Concernant les  
oiseaux migrateurs, ce qu'on a eu comme information et ce qu'on considère qui est acceptable,  
785 c'est qu'au niveau du déboisement, les travaux de déboisement vont tous être faits à l'extérieur  
de la période de nidification. Donc, puisque ces travaux-là sont faits à ce moment-là et aussi,  
comme madame Pelchat le disait, il y a eu des études de potentiel de ce qu'il pourrait avoir sur  
le territoire et il n'y a rien de spécifique, au niveau des espèces menacées, qui est ressorti, donc  
pour nous, ce qu'on avait était acceptable.

**LE PRÉSIDENT :**

790 Et ça, est-ce que c'est la même réponse pour, disons, l'ensemble des inventaires à  
caractère faunique? Est-ce que le ministère considère que l'information est suffisante ou il y  
aurait encore potentiellement des inventaires complémentaires à faire?

**M. SYLVAIN ROY :**

795 Au niveau faunique, en général, oui, les inventaires qui ont été faits, on a eu des  
questions supplémentaires, comme monsieur Messely disait, mais au niveau des informations  
qu'on a en main présentement au niveau faunique, c'est acceptable.

**LE PRÉSIDENT :**

800 Très bien, je vous remercie. Ça va? Oui, Monsieur Daigle?

**M. ANTHONY DAIGLE :**

805 Oui, bien en fait, toujours peut-être si monsieur...

**LE PRÉSIDENT :**

810 Monsieur Roy?

**M. ANTHONY DAIGLE :**

815 Roy, oui. Bien, en fait ma question, je ne suis pas non plus spécialiste au niveau des  
inventaires fauniques, par contre l'inventaire, si je ne me trompe pas, date de quoi, 2006? Donc,  
ça fait tout près de sept ans, est-ce qu'au niveau de la faune ou bien de la flore, est-ce que sept  
ans c'est une période suffisamment longue pour permettre en fait l'apparition de ces espèces-là  
ou le passage aussi de ces espèces-là sur le territoire donc?

820 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, alors on va rediriger la question au ministère. Donc, Monsieur Roy vous êtes invité à...

825 **M. SYLVAIN ROY :**

830 C'est ça. Au niveau des documents, il y a eu des informations de 2006, il y en a qui datent de plus récent que ça, je n'ai pas les dates exactes – je pense que madame Pelchat avait l'air à réagir, je pense qu'elle a probablement les dates –, mais comme je vous disais, nous, les informations qu'on a sont complètes et il y a possiblement, je n'ai pas les dates en tête, mais il y a des informations qui sont beaucoup plus récentes à différents niveaux.

**LE PRÉSIDENT :**

835 Oui, du côté du promoteur?

**M. DENIS GÉLINAS :**

840 Oui, je demanderais encore à madame Pelchat de compléter la réponse de monsieur Roy.

**Mme CHANTAL PELCHAT :**

845 Oui. Bon, il y a plusieurs inventaires qui ont été faits l'an dernier pour répondre aux questions de l'étude d'impact. On a eu des inventaires, bien les oiseaux migrateurs, le potentiel a été fait l'an dernier. On a eu aussi des demandes au niveau des inventaires des couleuvres, des chiroptères aussi, puis même, l'an dernier, on a revu la caractérisation de notre milieu naturel qu'on a conservé. Donc, on est allé encore plus loin, parce qu'on s'est dit : bien, avec le temps, on veut voir l'évolution de ce milieu-là. Donc, on a constaté, donc on a des relevés qui sont beaucoup plus récents que celui de 2006, des relevés datent donc de 2012, 2009 et 2006 pour notre zone de conservation, en plus de tous les inventaires fauniques.

**LE PRÉSIDENT :**

855 Très bien, je vous remercie. Par contre, en sous-question, du côté du ministère, pour ce qui est du boulevard René-Lévesque, est-ce que des inventaires sont exigibles en vertu des certificats d'autorisation qui sont à obtenir, donc des inventaires à caractère faunique?

860

**M. LOUIS MESSELY :**

865 Il y a moins d'informations qui ont été demandées bien sûr, et ça s'applique autant à la faune qu'à d'autres sujets, il y a moins d'informations qui ont été demandées, un peu moins d'informations qui ont été demandées pour le tronçon René-Lévesque que sur le tronçon Portland, puisqu'il n'est pas assujéti à la procédure d'évaluation environnementale.

**LE PRÉSIDENT :**

870 Par exemple, dans le cas d'un 22, pour des protections de milieux humides, à ce moment-là, qu'est-ce qui est considéré à l'intérieur de ces paramètres-là? Pour les milieux humides, est-ce qu'on considère la faune et la flore lorsqu'on examine la protection des milieux humides?

875 **M. LOUIS MESSELY :**

Oui, bien sûr, puisque ça fait partie de l'écosystème, mais encore là, comme le disait monsieur Roy, on a considéré que l'information présente dans l'étude d'impact pour ce tronçon-là, dans les circonstances, était suffisante et recevable.

880 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie. Monsieur Daigle?

885 **M. ANTHONY DAIGLE :**

Oui. En fait, peut-être juste à titre d'information, je ne suis pas certain non plus, est-ce qu'au niveau du territoire, du grand territoire de Sherbrooke, est-ce qu'il y a un inventaire détaillé des milieux humides qui a été fait à ce jour?

890 **LE PRÉSIDENT :**

On va adresser la question du côté de la Ville même, donc est-ce qu'on a des inventaires sur l'ensemble du territoire?

895 **Mme DANIELLE GILBERT :**

900 Je ferai une partie de la réponse et j'inviterai peut-être madame Pelchat à compléter puisque la Division a collaboré étroitement à la réalisation des inventaires. On n'a pas un inventaire sur le terrain, de l'ensemble des milieux humides. Cependant, il y a eu un inventaire qui a été fait de l'ensemble des milieux à potentiel écologique, lequel inventaire a été produit



905 dans la cadre de la consultation publique pour le schéma d'aménagement à l'automne 2012. Donc, de ces inventaires-là, la Division de l'environnement possède des informations sur les milieux humides, lesquels sont annuellement recensés par des inventaires sur le terrain pour faire en sorte de bonifier la précision de la banque cartographique qu'on a actuellement.

**LE PRÉSIDENT :**

910 Et l'inventaire est disponible sur votre site Internet?

**Mme DANIELLE GILBERT :**

915 Bien, en fait, l'inventaire des milieux humides qui ne sont pas encore caractérisés n'est pas disponible autrement qu'à titre indicatif dans le schéma d'aménagement. Je pourrai produire, il y a un plan, il y a deux plans, en fait, dans le schéma : l'un qui localise tous les milieux humides pour lesquels ils ont un positionnement et on a une deuxième carte qui est l'ensemble des territoires écologiques en fonction du potentiel faible, moyen, fort et, je crois, très fort.

920 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, avez-vous un complément d'information à apporter?

**Mme CHANTAL PELCHAT :**

925 Bien non, effectivement, c'est des cartes qui ont été faites surtout par photo-interprétation. Je pourrais peut-être préciser, parce qu'hier on en a glissé un mot, notre carte qu'on a établie sur le potentiel écologique de nos milieux naturels a été faite avec les critères de la Table Dialogues-citoyens. Donc, on a pris compte des informations de ces critères-là qui ont été 930 soulevés par la Table des partenaires. On est parti de ça pour élaborer nos milieux naturels à haute valeur, à très forte valeur écologique jusqu'à faible valeur écologique.

**LE PRÉSIDENT :**

935 Alors, ça va Monsieur Daigle?

**M. ANTHONY DAIGLE :**

940 Oui, merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

945 Alors je vous remercie. Oui, je pense qu'il y avait un dernier point, Monsieur Gélinas?

**M. DENIS GÉLINAS :**

950 Oui, effectivement. Pour dire, hier on a soulevé beaucoup, j'aimerais peut-être faire un  
955 aparté avant de passer la parole à madame Pelchat, on a fait beaucoup référence à des  
comités consultatifs; on a parlé du comité Dialogue-citoyens, les Grands axes routiers, le comité  
Dialogue-citoyens aires écologiques, j'aimerais juste faire le point sur la valeur de ces comités-  
là par rapport au débat.

960 Donc la Ville de Sherbrooke, comme plusieurs autres villes, constitue régulièrement des  
comités, qu'on appelle consultatifs, pour se guider sur différents dossiers. Et ces comités-là  
dressent des recommandations qui sont fournies au Conseil de ville et le Conseil de ville en  
dispose sous forme de résolutions en partie, en tout ou pas du tout. Ou les modifie, selon ce  
qu'elle veut mettre en place comme orientation.

965 Dans le cas de ces deux, entre autres le comité Dialogue-citoyens aires écologiques et  
Grands axes routiers, hier, on a annoncé que, bon, le travail a été fait en 2008; il y a eu, suite au  
dépôt des recommandations de ces deux comités – il y avait trois comités, il y en avait un sur  
les valeurs commerciales –, il y a eu une consultation publique qui a été faite un peu plus tard à  
l'automne et, de là, il y a du travail administratif qui a été fait pour soumettre le dossier, qui a été  
approuvé par résolution du Conseil le 2 février 2009. C'est pour ça qu'hier j'avais une hésitation  
quand on m'a soulevé ça, dans ma tête j'avais encore 2009, mais effectivement le travail a été  
fait en 2008, mais l'orientation définitive du Conseil municipal date du 2 février 2009, qui est la  
même année où on a eu le CA pour la zone de conservation dans le parc industriel,

970 Donc, j'aimerais préciser que c'est la méthode qu'on utilise souvent et dans le cas de  
notre projet, oui, ils ont contribué à développer le projet, incluant toutes les démarches ou les  
consultations qui ont été faites dans le cadre du schéma d'aménagement. Et, je l'ai aussi  
souligné pendant la présentation, tout le travail qui a été fait par le Centre de mobilité durable où  
on a produit un plan de mobilité durable, où on avait 35 personnes qui représentaient le milieu,  
de tous les aspects du milieu, de la Ville de Sherbrooke, et il a en a découlé des orientations qui  
ont été retenues, entre autres sur la mise en valeur du transport actif.

975 Donc, je laisserais madame Pelchat donner un petit peu plus d'information sur les  
commentaires qui étaient adressés hier par un citoyen en relation avec une orientation qui  
découlait des travaux du comité Dialogue-citoyens aires écologiques.

980

**Mme CHANTAL PELCHAT :**

985 Mais effectivement, dans le comité Dialogues-citoyens on a plusieurs recommandations qui ont été adoptées par le Conseil municipal. Il faut comprendre, comme monsieur Gélinas a mentionné, que tout ce processus-là a été adopté, mais notre processus de plan de conservation était déjà en cours, on avait déjà tout établi les lignes directrices de notre projet.

990 Donc, le but entre autres de la section 4 sur les paramètres incontournables devant guider la conservation des espaces verts pour l'ensemble du territoire de la ville de Sherbrooke avait pour but de tout mettre en œuvre pour protéger l'ensemble du territoire, les aires écologiques. C'est vrai qu'il est mentionné qu'une zone écologique ne peut pas être traversée ni enclavée entre les axes routiers d'importance. Par contre, il faut comprendre que notre parc industriel régional, notre zone de conservation est déjà en un milieu très enclavé par la 10-55, 995 par la 410, par le boulevard Industriel. Donc déjà, on a des difficultés à faire des liens, des corridors tels que proposés par la Table des partenaires.

1000 Donc, ce qu'on peut dire de ça, c'est qu'on a tenu compte des paramètres malgré tout, parce que... on va vous indiquer les paramètres qui avaient été proposés par la Table des partenaires et les paramètres que nous, on a considérés, qui viennent du *Guide d'élaboration du plan de conservation des milieux humides* du ministère de l'Environnement.

1005 Donc, bien, je ne les lirai pas totalement, mais c'est juste pour montrer qu'on a plusieurs des paramètres qui avaient été sélectionnés, qui ont été pris en considération. Donc, ça signifie qu'on a fait vraiment des efforts importants. Notre parc industriel, notre zone de conservation du parc industriel, on a mentionné hier que c'était un milieu... c'était le plus grand milieu humide de tout notre territoire. En fait, il y a une petite nuance à ajouter : c'est vrai que c'est le plus grand 1010 milieu humide, mais à l'intérieur du périmètre urbain et non pas à l'intérieur de notre territoire. Ce n'est pas un milieu qui a une valeur écologique exceptionnelle, par contre c'est un milieu d'intérêt, pour nous, parce que c'est la tête du ruisseau Lyon, il a un rôle très important pour la filtration et la rétention des eaux, quand ça arrive entre autres à la rivière Magog.

1015 Donc, ce milieu-là a une valeur écologique qui varie de modérée à parfois jusqu'à élevée, mais généralement c'est modéré. Le ministère nous a autorisé, comme monsieur Gélinas a dit, le passage pour le boulevard de Portland. C'est vrai que ça peut constituer une fragmentation, par contre on a des mesures d'atténuation qui nous permettent des échanges; ce sont des échanges au niveau hydrologique, donc notre ruisseau Lyon n'est pas coupé et on a un 1020 passage de la faune qui constitue également, ça atténue la... pardon, oui?

1025

**LE PRÉSIDENT :**

Hier, on avait vu une figure. Est-ce qu'on pourrait la revoir, la figure, au niveau du passage qui est prévu pour le ruisseau Lyon, au niveau de Portland? On avait plus qu'une coupe, on avait une vue un peu... je pourrais dire une vue latérale.

1030

**M. DENIS GÉLINAS :**

Latérale? C'est beau, ça ne sera pas long.

1035

**Mme CHANTAL PELCHAT :**

Je peux continuer?

1040

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, continuez.

1045

**Mme CHANTAL PELCHAT :**

En fait, je voulais montrer, mais là je ne pourrai pas les montrer, parce que je voulais montrer aussi que sur notre territoire, on en a des milieux, on pourra les montrer tout à l'heure, qui ont des valeurs écologiques très élevées. Ce sont des milieux privés qu'on a caractérisés parce que, bon, la table Dialogue-citoyens recommandait de poursuivre la caractérisation et c'est ce qu'on fait. Annuellement, on continue de caractériser notre territoire et on a des milieux qui ont des valeurs écologiques très élevées et des superficies beaucoup plus importantes.

1050

**LE PRÉSIDENT :**

Je pense que c'était dans la présentation initiale qu'on voyait cette figure-là. Oui, c'était celle-là. Donc, ce que vous proposez c'est des ponceaux, quelle dimension les deux ponceaux que l'on voit à l'écran auraient?

1055

**M. DENIS GÉLINAS :**

De mémoire, je vous dis de mémoire, à ma connaissance, ils ont deux mètres par deux mètres. Alors donc, deux mètres de haut par deux mètres de large. On l'a doublé pour être encore plus sécuritaire, parce qu'à ma connaissance, un serait probablement suffisant, mais pour des fins... on voit qu'à la jonction où on traverse, il y a l'ancien tracé de la rivière, du ruisseau Lyon qui est là, et celui qui est existant, donc on a mis ça dans les deux axes potentiellement d'écoulement.

1065

**LE PRÉSIDENT :**

1070 Donc, pour le passage du poisson, ça peut être plus évident, mais pour le passage de la petite faune, vu que les ponceaux ne sont pas tellement larges, donc ça serait vraiment le tuyau qu'on voit à gauche, là.

**M. DENIS GÉLINAS :**

1075 Absolument, comme on a vu des exemples, là, où on retrouve ce qui est matérialisé sur la construction de l'autoroute 410, du même type, donc un peu grégaires. Disons, il y a le passage comme tel, mais c'est aménagé de façon très sommaire, de façon à faire en sorte que l'animal ne voit pas qu'il y a un aménagement humain qui peut être fait.

**LE PRÉSIDENT :**

1080 Il va y avoir des arbres. J'irais du côté du ministère du Développement durable. Pour ce qui est de ce type d'aménagement faunique, bon, je comprends, Monsieur Messely, vous avez dit que vous n'avez pas encore commencé l'analyse environnementale à proprement dit du projet, mais de prime abord, des aménagements de ce type-là, est-ce que, de par l'expérience  
1085 du ministère, c'est susceptible d'être efficace, ça, pour assurer la libre circulation du poisson et le passage de la petite faune?

**M. LOUIS MESSELY :**

1090 Oui, effectivement. Comme vous dites, de prime abord ça semble assez adéquat, du moins on verra. Qu'il y en ait deux, c'est déjà assez intéressant, deux et demi ou, on va dire, trois. Dans plusieurs cas l'on voit, avec les projets du ministère des Transports, par exemple, il y en a plusieurs... je crois qu'il y en a le long de l'autoroute 10, il y en a au nord de Québec récemment par la route 175, plusieurs passages à grande faune et à petite faune, localisés  
1095 comme ça dans ce qu'on appelle des ponceaux secs-humides et le ministère des Transports installe des zone de pistage de part et d'autre de ces ponceaux-là pour constater la présence de passage des mammifères, ainsi que des systèmes de prise de photographies et il constate qu'ils sont très bien utilisés, autant par la grande que la petite faune. Dans ce cas-là, ça sera la petite faune seulement.

**LE PRÉSIDENT :**

1100 Tout dépend. Des fois, la petite faune, il peut y avoir de la faune qui est portée à suivre les cours d'eau. J'ai déjà fait des aménagements qui étaient avec des ponceaux semi-circulaires en  
1105 acier, un placage, et la largeur qu'ils avaient, on était capable d'assurer donc un écoulement d'eau, mais avec l'enrochement qu'on mettait, ça faisait comme un fond naturel, mais on avait

de l'enrochement qui faisait sailli et qu'en période donc de débit normal, on avait de chaque côté, c'était un passage à sec pour la faune.

1110 Du côté du promoteur, est-ce que vous avez envisagé d'autres ou sur votre territoire, est-ce que c'est le type d'aménagement que vous faites toujours ou vous faites des variantes?

**M. DENIS GÉLINAS :**

1115 En fin de compte, dans la préparation du boulevard, en fin de compte de l'autoroute 410, on a visité, avec le ministère, les installations qu'ils avaient mises en place et on s'en est fortement inspiré, bien sûr, parce que ça fonctionnait bien. Toutes les explications que vous avez fournies, on m'indique que le ponceau du milieu va être semi-humide. Donc, passage de l'eau en partie et aussi une banquette de part et d'autre qui va permettre à la petite faune qui  
1120 suit justement les cours d'eau, de pouvoir traverser le remblai sans difficulté.

On me dit aussi que la vraie dimension c'est 2,5 mètres de largeur par 2 mètres de hauteur. Donc c'est grosso modo ce que je pensais et ça va... ces modèles-là, on les a vus hier soir aussi, on a montré des exemples, les exemples viennent entre autres de ce qui s'est fait  
1125 avec le ministère des Transports à l'autoroute 410, et on est partie prenante de ce type d'aménagement là, ça semble fonctionner très bien.

Donc ça, c'est des aménagements qu'on retrouve. Il y en a un – tu n'as pas celui qu'on voyait? Bon, plus ça. – On a un exemple, on avait – là, malheureusement, ça, c'est plus ce  
1130 qu'on devrait mettre en place, celle qui est plus à gauche sur notre coupe type de tout à l'heure, mais on a aussi un aménagement où on a vraiment la portion semi-humide, sèche, qui va être faite. Surtout, comme on disait, les deux... avec les deux, on est au-dessus de la capacité nécessaire, donc on va se servir de celui du milieu comme étant un passage pour la faune qui, justement, préfère suivre des cours d'eau que s'en aller dans le bois.

1135

**LE PRÉSIDENT :**

Tout à l'heure, dans l'autre figure précédente, on entrevoit une portion de clôture. Donc, la fonction de cette clôture-là, ça serait, quoi, pour les humains ou les animaux?

1140

**M. DENIS GÉLINAS :**

Généralement, à ma connaissance, c'était pour diriger les animaux vers l'endroit qu'on veut qu'ils passent plutôt que de les amener à traverser la bande roulant, là.

1145

**LE PRÉSIDENT :**

1150 Ce serait un type de clôture conçu pour ça. Donc, ça répond à notre question.

**M. DENIS GÉLINAS :**

1155 J'aimerais, juste une petite précision à cet égard-là. Monsieur Dériger a demandé tout à l'heure, si on avait un rétrécissement de l'emprise au passage de la zone humide. On avait souligné, hier, qu'on mettait, qu'on faisait en sorte de contrôler les sels de déglacage et tout ce qu'on peut retrouver en huile dans l'eau qui vient des autos. Effectivement, dans l'aménagement, on a des murets du côté des véhicules, de façon à éviter l'éclaboussement dans le milieu humide et faire en sorte qu'on garde l'eau autant que possible à l'intérieur de la structure pour l'amener de chaque côté du passage et éviter qu'on ait un mélange d'eau qui pourrait être souillée ou usée vers la zone humide et qui pourrait entraîner, avec les années, des détériorations, surtout en bordure du passage. Est-ce que Chantal, tu avais d'autres informations?

1165 **Mme CHANTAL PELCHAT :**

Bien, j'en aurais peut-être quelques-unes.

**M. DENIS GÉLINAS :**

1170 O.K. On va revenir, pour compléter le dossier en ce qui concerne les aires écologiques, et on aura terminé après.

**Mme CHANTAL PELCHAT :**

1175 Bien, finalement, ce que je voulais mentionner aussi c'est qu'il faut rappeler que dans notre projet, les passages routiers ont été faits dans les zones les moins larges du milieu humide. Donc, ce n'est pas négligeable non plus.

1180 Donc ça, ce sont des exemples aussi, qu'on voulait vous mentionner, de milieux humides qui ont des superficies beaucoup plus importantes que notre milieu qui avait à peu près 30 hectares, pour le milieu 1. Ça, ce milieu-là, c'est une vraie tourbière qui a plus de 65 hectares qu'on retrouve dans le secteur du chemin St-Roch Nord. C'est tout du domaine privé, par contre. On a, au sud du Golf Longchamp, on a un autre milieu humide, une autre tourbière qui a plus de 53 hectares. Donc, on a quand même des milieux d'intérêt encore sur notre territoire.

1185 On voulait juste mentionner que le MAMROT a publié le *Guide des bonnes pratiques sur la biodiversité et l'urbanisation*. On a été cité comme exemple pour notre parc industriel, le Plan

1190 de conservation du parc industriel, puis ce qui a été cité, bien, on mentionne quand même  
clairement nos empiètements dans le milieu humide pour les emprises routières. On a  
également remporté le Phénix de l'environnement, qui est une distinction très importante, pour  
ce projet. Donc, on croit que c'est un projet que, même si on a le passage de routes  
importantes, que notre projet a du sens puis qu'on a une protection de ce milieu-là qu'on veut  
garder, qu'on veut protéger, conserver ultimement. Merci.

1195 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

1200 **M. DENIS GÉLINAS :**

J'aurais des documents à déposer pour les trois dossiers.

**LE PRÉSIDENT :**

1205 Très bien.

**Mme CHANTAL PELCHAT :**

1210 Je pense qu'ils sont déjà soumis.

**M. DENIS GÉLINAS :**

Ils sont soumis? Je ne sais pas si je vous les remets ou...

1215 **LE PRÉSIDENT :**

Ils sont déjà déposés?

1220 **M. DENIS GÉLINAS :**

Oui. Donc, pour ce qui est de l'analyse comparative entre la route du 220-boulevard  
Industriel et Portland, vous avez cinq copies et pour ce qui concerne entre autres ce qu'on a dit  
hier, c'est que tout le passage au-dessous de l'autoroute 410, il y a une démarche qui a été faite  
avec le projet Veloce et le ministère des Transports.



1230

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci. Alors, on va faire suivre les documents. Alors du côté des personnes-ressources, est-ce qu'il y a des informations spécifiques, des compléments d'information à fournir? Ça va? Très bien, je vous remercie.

1235

Je vais maintenant inviter monsieur Denis Pellerin à s'avancer. Alors, bonjour, Monsieur Pellerin.

**M. DENIS PELLERIN :**

1240

Bonjour. Je suis un peu inconfortable, Monsieur le président, suite à un commentaire que j'ai entendu ce matin de la part du représentant de la Ville de Sherbrooke concernant le fait que si on ne faisait pas le boulevard de Portland, les industries iraient s'implanter à Drummondville, parce qu'à Drummondville, il y avait des terrains industriels en bordure d'autoroute, ça serait plus intéressant qu'à Sherbrooke. Je considère que c'est un commentaire qui est assez déplacé dans le contexte d'une consultation.

1245

**LE PRÉSIDENT :**

1250

Bien, par contre, ça peut être un jugement et vous pourrez quand même en discuter dans un mémoire.

**M. DENIS PELLERIN :**

1255

Oui. Je voulais juste avoir votre opinion, est-ce que oui ou non, c'est un commentaire qui est déplacé de la part du promoteur pendant les consultations.

**LE PRÉSIDENT :**

1260

Écoutez, c'est une opinion qui est exprimée en fonction de critères qu'ils ont énoncés, c'est certain que les opinions peuvent diverger ou différer d'un individu à l'autre. C'est sûr que la procédure actuellement, le promoteur défend son projet, alors c'est un peu ça qui se passe en première partie; il répond aux questions, donc il défend son projet et justifie donc ses choix.

1265

En deuxième partie, la parole est laissée à ce moment-là aux participants, le promoteur n'a pas de rôle spécifique, il n'a qu'un droit de rectification. Alors, à ce moment-là, les citoyens peuvent venir contester des affirmations qui ont pu être dites en première partie.

1270

**M. DENIS PELLERIN :**

1275 Ma compréhension du projet, Monsieur le président, c'est que c'est le prolongement de  
Portland. Il n'est pas inclus, dans ce projet-là, d'aller faire la desserte de tous les terrains du long  
de l'autoroute. Ce qu'on parle là, le 15 M, c'est le prolongement de Portland, point final, avec les  
services autour de Portland.

**LE PRÉSIDENT :**

1280 Je suis d'accord, mais on voit qu'il y a des interconnexions routières et le promoteur  
justifie le passage du boulevard Portland. Par exemple, on discutait d'une alternative, d'une  
solution de rechange qui était l'Industriel, on nous donnait des arguments. Nous, on va les  
apprécier à la suite des deux parties de l'audience publique, donc le pour et le contre, on va  
essayer de soupeser ça.

1285 Alors, c'est certain que lorsqu'on a une justification d'un projet, bien, on regarde tous les  
éléments qui sont en périphérie, qui convergent vers ce projet-là, mais vous pouvez les  
contester dans un mémoire.

1290 **M. DENIS PELLERIN :**

1295 O.K. Je referme cette parenthèse-là, j'en viens aux questions que j'aurais eues hier soir,  
mais qui font un lien, un très bon lien avec cette parenthèse-là. Il y a deux semaines, madame  
Marie-Ève Poliquin, de Sherbrooke Innopole – je suis content de voir qu'il y a quelqu'un de  
Sherbrooke Innopole ici – a fait la déclaration dans les médias que 300 emplois avaient été  
perdus à Sherbrooke, 300 emplois industriels avaient été perdus à cause des audiences du  
BAPE sur le boulevard de Portland. Ça aussi, je pense que c'est une... on ne leur demandera  
pas de déposer quelles sont les entreprises qui auraient créé 300 emplois, parce que c'est un  
peu comme essayer de prouver l'existence ou la non-existence de Dieu. Et d'ailleurs, dans une  
1300 des entrevues, en grattant un peu, le journaliste lui a fait dire : « Bien, là, ils ne sont peut-être  
pas complètement perdus, ces emplois-là. »

**LE PRÉSIDENT :**

1305 Je vais quand même vous demander d'aller à vos questions. Ça, c'est des points que  
vous pourrez nous signaler dans un mémoire.

**M. DENIS PELLERIN :**

1310 J'en arrive à mes questions, mais il y a un préambule à la première question.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Il faut qu'il soit fait pour comprendre la question.

1315

**M. DENIS PELLERIN :**

Exact. En octobre 2009, sur le site de Sherbrooke Innopole, donc il y a quatre ans, il y avait 1,5 million de pieds carrés de locaux industriels à vendre ou à louer à Sherbrooke. 1,5 million de pieds carrés, c'est grand, c'est très grand, et ça, c'est il y a quatre ans.

1320

En mai 2013, j'ai revérifié le même registre, toujours sur le site de Sherbrooke Innopole, il y avait 3 millions de pieds carrés, donc le double de ce qu'il y avait en 2009; 3 millions de pieds carrés de locaux industriels à louer ou à vendre à Sherbrooke.

1325

Il y avait aussi 22 terrains non construits à vendre à Sherbrooke. On a mentionné tantôt qu'on en vend quatre, cinq par année. Sauf qu'on en vend quatre, cinq dans le parc industriel. C'est un peu comme de créer une fausse pénurie, c'est comme si on vous disait : on a juste ce parc industriel là. À ma connaissance, il y a cinq ou six parcs industriels à Sherbrooke. Il y a, entre autres, un parc qui a un statut un peu particulier qui est le parc de la section ouest de Sherbrooke, que Sherbrooke Innopole ne veut pas publiciser, ne veut pas utiliser, puis dans le fond, on dirait que dans les volontés de la Ville, c'est un parc industriel, oui, mais au fur et à mesure que les entreprises vont mourir, on va l'utiliser à d'autres fins.

1330

Par exemple, dans ce secteur-là, on a transformé une usine, une assez grande usine en condos, si je ne me trompe pas, sur la Galt Ouest. De la même façon, dans l'est de Sherbrooke, on a transformé une grande usine en stationnement – on est en train de le faire ou c'est sur le point de se faire. Je pense même qu'il y a quelque chose au niveau de l'usine Jack Spratt, dans l'est, qui est aussi, qu'on va aussi convertir en condos ou quelque chose comme ça. Donc, on se crée une pénurie parce qu'on utilise des terrains industriels à d'autres fins.

1335

1340

**LE PRÉSIDENT :**

Et votre question est?

1345

**M. DENIS PELLERIN :**

Ma question c'est, est-ce que je peux avoir la version officielle de Sherbrooke Innopole des terrains et bâtiments industriels et d'entreposage qui sont présentement disponibles à Sherbrooke?

1350

**LE PRÉSIDENT :**

1355

L'information à jour?

**M. DENIS PELLERIN :**

1360

1365

L'information à jour, et je l'ai pris ce matin sur le site de Sherbrooke Innopole, donc ça devrait se ressembler. De la même façon et dans la même orientation, j'aimerais savoir s'il y a un plan directeur des terrains et bâtiments industriels à Sherbrooke de la part de Sherbrooke Innopole. S'il y a une planification qui se fait sous la forme d'un plan directeur, parce qu'on a des plans directeurs pour beaucoup de choses, à Sherbrooke. Je pense qu'il y a un plan directeur pour le chemin Lemire, et cetera, des choses un peu plus banales, s'il n'y en avait pas pour les terrains industriels, je serais un peu surpris.

**LE PRÉSIDENT :**

1370

Nous allons envoyer les deux volets de la question. Monsieur Gélinas?

**M. DENIS GÉLINAS :**

1375

O.K. Là, je pense qu'il y a trois questions que monsieur Pellerin a soulevées. D'abord, la mise à jour de l'inventaire présent pour ce qui est d'une affectation industrielle, ensuite il pose la question au niveau, est-ce qu'il y a une planification sous forme de plan directeur? Ces deux premières questions-là, je demanderais à madame Nathalie Prince de Sherbrooke Innopole d'y répondre, et ensuite, sur ce qu'on appelle une réaffectation des sites industriels, je demanderais à ma collègue Danielle Gilbert d'y répondre, s'il vous plaît.

1380

**Mme NATHALIE PRINCE :**

1385

1390

En ce qui concerne la planification des zones industrielles, en 2005, il y a eu en fait un inventaire, un plan directeur de l'ensemble des espaces industriels sur le territoire de Sherbrooke. On a fait une autre planification plus spécifique pour le parc industriel régional, puisque c'est un parc où on retrouve la plus grande masse critique d'entreprises et on envisageait son développement, donc il était nécessaire de faire une planification plus pointue pour ce parc-là. Donc en 2006, il y a eu un plan directeur spécifique pour le parc industriel régional et, en 2010, on a fait aussi une planification urbanistique du secteur à développer du parc industriel régional, qu'on en a fait une présentation des extraits notamment au niveau des affectations et tout.

Donc, en ce qui concerne l'inventaire des lots disponibles, les lots industriels desservis disponibles, on fait cet exercice-là pour l'ensemble des parcs industriels où on retrouve des

1395 terrains publics. C'est un document qui, s'il n'est pas déjà déposé, va être déposé. Sherbrooke  
Innople va effectivement rédiger un mémoire en temps opportun et va le présenter dans la  
deuxième partie des audiences.

1400 Donc, ça fait effectivement référence à... je peux vous dire notamment que dans ce  
document-là, on retrouve actuellement 19 terrains. Le document que vous faisiez référence date  
de l'an passé ou de l'autre d'avant, donc présentement, on a une réserve de 19 terrains  
desservis. Tantôt, quand je parlais de sept terrains, c'était spécifiquement pour le parc industriel  
régional. Alors, pour l'ensemble du territoire, on en a plutôt 19 et je ferai état, dans le mémoire,  
des particularités de ces terrains-là, à quel endroit ils se retrouvent, et cetera.

1405 Donc ça répond pour cette première partie-là. Quand on dit que la disponibilité de locaux  
disponibles, on se fait un devoir de mettre le plus possible en évidence les locaux déjà, en fait  
qui seraient disponibles sur le territoire, afin aussi que ça soit une opportunité pour les  
entreprises d'aller plutôt en location versus en construction neuve, mais je veux dire, en termes  
de chiffres que vous avez énoncés, il faudrait voir parce que ce n'est pas la lecture que j'en fais,  
1410 là. La façon qu'on diffuse les informations, c'est qu'un local peut avoir différents gabarits, un  
local par exemple de 15 000 pieds carrés peut être subdivisé en deux locaux de 7 500, ça fait  
qu'il ne faut pas faire l'addition de toutes ces superficies-là, ça serait erroné. On n'a pas une  
lecture précise du taux de vacance, il faudrait, pour ça, avoir l'inventaire exhaustif de l'ensemble  
des bâtiments industriels et on n'a pas cette information-là.

1415 **LE PRÉSIDENT :**

Par contre, vous pouvez donner des tendances? Est-ce que depuis les dernières années,  
est-ce qu'il y a eu une augmentation de vacances?

1420 **Mme NATHALIE PRINCE :**

1425 Non, je vous dirais que la tendance se maintient. Puis il faut dire aussi qu'il y a beaucoup  
de bâtiments, si on se promène dans les zones industrielles, on va voir souvent des affiches de  
locaux en disponibilité, locaux à louer, par exemple, mais plusieurs promoteurs immobiliers  
laissent leurs affiches en permanence, même quand les locaux sont occupés, parce que parfois,  
ils espèrent, s'ils ont, par exemple, un bail à court terme d'un an, ils espèrent trouver... en fait, ils  
laissent leurs locaux annoncés en vue d'avoir un renouvellement de bail avec une autre  
entreprise.

1430

1435

**LE PRÉSIDENT :**

Une petite précision. Vous avez parlé, bon, que Sherbrooke Innopole voulait présenter, quoi, un mémoire pour la deuxième partie ou déposer un document avant la deuxième partie de l'audience publique?

1440

**Mme NATHALIE PRINCE :**

Bien, à votre convenance. On pourrait, déjà le document sur l'inventaire des terrains desservis est disponible, donc on pourrait vous le soumettre immédiatement.

1445

**LE PRÉSIDENT :**

Pour les données, c'est ça, si c'est possible de le déposer avant l'audience, pour que les participants puissent en prendre connaissance.

1450

**Mme NATHALIE PRINCE :**

Oui, il n'y a pas de problème. D'accord.

1455

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie. Ça va?

1460

**M. DENIS PELLERIN :**

Oui, merci.

1465

**LE PRÉSIDENT :**

Un complément d'information du côté de madame Gilbert?

1470

**Mme DANIELLE GILBERT :**

Bien, en fait, pas sur les statistiques, mais sur le volet de la planification. Donc peut-être pour compléter ce que madame Prince a dit, d'une part, avant de confirmer le parc industriel régional, il y a quand même un plan directeur des espaces industriels sur le territoire de Sherbrooke qui a été fait avec la collaboration de Sherbrooke Innopole il y a quelques années. Donc, Sherbrooke Innopole a développé cinq filières clés en matière de développement et dans la planification de la Ville de Sherbrooke, sur 366 kilomètres carrés, nous avons planifié cinq pôles industriels pour les prochaines années, considérant que les zones industrielles

1475

traditionnelles se retrouvent malheureusement dans des secteurs où la cohabitation peut présenter un certain nombre de problèmes avec le voisinage. Alors, pour répondre aux besoins futurs, on a des espaces qui ont été consacrés pour l'avenir de la région de Sherbrooke et le parc industriel s'inscrit dans cette lignée-là.

1480

Alors, quand monsieur Pellerin parlait de bâtiments autrefois industriels qui ont été convertis, ça s'inscrit tout à fait dans la volonté, la vision de développement du territoire de Sherbrooke qui a été présentée à la population il y a un peu plus d'un an, par laquelle on a identifié 21 secteurs sur le territoire de Sherbrooke, dont certains secteurs industriels traditionnels qui sont en recherche de vocation; donc soit de les transformer, de les requalifier ou de les revitaliser. Alors, quand on est dans un secteur bâti très dense, bien, il s'avère que le développement manufacturier d'autrefois ne peut pas se redynamiser de la même façon.

1485

Alors, c'est ce qui explique qu'actuellement, dans les exemples cités par monsieur Pellerin, on connaît des transformations de bâtiments autrefois industriels en bâtiments résidentiels, commerciaux ou en mixité avec d'autres avenues et dans les cinq pôles, dont le parc industriel régional, on voit des espaces consacrés réservés qui vont pouvoir se développer avec une plus grande efficacité, moins de conflits d'usage avec les secteurs contigus.

1490

**LE PRÉSIDENT :**

1495

Très bien, je vous remercie. Monsieur Dériger?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1500

Oui, une question, Madame Gilbert. Vous parlez d'un plan directeur, est-ce que c'est un document qui est différent de celui du schéma d'aménagement ou si on retrouve les mêmes informations que dans le schéma?

**Mme DANIELLE GILBERT :**

1505

Le cumul, le plan directeur est plutôt relié à la question industrielle, donc il est venu consacrer les cinq filières clés de Sherbrooke Innopole, donc la filière scientifique, la filière innovation, technopole, de mémoire – madame Prince pourrait sans doute les préciser mieux que moi –, ce plan-là a précédé de quelques années le schéma d'aménagement, c'est un document disponible qui pourrait être déposé au besoin.

1510

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1515

O.K., merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pellerin?

1520

**M. DENIS PELLERIN :**

J'apprécieraient qu'il soit déposé.

1525

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

**M. DENIS PELLERIN :**

1530

Merci, Madame Gilbert.

**LE PRÉSIDENT :**

1535

Alors, vous pouvez le déposer. Je vais maintenant inviter madame Evelyne Beaudin.

**Mme EVELYNE BEAUDIN :**

Bonjour. Donc, mes premières questions, c'est plus pour des documents.

1540

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, allez-y.

1545

**Mme EVELYNE BEAUDIN :**

On a parlé du trafic qu'il y avait à certaines intersections, je voulais savoir, je ne sais même pas s'il existe, le document, en fait.

1550

**LE PRÉSIDENT :**

On va essayer de le trouver.

1555



**Mme EVELYNE BEAUDIN :**

1560

S'il y a un document sur les projections officielles? On en a parlé beaucoup, mais il ne semble pas exister de document. Je voulais savoir, est-ce qu'il y a un document qui détermine, bon : après tous les travaux, voici les débits prédits à chacune des intersections.

**LE PRÉSIDENT :**

1565

Un développement ultime le long de René-Lévesque?

**Mme EVELYNE BEAUDIN :**

1570

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1575

Donc, qu'est-ce qu'on a comme renseignement? Hier on en a vu...

**Mme EVELYNE BEAUDIN :**

1580

Oui c'est ça, mais il y en a qui datent de quand même une couple d'années, là. Puis ça, c'est avant, là. Ça fait que moi, c'est après qui m'intéresse.

**M. DENIS GÉLINAS :**

1585

Je peux répondre?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. DENIS GÉLINAS :**

1590

1595

C'est les informations qu'on vous a présentées hier. Ces volumes de circulation qu'on voit à l'écran représentent les volumes à l'ultime, donc une fois que le parc industriel aura été développé et que la zone de 145 hectares, domiciliaire, dans le secteur Mi-Vallon aura été construite. Donc, c'est l'apport des véhicules à différents secteurs du tronçon René-Lévesque, sud, centre ou nord, et aussi de l'autre côté, du côté du boulevard de Portland, dans le secteur industriel, ce sont les volumes anticipés.

**Mme EVELYNE BEAUDIN :**

1600

O.K., parce que...

**M. DENIS GÉLINAS :**

1605

Bien entendu, on l'a souligné souvent hier, en considérant qu'un effort important est fait pour favoriser le transport durable, c'est-à-dire le transport actif, bicyclette et à pied et le transport en commun, c'est basé là-dessus, nos hypothèses, donc que les gens changent leur façon de se déplacer.

**Mme EVELYNE BEAUDIN :**

1610

C'est juste parce que dans ces projections-là, il n'y a pas les projections pour le boulevard Mi-Vallon, la rue Léger, Bertrand-Fabi qui risque aussi d'être affecté, donc je le trouve un peu incomplet, là. Je ne sais pas s'il y a un document qui serait plus complet de disponible?

1615

**LE PRÉSIDENT :**

Avez-vous d'autres projections sur les rues périphériques?

**M. DENIS GÉLINAS :**

1620

Je vais demander à monsieur Grenier de fournir les informations qu'il manque.

**M. JOCELYN GRENIER :**

1625

Bon. Effectivement, les documents qui ont été déposés en accompagnement du projet intégré, il y a des études qui datent de 2007 et de 2010, des études de circulation et de faisabilité pour l'aménagement des boulevards René-Lévesque et Portland. C'est, en fin de compte, les axes qui sont considérés dans ces études-là, c'est vraiment les axes principaux, touchés, c'est-à-dire les axes qu'on voit là avec les débits. Il y a aussi Industriel et les intersections à proximité.

1630

Dans le document que madame parle, il n'y a pas de document disponible à plus vaste couverture de territoire. Toutefois, dès la semaine prochaine, on va avoir les faits saillants de l'enquête origine-destination, qui va donner un topo sur tout le secteur estrien en termes de déplacements et à partir de ce document-là, là on pourra effectivement isoler ou mieux définir des portraits puis des orientations de développement et de trafic pour les prochaines années.

1635

1640 Ça fait qu'on attend incessamment ce document-là qui, lui, pourra nous permettre de faire beaucoup plus de chemin sur d'autres secteurs, soit Bertrand-Fabi, entre autres, soit Mi-Vallon et ainsi de suite, là.

**LE PRÉSIDENT :**

1645 Monsieur Dériger?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1650 Donc, Monsieur Grenier, juste pour bien comprendre, donc les deux études dont vous parlez, c'est celles de Cima en 2007 et 2010? Donc, on retrouve essentiellement les débits que vous avez présentés, sauf ce que vous nous avez dit hier à propos du 30 000 véhicules. Donc, initialement, dans les études, on parlait de 19 000, donc la modification est à ce niveau-là, mais le reste des données sont correctes à ce moment-ci?

**M. JOCELYN GRENIER :**

1655 Oui, effectivement. Le 30 000 n'était pas contenu, pour ce que je vous ai expliqué hier. De par les études, les hypothèses de distribution avec l'arrivée du nouveau carrefour giratoire, il y a eu une... on a revisité ce chiffre-là pour faire valoir le fait que les gens seraient plus appropriés d'emprunter Portland. Mais tout le restant des chiffres que vous voyez là est bel et bien contenu dans ces études.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1665 Donc, tous les générateurs, toutes les questions de taux et génération de déplacements à partir des habitations, tout ça, ça se valide?

**M. DENIS GÉLINAS :**

1670 Effectivement. Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K., parfait. Merci.

1675 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

**Mme EVELYNE BEAUDIN :**

1680 Oui, donc ça, c'était pour le premier document. Deuxième document, je ne sais pas si je  
n'ai peut-être pas vu passer ça, mais je trouve qu'on n'a pas parlé beaucoup des coûts, on a  
1685 parlé du 15,5 M\$ qui avait été voté par le Conseil municipal, je me demandais s'il y avait un  
document détaillé, le plus détaillé possible, de vraiment les deux phases, là, puis vraiment le  
détail de chaque... le fait de mettre la piste cyclable, bon, le maximum de détails, finalement.

**LE PRÉSIDENT :**

1690 O.K. Donc, par exemple, est-ce que vous avez des informations, si on peut décomposer  
de différentes façons, est-ce que vous avez cette information-là? Disons, le coût de... c'est sûr  
qu'il y a toujours les questions des égouts, et cetera, mais qu'est-ce que vous seriez capable de  
nous fournir comme ventilation pour chacun des deux tronçons?

**M. DENIS GÉLINAS :**

1695 En fin de compte, le coût de 15,5 M\$, c'est un coût budgétaire. C'est avec ça qu'on va  
chercher l'enveloppe pour le financement. On est, à l'heure actuelle, à la phase préliminaire de  
développement des plans et devis. Je pourrais vous fournir, pas aujourd'hui, mais probablement  
1700 demain, un embryon des projections de l'enveloppe associée, bon, à la piste cyclable et à  
l'aspect des services souterrains et voirie, mais ça reste encore très préliminaire, ça fait partie  
de la démarche de la préparation des plans et devis qu'on n'a pas complétée et, évidemment,  
avant de partir en soumission, on s'assure que l'estimation est à l'intérieur de l'enveloppe qu'on  
nous a accordée, sinon on a du travail à faire pour remédier à la situation et la base de  
1705 référence c'est 15,5 M\$, sur une base budgétaire, et c'est avec ça qu'on travaille à l'heure  
actuelle.

**LE PRÉSIDENT :**

1710 Seriez-vous en mesure de nous faire un tableau à ce moment-là pour Portland et un  
tableau pour René-Lévesque?

**M. DENIS GÉLINAS :**

1715 Oui. Bien, René-Lévesque, je n'ai pas d'autre chose que le budgétaire, parce qu'on n'a  
rien commencé, parce qu'on n'a aucun budget à l'instant, à l'heure actuelle pour développer  
quoi que ce soit. Ça reste toujours sous forme d'estimé très préliminaire qu'on a, je pense,  
adressé dans le projet. Pour Portland, c'est un petit peu plus, ça peut être un petit peu plus  
détaillé, mais sans être la vérité, c'est quelque chose qui est plus proche de ce qu'on appelle la  
réalité.

1720

**LE PRÉSIDENT :**

Pour revenir, tantôt vous avez mentionné l'enquête origine-destination, c'est l'enquête du ministère des Transports que vous avez mentionnée?

1725

**M. JOCELYN GRENIER :**

C'est une enquête conjointe du ministère des Transports/Ville de Sherbrooke et la Société de transport de Sherbrooke, il y a trois partenaires.

1730

**LE PRÉSIDENT :**

Qui serait disponible la semaine prochaine?

1735

**M. JOCELYN GRENIER :**

Non, on va avoir les faits saillants la semaine prochaine.

1740

**LE PRÉSIDENT :**

Ah, les faits saillants, O.K.

1745

**M. JOCELYN GRENIER :**

Après ça, le dépôt, je pense que c'est visé au printemps 2014, pour la version finale. Monsieur Bourque pourra peut-être renchérir.

1750

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, ce qu'on avait compris, c'est que l'étude complète était plus tard, qu'on aurait les faits saillants. Oui, Monsieur Bourque?

1755

**M. GILLES BOURQUE :**

Bien, en fait, là, c'est effectivement à l'enquête qu'ils vont sortir les chiffres, mais ce n'est pas encore décortiqué et analysé. Ça fait que ça, ça va prendre quelques mois, on pense plus que... plus probablement l'automne prochain qu'on va avoir le détail, il faudrait voir, mais c'est à peu près les délais qu'on peut s'attendre, d'après moi, sur la fin de l'été, début de l'automne avec les projections, là. Oui.

1760

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va, je vous remercie. Oui, Madame Beaudin?

1765 **Mme EVELYNE BEAUDIN :**

1770 Donc, j'arrive à mes questions. Première question, j'ai peut-être mal compris, mais quand j'ai écouté le vidéo, parce que je n'étais pas sur place, les audiences qu'il y avait eu, les consultations publiques qu'il y avait eu en mars 2012, il y avait un petit vidéo et tout, puis de ce que j'avais compris, c'est qu'au-dessus du milieu humide, ça ressemblerait plus à un viaduc qu'à des genres de tunnels. Donc, soit que j'ai mal compris ou soit qu'il y a eu un changement depuis mars 2012, puis je voulais savoir aussi, cette section-là, la traverse du milieu humide, c'est combien de mètres. J'imagine qu'on doit avoir cette information-là quelque part, mais si je peux l'avoir facilement?

1775 **LE PRÉSIDENT :**

Nous allons l'adresser à monsieur Gélinas.

1780 **M. DENIS GÉLINAS :**

Je n'ai pas compris la deuxième question.

1785 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, il y avait... la deuxième question c'est la largeur du milieu humide qui est traversé.

1790 **M. DENIS GÉLINAS :**

O.K. Bon, dans la première question qui concerne ce qu'elle a vu sur le vidéo de la Ville de Sherbrooke concernant la présence d'une infrastructure qu'on appelle viaduc, c'était une des options, on l'avait mentionné, soit en viaduc ou soit en remblai. C'était sous forme encore très planifiée, de planification préliminaire. Donc, dans le développement du projet, en tenant compte des volumes d'eau qu'on avait à passer, on a jugé plus approprié de faire ce qu'on a présenté tout à l'heure, deux ponceaux qui étaient suffisamment justifiés pour passer l'eau qu'on avait besoin en tenant compte des caractéristiques de la zone qu'on traversait. Donc, la proposition qu'on avance, c'est d'y aller en remblai avec les ponceaux, comme on l'a montré tout à l'heure, plutôt qu'en viaduc, qui était une des options.

1800 Et l'autre question qui était la largeur, on l'a expliquée tout à l'heure, on reste à 35 mètres, mais on fait en sorte que l'ensemble de l'aménagement, parce qu'on est en remblai, donc on est

1805 légèrement surélevé, donc on va avoir des banquettes pour le remplissage du matériel. Et on  
parlait aussi qu'on fait en sorte que l'ensemble de l'eau, dans la portion qui est verte, ici, qui  
représente la zone de conservation, l'ensemble des eaux qui tomberait sur ces superficies-là  
soit dirigé de part et d'autre vers le réseau de drainage. On se rappelle ici qu'on a un ouvrage  
de rétention de sédimentation le long de la rue Léger qui est ici, et on a un gros réservoir qui va  
permettre de faire en sorte de régulariser le débit et de capter, avec une petite usine de  
traitement pour surtout, entre autres, les huiles et les sédiments souillés, être capables de les  
ramasser avant qu'ils soient dirigés vers la zone de conservation.

1810 **LE PRÉSIDENT :**

En fin de compte, c'est un séparateur, ça? Tout à l'heure, vous avez mentionné des  
chlorures?

1815 **M. DENIS GÉLINAS :**

Oui, bien en fin de compte, on a un « siltstone receptor » puis il y aura un équipement qui  
permettrait de ramasser tout ce qu'on peut ramasser avant de... parce que sur une rue, on  
ramasse du papier et toutes sortes de choses, on va le ramasser avant de l'envoyer vers le  
bassin. Le bassin va servir surtout à décanter les matériaux comme du sable, du gravier, des  
choses comme ça et les chlorures qui ne sont pas dissoutes, bien évidemment. Et le bassin est  
sous forme d'une noue, donc une dépression qui va permettre un faible écoulement et qui va  
amener l'eau vers la zone humide, graduellement. On parle d'environ 200 mètres. La zone  
verte, c'est à peu près 200 mètres qui traversent la zone humide.

1825 **LE PRÉSIDENT :**

O.K., mais la question, donc on parle au total de 35 mètres par 200 mètres, donc ça nous  
donne la superficie.

1830 **M. DENIS GÉLINAS :**

Oui.

1835 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Beaudin?

**Mme EVELYNE BEAUDIN :**

1845 Oui, mais juste pour être certaine, monsieur Gélinas disait que c'était une des alternatives  
puis que, bon, ici, on en a une deuxième, est-ce qu'il y a d'autres alternatives qu'on ne sait pas?  
Il y en a-tu d'autres ou c'est... puis aussi, est-ce qu'on a les coûts des deux alternatives  
disponibles?

1850 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gélinas?

**M. DENIS GÉLINAS :**

1855 On avait deux options : l'option en remblai, comme on propose ici, et l'option viaduc. La  
décision ne s'est pas prise nécessairement sur le coût, elle s'est prise sur la nécessité de  
passer le volume d'eau qui était requis pour assurer la pérennité de la zone humide et non pas  
sur le coût. Faire une structure en viaduc, il faut comprendre que la construction même de ce  
1860 viaduc-là entraîne beaucoup de dégâts au niveau de la zone où on travaille et par la suite, bon,  
c'est sûr qu'on laisse un dégagement en dessous, comme un viaduc, sauf qu'il est plus bas que  
si on passe au-dessus d'une rivière, mais ça a un coût quand même très important par rapport à  
une construction en remblai typique comme on a présentement. Mais il n'y a pas d'évaluation,  
parce qu'évidemment, une structure en béton, une structure surélevée comme ça, c'est  
1865 nettement plus élevé, comme coût, que le remblai comme il est proposé. Puis pour nous, il n'est  
pas requis, en autant qu'on fasse passer les quantités d'eau et qu'on fasse passer la faune par  
des moyens qui préservent leur vie.

**LE PRÉSIDENT :**

1870 Si vous êtes capable, dans le tableau sur le détail des coûts, si vous êtes capable d'aller  
raffiner, donner un estimé combien ça peut coûter l'aménagement pour le passage dans la  
portion humide du projet de Portland, si vous êtes capable d'aller jusque-là, ça pourrait répondre  
en partie.

1875

**M. DENIS GÉLINAS :**

En viaduc?

1880



**LE PRÉSIDENT :**

1885

Bien, au moins en ponceau. Si vous avez les coûts à peu près budgétaires en viaduc, vous pouvez les mettre aussi.

**M. DENIS GÉLINAS :**

1890

O.K., c'est beau.

**LE PRÉSIDENT :**

1895

Mais si on était capable d'avoir une ligne qui traite, à ce moment-là, du coût pour la traversée du milieu humide, ça pourrait raffiner l'information.

**M. DENIS GÉLINAS :**

1900

Aucun problème, on va regarder ce qu'on peut faire.

**LE PRÉSIDENT :**

1905

C'est ça, et ça raffinerait l'information à ce moment-là. Est-ce que ça va, Madame Beaudin?

**Mme EVELYNE BEAUDIN :**

1910

Oui, j'avais une deuxième question.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, votre deuxième question?

1915

**Mme EVELYNE BEAUDIN :**

1920

Je suis un peu perdue, j'essaie de m'imaginer marcher ou faire tout à vélo, j'ai l'impression qu'à chaque intersection, c'est des traverses différentes quasiment pour, à la fois, les vélos ou les piétons. Je m'inquiète entre autres des traverses de piétons au rond-point qui, si elles sont importantes, je veux dire, s'il y a beaucoup de piétons, on peut s'attendre à de la congestion puis peut-être des accidents ou je ne le sais pas. Donc ça, c'est... j'ai de la misère à imaginer comment ça va fonctionner puis est-ce que ça a des risques de congestion?

1925 Je me demandais aussi pourquoi on avait décidé de mettre la piste cyclable au centre.  
J'ai cru comprendre, bon, c'est pour donner le ton, mettre les cyclistes au centre de nos  
préoccupations, mais au-delà de la poésie, je veux dire, est-ce qu'il y a des villes, peut-être  
d'autres villes où ils ont fait ça, dont on s'est inspiré? Est-ce qu'on a évalué aussi la possibilité  
de mettre les cyclistes sur le côté? Le fait aussi que la piste cyclable soit au centre, moi, j'ai des  
questionnements par rapport au déneigement de la piste cyclable. Est-ce qu'il va y avoir une  
1930 autre machine qui va venir faire le déneigement? Bon, c'est tout ça, c'est une grosse question,  
mais c'est vraiment, là... les cyclistes, les piétons, j'ai de la misère à me l'imaginer.

**LE PRÉSIDENT :**

1935 Effectivement. D'ailleurs, dans les rencontres préparatoires, on en avait discuté avec les  
personnes-ressources, justement, du côté du ministère des Transports et aussi du côté du  
ministère de la Santé, pour être capable de voir si eux avaient de l'expertise à donner, de  
l'information à donner en lien avec une piste multifonctionnelle qui est située sur un terreplein  
central. Je dirigerais la question en premier au ministère des Transports. Des aménagements de  
1940 ce type-là, donc une piste multifonctionnelle sur un terreplein central et même avec carrefour  
giratoire, est-ce qu'on a des cas qui existent actuellement au Québec, sinon est-ce qu'il y en a  
d'autres qu'on peut référer à ce moment-là à l'extérieur du Québec? Monsieur Bourque?

**M. GILLES BOURQUE :**

1945 Bon. À ma connaissance, sur notre réseau, une piste cyclable dans le centre, il n'y en a  
pas sur notre réseau, à ma connaissance. Pour ce qui est des traverses à l'approche des  
giratoires, bien ça, c'est assez courant. C'est d'ailleurs dans nos façons de faire puis dans les  
documents qu'on va consulter sur les giratoires, là. On fait traverser habituellement les gens,  
1950 on ne les fait pas traverser dans le giratoire, on les fait traverser en contournant...

**LE PRÉSIDENT :**

À une certaine distance.

**M. GILLES BOURQUE :**

1955 ...en contournant le giratoire et il y a des traverses à la sortie et à l'entrée des deux côtés,  
là, mais en tout cas, toutes les entrées puis toutes les sorties. C'est la façon de procéder, il y a  
diverses variantes, dépendamment des débits, des situations, si c'est en double, en simple, et  
1960 cetera, si les giratoires... il faut voir chaque situation, parce qu'il y en a eu d'implanter au  
Québec au cours des dernières années, plusieurs, et les modèles différent d'une place à l'autre,  
là.

1965

**LE PRÉSIDENT :**

Ce que vous nous dites, c'est que pour les giratoires impliquant le ministère des Transports, donc habituellement, ce sont des pistes multifonctionnelles qui sont latérales, donc il y a un contournement sécuritaire qui est fait à ce moment-là pour la piste?

1970

**M. GILLES BOURQUE :**

Oui, il y a une piste qui contourne en bordure des giratoires, habituellement, et ça vient traverser chaque côté aux accès ou aux sorties si on veut, oui. Ça peut être avec un... des fois, il y en a qui vont avoir des feux, des fois il n'y en a pas, ça dépend toujours, il faut voir chaque situation.

1975

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, le concept actuel, ce n'est pas un concept avec lequel le ministère des Transports est familier de son côté.

1980

**M. GILLES BOURQUE :**

Bien, la seule chose qui n'est pas courante pour nous, c'est la piste dans le centre, parce que – je ne dis pas que ça ne marche pas, ce n'est pas ça que je dis, c'est qu'à ma connaissance, sur notre réseau, je pense qu'il n'en existe pas sur notre réseau à nous, là, qu'on a l'entretien au Québec, à ma connaissance. Mais ça ne veut pas dire que ça n'existe pas ailleurs puis que ce n'est pas vivable, ce n'est pas ça que je dis, là. Je dis qu'à ma connaissance, sur notre réseau, je pense qu'on n'a pas d'expérience là-dessus ou d'expertise là-dessus ou le vécu, si on veut.

1985

1990

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Bourque, vous parlez de votre réseau à vous, c'est quoi normalement que vous privilégiez sur vos réseaux? Est-ce que ce sont des pistes latérales, unidirectionnelles, bidirectionnelles, de quelle façon vous...

1995

**M. GILLES BOURQUE :**

Il faut se rappeler que les pistes cyclables et piétonnes sont du ressort des municipalités, elles ne sont pas du ressort du ministère.

2000

2005

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais vous avez quand même, vous, dans votre *Guide de conception routière*, vous avez quand même une section sur les voies cyclables?

2010

**M. GILLES BOURQUE :**

Oui, oui.

2015

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, comment vous traitez cet aspect-là dans vos recommandations habituellement?

**M. GILLES BOURQUE :**

2020

Bien, ça va un peu dans ce que j'ai commencé à introduire.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2025

Excusez-moi, je vais vous laisser.

**M. GILLES BOURQUE :**

2030

C'est les municipalités qui vont... qui gèrent les pistes cyclables et les pistes piétonnes et c'est eux qui vont les positionner. Nous, on a l'emprise de la route sur une route qu'on a, mais là, après ça, c'est une question d'emplacement. Ce qu'on connaît habituellement, c'est en bordure. Ça peut être, dépendamment de l'espace disponible dans l'emprise, des fois, c'est collé sur l'emprise parce qu'il n'y a pas beaucoup d'espace, mais des fois c'est séparé, effectivement, quand l'emprise est plus large et il peut y avoir une bande de verdure ou de... entre la piste puis les voies de circulation. Chaque situation est un peu particulière, mais nous, en fait, on s'occupe de la route comme telle, et les pistes cyclables, les municipalités les développent et à l'intérieur ou à l'extérieur de notre emprise, ils viennent croiser la route ou pas, la traverser ou pas. Ça fait que là, nous, on s'organise pour gérer ça de concert avec les municipalités, avec des endroits où c'est sécuritaire pour traverser, et cetera, la visibilité la sécurité. C'est comme ça que c'est géré chez nous, c'est comme ça que c'est..., si on le met de façon pratique, là.

2035

2040

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2045

En fait, l'exemple ou est-ce que je veux vous amener c'est qu'actuellement, j'ai vu quelques viaducs qui sont en réfection, des viaducs qui surplombent des autoroutes. Je sais

2050 que ces projets souvent vont à la municipalité, au ministère des Transports et un peu les... c'est  
comme conjoint, je ne sais pas exactement le partage des deux, mais on voit de plus en plus,  
en tout cas, ce que j'ai vu dans les réfections, c'est qu'on élimine de plus en plus les pistes,  
c'est-à-dire les pistes cyclables qui sont juste d'un... qui sont dans les deux côtés, sur un seul  
bord de la route, mais à deux sens, pour s'en venir avec des pistes unidirectionnelles, donc  
dans le sens des voies de circulation, et on fait en plus de ça, souvent, même, des pistes  
protégées unidirectionnelles. Donc, je ne sais pas si c'est une tendance qui s'en vient de votre  
côté, est-ce que vous avez des informations là-dessus?

2055 **M. GILLES BOURQUE :**

Bien, comme je vous dis un peu, ça dépend toujours.

2060 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est du cas par cas?

2065 **M. GILLES BOURQUE :**

2070 Chaque cas, ça dépend. Si on est à Montréal puis ils veulent, dans la grosse circulation,  
ils veulent faire circuler les bicyclettes, c'est certain qu'ils vont les mettre habituellement dans le  
même sens que la circulation sur un bord et sur l'autre, possiblement. Parce que souvent, ils  
n'ont pas très large, puis il faut comprendre que quand ça se rencontre, quand une piste se  
rencontre, elle doit être plus large, quand elle est bidirectionnelle, parce que les gens doivent  
aller... et on ne peut pas mettre des cyclistes qui s'en viennent pratiquement à contresens de la  
circulation sans protection, si on veut, là. Ça pose problème. S'ils vont dans le même sens que  
la circulation, ce n'est pas si pire, mais à l'inverse, c'est plus problématique.

2075 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Du côté du ministère de la Santé, est-ce que vous avez pu examiner la  
question, aborder ça rapidement en rencontre préparatoire? Du côté du ministère, avez-vous  
des informations techniques à donner au sujet de pistes multifonctionnelles de ce type-là?

2080 **Dr RENO PROULX :**

2085 Oui, je vais demander à ma collègue, madame Ann Beaulé, de venir répondre à la  
question, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

2090

Très bien, merci.

**Mme ANN BEAULÉ :**

2095

Bonjour, je suis déjà ici. Effectivement, c'est une configuration qui est rare au ministère de la Santé et je n'ai rien pu trouver pour documenter ce type d'infrastructure là et donner des données qui pourraient appuyer ces aménagements au milieu de la piste. Donc, je n'ai pas de complément d'information etm comme monsieur Bourque mentionnait, les configurations sont variables d'une municipalité à l'autre. Ça, c'est pour la piste au centre de la chaussée.

2100

Dans le document du *Guide d'aménagement des pistes cyclables* produit par Vélo Québec, l'aspect des carrefours giratoires est abordé lorsque les pistes sont en bordure de route, mais au niveau de la traverse souterraine du carrefour giratoire, je n'ai rien trouvé à ce sujet-là. On parle de tunnels, d'aménagement de tunnels dans les guides, mais pas nécessairement sous les carrefours giratoires.

2105

**LE PRÉSIDENT :**

2110

Très bien, je vous remercie. On va aller du côté de monsieur Gélinas, pourquoi une piste multifonctionnelle dans un terreplein central?

**M. DENIS GÉLINAS :**

2115

Je vais laisser monsieur Grenier vous donner, en fin de compte, il y avait des questions qui ont été soulevées par madame. Entre autres, je pense que le fait que c'est associé à un giratoire, monsieur Bourque lui a parlé, mais la piste centrale, pourquoi elle fait partie intégrante de notre projet, monsieur Grenier devrait vous fournir des informations à l'appui, puis je compléterai si c'est nécessaire.

2120

**M. JOCELYN GRENIER :**

2125

Donc, pour gérer tout ce qui est réseau récréatif et routier à la Ville de Sherbrooke, je peux difficilement vous dire le nombre de piétons et cyclistes qu'on reçoit à nos bureaux qui nous font toujours un peu part du fait de cohabiter avec des automobilistes, les gens ne se sentent pas du tout en sécurité. Quand on prend les guides ou les normes du ministère des Transports en termes d'aménagement de voies cyclables, il y a différentes gradations. Il y effectivement les chaussées désignées où là ce n'est pas piétons, mais cyclistes et automobilistes qui cohabitent complètement une chaussée. On a des bandes unilatérales ou des accotements revêtus qui font en sorte qu'encore là, on les isole un petit peu, mais par du

2130 marquage. Donc, aucune protection physique vraiment, c'est une ligne au sol qui assure des  
corridors, et finalement, à mes yeux à moi, ce qui est l'ultime en termes de protection d'un  
cycliste, c'est des sites, des pistes cyclables en site propre, c'est-à-dire soit carrément décollées  
de la chaussée ou protégées par un aménagement ou une barrière physique. C'est vraiment  
des choses qui ressortent de plus en plus de la part des cyclistes. Ils se sentent beaucoup plus  
à l'aise lorsqu'ils sont isolés complètement de la circulation.

2135  
2140 Donc, oui, on peut parler de les amener en bordure de rue, en site propre, je suis  
d'accord, site propre pour site propre, c'est les mêmes bénéfiques, mais où on a un net avantage  
là, je pense, c'est aucun conflit. Vous n'avez pas personne qui sort d'une entrée de charretière  
ou qui rentre dans sa cour ou qui recule parce qu'il ne voit pas rien parce qu'il y a des obstacles  
qui le masquent, c'est vraiment un endroit où vous allez être unique.

2145 Toute la série qui part de René-Lévesque jusqu'à Portland, à l'intersection avec Léger,  
vous allez être dans votre corridor central et vous allez même être un petit peu décollé de la  
circulation, parce que je vous rappelle qu'on va avoir une bande de 12 mètres au centre, dont la  
piste multifonctionnelle va occuper seulement 4 mètres. Donc, vous allez avoir des bandes  
tampons de 4 mètres de chaque côté. De part et d'autre, en rive, ce n'est pas ce qu'on peut  
avoir.

#### 2150 **LE PRÉSIDENT :**

2155 Par exemple, pour René-Lévesque, on voit qu'il y a quand même beaucoup de  
constructions résidentielles qui sont prévues tout le long de René-Lévesque, donc sur  
l'ensemble des 3,5 kilomètres, donc ça veut dire qu'on est susceptible d'avoir, par exemple, des  
cyclistes qui vont sortir de leur domicile un peu partout. Donc comment ils vont entrer et sortir de  
façon sécuritaire? Parce que là, je remarque quand même que vous mettez, vous prévoyez  
dans le terreplein central, des arbres. Entre autres, ce que j'en comprends, c'est pour créer un  
effet de couloir pour les automobilistes, pour réduire le trafic, mais en même temps, ces arbres-  
là pourraient peut-être masquer la visibilité, pour un automobiliste, d'un cycliste qui surgirait  
entre deux arbres. Est-ce que vous avez considéré ce risque-là?

#### 2160 **M. JOCELYN GRENIER :**

2165 C'est sûr que toutes les... il va y avoir une multitude de percées, là. Quand vous voyez les  
traverses protégées au sol, on va gérer ça à différents endroits, là, il va y en avoir une multitude  
entre les giratoires. En fin de compte, quand je vous parle des traverses, c'est ici. Vous allez  
faire une insertion dans le corridor central, peut-être pas à ce niveau-ci parce que vous voyez la  
structure, mais elle va être répétée peut-être à une centaine de mètres préalablement à ça, et  
de façon sporadique, on va en recréer d'autres.

2170 Il va aussi y avoir en termes d'aménagement géométrique, on va faire des  
rétrécissements ponctuels de la chaussée, de façon à réduire vraiment la course du piéton et du  
cycliste pour adhérer à la partie centrale. En fin de compte, un cycliste ou un piéton n'aura pas  
plus que cinq mètres à traverser pour se rendre au centre. Donc, à ces endroits-là... et c'est sûr  
que le positionnement des arbres et ainsi de suite, il y a des critères de visibilité qui  
s'appliquent. On va aménager les traverses de piétons aux endroits où les critères de visibilité  
2175 sont respectés en fonction de la vitesse. Donc ça, on va faire ça.

**LE PRÉSIDENT :**

2180 Un autre point, c'est ce que je comprends des amendements qu'il y a eu au Code de la  
sécurité routière, c'est qu'un cycliste, maintenant, lorsqu'il y a une piste cyclable pas loin, le  
cycliste peut faire le choix d'utiliser la piste cyclable ou de rester dans la rue. Dans ce cas-ci, on  
voit que vous voulez faire une chaussée très étroite; alors, si à ce moment-là, au niveau  
sécurité, si le cycliste décide de rester sur la chaussée, est-ce que la Ville envisage d'interdire  
les vélos par exemple sur René-Lévesque?

**M. JOCELYN GRENIER :**

2185 Non, on n'était pas rendu à interdire les vélos sur René-Lévesque. C'est sûr que ça  
dépend du degré de sensibilité de chaque cycliste. Il y a des cyclistes qui, pour une quiétude de  
roulement, vont préférer rester sur la chaussée. C'est sûr que dans un sentier multifonctionnel, il  
n'y aura peut-être pas de véhicules, mais il va y avoir d'autres usagers. En fin de compte, ça va  
être libre choix à chacun en tant que, si vous êtes un cycliste expert puis vous faites du vélo de  
route et que vous êtes habitués de faire 150 kilomètres, puis vous, c'est la chaussée qui vous  
intéresse, bien, libre à vous d'y aller. L'espace que vous allez pouvoir avoir va être suffisant  
2190 pour, en tant que cycliste, cohabiter avec des automobilistes. Mais si vous voulez avoir plus de  
quiétude, plus de sécurité, que vous venez avec vos enfants, bien, cette option-là va vous donner  
un choix additionnel. Donc non, on n'interdira pas les cyclistes sur la chaussée. Comme partout  
en ville, les cyclistes ont leur place sur les chaussées.

**LE PRÉSIDENT :**

2195 Précision : là, on a une bande d'à peu près un mètre qui est prévue au-delà de la  
chaussée de 3,5 mètres, donc est-ce que c'est suffisant pour assurer une sécurité des  
cyclistes? Et, en même temps, tant qu'à y aller, il y a des gens qui parlaient, hier, au sujet  
d'éventuels embouteillages qui, à ce moment-là, vu que c'est assez étroit, si on a juste un  
mètre, en même temps, est-ce que la chaussée, 3,5 mètres plus un mètre, c'est sécuritaire pour  
des cyclistes, mais aussi pour les véhicules d'urgence qui pourraient avoir à essayer de se  
frayer un chemin en circulation intense? J'aimerais ça vous entendre là-dessus, autrement dit  
sur cette question-là.



2210

**M. JOCELYN GRENIER :**

2215

Bien, je vous rappelle que la chaussée va avoir six mètres, avec certains endroits elle va être rétrécie ponctuellement à cinq mètres, d'ailleurs aux traversées des piétons, mais généralement, elle va avoir six mètres. Donc, en termes de... ça va être quand même seulement une voie dans chaque direction, mais s'il y a un appel d'un véhicule d'urgence, il va y avoir suffisamment de place pour que les automobiles puissent céder le chemin et il va y avoir aussi autant de place pour un cycliste de circuler à droite de la chaussée, comme il le ferait partout en ville.

2220

**LE PRÉSIDENT :**

Je vais laisser monsieur Dériger, mais on n'oubliera pas aussi la question de l'entretien par rapport au déneigement.

2225

**M. JOCELYN GRENIER :**

Le déneigement, oui.

2230

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais je reviens, vous parlez de six mètres, mais depuis hier, ce qu'on voit, il me semble que vos coupes ont toujours cinq mètres?

2235

**M. DENIS GÉLINAS :**

2240

En fin de compte, il y a toujours cinq mètres. La question avait été discutée avec les gens des services de Sécurité publique, ici, pompiers et incendie, dans l'éventualité que monsieur Germain a soulevée, et à différents endroits on va avoir un aménagement qui va permettre de dépasser ou, en tout cas, aux autos de se tasser et permettre aux véhicules d'urgence de circuler. Il y a différents endroits, pour dépasser la ligne d'automobile, puis en fin de compte, faire un peu qu'est-ce qu'elle fait dans une rue normale. Les gens se tassent pour la laisser passer puis la situation est réglée, mais il va y avoir différents endroits pour permettre ce dépassement-là, mais aussi éviter, et ça va être aménagé de façon à éviter que les gens pensent que c'est deux voies qu'il y a là, puis qu'ils s'en servent pour dépasser, quand ce n'est pas la raison de l'aménagement.

2245

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2250

J'aimerais revenir aussi sur la question, tantôt on parlait des différents types de cyclistes, donc des cyclistes, je dirais, qui utilisent le vélo pour travailler, donc ce n'est pas pour se

promener comme tel, donc tout le monde, en fait, doit être sur la même piste, c'est-à-dire que ça soit un cycliste...

**M. DENIS GÉLINAS :**

2255

Récréatif ou utilitaire.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2260

Ou utilitaire, il va y avoir aussi les gens, supposons, à pied, en patins à roues alignées, les poussettes, tout le monde va être là. Est-ce qu'il y a des risques de conflit d'usages d'avoir tous ces gens-là au même endroit?

**M. DENIS GÉLINAS :**

2265

On a l'expérience d'avoir vécu ça sur d'autres aménagements qui étaient encore plus restreints dans le centre-ville et on a mis en place des mesures de civisme où on demande aux gens : bon, regardez, c'est multiusage, la piste qui est là, et comme le soulevait monsieur Grenier, si les gens veulent faire de la bicyclette pour faire de la bicyclette de type compétition, bien, la rue est toujours ouverte, puis c'est sûr que c'est plus risqué, mais elle est toujours ouverte.

2270

On n'aura pas de piste d'entraînement, si c'est ce que vous voulez dire, on n'en aura pas. Il faut que les gens... c'est sûr qu'à une certaine période de la journée, les gens vont avoir plus de latitude de circuler en bicyclette à une vitesse peut-être plus élevée qu'à d'autres occasions, mais c'est le compromis qu'on doit faire, parce qu'on ne pourra pas faire un réseau cycliste de compétition à la grandeur de la ville, c'est impensable. Puis ce n'est pas la raison, je pense, ce n'est pas la raison de fonctionner, de mettre en place ce type d'infrastructure multidisciplinaire.

2275

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2280

Mais le fait qu'on descend dans le tunnel, aussi, il peut y avoir une accélération...

**M. DENIS GÉLINAS :**

2285

Oui, on parle d'à peu près de 6 %. C'est sûr qu'à Sherbrooke, des pentes, ça caractérise pas mal le territoire, ça fait que les gens, je pense qu'il y a une certaine adaptation. Il va y avoir des mesures, probablement de la signalisation préalable qui va être mise pour dire aux gens de ralentir, et comme le tunnel, on parlait, hier, dans celui-là qui est le plus large, il va y avoir à peu près une vingtaine de mètres où on va être en tunnel, il a cinq mètres de large, bon, les gens vont voir de bout en bout, donc ils vont être en mesure de juger la vitesse puis les gens avec

2290

lesquels ils vont être en confrontation. Puis l'autre, les petits ont 12 mètres environ, 12, 15 mètres, donc je pense que ça devrait, selon l'expérience qu'on a vécue des dernières années, la population devrait s'adapter à ça.

2295

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Une autre question, parce que j'en ai plusieurs dans ce dossier-là. Les piétons, eux... donc là, actuellement, il y a des trottoirs de chaque côté de l'emprise, donc le piéton, je pense qu'on peut penser qu'il va utiliser le trottoir plutôt que la voie centrale?

2300

**M. DENIS GÉLINAS :**

Il pourrait.

2305

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, il va aller moins... est-ce que ça a été examiné, par exemple, ou l'option de peut-être réduire le centre, donner plus de largeur au trottoir, est-ce que c'est des choses qui ont été examinées au niveau des options?

2310

**M. DENIS GÉLINAS :**

En fin de compte, la raison des trottoirs latéraux sur toute la... bien, presque le cinq kilomètres de long, c'est qu'on l'a dit, on veut favoriser le transport en commun, donc les autobus, les gens les prennent du côté droit, donc on veut leur permettre, quand ils débarquent, de ne pas débarquer dans une piste cyclable, avec un risque majeur puis aussi surprendre le cycliste et faire en sorte que s'il veut accéder à un commerce ou à une autre résidence, bien, il pourra marcher sur un trottoir, sans penser qu'il y a un cycliste qui peut le croiser à l'arrière. Donc un trottoir, par définition, c'est seulement des piétons.

2315

2320

Dans le centre, bon, ça va probablement être utilisé pour les gens qui veulent être tranquilles, selon la période de la journée, ou qui veulent partager leur activité avec d'autres personnes puis ça va être comme on dit, c'est multidisciplinaire. Mais l'option d'aller sur le trottoir latéral, c'est pour ça qu'on en a mis tout le long. On s'est fait interroger par le Conseil : pourquoi vous voulez en mettre, il y en a dans le centre. Bien, c'est parce qu'on ne prend pas l'autobus dans le centre puis quand vous avez accès, un voisin qui est du même côté que chez vous, bien, on ne veut pas que le monde marche dans la rue, on veut qu'il monte sur le trottoir, puis il s'en va. Ça permet le transport actif. C'est pour ça qu'on disait hier : René-Lévesque, on a les deux tiers de l'emprise pour le transport actif et le tiers, deux fois cinq mètres, dix mètres, pour les véhicules, puis du côté de Portland, on a 15 mètres pour le transport actif et 20 mètres pour les voitures, parce qu'on a quatre voies de ce côté-là.

2325

2330

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2335 Du côté de Portland où il n'y a pas de trottoirs, je pense?

**M. DENIS GÉLINAS :**

2340 Oui, oui. Oui, oui, vous les voyez ici, du côté... en bas de l'écran, c'est Portland. On veut que les gens prennent l'autobus pour aller travailler. Donc, s'il veulent avoir accès en attente ou débarquer à la sécurité...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2345 O.K. Donc, au complet, le tracé au complet.

**M. DENIS GÉLINAS :**

2350 Oui, au tracé complet.

**LE PRÉSIDENT :**

À l'exception de la zone humide?

2355 **M. DENIS GÉLINAS :**

2360 À l'exception de la zone humide où on va les faire, comme on a dit, on va les enlever de latéral, puis on va les amener vers le centre pour faire en sorte qu'on diminue, là... sinon, il aurait fallu faire des trottoirs, ça aurait été encore plus large. Puis comme je vous disais, la principale contrainte dans le milieu humide, c'est qu'on voulait garder l'eau qui venait de l'utilisation des sels de voirie, l'eau salie par le passage des véhicules en temps de pluie; on l'amène, on la dirige le plus possible à l'extérieur de la zone humide pour ne pas créer de problèmes à long terme de part et d'autre de la zone.

2365 **LE PRÉSIDENT :**

Enfin, pour la question de...

**M. DENIS GÉLINAS :**

2370 Dénéigement.

**LE PRÉSIDENT :**

2375

... d'exploitation, d'opération, plutôt?

**M. DENIS GÉLINAS :**

2380

Bien évidemment, qu'il soit latéral ou dans le centre, c'est un autre équipement que le camion, que la charrue normale. Donc, ça rentre dans l'objectif de la Ville de maintenir cette piste-là ouverte 12 mois par année, et ça sera un équipement adapté à son déneigement qui va être mis en place. Puis vous avez vu, on parlait de 12 mètres, ça a été fait 12 mètres et la piste est dans le centre. Probablement que dans le centre, elle va se promener un peu de façon à ce que la neige soit mise de chaque côté et la neige qui vient de la rue soit mise de chaque côté, mais sans nuire au passage sur la piste cyclable.

2385

**LE PRÉSIDENT :**

2390

Quand on descend dans le carrefour giratoire, à quel endroit, donc, il y a de la neige...

**M. DENIS GÉLINAS :**

2395

Bien, ça sera poussé probablement soit dans le centre ou vers l'extérieur, ça sera avec un équipement qui sera en mesure de... on en a quatre, là. C'est sûr que ça serait... ça, ce n'est pas anormal, on a certains secteurs où c'est fait comme ça, c'est chargé au loader et puis c'est soufflé après, là. On déblaie pour laisser la piste ouverte, puis quand la tempête est passée, bien, on vient nettoyer mieux pour la prochaine tempête.

2400

**M. YVES TREMBLAY :**

2405

J'aurais peut-être un supplément, là. J'aurais un supplément d'information intéressant pour la question du déneigement. La problématique souvent des trottoirs, l'hiver, la charrue passe après le petit chargeur ou le petit véhicule qui déneige, la chenillette, et souvent on se retrouve avec un trottoir surchargé, même s'il a été déblayé quelques instants avant. C'est souvent la gymnastique de qui passe avant l'autre.

2410

Dans le cas d'une piste centrale, la neige qui va apparaître là, c'est la neige seulement de la précipitation et non pas la neige poussée par la charrue, parce qu'elle dégage toujours vers la droite, donc rien vers le centre. Donc neige naturelle, bien sûr celle qui sera aussi poussée par le vent, ce qui fait que la chenillette, quand elle va faire son travail, ce qui est le cas d'ailleurs prévu, bien, elle va pouvoir décharger de chaque côté de sa pelle, parce qu'il y aura l'espace pour l'accumuler, mais surtout, ça va être localement accumulé, donc pas à se battre contre les autres surcharges qui se font dans le cadre des rotations de déneigement.

2415

**LE PRÉSIDENT :**

Aussi, tant qu'à être dans le carrefour giratoire surbaissé, j'imagine, par rapport aux infrastructures d'égout pluvial, le fond, le radier de ça, est-ce que ça va nécessiter par exemple l'aménagement d'une station de pompage pour gérer les eaux de précipitation?

2420

**M. DANIEL LEBLANC :**

C'est possible. C'est le calcul, c'est le design final qui va l'établir. On va essayer de surélever légèrement le carrefour giratoire pour ne pas avoir un trou, mais c'est le détail final qui va le déterminer. Évidemment, on va essayer d'éviter un poste de pompage, mais on ne peut pas... ça fait partie des enjeux.

2425

**LE PRÉSIDENT :**

2430

C'est une question plus technique, bien entendu. Oui, Monsieur Gélinas?

**M. DENIS GÉLINAS :**

2435

O.K., pour compléter le commentaire de monsieur Leblanc, vous avez ici une structure qui semble être quand même assez grosse, mais on s'en sert pour passer tout ce qu'on appelle les conduites d'utilité publique, gaz, vidéo et compagnie, à l'intérieur d'un tube, et c'était justement pour éviter, compte tenu que ça, c'est en tunnel, ici, et qu'on a une structure qui soit encore plus complexe pour réduire les coûts, on utilise ce passage-là à la fois comme passage et comme infrastructure pour soutenir les conduites des utilités publiques de part et d'autre.

2440

2445

On a posé la question au ministère des Transports, est-ce qu'à leur avis, il y avait d'autres endroits au Québec où on pouvait retrouver une piste cyclable centrale? Vous avez, à Québec, sur le boulevard Pierre-Bertrand, un aménagement qu'on retrouve... c'est le boulevard Pierre-Bertrand qui est en plein centre, là, qui ressemble beaucoup à notre aménagement, à l'exception que c'est des intersections gérées par des feux standards, là. Ça, c'est avant, et ça, c'est après, là. On le voit ici. Donc, ça fonctionne bien. On est en milieu, bon, il y a une portion industrielle, je pense que c'est un bel exemple, il y a une portion industrielle commerciale et il y a aussi une portion plus résidentielle en s'avançant vers le centre-ville. Mais regardez, je pense que ça semble fonctionner puis, regardez, on est proche de l'autoroute de la Capitale, dans ce coin-là. On a un autre exemple, on s'en va... ça varie.

2450

**LE PRÉSIDENT :**

2455

Le viaduc de la Capitale, oui.

**M. DENIS GÉLINAS :**

2460 Donc, oui, ça paraît inédit. Oui, il faut que les gens s'adaptent à cette nouvelle infrastructure-là qu'on veut implanter, mais je pense que le bénéfice en termes de sécurité et d'aisance va être nettement supérieur à ce qu'on peut retrouver dans des aménagements latéraux, où on retrouve plusieurs entrées charretières.

**LE PRÉSIDENT :**

2465 C'est bien, je vous remercie.

**Mme ANN BEAULÉ :**

2470 Monsieur le président, j'aurais un complément d'information au niveau de la sécurité dans les pentes.

**LE PRÉSIDENT :**

2475 Oui?

**Mme ANN BEAULÉ :**

2480 Dans le *Guide de Vélo Québec*, ils suggèrent, quand on construit des tunnels où il y a une pente importante, donc 6 % c'est le maximum qu'on considère acceptable; même, pour le cycliste moins expérimenté, on parlait tout à l'heure de protéger les clientèles vulnérables et les petites familles, il va y avoir un complexe plus familial, on suggère une approche en « S » au niveau du tunnel pour diminuer les vitesses, justement, ralentir la vitesse des cyclistes, puis éviter les conflits des usagers dans le tunnel. J'aimerais ça qu'on revoie aussi la diapo du tunnel.

2485

**LE PRÉSIDENT :**

Du tunnel du carrefour giratoire?

2490 **Mme ANN BEAULÉ :**

2495 Du carrefour giratoire, s'il vous plaît, parce qu'on parle beaucoup de conflits entre les cyclistes et les véhicules moteurs. On sait que le tunnel reste un espace clos et sombre, même en pleine journée, et le fait de construire le tunnel dans le carrefour giratoire, le piéton ou le cycliste disparaît sur une plus longue période, à la vue.

Donc, au niveau des méfaits, au niveau des traumatismes intentionnels, je ne sais pas comment le promoteur a pensé assurer la sécurité à ce niveau-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2500

Monsieur Gélinas?

**M. DENIS GÉLINAS :**

2505

De prime abord, le fait que le centre soit ouvert et dégagé, on ne devrait pas, en tout cas, avoir de problèmes en termes d'insécurité. Il est toujours possible, comme on a à différents endroits sur le territoire, de mettre ce qu'on appelle des appareils photo qui sont reliés au service de police pour les quatre giratoires, c'est toujours possible de le faire.

2510

Le tunnel, oui, il peut paraître sombre, on parle d'un tunnel de cinq mètres de large et qui va être éclairé tout le temps, là. Donc, même en journée, on ne se servira pas de la lumière, de la clarté normale du soleil ou sans soleil, ça va être éclairé suffisamment et bien protégé de façon à ce que les gens se sentent à l'aise. Et, d'ailleurs, on en a plusieurs exemples sur le territoire où on a procédé de cette manière-là. Pas des tunnels qui ont peut-être 20 mètres, mais des tunnels quand même qui passent déjà sous des infrastructures qui appartiennent à la Ville.

2515

**LE PRÉSIDENT :**

2520

Par exemple, s'il y avait un sentiment d'insécurité qui était exprimé, donc est-ce que la Ville pourrait envisager par exemple de mettre des caméras de surveillance?

**M. DENIS GÉLINAS :**

2525

Absolument, puis il y a une brigade aussi au niveau de la police, où ils se promènent en bicyclette, donc ils se promènent sur les pistes cyclables, donc ça sera probablement un endroit où les policiers auront à faire un tour justement pour sécuriser les gens. Et comme on disait dans la présentation, hier, le volume va faire en sorte que ça va diminuer les risques de méfaits, parce que les gens vont circuler, puis ça va empêcher l'accumulation de personnes qui ont des intentions qui ne sont pas correctes, de faire des méfaits. C'est comme un peu, bon, briser ou faire de la déco sur les murs, ça, on s'attend à ce que ça puisse se faire, mais on a déjà, ici, un comité qui gère ce type de peintre du jour, de façon à ce que ça soit encadré, puis ça pourrait être des endroits où ce comité-là rejoigne les gens qui sont des adeptes de peinture de toute sorte, à venir, à mettre leur griffe là-dessus de façon organisée, là.

2530



2535

Mais ça diminue aussi, ça ne laisse pas, le fait qu'on l'encadre, ça diminue les méfaits pour rien. Donc, ça a été examiné. Pour nous, à la limite, on met une caméra puis... comme on en retrouve à différents endroits chauds sur le territoire.

**LE PRÉSIDENT :**

2540

Très bien, je vous remercie. Ça vous va?

**Mme EVELYNE BEAUDIN :**

2545

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2550

Ça fait que vous voyez, votre deuxième question a suscité plusieurs questions. Alors, nous allons faire une petite pose de 15 minutes et nous allons reprendre à 15 h 55.

**PAUSE**

2555

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour Monsieur Nootens. On va attendre encore.

2560

**M. THIERRY NOOTENS :**

On va attendre monsieur Gélinas.

**LE PRÉSIDENT :**

2565

On va attendre que monsieur Gélinas soit de retour. On va vous laisser aller avec la question, puis on verra si on doit attendre... ah, il s'en vient.

**M. THIERRY NOOTENS :**

2570

J'aurais vraiment besoin de lui.

**LE PRÉSIDENT :**

2575

O.K. Donc, il s'en vient justement.

**M. THIERRY NOOTENS :**

2580 Alors, Monsieur le commissaire, j'ai une question évidemment à diriger vers le promoteur. On sait qu'il y a cinq promoteurs immobiliers qui sont intéressés dans la réalisation du futur axe René-Lévesque, alors c'est une question qui s'adresse à la fois à monsieur Gélinas et à ses collègues qui pourraient peut-être répondre de manière individuelle.

2585 Alors, ma question va comme suit, la première : dans le cadre de votre travail, est-ce que vous avez rencontré ou est-ce que vous avez eu des discussions avec les promoteurs concernés en dehors des séances d'information publiques mises sur pied par la Ville? Est-ce que c'est déjà arrivé?

**LE PRÉSIDENT :**

2590 Monsieur Gélinas?

**M. DENIS GÉLINAS :**

2595 Nous avons rencontré les cinq promoteurs pour leur expliquer le projet et leur dire aussi le niveau de participation financière qu'ils auraient à faire dans l'éventualité où on met en place le boulevard René-Lévesque de la façon qu'il est proposé ici.

**M. THIERRY NOOTENS :**

2600 O.K. Mais ils n'ont jamais été rencontrés en dehors de cette fois-là?

**M. DENIS GÉLINAS :**

2605 Ils ont été rencontrés individuellement, en dehors de ce que vous prétendez au niveau des rencontres publiques. Mais ils étaient présents, certains étaient présents, mais on les rencontrés personnellement, individuellement, pour établir, comme je vous disais, entre autres leur présenter le projet et leur dire : voici, si on fait le projet comme il est projeté, voici le type de participation qui serait associé aux terrains qui sont riverains au projet et qui vous appartiennent.

**LE PRÉSIDENT :**

2610 Cette rencontre ou ces rencontres individuelles là ont eu lieu il y a longtemps?

**M. DENIS GÉLINAS :**

2615 Précédent, entre 2011 et 2012.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Nootens?

2620

**M. THIERRY NOOTENS :**

O.K. Donc, il n'y a jamais eu de nécessité de vérifier si les promoteurs étaient inscrits ou non au registre des lobbyistes, parce qu'ils sont intéressés financièrement dans le projet.

2625

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, vous voulez savoir s'ils ont engagé des lobbyistes, c'est ça?

2630

**M. DENIS GÉLINAS :**

Je peux vous dire que ces promoteurs sont en activité avec la Ville de Sherbrooke à l'année longue pour différents projets et c'est, je pense, courant qu'on a à travailler avec eux autres. Il n'y avait aucun engagement de leur part ou de notre part; c'était juste pour les informer. C'est la Ville qui a pris, et non pas les promoteurs qui ont pris l'initiative, c'est la Ville qui a pris l'initiative de les rencontrer pour ne pas qu'ils soient, bon, froissés d'apprendre ça par le public et qu'ils voient aussi l'intérêt, voir leur intérêt dans la mise en œuvre de ce projet-là. Donc, c'est une initiative de la Ville, dans une relation de travail et d'investissement sur notre territoire et c'était des gens avec lesquels on travaille régulièrement.

2635

2640

**LE PRÉSIDENT :**

J'ai vu, dans les documents déposés, j'ai vu certains noms, parce qu'il y avait des ententes de compensation avec le ministère du Développement durable, donc ces entreprises, est-ce qu'il y a moyen d'avoir simplement la liste des cinq entrepreneurs en question?

2645

**M. DENIS GÉLINAS :**

Oui. On va vous fournir ça ce soir ou demain, là, au plus tard.

2650

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, Monsieur Nootens?

2655

**M. THIERRY NOOTENS :**

2660 Oui, ça répond à ma question.

2665 Ma deuxième question c'est, dans le cadre d'un processus d'audience publique avec le BAPE où, en principe, le citoyen est au cœur de la décision, si j'ai bien compris l'esprit du processus actuel, j'ai été un peu troublé par l'aparté qui a été prononcé ou exposé tout à l'heure par monsieur Gélinas. Donc manifestement, dans le cadre du processus Dialogue-citoyens Sherbrooke, on consulte, on adopte ce qui nous tente après les consultations publiques, et puis finalement, on décide de suivre ou non ce que les comités de citoyens mis en place par la Ville elle-même ont produit.

2670 J'aurai l'occasion de développer ce point-là sur l'histoire du processus Dialogue-citoyens Sherbrooke dans le mémoire que je vais développer et, notamment, démontrer ce que le président de la Table sur les aires écologiques a pensé du suivi qui est fait à la Ville de Sherbrooke sur ces recommandations en matière écologique.

2675 Alors, comme les rapports des comités citoyens mis en place par la Ville, on ne tient pas compte de ce qui est là-dedans, on va plutôt se déplacer du côté de l'énoncé de vision stratégique, qui est un document plus récent, et c'est un document qui est censé déterminer les orientations du schéma d'aménagement. Je le cite rapidement avant d'arriver à ma question. Alors, dans l'énoncé de vision stratégique de 2011 on peut lire :

2680 « *La préservation de l'environnement est déterminante pour la qualité de vie. Les milieux naturels doivent être sauvegardés et mis en valeur pour permettre le maintien de la biodiversité, notamment les habitats fauniques et floristiques, cela afin d'éviter toutes menaces provenant de l'activité humaine.* »

2685 Ce document porte aussi :

2690 « *Le réseau routier actuel répond adéquatement à la demande et la Ville – admet aussi dans ce document – tel qu'elle s'est bâtie au fil du temps a fait en sorte – je cite toujours – de favoriser l'usage de la voiture.* »

2695 Alors, ça, ce n'est pas un document qui a été produit par un groupe de gauche ou d'environnementalistes, ni par un comité processus Dialogue-citoyens de Sherbrooke, c'est un document de la Ville qui doit déterminer les orientations du schéma d'aménagement. Quand on lit ça puis on regarde le projet qui va passer au travers d'un milieu humide, qui ne va manifestement pas désengorger le boulevard Mi-Vallon, à quoi le citoyen peut se fier dans ces belles déclarations de principe?

**LE PRÉSIDENT :**

2700

Sauf qu'à ce moment-là, votre question, comme je l'ai déjà mentionné, ce n'est pas parce qu'on met un point d'interrogation à la fin d'une phrase que ça en fait une question.

**M. THIERRY NOOTENS :**

2705

Oui, je vais la reformuler.

**LE PRÉSIDENT :**

2710

Alors, j'estime que ça relève plutôt d'une opinion. Vous êtes bienvenu de le faire, mais disons, on pourra en rediscuter en seconde partie de l'audience publique.

**M. THIERRY NOOTENS :**

2715

En mémoire.

**LE PRÉSIDENT :**

2720

Où, là, vous pourrez exposer vos sentiments à cet effet-là et votre évaluation de la performance de la Ville. Ça va être le bienvenu à ce moment-là, on pourra échanger. Mais disons qu'à ce stade-ci, je n'acheminerais pas la question, parce que la considère vraiment comme une opinion. Mais je peux vous laisser, si vous voulez reformuler une autre question qui serait vraiment une question.

**M. THIERRY NOOTENS :**

2725

Si je la ramasse autrement, est-ce que je peux dire : comment on réconcilie cette contradiction avec le discours et les gestes posés en réalité?

**LE PRÉSIDENT :**

2730

Parce que c'est ça, c'est de l'opinion. Vous pourrez venir nous en faire part au mois de janvier.

**M. THIERRY NOOTENS :**

2735

O.K. Ça me convient.

2740

**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous convient?

2745

**M. THIERRY NOOTENS :**

Parfait, merci.

2750

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie de votre collaboration. Je vais maintenant inviter monsieur Luc Thibault. Bonjour, Monsieur.

2755

**M. LUC THIBAULT :**

Bonjour. Evelyne Beaudin, la deuxième avant, a posé à peu près la même question par rapport au carrefour giratoire puis les traverses de piétons en tant que telles.

2760

Je me demande, moi, vu qu'on parlait aussi de surélever les carrefours giratoires, si on n'a pas moyen d'éviter les traverses de piétons? Parce que monsieur Gélinas, hier, faisait l'éloge des carrefours giratoires comme de quoi qu'on n'a pas à courir après les lumières, il n'y en aura pas. Par contre, ils sont obligés, à chaque entrée, à chaque sortie des carrefours giratoires, dans l'entrée, il y a des traverses autant pour les piétons, autant pour les cyclistes. Ça fait que qu'est-ce qui peut amener aussi des situations un petit peu gênantes, surtout sur les heures de pointe, quand le carrefour giratoire est plein puis qu'il arrive quelqu'un pour traverser? Il me semble que ça vient en contradiction, surtout que si on a envie de se payer des carrefours giratoires avec des tunnels en dessous, pourquoi ne pas s'arranger d'une manière à ce que tu traverses en dessous ou d'une façon à garder la fluidité de la route?

2765

2770

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, pour les piétons, comme sur la figure ici que nous avons à l'écran, on voit les traverses piétonnières, donc là, il y a beaucoup de trafique, votre préoccupation c'est comment un piéton va-t-il pouvoir traverser de façon sécuritaire?

2775

**M. LUC THIBAULT :**

C'est ça, parce que le carrefour giratoire en lui-même, il est supposé de garder la circulation fluide. Ça n'arrête pas.

2780

**LE PRÉSIDENT :**

Exactement.

2785

**M. LUC THIBAUT :**

Puis là, la traverse vient complètement mettre ça en contradiction, là. S'il y a quelqu'un qui veut traverser, ça ne fonctionne plus, là.

2790

**LE PRÉSIDENT :**

On va acheminer la question à monsieur Gélinas.

**M. DENIS GÉLINAS :**

2795

Je pense que mon collègue du ministère des Transports l'a bien expliqué tout à l'heure. Dans les normes de construction d'un giratoire, la place du piéton est indiquée. Généralement, on le met suffisamment loin d'où l'automobiliste doit prendre une décision pour qu'il ait le temps de s'arrêter et permettre le passage. À Sherbrooke, c'est relativement sévère le respect des, je dirais même très sévère, le respect des traverses. Il y a une pénalité monétaire importante qui est associée à ça, on constate de plus en plus le respect de l'automobiliste face au piéton.

2800

2805

Ces voies-là sont faites pour ceux qui veulent rester, en fin de compte, dans l'axe qui est la plus secondaire par rapport à l'axe principal, donc en théorie, il faut quand même laisser l'espace en surface. Je disais tout à l'heure que les trottoirs sont quand même là de part et d'autre le long du tracé de Portland et de René-Lévesque, il y a quand même une vue en haut. En bas, c'est qu'on veut avoir une emphase plus importante sur la sécurité et c'est pour faire des grandes... des grandes, je dirais, traversées, en fin de compte des grands trajets et non pas arrêter à toutes les maisons. Ceux qui veulent vraiment arrêter, ils utiliseront le réseau en surface et non pas le réseau qui devient en souterrain au niveau des traverses. C'est un choix stratégique en fonction de l'axe principal qui a été fait.

2810

**LE PRÉSIDENT :**

2815

Alors, dans ce cas-ci, nous avons le carrefour giratoire qui est à l'intersection avec le boulevard Industriel, donc on a quelqu'un, un piéton...

**M. DENIS GÉLINAS :**

2820

O.K. On a ici, Industriel ici, là.

**LE PRÉSIDENT :**

2825 C'est ça. On a un piéton qui chemine sur le boulevard Industriel, donc il désire traverser ici dans la partie, disons, maintenant qui est le début de Portland, est-ce qu'il y aurait une signalisation qui indique que c'est une traversée prioritaire?

**M. DENIS GÉLINAS :**

2830 Absolument. Généralement, il y a un présignal et ça se peut... là, on l'a mis ici, il y a du travail de fignologie qui va être fait avec notre consultant, parce que comme je vous dis, on est dans les préliminaires au niveau du développement des plans. Bon, est-ce qu'il sera à cette position-là ou il sera légèrement plus loin de façon à avoir la traverse un petit peu plus loin pour avoir le temps à l'automobiliste de dégager le giratoire puis ne pas nuire à son fonctionnement?  
2835 C'est du fignologie qu'on va faire alentour des plans et devis finaux.

Et on regardait tantôt, madame Beulé de Santé nous a expliqué, on l'avait déjà contactée, bon, sa préoccupation en termes de pente, bon, ça sera regardé. Est-ce qu'on vient... dans le projet, on a à l'intersection du début de la pente et le terrain naturel, c'est là que  
2840 les gens ont accès au réseau, bien, probablement que ça va être un petit peu plus loin, si on décide de mettre une pente inférieure à 6 %.

Donc, tout ça, c'est du fignologie. On reçoit les commentaires, je pense, d'une façon ouverte aujourd'hui, on verra comment on peut les adresser dans le terrain naturel, de façon à ce que ça n'impacte pas les coûts d'une façon importante.  
2845

**LE PRÉSIDENT :**

2850 O.K. Juste une question du côté de monsieur Bourque du ministère des Transports. Dans vos cahiers, vos devis généraux concernant le carrefour giratoire, est-ce qu'il y a des recommandations à l'intérieur de ça sur les distances, surtout ici qu'on a affaire à un carrefour giratoire, ce qui est projeté ici c'est à deux voies, est-ce que c'est les mêmes normes quand c'est à une voie, deux voies pour les distances pour les traversées piétonnières?

2855 **M. GILLES BOURQUE :**

Bien, ça dépend, là. Je perçois peut-être deux questions, deux volets dans votre question, là. Les pentes du carrefour giratoire, vous parlez du carrefour lui-même, du plateau?

2860 **M. DENIS GÉLINAS :**

Non. Ça ici.



**M. GILLES BOURQUE :**

2865 Non?

**M. LUC THIBAULT :**

2870 La rampe.

**M. GILLES BOURQUE :**

Ah, les pistes cyclables?

2875 **LE PRÉSIDENT :**

2880 Non, mais moi, ma question c'était vraiment les traversées; un piéton, par exemple, qui s'en vient le long du boulevard Industriel, donc il vient traverser à pied, par exemple, c'est quoi les distances recommandées par le ministère des Transports pour situer la traversée piétonnière?

**M. GILLES BOURQUE :**

2885 Ah, à partir du giratoire? Il faudrait regarder vraiment la norme, mais ce qu'on s'aperçoit à l'application, puis on le voit un peu, parce que si vous êtes allé... entre autres en rentrant sur l'Île-des-Sœurs à Montréal, habituellement la sortie d'un giratoire, ce qui était... là, à l'usage, on voit que la traverse devrait être probablement un petit peu plus loin pour donner une chance aux véhicules de se repositionner, qui n'est pas en mouvement puis qui doivent arrêter tout de suite quand il y a une traverse, là. L'entrée, il n'y a pas trop de problèmes, on voit; à la sortie, ça pourrait être un peu ajusté, il faut regarder, là.

2895 Mais à l'usage, c'est ça qu'on se rend compte, là. C'est qu'à la sortie, la traverse piétonne devrait être un petit peu plus éloignée que ce qu'on pensait originalement, juste pour une question de stockage de véhicules quand ils ont un mouvement à faire en sortie. Ce giratoire-là, par contre, il est grand. Il a 70-75 mètres? C'est grand, puis donc, le rayon est plus grand, la visibilité est plus loin en avant qu'un petit giratoire. Un petit giratoire, tu es pogné. Tu vires tout de suite, là, puis... celui-là est plus grand, tu vois plus, d'après moi, là

**LE PRÉSIDENT :**

2900 Parce que je ne suis pas un expert en giratoire, je ne suis jamais passé à celui qui est dans l'Île-des-Sœurs, mais celui où j'ai eu l'occasion de passer, c'est un deux voies, le boulevard des Allumettières à Gatineau. Là, je ne me souviens pas à quelle distance étaient les

2905 traversées piétonnières, mais c'est en milieu urbain. Je me souviens qu'il y en a, mais est-ce que ça serait possible de nous donner une couple d'exemples, donc de constructions concrètes? Le boulevard des Allumettières, c'est un projet du MTQ?

**M. GILLES BOURQUE :**

2910 On pourrait vous en fournir. On pourrait vous en fournir, on en a plusieurs au Québec. Puis vous parlez de celui de Gatineau, il y en a trois, je pense, à Gatineau, tous sur le même boulevard. Ils sont assez particuliers, là-bas. Moi, je ne les ai pas vus sur place, je les ai vus en photo, mais je sais qu'ils ne sont pas tout égal puis il y a des feux au travers de ça... c'est un peu particulier, Gatineau. C'est des concepts particuliers.

2915 **LE PRÉSIDENT :**

C'est légèrement « côteux », c'est ça, on change un petit peu d'environnement d'un carrefour giratoire à l'autre, donc ça pourrait peut-être donner une bonne indication à savoir à 2920 quelle distance on traverse.

**M. GILLES BOURQUE :**

2925 Je vais faire faire un petit peu de recherche par mes gens, puis on pourra vous fournir un peu les endroits où c'est situé, puis peut-être, un peu, certains commentaires sur la localisation idéale que devrait avoir le passage de piétons, si on veut, là.

**LE PRÉSIDENT :**

2930 Très bien.

**M. DENIS GÉLINAS :**

2935 J'aimerais juste, en fin de compte, donner un commentaire supplémentaire à monsieur Bourque. Nous avons discuté déjà avec son équipe et on est au courant de cette préoccupation-là. Comme je le soulignais, c'est examiné à l'heure actuelle avec notre consultant pour voir, est-ce qu'on pourrait reculer encore plus pour laisser la place, permettre de dégager le giratoire, puis laisser la place à l'automobiliste qui quitte le giratoire, d'avoir suffisamment de temps pour réagir à un passage de piéton? Mais ça demande aussi au piéton de s'adapter 2940 aussi, là. Il faut, ce n'est pas une intersection standard qu'il traverse, donc il faut qu'il soit prudent et s'assure que les gens sont arrêtés avant de traverser.

2945 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ça m'amène peut-être une question. Pour la question de l'autobus, est-ce qu'il y a un arrêt d'autobus?

2950 **M. DENIS GÉLINAS :**

Oui.

2955 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Comment est-ce qu'il peut se positionner?

2960 **M. DENIS GÉLINAS :**

Ils sont tout le temps à la sortie, ils sont tout le temps, on le voit ici, à la sortie du giratoire, il va y avoir une zone de refuge qui va être aménagée. Donc, de façon à ne pas nuire justement à la circulation. On les voit ici.

2965 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, après l'intersection.

2970 **M. DENIS GÉLINAS :**

Oui, ici. On le voit ici, c'est pour ça que... et on est en double, pour qu'il puisse se caser sur le bord, il va y avoir un abri d'autobus, puis il va y avoir de la place pour sortir et c'est aménagé pour mettre ce qu'on appelle du articulé. Donc, en prévision qu'on ait un achalandage plus important d'usagers du transport en commun.

2975 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2980 Monsieur, je ne me rappelle pas votre nom, de la STS... Fournier. Dites-moi, est-ce que vous, est-ce que vous avez des commentaires par rapport à cette position-là par rapport aux arrêts d'autobus? Ou comment, si vous voyez aussi le boulevard René-Lévesque et en fait même le boulevard Portland dans votre planification des transports?

2985 **M. CHARLES FOURNIER :**

Bien, je n'ai pas de commentaire technique à apporter sur la géométrie des giratoires pour le moment. Évidemment, la STS fera l'étude appropriée pour l'ajout des services de

2990 transport en commun quand le projet se réalisera. Ce n'est pas des études qu'on peut faire longtemps à l'avance, c'est très complexe d'établir des réseaux de transport, il existe plusieurs modèles. Ici, on a un réseau de transport qui est à heures fixes ou à heures synchronisées, et c'est très complexe parce qu'il faut les synchroniser avec les autres circuits, puis il y a des points de transit, puis il y a des points de transfert.

Alors, nous, on est en mode attente, pour l'instant, d'avoir des précisions quant aux délais de réalisation, mais clairement que la STS a dans ses projets d'aller desservir ce circuit-là.

2995 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et ce circuit-là va devenir, cet axe-là va devenir, dans votre planification, est-ce que c'est un axe important au niveau du transport collectif?

3000 **M. CHARLES FOURNIER :**

3005 Bien, il relie les deux axes principaux que la Ville a identifiés comme étant des axes de transit directeurs, soit la rue King et la rue Portland. Alors, évidemment qu'on aura à voir comment on les relie et de quelle façon, de quel point de connexion à quel point de connexion on va se brancher, mais de toute évidence, ça sera un axe principal de transport.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3010 Donc, ça fait vraiment partie de votre planification comme pour augmenter la part modale du transport collectif au niveau de la ville?

**M. CHARLES FOURNIER :**

3015 Nous, comme pour la circulation comme pour tout autre besoin, on va sur des études, sur des comptages, sur de la mobilité, sur des piétons, sur des densités d'occupation. Évidemment, on relie ici un parc industriel à des zones habitées et on est proche d'un carrefour commercial principal, alors c'est assez évident qu'on peut penser qu'il y aura du transit de personnes en transport en commun, important, puis ça va dans la vision du CMDS que de pouvoir permettre aux gens de se déplacer sur le territoire de façon autre qu'en voiture.

3020 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3025 CMDS, qu'est-ce que vous voulez dire?

**M. CHARLES FOURNIER :**

Le Centre de mobilité durable de Sherbrooke.

3030

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Parfait, merci.

3035

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, je cherchais un plan, je ne me souviens plus dans quel document, si c'était dans un des PR5? C'est un plan, parce que j'y ai référé souvent, parce qu'un, on avait les détails techniques, géométriques, mais aussi, on avait, c'est un document qui montrait, il donnait du détail sur les arrêts d'autobus. Donc, ça veut dire que jusqu'à maintenant, vous avez quand même – c'est le PR3.2, annexe F – donc, ça veut dire que quand même vous avez commencé, en tout cas quelqu'un à la Ville a commencé à examiner de façon détaillée le fonctionnement du service d'autobus, à ce moment-là. Monsieur Gélinas?

3040

3045

**M. DENIS GÉLINAS :**

Effectivement, monsieur Fournier l'a dit, depuis les trois dernières années, on a travaillé relativement étroitement avec la STS pour que cet axe-là permette aussi à l'organisme d'avoir accès à une clientèle puis les diriger vers, entre autres, un point de référence important dans leur réseau, le Carrefour de l'Estrie, qui dirige beaucoup, beaucoup d'étudiants vers, entre autres, les cégeps ou les écoles privées du centre-ville. Et là, à l'heure actuelle, il se tape le boulevard Bourque, on l'a vu, avec le nombre de véhicules, donc ça leur permettrait de dégager avec suffisamment de marge de manœuvre en termes de temps, pour améliorer d'une façon importante le service à la clientèle.

3050

3055

Et c'est déjà, ça a été, vous l'avez précisé, il y a déjà eu beaucoup de discussions et, comme disait monsieur Fournier, c'est sûr que la mise en œuvre sur le terrain d'une telle desserte nécessite qu'il y ait un engagement de la Ville de construire. Une fois que ça sera fait, je disais hier que si le Conseil m'accorde de l'argent pour faire les plans et devis l'année prochaine, bien, on pense construire pour 2015.

3060

Donc on a deux ans, une fois que l'engagement est prêt pour dire « on construit », bon, je pense qu'on va avoir des discussions beaucoup plus fermes pour installer éventuellement une desserte adéquate qui va utiliser René-Lévesque et Portland vers le centre industriel. On l'a vu, 5 900 personnes qui travaillent là, plus le centre commercial Carrefour de l'Estrie qui a déjà beaucoup de monde, donc c'est, je pense, des axes importants et stratégiques pour améliorer le niveau de service ou l'augmentation des clients pour l'utilisation de transport en commun.

3065

**M. YVES TREMBLAY :**

3070 Un petit rappel sur la problématique des îlots résidentiels aussi à proximité et, bien sûr,  
tout le volet industriel. Cet axe se veut véritablement une colonne vertébrale pour pouvoir  
justement acheminer rapidement, comme monsieur Gélinas le mentionnait, la clientèle qui est  
déjà isolée, du fait que l'autobus qui fait un circuit à l'intérieur des îlots résidentiels, bien c'est  
3075 très difficile de rendre un système relativement efficace. Alors, cette démarche-là a déjà été  
entamée avec les gens de la Société de transport, justement pour voir à bien marier la  
prochaine desserte qu'ils auront à faire. Mais c'est en devenir, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3080 Alors, ce que je comprends de l'explication, c'est que sur René-Lévesque, par exemple,  
même, et sur Portland, on a une bonne idée, bon, où seraient situés les arrêts d'autobus, mais  
ce n'est pas encore décidé, par exemple, de façon exacte, le circuit qui serait là originerait de  
quel endroit et aboutirait à quel endroit dans un plus grand secteur. C'est ça que je comprends?  
Vous allez évaluer subséquemment le service que vous allez donner?

3085

**M. CHARLES FOURNIER :**

L'idée principale derrière tout ça, c'est de faire correspondre les générateurs de  
déplacements avec des points d'arrivée. Si vous avez, par exemple, l'Université qui est un gros  
3090 générateur de déplacements, on essaie après ça de voir d'où provient la clientèle et on tente de  
connecter la clientèle de façon le plus rapidement possible avec son point de destination.

Alors, ici, comme la Ville l'a dit, évidemment le centre commercial, c'est non seulement un  
générateur de déplacements important, mais c'est aussi un endroit où il se fait beaucoup de  
3095 transferts de lignes d'autobus. C'est très complexe de créer un réseau d'autobus pour relier  
entre eux des générateurs de déplacements et des destinations où les gens veulent aller. Et ça,  
ça doit être fait sur un horaire planifié.

Comme je vous dis, il y a des villes comme Montréal où ils mettent, eux autres, des  
véhicules à la fréquence. Ça, c'est simple; on pousse un autobus aux 10 minutes. Alors, on n'a  
pas de planification. Mais ici, on est sur un territoire où on est en compétition continue avec la  
voiture et on doit, on a un réseau qui est planifié à l'heure ou dans le temps, et on doit  
synchroniser des correspondances avec ça. Alors, si on fait arriver des autobus disons au  
Carrefour de l'Estrie à et demie et que la correspondance est une demi-heure plus tard,  
3105 évidemment, ça ne devient pas un mode de transport pratique.

Ce qu'on souhaite, c'est de faire vivre aux gens une expérience où il y aura un avantage  
presque concurrentiel sur la voiture, c'est-à-dire que ces déplacements peuvent être maintenant

3110      avantages par rapport à prendre la voiture. Donc, le temps, le nombre de correspondances vont influencer l'expérience totale que le client va vivre.

3115      Alors, l'aménagement des arrêts est important, la façon dont... où il va attendre, les équipements qui vont être mis à sa disponibilité pour attendre les autobus, l'information qu'on lui donne en temps réel, tout ça fait partie des plans actuels de la STS et de tous les services de transport, d'améliorer beaucoup l'expérience client, de lui donner tous les outils nécessaires pour qu'il puisse vivre une expérience, disons, intéressante par rapport à ça.

3120      Et quand on planifie, il y a tellement d'éléments que nous, on est en attente présentement de la confirmation de la construction de ce boulevard-là, de l'année, ça peut prendre des mois pour planifier ça. C'est ultra complexe. Vous pouvez vous figurer une matrice dans votre tête avec une multitude d'interconnexions à faire arriver dans le temps. C'est très, très, très complexe. Mais définitivement que la STS est un partenaire de la Ville et de tous les générateurs de grands déplacements à Sherbrooke, pour mettre en place des services de transport efficace.

3125      **LE PRÉSIDENT :**

3130      Mais ce qu'on comprend à ce stade-ci, vous envisagez qu'il y aurait une continuité donc avec René-Lévesque, de Portland et Galerie de L'Estrie, ça serait ça grosso modo? Ou à date au moins ça?

**M. CHARLES FOURNIER :**

3135      Bien, écoutez, il y a un autre point commercial en construction maintenant sur le boulevard Bourque, qui va être un générateur de déplacements intéressant. Rock Forest est un endroit actuellement qui est très difficile à desservir puisque dans sa planification, il n'y a pas un réseau de collectrices locales intéressantes. Pour nous, desservir Rock Forest actuellement, c'est difficile. Alors, tout ajout d'axes de collection ou collecteur principal va améliorer la desserte actuelle qu'on est capable de fournir dans ce secteur-là.

3140      Évidemment, on parlait des trottoirs; qui dit transport en commun implique la présence de trottoirs, parce que des gens, pour se rendre aux arrêts, ont besoin de ces équipements-là. Et une des raisons pour lesquelles actuellement le boulevard Bourque n'est pas desservi adéquatement dans ce secteur-là, c'est qu'il n'est pas équipé justement en infrastructures où le piéton peut transiter en sécurité.

3145      Alors, la logique voudrait peut-être qu'il y ait des autobus sur Bourque qui aboutissent sur King et qui se rendent au centre-ville, mais pour qu'il y ait des autobus, il faut que les piétons

3150 puissent s'y rendre, il faut que ça soit sécuritaire, il faut que les aménagements soient en conséquence.

3155 Alors, ici, ils sont pensés à l'avance; transport modal alternatif et transport en commun. Donc, les équipements que la Ville présente, présence de trottoirs, présence d'endroits sécuritaires où les autobus vont pouvoir arrêter, présence même d'endroits où on va pouvoir faire transiter les autobus à haut niveau de service, c'est-à-dire des articulés ou sur des fréquences supérieures, donc c'est déjà dans la vision, c'est déjà dans la planification.

**LE PRÉSIDENT :**

3160 O.K. Donc, ça veut dire que vous n'avez pas encore de projection d'achalandage. C'est ce qu'on doit conclure aussi. Vous êtes encore au stade préliminaire, vous allez attendre par exemple les intentions de la Ville concernant la construction du boulevard René-Lévesque avant de tenter de voir plus clair, c'est ce qu'on comprend.

3165 **M. CHARLES FOURNIER :**

Clairement. Clairement.

**LE PRÉSIDENT :**

3170 O.K. Très bien, je vous remercie.

**M. DENIS GÉLINAS :**

3175 Monsieur le président, on a mis à l'écran le document que vous avez sorti, qui montre l'exemple du travail préliminaire qui a été fait à l'heure actuelle. On a l'axe René-Lévesque et Portland et on a mis des distances de marche pour voir, bon, entre autres pour aider et guider les gens de la STS : 400 mètres de part et d'autre de l'axe, on a à peu près 5 à 8 minutes de marche, mais on a tel volume. Là, ça va aider dans la clientèle, puis jusqu'à 800 mètres, bien, 3180 on vient chercher tout l'ensemble du parc industriel, c'est intéressant, et on a 8 à 10 minutes de marche. Puis on va, comme l'a souligné mon collègue, que les gens vont utiliser pour se rendre à différents arrêts, on les voit, les arrêts potentiels qu'on a regardés à peu près, aux 200 mètres, 400 mètres, là, les gens vont être en mesure d'attendre dans des conditions qui sont les plus sécuritaires, trottoirs, abribus.

3185 **LE PRÉSIDENT :**

Et on a des petites lignes vertes dans des rues. Ça, c'est quoi, c'est de la desserte d'autobus local, c'est quoi? Ou des trajets préférentiels pour les piétons?



3190

**M. YVES TREMBLAY :**

C'est des liaisons piétonnes facilitant, alors les passages vraiment en trottoir...

3195

**LE PRÉSIDENT :**

O.K.

**M. DENIS GÉLINAS :**

3200

Entre autres, soit des passages piétons entre deux rues ou des tronçons où on mettra du trottoir pour faciliter justement la sécurité des usagers vers René-Lévesque.

3205

Donc, il y a une réflexion d'ensemble qui a été faite et c'est pour quoi ça paraît lourd de mettre deux trottoirs, une installation dans le milieu, mais on réfléchit à tous les usagers. Et on l'a dit, on le répète, la mobilité active c'est un élément de priorité pour la Ville de Sherbrooke et c'est sûr que ça prend des investissements et c'est sûr que ça prend une autre approche de comment est faite est une rue maintenant. Sinon on n'arrivera jamais, dans cent ans on va encore en parler : ça serait le fun si on pouvait marcher puis si on pouvait faire de la bicyclette de façon sécuritaire. Mais il faut quand même commencer et c'est un projet qu'on pense avant-gardiste qui permettra de répondre à ces orientations du Conseil.

3210

**LE PRÉSIDENT :**

3215

Très bien, mais ce que j'ai compris aussi de l'explication, il y aura des discussions plus avancées pour les deux boulevards, pour ce qui a trait à l'optimisation de l'emplacement des aires de refuge, des arrêts d'autobus. Ça, ça va être regardé en détail?

**M. DENIS GÉLINAS :**

3220

Absolument. Absolument.

**LE PRÉSIDENT :**

3225

O.K. Oui, Monsieur Thibault?

**M. LUC THIBAULT :**

3230

Si on revient à la circulation, on s'imagine un carrefour giratoire sur l'heure de pointe qui est pleine, l'automobiliste qui essaie de se faire une place, puis à moins de 50 mètres de la sortie, ça arrête là parce qu'il y a un piéton ou un cycliste qui traverse? Moi, je recommanderais,

en m'imaginant un petit peu le contexte quand il y a beaucoup de trafic, de la traversée beaucoup plus loin du carrefour giratoire.

**LE PRÉSIDENT :**

3235

C'est une préoccupation.

**M. LUC THIBAULT :**

3240

En passant aussi, voilà deux ans on avait une maquette, je m'attendais à la voir ici, où est-ce qu'elle est?

**M. DENIS GÉLINAS :**

3245

Elle est au bureau d'arrondissement de Rock Forest et on n'avait pas nécessairement le loisir d'avoir l'espace pour la mettre ici, mais vous pouvez la voir à tous les jours, elle est disponible. Et pour votre préoccupation quant à la présence des piétons proches du giratoire, on comprend qu'un giratoire, les gens rentrent à faible vitesse, ils en sortent à faible vitesse. C'est d'autant plus vrai quand le débit de circulation est important. Donc, il ne sortira pas du giratoire à 50 kilomètres, il va sortir probablement à 20-25 kilomètres, puis on va faire en sorte que le piéton soit vu et que ça soit sécuritaire pour les deux d'arrêter et que le piéton puisse traverser.

3250

**M. LUC THIBAULT :**

3255

Parce que le coup visuel en tant que tel, quand tu rentres dans le carrefour giratoire, il est distrait à essayer de faire ta place.

**LE PRÉSIDENT :**

3260

C'est ce qu'on va voir. Du côté du ministère des Transports aussi, on parlait par exemple du boulevard des Allumettières, si c'est possible, si ça existe, si c'est compilé, par exemple dans le cas de boulevards comme ça, est-ce qu'on a des statistiques d'accidents aux endroits des carrefours giratoires pour voir, est-ce que c'est jugé sécuritaire ou autre? Est-ce que vous pourriez vérifier si ce sont des données disponibles?

3265

**M. GILLES BOURQUE :**

Ça fait quelques années qu'il y en a d'implantés, à ma connaissance il commence à y avoir des statistiques, on va fouiller le dossier puis on va vous revenir là-dessus, nous.

3270

**LE PRÉSIDENT :**

3275 En complément. Donc, on pourra avoir un meilleur portrait de la situation concernant les carrefours giratoires existants.

**M. LUC THIBAULT :**

3280 C'est nouveau pour nous autres. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3285 Je vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Pellerin à s'avancer. Monsieur Pellerin sera le dernier intervenant de l'après-midi, alors nous allons poursuivre ce soir à 19 h.

**M. DENIS PELLERIN :**

3290 Bonjour. J'ai quasiment le gout de faire un aparté, faire du pouce sur ce qui vient d'être dit. Il faut comprendre qu'à Sherbrooke, historiquement, particulièrement dans le secteur de Rock Forest, et on me corrigera si je suis dans l'erreur, c'est qu'on dessine les rues, on ne fait pas de trottoir dans les secteurs résidentiels et ceux qui décident où passe la rue, c'est le promoteur, sans nécessairement consulter la Ville.

3295 Une fois qu'il a décidé où ça coûtait le moins cher à faire la rue, puis où c'était le mieux pour bâtir les maisons, lui, il peut faire un dessin qui est, à la limite, farfelu. Et ça, c'est confirmé dans la Table sur les axes routiers où le chef de pompier dit que : « Après que la rue est bâtie, on est obligé d'envoyer un camion de pompier pour voir s'il est capable de prendre l'intersection. » C'est grave.

3300 J'aimerais savoir si on a pensé aux pompiers, et cetera, dans le cas des différents développements et il y a un lien aussi avec le transport en commun. C'est comme si la STS avait les bras croisés puis regarde les développements qui se font et après que c'est bâti, après que les rues sont dessinées, là on dit : bien, on n'est pas capable de faire une desserte de ce secteur-là.

3305

**LE PRÉSIDENT :**

3310 On va adresser la question à monsieur Gélinas pour savoir, au voisinage de l'axe, par exemple René-Lévesque, parce que c'est plus pertinent sur René-Lévesque que sur Portland, parce que Portland est industriel, mais même à la limite, il y a quand même des axes routiers dans Portland, ça semble bien défini pour les virages de l'autobus, mais c'est moins précis

effectivement. On sait qu'il y a des carrefours giratoires, donc est-ce que c'est une préoccupation de la Ville à ce stade-ci?

3315 **M. DENIS GÉLINAS :**

Bien, il y a deux questions qui sont soulevées par les commentaires de monsieur Pellerin. D'abord, un, la planification du réseau de routes en fonction du promoteur versus les besoins de la Ville, je laisserais ma collègue Danielle Gibert y répondre, mais juste pour vous dire que depuis 2002, depuis que la Ville de Sherbrooke a pris en charge l'ensemble du territoire dont fait partie maintenant Rock Forest, il y a eu une préoccupation élevée pour que dans la planification du territoire, les rues qui avaient un caractère de collectrices locales aient des trottoirs déjà pendant sa construction et c'est la Ville qui décide de l'imposer à un promoteur. D'ailleurs, c'est elle qui paie cette infrastructure-là.

3325

**LE PRÉSIDENT :**

À l'étape de demande de permis.

3330 **M. DENIS GÉLINAS :**

C'est ça. Je laisserais ma collègue vous expliquer le processus avec le promoteur.

**LE PRÉSIDENT :**

3335

Madame Gilbert?

**Mme DANIELLE GILBERT :**

3340

3345

Bien, en fait, monsieur Pellerin relate des projets du passé, donc c'est un fait que plusieurs secteurs ont pu voir un réseau de rues dans des quartiers ou dans des développements qui ont été faits selon des critères qui étaient plus ou moins décrits. Par contre, depuis au moins trois ans, à la Ville de Sherbrooke, l'ensemble des projets doivent d'abord faire l'objet d'une analyse en fonction d'un certain nombre de paramètres qui vont de la contrainte du milieu naturel en passant par la gestion des eaux pluviales et incluant la gestion du service incendie. Donc, la planification des rues n'est plus un projet farfelu d'un promoteur, mais une idée qui est ensuite précisée sur un document où les différentes équipes, que ça soit la Division de l'environnement ou les autres partenaires, sont invitées à procéder à l'étude pour arriver à une proposition.

3350

Il y a également des critères aujourd'hui, entre autres les dispositions avec le Règlement de lotissement en vigueur à la Ville de Sherbrooke depuis 2011, sous toute réserve, mais depuis

3355 quelques années, où on vient quand même imposer des standards quant aux rues, quant aux heures de virée, quant à la distance avant une nouvelle intersection, les courbes, et lorsqu'on pense que le projet satisfait au règlement et répond aux différentes problématiques des services, le projet va être présenté. Et, dans le cadre des conventions, puisque les rues sont cédées à la Ville maintenant, la question des passages piétons fait partie d'office des discussions qui ont été faites avec les promoteurs.

3360 Donc, c'est une nouvelle pratique depuis trois ans, qu'on ne voit pas énormément sur le territoire, parce que ça prend plus d'un an habituellement s'entendre avec un propriétaire, mais on commence à voir des projets, principalement dans le secteur Fleurimont, où c'est peut-être plus apparent depuis deux ans.

3365 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien merci. Monsieur Pellerin?

**M. DENIS PELLERIN :**

3370 Donc, la STS est impliquée au niveau du design des rues?

**Mme DANIELLE GILBERT :**

3375 La STS n'est pas impliquée dans le design des rues, mais elle est impliquée depuis l'adoption du Plan de mobilité durable pour son avis sur la capacité de desserte. Je reviens au secteur de Rock Forest et puis je pourrai permettre à quelqu'un de la STS ou du promoteur de répondre. Dans le secteur Rock Forest, la STS a procédé à une étude de diagnostic de la problématique de transport en commun; dans le secteur Rock Forest., à cause du profil, du *pattern* de rues qu'on observe, et ça a été effleuré tantôt, il y a une problématique particulière à donner une desserte efficace, efficiente et rentable. Et dans le développement futur, entre autres dans l'axe René-Lévesque, il y a des principes de densité qui ont été exprimés dans le Plan de mobilité durable par lequel, pour assurer une desserte qui puisse être efficace et rentable, parce qu'il y a un élément d'investissement au niveau du transport en commun, que vous connaissez  
3380 et que nous connaissons tous, on parle d'une densité de construction d'environ 20 logements à l'hectare.  
3385

3390 Alors, le secteur de Rock Forest traditionnel ne satisfait pas cette norme-là, donc c'est déjà difficile avec l'existant, à cause du profil de rues et de la densité, d'arriver à une desserte à la hauteur des attentes des citoyens en ce moment.

**LE PRÉSIDENT :**

3395

Très bien. Monsieur Pellerin?

**M. DENIS PELLERIN :**

3400

C'était-tu ma deuxième question, ça? Non, c'était ma première. J'avais une question par rapport – là, je vois que la diapo est éteinte, là.

**LE PRÉSIDENT :**

3405

Laquelle diapo, ça?

**M. DENIS PELLERIN :**

3410

Celle qui parle des débits sur René-Lévesque. Et là, il y en a peut-être deux, mais il y en a une qui a un carreau dans le coin qui indique les pourcentages de... je m'excuse, les pourcentages de déplacements qui vont être dus à des automobilistes, à des passagers dans des automobiles, à des gens à pied et à des gens en transport en commun.

**LE PRÉSIDENT :**

3415

Oui, et c'était hier qu'on l'avait vue, c'était des projections...

**M. DENIS GÉLINAS :**

3420

En fin de compte, monsieur Pellerin fait référence à un extrait du rapport du travail du Centre de mobilité durable, le plan d'action. Dans le plan d'action, c'est les objectifs qui ont soutenu le type d'action, donc dans le cadre...

**M. DENIS PELLERIN :**

3425

Est-ce qu'on peut le voir au complet? Oui?

**M. DENIS GÉLINAS :**

3430

Deux secondes.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est celle-là?

3435

**M. DENIS GÉLINAS :**

Oui.

3440

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Et de ce que je me souviens, c'était des objectifs généraux pour la Ville et non pour le boulevard.

3445

**M. DENIS GÉLINAS :**

3450

C'est ça. Bon, il y avait déjà le constat qui avait été fait dans le cadre du diagnostic avant de préparer les orientations, et dans la dernière colonne on retrouve les objectifs, en 2021, recherchés, donc on parle d'un ordre d'à peu près 62,1 % puis on vise à diminuer à un ordre de 10 % de l'utilisation de l'automobile solo et l'automobile passager, on veut passer de 15,8 et on est à peu près à 16 % en l'an 2016 à 18 %, donc une augmentation de 2 % à peu près. Et là où on a le plus d'efforts à faire, c'est le transport en commun où on a de 4,6 %, on vise 8 % dans deux ans et 10 % cinq ans plus tard, donc en 2021. Et le transport actif où on notait vraiment un symptôme important, c'est que les gens n'utilisaient pas ou faisaient peu du transport actif, parce que les infrastructures n'étaient pas présentes ou n'étaient pas sécuritaires. Donc, on avait une certaine stagnation; on partirait de 11 à 12 % et c'est sûr qu'il faut mettre des infrastructures pour soutenir ces orientations-là.

3455

**LE PRÉSIDENT :**

3460

Oui, Monsieur Pellerin.

**M. DENIS PELLERIN :**

3465

Bon, c'est exactement mon questionnement. Dans ce tableau-là, on dit qu'il y a 4,6 % de transport en commun. À l'ultime, sur René-Lévesque, on dit 23 000 véhicules et j'imagine que ça tient compte de l'objectif de 10 %. Mais étant donné le peu de succès qu'a le transport en commun à Sherbrooke au cours des dernières années, si on se projette en avant puis on dit : si ça reste à 4,6 %, ça va être quoi l'utilisation sur René-Lévesque, le nombre de véhicules automobiles sur René-Lévesque? Est-ce que ça ne sera pas supérieur à la capacité? Parce que je pense que c'est ce que j'ai vécu sur Mi-Vallon. On a dit : le monde va prendre l'autobus.

3470

Moi, avec 700 véhicules qui passaient à l'heure devant chez nous à l'heure de pointe, ce n'est pas avec deux autobus à l'heure que vous allez faire diminuer ça beaucoup. Et le 4,6 %, il faut être conscient — actuel — que la majorité de ces gens-là, c'est des étudiants. Pour aller à

3475 10 %, on ne doublera pas le nombre d'étudiants. Ça veut dire que c'est les gens comme monsieur tout le monde qui vont l'utiliser deux, trois, quatre fois plus.

**LE PRÉSIDENT :**

3480 Oui, effectivement. Et j'ai entendu monsieur Gélinas mentionner dans les statistiques, passer de 11 000 utilisateurs à 23 000, que c'était en fonction de l'atteinte des objectifs.

**M. DENIS PELLERIN :**

3485 Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

3490 Par exemple, si les objectifs n'étaient pas atteints ou on était dans un statu quo, ça donnerait quoi, les chiffres 23 000 et 11 00, par exemple, si on veut les comparer?

**M. DENIS GÉLINAS :**

3495 Effectivement, ce que rapporte monsieur Pellerin est juste. Toutes les projections du nombre d'affluences sur les différentes portions du tronçon René-Lévesque sont en fonction de l'atteinte de ces objectifs-là. Si ce n'est pas atteint, bien, ce qui va arriver, c'est que comme je le disais hier, il y a un niveau de tolérance qui va s'installer. Les gens vont utiliser... d'abord, il va y avoir plus de véhicules; est-ce que les gens vont passer par là parce qu'ils sont prêts à attendre plus, parce qu'il y a plus de véhicules, parce qu'ils n'ont pas opté pour un transport actif ou le transport en commun? Bien, éventuellement, le boulevard René-Lévesque et le boulevard de Portland vont atteindre leur capacité comme bien d'autres tronçons de rue sur le territoire et pendant l'heure de pointe, on va observer des niveaux de service qui sont plus élevés, donc B, C, D et E et F, même, mais en dehors des heures, ça va très bien.

3505 Sur la King, si vous me demandez le niveau de service entre 4 h et 5 h 30, le soir, ce n'est pas intéressant, il y a beaucoup d'attente. Mais à 6 h, 7 h le soir, vous pouvez passer sans problème, il n'y a aucun problème et c'est partout sur le territoire de Sherbrooke, ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3510 Donc, Monsieur Pellerin.

3515



**M. DENIS PELLERIN :**

3520 Bien, c'est partout dans le monde que ça va mal à l'heure de pointe, mais il y a des éléments qui n'ont pas été mentionnés à date sur le boulevard René-Lévesque, qu'on vit sur Mi-Vallon. C'est par exemple des autobus scolaires. Les autobus de la Ville, ils peuvent se tasser s'il y a la place à côté qui semble être prévue pour ça, et les automobiles qui sont derrière peuvent passer. Mais l'autobus scolaire, quand elle arrête, même si elle se tasse, on ne peut pas passer à côté. C'est un règlement. Il met sa pancarte de stop, puis c'est un règlement, on ne peut pas dépasser l'autobus. Donc, et ceux-là sont aussi dans les heures de pointe.

3525 **LE PRÉSIDENT :**

3530 Oui, effectivement, mais sauf que l'autobus scolaire, peu importe sur quel type d'artère il va être, les gens ne peuvent pas dépasser un autobus scolaire qui est en signalisation d'arrêt. Ça, on comprend ça.

**M. DENIS PELLERIN :**

3535 C'est que si vous ajoutez les autobus scolaires, vous ajoutez les autobus de la ville, vous ajoutez les conteneurs à déchets sur le bord des rues, ça finit par faire quelque chose d'engorgé. C'est la situation qu'on a vécue sur Mi-Vallon. Moi, si je voulais sortir de ma cour facilement le matin, ma façon, c'était bien simple, c'était de regarder l'horaire d'autobus, puis de dire : quand l'autobus s'en vient au bout de demi-vallon, il n'y a pas personne en avant de l'autobus, parce que c'est eux autres qui sont le plus slow sur le chemin, donc on rentre en avant de l'autobus. En arrière de l'autobus, il y a 24 véhicules en moyenne à la minute. C'est un truc que je donne en passant pour les futurs propriétaires sur René-Lévesque, s'ils vivent les mêmes problèmes qu'on avait sur Mi-Vallon. Merci.

3545 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, c'est des propositions ou des commentaires que vous pourrez faire dans votre mémoire. Alors, Monsieur Pellerin je vous remercie.

3550 Alors, il passe 16 h 30, nous allons faire une pause pour l'heure du souper, nous allons reprendre à 19 h. Alors, on vous attend à 19 h. Merci.

**AJOURNEMENT**

3555 \* \* \* \* \*

Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie 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.

3560

ET J'AI SIGNÉ :

3565

---

Yolande Teasdale, s.o.