

304

DT3

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

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

6211-06-152

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

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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 11 décembre – 19 h
Hôtel Delta, salle Lac Memphrémagog,
2685, rue King Ouest
Sherbrooke

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 11 DÉCEMBRE 2013.....	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS PAR LE PROMOTEUR	1
QUESTIONS DE LA COMMISSION	2
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
M. DENIS PELLERIN.....	9
QUESTIONS DE LA COMMISSION	26
SUITE DE LA PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. DENIS PELLERIN.....	43
DISCOURS DE CLÔTURE	52
 AJOURNEMENT	

MOT DU PRÉSIDENT

M. MICHEL GERMAIN, président :

5
Alors, Mesdames et Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette troisième séance de l'audience publique sur le *Projet intégré de construction du boulevard René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard Portland à Sherbrooke*.

10
J'annonce que le registre est ouvert et vous pouvez dès maintenant vous y inscrire pour venir poser vos questions. Un petit rappel à la suite de choses que j'ai dites hier. Si vous avez l'intention de présenter un mémoire, veuillez en faire part à madame Anne-Lyne Boutin, qui est notre coordonnatrice de la commission d'enquête, qui est à la table située à l'arrière de la salle.

15
Également, on a fait une évaluation en fonction des différents sujets qui ont été couverts, alors, la commission estime être en mesure de terminer les séances de la première partie de l'audience publique ce soir. Donc, pour la séance de ce soir, nous avons quand même encore plusieurs heures devant nous pour traiter de nos sujets ou creuser des sujets qui ont déjà été abordés.

20
Maintenant, avant de laisser la parole aux participants, je vais quand même faire un petit tour de table auprès des personnes-ressources et du promoteur. Alors, Monsieur Gélinas, de votre côté, avez-vous de nouvelles informations à donner à la commission à la suite de cet après-midi?

M. DENIS GÉLINAS :

25
30
Oui. Suite à la présentation de cet après-midi, des commentaires relatifs au développement de la zone industrielle, on aurait des documents à vous déposer, qui sont des documents officiels qui ont été déposés par Sherbrooke Innopole à la Ville de Sherbrooke dans le cadre de l'exercice budgétaire 2014 où on a l'ensemble des informations qui ont été mentionnées par madame Prince.

LE PRÉSIDENT :

35
40
Très bien. Alors, on va faire suivre les documents, merci. Maintenant, du côté des personnes-ressources, avez-vous des choses à nous signaler? Tout va bien? On va couvrir deux petits sujets – donc, je n'ai pas encore personne d'inscrit au registre? Oui, j'en ai? O.K., une personne. Donc, avant de passer à monsieur Pellerin, on va couvrir deux petits sujets et ça pourra prendre quelques instants et nous allons vous inviter à la table des intervenants immédiatement après. Je vais laisser la parole à mon collègue, Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

45 En fait, ma question s'adresse à madame Gilbert. Une petite question concernant le schéma d'aménagement révisé. J'aimerais connaître le statut actuellement du schéma. Enfin, on comprend dans les différentes correspondances qu'on a, qu'actuellement il a été adopté au 15 avril 2013. On voit aussi dans les documents qu'il y a un avis du gouvernement qui a été déposé au Conseil municipal le 3 septembre.

50 Est-ce que le schéma actuellement, est-ce qu'il est en vigueur? À quelle étape est-ce que vous en êtes avec le schéma d'aménagement révisé?

Mme DANIELLE GILBERT :

55 Le schéma d'aménagement, effectivement, a été adopté le 15 avril 2013 et l'avis gouvernemental nous a été produit le 19 août, en date du 19 août 2013, avis demandant des modifications. Donc, au moment où on se parle, on a demandé un prolongement du délai de 120 jours pour le remplacement, pour permettre au nouveau Conseil municipal, puisque les élections ont impliqué des changements de certains élus, et le projet va être présenté pour adoption au mois de février. Donc, ça va être un schéma de remplacement pour répondre aux attentes gouvernementales qui ont été inscrites dans la lettre.

60
65 Donc, le document n'est pas en vigueur, il a été adopté, et il y a en tout une dizaine d'objets, dont certains étaient des exigences, d'autres des recommandations. Alors, on s'attend à ce que ce document-là puisse être en vigueur pour le mois de juin 2014.

70 En parallèle, peut-être préciser que le gouvernement du Québec a sanctionné, vendredi dernier, une loi privée qui vient habiliter le document du schéma comme pouvant aussi constituer le plan d'urbanisme. Donc, pour la Ville de Sherbrooke, dès que le schéma d'aménagement sera en vigueur, on passera immédiatement à l'étape des règlements.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

75 Puis est-ce que dans les avis gouvernementaux, est-ce qu'il y avait des éléments par rapport au périmètre urbain? Est-ce qu'il y avait des choses à ce sujet?

Mme DANIELLE GILBERT :

80 Dans le cas présent, pour ce qui concerne le dossier à l'étude, il n'y a aucun élément qui a un impact ou qui pourrait influencer la proposition que vous avez. En fait, on avait certains éléments qui étaient de venir documenter davantage les portraits. Les deux éléments principaux sont la zone d'embâcle reliée à la rivière Saint-François, qui est très éloignée du dossier; l'autre

85 élément était la question des corridors routiers, principalement du réseau géré par le ministère des Transports, pour lequel nous avons à faire la caractérisation de chacun des tronçons et d'établir s'il y avait ou pas des mesures d'atténuation sur le bruit à faire.

90 Alors, ça concerne les tronçons qui ont les caractéristiques suivantes : une vitesse supérieure à 50 kilomètres/heure; un débit journalier de véhicules de 5 000 véhicules/jour ou plus; et un pourcentage de véhicules lourds. Alors, les données nous ont été fournies par le ministère des Transports. La caractérisation a été faite. Il y a un travail de collaboration avec des représentants du ministère. Et ça n'a pas d'impacts et ça ne concerne pas les portions de tronçon qui nous concernent actuellement ici. C'est surtout à l'extérieur du périmètre urbain, dans les parties réseau autoroutier et les routes numérotées dans les portions rurales, donc la 220 entre l'autoroute 10-55 et la partie ouest. Donc, on est vraiment dans l'autre portion à l'extérieur de la partie dite urbanisée.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

100 O.K. Merci. Peut-être une autre petite question. Dans l'étude d'impact, on parle que les territoires d'intérêt écologique protégés vont être éventuellement intégrés dans les règlements d'urbanisme. Est-ce que ça a été fait jusqu'à maintenant? Je pose les questions à vous, mais peut-être que c'est monsieur Gélinas. En fait, c'est indiqué dans l'étude d'impact que tout ce qui était territoire écologique protégé ferait éventuellement l'objet d'un règlement d'urbanisme. Je ne sais pas si ça a été fait jusqu'à maintenant pour les dossiers qui nous concernent?

105 **Mme DANIELLE GILBERT :**

110 Actuellement, le territoire qui est concerné par le projet est dans un règlement de contrôle intérimaire. Donc, une forme de gel avec un périmètre qui protège l'ensemble du milieu. Et dans le cadre du règlement de zonage qui va suivre, donc pour l'instant l'échéancier ne nous oblige pas à changer ce contrôle intérimaire là, mais dans la prochaine mouture des règlements, on va devoir venir confirmer des espaces de conservation ou de protection en tenant compte des aires écologiques.

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

Et ces espaces de conservation là vont rester sous la gestion de la Ville?

120 **Mme DANIELLE GILBERT :**

En fait, la réglementation vient identifier, par une zone, des règles de conservation qui peuvent se faire sur propriété privée ou publique. Dans le cas présent, je laisserai peut-être les gens du projet le préciser, mais habituellement, on convient que les espaces de conservation qui

125 sont confirmés par l'inventaire ou la délimitation sont usuellement cédés à la Ville une fois les discussions complétées avec les propriétaires.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Gélinas, est-ce que vous pouvez compléter?

130 **M. DENIS GÉLINAS :**

135 Oui. Dans le cas de la zone de conservation qui est dans le secteur industriel, c'est en fin de compte le parapublic qui s'appelle Destination Sherbrooke qui a la responsabilité d'en assurer la préservation et l'animation, si on veut faire de l'animation à des fins touristiques pour ce secteur-là.

140 Le petit secteur qu'on a vu brièvement, une zone qui va servir de bassin d'inondation, bien évidemment, selon sa fonction d'inondation, ça va être éventuellement la Ville qui va s'assurer que tout va bien à l'intérieur de ça. Ce n'est quand même pas la même superficie qu'en haut et le fait qu'il y a un caractère beaucoup plus utilitaire dans le projet, on parle plus d'une intervention technique avec un suivi des gens de la municipalité, probablement les gens au niveau de la Division environnement.

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

Mais quand vous dites que vous allez « céder à Destination Sherbrooke », c'est sous quelle forme? Est-ce que ça va être une servitude?

150 **M. DENIS GÉLINAS :**

155 En fin de compte, Destination Sherbrooke, son rôle, c'est d'en assurer la préservation. Le bien appartient tout le temps à la Ville. Destination Sherbrooke c'est une organisation au même titre que Sherbrooke Innopole, qui appartient à la Ville. Et son rôle est associé au tourisme, entre autres, et dans ce cas-là, il devra s'assurer qu'il n'y a pas personne qui va empiéter dessus. Et s'il y a une mise en valeur pour des fins touristiques, c'est lui qui va mettre l'énergie pour s'assurer que ça se fasse correctement, en respect des règles et des exigences qui sont associées au CA.

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

O.K. Merci.

165 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il serait possible d'avoir de la documentation sur la mission de Destination Sherbrooke?

170 **M. DENIS GÉLINAS :**

C'est beau.

LE PRÉSIDENT :

175 Alors, si on peut avoir du détail, parce que par rapport à des organismes, par exemple, qui accordent des... bien, auxquels on donne des servitudes de conservation à perpétuité, j'aimerais pouvoir faire la comparaison pour les statuts de Destination Sherbrooke.

180 **M. DENIS GÉLINAS :**

Absolument, aucun problème.

LE PRÉSIDENT :

185 Très bien, merci. Maintenant, je vais enchaîner... Oui, Madame Gilbert?

Mme DANIELLE GILBERT :

190 J'aimerais préciser que le milieu humide dans la partie de Portland est une portion qui est acquise et propriété de la Ville de Sherbrooke. Et dans le cas présent, l'organisme Destination Sherbrooke est mandataire et non pas propriétaire ni par servitude en droit sur le site. Donc, c'est vraiment un organisme qui agit pour le compte de la Ville de Sherbrooke pour en assurer la conservation, la préservation.

195 Dans la partie sud, au moment où on se parle, nous ne sommes pas propriétaires des espaces visés par la conservation. Et habituellement, sur le territoire de la Ville, lorsque la Ville est propriétaire, elle fait en sorte que ces espaces-là sont soit zonés par la conservation, et on espère pouvoir le faire, le compléter avec la révision du règlement parce que les procédures sont assez longues, puis dans l'intervalle, bien, on fait en sorte que le gestionnaire – dans ce cas-ci Destination Sherbrooke – le fait dans le respect de la mission et de la responsabilité du propriétaire qui est la Ville de Sherbrooke.

200

205

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci. Maintenant, j'aimerais enchaîner, ça concerne des requêtes. Les gens qui résident dans le secteur de la rue Yamaska – bon, on a pris connaissance, vous avez pu prendre connaissance de l'objet de leur requête, hier, on voyait une figure où on voyait à l'arrière de la rue Yamaska, un terrain qui était zoné vert. J'aimerais en savoir plus long sur, un, le statut de ce terrain-là et ses dimensions exactes.

M. DENIS GÉLINAS :

O.K. Donc, on va trouver les acétates pour expliquer. D'abord, qu'est-ce qu'il y avait avant 2010, avant qu'on commence à faire les consultations un peu plus serrées avec les gens du milieu. Je rappelle qu'on a eu des rencontres avec chacun des groupes des différents secteurs pour essayer de voir quelles étaient leurs préoccupations. Et dans ce cas-ci, ce sont les gens du secteur Yamaska qui étaient le plus concernés. Et on avait préalablement, dans le projet initial – on le voit par les couleurs, on a le secteur Yamaska qui est ici, on a un tracé qui existait dans une ancienne version – et on avait projeté de mettre du logement, je pense que c'est deux étages, quelque chose comme ça, adossé au boulevard, justement, pour servir d'écran, mais qui était aussi adossé à la zone résidentielle.

Bon. Ils nous ont mis beaucoup d'arguments pour dire qu'ils ne voulaient pas avoir ce type de domicile là en arrière de leur résidence. Il y a eu des négociations, des discussions importantes avec le comité de citoyens dont faisait partie le requérant qui est venu hier, monsieur McLernon, à l'époque, et l'orientation qui a été privilégiée c'est celle d'enlever la zone résidentielle qui était là, de déplacer légèrement l'axe du boulevard. Et on voit, là, sur un autre... O.K., vous voyez cet espace-là, c'était le seul espace qui était maintenu dans le projet à l'époque. Donc, on voit un traitillé bleu, le petit pointillé bleu, c'était la piste cyclable qui était projetée là-dessus.

Donc, la proposition 2012, ça a été de maintenir... on voyait, c'est cette zone-là qui était à l'époque réservée, c'était d'enlever la zone qui était réservée au caractère résidentiel et la maintenir en zone tampon. Et on voit les variations, la distance par rapport à l'arrière des lots, et la limite est du tracé. Donc, ça varie entre 45 et 52, même 59 mètres à différents endroits ici. Donc, c'est la variation qui a été faite de la bande tampon avec un ajustement du tracé légèrement, de façon à arriver... on n'a pas beaucoup d'espace pour passer entre des lots qui sont déjà... en tout cas, ce côté ici est déjà construit, l'autre bord est à construire, mais on avait déjà une petite emprise de ville qui avait été achetée il y a plusieurs années.

Et ce qu'on veut faire remarquer, c'est que dans les discussions avec les gens du comité secteur Yamaska, en plus d'avoir à enlever les résidences et d'avoir indiqué, la Ville indiquait qu'elle mettait cette zone-là comme zone tampon, on a convenu avec eux que dans des zones

clairsemées qu'on va trouver à certains endroits, de faire de la plantation. Déjà, avant que le projet commence. Donc, on voit les endroits où la Ville de Sherbrooke a investi déjà de l'argent pour aller combler les zones clairsemées pour faire en sorte qu'avec le temps, ces arbres-là viennent faire un écran et préservent encore mieux l'intimité des gens par rapport à la route, le boulevard René-Lévesque. C'était l'entente qui était intervenue avec les gens du milieu.

C'est sûr qu'il y avait certaines personnes, dont le groupe qui est représenté par monsieur McLernon, qui ont revendiqué de tasser encore cette ligne rouge un petit peu plus loin, de façon à être encore plus loin de la route, mais c'était plus, bon, ils s'étaient dissociés du groupe de citoyens avec lequel on avait parlé. Et nous, ça convenait avec la majorité des gens qui étaient représentés par le groupe des citoyens de secteur Yamaska.

LE PRÉSIDENT :

Donc, si je comprends bien la position, donc les gens demandent dans leur requête un déplacement d'une dizaine de mètres?

M. DENIS GÉLINAS :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Donc, la position officielle de la Ville c'est de conserver la ligne actuelle à peu près à 47 mètres.

M. DENIS GÉLINAS :

Donc, nous, on convient qu'on a changé d'une affectation domiciliaire en affectation zone verte. La zone, on avait légèrement déplacé l'axe, mais en respectant la zone où on devait arriver à l'intersection du boulevard Industriel, et en plus, on a fait de la plantation pour préserver encore plus l'intimité.

Donc, on croit que les efforts de la Ville de Sherbrooke répondent aux besoins exprimés par les gens. Les gens, en tout cas le groupe, les représentants du groupe de citoyens, majoritairement, et qu'on a satisfait en grande partie aux préoccupations qu'ils avaient, entre autres visuelles, pour les portions clairsemées et de distance pour la majorité des gens.

LE PRÉSIDENT :

Très bien, Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

290

Juste pour bien m'assurer. Les distances que vous nous avez montrées, c'est les distances par rapport à la ligne de lot arrière et l'emprise ou la chaussée?

M. DENIS GÉLINAS :

295

Entre la limite est de l'emprise.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

300

L'emprise.

M. DENIS GÉLINAS :

Ici, la ligne rouge qu'il y a là, c'est la même qu'on a vue sur le dessin.

305

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

La chaussée est à l'intérieur?

M. DENIS GÉLINAS :

310

La chaussée est ici, là.

M. YVES TREMBLAY :

315

Il faut savoir qu'en addition, on a ici... effectivement, le bord de pavage est déjà distancé par rapport à l'emprise de la route, et entre l'emprise et le bord du pavage, il y a un amoncellement de monticules aménagés qui va accompagner pour additionner encore davantage la présence de la zone de conservation ou la zone verte, en ce cas ici, pour vraiment bonifier l'effet de la présence verte à l'arrière des propriétés

320

M. DENIS GÉLINAS :

325

Et ce qu'on a convenu avec eux, et ça, ça va être les devis, les plans et devis qui vont nous permettre de le faire, c'est qu'à l'intérieur de l'emprise, on va faire en sorte de s'assurer qu'on puisse éloigner le plus possible l'aspect tracé de rue, mais en autant que ça soit cohérent avec l'arrivée à l'intersection, au giratoire, dans les limites du possible.

LE PRÉSIDENT :

330 Très bien. Je vous remercie. Maintenant, nous allons inviter monsieur Denis Pellerin à s'avancer. Alors, bonsoir, Monsieur Pellerin.

M. DENIS PELLERIN :

335 Bonsoir ou bonjour. Je reviens sur le chiffre de 23 000 véhicules sur le boulevard René-Lévesque quand il sera complété. J'aimerais avoir le détail parce que j'avais, à l'époque, fait moi-même une évaluation du trafic qu'il y aurait sur ce boulevard-là, et j'en arrivais avec un chiffre beaucoup plus élevé. Là, on a semblé nous dire que le projet était parti de 3 000 logements puis il
340 descend tranquillement jusqu'à 1 800 logements parce qu'on a déjà commencé à construire. Je ne le vois pas, là, où on peut avoir mis 1 200 logements.

345 De toute façon, ce que je veux savoir, c'est le 23 000, c'est quoi le détail. Parce que dans un trafic sur un boulevard comme ça, il y a bien sûr les résidents du boulevard et des rues environnantes, parce qu'on parle du boulevard, mais il va y avoir des rues qui vont venir à ce boulevard-là. Donc, il y a les résidents, il y a aussi, et c'est là la raison d'être de René-Lévesque, c'est-à-dire de désengorger Mi-Vallon. Donc, d'inciter les gens de Mi-Vallon, plutôt que de se diriger vers le boulevard Bourque, d'aller emprunter le boulevard René-Lévesque.

350 Troisième apport de trafic sur cette artère principale là, c'est ce qu'on appelle le transit entre le boulevard Bourque et le boulevard Industriel. Les gens vont essayer peut-être de faire un raccourci plutôt que d'aller attendre au coin de Léger sur le boulevard Bourque, ensuite prendre l'autoroute pour aller au Carrefour, ils vont peut-être vouloir aller prendre le boulevard Industriel par René-Lévesque pour atteindre le Carrefour.

355 Comme j'avais mentionné dans mon introduction, j'ai demeuré sur le boulevard du Mi-Vallon pendant 17 ans. Quand j'étais assis dans mon salon, l'Université est là, le Carrefour de l'Estrie est là. Et si vous vous référez à l'enquête origine-destination de 2003, le secteur de Rock Forest, ce secteur-là, avait beaucoup plus d'affinités avec le Carrefour de l'Estrie et l'Université.
360 La solution René-Lévesque est par là, si vous voyez sur le plan.

365 Je ne crois pas que ça va aller chercher beaucoup de gens du secteur des 38 rues qui bordent Mi-Vallon et Magloire. C'est une opinion, mais je voudrais qu'on me dise quelles sont les estimations qu'on a, parce que si on dit : il n'y a pas tant de véhicules que ça qui vont sur René-Lévesque, bien, il n'y a pas de raison de faire René-Lévesque, parce que la première raison c'était de désengorger Mi-Vallon.

Et d'un autre côté, s'il y a beaucoup de monde qui va sur René-Lévesque, le chiffre de 23 000 devrait être plus haut, parce que les chiffres de 2010, je pense, disaient 13 000 véhicules

370

sur le boulevard du Mi-Vallon pour une capacité de 10 000. Puis c'est ça que je constatais en avant de chez moi quand je voyais de 700 à 720 véhicules à l'heure, et moi j'étais vis-à-vis – je ne sais pas si on le voit sur la carte – j'étais à peu près vis-à-vis... derrière mon terrain c'est le parc du Mi-Vallon. Donc, exactement là.

375

Donc, après ça, plus proche du boulevard Bourque, il y a les rues Milan, Mirka et du Pavillon qui viennent additionner encore. Donc, le détail de 23, comme première question.

LE PRÉSIDENT :

380

On va essayer de poser la question sur un premier volet. Par exemple, on voit qu'au centre du boulevard René-Lévesque, on parle de 11 000 véhicules. En bas, au sud, on voit 23 000 véhicules, donc ça veut dire que là, c'est les gens qui viennent des rues adjacentes augmenter le trafic.

385

Donc, l'interprétation que vous avez faite à l'intérieur de ça, du côté du promoteur, donc le 11 000 véhicule par jour, comment vous l'avez établi. Puis l'augmentation a été établie sur quelle base de part et d'autre, c'est-à-dire soit au sud de René-Lévesque et soit au nord de René-Lévesque? D'autant plus qu'on voit une très grande différence de trafic au carrefour giratoire, 30 000 du côté de Portland et 18 500 du côté de René-Lévesque. Ça, ce sont des débits journaliers moyens annuels. Donc, on pourrait commencer par ce volet-là, donc que le promoteur nous explique comment il est arrivé à ces chiffres-là, sur quelle base de calcul il s'est basé.

390

M. DENIS GÉLINAS :

395

D'abord, peut-être juste éclaircir. La raison même de la construction de René-Lévesque, c'est d'abord de permettre la construction, la complétion de la zone domiciliaire. C'est sa première raison, je l'ai expliqué hier, à laquelle j'ai rajouté l'interconnexion entre les différents quartiers, donc pour promettre aux gens, entre autres de Mi-Vallon et autres du côté ouest de ce boulevard-là, d'avoir accès à une rue, un chemin qui permet d'aller vers le nord ou vers le sud, selon votre destination, et de désengorger les rues qui sont secondaires comme chemin Godin et la rue qui est principalement utilisée pour sortir du secteur qui est le boulevard Mi-Vallon. On avait pas loin de 13 000 véhicules/jour.

400

405

Donc, ça va se faire selon une répartition, grosso modo, qui au moins inclut les gens qui demeurent en bordure de ce développement-là, et aussi une zone de transit vers des gens qui sont des secteurs adjacents ou à proximité qui voudront l'utiliser pour aller vers leur destination qui est quotidienne.

410

Donc, je vais laisser mon collègue Jocelyn Grenier expliquer le détail, comment on est arrivé à ces chiffres-là, et c'est juste que je veux faire la part des choses; le boulevard est là pour

permettre le développement domiciliaire et aussi accommoder un transit par interconnexion des districts.

LE PRÉSIDENT :

415

Vous estimez, par exemple, le vrai transit à quel pourcentage du trafic?

M. JOCELYN GRENIER :

420

Actuellement, avec les chiffres qu'on a là, on peut penser que le vrai transit est à peu près de l'ordre de 50 % des chiffres qu'on a là. Si on prend comme comparaison le chemin Godin actuellement, qui a principalement cette fonction-là, on a peut-être dans les ordres de 4 à 5 000 véhicules/jour. Pour votre précision, le chemin Godin, on le voit ici, celui qui est comme parallèle au futur boulevard René-Lévesque. Donc, lui apporte principalement du lot de transit.

425

Donc, au niveau de ces chiffres-là, on pense, nous, que c'est à peu près de l'ordre de 50 % qui va être du soulagement de la cellule résidentielle, et effectivement 50 % qui va être en transit à l'intérieur du boulevard René-Lévesque.

430

Pour ce qui est du 23 000, pour répondre à la question, oui, c'est sûr que dans les études de 2007, on parlait de 2 500 habitations. Ça, c'était l'inventaire des espaces libres qui bordaient le boulevard René-Lévesque. Depuis 2007, il s'est implanté effectivement différentes résidences, principalement du côté nord de Marinier, dans la portion sud du secteur Faubourg. Le développement s'est poursuivi, ce n'est pas statique. Il y a eu du développement qui s'est poursuivi. Donc, tant que cet axe-là n'arrive pas, pour nous, même si aujourd'hui il reste encore 1 500 à 1 800 logements, c'est sûr que ces chiffres-là ont été raffinés aussi en regardant tout le portrait des aires écologiques et des zones humides à préserver, mais à l'ultime, ces chiffres-là tiennent encore. C'est les véhicules qu'on s'attend d'obtenir une fois la cellule développée dans son entièreté le long du boulevard René-Lévesque, et un petit peu en arrière-plan aussi, dans les zones qui, elles, continuent à se développer.

435

440

445

Pour ce qui est du 23 000, je vous ferai remarquer que le bord du boulevard Bourque, avec la Plaza de l'Ouest, c'est un pôle commercial en effervescence. On a sur la planification, quatre voies, ici, jusqu'à la rue Magloire, jusqu'au premier feu de circulation. Donc, c'est clair qu'en termes de capacité, 23 000 apparaît peut-être élevé par rapport aux deux autres chiffres qui, eux, vont principalement... c'est des débits qui vont principalement être accueillis par les deux voies, mais dans la partie du sud, on va avoir les quatre voies qui vont permettre de desservir tout ce qui est le pôle commercial à cet endroit-là.

450

LE PRÉSIDENT :

455 Quand on regarde vers le sud, l'axe Godin avec Magloire, actuellement, j'imagine que c'est interconnecté, ça, ces deux routes-là?

M. JOCELYN GRENIER :

460 L'axe Godin, en fin de compte, Godin, ici?

LE PRÉSIDENT :

Oui?

465 **M. JOCELYN GRENIER :**

Il faut prendre Henri-Labonne comme ça, il faut descendre puis après ça tomber sur la rue Poisson et, oui, on peut cheminer vers Magloire. Ce n'est pas un lien direct, mais ça chemine directement.

470 **LE PRÉSIDENT :**

475 Dans les chiffres, si on essaie de voir à l'intérieur de ça, donc c'est journalier, maintenant, la pointe du matin et la pointe du soir, est-ce que vous l'avez évaluée? Et si vous l'avez évaluée, vous estimez cette pointe-là, par exemple le matin, c'est de quelle heure à quelle heure, et le soir, de quelle heure à quelle heure?

M. JOCELYN GRENIER :

480 Si vous me permettez, je peux prendre quelques minutes, je vais vous revenir avec le chiffre.

M. DENIS PELLERIN :

485 Monsieur le président, j'imagine que dans l'explication puis que le document va être disponible, qu'on va expliquer qu'est-ce qui vient de Mi-Vallon, qu'est-ce qui vient des résidences autour de René-Lévesque et quel est le transit pour chacun de ces chiffres-là, j'imagine.

LE PRÉSIDENT :

490 Ça, si je comprends bien, c'est un document qui est déjà déposé, qui est maintenant le DA4, là. Il va avoir cette cote-là.

M. JOCELYN GRENIER :

495

Donc, en termes de débit de pointe à l'heure du matin... bien, c'est l'étude, comme je mentionnais, d'avril 2007 qui a été faite par Cima, l'étude de circulation et de planification du boulevard René-Lévesque et du prolongement de Portland. On a des débits à l'heure de pointe du matin, au niveau de René-Lévesque, on a 600 véhicules/heure en entrée et 1 370 véhicules/heure en sortie. Et à la pointe du soir, on a 1 660 véhicules/heure à l'entrée, et 1 095 véhicules/heure en sortie.

500

LE PRÉSIDENT :

505

Donc, on va avoir plus de détails aussi sur d'autres tronçons ou d'autres axes à l'intérieur du document DA4? On va essayer de voir qu'est-ce qu'on a dans ce document-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

510

Monsieur Grenier, est-ce que vous pouvez nous dire à quel document vous référez? Est-ce que c'est celui de 2010 ou 2007?

M. JOCELYN GRENIER :

515

C'est celui de 2007.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2007?

520

M. JOCELYN GRENIER :

Oui, avril 2007.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

525

Parce qu'il y en a eu un deuxième par la suite pour la partie, la connexion avec Haut-Bois.

M. JOCELYN GRENIER :

530

Oui, effectivement, pour les scénarios Haut-Bois et Président-Kennedy.

LE PRÉSIDENT :

535 Ce que l'on peut voir, de prime abord, Monsieur Pellerin, sur le document, c'est sûr qu'on voit certains axes dont j'essaie de voir, parce que là, j'ai un gros cercle qui m'empêche de bien voir, mais je présume qu'ici, je vois sur la carte apparaître Mi-Vallon. Bien entendu, ce qu'on a, les données, on n'a pas les chiffres directement sur Mi-Vallon, en tout cas, sur la figure que j'ai ici. 540 Mais après ça, bien on a certaines estimations par rapport au carrefour giratoire. Il y a un carrefour giratoire qui donne assez directement sur Mi-Vallon, puis là, à l'intérieur de ça, on voit, il y a certains chiffres de débit qui sont disponibles. Mais on n'a pas les chiffres exactement à la sortie, par exemple, de Mi-Vallon ou Bourque, là, on ne les a pas là-dessus, sur cette figure-là, du moins.

545 **M. DENIS PELLERIN :**

La figure de 2010 pour Mi-Vallon sur le boulevard Bourque c'est 13 000 véhicules par jour. 1 300 véhicules à l'heure, je pense, ou autour de ça, en 2010, de mémoire.

550 **M. DENIS GÉLINAS :**

Ce qu'on a présenté, c'est 13 000 véhicules/jour, là. La dernière donnée à la sortie, en fin de compte pas loin de l'intersection Bourque, c'est la dernière donnée en véhicules/jour. En 555 véhicules/heure de pointe, je ne crois pas... peut-être qu'on l'a dans la donnée, mais je ne sais pas si on l'a ici, cette donnée-là.

M. DENIS PELLERIN :

560 O.K. Mais si elle existe, elle va être dans le document?

M. DENIS GÉLINAS :

565 Fort possible. Parce qu'en fin de compte, c'est notre consultant Cima qui a fait les simulations, qui nous a fourni les données qui ont servi à la préparation de la géométrie des données techniques pour concevoir le boulevard.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

570 Peut-être juste pour bien comprendre. Dans le document en question dont on parle, la cote DA4, à la page 6, on parle du boulevard Mi-Vallon, on parle de 11 200 véhicules. Donc, ça, on était, j'imagine, en 2007 à ce moment-là? Donc, maintenant, le chiffre c'est plutôt 13 000 que 11 200?

575

M. DENIS GÉLINAS :

Effectivement. Comme je l'ai dit hier, quand on a parti le projet, il y avait telles données, puis au fur et à mesure qu'on a eu l'occasion, pour des besoins techniques, de développer, d'aller chercher des valeurs, on est allé sur le terrain et on a mis les données les plus récentes, qui

580

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis si on regarde à la page 19, là on parle des débits de circulation qui seraient réaffectés et là, on indique, pour ce qui est de Mi-Vallon, on parle de 24 % du débit qui serait réaffecté sur le boulevard René-Lévesque?

585

M. DENIS GÉLINAS :

C'est un scénario qui a été proposé par notre consultant. Je pense qu'il y a un élément qu'on n'a pas à l'heure actuelle, qui serait très utile, puis monsieur Bourque l'a dit ce matin, je ne pense pas que l'enquête O-D va être disponible prochainement, mais l'enquête O-D 2013, on va voir l'évolution entre le portrait de 2003 et 2013. Est-ce qu'on a encore les mêmes genres de déplacements? Parce qu'entre 2003 et 2013 il y a eu beaucoup de changements dans la ville de Sherbrooke, entre autres au niveau du transport gratuit pour les étudiants. Ça a entraîné des déplacements des étudiants qui étaient confinés près de l'Université, ils se sont éloignés. Ça a changé des choses.

590

595

On a eu la 410 qui a été modifiée. La 610 qui est maintenant complète comme autoroute, donc ça a changé certains déplacements, mais à quel niveau? On ne le sait pas. On sait les grands axes, mais en quelle proportion?

600

C'est sûr que si on avait cette information-là, on serait en mesure de mettre à jour les données. Est-ce que c'est encore 24 %, on le verrait. Mais selon nous, c'est au moins 25 %. Et puis comme on l'a dit souvent, ça va dépendre de la destination, dans la journée ou dans la semaine, des gens. Et l'attrait des autoroutes semble important pour permettre d'utiliser René-Lévesque et court-circuiter tout le boulevard Bourque pour aller prendre l'autoroute 410 un peu plus loin, avec la grande intersection avec Léger et Bertrand-Fabi.

605

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Maintenant, si on revient au débit de pointe. Si on regarde les niveaux de services, si on parle des niveaux à l'intersection Bourque à la pointe du matin, on parle d'un niveau D, je pense, si je ne me trompe pas? D ou même jusqu'à E, ça dépend des directions, bien sûr, pas celles du soir... donc, on est à la limite, en fait, de la capacité à l'heure de pointe.

610

615

M. JOCELYN GRENIER :

Oui. Vous parlez de l'étude de 2007?

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

Oui, 2007 toujours.

625 **M. JOCELYN GRENIER :**

O.K. C'est sûr que le scénario qui était montré là c'est le scénario à Président-Kennedy, si je ne me trompe pas. Effectivement, les niveaux de services à l'intersection étaient de l'ordre de D dans l'heure de pointe, dans les conditions anticipées du matin. Et c'était maintenu en heure de pointe du soir, sauf, effectivement, vous aviez une approche qui était du calibre E. Mais dans l'ensemble, l'intersection restait à D.

630

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis avec l'option de Haut-Bois, est-ce que c'est la même chose? Je peux vérifier, là. À ce moment-là, on réfère au DA5.

635

LE PRÉSIDENT :

En fait, ce qui m'intrigue sur la figure de 2007 c'est qu'à l'intersection, par exemple du boulevard Industriel et René-Lévesque, on voit apparaître un feu de circulation en 2007. Là, on a un carrefour giratoire. Donc, ça veut dire, ça change le niveau de service. Du côté du boulevard Bourque, donc on voit encore un feu de circulation, mais à cette époque-là, est-ce que... là, on voit, vous avez mentionné que c'était deux voies, donc permettre une voie de virage à gauche puis une voie de virage à droite sur Bourque; est-ce qu'en 2007, à ce moment-là, l'infrastructure avait moins de capacité? On sait que le feu de circulation est contraignant.

640

645

M. JOCELYN GRENIER :

Je ne pense pas qu'en termes de géométrie... je n'ai pas vu les dessins finaux en termes de géométrie sur l'approche Président-Kennedy, mais on peut penser qu'il y avait probablement trois voies à l'approche de l'intersection : une voie de virage à gauche, une tout droit puis peut-être une de virage à droite sur les approches secondaires.

650

Pour revenir à la question de monsieur Dérier concernant la nouvelle option qui était celle avec la rue Haut-Bois, on a des niveaux de services similaires. Oui, effectivement, on est à D

655

pour l'heure de pointe du matin, et on est à E pour l'heure de pointe du soir avec les comptages puis les débits à l'ultime.

LE PRÉSIDENT :

660

Mais ce que j'essaie de bien comprendre, à l'intersection, au sud, avec le boulevard Bourque, on a quand même une voie qui a plus de capacité, étant donné les voies de virage qui sont réservées. Et malgré ça, le feu de circulation devient contraignant et entraîne un niveau de service E. Et ce que j'essaie de comprendre, donc quand on est à l'intérieur du boulevard René-Lévesque, ce que vous voyez ici sur la figure, qui est la figure 5.1, par exemple, on indique, en pointe du matin, qu'à l'intérieur du boulevard, selon vos projections ou de votre consultant, c'est un niveau de services qui est vert, donc service A-B. Donc, c'est le feu de circulation sur Bourque qui entraîne un niveau D, malgré le fait qu'il y a plusieurs voies. C'est ça que je retiens.

665

670

Donc, ça voudrait dire, ce que je comprends, même si j'ajoutais, si je faisais à l'intérieur de René-Lévesque deux chaussées à deux voies, ça fait quatre voies, je n'améliorerais pas la fluidité nécessairement, selon l'étude du consultant que je vois ici, à l'intérieur de René-Lévesque, et je ne réglerais rien au niveau des niveaux de services à l'intersection, par exemple, de Bourque et de René-Lévesque. C'est ce que je comprends, l'interprétation que je fais de la figure que j'ai devant moi, la figure 5.1, en pointe du matin. Si je me fie à ça ici, ce que je vois.

675

M. JOCELYN GRENIER :

Effectivement.

680

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Pellerin, avez-vous une question complémentaire?

685

M. DENIS PELLERIN :

Un dernier commentaire sur cette question-là. Ce que je retiens c'est qu'à l'extrémité nord, je pense, de René-Lévesque, on va avoir un débit à l'heure de pointe de 1 300 véhicules. Ce qu'on considère qui est dépassé sur le boulevard du Mi-Vallon, qui dépasse la capacité du boulevard du Mi-Vallon. C'est ce que j'ai compris, là? 1 300 véhicules à l'heure à l'heure de pointe?

690

695

M. JOCELYN GRENIER :

700 Non. Sur Mi-Vallon, on n'avait pas des 1 300 véhicules/heure. On avait 13 000
véhicules/jour sur Mi-Vallon. Ça peut se traduire, règle du pouce, peut-être à des 7-800, bien, je
suis peut-être un petit fort, peut-être 6-700 véhicules/heure en heure de pointe.

M. DENIS PELLERIN :

705 Pour l'avoir compté, je l'ai déjà mentionné, j'arrivais, moi, vis-à-vis le parc du Mi-Vallon à
700 à 720 véhicules à l'heure, à l'heure de pointe. Donc, si on ajoute les rues Mirka, Milan et
principalement Pavillon, vous tapez le 1 000, là. C'est sûr.

M. JOCELYN GRENIER :

710 C'est votre prétention, mais je n'ai pas cette donnée-là actuellement.

M. DENIS PELLERIN :

715 Oui, et je n'ai pas le document pour l'examiner.

LE PRÉSIDENT :

720 Je pense que nous, on va pouvoir, Monsieur Pellerin, réexaminer ces documents-là, vous
aussi. En deuxième partie, vous pourrez attirer notre attention sur des points pour nous aider à
faire l'analyse, mais on va essayer quand même de voir clair de façon fondamentale. Mais là, je
vais regarder, selon la figure, je pense qu'au sud, c'est le feu de circulation qui entraîne le niveau
de services D, point à la ligne. Même si on ajoutait des voies au sud, on aurait encore un
725 problème à cause du feu de circulation. À moins que la Ville envisage d'aménager un carrefour
giratoire sur Bourque.

M. DENIS GÉLINAS :

730 Au coin de Haut-Bois et Bourque, à l'heure actuelle il y a des changements importants suite
à la reconfiguration de la zone commerciale, et on avait un feu intermédiaire qui était très, très
peu utilisé, parce que ce n'était pas, les gens n'étaient pas entraînés à l'utiliser, ils rentraient et
sortaient beaucoup par Bourque et Haut-Bois. Et là, on voit avec la reconfiguration que le feu
intermédiaire est de plus en plus sollicité et il a d'autant plus diminué la pression exercée sur
735 Haut-Bois.

Puis il est prévu, dans l'aménagement de René-Lévesque jusqu'à Haut-Bois, de refaire la
configuration pour améliorer la situation. On a des conflits des deux côtés de la Caisse populaire,

le Bureau de l'arrondissement puis le centre commercial, et on voit qu'on attire des véhicules pour rien, parce que c'est mal configuré, il faut les laisser sur Bourque.

740

Donc, ça, c'est sûr que ça va changer. Je ne dis pas que ça va passer de D à B, là, mais ça va probablement mieux... D, c'est quand même pas si pire aux heures de pointe pour fonctionner dans ce secteur-là.

745

L'autre élément qu'on n'a pas mentionné, mais sur du Vallon, il y a eu des modifications en 2007, soit fin 2009, début 2010. C'est qu'on a mis double virage à gauche pour le matin, surtout, pour l'heure de pointe du matin, pour accélérer les gens, le virage vers Bourque, parce qu'on avait avant un virage simple, puis là, c'est sûr que ça refoulait beaucoup. Les gens cherchaient à trouver une option puis ils embourbaient ailleurs. Donc, ça a favorisé. Quand on va là, on voit une meilleure gestion de l'intersection le matin. Le soir, bien, c'est du virage à droite, c'est moins compliqué.

750

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

755

Vous siégez, je ne sais pas si vous pouvez nous dire... on voit dans l'option avec Haut-Bois qu'il y a un raccordement avec Magloire, qui n'était pas le cas, je pense, avec Président-Kennedy, si je ne me trompe pas. Est-ce que le fait que Magloire se raccorde à l'axe, à René-Lévesque, est-ce que ça peut aussi amener à dégager Mi-Vallon? C'est-à-dire que là, il va y avoir un autre chemin pour venir...

760

M. DENIS GÉLINAS :

765

Bien, effectivement, Magloire c'est une artère très importante qui libère beaucoup d'espace. À l'heure actuelle, la sortie le matin est difficile parce qu'elle n'est pas régie par un feu de circulation, c'est des arrêts. Donc, le volume fait en sorte que ce n'est pas confortable. Donc, il y a probablement un rabattement vers les rues comme Mi-Vallon pour faire en sorte que les gens ne sont pas confortables, sécuritaires. Mais avec la mise en place d'un feu de circulation, on va être en mesure de mieux gérer les heures de pointe, selon moi, pour la sortie et l'entrée le soir.

770

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis aussi Henri-Labonne qui va venir se...

775

M. DENIS GÉLINAS :

Oui, Labonne est ici. Lui aussi, il va gérer. Il va en libérer parce qu'il y a quand même une certaine interconnectivité. Les gens vont aller vers la place qui va être le plus facile. Et là, à l'heure actuelle, tout le monde se rabat soit sur Magloire, soit sur Mi-Vallon. Donc, là, les gens,

780 ceux qui restent plus au nord vont probablement utiliser ce giratoire-là, ceux dans le centre vont utiliser ça. Matisse, dans le secteur Matisse, c'est dans le secteur qui est plus... le secteur en bas, c'est un secteur qui va être plus en développement, mais il va y avoir des gens qui vont utiliser selon... ça va être facile d'aller là, ils sont proches. Donc, ils vont aller soit vers le sud, soit vers le nord, selon leur destination.

785 Mais je vous le dis, la majorité des gens sortent sur Bourque pour aller prendre l'autoroute, en grande portion, ou aller vers le centre-ville ou l'Université. Donc, ceux qui allaient vers l'autoroute, parce que c'était le chemin le plus court, il est fort probable, puis on le voit avec ce qui se passe à l'heure actuelle avec la connexion avec Malherbe entre Mi-Vallon et le secteur Marie-Victorin, les gens sortent par là, ils tournent à gauche puis ils vont prendre l'autoroute. Donc, il y a un besoin. Donc, c'est sûr que ça va tirer vers là, aussitôt que ça va être disponible, cette route-là.

790 **LE PRÉSIDENT :**

795 Monsieur Pellerin.

M. DENIS PELLERIN :

800 Comme deuxième question, on l'a abordé un petit peu tantôt, on dirait qu'on a l'esprit qui se connecte, au niveau du périmètre urbain. Là, je ne ferai pas tout le pedigree du périmètre urbain, mais juste pour dire que depuis le référendum de 2007, c'est une notion qui est très sensible à Sherbrooke. On a déjà eu une discussion, moi et monsieur Allaire et monsieur Tremblay, concernant la position du périmètre urbain en bordure de la rue Maréchal. Moi, je situais le périmètre urbain dans ce secteur-là au fond des terrains de la rue Maréchal. C'est la dernière rue à gauche avant d'arriver dans la zone verte. Il y avait un « ostinage » à un moment donné dans la consultation de 2012, et monsieur Tremblay a dit : « Il y a pas de problème, on va sortir le plan. » Et le plan disait bien que le périmètre urbain était où je l'avais dit, contrairement à ce que les deux fonctionnaires disaient.

805 **LE PRÉSIDENT :**

810 À l'époque.

M. DENIS PELLERIN :

815 Vu que c'est une donnée sensible, il y a une question historique aussi là-dedans. C'est que quand il y a eu l'unification des villes pour former le nouveau Sherbrooke, on a réduit le périmètre urbain pour différentes raisons à l'époque. Et ça, ça s'est fait, je ne sais pas en quelle année, là. Quelqu'un pourrait me dire en quelle année, mais ce que je désirerais savoir c'est la position du

820 périmètre urbain. Et là, j'imagine qu'il y a un plan de l'ensemble de la ville, pas juste de ce
secteur-là, du périmètre urbain à l'époque, après le rétrécissement de celui-ci pour éviter
l'étalement urbain.

825 Et j'aimerais ajouter à ça toutes les modifications du périmètre urbain. Parce que c'est
quand même pas arrivé très souvent qu'il y a eu des... puis quand c'est arrivé, ça a été des
grosses discussions au Conseil municipal – je pense, entre autres, à l'agrandissement du
périmètre urbain pour accommoder une petite partie du stationnement du centre de foire –, ça
avait duré 20 minutes. Quand on considère qu'au Conseil municipal un emprunt de 35 M\$ ça
830 peut prendre 14-15 secondes, pour un petit agrandissement du périmètre urbain, 20 minutes
c'est quelque chose d'impressionnant.

835 Donc, j'aimerais avoir une carte parce qu'il me semble que je n'en ai pas eu, de carte de
l'époque du rétrécissement du périmètre urbain. Les agrandissements, bien, ça, probablement
que quand il y a une modification, une résolution au niveau du Conseil, probablement que c'est
accompagné d'une carte? Et avec l'information qu'on a eue vendredi dernier, qu'est-ce que ça
vient influencer? Parce que ma prétention, en mars 2012, c'était que la majeure partie de René-
Lévesque était à l'extérieur du périmètre urbain. C'est là-dessus que monsieur Allaire, directeur
général adjoint au territoire, m'ostinait.

840 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, Madame Gilbert, est-ce que vous êtes en mesure de nous fournir les différentes
cartes? Donc, qu'est-ce que serait le périmètre urbain avant les fusions?

845 **M. DENIS PELLERIN :**

Pas nécessairement.

850 **LE PRÉSIDENT :**

Après les fusions lorsqu'il a été réajusté?

855 **M. DENIS PELLERIN :**

Pour ne pas fouiller dans le passé, je partirais du moment où est-ce qu'il a été rétréci, parce
qu'on nous le dit souvent, mais je n'ai jamais trouvé ce document-là qui dit avec quoi on est parti
en 2004 ou 2006, là, ça s'est fait quelques années après les fusions de 2002.

860

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Madame Gilbert?

865 **Mme DANIELLE GILBERT :**

Bien, en fait, on va vous parler des périmètres urbains qui sont adoptés et qui peuvent avoir une incidence dans le projet. Je vous rappelle qu'on est en changement de régime. Donc, on a un périmètre urbain qui est en vigueur puis on aurait un périmètre urbain connu qui sera en vigueur dans quelques mois.

870
875 Alors, je demanderais peut-être à monsieur Tremblay, la carte numéro 12, s'il vous plaît, du moins pour préciser le secteur. La Ville de Sherbrooke a revu à la baisse le périmètre urbain et ce périmètre urbain là est entré en vigueur par le contrôle intérimaire en 2008. C'est le règlement 193. L'exercice du contrat intérimaire a été fait pour venir proposer au gouvernement du Québec un périmètre urbain de la nouvelle ville de Sherbrooke qui prendrait en compte tout le territoire et qui viendrait rattacher les 10 territoires de municipalité qui avaient toutes, elles, un périmètre urbain.

880
885 Donc, quand monsieur Pellerin parle du resserrement, c'est le règlement 193, contrôle intérimaire, qui est en vigueur depuis ce temps et qui avait été rédigé et cartographié dans une perspective d'environ cinq ans. Donc, on lui donnait une durée de vie de plus ou moins cinq ans. Ce périmètre urbain là correspond au périmètre qui est en pointillé rouge ici. Donc, par rapport à l'axe René-Lévesque qui est présenté aujourd'hui, cet axe-là est en majeure partie dans le périmètre urbain de 2008, à l'exception de cette lisière-ci.

890
895 Cependant, depuis 2004, sous toute réserve, le Règlement de contrôle intérimaire 691 a été adopté par la Ville de Sherbrooke pour mettre en réserve le territoire qui est en mauve, qui était le territoire qui était à l'étude pour le positionnement de l'axe René-Lévesque. Donc, l'axe a toujours été positionné dans l'espace d'étude. Et je vous parle des périmètres urbains en vigueur, parce que, Monsieur Pellerin, je ne pourrai pas vous parler de ceux qui datent de 1987 à 1992, et cetera, je n'ai pas l'information.

895 **M. DENIS PELLERIN :**

900
905 Vous êtes trop jeune.

Mme DANIELLE GILBERT :

905 C'est surtout qu'on est dans le présent, quant à moi. Alors, j'essaie de vous amener dans ce qui est applicable et opposable aux citoyens en ce moment. Alors, le périmètre en pointillé rouge c'est ce qu'on applique quotidiennement depuis 2008.

910 Le périmètre urbain qui est adopté dans le schéma d'aménagement, qui n'a pas fait l'objet d'objections de la part du gouvernement dans l'avis reçu au mois d'août, est celui montré par la ligne en jaune. Donc, vous voyez ici la ligne en jaune qui sort finalement du cadre. Alors, cette ligne-là est venue resserrer le périmètre pour une partie, et elle vient rejoindre la partie qu'on appelle « le secteur Godin »; la raison étant que cet espace qui est actuellement en milieu rural, mais construit comme un quartier résidentiel, est appelé à être, dans le futur, desservi par les infrastructures comme l'est un périmètre urbain traditionnel. Donc, l'intention, la nouveauté est
915 surtout dans le secteur ici.

Ce que je n'ai pas sur cette carte-ci, mais que nous avons dans le schéma d'aménagement, c'est que le périmètre urbain à l'intérieur est proposé avec un développement par phase – le rouge étant prioritaire, le bleu étant en réserve et le jaune qui est à très long
920 terme – et tout ça a été fait de façon à ce que, pour tout le territoire de la ville de Sherbrooke, les espaces rouge et bleu permettront de répondre à la demande prévue d'environ 15 000 logements pour une période jusqu'en 2027.

925 Donc, quand on regarde ce secteur-ci, la délimitation du périmètre a été faite dans une évaluation de l'ensemble de la ville et de la répartition des unités de logement pour l'ensemble de la ville en fonction des données démographiques, ce qui est expliqué plus en détail dans le schéma, dans la partie de l'état de situation.

930 Alors, en 2013, on est toujours avec le pointillé rouge. Il est probable qu'à la fin 2014-2015, soit par une modification du contrôle intérimaire, soit par l'entrée en vigueur du règlement de zonage, que le périmètre soit porté à la ligne jaune, mais malgré cela, le périmètre du contrôle intérimaire de René-Lévesque va demeurer jusqu'à ce que la décision sur le projet soit prise et qu'on connaisse la nature et le comment du développement qui sera intégré dans une réglementation pour en assurer un contrôle, une mise en place par phase.

935 **LE PRÉSIDENT :**

940 Très bien, je vous remercie. Et je rappelle que toutes les figures qui nous sont présentées en audience, on vous en demande le dépôt, bien entendu, pour qu'on puisse les retracer puis on va en faire la codification. Monsieur Pellerin?

M. DENIS PELLERIN :

945 J'aimerais savoir, donc le plan que monsieur Tremblay m'a présenté en mars 2012, qui
était pour mettre fin à la discussion qu'on avait à savoir où se trouve le périmètre urbain, je
reviens à la rue Maréchal, qui est la dernière rue à gauche, donc à l'ouest, avant la zone mauve,
le périmètre urbain qui était marqué « Périmètre d'urbanisation » sur le plan, était en pointillé
950 rouge et il était au fond des terrains de la rue Maréchal. Je m'explique mal que là, le pointillé
rouge soit de l'autre côté du boulevard René-Lévesque. Parce qu'il y a une certaine incidence à
savoir si René-Lévesque est à l'intérieur du périmètre urbain ou pas.

LE PRÉSIDENT :

955 Sauf, si on se fie à cette figure-là, donc on nous informe qu'en 2008, malgré le
resserrement, dans l'axe, on voit que René-Lévesque est à l'intérieur, sauf la petite portion qui est
en diagonale. Mais si vous avez d'autres documents, vous pouvez toujours nous les montrer,
mais nous, c'est ça qu'on a.

960 **M. DENIS PELLERIN :**

C'est pour ça que je demande le document original de, je ne sais pas quoi, le resserrement
c'est quelle année, 2008?

965 **Mme DANIELLE GILBERT :**

En fait, c'est un règlement, le Règlement 193 qui est un règlement disponible
habituellement. Est-ce qu'il a été dans le dépôt, je vais vérifier. S'il ne l'a pas été on peut le
déposer sans problème.

970 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, déposer le Règlement 193.

975 **M. DENIS PELLERIN :**

Oui, qu'il soit déposé parce que je le cherche, ça fait des années.

LE PRÉSIDENT :

980 O.K. Donc, on va le faire déposer.

985 **Mme DANIELLE GILBERT :**

Vraiment?

990 **M. DENIS PELLERIN :**

Oui.

Mme DANIELLE GILBERT :

995 On va tenter de satisfaire à votre demande.

LE PRÉSIDENT :

Donc, on va le déposer. Très bien.

1000 **M. DENIS PELLERIN :**

Donc, je vais savoir où aller quand je veux des plans.

1005 **Mme DANIELLE GILBERT :**

Bien, en fait, je croyais qu'il était accessible par le site Web. Alors, on va vérifier.

M. DENIS PELLERIN :

1010 Les plans de zonage le sont, je les connais quasiment par cœur, mais pas celui-là.

Mme DANIELLE GILBERT :

1015 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

1020 C'est sûr qu'effectivement, des fois, les plans de zonage sont plus accessibles; des fois les règlements, il y en a beaucoup, ils sont plus difficiles à trouver, et des fois les RCI sont encore plus difficiles, ça dépend toujours de la complexité d'un site Internet.

1025

M. DENIS PELLERIN :

Oui, puis il y a le phénomène qu'à tous les deux ans, on change le site Internet, puis il y a des choses qui disparaissent.

1030

LE PRÉSIDENT :

C'est ça. Il y a beaucoup d'organisations qui recodifient les documents également. Donc, ça vous va? Donc, si vous avez d'autres questions, vous pouvez vous réinscrire. Vous êtes le seul intervenant, mais nous, on va en profiter pour poser quelques questions. Puis si vous voulez, réinscrivez-vous et on va vous inviter dans quelques minutes.

1035

M. DENIS PELLERIN :

Prenez votre temps, je vais réfléchir.

1040

LE PRÉSIDENT :

O.K. Je cède la parole à mon collègue, monsieur Dériger, pour quelques questions, le temps que je trouve, moi également, des questions à poser.

1045

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

En fait, les questions vont porter surtout sur l'aspect du climat sonore, donc on n'a pas eu l'occasion d'en parler beaucoup depuis hier soir. Je commencerais d'abord par monsieur Messely. L'étude du climat sonore, donc dans les avis qui avaient été déposés lors de la consultation interministérielle, le ministère ne s'était pas prononcé sur l'aspect de l'étude du climat sonore. Est-ce que depuis ce temps-là, est-ce qu'il y a eu un avancement dans la position du ministère par rapport à ça, à cet aspect-là en particulier?

1050

1055

M. LOUIS MESSELY :

Non. Effectivement, il n'y a pas eu d'examen qui a été fait pour le côté du climat sonore pour deux raisons : la première, pour une question logistique. C'est que notre équipe de la Direction de la politique de la qualité de l'air n'était pas disponible à l'époque pour traiter du sujet, pour prendre le dossier des boulevards Portland et René-Lévesque. Ils nous alléguaient aussi que puisque, d'une part, le boulevard René-Lévesque est non assujéti qu'il n'y avait aucune résidence dans le tronçon Portland, c'était moins prioritaire pour eux de s'y pencher.

1060

1065 On a posé quelques questions au promoteur, comme vous avez pu voir dans l'étude
d'impact, simplement des petites questions d'éclaircissement et pour rendre des figures plus
claires, mais on n'a pas eu effectivement à cette étape-ci d'examen de leur part.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1070 Puis j'imagine que pour la section du boulevard René-Lévesque, c'est un sujet qui ne sera
pas examiné par rapport à 22.

M. LOUIS MESSELY :

1075 Bien non, effectivement, par nous, puisque le tronçon n'est pas assujéti, ça ne fera pas
partie de l'exercice, de l'analyse environnementale qu'on va faire par la suite dans le cadre de ce
projet-ci. Dans le cadre du 22, j'ai compris de mon collègue – je ne sais pas si monsieur Cloutier
a quelque chose d'autre à ajouter?

1080 **M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :**

1085 Alors, oui. Pour l'analyse, lors du certificat d'autorisation 22 à venir, pour l'accès René-
Lévesque, ce qu'on fait normalement dans les CA 22 qui ont des sources de bruit, c'est qu'on a
une note d'instruction au ministère qui s'appelle *La note d'instruction 9801* dans laquelle le
requérant s'engage à respecter des normes minimales de dBa; on parle de 55 dBa en diurne et
de 45 dBa nocturne. C'est le genre de document qu'on va inviter le requérant à signer. Et c'est
quelque chose qu'on va contrôler par la suite.

1090 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1095 Je veux juste m'assurer que je comprends bien, mais il me semble que la note 9801
concerne plutôt des projets ponctuels plutôt qu'un projet linéaire. Est-ce que je me trompe?

1100 **M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :**

1105 Normalement, c'est quelque chose qu'on se sert dans les carrières, sablières. C'est qu'à la
Direction régionale, on n'a pas l'habitude d'émettre des certificats d'autorisation pour des projets
dont le bruit est mobile. Ça fait qu'instinctivement, c'est le genre de document qu'on risque de
présenter au requérant.

1110 **LE PRÉSIDENT :**

Mais par expérience personnelle, pour ces types de note là, ce que j'en comprends, c'est
que donc normalement le ministère, dans des cas d'exploitation ponctuelle d'équipement, par

1105 exemple une imprimerie ou des choses comme ça, ou un commerce qui a certaines incidences,
habituellement c'est lorsqu'il y a des plaintes de citoyens, qui sont des résidents autour, sont
acheminées au ministère. Le ministère met à ce moment-là, indique à l'exploitant qu'il doit
respecter cette note d'instruction là. Donc, s'il y a lieu, après ça, le ministère peut demander des
études de bruit à l'exploitant qui est à la source du bruit.

1110 Donc, ce que j'en comprends ici, dans le cas de la route elle-même, donc la note
d'instruction n'est pas tout à fait adaptée. Par contre, on sait que la Ville a des réglementations
concernant le bruit. Bon.

1115 Monsieur Gélinas ou Madame, au sujet de la réglementation sur le bruit, du côté de la Ville,
à ce moment-là, parce que si on dit pour un 22, pour un réseau d'égouts, puis où le ministère va
fonctionner plus à partir de plaintes à ce moment-là, de bruit, mais disons pour un aspect
préventif, quelle réglementation... on a indiqué dans l'étude d'impact que la Ville appliquait les
1120 règles du ministère des Transports du Québec, mais nonobstant ça, la Ville, elle, a une
réglementation. Quelle sorte de règlement au niveau sonore la Ville a elle-même? Et est-ce qu'il
couvre la circulation routière?

Mme DANIELLE GILBERT :

1125 La Ville a comme réglementation actuellement une réglementation de nuisance. Donc,
comme le font la plupart des municipalités au Québec, on qualifie la nuisance, qu'elle soit sonore,
qu'elle soit par la lumière, qu'elle soit par de la poussière ou autre, et c'est traité d'une façon
qualitative. Donc, c'est souvent par plainte, effectivement comme monsieur le président disait. Si
les gens se plaignent d'un inconfort, il va y avoir une appréciation qualitative qui va être faite de la
1130 source du problème, donc la source de bruit.

1135 Ce qu'on a plus fréquemment dans des situations résidentielles, dans des secteurs
résidentiels reliés à des équipements de plus en plus de climatisation ou de chauffage, on
constate, à Sherbrooke comme ailleurs, lorsqu'on n'a pas de normes par décibel, que ces notions
de bruit là sont plus problématiques. C'est une disposition qui est à l'étude actuellement avec la
chaire en étude de bruit de l'Université de Sherbrooke. On est à regarder comment on pourrait
traduire autrement que par le qualitatif, la problématique du bruit de façon générale.

1140 Pour ce qui est du bruit relié aux voies de circulation, la Ville a un contrôle intérimaire qui a
été mis en application pour le réseau autoroutier, en respect de la politique de bruit qui a été...
des corridors autoroutiers qui a été adoptée par le ministère, je pense, en 1998. En fait, c'est la
politique par laquelle le ministère, le gouvernement nous demande d'intervenir.

1145 Alors, dans le cas présent, l'étude a été faite. Il n'y a pas eu de position de prise sur la
façon dont la problématique de bruit pourra être prise en considération. Par contre, je peux vous

dire qu'on a à l'étude actuellement un dossier par lequel on regarde, par des normes de construction des habitations qui sont à proximité, comment, par des normes, des exigences, on pourrait faire en sorte que la norme de bruit puisse être atténuée.

1150 Mais dans le dossier de René-Lévesque, cette dimension-là n'a pas encore été abordée sur le comment, et s'il y avait matière à mettre en place des normes particulières.

LE PRÉSIDENT :

1155 Disons que la question qu'on se posait principalement, c'est qu'on voit que relativement près du boulevard René-Lévesque, il y a déjà des résidences existantes. En fait, Portland, on voit que c'est une zone résidentielle, il n'y a déjà pas de résidence, donc ça me paraît clair. Mais si on s'en va du côté de René-Lévesque, par exemple actuellement nous avons quand même des résidences qui sont actuellement construites à proximité de René-Lévesque. On a pris
1160 connaissance un peu de l'étude de bruit. Mais c'est sûr qu'à certains endroits, on est un petit peu proche d'impacts sonores qui pourraient être supérieurs à faible ou négligeable. Donc, il y a peut-être un peu de potentiel pour certains endroits où il y a des résidences qui sont présentes actuellement.

1165 C'est sûr que lorsque dans votre étude vous dites : « Bien, pour les nouvelles constructions, on va faire de l'aménagement actif pour diminuer les impacts sonores », mais disons que si on regarde un peu plus, il y a deux ou trois secteurs où des résidences sont relativement près, surtout dans le sud, puis on peut peut-être mentionner à la limite aussi la rue Yamaska.

1170 À ce moment-là, pour ce qui est du climat sonore, qu'est-ce que, à ce stade-ci, vous envisagez? Parce que là, à ce moment-là, on voit qu'il y a peut-être un petit peu de buttes basses que vous voulez faire, mais fondamentalement, au niveau des suivis, est-ce que la Ville, le promoteur, est prête à s'engager à faire des suivis assez serrés à proximité des résidences existantes et, s'il y a lieu, à installer des mesures?
1175

C'est ça qu'on essaie de bien voir pondérer. Quel est le risque qu'il puisse devoir y avoir des mesures d'atténuation, comme un écran antibruit ou de nouvelles buttes si l'espace est disponible? C'est ce qu'on essaie de voir.
1180

M. DENIS GÉLINAS :

1185 Donc, pour répondre à votre question, on ne l'a pas présenté hier parce qu'on attendait que la question soit formulée, mais il y a des mesures qui ont été prévues dans l'aménagement du boulevard René-Lévesque, entre autres au niveau du carrefour Henri-Labonne. Vous l'avez vu,

justement, on est à proximité du bâti, c'est beaucoup plus complexe à insérer, d'abord, le boulevard dans ce bâti là.

1190 On est très conscient qu'il y aura des aménagements – vous voyez des types qu'on a mis, là –, des murets de pierre autour du giratoire pour confiner surtout le bruit, parce que là, on a quand même un volume important d'automobiles à gérer, de l'asphalte avec des propriétés acoustiques, qui a été expérimenté entre autres par le ministère des Transports. Là, on ira voir quels sont les résultats.

1195 Madame Gilbert l'a dit, les aménagements de bâtiments à proximité, pour confiner le bruit près de la source, et aussi faire en sorte que ceux qui demeurent dans les résidences soient moins incommodés, bien sûr; qualité de fenêtres beaucoup plus résistante au bruit; des aires extérieures de vie à l'arrière plutôt qu'à l'avant, donc approcher les bâtiments de la zone routière, faire en sorte que les gens vivent à l'arrière, donc le bâtiment sert, avec sa masse, d'écran; et
1200 créer de grands lots profonds pour éloigner la deuxième rangée de résidences le plus loin possible. On voyait tout à l'heure, lorsqu'on voyait les zones rouges, oranges, pour arriver pas loin de la zone verte le plus tôt possible. Ça, c'est en gros ce qui devrait être fait, qu'on envisage de faire dans cette portion-là.

1205 Aussi, pour certains cas, il y a des achats de résidences qui sont vraiment trop proches, qu'on devra acquérir. Et, entre autres, les autres c'est d'autres mesures de mitigation qui sont associées entre autres au milieu humide. Mais ce qui est au niveau sonore. c'est la portion en haut.

1210 **LE PRÉSIDENT :**

Pour ce qui est des suivis, à ce moment-ci est-ce que vous vous engagez, parce que c'est sûr, l'étude d'impact porte principalement sur les mesures d'atténuation, un peu plus sur Portland, mais dans le cas de René-Lévesque. est-ce que vous prenez des engagements de suivi sonore?

1215 **M. DENIS GÉLINAS :**

1220 Si vous lisez bien, on a fait, de façon préventive pendant un an, quatre saisons, un suivi du bruit de fond avant construction, pour voir, dans le secteur, quel était le bruit qui était perçu, ambiant, sachant que l'autoroute 10-55 n'est pas nécessairement proche, mais elle n'est pas loin, pour être capable, une fois que le boulevard va être construit, de départir quel est le bruit associé au nombre de véhicules supplémentaires qui viendraient utiliser le boulevard René-Lévesque et permette de discriminer, on travaille sur quoi. Est-ce qu'on travaille sur diminuer le bruit ou on travaille sur ce qui a été amplifié par l'arrivée du boulevard?

1225

1230 Et nous, on a la firme, le représentant était là hier, on a une firme qui s'appelle Seti Media, qui travaille, qui a travaillé beaucoup dans d'autres dossiers avec nous, qui travaille avec le ministère des Transports, qui est en mesure de mettre des équipements très anonymes qu'on met dans les poteaux et qui permettent, en 24 heures sur 24, d'avoir la donnée et de voir, sous la forme d'un suivi, qu'est-ce qui se passe et d'être capable de mieux diagnostiquer le problème et d'établir des solutions qui permettraient de diminuer ces impacts sonores là.

LE PRÉSIDENT :

1235 Justement, excusez-moi, c'est les fameuses stations multicateurs...?

M. DENIS GÉLINAS :

1240 Multicateur. Donc, il y a la poussière, le bruit, entre autres. C'est tellement fin, on peut, même avec caméras, on peut savoir qu'un bruit, exemple, qui est perçu à un endroit X, on peut, quand on identifie la seconde où ça se passe, voir ça vient d'où. On peut identifier que c'est une tondeuse ou c'est un véhicule qui a passé; exemple, nos véhicules de collecte de matières résiduelles. Donc, on est capable de voir : ah! Regarde. Ça, c'est ce bruit-là et non pas un bruit qui est originaire d'un déplacement de véhicules ou ces choses-là. Il y a une discrimination importante qu'on peut faire avec la technologie.

LE PRÉSIDENT :

1250 Avec ce type d'installation là, est-ce qu'il y a des modèles qui se vendent, par exemple, qui permettent de faire, soit avec un câble qui va dans la rue, de faire aussi des comptages? C'est une question qu'on se posait là-dessus.

M. YVES TREMBLAY :

1255 Ce qui est intéressant de l'explication – ici, vous voyez les points qui sont présents, c'est les endroits où on a placé pendant quatre saisons, l'année passée, les stations en question, pour pouvoir avoir un bagage ou un réservoir d'informations, lorsqu'on sera en mode de construction et après construction, voir quel sera l'impact et la répercussion véritable du boulevard en lien avec les mêmes points de contrôle. Donc, on aura un réservoir de données en référence. C'était le premier objectif.

1260 Deuxième objectif, c'était bien sûr de pouvoir le qualifier, le quantifier. Il y avait même prise de photos.

1265 À votre question, effectivement, ces stations-là nous permettent même aujourd'hui de faire, de placer une caméra sur ces installations et de prendre quantité et même qualité de vitesse

associée avec ces stations. Donc, ça devient, et c'est pour ça qu'on appelle des multicateurs, on peut faire parler l'équation davantage pour toutes sortes de fins, et ça vient de plus en plus.

1270 Là où l'avantage de ces appareils apparaît fortement, c'est au moment de la construction. C'est que ça devient des surveillants de chantier en permanence. On vous l'a montré hier sur un acétate, que je peux vous faire réapparaître, où on a les fameux multicateurs réinstallés. Et ce qu'on désire faire là-dedans – ça, ça en est un montage d'une station multicateur sur panneau solaire autonome. Donc, on s'installe sur n'importe quelle structure verticale à la bonne hauteur, 1275 et par la suite, bien, on obtient en permanence avec des systèmes de relais automatiques sur nos appareils, sur nos téléphones intelligents, sur nos laptops de bureau, l'information, lorsqu'il y a une donnée, par exemple, qui est supérieure à ce qu'on aura établi comme mesures de contrôle avec l'entrepreneur, avec bien sûr tous les intervenants sur le chantier.

1280 À cela, on ajoute une console et cette console-là, elle est disponible à tous via Internet, de l'extérieur, autant aux citoyens qu'à nous, pour faire justement la lecture heure par heure. Alors, ici, c'est des lectures qui sont vraiment heure après heure. Et on peut davantage même indiquer quelle qualité de travaux de construction qu'on s'apprête à faire durant cette journée-là, parce que c'est à chaque journée, et puis, bien sûr, les mesures d'atténuation qui y sont associées. 1285

Donc, on accompagne et on publicise l'information qui fait en sorte qu'on amoindrit souvent l'inquiétude puis la compréhension aussi du moment des travaux.

M. DENIS GÉLINAS :

1290 On a expérimenté ça dans la construction du boulevard Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier qui est près de l'autoroute 10-55, secteur nord. On a expérimenté ça, et ça a été très utile pour diminuer la pression exercée par des citoyens qui entendaient des bruits, bien, on était capable de voir, est-ce que c'est associé aux travaux ou pas ou si la poussière, si la poussière venait des travaux ou elle venait d'autres sources que nos travaux. 1295

M. YVES TREMBLAY :

1300 Très intéressant, on peut cliquer directement sur la donnée qui est un peu supérieure, et on a l'enregistrement aussi qui l'accompagne. Est-ce que c'est un camion, est-ce que c'est une benne tout simplement qui se referme, qui claque? On s'est amusé justement pendant les quelques mois qu'on avait l'appareillage pour avoir, à un moment donné, une information très, très importante. Et quand on a un peu questionné le système, bien, on s'est rendu compte qu'il y avait un jet qui était passé à basse altitude et qui avait, bien sûr, fait un enregistrement assez 1305 instantané. Donc, c'est des choses qui sont intéressantes, être capable de décortiquer, en fait, l'information.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1310

Peut-être revenir sur les mesures d'atténuation. Donc, dans les mesures que vous nous avez présentées tout à l'heure, il y en a, par exemple, bon, on parle d'insonorisation, climatisation de bâtiments, on parle de marge de recul, est-ce qu'à ce stade-ci de l'étude, est-ce qu'il y a des mesures qui vont être mises de l'avant, en priorité? Est-ce qu'il y a un choix qui a été fait jusqu'à maintenant?

1315

M. DENIS GÉLINAS :

1320

Parmi les mesures, entre autres à certains giratoires, je crois que c'est Labonne qui est celui qui est le plus perturbant, il va y avoir des aménagements directement physiques, aménagements physiques en terre ou en pierre, de façon à confiner le bruit le plus proche possible.

1325

Dans l'affectation du sol, on va faire en sorte d'aller mettre des bâtiments qui sont les plus longs, les plus proches possible du boulevard pour maintenir le bruit le plus près possible et éviter qu'il soit au deuxième niveau des résidences. Ça va être comme ça qu'on va fonctionner, d'ailleurs...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1330

Mais ce seront des bâtiments à vocation résidentielle, commerciale?

M. DENIS GÉLINAS :

1335

Résidentielle, mais...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Qui vont servir d'écran?

1340

M. DENIS GÉLINAS :

1345

Oui, qui vont servir d'écran, et comme on le disait, on va faire en sorte de les rapprocher le plus possible de la rue, et faire en sorte que le milieu de vie, plutôt que d'être juste en avant, bien un peu comme on le retrouve en Europe, souvent les maisons sont plus proches de la rue et c'est à l'arrière que l'activité quotidienne se passe.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1350 O.K. Parce que dans l'étude aussi on mentionne des distances de recul pour obtenir un
certain niveau sonore qui serait acceptable selon la charte qui a été établie. Exemple, on peut
1355 parler d'un recul, on a parlé de 13 à 28 mètres pour des bâtiments qui seraient dans une zone de
60 dBa. On parlait d'un recul de 38 à 66 mètres pour des bâtiments dans la zone de 55. Est-ce
que ce genre de mesure là va être mis de l'avant, c'est-à-dire en voulant dire au lieu de mettre un
bâtiment... se rapprocher, on va plutôt se distancer de la route? C'est ça qu'on essaie de voir un
peu.

M. DENIS GÉLINAS :

1360 Bien, en fin de compte, ce que vous donnez comme distance et si on ne veut pas être
affecté...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1365 Être dans la zone, oui.

M. DENIS GÉLINAS :

1370 C'est ça. Nous, ce qu'on privilégie, c'est plutôt d'être le plus loin possible. On va rapprocher
les bâtiments et on va faire en sorte, avec les promoteurs et constructeurs, que le bâtiment sert
à... en fin de compte ne soit pas et ça ne sera pas un inconvénient d'y vivre, parce qu'il va y avoir
soit de la maçonnerie ou des fenêtres spéciales qui vont être exigées de façon que ce soit moins
incommodant.

1375 Et le fait qu'on va favoriser des développements de la vie quotidienne à l'arrière, bien, on
sait que le bruit, c'est l'effet de masse qui fait en sorte qu'il est atténué. Bon. La masse que
représente un bâtiment devrait venir atténuer ça. Et c'est sûr qu'entre deux bâtiments, il y a un
espace libre, bien là, ce qu'on vous dit, on voulait allonger la première rangée qui est adossée au
1380 boulevard de façon à mettre une profondeur plus grande, de façon à respecter les règles que
vous venez de dire, que la deuxième rangée, là, elle serait en mesure d'avoir des impacts qui
correspondent en bas de 55 dB.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1385 Il y a une autre mesure aussi qu'on a vue dans l'étude, on parle d'un revêtement qui serait
moins bruyant.

1390

M. DENIS GÉLINAS :

Oui, plus poreux, moins bruyant, là.

1395

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que ça peut être quelque chose que vous pensez utiliser dans ce cas-ci?

1400

M. DENIS GÉLINAS :

Ça a été identifié, c'est quelque chose qu'on envisage de mettre en même temps, complémentaire à tous les autres aménagements. Donc, ce n'est pas un choix, c'est une série d'aménagements qui vont être regardés dans la phase de conception. On s'engage à le faire de façon à diminuer l'impact et favoriser une vie de quartier agréable.

1405

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Puis tout ce qui est butte ou mur antibruit, donc ce n'est pas quelque chose qu'à première vue vous allez utiliser, c'est plutôt les bâtiments qui vont venir faire office de...

1410

M. DENIS GÉLINAS :

Oui. Comme je vous disais, où il va y avoir des murs, ces choses-là, ça va être alentour des giratoires, parce qu'il n'y a rien, c'est vide. Mais tout le long du boulevard, on va rapprocher... on l'avait dans la coupe type aussi, on voyait les bâtiments beaucoup plus près et c'était notre intention de maintenir ce type d'aménagement là.

1415

M. YVES TREMBLAY :

En addition, il faut savoir qu'on crée un espace de milieu de vie. Alors, l'auto, elle est présente, mais ce n'est pas tout à l'auto. Alors, il est évident que la présence des bâtiments qui resserrent aussi la visibilité de l'automobiliste, bien, c'est une équation. Ce n'est pas toute l'équation, alors, c'était un choix aussi de design urbain. Alors, on appelle ça davantage un boulevard urbain, quoique le terme n'existe pas au niveau de nos appellations d'affiche de rue, mais lorsqu'on fouille un petit peu sur la question, boulevard urbain, la notion urbaine c'est la présence du piéton, la présence du cycliste davantage, et un peu d'espace pour l'automobile, mais l'espace correctement.

1420

1425

Donc, la présence des giratoires, le fait qu'on ait placé une fluidité douce, mais continue, le fait qu'on resserre les bâtiments, tout ça est une équation complète. Et certainement que le fait de faire apparaître, par exemple, des murets de masse ou autres, bien demande de l'espace. On

1430

repousse les espaces. Si on repousse les espaces, on va à l'encontre ou à l'envers de la formule que l'on préconise, d'ailleurs, pour faire un espace urbain resserré.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1435

Peut-être juste une dernière précision. Je vous la pose à vous ou à madame Gilbert. La réglementation tout à l'heure qu'on parlait pour le bruit, est-ce qu'il existe quelque chose au niveau de la construction? Est-ce qu'il y a, par exemple, des heures limites d'activités de construction qui sont régies par une réglementation quelconque?

1440

Mme DANIELLE GILBERT :

En fait, il y a des heures, mais qui ne sont pas reliées à la construction dans le Règlement de nuisance. Mais on a ce qu'on appelle le bruit entre 23 h et 7 h, puis ensuite on a le bruit le reste de la journée. Mais il n'y a pas de distinction entre une question de circulation ou une question de... dans le sens d'une carrière ou autre.

1445

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais je veux dire, dans le sens où, supposons, les travaux de construction doivent se faire les heures de jour, éviter les weekends, est-ce qu'il y a des choses comme ça qui sont réglementées?

1450

Mme DANIELLE GILBERT :

Bien, ce qu'on a précisé c'est que l'exécution des travaux bruyants doit se faire à l'extérieur de la plage de 23 h à 7 h. Donc, qui est un standard pour la plupart des travaux.

1455

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci.

1460

M. DENIS GÉLINAS :

Si je comprends votre question, vous parlez pour la construction du boulevard ou des maisons?

1465

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non, non.

1470

M. DENIS GÉLINAS :

Des résidences?

1475

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non, non, du projet.

1480

M. DENIS GÉLINAS :

Ah, du projet? Autant que possible c'est entre 7 h et 18 h en grande période de pointe. Mais il pourrait arriver, pour des raisons exceptionnelles, que les travaux se fassent la fin de semaine, mais dans ce cas-là, on va chercher une approbation du Conseil municipal, préalable, pour dire : bon, on veut avoir pendant une période X l'autorisation de faire des travaux le samedi et dimanche, parce qu'on sait que la quiétude est plus précaire, donc il faut... en tout cas, elle est plus sollicitée. Il ne faut pas qu'on amène une quiétude précaire en faisant des travaux, surtout du dynamitage, là, ça ne serait pas bien vu. Donc, ça pourrait arriver.

1485

1490

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce qu'il va y avoir un comité aussi pour, exemple, un comité ou une façon d'informer les citoyens des activités de construction ou des heures?

1495

M. DENIS GÉLINAS :

Éventuellement, on veut utiliser, en tout cas les formats de média qu'on connaît en donnant des données, en fournissant en direct les données sur la poussière, le bruit, l'avancement des travaux pour tenir au courant les gens. Évidemment qu'on va utiliser les moyens modernes pour informer les gens de l'évolution du projet. Mais ça, ça va se faire sans faire des réunions, mais utilisant les moyens qu'on a à la Ville, Web. On a aussi notre site, on peut facilement aller mettre à jour – le dossier René-Lévesque, on l'a déjà, de toute façon, pour les fins du projet, puis le mettre à jour à tous les jours : on est rendu à telle étape et vous allez avoir du dynamitage pendant tant de jours. Donc, les gens qui sont intéressés, eux, ils vont voir facilement. Et on a juste une source à mettre à jour.

1500

1505

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Parfait. Merci.

1510

LE PRÉSIDENT :

1515 Merci. Maintenant, nous allons changer de sujet. Hier, on a abordé à quelques reprises, et
aujourd'hui aussi un peu, les milieux humides, mais j'aimerais entendre le ministère du
Développement durable au sujet du processus d'autorisation environnementale au sujet des
1520 milieux humides qui est actuellement appliqué par le ministère. Si vous pouviez nous faire un
petit topo, comment le ministère évalue les projets. Parce qu'on voit, par exemple, du côté de
Portland, bon, il y a une entente par certificat d'autorisation, mais du côté de René-Lévesque, on
a pu entrevoir que le promoteur et la Ville travaillent sur une proposition de protection de milieux
humides, mais qu'en est-il du ministère? Comment le ministère examine ces genres de
propositions là et quelles sont les exigences du ministère actuellement? Monsieur Messely.

1525 **M. LOUIS MESSELY :**

Je vais laisser la parole à mon collègue Jean-François Cloutier.

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

1530 Bien, comme vous le savez, pour la portion de Portland, à notre niveau, Direction
régionale, c'est déjà réglé pour ce qui était des milieux humides via le plan de conservation pour
le parc industriel. Pour ce qui est de l'axe René-Lévesque, c'est évidemment un certificat
d'autorisation à venir. Ce qu'on nous a informés de la part du promoteur, c'est que la démarche
1535 va être similaire et, honnêtement, c'est une démarche qui était agréable pour le tronçon Portland.

Alors, la démarche pour l'autorisation des milieux humides se fait via la séquence
d'atténuation : éviter, minimiser, compenser. Alors, c'est sûr qu'on va vouloir, à chaque étape de
la séquence, savoir un peu le processus du promoteur. Ça fait qu'on va vouloir nous décrire le
1540 processus d'évitement, de minimisation puis ultimement de compensation pour les pertes jugées
inévitables par le projet.

LE PRÉSIDENT :

1545 Donc, hier on a vu dans les figures, comme on voit, là, déjà on a des zones vertes qui sont
des propositions préliminaires. À ce stade-ci, ces propositions-là, dont ce que j'en comprends,
vous travaillez dessus, on les voit sur la carte, mais elles n'ont pas encore été soumises au
ministère. C'est ça que je dois comprendre?

1550 **M. LOUIS MESSELY :**

Je vais laisser madame Pelchat vous donner l'état d'avancement de ce dossier-là, pour
être plus précis.

LE PRÉSIDENT :

1555 Très bien. Madame Pelchat?

Mme CHANTAL PELCHAT :

1560 Bien, nous, dans le fond, ce qu'on a fait jusqu'à maintenant, c'est que tout le secteur a été caractérisé. Des études de caractérisation du milieu naturel ont été faites. On a même fait des rencontres avec le ministère de l'Environnement. Je ne sais pas si c'était avec monsieur Cloutier, c'était plutôt madame Robert, de souvenir – qui est maintenant à la retraite –, mais on leur a montré notre projet, ils étaient favorables. Parce que dans le fond, on vient protéger beaucoup le milieu naturel. On conserve énormément de milieux. On va conserver entre autres, dans le
1565 secteur où vous voyez le point rouge... bien, dans ce secteur-ci, on vient préserver une frênaie noire d'une valeur écologique très élevée. C'est un milieu très, très intéressant.

1570 Ailleurs, ce sont des études qui avaient été faites dans ce secteur-ci, plus spécifiquement par le promoteur, mais on a partagé les études. Il y a quelques zones qui sont déjà conservées. On parle de cette zone-là qui est déjà un milieu qui a été donné en compensation par un promoteur et ce secteur-ci, je crois bien que celui-là aussi. Ici, c'est un milieu humide qui a été préservé par un promoteur. Donc, il n'y a pas eu d'empiétement dans le milieu humide.

1575 Donc, ce qu'on cherchait à faire c'était un corridor, une continuité. On pense avoir bien réussi, notamment dans ce secteur-ci avec l'approche future – c'est bien là? – il y a un futur parc qui va être là.

1580 Puis le secteur ici, bien que la valeur écologique soit relativement faible, mais quand on pense à développement durable, on pense au côté social. Il y a une valeur aux citoyens d'avoir un milieu, une protection particulière. Nous, au départ, ce n'était pas... au niveau de l'environnement, ce n'était peut-être pas un milieu qu'on favorisait, mais on n'est pas en désaccord avec le principe.

1585 Donc, on considère donc que c'est un projet qui est très, très favorable à la protection de l'environnement.

LE PRÉSIDENT :

1590 Dans la configuration du boulevard René-Lévesque, est-ce qu'à ce stade-ci, quand vous avez décidé de l'emplacement du tracé, à ce moment-là est-ce que la présence des milieux humides que vous vouliez protéger a pu influencer un peu le tracé? Est-ce qu'il y a des ajustements de tracé dans la séquence « éviter »? Vous nous confirmez...

1595 **M. DENIS GÉLINAS :**

1600 Oui. Effectivement, la connaissance de ces milieux-là, de la valeur, nous a permis de faire évoluer le tracé un petit peu plus vers l'ouest, de façon à permettre d'éviter; parce qu'au départ, on avait, sur les différentes versions originales, on était beaucoup plus en ligne droite ici. Donc, avec la caractérisation de ces zones humides là, bien, on a tassé vers l'ouest, le tracé, de façon à l'éviter carrément et permettre de mettre une zone de construction adjacente au boulevard, bien entendu. Puis adossée à cette zone-là, les gens auraient la zone humide. Et de passer le giratoire à un endroit bien spécifique, d'où la raison où on a modifié, au lieu d'avoir un tracé droit, on a voulu faire un tracé qui empêchait d'avoir le giratoire dans une zone humide, on l'a descendu légèrement pour aussi être capable de préserver cette zone à l'ouest.

1605 Donc, on a comme fait un jeu de *puzzle* pour aller placer les pièces du tracé adapté à cette zone-là sur la base de la caractérisation qu'on avait faite préalablement.

1610 **LE PRÉSIDENT :**

1615 Très bien, je vous remercie. Du côté du ministère, on a la séquence « éviter, minimiser », mais lorsqu'on arrive dans la séquence « compenser » bon, on sait qu'il y a quelques années, le ministère avait des règles un peu plus cartésiennes, prévisibles, on pourrait dire. Actuellement, le ministère, ses orientations en matière de compensation, qu'est-ce que le ministère privilégie?

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

1620 Alors, maintenant, Monsieur le président, je vous dirais que la monnaie d'échange pour la compensation c'est la valeur écologique. Et la valeur écologique des milieux humides est fonction de plusieurs variables. On parle de biodiversité, superficie, liens hydrologiques avec des cours d'eau, des choses comme ça.

1625 Et alors, ce qu'on cherche c'est une compensation qui a une valeur écologique équivalente. Ce qu'on aime bien, en Estrie, à la Direction régionale, c'est la formation d'écotones autour de milieux humides de valeur écologique élevée. Je vous dirais, dans le cas du boulevard Portland, ce qui a été décidé c'était le grand complexe de milieux humides autour du ruisseau Lyon a été jugé de plus forte valeur écologique par rapport à tous les milieux humides en périphérie. Alors, ce qu'on a fait, c'est qu'on a fait la conservation de tous les petits blocs terrestres qui reliaient toutes les branches du milieu humide. Je ne sais pas si on pourrait avoir la figure du plan de conservation?

1630 **M. DENIS GÉLINAS :**

1635 Oui, on va sortir ça.

LE PRÉSIDENT :

On l'a vu hier.

1640 **M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :**

En fait, le projet du boulevard Portland, il y avait deux noyaux de conservation qui avaient été négociés et il y avait un corridor naturel qui avait été créé entre les deux.

1645 **M. DENIS GÉLINAS :**

1650 Donc, on voit, en jaune c'est le compensé et le vert c'était ce qui était maintenu. Et le jaune a été compensé en enlevant surtout les points 6 et 5 qu'on voit à la droite du plan. Donc, ces zones-là, pour les fins de tout l'ensemble du développement, ces zones 5 et 6 là seront compensées par l'équivalent de ce qu'on a en jaune. Ici, ce que dit monsieur Cloutier, c'est qu'on a voulu faire en sorte, parce qu'on avait une discontinuité ici, même ici, donc on a voulu faire une sorte de bloc qui aurait un certain sens en termes d'écologie. Et c'est cet aménagement-là qui fait partie maintenant de la zone de conservation qui est arrêtée.

1655 **LE PRÉSIDENT :**

Ça, c'est un bloc plus forestier.

1660 **M. DENIS GÉLINAS :**

Absolument. Donc, ça veut dire que... en fin de compte, c'était important, cette négociation-là, outre de venir préciser et protéger, identifier et protéger une zone d'intérêt pour nous, on l'a dit ce matin, madame Pelchat l'a dit, c'est la tête du ruisseau Lyon qui approvisionne la rivière Magog et la rivière Saint-François. Donc ça, ça avait une importance.

1665
1670 Donc, nous, on dit, quand on a fait l'exercice, on dit : on va examiner tout ça pour essayer de préserver tout de suite ce qu'il y avait à préserver, et aussi pour des raisons d'efficacité en termes de développement industriel. Ça veut dire que toutes les entreprises qui auront à s'installer sur les zones qu'on a identifiées comme étant exploitables, ils n'auront plus à faire l'exercice individuel puis se ramasser avec une petite superficie de zones d'intérêt, puis ne pas savoir quoi faire avec. Donc, ça nous permet d'accélérer la mise en place des industries. Je pense que c'est un gain là-dedans.

1675 **LE PRÉSIDENT :**

Une consolidation.

M. DENIS GÉLINAS :

Oui.

1680

LE PRÉSIDENT :

Merci. Du côté du ministère, il y a différentes manières de compenser, donc ça peut être de protéger des terrains, mais dans certains cas, aussi, il peut y avoir des opportunités de restauration, donc de restaurer des milieux humides partiellement remblayés, mais qui étaient reconnus comme ayant une bonne valeur. Sur le territoire de la Direction régionale, ici, est-ce qu'il y a des cas de restauration qui ont été faits jusqu'ici?

1685

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

1690

Je vous dirais, il y a eu une tentative de création de milieux humides avec le MTQ, qui n'a pas été fructueuse. Et à ma connaissance, c'est la seule tentative qu'il y a eu en Estrie. Il faut savoir qu'en Estrie, on n'est pas dans un phénomène de pénurie de milieux humides par rapport à d'autres Directions régionales. Je pense notamment à la Montérégie où, là, l'option de création ou de restauration de milieux humides est peut-être envisageable.

1695

En Estrie, ce qu'on envisage c'est plutôt, comme je vous disais, identifier nos milieux humides de forte valeur écologique et venir greffer à ça des écotones qui vont venir aider à la pérennité des milieux humides qu'on va tenter de conserver.

1700

LE PRÉSIDENT :

Donc, surtout au niveau du bassin versant alimentant le milieu humide.

1705

M. JEAN-FRANÇOIS CLOUTIER :

Bien, on veut minimiser l'impact entropique du milieu humide, alors en y rajoutant un écotone d'une plus ou moins grande largeur. On pense que ça va permettre de maintenir les processus naturels à l'intérieur du milieu humide.

1710

LE PRÉSIDENT :

Alors, ça fait le tour des milieux humides. C'est évident, lorsqu'on va faire notre revue, ensemble, qu'on peut avoir des compléments de questions qu'on pourra adresser, on va se faire des « débriefings » sur les différentes informations, peut-être au moment où on va relire les transcriptions, des choses comme ça, donc on pourra adresser des questions complémentaires

1715

soit au promoteur soit aux personnes-ressources, mais je crois que ça fait le tour. Monsieur Dériger, si vous avez d'autres questions?

1720

Alors, je pense que ça fait le tour. Donc, je n'ai pas d'inscription au registre. Oui, à moins que monsieur Pellerin veuille venir poser une question? Oui, Monsieur Gélinas?

M. DENIS GÉLINAS :

1725

Juste faire une précision sur une question qui a été soulevée par un citoyen cet après-midi. On m'a interrogé si j'avais rencontré des promoteurs dans le cadre de l'élaboration du tracé du boulevard René-Lévesque, j'aimerais juste préciser, parce qu'en réalité c'est plus l'habitude, là. Nous avons rencontré les propriétaires terrains qui sont les cinq, qui sont les mêmes cinq, qui sont des propriétaires aussi promoteurs. Mais on les a rencontrés pour faire de la planification de territoire, leur indiquer qu'on avait l'intention d'aller faire un tracé d'un boulevard. Et avec les contraintes aussi qu'on leur donnait, si éventuellement ils voulaient développer. Et pour indiquer quelles étaient les zones vertes qu'on avait caractérisées, qu'on envisageait d'enlever à leur zone qu'ils anticipaient construire, et les bassins de rétention.

1730

1735

Et les discussions, en termes de répartition des charges, se sont faites selon des règles bien précises qu'on a à la Ville, qu'on appelle un Règlement 34, qui indiquent quelles sont les charges d'un promoteur, quelles sont les charges de la Ville dans la construction d'une rue.

1740

Dans ce cas-ci, comme c'est une rue, quand même, qui a des caractéristiques qui sont supérieures à une rue locale, bien, c'est sûr qu'ils ont posé des questions, et puis on les a confortés en leur disant : voici l'apport, grosso modo, de votre participation. Voici l'apport de la Ville. Et je pense que c'était plus pour des fins de planification.

1745

Donc, dans ce cas-ci, c'est les propriétaires terriens qu'on a rencontrés qui sont, malheureusement ou heureusement, des promoteurs. Mais l'exercice s'est fait dans une saine planification de territoire. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1750

Très bien. Monsieur Pellerin?

M. DENIS PELLERIN :

1755

Dans le même ordre d'idée, il serait peut-être intéressant de savoir : oui, ce sont qui ces propriétaires terriens là et la date d'acquisition des terrains. Étant donné que le projet René-Lévesque a été lancé par le maire Jean Perreault en juillet 2005, c'est-à-dire en juillet 2005, il a fait une demande pour qu'on commence à étudier, pour qu'une firme d'ingénierie, je pense,

1760 commence à étudier le projet, et le règlement de contrôle intérimaire qui venait figer les transactions sur ces terrains-là, de mémoire c'est le 18 octobre 2010 ou 11. Donc, il y a eu un cinq à six ans où c'était dans l'air et il n'y avait rien pour dire, pour empêcher des promoteurs de s'échanger des terrains, d'aller voir les propriétaires terriens qui étaient là, acheter, spéculer, et cetera, pour faire monter la valeur des terrains.

1765 Ça serait peut-être intéressant, dans l'inventaire des gens impliqués, qu'on sache quand est-ce qu'ils ont acheté les terrains.

LE PRÉSIDENT :

1770 De mémoire, j'avais cru comprendre autour de 2006 ou 2007, où la Ville a gelé le développement? Donc, on peut réconcilier les dates?

M. DENIS GÉLINAS :

1775 Le règlement de contrôle intérimaire, il est plus récent. Je pense que c'est 2010 ou 2011.

M. DENIS PELLERIN :

Je me rappelle, c'est le 18 octobre, mais je ne suis pas sûr si c'est 2010 ou 2011.

1780 **M. DENIS GÉLINAS :**

1785 Donc, en fin de compte, ça explique un peu qu'il y a une relation avec l'évolution du nombre d'unités. C'est que pendant tout le processus de planification du projet, on a laissé construire. On ne s'attendait pas à une construction aussi intense dans le secteur. Et là, on a vu qu'on allait se faire bloquer la marge de manœuvre pour mettre le tracé du boulevard. Et c'est là qu'est venu le règlement de contrôle intérimaire pour dire : « Un instant, donnez-nous l'espace. » On voulait avoir, surtout dans la portion qui est plus... ici, on voit qu'on est très, très serré, parce qu'eux ont continué de construire, lui aussi, le promoteur, a continué de construire, et là, on s'apercevait que, regarde, si on n'arrêtait pas ça, on n'était même plus capable de passer le boulevard. Donc, on a dit : « Un instant, on arrête ça. »

1790 À ma connaissance, les propriétaires terriens qui étaient là au début du processus sont les mêmes que ceux qui sont actuellement propriétaires des lots.

1795 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Pellerin?

1800 **M. DENIS PELLERIN :**

Si vous remarquez ce qu'il vient dire, ça vient confirmer ce que je disais tantôt, que le promoteur dessinait la rue comme il veut.

1805 **M. DENIS GÉLINAS :**

Absolument pas.

1810 **M. DENIS PELLERIN :**

Bien, vous ne pouvez pas dire d'une main que...

LE PRÉSIDENT :

1815 Mais je ne veux pas partir de débat.

M. DENIS PELLERIN :

1820 Mais ma demande, de toute façon, reste telle quelle. Je voudrais que les propriétaires terriens soient, un, identifiés, et deux qu'on sache en quelle année ils ont fait l'acquisition des terrains.

LE PRÉSIDENT :

1825 Donc, déjà on avait demandé la liste des cinq propriétaires pour qu'on puisse les identifier.

M. DENIS PELLERIN :

Bien selon moi, il y a plus de propriétaires que ça.

1830 **LE PRÉSIDENT :**

Pardon?

1835 **M. DENIS PELLERIN :**

D'après moi, il y a plus de propriétaires. Il n'y a pas juste cinq propriétaires. Il y a peut-être cinq promoteurs immobiliers qui vont construire des maisons, mais il y a des anciennes fermes dans le côté sud.

1840

LE PRÉSIDENT :

C'est ça qu'on nous a indiqué cet après-midi, qu'il y avait cinq propriétaires qui étaient impliqués dans l'axe René-Lévesque.

1845

M. DENIS PELLERIN :

Bien, il y a un plan qui existe dans un des documents qui mentionne les propriétaires des différents terrains, puis de mémoire, il y a beaucoup plus que cinq propriétaires. Mais en tout cas, s'il dépose la liste, on va voir si ça « fitte » avec le plan que j'ai vu.

1850

LE PRÉSIDENT :

Alors, Monsieur Gélinas, vous allez déposer la liste des propriétaires qui sont dans l'axe?

1855

M. DENIS GÉLINAS :

Absolument. À notre connaissance, c'est ceux que... le nombre qu'on vous a donné ce matin.

1860

LE PRÉSIDENT :

J'essaie de réfléchir. Lorsqu'on a nos titres de propriété, même dans le zonage ou nos comptes de taxes, est-ce qu'on peut retrouver même... en tout cas, à Québec, si je me souviens bien, quand je regarde mon lot à moi où je demeure, je pense que je peux retrouver l'année d'acquisition que nous, nous avons acquis le lot. Est-ce que c'est possible? Donc, j'imagine que la Ville doit garder les informations.

1865

Donc, monsieur Pellerin, vous parlez de l'année de l'acquisition des propriétaires, des cinq propriétaires?

1870

M. DENIS PELLERIN :

Qui est différent de ce que vous voyez sur votre compte de taxes. Votre compte de taxes c'est l'année de construction, habituellement.

1875

LE PRÉSIDENT :

C'est l'année de construction? Oui, vous avez raison, c'est l'année de construction. Donc, c'est ça, il faut aller à l'Index des immeubles pour avoir les années des acquisitions.

1880

M. DENIS PELLERIN :

Exactement.

1885

LE PRÉSIDENT :

Mais je ne sais pas, est-ce que c'est une information qui est tenue par la Ville? Madame Gilbert?

1890

M. DENIS GÉLINAS :

Madame Gilbert peut vous répondre.

Mme DANIELLE GILBERT :

1895

Mais je vous dirais qu'il y a de l'information qui est publique, l'information qui concerne les propriétés. Habituellement, les recherches de titres pour faire la recherche des transactions peuvent se faire par tout un et chacun au registre foncier. Ce qu'on a, c'est qu'on a l'information, on peut produire la carte avec les propriétaires, qui permet de voir les lots concernés, les propriétaires, voir le nombre et la localisation, mais quant à faire une recherche de titres pour chacun des lots, je vous dirais que c'est une information qu'on n'a pas.

1900

LE PRÉSIDENT :

1905

Non, je n'allais pas jusqu'aux recherches de titres, mais je vous demandais si on conservait l'acquisition, mais c'est plus la construction des résidences. Mais au moins, en tout cas, on aura les noms des propriétaires avec les lots qui sont rattachés?

Mme DANIELLE GILBERT :

1910

Exactement, sans problème.

LE PRÉSIDENT :

1915

O.K. On va s'entendre pour ça.

M. DENIS GÉLINAS :

1920

En fin de compte, quand on dit qu'il y a cinq grands propriétaires, il y a cinq grands propriétaires qui sont susceptibles d'influencer le tracé, dans le sens avec leur propriété. Il peut y avoir quelques petits, mais c'est tellement non significatif, qu'on ne les a pas rencontrés, parce

1925 qu'ils n'ont pas un impact sur la planification du tracé. Donc, quand je parle des cinq, on parle des cinq majeurs, et dans les cinq, il y en a un, qui a quand même une bonne part de la zone sud du projet, qui est décédé. Donc, c'est à ses héritiers. Moi, là, je ne pas vous dire si à l'heure actuelle ils ont vendu en partie ou en tout.

1930 Mais moi, à l'heure actuelle, je peux vous dire, on travaillait avec cette personne-là et c'est avec lui, c'est lui qu'on a rencontré pour faire la planification de sa portion où on voit un peut la deuxième flèche jaune, ce secteur-là entre autres, c'est avec lui qu'on travaillait.

LE PRÉSIDENT :

1935 Je comprenais aussi qu'il y avait des acquisitions de propriétés, notamment près du boulevard Bourque, mais ce qu'on comprenait c'était les propriétaires qui sont les développeurs, qui ont des propriétés encore à développer, donc des lots à construire. On s'entend pour ça?

M. DENIS GÉLINAS :

1940 Je peux rassurer la population et vous rassurer qu'on a des processus d'acquisition qui sont en fonction du marché, et non pas la valeur spéculative. Puis on a des gens assez compétents pour évaluer ce qu'on acquerra. De toute façon, la procédure qu'on va faire, ça va être probablement la même sorte de procédure qu'on a quand on fait un développement. Le terrain est cédé pour une piastre. Exemple, en temps normal, c'est le développeur qui fait sa rue, et à la fin, il nous cède des équipements incluant le terrain pour un dollar.

1945 Donc, ce qui va être à payer, ça va probablement être les zones où on utilise... les zones vertes, là, on devra s'assurer avec lui d'un prix qui est raisonnable, puis il y a un processus à l'intérieur des services responsables à la Ville, pour s'assurer que c'est un montant d'argent que la Ville fera en fonction du marché.

1950 **LE PRÉSIDENT :**

Et des procédures de contestation, de règlement des tribunaux administratifs, par exemple.

1955 **M. DENIS GÉLINAS :**

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

1960 Très bien. Alors, Monsieur Pellerin?

M. DENIS PELLERIN :

1965 Deuxième question. On revient dans l'environnement, environnement. Il y a eu des études
qui ont été faites, puis on disait en 2005-2006. Si je prends par exemple le projet de Portland – ça
fait un certain temps que j'ai lu le document, puis je l'ai repassé un peu hier en diagonale, très en
1970 diagonale, il y a un document qui avait, je pense, 180 pages – qu'est-ce qui aurait pu faire que
sur le prolongement de Portland, par exemple, on aurait pu dévier ou carrément interdire le
prolongement? L'étude me questionne, parce que ce n'est pas des inventaires. Ils ne sont pas
allés sur le terrain pour regarder les oiseaux puis ces choses-là. Dans certains cas de petits
mammifères, oui, ils ont posé des pièges aux abords, je me dis s'il y avait une héronnière, par
exemple, sur le prolongement de Portland, je me dis, on aurait probablement tassé le tracé.

1975 Mais là, les études ne semblent pas nécessairement faites sur le terrain. On regarde des
cartes ou on regarde des volumes qui nous disent : oui, il peut y en avoir dans ce coin-là ou pas,
selon si c'est un certain type d'environnement. Et là, il y a une étude en 2009 qui, la plupart du
temps, cite les études de 2005-2006. Et, évidemment, notre conscience écologique évolue avec
le temps. Donc, il y a des espèces qui deviennent des espèces menacées. À tout bout de champ,
1980 on modifie la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* pour en ajouter et même en enlever à
l'occasion.

Et pour vous donner un exemple, dans les oiseaux, il y a le pic à tête rouge qui a été
déclaré menacé depuis octobre 2009. Bon, les études datent de 2006. Ils ne pouvaient peut-être
1985 pas savoir qu'il faudrait qu'ils fassent ça, mais ma question c'est : est-ce qu'il y a des études
vraiment sur le terrain, sur l'ensemble des espèces vulnérables et menacées ou susceptibles
d'être enregistrées comme vulnérables ou menacées ou si c'est simplement prendre les livres
puis dire : ça ne semble pas couvrir la région de Sherbrooke, donc on ne s'en occupe pas. Parce
qu'à ce moment-là, il y a des espèces qui sont, par exemple, menacées, donc presque, par
1990 définition, qui sont rares et qu'on ne prendra peut-être pas la peine de dire qu'il y en a jusqu'à
Sherbrooke, parce que c'est sporadique sur le terrain, par définition. Moi, je pense que ça aurait
bien vu de faire un inventaire de ce qu'on trouve.

LE PRÉSIDENT :

1995 On va poser la question à monsieur Gélinas. Après ça, on pourra aller du côté du ministère
du Développement durable. Monsieur Gélinas?

M. DENIS GÉLINAS :

2000 Donc, je vais demander à madame Pelchat de répondre à la question.

Mme CHANTAL PELCHAT :

2005

Mais pour répondre, il y a eu plusieurs inventaires qui ont été faits. Ce n'est pas 2005, bien, peut-être qu'un peu de terrain a été fait en 2005, mais le rapport a été déposé en novembre 2006. C'est un rapport qui avait du terrain, donc des transects qui ont été faits sur le terrain, des observations.

2010

Par la suite, ce rapport-là n'était peut-être pas complet non plus, mais on est retourné en 2009 avec notre plan de conservation. On a fait d'autres relevés de terrain. Puis, bien, il y a eu le ministère de la Faune qui nous a demandé d'aller plus spécifiquement valider au niveau des potentiels d'habitats pour les oiseaux migrateurs – vous faites référence à des oiseaux. On a fait nos devoirs, on a vraiment tout caractérisé ce qu'il y avait à caractériser. On est retourné faire des inventaires spécifiques pour les couleuvres, comme j'avais spécifié aujourd'hui. On a fait des inventaires aussi pour les chauves-souris, plus spécifiquement à la demande du ministère.

2015

2020

Donc, on croit bien qu'il y a eu suffisamment, il y a eu beaucoup de terrain qui a été fait, donc ce n'est pas juste des observations...

M. DENIS PELLERIN :

Dans les livres.

2025

Mme CHANTAL PELCHAT :

...dans les livres, ça a été vraiment marché, délimité, les observations fauniques qui ont été faites. Puis monsieur Roy, si tout à l'heure il vient parler de nouveau, il nous a dit que c'était complet, nos inventaires. Donc, je pense que ça répond.

2030

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Roy, si vous voulez apporter un complément d'information? Non, cet après-midi vous avez répondu? Mais nous, de toute façon, on a un contact aussi avec Environnement Canada, le Service canadien de la faune, donc on envisage de leur envoyer une question complémentaire aussi, pour avoir, dans leur champ d'expertise à eux, leur opinion.

2035

M. DENIS PELLERIN :

Oui, parce qu'ils ont leurs espèces protégées eux autres aussi. Il y a comme deux niveaux de protection.

2040

2045

LE PRÉSIDENT :

Il y a un peu de différences parfois entre la liste canadienne et la liste québécoise. Et s'il y a des inventaires aussi, on veut voir s'ils sont satisfaits ou s'ils ont des demandes à faire. Monsieur Roy, est-ce que vous voulez ajouter quelque chose? Monsieur Messely, ça va?

2050

M. LOUIS MESSELY :

2055

Je pourrais peut-être rajouter quelque chose, effectivement. Outre l'information qui vous sera donnée par la suite, lors de vos demandes, je dois dire que quand même monsieur fait référence à une espèce comme le pic à tête rouge, par exemple – il y en a d'autres qui se sont ajoutées à la liste dans les dernières années – et généralement, les espèces menacées et vulnérables ou susceptibles d'être désignées habitent des habitats rares. Et puisqu'effectivement il est forcé de constater qu'il n'y a pas d'habitats rares dans le tronçon Portland. Même les milieux humides sont des milieux humides d'une certaine importance, effectivement, mais ils ne comportent pas des habitats rares par rapport à des habitats de très grande valeur, par rapport à d'autres milieux humides, comme la Ville l'a mentionné. Et non plus, les habitats n'évoluent pas si rapidement que ça.

2060

Donc, l'information datant de 2006 est encore en grande partie bonne.

2065

LE PRÉSIDENT :

Merci. Ça vous va, Monsieur Pellerin?

2070

M. DENIS PELLERIN :

Oui. C'est ma dernière participation?

2075

LE PRÉSIDENT :

Bien, si vous avez d'autres questions, on va vous permettre de les poser.

2080

M. DENIS PELLERIN :

Je vais y réfléchir.

2085

LE PRÉSIDENT :

Sauf que, comme je vous disais tout à l'heure, je suis en train de faire le discours, vous étiez le seul au registre, nous, on a puisé nos champs de questions.

M. DENIS PELLERIN :

2090 O.K. Bien, je voudrais simplement remercier les gens de la Ville de Sherbrooke, les intervenants des autres organismes aussi pour les réponses. Vous savez, au Conseil municipal on a cinq minutes pour poser nos questions, et bien souvent la réponse prend à peu près le même temps. Ça fait qu'en deux jours, je me suis gâté beaucoup. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2095 Très bien. C'est noté. Donc, comme j'ai dit, la commission, pour les questions que nous avons à brûle-pourpoint, on a fait le tour, mais on va faire une révision de notre questionnement et en fonction aussi des transcriptions, on peut avoir à demander des précisions, si on n'est pas sûr qu'on comprend l'explication ou on se dit qu'il pourrait y avoir peut-être un petit complément d'information à demander. À ce moment-là, toutes nos questions, toutes les questions que la
2100 commission envoie sont publiques et les réponses qui sont obtenues vont être également publiques.

DISCOURS DE CLÔTURE

2105 **LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, ce qui me permet d'enchaîner formellement avec ce qu'on appelle le discours de fermeture de la première partie de l'audience publique. Parce que dans nos règles de procédure, bien, il faut, à ce moment-là officialiser les choses.

2110 Alors, bien entendu, je vais commencer par une formule d'usage. Donc, je déclare aussi le registre pour les questions fermé. Ceci clôt officiellement la première partie de l'audience publique.

2115 La commission constate qu'il y a quelques informations complémentaires qui sont attendues. À ce moment-là, on va faire une revue. Nos analystes vont colliger ça, on va faire des suivis avec les personnes concernées pour obtenir les réponses le plus rapidement possible pour permettre aux participants qui veulent présenter des mémoires, de pouvoir avoir toute l'information avant la mi-janvier 2014.

2120 Alors, c'est pour ça qu'on va faire un suivi. Idéalement, on demande que les réponses nous parviennent dans un délai de 48 heures, mais c'est sûr que quand il y a des éléments qui demandent un traitement, à ce moment-là on va s'entendre que ça peut prendre plus de temps, parce que l'important c'est d'avoir une réponse de qualité.

Alors, aussitôt que nous allons avoir les renseignements complémentaires, ils vont être rendus publics, donc pour permettre à aider à la préparation des mémoires.

2130 Je rappelle que la deuxième partie de l'audience publique se tiendra ici même, donc à l'Hôtel Delta. On m'a dit aussi que c'est toujours la salle Lac Memphrémagog, donc à compter du 14 janvier 2014 à 19 h.

2135 Alors, pour les intentions de mémoire, c'est important de nous les faire parvenir d'ici la fin du mois de décembre. À partir de cela, nous allons faire la programmation en fonction du nombre de mémoires, on va regarder combien de séances nous devons programmer à compter de 19 h. Donc, dépendamment du nombre de mémoires – habituellement, dans une séance on peut passer 10 à 12 mémoires – alors, si on en a, disons, 30, bien, ça veut dire qu'on prévoirait trois séances. Normalement, ça peut-être le 15 en après-midi, le 15 au soir, par exemple.

2140 Donc, le plus tôt que vous nous signifiez... normalement, ce qu'on essaie de faire, madame Boutin s'en occupe, comme incitation on dit aux gens : « Dépêchez-vous à nous faire parvenir vos intentions de mémoire, parce qu'après ça on va vous contacter pour faire la programmation, à quelle heure ça vous convient de passer. » Bien entendu, ce qu'on dit souvent : « Les premiers arrivés sont les premiers servis pour prendre une heure plus convenable. » Donc à 19 h, 2145 quelqu'un qui veut passer plus tôt. Les derniers arrivés vont passer plus tard. Donc ça, c'est un petit incitatif pour encourager les gens à communiquer avec nous le plus rapidement possible.

2150 Dans ce cas-ci, ça peut arriver que des gens arrivent en disant, ils nous font des demandes spéciales en disant : « Est-ce que je peux envoyer des questions par écrit? » C'est sûr que le besoin est moins essentiel, mais si des gens avaient quand même des questions par écrit, vous avez pensé à quelque chose, du côté des participants, bien, vous pouvez essayer de nous les envoyer. Mais on demanderait votre collaboration, si vous avez des questions par écrit, vous pouvez les envoyer à madame Boutin, mais disons qu'on va se fixer une date. Essayez de nous 2155 envoyer ça au plus tard mardi de la semaine prochaine, pour qu'on soit capable de les acheminer avant le congé de Noël, afin que les personnes interpellées par les questions puissent préparer les réponses... le jour de Noël! Non, oubliez ce que je viens de dire. Mais en fait, pour essayer d'avoir des réponses rapides également, mais on va tenir compte, bien entendu, du congé des Fêtes.

2160 Comme j'ai mentionné tout à l'heure, les questions et les réponses ainsi que les nouveaux documents obtenus sont déposés officiellement et rendus publics et ils deviennent accessibles par Internet. Et vous pouvez vous rendre à la Bibliothèque municipale Eva-Sénécal ou la Bibliothèque du secteur de Rock Forest pour y accéder via les ordinateurs qui sont disponibles, notamment. Il y a beaucoup de documents qui sont disponibles aussi sur papier, mais on essaie 2165 de privilégier, bien entendu, le dépôt électronique pour éviter la paperasse. Donc, ça fait l'économie de papier.

2170 Par ailleurs, l'ensemble du dossier est disponible dans les centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également dans le site Web du BAPE.

Je vous rappelle encore une fois qu'il est important de manifester votre intention de présenter un mémoire écrit ou une opinion verbale. C'est important de le préciser auprès de madame Boutin d'ici au plus tard le 30 décembre prochain.

2175 En deuxième partie de l'audience publique, la disposition de la salle est différente de ce qu'on a ce soir. Bien entendu, le texte dit : « Seule la table », mais en fin de compte, il y aura la table des participants et bien entendu la table de la commission pour accueillir les participants. Donc, le promoteur et les personnes-ressources n'ont pas de table à ce moment-ci. Bien entendu, tous sont les bienvenus pour assister à l'audience publique. Alors, à ce moment-là, s'il y a des représentants du promoteur, ils vont être assis dans la salle avec le public.

2180 Cette deuxième partie, bien entendu je le rappelle, est réservée, consacrée à la présentation des opinions, donc des citoyens, des groupes, des municipalités ou des organismes municipaux ou paramunicipaux. Donc, en bref, c'est ouvert à tous. Le sujet, bien entendu, porte sur le projet et ses répercussions. Ça peut être des propositions de solution rechange, donc tout ce qu'on peut penser comme propositions, mais en lien avec le projet.

2185 Habituellement, nous accordons 15 minutes pour les présentations. Donc, ça ne veut pas dire que vous devez faire un mémoire qui se lit en 15 minutes. Donc, vous pouvez produire un mémoire beaucoup plus substantiel. Si votre mémoire est substantiel, à ce moment-là ce qu'on demande aux gens, c'est d'en faire un résumé, d'insister sur les grands points. La commission, elle, va lire le mémoire dans son entier, bien entendu.

2190 Après ça, après le 15 minutes de présentation, habituellement, on a l'occasion d'échanger, et de demander des précisions sur des passages du mémoire ou on peut aussi poser des questions sur des solutions éventuelles. Donc, bref, on prend quelques minutes après la présentation du mémoire pour échanger.

2195 Il est important de mentionner que les mémoires qui nous sont envoyés demeurent confidentiels jusqu'au moment de leur présentation devant la commission. Pour ce qui est des auteurs des mémoires, habituellement on publie un agenda quelques jours, souvent le vendredi avant, qui indique quels mémoires vont être présentés. Pour les mémoires des participants, nous ne mettons pas l'identité des participants privés, les individus, leur identité n'est pas mise d'avance à l'intérieur. Par contre, s'il y a des corporations qui présentent un mémoire, ça, on l'annonce le vendredi avant. Mais pour ce qui est des individus, leur identité n'est divulguée qu'au moment où ils viennent présenter leur mémoire le soir même.

2210 Les règles de participation. Le BAPE a élaboré des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles portent notamment sur le respect du droit d'auteur et sur le respect de la vie privée des personnes.

2215 Donc, autant que possible, si vous mentionnez des voisins, c'est important que vous vous assuriez de préserver la vie privée de vos voisins. Donc, souvent, de ne pas trop donner de détails pour les identifier. C'est bon aussi pour des photographies. Si vous mettez des photographies, souvent vous allez photographier des passants, mais en théorie ces gens-là ont le droit à la vie privée. Donc, c'est sûr qu'on est sensible à ça. Donc, c'est pour ça qu'on a élaboré des guides que les gens peuvent lire pour éviter, justement, de porter éventuellement atteinte au respect de la vie privée des personnes.

2220 La règle des droits d'auteur, c'est important à respecter aussi. Par exemple, des gens vont produire des documents en annexe d'un mémoire, ça peut être des articles qui appartiennent à des auteurs, donc ça aussi, il faut éviter de nous les communiquer, parce que par exemple, s'il y a des articles qu'on ne peut pas mettre, sans l'autorisation de l'auteur, en ligne, bien ça veut dire que la commission ne peut pas mettre les annexes en ligne.

2225 Alors, c'est important. Donc, prenez connaissance de ces règles-là, ça va simplifier la vie de tout le monde, parce que dans certains cas, on va être obligé de communiquer d'avance avec l'auteur du mémoire pour lui faire part d'éventuels problèmes.

2230 Par ailleurs, certaines règles aussi ont trait aux propos qui ne doivent pas, par exemple, être diffamatoires ou injurieux, parce que la commission – bien entendu, on dit : « Tous les mémoires vont être déposés et rendus public », mais la commission se réserve le droit de refuser le dépôt d'un mémoire qui ne respecterait pas des règles, notamment qui serait à l'effet, qui pourrait avoir des propos injurieux, la commission contacterait la personne en lui demandant de retirer les passages. Si les personnes refusaient, bien à ce moment-là, la commission pourrait prendre la décision de refuser le dépôt du mémoire et même de le considérer dans ses travaux.

2240 Alors, les règles de participation sont disponibles dans le site Web du BAPE et elles sont également contenues dans un document qui est disponible à l'accueil.

2245 Comment exprimer votre opinion? Donc, je l'ai déjà mentionné, mais je vais le rappeler. Il existe trois façons d'exprimer votre opinion : déposer un mémoire et le présenter en séance publique; déposer un mémoire sans le présenter en séance publique; simplement exprimer verbalement votre opinion en séance publique, sans déposer un mémoire.

De façon à ce que la position d'un organisme soit communiquée le plus fidèlement possible à la commission, il est recommandé qu'il dépose un mémoire. S'il doit être présenté en séance

publique, l'organisme désigne la personne autorisée à le présenter en indiquant la fonction qu'elle occupe.

2250

Pour vous aider à préparer votre présentation verbale ou votre mémoire, le BAPE met également à votre disposition un document décrivant les modalités de participation à l'audience et les modalités plus particulières au mémoire, comment rédiger un mémoire, par exemple. Donc, les grandes lignes. Il peut être consulté également dans le site Web du BAPE. Il est également disponible à l'accueil.

2255

Vous devez transmettre un avis d'intention, je le répète encore une fois, de faire une présentation verbale ou déposer un mémoire au moins deux semaines avant le début de la deuxième partie de l'audience, soit le 30 décembre 2013. Le formulaire *Avis d'intention* est disponible à l'accueil, ici, physiquement en papier, mais également, vous pouvez le retrouver et le remplir à partir du site Web du BAPE.

2260

Pour nous permettre de prendre connaissance de votre mémoire et de bien comprendre votre opinion, je souhaite que vous transmettiez votre mémoire au secrétariat de la commission d'enquête au plus tard le 10 janvier 2014 à midi.

2265

Pour terminer, je remercie le porte-parole du promoteur, monsieur Gélinas et son équipe pour les réponses qu'ils ont communiquées à la commission et au public. Ainsi, je remercie également les personnes-ressources qui nous ont fourni aussi de l'information complémentaire au projet pour cette première partie de l'audience publique.

2270

Je remercie également le public, les participants qui sont venus poser des questions. Alors, ça nous a permis, on a essayé de créer comme une interaction. Comme on dit, nous-mêmes, la commission, on développe un questionnement, mais on essaie quand même de créer, je ne dirais pas une synergie, mais une interaction; quand les gens amènent des sujets, bien à ce moment-là, ça nous permet d'aller poser des questions complémentaires et à ce moment-là, on demeure dans le même sujet. Donc, la participation du public aussi est très importante, parce qu'il peut y avoir énormément de questions qui sont posées par le public auxquelles la commission n'avait pas pensé.

2275

2280

Enfin, je remercie les gens à la technique, messieurs Richard Grenier et Michel Filteau; notre sténotypiste, madame Yolande Teasdale; monsieur Dufour pour la webdiffusion, donc le bon travail de monsieur Dufour qui a permis la webdiffusion depuis plusieurs années au BAPE.

2285

Généralement, c'était un mécanisme qui était complexe à l'origine, on a commencé à faire des tests il y a quelques années, on réussit, je pense, à faire une bonne performance avec monsieur Dufour à des coûts, pour le public, pour le payeur de taxes, qui sont très intéressants. Parce que des fois, les gens peuvent voir tout le gros équipement, mais je peux vous assurer que

2290 monsieur Dufour a réussi à développer des méthodes très efficaces au niveau des coûts de revient pour nous permettre la webdiffusion.

2295 Je remercie également nos analystes, monsieur Rafael Carvalho et madame Karine Jean. Je remercie Anne-Lynne Boutin également ainsi que Karine Lavoie, qui est notre conseillère en communication.

Et je remercie, en tout dernier lieu, mon collègue Louis Dériger pour sa patience.

Alors, au plaisir de vous revoir le 14 janvier.

2300 **AJOURNEMENT**

* * * * *

2305 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.

2310 ET J'AI SIGNÉ :

2315 _____
Yolande Teasdale, s.o.