

**304**

**DT4**

**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**

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

**VOLUME 1**

---

Séance tenue le 14 janvier 2014 à 19 h  
Hôtel Delta, Salle Memphrémagog  
2685, rue King Ouest  
Sherbrooke

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 14 JANVIER 2014 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1

### PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

Mme ÉVELYNE BOUTIN .....	4
MM RENÉ ALLARD ET GILLES DAIGLE .....	14
M. DENIS PELLERIN.....	24
REGROUPEMENT DE CITOYENS, M. Jacques Depars, porte-parole .....	32
SHERBROOKE INNOPOLE, Mme Nathalie Prince.....	37
COMITÉ ANTI-TRANSIT SAINTE-BERNADETTE, M. Claude Veilleux, porte-parole.....	46
COMITÉ DE CITOYENS DES JARDINS MARIE-VICTORIN, Mme Céline Fouquet, porte-parole.....	52
M. ALAIN PERREAULT .....	56
M. THIERRY NOOTENS .....	63
M. RICHARD McLERNON.....	68
M. OMER LEBRUN.....	72
<b>DISCOURS DE FERMETURE .....</b>	<b>73</b>

### AJOURNEMENT

## MOT DU PRÉSIDENT

### M. MICHEL GERMAIN, président :

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

10 Je suis Michel Germain et je préside cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié par le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs.

15 Pour ce faire, je suis secondé par le commissaire Louis Dériger ainsi que par madame Karine Jean qui est analyste; à l'arrière de la salle, nous avons Anne-Lyne Boutin qui est notre coordonnatrice du secrétariat de la commission et nous avons aussi madame Karine Lavoie qui est conseillère en communication.

20 Nous sommes également assistés d'une équipe du Centre de services partagés du Québec qui est composée de messieurs Richard Grenier et Michel Filteau.

25 Je rappelle que, tout comme pour la première partie de l'audience publique, les propos de cette deuxième partie d'audience sont enregistrés et retranscrits par madame Yolande Teasdale qui est sténographe officielle.

30 La transcription de la séance de ce soir sera accessible dans environ une semaine dans les centres de documentation et, par Internet, aux centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également dans le site Web du BAPE.

35 Nous avons tenu, les 10 et 11 décembre dernier, la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions. Nous abordons ce soir la deuxième partie de l'audience publique qui a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet.

40 Le déroulement de la séance est le suivant : nous demandons aux personnes qui ont fait connaître avant le 30 décembre dernier leur intention de faire une présentation verbale et dont la présentation est prévue pour ce soir, de se présenter au secrétariat à l'arrière de la salle, si ce n'est déjà fait, pour aviser de leur présence, afin que l'on puisse respecter l'ordre d'inscription à l'horaire.

45 Le temps alloué pour chaque présentation est de 15 minutes. Donc, je rappelle que les commissaires ont lu les mémoires d'avance, donc dans le cas de mémoires plus substantiels, nous demandons aux gens ou aux participants, aux présentateurs, d'en faire une synthèse, donc d'aller aux points les plus importants pour respecter le temps alloué d'environ 15 minutes pour la présentation. Après ça, bien, on pourra échanger quelques minutes sur certains points contenus dans le mémoire. Ainsi, ça permettra de respecter l'horaire et de ne pas faire attendre les gens, par exemple, qui sont inscrits plus vers la fin de la séance. Nous avons une dizaine de présentations annoncées ce soir.

50 Si le temps nous le permet, les personnes qui veulent présenter leur point de vue verbalement pourront le faire en s'inscrivant au registre à l'arrière de la salle. Donc, si les gens voulaient, qui ne sont pas inscrits dans les 10 présentations, il y a possibilité de s'inscrire à l'arrière de la salle et, à ce moment-là, nous allons les inviter à la fin de la soirée et les personnes disposeront d'une dizaine de minutes pour faire leur présentation.

60 Vous noterez qu'au cours de cette deuxième partie d'audience, le promoteur du projet et les personnes-ressources, qui étaient à gauche et à droite par rapport à la Commission, n'ont pas de rôle particulier à jouer. Bien entendu, ils ont été invités à assister à la séance publique et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur le projet.

65 Le BAPE a élaboré des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Ces règles sont disponibles dans le site Web du BAPE, elles sont aussi contenues dans un document qui est disponible à l'accueil.

70 Les règles de participation portent notamment sur le respect du droit d'auteur et sur le respect de la vie privée des personnes. Certaines règles ont trait aux propos qui ne doivent pas, par exemple, être diffamatoires ou injurieux. Conséquemment, je me réserve le droit d'interrompre une présentation qui ne respecterait pas ces règles.

75 Nous aimerions vous rappeler l'importance de maintenir un climat serein, tel que nous l'avons vécu en première partie d'audience publique. C'est ainsi, comme je vous l'ai dit, qu'aucun propos diffamatoire ou non respectueux ne sera accepté, ni aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation de la part des gens qui assistent à l'audience.

80 Nous vous soulignons que, tout comme le promoteur et les personnes-ressources, donc toute personne qui assiste à l'audience a la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans un mémoire, dans la mémoire d'un participant ou dans sa présentation verbale.

Ce droit de rectification sert uniquement à exprimer des faits et non pas à se prononcer ou à contester des opinions émises par les autres; ça ne doit pas non plus être l'expression de jugement de valeur. Donc, c'est vraiment pour donner, corriger des faits.

85 Il peut s'agir par exemple de statistiques, de chiffres, de durée ou de tout autre donnée ou événement précis. Par exemple, si quelqu'un affirme que cette salle peut contenir 325 personnes alors que son permis d'exploitation indique que le maximum de personnes pouvant y être admises est de 250, alors on peut rectifier le fait.

90 Pour vous prévaloir du droit de rectification, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la salle, auprès de madame Boutin. Les personnes qui y sont inscrites seront invitées à la fin de la séance à intervenir. Leurs propos devront être brefs et factuels, bien entendu. Les rectifications aussi, parce que des fois la lecture, bon, les mémoires ne sont pas donnés d'avance, alors nous donnons quelques jours à ceux qui veulent faire une lecture plus attentive des mémoires, donc nous permettons des rectifications pendant une période, un délai d'une semaine à compter de ce soir. Donc, ce sera des rectifications par écrit, à ce moment-là.

95 À la suite de la deuxième partie de l'audience publique, la commission poursuivra, bien entendu, ses travaux et son enquête, le cas échéant, les questions supplémentaires de la commission et les réponses obtenues seront déposées dans les centres de documentation et dans le site Web du BAPE et pourront être consultées gratuitement par Internet aux centres de consultation régionaux.

100 La commission d'enquête rédigera son rapport à l'intention du ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs. Ce rapport fera état donc des préoccupations et des opinions exprimées par les participants ainsi que de l'analyse et des constatations de la commission concernant le projet.

105 Le rapport sera remis au ministre au plus tard le 8 avril 2014. Par la suite, le ministre disposera de 60 jours maximum pour le rendre public.

110 Parallèlement à cette deuxième partie d'audience publique, le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs procède à sa propre analyse. C'est à la lumière de ces deux rapports que le ministre fera ses recommandations au Conseil des ministres. La décision d'autoriser ou non le projet et selon quelles conditions appartient au Conseil des ministres.

115 Les documents déposés au cours de l'audience publique et les transcriptions sont et seront disponibles, ça fait plusieurs fois que je le dis, dans les centres de documentation ainsi que dans le site Web du BAPE et pourront être consultés par Internet. Je rappelle que l'adresse des centres est disponible à l'arrière de la salle.

120 Nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est muni d'une Déclaration de services aux citoyens et que l'organisme met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité des services offerts.

125 Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire qui est disponible à cet effet à l'entrée de la salle et de le remettre au secrétariat avant de quitter. Votre opinion à l'égard de nos services est essentielle pour nous. Je vous remercie à l'avance de prendre le temps nécessaire pour répondre à ce questionnaire.

130 Alors, j'arrive maintenant à la fin de mon discours. Je vais maintenant inviter notre premier participant. C'était monsieur Pellerin, mais il a accepté de céder sa place à madame Évelyne Beaudin qui souhaitait quitter le plus tôt possible.

Donc, Madame Beaudin, si vous voulez vous avancer. Bonsoir, Madame.

135 **Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

Bonsoir!

140 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, à vous la parole. Donc, vous avez une quinzaine de minutes pour faire votre présentation.

\* \* \*

145 **PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

150 **Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

155 Parfait. Donc, pour ma part, je présente ce mémoire-là à titre personnel, même si je suis impliquée beaucoup au niveau municipal à Sherbrooke, entre autres comme présidente du Comité des citoyens du parc Chauveau, et aussi comme co-porte-parole du mouvement Sherbrooke Démocratie, mais je réitère que c'est vraiment à titre personnel que j'ai rédigé ce mémoire-là.

J'ai regroupé mes préoccupations en trois sections, la première étant sur les solutions alternatives, la deuxième section, sur le problème de circulation et la troisième section, sur le développement durable.

160 Par rapport aux solutions alternatives, en gros, ce que je dis dans mon mémoire, c'est que je n'ai pas l'impression que le promoteur a vraiment fait une étude sérieuse sur les autres solutions qui permettraient, entre autres, de ne pas traverser le milieu humide en question, et

165 j'avais posé la question, la dernière fois, par rapport à la possibilité d'élargir le boulevard Industriel.

170 Il y a effectivement un document qui a été produit par le promoteur et qui a été mis en ligne. Je l'ai consulté. Malheureusement, bon, ce document-là a été rédigé la journée même des audiences du BAPE et purement pour les fins du BAPE. Donc j'ai l'impression, peut-être  
175 erronée, mais avec les documents que j'ai sous les yeux, j'ai l'impression qu'il n'y a aucune étude sérieuse qui a été faite sur l'élargissement du boulevard Industriel et, donc, les solutions alternatives n'ont pas vraiment été étudiées. Il y aurait pourtant possibilité de regarder si le boulevard Industriel ne pourrait pas être élargi à trois voies ou à quatre voies; quand je dis à trois voies, je le verrais un peu comme sur la rue Léger, pour les gens qui savent de quoi je  
180 parle, mais de garder une voie de centre réservée au virage à gauche, parce que le principal problème sur le boulevard Industriel, c'est quand les gens font des virages à gauche, ça bloque la circulation.

185 Donc, comme je disais, le document qui a été soumis, qui est le document DA7, ressemble plus à un argumentaire de la part du promoteur qu'à un véritable exercice de comparaison. Donc, je pense que ça serait légitime d'évaluer comme il faut une autre alternative qui ferait en sorte qu'on ne traverserait pas le milieu humide. Je ne dis pas que c'est ce qui doit arriver à tout prix, mais au moins, ce serait intéressant de savoir que tout a été étudié comme  
190 possibilité.

195 Pour ce qui est du problème de circulation, ce que je dis dans mon mémoire, c'est qu'on propose la construction du boulevard René-Lévesque comme solution à un problème de circulation qui a principalement été créé par le promoteur. Parce que le problème de circulation du quartier Mi-Vallon a grossi au fil des ans à cause du développement un peu chaotique qui s'est fait dans ce secteur-là, un développement qui s'est fait sans avoir de rue collectrice qui  
200 viendrait concentrer le trafic de ce secteur-là.

205 D'ailleurs, le quartier Mi-Vallon a été construit pratiquement sans trottoir, sans commerce de proximité, il n'y a pas de parc, d'espace vert. Les zones tampons qui étaient là n'ont pas été maintenues comme elles devaient l'être et c'est très difficile d'instaurer des services de transport en commun puisque, comme je le disais, il n'y a pas de voie directe. C'est des rues en cul-de-sac ou bien un peu comme... quand on regarde un plan, ça ressemble un peu à une grappe de raisin, donc c'est très difficile de circuler, ça fait beaucoup d'obstacles pour les voitures.

210 Donc, je souligne au passage le problème. La manière que c'est développé actuellement par la Ville de Sherbrooke, c'est souvent qu'on fait des quartiers enclavés puis que par la suite, on tente de les connecter avec des rues qui n'étaient pas supposées être connectées. On tente de connecter la rue Martin à la rue Chauveau, ça n'a pas marché jusqu'à maintenant. On a connecté la rue Malherbe à la rue Yamaska, alors que dans les plans, à l'origine, c'était supposé

205 être une traverse pour piétons qui était à cet endroit-là et donc on a plusieurs quartiers enclavés qu'on tente de connecter plutôt que d'avoir une vision globale au moment du développement pour favoriser une meilleure circulation puis éventuellement, aussi, un meilleur service de transport en commun.

210 Bon. Là, j'arrive au problème de la rue Malherbe, qui est une rue qui connecte le quartier Mi-Vallon au quartier Marie-Victorin. Ce qui m'inquiète beaucoup, c'est que quand j'ai lu les documents, j'ai remarqué qu'ils dataient souvent de 2003 ou 2007, alors que la rue Malherbe n'était pas encore connectée avec la rue Yamaska et donc, l'analyse est faite comme si la seule issue du boulevard Mi-Vallon était le boulevard Bourque, alors qu'en réalité actuellement on a  
215 deux problèmes dans le secteur : on a la sortie vers le boulevard Bourque, mais on a aussi la sortie par le quartier Marie-Victorin et ce deuxième problème-là n'est pas analysé, parce qu'il n'existait pas encore à l'époque où les documents ont été produits.

220 Le boulevard René-Lévesque, sa construction est justifiée beaucoup par le fait qu'il y a un problème de circulation sur Mi-Vallon. Malheureusement, les études sont désuètes, comme je viens de le dire, et en plus, quand je regarde les plans, je ne suis pas urbaniste, mais ce que je constate, c'est qu'il y a une seule issue supplémentaire qui est ajoutée au quartier Mi-Vallon puis c'est l'issue de la rue Matisse. Donc, on passerait de deux issues, pour les résidents du secteur, à trois issues, ce qui me semble possiblement insuffisant, d'autant plus qu'on continue,  
225 encore aujourd'hui, à l'heure où on se parle, à construire dans ce secteur-là.

Autre chose par rapport à la sortie de la rue Matisse; effectivement, ça peut constituer une solution intéressante pour certaines personnes du secteur Mi-Vallon, mais quand on regarde le plan, la rue Matisse est située à l'ouest du quartier Mi-Vallon, alors que le centre-ville de Sherbrooke est situé à l'est, donc les gens qui voudront parcourir la plus petite distance en automobile vont continuer à utiliser probablement la rue Malherbe et à traverser le quartier Marie-Victorin, ce qui est très problématique déjà à l'heure actuelle. Donc, je soulève des doutes par rapport au fait que le boulevard René-Lévesque va vraiment régler le problème de circulation du quartier Mi-Vallon et du quartier Marie-Victorin qui est tout le temps oublié dans les  
230 analyses que j'ai regardées.

240 Bon. Je parlais de l'enquête origine-destination. Je pense qu'il va falloir que la Ville de Sherbrooke prenne le temps d'analyser la nouvelle enquête origine-destination, parce que l'ancienne date d'il y a 10 ans et il y a 10 ans, il y a une très grande partie du secteur qui n'était pas développée. La situation a complètement changé depuis 10 ans. Donc, de faire les plans et devis du boulevard René-Lévesque alors qu'on n'a pas les résultats encore de l'enquête origine-destination, ça m'apparaît un peu risqué, parce qu'on pourrait proposer une solution très coûteuse à un problème qui ne serait finalement pas réglé.



245 Ensuite, je vais passer à l'aspect du développement durable. Donc, j'ai certaines craintes  
par rapport à la vision de développement durable du promoteur. Mais je tiens quand même à  
féliciter son initiative qui est évidente; les intentions sont bonnes pour favoriser la mobilité  
durable avec la construction de pistes cyclables et de chemins piétonniers qui sont agréables.  
250 C'est juste que j'ai l'impression que la vision pourrait être un peu plus globale par rapport au  
développement durable, parce qu'on offre finalement une mobilité durable dans un secteur  
éloigné de Sherbrooke, en banlieue pratiquement de la ville, et en plus, on offre une solution de  
mobilité durable à des gens, dans un secteur qui a été développé et où on est obligé d'utiliser  
son automobile de toute façon.

255 Le secteur Mi-Vallon est un très grand secteur où il n'y a, je le répète, aucun commerce  
de proximité, puis il y a aussi à Sherbrooke, par exemple, le Plateau Saint-Joseph ou d'autres  
secteurs du genre, où il n'y a que du commercial. Si on favorisait plutôt dans notre  
développement à Sherbrooke une mixité entre les zonages résidentiel et commercial, ça serait  
beaucoup plus facile d'avoir une mobilité durable que de continuer à développer comme on le  
260 fait, puis après coup, dire : bon, on met des pistes cyclables, on met des chemins piétonniers et  
ça va régler le problème.

C'est un peu le même problème, les mêmes craintes que j'ai par rapport au transport en  
commun. Déjà, dans le quartier – je le sais, moi –, dans le quartier Chauveau, qui est déjà  
265 beaucoup plus près, bon, que le quartier Mi-Vallon, plus près du centre-ville, c'est déjà quand  
même assez long de prendre l'autobus pour se rendre jusqu'au centre-ville, même si on est très  
chanceux quand on se compare.

270 Donc, oui, ça va être facile de faire passer un autobus sur le boulevard René-Lévesque,  
d'après ce qui a été présenté, mais ça risque d'être encore très long. Si les autobus, c'est des  
autobus ordinaires, ça risque d'être encore très long pour les gens du secteur de se rendre  
dans les différents points d'intérêt de Sherbrooke, donc ça serait intéressant de mettre en place  
les autres aspects du plan de mobilité durable, soit les stationnements incitatifs et peut-être la  
mise en place de navettes pour les gens de Rock Forest et aussi un genre de dépôt d'autobus,  
275 une station d'autobus de la STS qui serait située à Rock Forest.

280 Finalement, je réitère ma crainte par rapport à la préservation des zones tampons. Par le  
passé, il y a eu des zones tampons dans ce secteur-là qui n'ont pas été respectées. Je parle  
entre autres de celles entre Yamaska et le nouveau quartier Mi-Vallon. Donc là, la zone tampon  
n'a pas été respectée, donc c'est plus difficile, évidemment, on a plus de craintes, sachant que  
ça n'a pas été respecté dans le passé, on a beau se faire dire que ça va être respecté à l'avenir,  
c'est sûr qu'on est beaucoup plus craintifs.

285 Donc, finalement, mes suggestions : c'est que le promoteur effectue une étude sérieuse  
de toutes les solutions alternatives comme celle, par exemple, d'élargir le boulevard Industriel à

290 trois voies et celle d'élargir le boulevard Industriel à quatre voies avant de prendre une décision, et en tentant de ne pas avoir à traverser le milieu humide. Mais si le seul scénario possible est vraiment de traverser le milieu humide, je souhaite qu'une étude comparative sérieuse soit faite entre l'utilisation des différentes manières – bien, entre les différentes manières de traverser ce milieu humide là.

295 C'est sûr que je serais spontanément plus favorable à quelque chose du style d'un pont que de mettre juste des petits tunnels pour laisser couler l'eau, là. Je ne connais pas tous les détails de ça, mais je pense que ça serait intéressant que la population soit consultée par rapport à ça et qu'elle puisse donner son opinion sur les coûts et qu'elle prenne elle-même la décision de ce qu'elle veut voir comme développement à Sherbrooke.

300 Ensuite, favoriser une façon de faire plus durable lorsqu'on fait des nouveaux développements, éviter les rues sinueuses, éviter les rues sans issue, s'assurer que les promoteurs immobiliers construisent suffisamment de trottoirs, qu'ils favorisent une mixité de zonage résidentiel et commercial, construire plus d'espaces verts et de parcs, protéger les zones tampons et s'assurer d'une instauration facile du transport en commun.

305 Donc, quand on développe à Sherbrooke, le faire mieux pour avoir à éviter de construire des nouvelles artères, comme par exemple le boulevard René-Lévesque, pour régler un problème qu'on a créé nous-mêmes.

310 Et, finalement, refaire l'étude de circulation du secteur qui date, je crois, de 2007, en se basant sur les nouvelles réalités et évaluer toutes les possibilités. Je ne suis pas urbaniste, je ne sais pas ça va être quoi le résultat, mais je pense que c'est important d'évaluer toutes les possibilités, dont celle de faire déboucher le boulevard Mi-Vallon sur le boulevard Industriel, celle de faire déboucher le boulevard Mi-Vallon sur le boulevard René-Lévesque et celle de bloquer la rue malherbe, mais il y en a peut-être d'autres auxquelles je n'ai pas pensé non plus. Il faut étudier toutes les possibilités plutôt que d'avoir des préjugés et écarter d'avance certaines possibilités.

315 Finalement, instaurer une centrale d'autobus de la STS à Rock Forest, des stationnements incitatifs et des navettes.

320 Et le maire Bernard Sévigny a parlé de réduction de coût pour le boulevard René-Lévesque, je souhaite que ce soit fait sans affecter les aspects de mobilité durable du projet.

325 Donc voilà, ça complète.

**LE PRÉSIDENT :**

330 Alors, merci Madame Beaudin pour votre présentation. Il y a effectivement plusieurs points intéressants dans votre mémoire. Je pourrais souligner le premier point – avant les Fêtes, je relisais les transcriptions d'une commission parlementaire qui date de 1978, lorsque la *Loi sur la qualité de l'environnement* a été modifiée pour prévoir le régime d'évaluation environnementale tel qu'on le connaît aujourd'hui et le ministre Marcel Léger à ce moment-là, à un endroit, parlait justement de l'intérêt de la procédure qui faisait en sorte que les promoteurs seraient amenés, les initiateurs de projets seraient amenés à regarder un projet, mais à regarder aussi, faire l'effort de vérifier s'il y avait des solutions de rechange et de soupeser ces solutions de rechange là. Donc, on voit qu'à l'origine de la procédure, un des gros argumentaires en sa faveur allait dans ce sens-là.

340 Donc, c'est quand même un point très pertinent que je veux souligner, de voir, est-ce que la solution proposée est la meilleure, est-ce qu'elle est faisable? Donc, c'est sûr qu'à ce stade-ci, nous aussi, on s'intéresse à cette question-là, à savoir est-ce que Portland est la meilleure solution par rapport au boulevard Industriel? Donc quels sont les avantages et inconvénients de chacune des deux solutions? On va le regarder et si effectivement on juge que c'est incomplet ou qu'on n'est pas capable de voir assez clair, bien, on pourrait effectivement dire : bien, il faudrait développer plus, que le promoteur développe plus la question du boulevard Industriel. Mais ça, c'est une question qu'on va regarder dans notre analyse d'entrée de jeu.

350 Pour ce qui est du quartier du secteur Mi-Vallon, entre autres, aussi, ma perception, pour avoir vu un peu la largeur des rues, les constructions assez récentes, ma perception c'est que – je veux savoir si elle est bonne – c'est qu'il semble y avoir eu, peut-être il y a 30-40 ans, on planifiait, je ne sais pas, de faire de l'unifamilial dans ce secteur-là, et là, on a fait beaucoup de jumelés et de condos style quatre logements.

355 **Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

360 Est-ce que ma perception est bonne, à ce moment-là, donc qu'on a amené plus de gens que prévu pour des rues qui n'étaient pas faites pour absorber un trafic?

365 **Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

C'est très possible, puisque si je me fie aux propos de certains résidents du secteur, il y a des gens de la rue Taschereau, qui est la dernière rue finalement du quartier Chauveau, qui est

370 adjacente au quartier Mi-Vallon et des gens de Yamaska qui m'ont dit qu'ils s'étaient fait dire que ce serait de l'unifamilial qui serait construit derrière chez eux, puis que finalement, ils ont eu la surprise de voir que c'était des quatre logements.

375 Là, je me base purement sur des propos qui m'ont été rapportés, mais effectivement, les rues sont assez larges à certains endroits. Je ne sais pas si vous vouliez dire que les rues étaient larges ou pas larges, quand vous parliez de la largeur des rues?

**LE PRÉSIDENT :**

380 Bien, en fait, elles sont relativement larges. Mais surtout Mi-Vallon, c'est assez frappant quand on va sur Mi-Vallon, parce que c'est vraiment une collectrice, et bon, elle a une largeur acceptable, mais compte tenu qu'il y a beaucoup de quatre logements le long et à proximité de Mi-Vallon, bien, on voit que c'est une rue qui est facilement surchargée. D'autant plus qu'il y a une école à côté, donc des parents, beaucoup, qui peuvent aller chercher et porter leurs enfants et les autobus scolaires qui arrivent, donc on voit que la rue n'est pas tellement large.

385 Je veux faire un parallèle; où je demeure, à Sainte-Foy, ils appellent ça le boulevard Nelson, mais en réalité c'est une rue, mais qui est très, très, très large et il y a une école qui est là. Mais la rue est beaucoup plus large que Mi-Vallon, puis l'école est au coin de la rue, à côté de chez nous. Donc là, il n'y a pas de problème, les gens, les parents peuvent se stationner et les autobus aussi. Mais la rue, je vous dirais, est pratiquement, disons, cinq mètres minimum plus large que Mi-Vallon, par exemple.

390  
395 Donc, c'est pour ça qu'on peut regarder, c'est pour ça que je me posais la question à savoir si la conception initiale du quartier était pour moins de densité, puis là, bien, on a peut-être 40-50 % plus de logements qu'il était prévu il y a 30-40 ans. À moins que vous ne vouliez commenter, je vais laisser la parole aussi à mon collègue.

**Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

400 Non, mais c'est très possible. Effectivement, le boulevard Mi-Vallon, c'est comme si c'était un boulevard qui ne s'assumait pas complètement. C'est comme si le boulevard Mi-Vallon – bien, ça s'appelle un boulevard, mais on se fait tout le temps dire, à la Ville, que ça ne doit pas être considéré comme un boulevard, que c'est une rue résidentielle comme les autres. Mais il y a des rues complètement résidentielles plus loin, comme la rue Marcel-Marcotte, par exemple, ou la rue Marini, mais particulièrement Marcel-Marcotte, qui sont des rues très larges, alors que  
405 c'est des rues totalement résidentielles, et ça accentue le problème de trafic, parce que les gens se sentent... les gens ont tendance à rouler plus vite quand les rues sont plus larges.

410 Donc, de la manière que ça a été développé, ça accentue encore plus les problèmes de trafic dans ce coin-là, mais effectivement, Mi-Vallon, on a l'impression, quand on regarde les plans, que ça aurait dû être la rue collectrice, comme la rue Léger, et que ça aurait dû avoir un peu le même rôle, mais que finalement, ça avait un peu changé de vocation en cours de route.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

415 Peut-être une question de précision. Quand vous parlez de la rue Malherbe, est-ce que vous savez l'année de construction de cette rue-là? Quand est-ce que ça a été mis en service? Avez-vous une idée?

**Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

420 Il y a peut-être des gens dans la salle qui pourront répondre, mais moi...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

425 Oui, mais je vais la reposer, sinon, si vous ne le savez pas.

**Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

430 ... moi, j'ai entendu dire que ça fait peut-être quatre ans?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

435 Quatre ans environ?

**Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

440 Bien, j'ai monsieur Pellerin qui me fait signe que ça semble être ça.

**Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

445 Quatre ans.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

450 Et donc, depuis que cette rue-là a été reliée, disons, avec Mégantic et Marcel-Marcotte, comme vous dites?

**Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

455 Oui?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

460 Tout ça, ça a fait en sorte que les véhicules maintenant utilisent cet accès-là pour se rendre sur Industriel par la rue Barton, c'est ça un peu?

**Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

465 Exactement.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

470 O.K.

**Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

475 Et il y a sûrement quelqu'un d'autre qui va vous parler exactement de ce problème-là, mais au début, la rue Mégantic n'existait pas encore et les gens passaient sur la rue Coaticook, donc juste à côté du parc du quartier Marie-Victorin, puis c'était très problématique. La Ville a apporté comme solution de construire la rue Mégantic qui était plus directe, mais il y a des gens qui habitent là aussi. Finalement, c'est comme si on... tout ce problème-là, c'est un peu comme si c'était des gens qui se passaient la balle, qui se passaient la patate chaude d'une place à l'autre, puis finalement, on débouche tout le temps dans l'endroit où il y a le moins de gens qui sont établis depuis longtemps, et donc, mais il y a tout le temps des mécontentements.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

485 Dans le fond, donc, on a une rue collectrice qui va à Mi-Vallon qui, finalement, aboutit sur des rues locales, résidentielles, donc on a un problème, si on veut, de hiérarchie, de fonctionnalité au niveau du réseau.

490 **Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

Oui. Au coin de... bien, sur la rue Malherbe, il passe environ 4000 autos par jour. Quand on pense aux gens du quartier Marie-Victorin, qui existe depuis peut-être, je ne le sais pas, une trentaine d'années au moins, donc le quartier Marie-Victorin existait depuis une trentaine  
495 d'années, il était enclavé, donc les seules sorties étaient sur le boulevard Industriel, donc les gens de la rue Yamaska étaient habitués à n'avoir à peu près aucun trafic et ils se retrouvent, pratiquement du jour au lendemain, à voir 4 000 autos par jour qui passent au coin de la rue.

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

Puis maintenant, avec le projet, avec les carrefours giratoires, les liens qui vont se faire avec le quartier, est-ce que vous pensez que ça va alléger un peu cette situation-là? Que ça va contribuer à diminuer le problème un peu?

505 **Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

Je crois que ça va alléger un peu, mais que le problème fondamental, c'est la manière dont le quartier a été construit. Il manque de rues collectrices à la base. Je crois que ça va alléger un peu, mais comme je disais, je crois que la rue Malherbe va rester encore  
510 problématique, parce qu'elle est située plus à l'est et que ça va rester tout le temps le raccourci des gens de la place. C'est l'impression que j'ai, puis c'est pour ça que je trouve que c'est un peu inquiétant qu'il y ait seulement trois sorties pour les gens de ce secteur-là, parce qu'il y a quand même, c'est un quartier qui est quand même très dense, comme l'a souligné monsieur Germain.

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

Oui. Très bien, merci.

520 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Alors, j'ai réagi parce que je n'avais pas remarqué qu'il y avait une rue Coaticook. Effectivement, j'aurais dû le remarquer, mais c'est parce que je suis originaire de Coaticook, c'est pour ça que j'ai réagi. Alors, je vous remercie pour votre présentation.

525 **Mme ÉVELYNE BEAUDIN :**

C'est moi qui vous remercie.

530

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous allons maintenant inviter monsieur René Allard – Monsieur Pellerin, vous allez passer troisième, à moins que... ça ne vous dérange pas?

535

**M. DENIS PELLERIN :**

Pas du tout.

540

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Vous êtes troisième, vous n'êtes pas trop loin. Alors, je vais inviter monsieur René Allard et autres citoyens. Alors, bonsoir Messieurs.

545

**M. RENÉ ALLARD :**

Bonsoir.

550

**M. GILLES DAIGLE :**

Bonsoir.

555

**M. RENÉ ALLARD :**

Bonsoir, merci de nous recevoir. Pour la présentation, je vais être accompagné de monsieur Gilles Daigle, ce qui n'était pas prévu au départ, ça fait que je pense que c'est important de le mentionner.

560

Ce mémoire a été réalisé par un groupe de citoyens du quartier du district du Domaine Howard, à Sherbrooke, qui est préoccupé par la qualité de vie des quartiers centraux, plus particulièrement notre quartier, en ce qui concerne la qualité de l'environnement, la sécurité et la mobilité durable. C'est des valeurs pour nous et on y tient. Je vais lire des extraits du mémoire.

565

Le boulevard de Portland, dans sa portion comprise entre les boulevards Jacques-Cartier et Queen-Victoria, ainsi que les autres rues du quartier qui en constituent son prolongement sont des voies étroites et souvent empruntées par des véhicules lourds. La circulation y est très dense, bien au-delà du seuil que peut supporter un quartier résidentiel densément peuplé. Les bouchons de circulation sont quotidiens et s'étalent de plus en plus dans le temps aux heures de pointe. Cette situation devenue chronique présente des risques certains à la sécurité des piétons et des cyclistes ainsi que des résidents.

570



575 De plus, nous assistons depuis plusieurs années à la dégradation de la qualité de l'air et de l'environnement sonore, en somme, de la qualité de vie de la population de tout un quartier, une population qui cherchera bientôt, craignons-le si rien n'est fait pour corriger la situation, à se réfugier dans les quartiers de banlieue pour y trouver la quiétude aujourd'hui disparue dans notre quartier. Une migration qui ne fera qu'aggraver l'effet d'étalement de la situation.

580 Donc nous, nous sommes très préoccupés par le projet qui a été présenté, principalement l'axe que ça va créer, un accès direct entre le quartier Mi-Vallon et le boulevard de Portland. On parle d'un débit de circulation, d'un flux de circulation d'environ 30 000 véhicules qui va être au coin du boulevard Léger et Portland et puis nous, ce qu'on craint, c'est qu'une grande partie de ces véhicules-là vont se retrouver sur le boulevard de Portland.

585 Et puis, parce que le projet, de la façon qu'il va être fait, va créer une artère de transit est-ouest, finalement, qui va partir de Mi-Vallon puis qui va descendre jusqu'au centre-ville, un accès est-ouest naturel, idéal, puis qui va sûrement être privilégié par de nombreux usagers de la route si aucune mesure n'est prise. Parce que présentement, on sait que le boulevard Bourque est très achalandé puis est surchargé. Ça fait que ça va être une voie naturelle. On sait que l'univers a horreur du vide, ça fait qu'on est sûr que le boulevard René-Lévesque va se remplir rapidement.

590 Il nous apparaît important de souligner le fait que les principales données qui ont servi à l'estimation des débits datent de 2007, comme ça a été mentionné précédemment, et puis qu'il y a des données qui vont sortir en 2013, qui n'ont pas vraiment servi à la documentation du dossier.

600 Ça fait que nous, on se questionne sur la validité des projections qui ont été énoncées dans le projet et par voie de conséquence, des prédictions faites sur la distribution du flux de circulation que générera la mise en fonction du prolongement du boulevard de Portland ou du boulevard Léger ou du boulevard Industriel, s'il en est décidé, parce que ça va être la même chose, finalement; René-Lévesque va aboutir ou sur Portland ou sur une autre voie, finalement, qui va mener à la fin du boulevard Portland actuellement.

605 Nous ne partageons pas l'avis des représentants de la Ville dont les prédictions optimistes annoncent même une baisse de circulation sur le boulevard Portland. Quand je suis venu au mois de décembre, c'est ce qu'on a dit. On a dit : « Ah, on pense que ça va prendre la 410, ça va s'en aller un peu partout et même qu'il va y avoir une baisse de circulation sur le boulevard de Portland. » Je ne le sais pas, je les trouve très optimistes. Nous, on ne partage pas ça du tout. Nous sommes très inquiets de la situation.

610 Quand on regarde le projet, on se rend compte que les responsables de la Ville semblent compter sur une approche passive dont l'effet attendu est simplement de voir l'automobiliste

615 pénalisé par des délais d'attente plus ou moins importants sur le boulevard René-Lévesque ou le boulevard de Portland, afin d'induire des changements de comportement ou d'habitude chez ces derniers.

620 Une telle approche est pénalisante pour tous les citoyens qui emprunteront ou qui empruntent le réseau routier, y compris les usagers du transport collectif qui, selon nous, vont se retrouver inmanquablement immobiliser comme tout le monde dans les bouchons de circulation.

625 Ce qu'on a vu dans la documentation de la Ville, c'est qu'au lieu d'essayer de prévoir des mesures ou de vouloir déjà faire quelque chose pour contrôler la circulation, on s'est dit : « Ah, il va s'établir un équilibre. » Autrement dit, ce qu'on comprend entre les lignes c'est que quand ils vont avoir assez attendu à une place, ils vont peut-être aller ailleurs ou d'autres choses. Ça fait qu'on ne voit pas beaucoup de leadership ou de prévision, de réflexion ou de vision quant à comment on veut que la circulation dans Sherbrooke s'effectue dans le futur avec le développement de ça, entre autres.

630 Considérant le fait que le boulevard René-Lévesque n'aura, contrairement au projet initial, qu'une seule voie dans chaque direction et qu'il est de l'avis des représentants de la Ville qu'il y aura probablement un ralentissement de la circulation, voire des embouteillages aux périodes de pointe – parce qu'on a parlé des niveaux de service bleu, vert, rouge, je pense –, probablement des ralentissements, il va y avoir des embouteillages, nous nous interrogeons sérieusement, dans ce contexte, sur la performance attendue du transport en commun ou collectif, parce qu'on parle de covoiturage ou taxi ou autres moyens, il nous apparaît évident qu'il sera difficile de développer un engouement du public pour ces formes de transport si ces derniers ne sont pas performants.

640 On sait que c'est difficile pour le transport en commun à Sherbrooke et s'il n'y a pas des choses qui changent de façon dramatique, on ne pense pas que ça va améliorer la situation. Donc, il faut prévoir des moyens pour assurer cette mobilité durable dont on parle tant dans les documents de la présentation, ainsi que dans toutes les grandes politiques de l'administration municipale.

645 À ce stade-ci, on ne voit pas de geste fort ou d'engagement qui va dans cette direction. On s'est rendu compte que même les responsables de la STS, Société de transport de Sherbrooke, ont été impliqués à la toute, toute fin. Et eux, d'après ce qu'on a vu, vont se limiter à programmer les horaires des autobus pour ces choses-là. On trouve ça déplorable. On parle de mobilité durable à Sherbrooke, ça a l'air d'être fait en vase clos. On peut se tromper, mais c'est ce qu'on interprète à la suite de la lecture des documents.

655 Dans le schéma d'aménagement et de développement révisé, second projet, page 4, il est précisé que le boulevard de Portland est défini comme un axe structurant de transport collectif. Étant donné que le projet actuel est un prolongement naturel du boulevard de Portland, il va de soi qu'il fait partie de cet axe structurant. Dans l'état actuel et futur proche, le boulevard de Portland peut difficilement assurer ce rôle, plus particulièrement dans sa portion comprise entre les boulevards Jacques-Cartier et Queen-Victoria.

660 C'est difficile, à mon avis, de faire un axe structurant quand il est déjà surchargé puis qu'il n'y a rien de prévu pour essayer d'en contrôler le débit. On peut rêver un peu ou proposer des solutions, on est d'avis qu'une voie réservée, ce qui n'est pas prévu présentement, une voie réservée exclusivement au transport collectif – autobus, taxi, covoiturage – devrait être intégrée au projet du boulevard René-Lévesque, afin d'assurer la fluidité et l'efficacité du service.

665 De plus, nous croyons qu'il est temps d'implanter, à Sherbrooke, des voies réservées au transport collectif sur le réseau routier actuel; le boulevard de Portland, les rues Moore et Montréal vont en être les premiers bénéficiaires. Ainsi, l'axe allant de Rock Forest en allant au centre-ville, en passant par le Carrefour de l'Estrie, pourrait bénéficier de cette approche. Je pense que ça serait intéressant, ce n'est pas encore fait à Sherbrooke, mais si on veut parler de quelque chose de performant, de rapide, de fluide, bien, à notre avis, ça serait une des solutions à envisager, ou d'autres solutions équivalentes qui assureraient le même résultat. Mais on voit difficilement présentement comment, avec un boulevard René-Lévesque qui devrait être assez occupé dans, disons, rapidement, comment on va pouvoir assurer cette fluidité-là du transport collectif. Je pense qu'on n'améliorera pas beaucoup la situation.

670 Ça, c'était notre solution pour ça, ici. On a regardé un petit peu par rapport aux pistes cyclables, ce qui a été présenté la dernière fois. On trouve intéressant le questionnement qui a été présenté aux audiences publiques quant à la localisation de la piste cyclable. Là, présentement, elle est dans le centre, on appelle ça une piste multifonctionnelle. On se questionne : est-ce que c'est la meilleure solution? C'est très coûteux, comme on le voit avec les passages qui sont en dessous des terrepleins, c'est une solution qui est très coûteuse, on trouve ça... c'est le fun d'y avoir pensé. Ça a été pensé dans les derniers temps, parce que ce n'était pas intégré au projet initialement puis on se demande, qu'est-ce qu'est la meilleure solution en fonction du coût? Est-ce que c'est en latéral que ça serait préférable? Est-ce que c'est au centre? Je sais qu'il y a un comité directeur là-dessus, puis je trouve ça intéressant qu'il se pose la question en fonction de l'investissement et puis aussi de la cohérence d'un réseau.

685 Là, on a un réseau avec des pistes au centre. Après ça, on se ramasse avec, quand on sort du projet, dépendamment, on va être avec des pistes protégées à droite et, après, on tombe sur un réseau, des fois, avec un tracé sur la voie publique ou autre. Donc, on trouve que la cohérence du réseau est importante pour la sécurité des utilisateurs et des piétons et de tout le monde.

695 Puis, juste une petite question de topographie, c'est que la piste cyclable va arriver à  
Lionel-Groulx et boulevard de Portland, on prévoit un virage à droite pour aller rejoindre les  
pistes actuelles, la pente est à 12 %. Pour certains cyclistes, ça ne présente pas de problème,  
en descendant avec des bons freins on s'en tire bien, mais en montant c'est un peu plus  
compliqué.

700 Ça fait que c'est peut-être de regarder ça, puis aussi la connexion avec le réseau qui va  
au Plateau Saint-Joseph ou qui rejoint les autres pistes de la ville qui, en tournant à gauche sur  
Lionel-Groulx, qui n'est pas très loin, là, au coin de Prospect. C'est de regarder ça dans son  
ensemble pour l'intégrer.

705 En conclusion, si on regarde rapidement, donc ce qu'on s'est rendu compte, c'est que  
l'analyse environnementale, au niveau de la qualité de l'air et de la pollution sonore ou des  
mesures de mitigation n'a été effectuée que sur le périmètre concerné par le projet. On trouve  
ça, pour le moins, insuffisant. C'est comme si ce projet-là n'avait pas d'impact à nulle part  
ailleurs.

710 Et puis, ça serait intéressant de faire des études. Il y a une seule étude que j'ai vue, qui a  
été réalisée dans l'évaluation du climat sonore en référence; ils ont fait une étude au coin de  
Newton et du boulevard Portland qui est en plein centre du district du Domaine Howard, et ils en  
ont conclu que c'était fortement perturbé. C'était en rouge.

715 Ça fait qu'on prend connaissance de ça, mais par contre, comment on l'intègre dans le  
reste, comment on en tient compte pour dire : bien, à Sherbrooke, oui, il y a un pôle qu'on veut  
faire où on va mettre du vert et du faiblement perturbé, mais il y a une autre section de la ville où  
c'est fortement perturbé. On trouve que ça serait le temps d'intégrer le projet dans son  
720 ensemble puis dire, si c'est fortement perturbé puis qu'on risque de le perturber de façon encore  
plus importante, en quelque part, il y a quelque chose qui ne marche pas.

725 Ça fait que nous, on demande à la Ville d'approfondir les études ou d'étudier le projet de  
façon plus large, puis de faire en sorte que l'impact va être diminué, même dans les quartiers  
autres que celui qui... à l'extérieur du projet.

730 Puis on est d'avis, aussi, que le boulevard René-Lévesque dans sa configuration actuelle  
va être rapidement congestionné et puis il ne favorisera en rien le développement du transport  
collectif.

Ce sont des investissements importants qui vont être faits, c'est des dizaines de millions  
de dollars. Tantôt, madame Beaudin l'a mentionné, on a entendu le maire Sévigny, à la fin de  
l'année dernière ou avant les élections, dans ce coin-là, dire qu'il voulait faire de ces projets-là...  
réduire les coûts au maximum. On est d'accord, on ne jette pas l'argent par les fenêtres. Par

735 contre, il faut voir le rendement sur l'investissement, les rapports coûts-bénéfices. À quel coût  
on va faire les développements et à quel prix.

740 Si on a des infrastructures qui nous amènent à un horizon de quelques années seulement  
dans l'efficacité des infrastructures, sans être surchargées, ça ne vaut pas la peine. On dit : oui,  
les coûts sont importants, mais pas au détriment du transport collectif.

745 On veut faire de la mobilité durable, on veut réduire les gaz à effet de serre; dans le  
développement du projet comme on le voit là, ce n'est pas les objectifs qu'on va atteindre ou, du  
moins, ce n'est pas ça qui va permettre de l'atteindre. Ça fait que c'est un peu tout ça. On se  
questionne un peu sur l'ensemble, puis on est très préoccupé sur les impacts que ça risque  
d'avoir dans notre quartier.

#### **LE PRÉSIDENT :**

750 Alors, je vous remercie pour votre présentation. Bien entendu, en fonction des données  
que nous savons actuellement, on va examiner... bon, la Ville a produit des renseignements  
concernant les données les plus récentes de circulation, on sait que la nouvelle enquête du  
ministère des Transports s'en vient, donc devrait être publique dans les prochains trois, quatre  
mois. C'est possible que la commission ne puisse pas en prendre connaissance avant qu'elle  
755 n'ait remis son rapport, donc ça, c'est une possibilité, mais c'est sûr qu'on va quand même  
chercher à examiner cette question-là en fonction des dernières tendances dans la répartition  
de la circulation dans la partie ouest de Sherbrooke, jusqu'au centre-ville.

760 Bien entendu, on va aussi essayer de voir quel peut être... si on a des préoccupations,  
effectivement, qu'on arrive à la conclusion qu'il peut y avoir des risques à ce moment-là vers le  
centre-ville, bien, c'est sûr que la commission va exprimer si elle a des préoccupations. Mais on  
va essayer de regarder, voir qu'est-ce qu'on peut faire.

765 Pour ce qui est de René-Lévesque, c'est sûr que de faire René-Lévesque avec une voie  
réservée, donc ça voudrait dire faire un boulevard à quatre voies, donc ça veut dire que c'est  
une augmentation d'emprise routière, puis on peut parler au total de 7 mètres – 3,5 mètres de  
chaussée –, donc ça, c'est un autre projet. Donc, ça veut dire, ça deviendrait, si on veut essayer  
de le considérer comme une route plutôt collectrice puis s'il était à quatre voies, là, il pourrait  
peut-être devenir plus un boulevard de transit. Donc, c'est sûr que là, ça change la dynamique  
770 pour un tel boulevard. Oui?

#### **M. GILLES DAIGLE :**

775 Ça devient un boulevard de transit, mais avec une place à 50 % occupée par le transport  
en commun, et c'est cette vision-là qu'il faut regarder. On est en train de relier des pôles

780 d'activité économique et désenclaver un secteur de la ville, à savoir le secteur Mi-Vallon. On le désenclave, on crée une bretelle entre Bourque, Chemin de Saint-Élie, l'axe autoroutier 10-55 puis de Portland. Ça, c'est la bretelle René-Lévesque qui va relier quatre voies majeures. Et si on suit ces voies-là, si on suit cette voie-là et de Portland, on touche à des plateformes d'activité économique, le parc industriel, le pôle commercial Carrefour de l'Estrie, Saint-Joseph, et si on continue, bien, c'est le centre-ville. Puis après, bien, il y en a d'autres aussi. On pourrait rêver un peu puis relier tout ça par un système de transport en commun performant.

785 Là, on parle d'environnement, de développement durable, de qualité de l'air, de baisse des gaz à effet de serre. À long terme, c'est la vision qu'on voit dans un futur projet.

790 Évidemment, on propose un autre projet. Mais je pense qu'il faut le considérer. Il faut que la Ville regarde, avec le peu de ressources que les administrations vont avoir à leur disposition dans les années à venir, il faut que les investissements qui sont envisagés ne soient pas juste une patch sur un problème temporaire et localisé.

**LE PRÉSIDENT :**

795 Très bien, Monsieur Dériger?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

800 J'ai une petite question. Vous avez parlé, quand vous parliez des pistes cyclables, d'un comité directeur qui se penchait sur cette...

**M. RENÉ ALLARD :**

Un plan directeur.

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

Un plan directeur.

**M. RENÉ ALLARD :**

810 Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

815 O.K., excusez.

**M. RENÉ ALLARD :**

820 J'ai lu qu'il y avait un plan directeur qui était à être élaboré pour le réseau cyclable ou peut-être juste pour cette partie-là, là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

825 Non, là, vous parlez du réseau complet, là.

**M. RENÉ ALLARD :**

Ah! Ça se peut, oui.

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

Bien, je ne le sais pas, je vous pose la question.

**M. RENÉ ALLARD :**

835 J'ai vu ça dans la documentation, mais quand on en a parlé, on a référé à un plan directeur à être élaboré puis qu'on allait probablement en tenir compte.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

840 O.K. Non, j'avais compris un comité.

**M. RENÉ ALLARD :**

845 Je me suis trompé.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

850 Non, mais je pensais qu'il y avait un groupe qui s'était formé pour discuter des questions cyclables, là.

**M. RENÉ ALLARD :**

855 Peut-être, mais je ne suis pas au courant.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

860 Puis votre position à vous par rapport à ça, justement, au tracé, le fait que ça soit au centre, est-ce que vous avez des préoccupations par rapport à ça, par rapport à la sécurité? Je comprends que ce qui vous préoccupe, c'est les raccordements dans le réseau complet, c'est quoi, exactement?

865 **M. RENÉ ALLARD :**

Pour aller sur cette piste-là, il va falloir traverser en quelque part, ce qui avait été mentionné. C'est une piste au centre, donc on la prend en quelque part, puis on imagine qu'elle va être perçue plus sécuritaire parce qu'elle est protégée des voies de circulation. Mais 870 j'imagine que des enfants, un peu tout le monde va utiliser ça. Ça fait que quand ils vont traverser, est-ce qu'ils vont traverser aux endroits juste sécuritaires, ils vont traverser en vitesse pour aller rejoindre la piste? On a dit qu'il allait y avoir des accès. Moi, personnellement, je trouve que c'est un peu compliqué par rapport à une voie latérale.

875 Personnellement, je n'utilise pas beaucoup les pistes cyclables. C'était écrit là-dedans et il va toujours y avoir de la place, puis René-Lévesque est assez large pour ça, pour circuler en parallèle ou, on va dire, partager la route avec l'automobiliste, ce que je ne fais pas sur Portland, évidemment. Avec des voies à trois mètres de large, on ne partage pas la route parce qu'on se fait passer dessus carrément. Ça prend vraiment des braves, mais René-Lévesque, à cet 880 endroit-là, est-ce que ça serait préférable d'élargir la voie, de mettre une piste cyclable en bordure ou quelque chose comme ça? Ça génère des investissements moins importants.

Puis comme on parle de comportement, quand l'automobiliste ne voit pas le cycliste, il n'y pense pas. Après ça, il le voit, il ne le voit pas, il est de côté, il est dans la voie, c'est vraiment... 885 c'est pour ça que quand on parle de plan directeur, c'est d'essayer de... c'est quoi la meilleure façon pour la circulation, mais aussi pour assurer l'adoption de comportements qui vont être sécuritaires pour tout le monde.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

890 Puis comme cycliste, comment vous voyez les carrefours giratoires? Est-ce que pour vous, c'est quelque chose qui semble sans problème?

**M. RENÉ ALLARD :**

895 Je sais qu'en Europe ça ne présente pas de problème, ça fait qu'ici, ça ne doit pas en présenter non plus, là.



**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

900 Parce qu'une des raisons pourquoi qu'on était au centre, c'est qu'on faisait des tunnels pour passer en dessous des carrefours pour éviter les conflits aux différents carrefours. C'était, en tout cas, une des raisons.

**M. RENÉ ALLARD :**

905 Oui, oui, oui. Bien, c'est la théorie de dire : bien, on sépare le cycliste ou on l'isole, mais finalement, quand on va en Europe ou ailleurs dans le monde, je n'ai pas voyagé tant que ça, mais c'est-à-dire la route, ça se partage. Et puis en Europe, quand les automobilistes clignotent pour te dépasser, c'est complètement d'autres mentalités.

910 Je pense que c'est plus les mentalités qu'il faut changer que d'essayer d'isoler à tout prix le cycliste. Ça a beaucoup évolué au Québec par rapport à il y a 20, 30 ou 40 ans. On se faisait arracher les pédales, il y a 40 ans. Ça passait, on dirait que c'était à qui passait le plus proche.

915 Maintenant, c'est beaucoup plus civilisé, puis je pense qu'il faudrait en tenir compte quand on développe des réseaux cyclables.

920 Mais c'est sûr qu'il y a beaucoup de sorties de domiciles dans les rues résidentielles, ça peut représenter un certain problème. C'est pour ça que le plan directeur tient compte de tout ça. Je pense qu'il n'y a pas juste une bonne solution, c'est de trouver la meilleure possible, mais je sais que c'est extrêmement dispendieux, ce qu'ils vont faire là, dans le centre, là. Ça, c'est sûr.

**M. GILLES DAIGLE :**

925 Et ça peut être mis ailleurs. Bien, en tout cas.

**M. RENÉ ALLARD :**

930 En tout cas. Que la meilleure solution prévale, au meilleur coût, comme on dit.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

935 O.K. Bien, merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

On va essayer de regarder ça. Alors, je vous remercie pour votre présentation.

940

**M. RENÉ ALLARD :**

Merci.

945

**M. GILLES DAIGLE :**

Merci.

950

**LE PRÉSIDENT :**

Nous allons maintenant inviter monsieur Denis Pellerin. Bonsoir, Monsieur Pellerin.

955

**M. DENIS PELLERIN :**

Bonsoir.

960

**LE PRÉSIDENT :**

À vous la parole.

965

**M. DENIS PELLERIN :**

Je vais passer par-dessus mon argumentaire que j'avais présenté, question de ne pas endormir tout le monde, parce que l'argumentaire est repris, évidemment, dans les conclusions et les recommandations. Donc, je vais me limiter aux conclusions et recommandations et j'aurai peut-être des questions ensuite.

970

Donc, concernant la construction du boulevard René-Lévesque, attendu qu'il n'y a pas de garantie quant au nombre de logements qui seront construits à l'ultime, donc à la fin du projet;

Attendu que ce nombre de logements estimé est passé de 3 000, dans le rapport de 2010 à 2 500 lors de la consultation de 2011, puis à 1 800 lors de la consultation de 2012 et, enfin, entre 1 500 et 1 800 en 2013;

975

Attendu qu'il se trouve plus de 1 702 terrains sur le boulevard projeté et sur les rues environnantes – je vous réfère au plan DA12, je les ai comptés – et que plusieurs de ceux-ci sont destinés à des habitations multiples, quatre à six logements, dépassant ainsi les 1 500 à 1 800 logements prévus;

980

Attendu qu'on parle d'une superficie de 117,6 hectares, donc 145 au total, de laquelle on retranche 27,4, pour une densité d'environ 20 logements à l'hectare; 20 logements à l'hectare,

c'est madame Gilbert qui nous a fourni ça dans le document DT2, ligne 3385, ce qui donne plutôt 2 350 logements, soit 30 % de plus que ce que le promoteur déclare;

985            Attendu que la réduction de près de moitié du nombre prévu de logements entre 2010 et 2013 ne semble pas avoir affecté l'estimation du nombre de véhicules par jour au point le plus achalandé du boulevard, soit 23 000 véhicules par jour;

990            Attendu que le détail de ce chiffre, 23 000 véhicules par jour, n'a pas été fourni à la commission, bien qu'il ait été demandé, c'est-à-dire les déplacements générés par les résidents du secteur, plus le transit à travers ce secteur, plus le surplus provenant du secteur Mi-Vallon dans le but de le désengorger;

995            Attendu que ce chiffre de 23 000 approche, sinon dépasse la capacité du design de l'artère;

1000           Attendu que ce même chiffre sera dépassé si les souhaits de la Ville d'augmenter de 4,6 % jusqu'à 10 % la portion de déplacements faits par le transport en commun ne se réalise pas, si on n'y arrive pas, à 10 % – bon, je vais le lire, monsieur Gélinas a déclaré : « [...] parce qu'ils n'ont pas opté pour un transport actif ou le transport en commun? Bien, éventuellement, le boulevard René-Lévesque et le boulevard de Portland vont atteindre leur capacité comme bien d'autres tronçons de rue sur le territoire et pendant l'heure de pointe, on va observer des niveaux de service qui sont plus élevés, donc B, C, D et E et F, même... » Ça, c'est dans le DT2, lignes 3499 et suivantes;

1005           Attendu aussi que la *Politique de consultation* citoyenne n'a pas été respectée lors des séances de consultation sur le projet, notamment aux articles 2.2.1, 2.2.3, 8, 9.1 et 9.9;

1010           Attendu que la capacité et la fonctionnalité d'un design à deux voies ont été questionnées par les citoyens à chacune des séances publiques de consultation depuis 2008;

1015           Attendu que le 17 avril dernier, sur les ondes du 107,7 FM, monsieur Sévigny, maire de Sherbrooke déclarait, et je cite : « *Je pense qu'il y a des économies à faire, on n'est pas là pour gagner un concours d'urbanisme, on est là pour rendre des services au meilleur coût possible et il va y avoir une révision du projet.* » Je saute quelques phrases d'échange avec l'animateur : « *Il y a une commande qui a été passée pour réduire l'évaluation des coûts du boulevard René-Lévesque de façon à le rendre un peu plus acceptable sur le plan financier.* »

1020           Attendu qu'une révision du design de cette artère et de ses composantes associées : piste multifonctionnelle, trottoirs, carrefours giratoires, piste multifonctionnelle qui passe en dessous des carrefours giratoires, une telle révision du design ne saurait se faire sans incidence sur sa capacité, sa fonctionnalité ou son impact sur l'environnement;

1025      Attendu que ce nouveau design devrait nécessairement être à nouveau présenté à la population pour respecter la *Politique de consultation citoyenne*, je demande à la commission de recommander au ministre de rejeter le projet de construction du boulevard René-Lévesque tel que présenté.

1030      Concernant le prolongement ouest du boulevard de Portland, attendu que ni la Ville de Sherbrooke, ni Sherbrooke Innopole n'a fait la preuve du besoin en terrains et bâtiments industriels pour justifier le projet;

1035      Attendu que le dernier *Plan directeur de développement des espaces industriels*, le DAM9, date de près de 9 ans, juillet 2005;

1040      Attendu qu'un montant de 697 110 \$ a été alloué par le Conseil municipal le 3 juillet 2012 par la résolution CM-2012-8520 à la firme de consultant SM inc., pour un contrat de service professionnel en ingénierie pour ce projet et qu'à notre connaissance, aucun document d'ingénierie – je souligne d'ingénierie – de cette firme ou sa filiale Aménatech réalisé après cette date n'a été déposé à la commission;

1045      Attendu qu'au Québec, l'ingénieur doit apposer son sceau et sa signature sur l'original et les copies de chaque plan et devis d'ingénierie qu'il a préparés lui-même ou qui ont été préparés sous sa supervision et sa surveillance immédiate par des personnes qui ne sont pas membres de l'Ordre;

1050      Attendu que le document DA2 « Remontée du ruisseau Lyon... », et cetera, réalisé par Aménatech après le 3 juillet 2012 ne saurait être considéré comme un document d'ingénierie puisque réalisé par des biologistes et d'autres non-ingénieurs;

1055      Attendu que la décision du Conseil municipal d'autoriser la réalisation du projet au montant de 15,5 M\$ a été prise le 14 janvier 2013 par la résolution CM-2013-8943;

1060      Attendu que la révision du plan d'affectation du sol faisant partie de la planification urbanistique du parc industriel régional de Sherbrooke n'a été déposée au Conseil municipal que le 12 août 2013, soit huit mois après la décision du Conseil municipal et cinq mois après la décision du ministre de confier le mandat au BAPE;

1065      Attendu que les « Recommandations de Sherbrooke Innopole pour le développement des parcs industriels de Sherbrooke », le DA8, n'a été complété que le 22 octobre 2013, soit 10 mois après l'audition du Conseil municipal et moins d'un mois et demi avant les audiences du BAPE;

Attendu que ces recommandations ne tiennent pas compte des nombreux bâtiments industriels qui sont déjà disponibles à la vente ou à la location;

1065 Attendu qu'une liste de bâtiments et terrains industriels disponibles à la vente ou à la location est disponible sur le site de Sherbrooke Innopole, mais que le promoteur a refusé de confirmer ou d'infirmer l'information que 3 millions de pieds carrés de bâtiments industriels étaient présentement disponibles;

1070 Attendu que les promoteurs industriels qui cherchent des locaux industriels à vendre ou à louer ont recours à cette liste pour voir ce qui est disponible;

1075 Attendu qu'au cours des dernières années, plusieurs bâtiments industriels ont été convertis pour d'autres vocations, sans qu'Innopole ne signale de pénurie appréhendée. J'avais signalé le 971, de la rue Galt Ouest; le 550 de la 10e Avenue Sud; le 501 de la 10e Avenue Sud; le 353 de la rue Frontenac;

1080 Attendu que ces conversions l'ont été pour des immeubles dont les activités passées étaient d'un type que l'on retrouvera en majorité dans le parc régional, c'est-à-dire non contraignantes, donc le textile, les buanderies, fabrication mécanique légère;

1085 Attendu que le promoteur n'a pas démontré l'adéquation des terrains desservis par le projet – on parle d'une dizaine de terrains près du boulevard de Portland – en seule bordure du prolongement de Portland et les demandes qu'elle a en main. On ne sait pas si les demandes qu'ils ont en main correspondent aux terrains qu'on va développer. Peut-être pas.

Attendu que le promoteur n'a pas démontré non plus que les terrains desservis ont des caractéristiques différentes des terrains déjà disponibles;

1090 Attendu que le promoteur n'a pas fait la preuve qu'une artère à quatre voies est nécessaire pour desservir la partie ouest du parc régional, alors que la partie est majoritairement desservie par le boulevard Industriel qui n'a que deux voies;

1095 Attendu que nous n'avons pas trouvé d'artères à quatre voies dans les parcs industriels de Magog, de Bromont, de Drummondville, de Trois-Rivières ni de Saguenay;

1100 Attendu que le parc industriel de Bécancour est l'un des plus grands au Québec : 2 000 hectares de terrains disponibles avec un port maritime – c'est 20 kilomètres carrés – et qu'on n'y accède par la route 132 qui n'a que deux voies;

Attendu que le promoteur n'a procédé à une analyse comparative entre le projet de prolongement du boulevard de Portland et le projet d'élargissement du boulevard Industriel – le

document DA7 – qu'à la demande de la commission. Je suis d'avis, comme celle qui est passée en premier, comme quoi ils ne l'ont pas examinée, sinon il y aurait un document plus vieux;

1105

Attendu que l'élargissement du boulevard Industriel permettrait d'éviter de porter atteinte à la zone humide;

1110

Attendu que l'élargissement du boulevard Industriel est inévitable, de toute façon, après la réalisation du projet conjoint – et là, je cite : « *Au développement ultime et avec la croissance naturelle des débits, l'élargissement de ce boulevard – le boulevard Industriel – semble néanmoins incontournable.* » C'est dans le document DA4, à la page 32.

1115

Je demande donc à la commission de recommander au ministre de rejeter aussi le projet de prolongement ouest du boulevard de Portland, tel que présenté.

Maintenant, j'aimerais vous présenter mes propositions concernant les deux projets. J'espère que je suis dans les temps?

1120

**LE PRÉSIDENT :**

Vous approchez de vos 15 minutes.

1125

**M. DENIS PELLERIN :**

Ça ne devrait plus être très long. Donc, concernant la construction du boulevard René-Lévesque, premièrement, je propose de relier la rue Léger à l'extrémité actuelle du boulevard de Portland aux abords de la zone humide. Pourquoi? Parce que je doublerais le boulevard Industriel – comme deuxième point – à quatre voies, de l'autoroute 10-55 à l'ouest jusqu'au boulevard de Portland actuel aux abords de l'autoroute 410. La rue Léger permettrait le contournement d'une partie du trafic. Ce dédoublement est nécessaire à moyen terme, de toute façon, comme je l'ai mentionné tantôt.

1130

Redessiner un boulevard René-Lévesque à quatre voies en tenant compte des projections réalistes plutôt qu'optimistes;

1135

Quatrièmement, prolonger le boulevard du Mi-Vallon jusqu'à Industriel, en passant ou non par René-Lévesque dans le but de le désengorger à court terme;

1140

Cinquième point, fermer la rue Malherbe au nord pour en faire un passage piétonnier, comme il était prévu, pour ramener la circulation à un niveau acceptable dans le secteur Marie-Victorin. Construire René-Lévesque par étape, en fonction des disponibilités des budgets.

1145 Concernant le prolongement ouest du boulevard de Portland, premièrement, établir un plan directeur des espaces industriels – ça veut dire les bâtiments et les terrains mis à jour, parce que le dernier date de 2005 – pour l'ensemble du territoire, pas juste pour le parc industriel régional, en disant : on a une pénurie, comme si on n'avait pas d'autres parcs industriels.

1150 Suite au doublement du boulevard Industriel, déterminer le tracé des rues pour la desserte de la partie ouest du parc industriel régional. Ce tracé pourrait être construit en fonction des besoins exprimés dans le plan directeur, c'est-à-dire qu'on va viser d'aller rejoindre les terrains dont on a besoin et non pas au hasard;

1155 Relier la rue Hector-Brien, dans le parc industriel, qui existe actuellement, avec la future rue Robert-Boyd, pour ajouter, en plus du boulevard Industriel, un lien entre les secteurs est et ouest au nord du parc industriel, qui est déjà dans les plans qu'on nous a donnés.

1160 J'aurais trois questions. Je ne sais pas si on va avoir quelqu'un qui va pouvoir y répondre?

**LE PRÉSIDENT :**

On peut les prendre en note et les acheminer, à ce moment-là, à qui de droit.

1165 **M. DENIS PELLERIN :**

O.K. Quelle forme auront les habitations autour du boulevard René-Lévesque?

1170 Comme je le mentionnais tantôt, ce que j'ai vu dans les documents c'était des multilogements de quatre à six logements. Comme je le disais, il y a 1 700 terrains autour du boulevard Industriel, si on multiplie par six une partie de ces terrains-là, ça ne passera pas sur deux voies. Donc, il y a 1 608 terrains sur René-Lévesque et les rues attenantes, les futures rues A à U, comment on peut arriver à n'avoir que 1 500 à 1 800 logements? Je l'avais combinée.

1175 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Alors, c'est noté.

1180 **M. DENIS PELLERIN :**

Par quelle rue passera le circuit d'autobus de la STS aux abords de René-Lévesque? On nous a affirmé que oui, ils avaient été consultés. La seule place que je vois, c'est sur le

1185 boulevard René-Lévesque. Donc, on a la même problématique que dans le secteur Mi-Vallon/Magloire, qu'il y a juste un choix possible, c'est de passer sur Mi-Vallon et Magloire, parce qu'alentour c'est toutes des rues qu'on appelle en thermomètre, ou qui sont des déviations de la rue principale.

**LE PRÉSIDENT :**

1190 En U, oui, c'est ça. O.K.

**M. DENIS PELLERIN :**

1195 Je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

1200 Bien, je vous remercie pour votre présentation et, bien entendu, il y a plusieurs points. Dans l'ensemble, dans son analyse et son examen, la commission essaie de voir clair dans le projet, effectivement. Comme j'ai mentionné tout à l'heure, c'est sûr que ça peut changer les objectifs recherchés fortement, dépendamment comment on figure un projet, mais on va essayer de le regarder pour essayer de le comprendre le mieux possible.

1205 C'est sûr qu'une commission – on ne joue pas aux experts nous-mêmes, là. On regarde ça, on examine, on essaie de comprendre, si on ne comprend pas, bien, à ce moment-là, on allume, on dirait, des lumières jaunes, pour dire : oups! Il faudrait vérifier ce point-là, on n'est pas convaincu que. Donc souvent, c'est comme ça qu'on fait nos analyses, surtout qu'il ne faut qu'on tombe nous-mêmes dans le piège de se transformer nous-mêmes en promoteurs, parce que pour la simple raison qu'une fois qu'on propose quelque chose, la commission remet son rapport, mais la commission est dissoute. Donc, il n'y a plus personne pour défendre quelque chose. Mais soyez sûr qu'on va essayer de regarder tous ces aspects-là que vous mentionnez, avec attention, pour voir s'il y a des bémols à mettre dans le projet ou carrément des avis défavorables. Ça, on va le regarder.

1215 Monsieur Déryger, avez-vous des points spécifiques? Mais soyez assuré qu'on va le regarder, puis ce qu'on va faire aussi pour les questions – c'est sûr qu'on va probablement attendre les transcriptions. On a noté, mais on va probablement attendre les transcriptions pour être capable de rédiger la question plus intelligemment et aussitôt que nous aurons les transcriptions, nous allons acheminer les questions. Bon, il y en a une qui porterait au transport en commun, donc on la dirigerait à la Société de transport et l'autre, bien, elle s'adresserait carrément à ce moment-là à la Ville de Sherbrooke étant donné que ça concerne qu'est-ce qui est prévu, envisagé, qu'est-ce qui peut être construit, en fin de compte, si on regarde le zonage. Parce qu'on a déjà l'information, on peut voir jusqu'à quelle densité ça peut se construire.



1225

C'est sûr qu'en fonction de ça, bien, c'est les promoteurs immobiliers à ce moment-là qui décident de construire la densité, mais on va regarder quelle densité il peut y avoir. Ce que j'en comprends, encore une fois, ça peut être facilement du quatre, six logements, si je me souviens bien du zonage qui est là, on recherche une densification. Alors, c'est ça, plus c'est dense, plus ça peut susciter du trafic, ça fait qu'on a noté ça.

1230

**M. DENIS PELLERIN :**

1235

O.K. Pour en revenir à ce que vous discutiez avec madame Beaudin, tout à l'heure, quand je suis arrivé dans le secteur Mi-Vallon, quand j'ai acheté ma maison en 95, il n'y avait rien dépassé l'école La Maisonnée, c'était le champ. Et si vous regardez, quand vous entrez sur Mi-Vallon...

1240

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, on voit que c'est récent.

1245

**M. DENIS PELLERIN :**

Ça s'appelle boulevard, par pour rien, là. Un boulevard c'est à quatre voies, par définition du ministère des Transports puis de l'Office de la langue française, un boulevard ça a quatre voies. Ça a quatre voies, mais juste sur à peu près 150 pieds de long. Probablement que quelqu'un, après le début du développement a dit : bien, ça va être de l'unifamilial, donc il n'y aura pas tant de monde que ça, donc on a réduit à deux voies.

1250

Et, par la suite, dans ces années-là, 95 à peu près, on a commencé à construire des condos à quatre logements et des choses comme ça, donc à densifier parce qu'on voulait aller chercher de la taxation, mais sans se soucier du fait que l'artère n'était pas capable de supporter ça.

1255

Et l'histoire de la rue Malherbe, bien c'est monsieur René Allaire, directeur général adjoint au territoire, à la Ville de Sherbrooke, m'a confirmé que c'était une erreur urbanistique. Il me l'a confirmé en privé, il n'y a pas de document de ça, mais c'est une erreur urbanistique. Et on n'a pas besoin d'être un génie pour comprendre que si un secteur est tranquille puis qu'un autre, il y a trop de trafic, si vous ouvrez un lien entre les deux, il va sortir du monde par là.

1260

1265

Et je vous rappelle que 4 000 véhicules par jour, c'est plus que, en théorie, ce que devrait subir une rue locale et ils sont rendus à ce niveau-là. Pour des gens qui n'ont jamais eu personne d'autre que leur petit quartier qui circule, c'est infernal. C'est pour ça que dans ma proposition, je mentionne que je fermais la rue Malherbe. Ça donnerait quand même un bon service au niveau de Mi-Vallon, parce que je propose aussi de prolonger, comme il était prévu à

l'époque, d'ailleurs, en 2003, au début des années 2000 jusqu'à vers 2005, il était prévu que le boulevard de Mi-Vallon sortirait sur le boulevard Industriel. S'ils ont ce lien-là, ils n'ont aucun avantage à aller passer puis faire des détours par la rue Yamaska puis les dos d'âne puis tout ce qu'on a fait depuis l'ouverture de la rue Malherbe.

1270

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, nous avons vu les croquis de 2003, effectivement. Alors, je vous remercie pour votre présentation.

1275

**M. DENIS PELLERIN :**

C'est moi qui vous remercie. Bonne soirée.

1280

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous allons maintenant inviter monsieur Jacques Dépars, donc représentant d'un regroupement de citoyens – est-ce que j'ai le titre exact du regroupement? Bonsoir, Monsieur. À vous la parole.

1285

**M. JACQUES DÉPARS :**

Mais pour commencer, ce n'est pas vraiment un regroupement de citoyens, par contre ce mémoire a été préparé par deux résidents, mais on peut voir qu'il est supporté par justement un regroupement de citoyens qui ont mentionné ou qui ont présenté justement des points de pétition à l'Hôtel de Ville.

1290

Alors, bon, je devrais être capable de rentrer dans mon 15 minutes. Je pense que n'importe qui qui a présenté des points, des questions citoyennes à l'Hôtel de ville de Sherbrooke, on est très bien dressé à respecter nos délais. Je pense qu'il y en a dans la salle ici qui l'ont fait, ils le savent.

1295

Alors, pour commencer, je trouve ça intéressant les points de madame Beaudin et de monsieur Pellerin. Vous allez voir, c'est des initiatives qui sont complètement indépendantes, mais ce qui est intéressant c'est de voir à quel point qu'ils se retouchent.

1300

Alors, je vais y aller tout simplement par une relecture, ici, du mémoire. Alors, bon, je pense que ça a été dit à plusieurs reprises que le système de route, dans le secteur de Marie-Victorin et de Rock Forest, ça a atteint un stade qui affecte d'une façon significative la qualité de vie et la sécurité des résidents et des résidentes. Depuis les dernières années, ça a été dit et je

1305

le répète, on a vu des nouveaux développements résidentiels qui ont empiré la situation. Les maisons se sont construites, mais le système routier, lui, il n'a pas suivi.

1310 Alors, c'est un problème qui est reconnu. Encore là, ça a été dit, alors je ne mettrai pas  
trop d'emphase là-dessus, mais c'est reconnu, et reconnu autant par les résidents que  
l'administration de la ville de Sherbrooke, que ce secteur-là connaît de graves problèmes de  
circulation et de débit de voitures. Cette situation-là a été dénoncée à plusieurs reprises par les  
citoyens, les fonctionnaires et les politiciens. Encore là, au risque de répéter, alors je vais passer  
1315 rapidement, mais sur certaines rues locales, on y retrouve, dans certains cas, près de 4 000  
voitures par jour. Ça dépend de l'analyse qui a été faite, mais des petites rues locales qui sont  
récentes, sans trottoir et qui n'ont aucune vocation possible de devenir des routes collectrices.  
Et puis par ça, bien, évidemment, ça revient toujours : les rues Malherbe, les rues Marcel-  
Marcotte. C'est ces rues-là qui sont maintenant rendues une vraie passoire de trafic.

1320 Alors, en octobre 2013, lors de l'assemblée de la Ville de Sherbrooke, un regroupement  
de citoyens, dont moi et Maxime Martel faisons partie, on a remis une pétition d'initiative des  
citoyens au maire de Sherbrooke. Cette pétition-là comptait plus de 100 signatures, donc la  
majorité des résidents qui demeurent dans le quartier, qui dénonce le problème de trafic et qui  
demande à la Ville d'agir et elle propose même des solutions envisageables, puis on va revenir  
1325 aux solutions, on va voir que c'est certaines de ces solutions-là qui reviennent.

Alors, bien que les citoyens réalisent que le boulevard René-Lévesque va aider à régler la  
situation, René-Lévesque, ça ne sera pas le remède miracle qui va atténuer le débit de voitures  
d'une façon à court terme et d'une façon définitive. Tel que proposé dans la pétition, le  
1330 prolongement du boulevard Mi-Vallon vers le boulevard Industriel demeure une des solutions  
qui aiderait à régler l'ensemble du problème de trafic dans le quartier. Ce mémoire a un peu  
pour but de mettre cette solution-là en évidence.

1335 Alors, les préoccupations que nous avons sont premièrement que le boulevard René-  
Lévesque, ceci étant dit, qui va régler en partie le problème de circulation, bon. Alors, depuis  
les dernières années, le développement immobilier s'est fait — s'est fait —, mais on le dit  
encore, en négligeant de façon significative le système de rues qui permet d'accéder aux  
grands axes routiers d'une manière sécuritaire et efficace.

1340 Ce qui est aussi préoccupant, c'est que certains terrains qui étaient prévus pour créer un  
système de rues ont été convertis en développement résidentiel, et ça, sans issue. Il s'agit de  
regarder sur une carte et puis on peut le constater immédiatement. En contrepartie, des rues  
étroites locales ont été raccordées ensemble, créant des situations telles que décrites par la  
pétition des citoyens. Encore là, on revient au problème — je pense que je n'amène rien de  
1345 nouveau, mais en ramenant la rue Malherbe qui a été débouchée. Alors, ça vient créer un autre  
problème.

Alors, le but ici c'est de mettre en évidence qu'il serait souhaitable et équitable pour l'ensemble des citoyens de réviser la planification de l'extension du boulevard Mi-Vallon vers le boulevard Industriel et d'intégrer cette solution avec celle du futur boulevard René-Lévesque.

1350

Alors, plusieurs sont d'avis que cette possibilité, elle est peu dispendieuse et quand même efficace, et plusieurs sont d'avis aussi que c'est une des dernières options disponibles qui permettraient d'améliorer le problème de trafic. Et, de là, il y a intérêt à agir rapidement, parce que certains de ces terrains qui permettraient de prolonger le boulevard Mi-Vallon sont maintenant prévus pour le développement immobilier. Alors, si on attend que le développement immobilier se poursuive, comme on a vu dans d'autres cas, bien, on vient de barrer cette possibilité-là.

1355

Et je crois que madame Beaudin a mis en évidence certains de ces cas-là. On peut regarder, il y avait le boulevard, si je ne me trompe pas, la rue Marini, et il y a certains autres exemples qu'on peut voir. Il y avait une planification pour désengorger, mais on se rend compte que le développement immobilier a comme pris le dessus et, finalement, le problème de trafic ou d'adresser le problème de trafic, lui, a été négligé.

1360

Alors, dans les suggestions qui sont amenées ici, on dit qu'il est possible de combiner le prolongement du boulevard Mi-Vallon avec la réalisation du boulevard René-Lévesque, afin que les deux se combinent et terminent sur le boulevard Industriel. De cette manière, le nombre de points d'entrée et de sortie pour les résidents serait augmenté et réduirait le trafic des véhicules. En d'autres mots, cela permettrait à un grand nombre de résidents d'accéder aux grandes artères par des chemins qui sont plus directs, d'une façon plus sécuritaire, tout en réduisant le débit des voitures sur des rues qui sont non adaptées.

1365

1370

Alors, ce qu'on dit finalement c'est qu'on éviterait le trafic de transit qui doit passer à travers un développement pour pouvoir accéder les grandes artères.

1375

Bien que les plans antérieurs de la Ville prévoyaient de prolonger le boulevard Mi-Vallon, le zonage actuel où celui-ci pourrait être prolongé est présentement prévu, comme je viens de le dire, pour le développement résidentiel. Alors, afin de permettre de prolonger le boulevard Mi-Vallon, il serait souhaitable que la Ville de Sherbrooke, le promoteur, instaure un moratoire sur la construction des maisons qui sont planifiées au bout du boulevard Mi-Vallon. On peut voir aujourd'hui que les terrains se préparent à avoir de la construction et on se dit, bon : si rien n'est fait et que les maisons sont construites, bien, on se ramasse devant un fait accompli et puis par la suite, bien, il est trop tard pour pouvoir mettre de l'avant cette possibilité-là.

1380

À partir de ce point, il serait nécessaire que la Ville de Sherbrooke procède aussi au prolongement de Mi-Vallon, mais tout en planifiant le développement de René-Lévesque. Alors, ce qu'on dit ici, c'est qu'avec cette approche, on peut créer une synergie. On est capable, peut-

1385

1390 être avec une pierre, frapper deux coups, et dire : bon, bien, on peut régler le problème qui dure, qui persiste depuis plusieurs années et combiner ça avec le boulevard René-Lévesque. Il y a de quoi qu'on peut faire ensemble en faisant une synergie pour qu'un plus un fasse quatre et cinq et non de traiter les projets indépendamment chacun de leur côté.

1395 Bon. En terminant, il est important de noter et de souligner que ce mémoire a été préparé, élaboré dans un contexte de neutralité. Alors, ce n'est pas un groupe de résidents qui disent : bien, non, on ne veut pas que le trafic passe dans notre cour. C'est tout au contraire. Ce qu'on vise ici, c'est une solution qui est viable à moyen et long terme, qui peut être réalisée rapidement.

1400 Ce mémoire est fait aussi dans le cadre d'un environnement durable, dans le sens qu'on veut quand même éviter que tous les jours, 4 000 voitures prennent un circuit – dans la pétition, vous pouvez le voir, qui est en annexe, d'ailleurs, c'est un circuit, on l'appelle « le circuit de 1,3 km ». Alors, bon, je pense que ça va à l'encontre du développement durable.

1405 Bon. Encore, c'est une solution qui serait équitable pour l'ensemble des résidents. Alors, on rend le trafic plus homogène, plus sécuritaire et plus agréable pour tous. On sait bien qu'il y en a qui vont dire : oui, mais il y a une école en bas. Écoutez, on ne peut pas regarder ça seulement qu'avec un volet, avec des œillères, il faut le regarder dans l'ensemble et pour tout problème, il y a toujours une solution qui se cache derrière.

1410 Et puis, finalement, bien, c'est une solution, à notre avis, qui financièrement est viable. Alors, ça ne demande pas un investissement majeur. Ce qui est demandé ici ou ce qui est proposé c'est, bon, bien « extensionner » le boulevard Mi-Vallon, comme c'était planifié depuis plusieurs années, et combinez-le avec le boulevard René-Lévesque qui, lui, amène, de sa part, une partie de la solution.

1415 Alors, c'est tout. Je ne ferai pas la relecture de la pétition qui a été préparée. Par contre, ce qui est intéressant de voir, c'est que dans les solutions proposées – mais on parle, les résidents, tous sont d'accord – mais pourquoi est-ce qu'on ne fait pas ce prolongement du boulevard Mi-Vallon? À date, il n'y a pas d'argumentation persuasive autre que ce qui était de l'ancien *mindset*, qui était de dire : « Oui, mais ça va créer un boulevard de transit. »

1425 À l'opinion de plusieurs, ce n'est pas le cas si c'est planifié correctement. Et, évidemment, bien, la fermeture de la rue Malherbe qui est un non-sens à nos yeux, mais on le répète et on le dit : mais pourquoi, pourquoi est-ce que ce boulevard-là... cette rue-là? Si ce n'est pas fermé, bien, écoutez : si on règle le problème à l'autre partie, possiblement cette rue peut rester ouverte. Mais dans la situation actuelle, c'est un non-sens tout à fait. Et comme madame Beaudin et monsieur Pellerin l'ont dit, et puis je le constate, lorsque les gens ont fait les portes à porte de signature, tout le monde a dit : « Mais pourquoi est-ce que ceci a été fait? » C'est tout

1430 simplement du pelletage de problème et puis tout ce qu'on veut, c'est d'éviter de continuer dans ce sens-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1435 Très bien, je vous remercie. Et, justement, pour enchaîner sur ça, donc vous vouliez, par exemple ce que je vois, « cartographiquement » en fonction du tracé du boulevard René-Lévesque, ce serait logiquement une connexion de Mi-Vallon sur René-Lévesque, étant donné que René-Lévesque est très près à ce moment-là, puis on a les résidences de la rue Yamaska, aussi, qui sont situées dans le secteur. Donc, ce serait une connexion de Mi-Vallon sur René-Lévesque, jumelée à une fermeture d'un bout... en tout cas, de transformer Malherbe en cul-de-sac. Alors, ça serait les deux liés ensemble.

**M. JACQUES DÉPARS :**

1445 Bien, Malherbe, ça ne fait pas partie du moratoire du mémoire ici. Ce qui est vraiment souligné dans le mémoire ici, ou ce qu'on met devant tout, c'est vraiment, c'est le boulevard Mi-Vallon, de le...

**LE PRÉSIDENT :**

1450 Oui, c'est ce qu'on comprend, mais vous avez fait la nuance.

**M. JACQUES DÉPARS :**

1455 Oui, j'ai fait la nuance parce que c'est intéressant de remarquer que ça a été amené plusieurs fois sur la table et qu'on le retrouve aussi dans les suggestions amenées par les citoyens de la pétition qui avait été signée.

**LE PRÉSIDENT :**

1460 Parce qu'en fonction, c'est ça, des mémoires, donc tout à l'heure on a décidé de faire le circuit par Marcel-Marcotte et de passer par Malherbe et monter jusqu'au boulevard Industriel pour voir qu'est-ce que ça avait l'air, ce coin-là, et comment le circuit était, on a fait le chemin. Donc, c'est sûr qu'à ce stade-ci, comme j'expliquais tantôt à monsieur Pellerin, on n'est pas fermé. C'est sûr qu'on va essayer de le regarder pour voir si on peut être favorable, par exemple, à des suggestions comme ça. C'est sûr qu'on veut être prudents, parce qu'on ne veut pas non plus, nous-mêmes, en faisant des suggestions, créer des problèmes où il n'y en a pas. C'est sûr qu'on veut essayer de voir c'est est-ce qu'il y a moyen de trouver des solutions. C'est comme ça qu'on va examiner la question, notamment, d'une connexion de Mi-Vallon sur, par exemple, René-Lévesque. On va le regarder dans cette optique-là.

1470

Oui, monsieur Dériger, avez-vous quelque chose?

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Ça va.

1475

**LE PRÉSIDENT :**

1480

O.K. Donc, soyez assuré qu'on va le regarder en fonction de l'information qu'on a aussi, de l'imagination aussi qu'on peut avoir, parce qu'on voit que c'est complexe quand même, on voit qu'on a une certaine densité, bon, des rues. On essaie de bien comprendre. Soyez assuré qu'on va faire notre possible là-dedans, puis regarder ça.

**M. JACQUES DÉPARS :**

1485

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1490

Je vous remercie. Alors nous allons maintenant inviter Sherbrooke Innopole, madame Nathalie Prince à s'avancer. Alors, bonsoir, Madame et à vous la parole.

**Mme NATHALIE PRINCE :**

1495

Alors, bonsoir. Alors, premièrement, j'aimerais préciser un peu qui est Sherbrooke Innopole pour les gens qui ne nous connaissent pas. Alors, Sherbrooke Innopole, c'est le Centre local de développement de Sherbrooke. On est mandaté par la Ville de Sherbrooke pour voir au développement économique de la ville. Notre mission, en fait, c'est ça, c'est de favoriser la création d'emplois et l'investissement en misant, d'une part, sur la création d'entreprises, sur l'attraction de nouvelles entreprises et aussi sur le soutien des entreprises manufacturières existantes, soit dans leur effort d'expansion, d'innovation ou d'internationalisation.

1500

1505

Alors, notre plan stratégique vise plus particulièrement cinq filières clés : les industries manufacturières, fabrication de pointe, les technologies de l'information, la micro-nanotechnologie, les technologies propres et les sciences de la vie, pour situer les gens dans notre mandat. Et, comme je le mentionnais, nous travaillons, en fait nous sommes mandatés par la Ville de Sherbrooke et un des mandats supplémentaires que nous avons dans le cadre de nos activités, c'est la gestion des parcs industriels et la promotion et la vente des terrains industriels, ce pour quoi le projet attire l'attention évidemment de notre organisation.

1510

Alors, avant de rentrer dans la justification, j'aimerais... bien, en fait, le projet va permettre l'expansion, avant tout, du parc industriel régional, donc j'aimerais ici venir renseigner les gens sur l'origine et la pertinence du parc industriel régional.

1515

D'abord, ce parc industriel là a été développé dans les années 70. Il accueille aujourd'hui 190 entreprises, ce qui représente à peu près 6 000 emplois. Vous voyez dans le fond que le secteur est presque saturé, il reste – je vais faire l'inventaire tantôt de l'offre de terrains disponibles, mais la plupart des terrains ont été développés, ce pour quoi nous sommes vraiment rendus à l'expansion du parc industriel pour pouvoir continuer à y accueillir de nouvelles implantations.

1520

1525

Le succès qu'a connu le parc industriel régional, ce n'est pas le fruit du hasard. En fait, les dirigeants de l'époque avaient compris l'importance de positionner le parc industriel près des axes autoroutiers. Alors, on voit ici que le parc industriel est au confluent de deux autoroutes, plus l'accès à la 10 donne accès à la 55, donc on peut dire trois autoroutes, ce qui est un avantage important, parce que les entreprises, la majorité n'ont pas qu'un marché local, ils desservent un marché, exportent leurs produits en fait à l'extérieur de la région. Donc, ça leur permet d'emprunter les axes autoroutiers sans rentrer au cœur de la ville.

1530

Le parc industriel a également été positionné en vue de ne pas éloigner les entreprises des services, qui est un critère aussi de localisation des entreprises, et il y a aussi plusieurs considérations urbanistiques qui avaient été prises en compte, notamment la localisation du parc industriel. Lorsqu'on le voit sur une carte de Sherbrooke, on voit qu'il est assez central par rapport à l'ensemble des arrondissements et étant donné qu'il a un caractère justement régional, il y avait un sens cohérent à travers ça.

1535

Également, la prise en compte justement de l'accès aux autoroutes permet d'éviter qu'il y ait des nuisances au niveau des citoyens, parce que ça évite, en fait ça n'évite pas, mais ça minimise le transport lourd sur les artères locales et au cœur de la ville, donc on peut présumer une meilleure quiétude pour les résidents.

1540

Donc, on constate que le parc industriel régional résulte d'une vision urbanistique planifiée de longue date et cohérente, afin de répondre aux besoins des entreprises, mais aussi pour assurer la cohabitation harmonieuse des affectations industrielles et résidentielles.

1545

Donc, le prolongement du boulevard Portland est prévu depuis fort longtemps afin d'assurer l'expansion du parc industriel régional, puis il faut savoir que c'est en quelque sorte le prolongement du boulevard, le boulevard Portland est en quelque sorte l'épine dorsale qui va permettre la desserte de toute la partie ouest de la zone du parc industriel.



1550 Alors, justement pour répondre à quelques préoccupations de certaines personnes, on a  
quand même, on positionne ici l'ensemble des parcs industriels et les zones industrielles à  
Sherbrooke, parce qu'effectivement, pour faire l'adéquation entre l'offre et la demande de  
terrains, il faut prendre en compte l'ensemble du territoire et non seulement une seule zone  
1555 industrielle. Alors, on démontre qu'il existe à Sherbrooke une quinzaine de zones ou parcs  
industriels. Par contre, il y a seulement sept de ces zones qui permettent d'accueillir de  
nouveaux investissements – c'est celles qui sont identifiées en cercles pointillés, en fait – dans  
les zones qui permettent encore d'accueillir de nouvelles entreprises. Le parc industriel de  
Deauville n'est toutefois pas desservi en égout et aqueduc du côté ouest, de même que le parc  
industriel de Lennoxville.

1560 De plus, ces deux parcs, ainsi que le parc de l'Innovation, n'offrent pas des terrains  
industriels publics, ce n'est qu'une offre de terrains privés, et on sait que pour être compétitifs au  
niveau des autres villes qui peuvent accueillir également des projets d'investissement, bien,  
l'offre de terrains publics est très importante afin de garder notre compétitivité.

1565 Ensuite, vous voyez ici un peu l'inventaire des lots, justement, des terrains industriels  
publics viabilisés. Je comprends qu'on peut penser que les études datent, parce qu'on faisait  
référence au Plan directeur de 2005, mais il y a une révision annuelle qui est faite au niveau de  
l'offre des terrains publics, qui est faite à chaque automne, et qui n'a pas été improvisée cette  
1570 année à l'automne pour les biens de la commission, mais qui a été, qui est faite de façon  
rigoureuse à chaque année pour faire l'adéquation entre l'offre et la demande de terrains.

1575 Alors, ici, on voit que l'offre de terrains publics desservis sur l'ensemble du territoire, l'offre  
cumulée est de 19 terrains : on en a sept, en fait, au parc industriel régional; trois au parc  
scientifique; sept au parc Gene H. Kruger dans l'arrondissement de Brompton; on n'en a pas au  
parc industriel de Deauville – il y a des terrains industriels, mais c'est une offre privée  
uniquement –, et on en retrouve deux au parc industriel de l'Est.

1580 De ces 19 terrains industriels vacants, en fait, il y en a neuf d'entre eux qui représentent  
des contraintes d'aménagement importantes. Donc, c'est des terrains qui sont quand même très  
difficiles à vendre, puisqu'ils demandent des coûts d'aménagement très élevés.

1585 Au niveau de la demande, on cumule toujours nos statistiques; donc, basé sur les ventes  
des 10 dernières années, il se vend en moyenne sept terrains industriels publics par année,  
dans l'ensemble des parcs industriels de Sherbrooke. En ce qui concerne le parc industriel  
régional, les ventes s'élèvent en moyenne à cinq par année.

1590 En fait, lorsqu'on dit qu'il y a une carence de terrains industriels, oui, il en reste 19, par  
contre, avec une demande annuelle de sept dans l'industriel, ce n'est pas suffisant pour combler  
la demande, parce qu'en fait, la problématique c'est qu'on doit avoir une offre qui permet

plusieurs affectations pour placer les projets aux bons endroits, et le tableau qui est présenté ici démontre certaines carences.

1595 Donc, par exemple, au parc industriel régional, on retrouve, oui, sept terrains, mais quatre  
d'entre eux sont situés dans une zone qui permet d'accueillir des projets d'industries lourdes ou  
qu'on appelle aussi, dans notre nouveau plan directeur, une affectation contraignante. Donc, si  
on a une demande d'industriel léger qui ne requiert pas ce type d'affectation là et qu'on leur  
vend un terrain dans ces affectations-là, le jour où on va avoir vraiment un projet qui requiert  
1600 une affectation contraignante et qu'on les aura vendus à du léger, bien, on va avoir de la  
difficulté à les placer ailleurs, parce que c'est le seul endroit qu'on peut les placer, sans qu'il y ait  
de nuisance pour ceux qui cohabitent. Et de toute façon, au niveau réglementaire, on ne peut  
pas accepter du lourd dans du moyen ou du léger. Donc, c'est ce qui fait que l'offre actuelle ne  
peut pas répondre à une variété de demandes.

1605 On peut penser qu'il y a, par contre, certains terrains dans d'autres zones industrielles qui  
pourraient accueillir ces projets-là, mais encore là, il y a, dans le parc industriel Gene H. Kruger,  
par exemple, il y a sept terrains qui peuvent accueillir de l'industrie légère, par contre, on ne  
peut pas faire de l'entreposage extérieur, ce qui est un critère parfois de certaines entreprises,  
important, là. Donc, ça fait en sorte qu'il y a quand même des carences au niveau de l'industriel  
1610 moyen qui n'est pas comblé dans les autres parcs industriels.

Il y a aussi le fait que pour avoir une offre adéquate, on doit avoir aussi plusieurs  
superficies de terrain. Le tableau qui est montré dénote qu'il y a également des carences pour  
certaines superficies. Notamment, au parc industriel régional, on n'a pas de terrain au-delà de  
1615 25 000 mètres carrés, donc si on a des projets qui requièrent ces superficies-là, bien, on ne  
peut pas les accueillir. Bien qu'au parc scientifique, il y a trois terrains qui ont le gabarit, le parc  
scientifique, encore là, ne peut accueillir que des projets technologiques, donc il y a certains  
projets qui ne se qualifient pas au parc scientifique et qu'on ne peut pas placer en alternative au  
parc scientifique.

1620 Donc, si la Ville veut être en mesure de répondre aux besoins variés des entreprises, elle  
n'a pas d'autres choix que de rehausser sa réserve de terrains industriels prêts à construire. Le  
projet du prolongement du boulevard Portland permettra de viabiliser environ 10 nouveaux  
terrains en affectation de prestige et supportera le développement de rues secondaires, afin  
1625 d'améliorer la réserve de terrains en affectations non contraignantes ou à industrie moyenne.

Alors, il a été soulevé, dans la phase un des auditions et même aujourd'hui, que  
normalement, l'offre de locaux ou bâtiments existants pourrait suffire à répondre à l'offre des  
entreprises. C'est sûr que Sherbrooke Innopole se fait un devoir de colliger cette information-là  
1630 et rendre disponible sur son site internet l'offre de bâtiments et de locaux disponibles.

1635 Je tiens, et je l'avais mentionné durant la phase un et je le répète aujourd'hui, on n'a malheureusement pas le décompte du taux de vacance. Pour ça, il faudrait connaître le nombre de pieds carrés total d'espaces industriels disponibles et on n'a pas cette donnée-là. Les chiffres qui ont été énoncés par monsieur Pellerin, semble-t-il, viennent de notre site Internet. Il faut comprendre que sur notre site Internet, de la façon qu'on diffuse nos offres de locaux et de bâtiments, il peut y avoir plusieurs options, c'est-à-dire un bâtiment de 20 000 pieds carrés peut proposer deux locaux de 10 000 ou il peut être scindé différemment, ce qui fait que si on additionne le pied carré disponible, ça ne veut pas dire que c'est le pied carré net disponible, c'est qu'il y a plusieurs options de subdivision. Alors, on peut, quand on calcule le taux de vacance à partir de notre site, on surestime carrément le taux de vacance. Alors, il faut faire attention.

1640 L'autre élément, en fait ce qu'on constate, on fait l'inventaire et ce qu'on constate c'est que l'offre ne suffit pas à combler l'ensemble des demandes. C'est que parfois, l'offre qui est disponible ne répond pas aux critères des entreprises; soit que la superficie n'est pas adéquate en fonction du projet, la hauteur des plafonds peut être contraignante, si, en fait, le local n'est pas disposé d'une certaine façon, pour les industriels, ça a un impact très important au niveau de leur compétitivité. Ou si, par exemple, il y a des colonnes en plein milieu du bâtiment et on sait que nos industries sont... en fait, elles doivent faire face à une compétition très féroce des pays émergents, donc tout facteur qui vient nuire à leur productivité est vraiment un inconvénient. Donc, il faut qu'ils choisissent un local qui répond réellement à leur besoin et qui permet des *layouts* de production fonctionnels et compétitifs.

1650 Donc, c'est clair – on le voit parce qu'on offre un service d'aide à la recherche de locaux et de bâtiments pour s'assurer qu'on maximise le parc immobilier existant – et on le voit que des fois, ça ne répond pas du tout aux critères des entreprises. Donc, lorsque c'est le cas, il faut que les entreprises aient l'alternative de construire à neuf, et c'est là qu'il est important d'avoir des terrains industriels viabilisés prêts à construire.

1660 Il faut dire aussi que – ça a été noté – qu'il y a plusieurs bâtiments qui ont été réaffectés à d'autres fins. Sherbrooke s'est construit, dans le fond, au départ, par la... en fin de compte, il y a des entreprises qui sont venues s'établir au centre-ville, près de la rivière St-François, la rivière Magog et, dans le fond, aujourd'hui, on constate évidemment que le résidentiel, le commercial s'est installé tout autour, et donc il y a des zones industrielles, présentement, que si c'était à refaire, on ne placerait pas aux mêmes endroits.

1665 Alors, il est tout à fait normal qu'au fil des années, la Ville revoie certaines affectations de son territoire et il y a des bâtiments, surtout ceux qui ont été nommés par monsieur Pellerin, c'est des bâtiments qui ne sont plus au goût du jour pour les besoins des entreprises industrielles. Souvent c'était utilisé pour des projets, justement, de confection dans le domaine

du textile, les plafonds ne sont pas assez hauts pour d'autres types d'affectations industrielles, et cetera.

1675 Donc, ce n'est pas si évident que ça de conserver la vocation lorsque le bâtiment n'est pas construit dans les critères actuels des entreprises et donc, parfois, c'est mieux de voir à une reconversion que d'argumenter pour garder une affectation alors que le bâtiment n'est de toute façon pas adéquat.

1680 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais vous demander de conclure, s'il vous plaît, parce que vous avez épuisé votre 15 minutes.

1685 **Mme NATHALIE PRINCE :**

1690 Oui. Eh boy! Ça va vite. Je vais aller rapidement. Alors, l'impact sur la qualité de vie. Au niveau de la qualité de vie, bien, en fait, il faut savoir que le projet de prolongement de Portland va permettre d'améliorer le transport actif avec la piste multifonctionnelle, donc ça va aussi améliorer la qualité de vie des occupants du parc, justement par l'utilisation davantage du transport actif et aussi une amélioration du transport collectif, en plus d'améliorer la circulation aussi, parce qu'aux heures de pointe, ce n'est pas si évident que ça d'entrer et sortir du parc industriel.

1695 Au niveau de l'impact sur l'environnement, il y a quand même plusieurs études qui ont été élaborées pour la bonne planification du parc et l'environnement a toujours été un souci au niveau de la Ville et de Sherbrooke Innopole. D'ailleurs, j'attire à votre attention qu'en 2009, il y a eu le Plan de consultation des milieux humides qui a été adopté et dont un CA a été délivré par le MDDEP. Alors, ce projet-là ne date pas d'hier et a quand même fait l'objet d'autorisations.

1700 Le Plan de conservation a d'ailleurs remporté le Phénix de l'environnement en 2010 de la part du MDDEFP pour la mise en valeur et la protection de l'environnement et des écosystèmes. Il a été également cité dans le Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et du développement durable, qui a été édité par le MAMROT. Et aussi, oui, on passe à travers un milieu naturel, mais par contre, la Ville de Sherbrooke s'est engagée à compenser 2,47 fois la superficie empiétée. Donc ce ratio-là est largement supérieur à ce qu'on est habitué de voir.

1710 J'aimerais rapidement donner notre position par rapport au boulevard Portland versus Industriel. Ce qui est important de rappeler c'est pour quoi qu'on favorise le projet, c'est pour agrandir le parc industriel régional, et l'option Portland, dans le fond, vient doter le parc industriel de 10 nouveaux terrains prêts à la construction. L'élargissement du boulevard industriel est déjà

1715 saturé, donc ne permet pas d'accueillir de nouvelles implantations, et ce pour à peu près le même budget. En plus, si on favorise le boulevard Industriel par rapport au prolongement de Portland, on vient séparer le parc industriel en deux, ce qui ne favorise pas une synergie entre les entreprises.

1720 Alors, c'est certain que pour les raisons invoquées, Sherbrooke Innopole appuie le projet de prolongement du boulevard Portland. C'est un incontournable pour l'expansion du parc industriel, c'est prévu de longue date et planifié quand même avec rigueur : ça respecte les orientations énoncées dans les plans directeurs qui ont été rédigés dans le passé; ça permet aussi de rétablir la réserve de terrains industriels viabilisés; ça améliore la compétitivité de Sherbrooke pour accueillir de nouveaux investissements; ça favorise la rétention et la création d'emplois; ça contribue à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, mais aussi des travailleurs du parc industriel. On améliore aussi les infrastructures pour le transport actif et l'offre de transport collectif, et on le fait quand même dans le souci de l'environnement.

Merci de votre attention.

**LE PRÉSIDENT :**

1730 Très bien, Madame Prince, je vous remercie pour votre présentation. Tout à l'heure, vous avez mentionné le chiffre, environ sept terrains publics qui sont vendus en moyenne par année, ça représente à peu près quelle superficie vendue en pieds carrés, disons, ou en mètres carrés?

**Mme NATHALIE PRINCE :**

1735 Bonne question, je l'ai dans mes notes à l'arrière, que je n'ai pas... ah oui, attendez, je l'ai ici. Alors, on parle d'en moyenne 60 577 mètres carrés par année.

**LE PRÉSIDENT :**

En mètres carrés?

**Mme NATHALIE PRINCE :**

Oui. À peu près 60 hectares.

**LE PRÉSIDENT :**

1750 Parfait. Je vous remercie. Monsieur Dériger?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1755 Peut-être une question, vous l'avez abordée rapidement, la question de la synergie; j'aimerais vous entendre un peu plus sur cette possibilité-là, en fait, en quoi que le boulevard Portland va favoriser cette synergie-là entre entreprises?

**Mme NATHALIE PRINCE :**

1760 Bien, en fait, c'est certain qu'il y a des entreprises qui ont des liens d'affaires entre elles. Donc, par exemple, que ça soit au niveau de fournisseurs de composantes ou de services, alors c'est sûr que s'il faut qu'il parte... une entreprise qui est située, par exemple, dans la première section qui est actuellement développée du boulevard Portland et qu'il a à aller visiter une  
1765 entreprise qui va être située sur la rue Robert-Boyd et qu'il est obligé de faire le détour par le boulevard Industriel, bien, en fait, s'il a un accès direct avec le prolongement du boulevard Portland, c'est d'autant plus facile, là .

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1770 O.K. C'est en termes d'accès, ce n'est pas nécessairement en termes de... en fait, ce qu'on comprend c'est que la synergie est en fonction du type d'entreprise puis des échanges qui peuvent se faire.

**Mme NATHALIE PRINCE :**

1775 Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1780 Mais le fait qu'il y ait un accès, ce que vous dites, dans le fond, ça va être plus facile, ça va favoriser les échanges.

**Mme NATHALIE PRINCE :**

1785 Oui, tout à fait.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1790 O.K. Est-ce qu'actuellement, est-ce qu'il y a beaucoup de synergie à Sherbrooke entre les différents parcs? Est-ce qu'il y a beaucoup d'entreprises qui s'échangent des services?

**Mme NATHALIE PRINCE :**

1795

Entre différents parcs, ça peut arriver aussi, là. Ça peut arriver, effectivement, mais on l'a vu, le parc industriel, c'est là où il y a l'offre... en fait, la masse critique se situe là et quand on voit aussi la superficie qu'il reste à développer, ça va être de loin le parc industriel qui va accueillir le plus grand nombre d'entreprises, donc c'est certain que oui, il peut y avoir aussi de la synergie entre les autres parcs industriels, mais la masse critique est située là, là.

1800

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Merci.

1805

**LE PRÉSIDENT :**

Quand vous parlez de synergie, vous parlez de sous-traitants d'une entreprise majeure qui vient, qui serait à titre de sous-traitant, c'est dans ce sens-là qu'il faut le prendre.

1810

**Mme NATHALIE PRINCE :**

Oui.

1815

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie. Alors, il est maintenant 20 h 50, nous allons faire une pause de 15 minutes, nous allons reprendre à 21 h 5 très exactement.

1820

**PAUSE**

**LE PRÉSIDENT :**

1825

Nous allons inviter monsieur Claude Veilleux de Comité anti-transit Sainte-Bernadette à s'avancer à la table des intervenants.

1830

Je voudrais faire un petit rappel. Des fois, il y a des documents – c'est sûr qu'on laisse à peu près... on a laissé quelques semaines, il y a eu a période des Fêtes aussi, mais c'est sûr que le temps des Fêtes c'est un temps d'arrêt pour tout le monde – des fois, il peut y avoir des informations qui ont été rendues publiques par la commission quelques jours seulement avant la présente deuxième partie d'audience et dans les documents qui sont déposés, ça peut arriver des fois qu'il y ait des informations nouvelles, puis que les gens aimeraient réagir dessus. C'est

1835 sûr que normalement, on ne veut pas accepter de nouveaux mémoires, par contre, si des gens  
veulent apporter des compléments d'information en lien avec de nouvelles informations  
déposées, vous pouvez contacter madame Boutin, qui va venir me voir; puis ce qu'on essaie de  
faire, on essaie d'accommoder les gens. Mais avisez-nous avant, on va convenir avec vous, si  
1840 D'ailleurs, notre politique c'est d'essayer d'accommoder les gens en fonction des contraintes de  
l'information.

Alors, sans plus tarder maintenant, Monsieur Veilleux, je vous cède la parole. Alors,  
bienvenue et bonsoir.

1845

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

Bonsoir!

1850

**(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1855

Alors, on vous remercie, Monsieur Veilleux, pour votre mémoire. C'est certain que, bon,  
vous posez certaines questions, la commission va les examiner, c'est possible qu'à la lecture,  
elle pourrait envoyer certaines de ces questions-là au promoteur pour avoir un meilleur portrait,  
mais fondamentalement, pour vous dire, tout à l'heure, en fin de compte, on s'est promené.  
1860 Tantôt, je mentionnais qu'on était allé se promener dans le coin, du côté nord près du boulevard  
Industriel, mais on est également passé cet après-midi sur la rue Sainte-Bernadette, et on a fait  
le circuit que vous mentionnez, donc Grégoire/Sainte-Bernadette, après ça, on est allé vers  
Pavillon pour voir, justement, mieux comprendre ce que les gens nous décrivaient dans leur  
mémoire.

1865

Donc on a fait le circuit, mais ce que je comprends, autrement dit, c'est vraiment, c'est  
surtout le matin qu'il y a plus de trafic, j'imagine?

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

1870

C'est sept jours sur sept. Les gens ont pris l'habitude de passer là pour aller à leur travail  
et revenir, donc à n'importe quelle autre sortie qu'ils font, ça fonctionne dans les deux sens. Ça  
a empiré énormément depuis deux ans, parce qu'il y a eu beaucoup, beaucoup de  
constructions, puis c'est surtout à cause de la rue Pavillon qui a été reliée. Elle n'était pas reliée,



1875 la rue Pavillon, avant. Alors, ça l'a amené une vague de circulation, là. Toutes les constructions  
neuves qui sont là, dans les ronds-points, ça passe presque tout chez nous.

**LE PRÉSIDENT :**

1880 Oui, effectivement, on a remarqué dans le coin de la rue Pavillon, il y a plusieurs  
résidences assez récentes, encore une fois, des genres quatre logements.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

1885 Puis qu'est-ce qui se produit, c'est que les gens ne peuvent pas, à partir de la rue  
Grégoire, qui tombe sur le boulevard Bourque, les gens ne peuvent pas se rendre jusqu'à Mi-  
Vallon pour tourner à droite, parce qu'il y a un bout qui est à deux voies. Alors, ils ne peuvent  
pas se rendre à la troisième voie qui leur permettrait de tourner à droite, parce que ça bloque là.

1890 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ils prennent le raccourci par Grégoire?

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

1895 C'est ça, alors ils prennent le raccourci par Grégoire, puis ils longent le boulevard  
Bourque et ils rembarquent sur Mi-Vallon. Il y en a beaucoup qui tournent à droite tout de suite  
sur Pavillon, mais il y en a plusieurs qui tournent à gauche, de la rue Sainte-Bernadette ils  
1900 tournent à gauche sur Pavillon pour descendre au boulevard Bourque, pour aller plus loin vers  
l'école La Maisonnée. Tous les autobus d'écoliers passent chez nous, qui s'en vont à La  
Maisonnée. Puis ils n'ont pas d'affaires...

**LE PRÉSIDENT :**

1905 Bien, c'est le trajet que nous avons fait cet après-midi. Donc, après ça, on est passé  
devant l'école La Maisonnée, on voulait voir où elle était située exactement.

1910 C'est certain que, la façon que je comprends, bon, le gros du trafic, même si on  
désenclavait le secteur nord par une boucle qui irait lier, par exemple, le boulevard René-  
Lévesque via Mi-Vallon, bien ça veut dire, les gens qui emprunteraient ça, ce serait les gens qui  
ont affaire vers le nord de la ville, donc vers le parc industriel.

1915 Donc, c'est sûr qu'on va regarder les sites, voir dans les chiffres que nous avons, si on est  
capable de discriminer le trafic, mais ma compréhension c'est qu'autrement dit, le centre-ville de  
Sherbrooke, bon, s'accède principalement par Bourque. Donc, je ne suis pas certain que la

1920 construction de René-Lévesque allégerait de beaucoup le trafic aux intersections, par exemple, de Mi-Vallon ou de Léger, surtout Léger, il est encore plus loin. Il semble y avoir beaucoup de congestion – bien, c'est normal, les feux de circulation sont là, mais ils sont nécessaires, mais c'est sûr qu'un feu de circulation répartit le trafic, donc limite la circulation. Ça fait que j'essaie de voir comment le projet pourrait fondamentalement, effectivement, atténuer votre problème, là. Pour l'instant, je ne vois pas comment le projet effectivement atténuerait les problèmes que vous nous décrivez sur Sainte-Bernadette.

1925 **M. CLAUDE VEILLEUX :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1930 Ça semble être une problématique... ce que j'en comprends, en connectant Sainte-Bernadette avec Pavillon, c'est ça qui a ouvert l'opportunité.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

1935 Oui, puis si on recule de quelques années, bien, c'était la rue Maricourt, qui est aujourd'hui le prolongement de Sainte-Bernadette, c'était un cul-de-sac. Il y avait des blocs de ciment, là. Puis on recule à peu près de 18 ans pour ça. Alors ça, ça a été ouvert, puis c'est là que ça a commencé.

1940 Puis avant, les autobus d'écoliers ou les autobus de la CMTS ne passaient pas chez nous, ils passaient sur Grégoire, ils descendaient sur Martin puis ils prenaient le boulevard Bourque.

**LE PRÉSIDENT :**

1945 Maintenant, ils empruntent Sainte-Bernadette?

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

1950 Là, ils passent tous par Sainte-Bernadette, les autobus, aujourd'hui. Puis ce n'est pas là qu'il y a leurs éventuels clients. Il y a beaucoup moins de... on est 28 personnes à peu près sur Sainte-Bernadette, tandis que sur Grégoire et Martin, il y en a beaucoup plus que ça, il y a des blocs appartement, là. Puis il y a des commerces. Notre rue, nous autres, c'est une rue résidentielle. Alors, pourquoi l'autobus de la CMTS ne passerait pas pour accommoder les gens  
1955 qui... il y en a plusieurs qui demeurent en appartement et il y en a plusieurs qui n'ont pas d'auto

aussi. Tandis que sur Sainte-Bernadette, la moitié c'est des rentiers, les autres c'est des gens qui travaillent. Tout le monde ont leur auto sur la rue Sainte-Bernadette.

**LE PRÉSIDENT :**

1960

Donc, il y a peu d'usagers potentiels.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

1965

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1970

Et du côté sud de Sainte-Bernadette, on voit qu'il y avait des commerces qui sont là, ces commerces-là ne vous ont jamais dérangé, c'est une rue tranquille.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

1975

Eux autres, ils ont leur phare sur le boulevard Bourque. Chez nous, c'est ça, Sainte-Bernadette, on ne peut pas dire qu'ils nous dérangent. Mais les gens en auto, ils en profitent pour aller assez vite dans cet endroit-là. Il y a des autos seulement sur un côté, donc il y en qui essaient leur auto.

**LE PRÉSIDENT :**

1980

Très bien. Monsieur Dériger?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1985

Une question sur... juste pour savoir, selon vos observations que vous faites, est-ce que quand il y a de la congestion, le matin, sur le boulevard Mi-Vallon, savez-vous jusqu'à quelle longueur ça peut représenter? Est-ce que ça rejoint la rue Milan, la rue Mirka, jusqu'où ça peut aller à peu près, selon vos observations?

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

1990

Le matin, je ne l'ai pas observé plusieurs fois, mais les fois que je l'ai observé, ça se rendait jusqu'en haut. En fait, là...

1995

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Jusqu'à l'école?

2000

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

Ah, sur Mi-Vallon? Non, je m'excuse.

2005

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Sur Mi-Vallon?

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

2010

Sur Mi-Vallon, non, je ne l'ai pas observé.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2015

Non, vous ne l'avez pas observé?

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

2020

Non. J'ai observé sur le boulevard Bourque. Puis sur le boulevard Bourque, moi, où est-ce que je trouve qu'il y a un problème, c'est lorsqu'on sort de Sainte-Bernadette, les 28 personnes qui demeurent là, bien, on embarque sur le boulevard Bourque pour descendre vers Léger, bien, ça peut nous prendre environ trois lumières au coin de Léger et boulevard Bourque, avant de pouvoir traverser. Et ça dure, la lumière demeure verte environ 20 secondes. Tandis que sur les artères à côté, on regarde ça, puis je les ai « timées », la lumière reste verte plus longtemps sur les autres artères chaque côté, que le boulevard Bourque lui-même qui est la seule artère principale, rapide, qui devrait être rapide, dans Sherbrooke.

2025

Alors, c'est pour ça que ça bloque partout, partout. Puis on descend en ville, on s'en va au centre-ville, à la minute qu'on est passé Jacques-Cartier, il n'y a plus de problème.

2030

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ça fait qu'il y a un problème de synchronisation en fait des lumières?

2035

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

2040 Il y a vraiment un problème de synchronisation sur la lumière au coin de Léger et boulevard Bourque. Ce n'est pas normal qu'elle reste verte seulement que 20 secondes.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2045 O.K. 20 secondes dans quel sens?

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

2050 Vers le centre-ville.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Vers le centre-ville?

2055 **M. CLAUDE VEILLEUX :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2060 Ceux qui sont sur Bourque.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2065 Sur Bourque. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2070 Alors, on prend bonne note de vos commentaires. C'est certain, comme je vous dis, on peut peut-être adresser certaines questions à la Ville, notamment sur la question des feux de circulation sur Bourque, comment que ça se passe actuellement, par exemple est-ce que la Ville a fait des comptages récents, on va regarder ça.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

2075 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2080

Je vous remercie. Je vais maintenant inviter, on m'a dit qu'il y a eu un échange, donc j'inviterais madame Céline Fouquet du Comité de citoyens des Jardins Marie-Victorin à s'avancer. Alors, bonsoir Madame.

2085

**Mme CÉLINE FOUQUET :**

Bonsoir. J'ai un tout petit mémoire, ça fait que je vais le lire intégralement.

**(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

2090

**LE PRÉSIDENT :**

2095

Madame Fouquet, je vous remercie pour votre présentation. Alors, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, on a fait le petit trajet dans le secteur justement de la rue Mégantic, pour voir à quoi ça ressemblait. Tout à l'heure, dans les discussions, il y avait des propositions, par exemple, de fermer – là, je ne veux pas me tromper de nom – de retransformer en cul-de-sac Malherbe, connecter Mi-Vallon vers René-Lévesque. Vous, vous résidez dans ce secteur-là, est-ce qu'il y a des choses que vous trouvez qui pourraient avoir du sens?

2100

**Mme CÉLINE FOUQUET :**

2105

Bien, oui, certainement que de fermer la rue Malherbe c'était, quand on a commencé nos discussions avec la Ville, c'était notre demande, en fait, de la fermer et de la garder ouverte pour les urgences seulement. On comprenait que pour les services de pompier et de police c'était une façon, parce qu'il y avait des gens qui se trouvaient enclavés de l'autre côté, bon, ce n'était absolument pas envisageable.

2110

On comprend, je pense qu'il y a un argument, parce que ce qu'il faut comprendre, je pense, qui est important, Sherbrooke c'est... nous, on fait partie, notre quartier fait partie de l'ancienne ville de Sherbrooke, puis juste de l'autre côté, c'était l'ancien arrondissement de Roch Forest. Donc, la partie, le boulevard Mi-Vallon puis tout ce qui l'entoure, c'est Rock Forest qui a vu au développement. Ce qui est, c'est ça, le secteur Chauveau, notre secteur à nous, c'est l'ancienne ville de Sherbrooke. C'était des villes séparées, ce n'était pas des arrondissements.

2115

Maintenant, on est une ville unifiée. Ça fait que maintenant, c'est certain qu'il faut chercher à connecter les secteurs, on peut comprendre ça. Ça pourrait permettre à du transport en commun, ce qui n'est pas le cas pour le moment, il n'y a pas de transport en commun qui passe par la rue Malherbe, qui pourrait connecter les quartiers, qui pourrait ramasser des gens,

2120 ce n'est pas encore le cas, mais on comprend que la Ville veut connecter des quartiers qui ont  
été vraiment pensés de façon isolée, c'est ça, parce que c'était des villes différentes.

2125 Ultimentement, c'est sûr que, oui, fermer la rue Malherbe, on reviendrait à la situation qui  
était pour nous la situation idéale. Mais bon, dans les discussions, ça n'étant pas possible, bien  
c'est sûr que René-Lévesque faisait partie des négociations, avec la rue Mégantic, mais René-  
Lévesque faisait partie de la solution. Puis pour l'instant, on n'a que Mégantic, puis c'est ça, pas  
une autre voie.

2130 Donc, oui, puis le boulevard, je ne sais pas, Mi-Vallon... on sait que la rue Marcel-  
Marcotte devait déboucher, dans les préliminaires, les plans préliminaires, devait avoir une  
sortie vers René-Lévesque, ça fait qu'il y aurait peut-être une petite portion de René-Lévesque à  
faire puis une connexion à faire de la rue Marcel-Marcotte qui avait été prévue dans les  
préliminaires, là. Vous voyez? C'est ça.

2135 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, je vois, là.

**Mme CÉLINE FOUQUET :**

2140 Ça fait que c'est ça. Si René-Lévesque n'est pas pour se faire au complet, je pense  
qu'idéalement, c'est ça, cette partie-là, si une partie pouvait... en tout cas, ça aiderait à  
désengorger. Donc, c'est ça. Un peu comme monsieur Despars disait, on ne veut pas aller à  
l'ultime, dire : « On bouche la rue puis arrangez-vous avec vos problèmes. » Bon, l'ouverture  
2145 est là, s'il y a des aménagements qui peuvent être faits pour répartir, en fait.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, répartir. Non empirer le problème, mais essayer de l'alléger.

2150

**Mme CÉLINE FOUQUET :**

Oui. Au moins, l'alléger, oui.

2155 **LE PRÉSIDENT :**

Pour ne pas empirer le problème pour personne, mais essayer d'alléger un peu partout le  
problème de transit et de circulation aux feux de circulation, surtout à Bourque, là...

2160

**Mme CÉLINE FOUQUET :**

Oui.

2165

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger, avez-vous des questions?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2170

Juste une. Pour peut-être juste bien comprendre la crainte que vous soulevez. En fait, ce qui vous inquiète, c'est que avec de Portland, que les véhicules sur de Portland viennent du côté sud puis qu'ils viennent, si on veut, déborder dans les quartiers?

2175

**Mme CÉLINE FOUQUET :**

Oui, si René-Lévesque n'était pas fait...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2180

Oui, s'il n'était pas fait. C'est ça.

**Mme CÉLINE FOUQUET :**

2185

C'est ça, s'il n'était pas fait, c'est ça, c'est que ça va être plus facile, quand on est de Portland, quand on arrive du centre-ville, continuer sur Portland, ça va être plus facile que d'emprunter le boulevard Industriel, il va y avoir moins de feux de circulation et tout ça, mais rendu au boulevard Industriel, si notre but c'est de se rendre à Mi-Vallon, de se rendre au boulevard Bourque, bien, ce qui va rester, ça va être encore notre quartier.

2190

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, ils pourraient plus passer, par exemple, ils pourraient utiliser Barton puis se ramasser sur Malherbe, exemple.

2195

**Mme CÉLINE FOUQUET :**

Oui, oui, bien c'est ça. C'est ça.

2200



**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pour atteindre Bourque.

2205

**Mme CÉLINE FOUQUET :**

Pour atteindre Bourque, c'est ça. Parce que pour l'instant, bien, il y a déjà beaucoup de gens, mais il y a des gens qui peuvent prendre Industriel, se rendre à Léger pour aller vers le secteur Roch Forest, mais comme Portland va être la voie la plus naturelle, en tout cas, c'est un risque, c'est ça...

2210

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est ce qui vous inquiète.

2215

**Mme CÉLINE FOUQUET :**

C'est l'inquiétude qu'on a. C'est ça. En fait, c'est ça. C'est sûr qu'on souhaite que Portland se fasse puis que René-Lévesque se fasse aussi, mais l'inquiétude c'est ça, c'est que les budgets n'ont pas été mis de côté, comme c'est le cas pour Portland.

2220

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Et c'est un peu dans le même sens aussi, si on connectait par exemple Mi-Vallon sur Industriel, mais sans construire René-Lévesque, là, il y aurait un risque que Mi-Vallon se transforme en transit.

2225

**Mme CÉLINE FOUQUET :**

Exactement.

2230

**LE PRÉSIDENT :**

Donc ça pourrait augmenter le trafic, c'est ça, il y aurait aussi un risque sans René-Lévesque.

2235

**Mme CÉLINE FOUQUET :**

Oui.

2240

**LE PRÉSIDENT :**

2245 Monsieur Dériger, ça va? Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

**Mme CÉLINE FOUQUET :**

2250 Ça m'a fait plaisir.

**LE PRÉSIDENT :**

2255 Nous allons maintenant inviter monsieur Alain Perreault. Bonsoir, Monsieur. À vous la parole.

**M. ALAIN PERREAULT :**

2260 Bonsoir, Monsieur Germain. Bonsoir, Monsieur Dériger. Je veux juste préciser que moi, je fais partie aussi du comité dont madame Fouquet est... elle vous a fait une présentation. Donc, j'ai travaillé depuis quatre ans avec, bénévolement. Tout le comité est bénévole et puis on s'occupe de notre quartier parce qu'on le tient à cœur. Je voulais le préciser, mais ce soir, je viens apporter une nuance, mais personnelle, O.K.? Puis je vais peut-être répéter un peu certains dires de madame Fouquet, parce que ça fait partie de ma présentation, et puis je vais commencer par le début quand j'avais fait la représentation au Conseil municipal du 18 novembre.

2270 C'est une lettre qu'on avait demandée, le Conseil, notre comité avait demandé au Conseil de la Ville, je ne vous la lirai pas en totalité, mais on avait résumé un peu qu'en 2008, qu'il y avait des résidents qui s'étaient rassemblés pour créer le comité, puis on avait été vraiment désappointé de l'ouverture de la rue Malherbe. Et puis c'est sûr que quand on a ouvert la rue Mégantic, ça devait être accompagné du boulevard René-Lévesque, c'était une des conditions qu'on avait travaillées, parce qu'on savait que ça serait rapidement désagréable pour bien du monde.

2275 Puis à ce moment-là, c'était moins construit. Marcel-Marcotte n'était pas construit, à ce moment-là, Malherbe non plus. Mégantic n'était pas construit, par contre la rue Coaticook était complètement construite, puis c'était des familles avec des jeunes enfants. Les jeunes enfants n'avaient pas de place pour traverser la rue. Ça fait que c'était à travers le trafic de 2 000 à 3 000 véhicules à ce moment-là qu'il y avait pas jour, à côté du parc.

2280 C'est de là qu'a été notre intervention majeure pour la sécurité du quartier, puis c'est de là qu'on avait poussé pour, puis qu'on avait dit : « O.K., la rue Mégantic c'est un moindre mal, il n'y

a pas personne d'installé, le temps que ça se construise, ils vont avoir le temps de construire René-Lévesque. » Ce qui n'a pas été fait.

2285

Ça fait que malheureusement, ça n'a pas été fait. Ça fait qu'on attend depuis près de 20 ans la construction du boulevard René-Lévesque, on en parlait dans les années 90, au début des années 90, mais ça ne s'appelait même pas le boulevard René-Lévesque, à ce moment-là. On appelait ça le boulevard Marie-Victorin. De là, le nom de notre quartier.

2290

Ça fait que notre comité puis moi-même, je suis d'accord pour la construction du prolongement du boulevard de Portland et du boulevard René-Lévesque. Ça doit être réalisé dans les plus brefs délais et mis en priorité afin d'améliorer et de maintenir le bien-être de la population de nos quartiers. Parce que les problèmes reliés à son absence ne font que grandir et son rendus insupportables pour plusieurs. Puis je pensais que ça se limitait à Mi-Vallon puis les quartiers adjacents, mais je vois que ça déborde même de l'autre bord du boulevard Bourque.

2295

Et puis, si je peux mettre une parenthèse, je pense qu'à Sherbrooke, on a un problème majeur de circulation dû au fait que les artères ne sont pas priorisées au niveau des heures de pointe. Ce que je veux dire, c'est que les rues, toutes les petites rues collectrices, les rues secondaires, lorsqu'on arrive à une intersection avec un feu de circulation, c'est que dès l'instant qu'une voiture arrive, elle peut s'engager dans l'artère, ce qui limite beaucoup la fluidité du trafic. Je pense qu'il y aurait un exercice ou une suggestion à faire avec la Ville, que s'ils regardaient la fluidité des lumières, d'augmenter la durée de temps des lumières de circulation durant les heures de pointe au niveau des artères, faire attendre un petit peu plus longtemps les gens qui veulent s'engager sur l'artère, je pense que tout le monde serait bénéfique, puis même la personne qui attend dans la voie, dans la rue secondaire aurait une meilleure circulation puis un temps d'attente moins grand pour le reste de son trajet ou de son voyage qu'elle a à faire dans la ville.

2300

2305

2310

Puis ce n'est pas quelque chose qui serait bien dispendieux pour la Ville, puis ça serait bénéfique au niveau des gaz à effet de serre, ainsi que du temps perdu dans le trafic. Ça fait que c'est une petite parenthèse que je voudrais apporter, que ça serait peut-être une chose à améliorer au niveau des artères de la ville, puis ça éviterait peut-être aussi d'avoir des bouchons partout dans la ville, puis d'avoir à construire de nouvelles rues tout le temps, des nouvelles artères tout le temps, de passer, parce qu'on va finir par passer dans toutes les campagnes, éventuellement, comme à Montréal, si on ne fait pas rien.

2315

Ça fait que je reviens, O.K.? Ça fait que ce soir-là, au nom du comité, on demandait à la Ville qu'ils réservent les montants pour la construction du boulevard René-Lévesque, en partie ou en totalité, mais on voulait qu'il y ait quelque chose, un bout qui soit fait pour désengorger le

2320

2325 trafic qu'on avait dans notre quartier. Ça fait que c'est sûr qu'on attendait une réponse, effectivement.

2330 Aussi, à ce moment-là, ce soir-là, on avait passé, on avait fait circuler une pétition qui demandait, qui était en faveur de la construction du boulevard René-Lévesque, afin de soulager la circulation dans les rues intérieures. Vous en avez une copie – elle contenait 54 signatures, O.K. –, qui répète aussi un peu, en résumé, ce que c'est qu'on avait demandé ou ce que c'est qu'on a déjà élaboré. Je vais continuer avec mon mémoire.

### **(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

2335 **Début de la phrase à la page 1 : « Je suis effaré à l'idée... »**

**Fin de la phrase à la page 1 : « [...] santé mentale des citoyens doit primer. »**

2340 J'ai joint aussi la lettre, c'est là que je l'explique, là. Puis je voudrais aussi apporter un petit commentaire. Madame Fouquet l'a déjà expliqué un peu à monsieur Dériger, la raison pour quoi faire que c'était comme ça, c'est qu'en 2003, avec la fusion des municipalités, on a fusionné trois villes. Donc, les quartiers avaient été faits un peu au bon gré de chacun des maires, sans se consulter puis sans avoir nécessairement une vision d'avenir cohérente. Donc, c'est ça que la Ville tente de corriger avec le boulevard René-Lévesque et Portland, le prolongement du boulevard Portland.

2345 Puis aussi, la *Loi sur la densification* qui a été amenée par Québec en 2005, je crois, qui a fait en sorte que les rues ou les bâtiments ont dû être condensés pour mettre plus de monde encore dans moins d'espace, parce que cette loi-là ne permettait plus de s'étaler grandement, d'avoir les terrains comme on avait avant, de 10 000 pieds, 20 000 pieds carrés pour mettre une maison unifamiliale, ils voulaient avoir des maisons un peu plus denses, des blocs appartement, de choses comme ça, pour éviter l'étalement urbain.

2355 Ça fait que ça, c'est cette loi-là qui a fait que c'est comme ça sur la Mancini, sur la rue Marcel-Marcotte que c'est des maisons beaucoup plus denses, beaucoup plus serrées, c'est cette loi-là qui a fait qu'il fallait qu'ils développent ces quartiers-là avec une augmentation de la densité, avant de pouvoir s'étaler. Puis aussi, le fait que les maisons sont devenues tellement chères, dispendieuses, que les promoteurs en ont profité, parce que c'était le coût moindre de faire des maisons en rangée, ça les rendrait plus abordables aux familles qui étaient à leur première maison, de pouvoir rentrer dans le domaine de l'immobilier.

2360 Ça fait que c'est un petit peu question économique et des lois qui ont été érigées par Québec, qui a fait que ces quartiers-là, ils sont comme ça aujourd'hui. Mais on voit le résultat de ce que c'est que ça donne, ce n'est pas favorable pour tout le monde, ce n'est peut-être pas défavorable pour d'autres, ça dépend des questions, de quel point de vue qu'on le regarde.

2365 Aussi, le boulevard René-Lévesque – pour terminer – et le prolongement de Portland, ce  
n'est pas la cause et la solution de tous les problèmes de Sherbrooke, de la circulation. Ce n'est  
pas à cause qu'il n'y a pas de boulevard René-Lévesque ou qu'il va y avoir un boulevard René-  
Lévesque que le pont Champlain va être bloqué ou qu'il ne sera pas bloqué. À un moment  
donné, ça a une limite, l'influence que ça va avoir, que ça va faire. Je pense qu'on met  
beaucoup d'emphase sur « ça va faire ci, ça va faire ça », mais ça ne réglera pas tous les  
2370 problèmes de la ville. Ça va en régler quelques-uns, mais je pense qu'il faut regarder l'ensemble  
puis avoir une vision d'avenir.

2375 Puis il y a une affaire, un petit point qui a été soulevé, je voudrais juste mentionner, qui  
m'inquiète un petit peu, je ne l'ai pas mentionné dans le mémoire, c'est au niveau des pistes  
cyclables dans le milieu. Vous avez posé la question; ce que j'en pense, c'est qu'il risque d'y  
avoir un petit problème, parce que les traverses piétonnières sont à même le carrefour giratoire,  
si vous regardez les plans. Mais si on se dit, on me disait l'autre fois, quand j'avais assisté à la  
première séance du BAPE, que les carrefours giratoires étaient pour augmenter la fluidité du  
trafic.

2380 Mais si on a quatre traverses piétonnières dans chaque intersection du carrefour giratoire,  
lorsque quelqu'un va s'engager, l'automobiliste va être obligé d'arrêter dans le carrefour  
giratoire. Je pense que ça représente un danger de s'immobiliser dans un carrefour giratoire,  
parce que la personne qui arrive de l'autre côté du carrefour ne voit pas que tu es immobilisé.  
2385 Ça risque d'être dangereux autant pour les automobilistes que pour les piétons ou les cyclistes.  
Ça fait que je pense que ça serait peut-être bon de regarder avec eux, voir si ça ne serait pas  
préférable d'éloigner les traverses de piétons un peu plus loin du carrefour giratoire que de  
l'avoir directement dans le carrefour giratoire.

2390 **LE PRÉSIDENT :**

Effectivement, c'est une préoccupation, un sujet qu'on a regardé, là. C'est sûr qu'il y a des  
normes d'implantation, ça fait qu'on veut vérifier que les normes soient sécuritaires à ce  
moment-là.

2395 **M. ALAIN PERREault :**

2400 Oui. Puis aussi, une autre chose que j'aimerais discuter avec... au niveau de la Ville, je  
pense qu'elle devrait collaborer un petit peu plus au niveau du boulevard 220 ou du boulevard  
Industriel avec le ministère des Transports pour regarder son projet de rue. Je voyais le projet  
qu'elle proposait, au niveau des camions, pour éviter qu'ils traversent le boulevard Industriel, il  
pourrait y avoir une desserte qui rejoindrait directement l'entrée de l'autoroute vis-à-vis le  
chemin Godin, je crois, aux lumières, au côté de l'autoroute?

2405 S'il y avait une desserte, les camions iraient direct là ou ils sortiraient puis ils prendraient direct l'autoroute, ça éviterait à tous les camions d'avoir à circuler sur la route 220 puis de passer à travers le carrefour giratoire. Même, je pense qu'avec ce projet-là, le genre de projet comme ça, il faut qu'ils collaborent avec le ministère des Transports pour faire ça. Ça fait que je pense que ça ne serait pas quelque chose de dispendieux qu'ils pourraient faire.

2410 **LE PRÉSIDENT :**

On sait que le ministère des Transports va examiner, a l'intention d'examiner la portion, autrement dit, ce que je comprends, c'est l'ancienne portion qui était dans Rock Forest, du boulevard Industriel, donc ça peut être des choses qu'ils peuvent considérer.

2415 Ça fait que monsieur Dériger, avez-vous une question?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2420 Peut-être juste, je vais peut-être voir avec vous, Monsieur, si vous savez – en fait, j'avais posé la question en début de soirée pour les dates de mise en service de la rue Malherbe puis de la rue Mégantic?

**M. ALAIN PERREAULT :**

2425 Fin 2008.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2430 Pour Malherbe puis Mégantic?

**M. ALAIN PERREAULT :**

2435 Pour Malherbe.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Puis Mégantic, ça serait quoi?

2440 **M. ALAIN PERREAULT :**

Mégantic, ça a été...? Je ne le sais pas, c'est-tu-écrit?

2445

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2001, 2012?

2450

**M. ALAIN PERREAULT :**

2011.

2455

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2011?

2460

**M. ALAIN PERREAULT :**

2011. À la fin de 2011. Décembre 2012. Non, ça c'est quand ils ont décidé de ne pas faire... de mettre en priorité René-Lévesque, de voter de l'argent.

2465

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

À votre connaissance, à votre souvenance, c'est plutôt 2011?

2470

**M. ALAIN PERREAULT :**

La rue Mégantic a été ouverte, 2011 je crois, début 2011.

2475

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pardon?

**INTERVENANT DANS LA SALLE :**

Printemps 2012.

2480

**M. ALAIN PERREAULT :**

Printemps 2012? O.K.

2485

**LE PRÉSIDENT :**

Printemps 2012.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Gélinas est dans la salle, est-ce que vous le savez? Ou peut-être le vérifier?

2490

**M. DENIS GÉLINAS :**

Je ne peux pas vous donner la date, mais je pourrais vous le confirmer demain, je n'ai pas la date exacte.

2495

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Si vous pouvez me le confirmer?

2500

**M. DENIS GÉLINAS :**

Les travaux se sont faits pendant le printemps, est-ce que c'est 2011 ou 2012 pour l'ouvrir l'année d'après? Mais je sais que les travaux s'étaient faits pendant le printemps.

2505

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, si vous pouvez nous le confirmer?

2510

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gélinas, de la Ville, va nous confirmer la date de construction et d'ouverture de la rue.

2515

**M. ALAIN PERREAULT :**

Oui, ça a été dans ces périodes-là. Puis ça a été préouvert aussi, à un moment donné, ça circulait avant même que ça soit ouvert officiellement.

2520

**LE PRÉSIDENT :**

C'était devenu carrossable.

2525

**M. ALAIN PERREAULT :**

Ça avait duré, la construction, tout l'été. Ça fait que c'est bien.



**LE PRÉSIDENT :**

Ça va? Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

2530

**M. ALAIN PERREAULT :**

Bien, je vous remercie également.

2535

**LE PRÉSIDENT :**

Je vais maintenant inviter monsieur Thierry Nootens à s'avancer. Bonsoir, Monsieur Nootens.

2540

**M. THIERRY NOOTENS :**

Bonsoir, Monsieur Germain. Alors, mon mémoire s'intitule « *Concrétiser le discours sur le développement durable : non au projet intégré de construction du boulevard René-Lévesque et du prolongement ouest de boulevard de Portland à Sherbrooke.* »

2545

**(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase à la page 3 : « Des citoyennes et citoyens... »**

**Fin de la phrase à la page 4 : « [...] ou à leur disparition. »**

2550

Ce à quoi on va assister ici, c'est à une dégradation de ce milieu humide.

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

2555

**Début de la phrase à la page 4 : « Il faudrait que les grandes orientations... »**

**Fin de la phrase à la page 4 : « [...] les bassins des cours d'eau. »**

Toutes ces fonctions sont essentielles dans le contexte de l'accélération des changements climatiques dont la réalité n'échappe plus à personne, à moins de ne pas suivre les journaux ou de lire les journaux.

2560

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase à la page 4 : « Comment le milieu visé continuera-t-il à jouer... »**

**Fin de la phrase à la page 5 : « [...] sur son territoire. »**

2565

2570 La recommandation de ce comité à propos des milieux humides va comme suit, je cite :  
« [...] ces milieux doivent être protégés. Ceux-ci doivent constituer une part significative des  
aires écologiques. » Mieux encore : nos zones écologiques, dont font partie les milieux  
humides, justement « ne peut être traversée ni enclavée entre des axes routiers d'importance. »  
C'est souligné dans le texte du rapport de la Table sur les aires écologiques.

2575 Je le souligne à nouveau : ce rapport a été adopté par la Ville de Sherbrooke. Ainsi, les  
citoyens peuvent-ils se fier aux consultations mises sur pied par la Ville et aux recommandations  
qu'elle entérine? Si nous faisons appel au BAPE, c'est notamment pour que cesse cette  
relégation de l'environnement à une stratégie de communication – et je le dis en tout respect –  
et un exercice de bonne conscience verte qui ne se concrétise pas dans les faits. Ça ne se  
2580 concrétise pas dans les faits parce que la Ville de Sherbrooke n'a pas la volonté de mettre en  
oeuvre ces recommandations qu'elle a elle-même requises ou commandées.

2585 En 2013, la président de cette Table sur les aires écologiques, donc celui qui avait présidé  
ce comité à Sherbrooke, monsieur Michel Montpetit, qui est directeur du Centre universitaire de  
formation en environnement, le CUFÉ, à l'Université de Sherbrooke, qui vient d'être nommé au  
Conseil d'administration de RECYC-Québec, donc ce n'est pas un écoterroriste, c'est un  
scientifique respecté, a résumé la situation lors d'une entrevue, je cite :

2590 « Ne me parlez pas des couleuvres du boulevard de Portland – ça, les couleuvres du  
boulevard de Portland, c'est le projet dont on parle, qui est concerné ou qui est évoqué par  
monsieur Montpetit. Donc, ne me parlez pas de ça – ou des aires que nous devrions protéger,  
je suis désabusé. Découragé de voir comment se comporte l'administration municipale actuelle.  
J'ai eu foi dans le processus de consultation [...]. Je n'ai plus cinq minutes à perdre à essayer de  
convaincre ces gens-là. »

2595 De même, je cite encore :

2600 « À Sherbrooke, les élus consultent encore pour la forme. Autrement, ils administrent [...] je  
n'ai jamais eu de retour sur mon rapport. Plus d'une fois, les élus ont reconnu qu'une  
collaboration en amont était souhaitable pour mettre en commun nos champs d'expertise au lieu  
de mener des consultations tardives qui laissent les citoyens sous l'impression que tout est  
décidé à l'avance. Ce ne furent que des vœux. »

2605 Alors, ces propos de monsieur Montpetit rendent très bien le contexte politique et  
environnemental à Sherbrooke, ça vient mitiger un peu les prix qu'on a mentionnés tout à  
l'heure. Voilà.

Alors, ce n'est pas tout. La Ville de Sherbrooke se place souvent en parfaite contradiction  
avec elle-même. Premièrement, dans les gestes qu'elle pose : en 2013, la Ville a dépensé

2610 35 000 \$ pour des travaux de restauration dans un milieu humide qui est situé à peu près dans le même secteur concerné par le prolongement de Portland, donc dans le parc industriel, la Ville a dépensé 35 000 \$ pour réparer les dégâts qui avaient causé ou qui avaient été causés là par le passage de véhicules tous terrains. Or, un peu plus loin, la Ville s'apprête à lancer des pelles mécaniques dans ce qui doit être à peu près le même milieu humide ou situé tout à proximité. Ça me semble un peu incohérent ou un peu étrange.

2615 Aussi, ce projet est irrécyclable avec des documents dont la production est prévue dans le cadre de la préparation des schémas d'aménagement. Alors, Sherbrooke, en 2012, a publié son *Énoncé de vision stratégique*, qui est le document qui doit déterminer les orientations du schéma d'aménagement de la Ville de Sherbrooke. Cet énoncé indique, et c'est un document qui est officiel, c'est un document qui est diffusé auprès des citoyens, cet énoncé indique, et c'est un fait crucial qu'à Sherbrooke, je cite : « *Le réseau routier répond adéquatement à la demande.* »

2625 Alors, si c'est le cas, pourquoi ce projet Portland – René-Lévesque? Aussi, dans la section du même document intitulée : « *Protéger et mettre en valeur l'environnement et les milieux naturels* », il est aussi mentionné que : « *La préservation de l'environnement est déterminante pour la qualité de vie. Les milieux naturels doivent être sauvegardés et mis en valeur pour permettre le maintien de la biodiversité, notamment des habitats fauniques et floristiques. Ceci, afin d'éviter toute menace provenant de l'activité humaine.* »

2630 Sous l'orientation – dans le même document intitulé « *Optimiser l'occupation du territoire urbanisé* », le citoyen pourra lire que pour la Ville de Sherbrooke, je cite : « *[...] il est préférable de concentrer le développement urbain, principalement le développement résidentiel, dans les secteurs déjà desservis.* »

2635 Le projet soumis à l'audience du BAPE est totalement contradictoire avec ces deux orientations de *l'Énoncé de vision stratégique*. Il n'y a pas ici sauvegarde des milieux naturels et ces boulevards inaugureront un étalement un étalement urbain plus intensif à la frange ouest de la Ville, du fait des nouveaux développements domiciliaires projetés. On peut donc se poser la question à nouveau : à quel moment ou quand ces belles déclarations de principes seront-elles suivies d'effets concrets?

2640 Si le BAPE doit intervenir en refusant ce projet, c'est également pour mettre fin à ce qui équivaut – et là, je le dis en tout respect, mais c'est mon opinion – à de fausses représentations faites aux citoyens. Si les citoyens ne peuvent pas se fier aux propos officiels de leur municipalité, aux rapports des comités qu'elle-même met sur pied, nous avons un sérieux problème ou un sérieux déficit, à la fois environnemental et politique.

2650 Aussi, l'espace médiatique local a été saturé de déclarations, tant de la part de promoteurs que de la part de la Ville, à l'effet que ce prolongement routier viendrait désengorger un secteur de la Ville, soit le secteur Mi-Vallon.

2655 Je passe sur le fait que c'est une impossibilité géographique que des gens fassent un détour vers l'ouest pour revenir vers le centre de la ville de Sherbrooke, j'aimerais seulement mentionner que lors de la première partie de l'audience publique du BAPE, en décembre dernier, la Ville s'est d'ailleurs montrée parfaitement incapable de démontrer, preuve à l'appui, que ce désengorgement allait se produire. On doit se contenter d'affirmations du genre : « Cela va équilibrer le mouvement. » Est-ce qu'un milieu humide doit être sacrifié en vertu de prédictions aussi floues? Construit-on de telles infrastructures dans l'espoir que?

2660 On prévoit aussi la construction de plusieurs centaines de logements – on parle parfois de 1 800 unités – le long du futur boulevard René-Lévesque. Ce fait nous suggère deux réflexions : le véritable motif du projet n'est pas le désengorgement évoqué précédemment, mais bien la promotion immobilière, surtout, ces nouvelles constructions, comme les gens possèdent des autos, en général, ça viendra accentuer la congestion routière dans le secteur concerné et non pas l'amoinrir.

2670 Il est aussi assez étrange que la Ville n'ait pas proposé d'alternatives à ce projet intégré de construction de boulevard. Il n'y a jamais eu sur la table qu'une seule option : le projet soumis à l'attention du BAPE. Or, si on veut à la fois protéger le milieu humide visé et développer le parc industriel, il est possible de créer des accès à ce parc à partir de l'autoroute 10-55.

2675 J'aimerais aussi mentionner que le problème de l'étalement urbain, qui est déjà fort vif à Sherbrooke, sera accentué avec ce nouveau boulevard, puisque la mise en place d'infrastructures routières de cette envergure contribue de manière majeure à cette problématique, celle de l'étalement urbain.

2680 Je passe la section de mon mémoire qui est consacrée justement aux extensions ou aux lancements de boulevards en direction de l'extérieur de la ville et parfois en pleine campagne, je mentionne les projets Lionel-Groulx, Monseigneur Fortier et le projet pharaonique, qui est la construction qui est en cours — presque achevée — de l'autoroute 410, la frange sud de la ville, dans le secteur de Lennoxville.

2685 Je termine la présentation de mon mémoire avec quelques données politiques.

Outre le non-respect, par la Ville, du résultat des consultations menées sous l'égide de la Table sur les aires écologiques, un fait plus troublant pour l'exercice d'une saine démocratie locale mérite d'être relevé : la Ville de Sherbrooke a commencé l'acquisition de propriétés aux

2690 fins de réaliser la portion René-Lévesque du projet avant toute consultation publique dans ce dossier.

2695 En fait, à mon sens, les véritables motifs du projet relèvent de la promotion immobilière. Ce qui est assez étrange, dans le cadre des discussions qui ont lieu depuis plusieurs années à propos de ce projet-là, un élément qui n'est à peu près jamais mentionné, c'est-à-dire les intérêts de la promotion immobilière.

2700 J'ai d'ailleurs été assez surpris, lors de la première partie de l'audience tenue en décembre, de voir que la Ville ne s'était même pas assurée que les promoteurs qui vont bénéficier du projet étaient inscrits au registre des lobbyistes. Son porte-parole, le porte-parole de la Ville, à cette occasion s'est contenté de répondre à ma question : « Cela fait des années que l'on travaille avec ces gens-là. »

2705 Il me semble que vu le contexte municipal actuel, un peu de prudence ou un peu de précautions s'imposeraient.

2710 Je conclus, Messieurs les commissaires. Je demande donc avec force au BAPE de rejeter ce projet, il en va de la protection d'une ressource unique du patrimoine écologique de Sherbrooke, de ce qui sera légué aux générations futures et du sérieux des politiques gouvernementales en matière de développement durable, face aux prétentions mal fondées des villes en matière d'environnement et d'urbanisme.

2715 Il est plus que temps également que cesse la réduction de l'environnement à une façade de beaux discours verts, et à des stratégies de communication et de consultation.

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2720 Alors, merci, Monsieur Nootens, pour votre mémoire. Alors, bien entendu, on a eu des discussions, vous avez suivi l'audience ce soir, on va regarder toute cette dynamique-là dans le secteur et voir qu'est-ce que le boulevard peut régler et pas régler, bien entendu.

2725 C'est sûr que là, vous, vous recommandez un rejet *sine qua non*, mais on va quand même essayer de regarder, de faire l'exercice au complet. On va essayer de voir vraiment s'il est justifié. Mais soyez assuré de ça, de la façon qu'on va l'aborder, c'est on essaie de voir objectivement quels sont les objectifs, est-ce que c'est justifiable. On ne peut pas arriver nécessairement et dire : « *Bien, on va le rejeter sine qua non* », mais on va faire un exercice, le plus sérieux possible, pour voir c'est quoi les enjeux.

2730

Notamment aussi pour le parc industriel, bon, on peut voir s'il se vend un certain nombre de terrains, ça veut dire que le parc est voué à se développer, donc ça veut dire qu'à l'intérieur du parc, il y a des rues qui vont se construire.

2735

Donc, à proximité du milieu humide, donc on va essayer de peser, est-ce que ça cause des dommages irréversibles? Est-ce que la solution option industrielle est viable ou avantageuse? On va essayer de peser quand même ces éléments-là, parce qu'on sait, bon, que ça se construit. Puis on l'a vu, on est passé tout à l'heure, il y a énormément de résidences assez récentes qui se sont construites. Ce que je retiens aussi, que la Ville a gelé l'emprise autour de René-Lévesque, sinon probablement que ça serait peut-être presque tout construit au moment où on se parle.

2740

Donc, on sait qu'il va y avoir plus de monde. Ça fait partie des réalités avec lesquelles on doit composer dans notre analyse, je veux être franc avec vous, mais on va le regarder, en tout cas, en fonction de tous les impacts pour voir s'il y a des solutions réalisables, acceptables.

2745

Monsieur Dériger, est-ce que vous avez des questions? Merci beaucoup pour votre mémoire, et on va regarder ces aspects-là.

**M. THIERRY NOOTENS :**

2750

Merci à vous.

**LE PRÉSIDENT :**

2755

Je vous remercie. Nous allons maintenant inviter monsieur Richard McLernon à s'avancer, possiblement avec d'autres personnes. Alors, à vous la parole.

**M. RICHARD McLERNON :**

2760

Oui. Très bien, je serai bref. Je pense que la demande qui a été faite au ministre et notre mémoire est relativement simple à comprendre une fois qu'on a fait la configuration des lieux.

2765

Il est clair qu'on est largement en accord avec le mémoire présenté par le Comité des citoyens de Marie-Victorin, c'est juste qu'on veut le compléter, étant donné que la situation qu'on fait face, nous, les gens du secteur rue Yamaska – et dans le mémoire ce n'est pas toute la rue et même toute cette portion de la rue qui fait face au même problème –, c'est qu'il y a une ligne des hauts arbres et je pense, si je ne peux pas vous amener le voir, faire une visite des lieux, je peux vous expliquer : si on est au poteau dont il est question de placer, on se place au poteau, vous êtes des arbres, et on regarde, et on regarde et on continue de regarder, c'est comme un tsunami qui est en face de nous.

2770

Ça, ça forme un écran complet. Un écran naturel complet qui nous protégerait, qui limiterait la situation pendant l'été. Comme la plupart de ces arbres sont feuillus, c'est un écran partiel en hiver, mais c'est quand même non négligeable.

2775 Et j'ai noté, dans le mémoire du Comité des citoyens de Marie-Victorin, ils disaient que la Ville, qui a négocié une zone tampon ou qui est même une zone où ils vont planter des petits arbres dans certains secteurs, et là, il y a un des codemandeurs qui m'a reproché un peu de dire : « Les petits arbres sont quand même assez importants dans la section plus au nord où c'est une prairie. »

2780 Je ne dis pas que l'action de la Ville de planter des petits arbres c'est complètement inutile et si j'avais laissé savoir que c'est ça la question dans le mémoire, je m'en excuse. Je trouve que la Ville a fait un effort. Sauf qu'on est dans une situation où en redressant un peu le tracé de 15 mètres, on est capable de préserver un écran qui limite et mitige les effets néfastes de la présence d'un boulevard dans un contexte où il y a déjà des problèmes environnementaux au sens large, et où l'humain aussi et la communauté humaine est affectée, où on a un boisé qu'on va perdre, et il y a non seulement le boulevard René-Lévesque, mais vous avez vu, il y a aussi la 55 et la 410 et 55, il y a aussi l'industrie dans le coin, entre autres Ani-Mat qui est une industrie de caoutchouc, et dans un milieu urbain, parce que nous sommes dans un périmètre urbain, la préservation d'arbres, et même si on ne parle pas de la préservation d'un boisé, la préservation d'arbres, même une simple rangée d'arbres – et on a donné une certaine profondeur, parce que les arbres ne sont pas tout à fait alignés, une profondeur –, c'est quelque chose qui a une valeur inestimable en milieu urbain.

2790 Et la Ville le reconnaît elle-même dans leur schéma d'aménagement que j'ai noté dans le mémoire, que la préservation et la conservation des arbres déjà en place est un élément à préserver dans le schéma. Et, également, dans leur plan préliminaire de l'axe du boulevard René-Lévesque, qui date de 2010, mais qui est toujours sur le site de la Ville de Sherbrooke actuellement, à l'heure actuelle, sous la rubrique « Axe boulevard René-Lévesque », également la question de préservation d'arbres est un élément important de la Ville.

2800 Alors, ce qu'on demande, ce n'est pas quelque chose qui va à l'encontre des orientations écologiques de la Ville où c'est noté au moins à deux occasions dans le schéma d'aménagement, qui représente quand même un changement de cap. Et je peux vous donner l'exemple : si vous vous êtes promené dans le quartier aujourd'hui, la rue Yamaska, ça fait un genre de... ça courbe un peu comme – en Australie – un boomerang. Et on voit de l'autre côté, près de la rue Malherbe, là, la question de préservation d'arbres a été complètement, mais complètement oubliée, et le développement traditionnel des promoteurs de la Ville, c'est de tout raser, parce que ce côté-là de la rue Yamaska, de l'autre côté était un boisé, en arrière. Un boisé complet.

2810

2815 On ne demande pas de garder le boisé, on ne va pas à l'encontre du projet de la Ville, on présume qu'ils ont fait leur devoir, on voit qu'il y a un problème d'enclavement dans le quartier Mi-Vallon qui s'accroît avec la densification et la création de ces quatre à six logements qui sont collés sur l'arrière des maisons sur la rue Yamaska du côté opposé de chez nous et c'est ça qu'on veut éviter de notre côté.

2820 On voit que cette zone tampon qui a été négociée avec la Ville, et dans le mémoire des citoyens de Marie-Victorin, parle de 45 mètres à 59 mètres, mais c'est le hasard qui le crée que le poteau 19017 est à 45 mètres. Et on aimerait mieux que ça soit à 60 mètres. La raison est arbitraire, c'est que quand le tracé a été conçu, un des éléments, c'était qu'il y avait des bâtiments, quatre à six logements, des deux côtés de la rue. Et là, ça explique la distance qui était permise.

2825 On ne demande pas un changement radical, on demande de tenir compte, pas d'un plan et un devis de côté abstrait, fait d'une manière d'un urbaniste qui veut maximiser la rentabilité, le lotissement de territoire, mais de penser en fonction de développement durable, en soupesant et en intégrant l'économie, certes, mais aussi le côté social, comme le Comité Marie-Victorin, et aussi le côté écologique. Et cet élément-là est concret et pas abstrait.

2830 Et la manière concrète, c'est l'image que je vous donne. Ça, c'est concret. Ce sont les arbres. C'est quelque chose qui est normal, qui est minime, et qui va dans les orientations exprimées par la Ville de Sherbrooke et dans leur schéma d'aménagement; une façon de développer qui, je pense que la Ville va de l'avant en pensant surtout au règlement d'urbanisme, mais également qui était intégrée dans le projet de l'axe boulevard René-Lévesque aussi.

2835 Alors, c'est à peu près tout. En fait, notre demande est relativement claire.

**LE PRÉSIDENT :**

2840 Alors, je vous remercie pour votre mémoire. D'ailleurs, en première partie de l'audience publique, nous avons posé la question au promoteur, donc à la Ville, à savoir quelle était sa réaction à votre demande à la suite de la lecture de votre requête.

**M. RICHARD McLERNON :**

2845 Oui.

2850



**LE PRÉSIDENT :**

2855 Ce que je comprends de la position – je la résume, parce que je n'ai pas les transcriptions  
2860 devant moi –, mais ce que je comprenais de la position de la Ville c'est de dire : « Bien, déjà, on  
a fait un effort vers 45 mètres minimum » et la Ville nous expliquait qu'elle considérait que c'était  
suffisant.

2860 C'est sûr que tantôt vous avez fait aussi une allusion à votre demande, à votre requête,  
vous faisiez une demande de médiation. Alors, c'est sûr qu'avec d'autres requêtes, ça s'est  
transformé en audience publique, mais il faut comprendre, même s'il y avait eu, disons, un  
mandat de médiation qui avait été donné, la façon que la procédure se fait, c'est que le mandat  
qui est donné au BAPE pour une médiation, au début, c'est un mandat d'enquête, donc  
2865 d'enquêter. Et ce qui est écrit, là c'est écrit comme ça, le mandat, c'est : « d'enquêter et, si les  
circonstances s'y prêtent, de procéder à une médiation. »

2870 Donc, ça veut dire que pour qu'il y ait médiation, il faut qu'il y ait consentement plein et  
entier de chacune des deux parties à l'objet de la médiation. Donc, si une des deux parties ne  
consent pas, bien, le travail de l'enquêteur ou du médiateur, bien, cesse immédiatement.

2875 Alors, je ne peux pas vous dire si un mandat de médiation aurait donné d'autres résultats  
que la position que la Ville a exprimée à la première partie de l'audience publique en disant :  
nous, on considère que 45 mètres, c'est suffisant. Mais bien entendu, on va regarder ça dans  
notre rapport, ces aspects-là, mais disons qu'à ce stade-ci, la position de la Ville était ainsi.

**M. RICHARD McLERNON :**

2880 O.K. Mais en réponse à la position de la Ville, c'est qu'il faut qu'ils regardent ça dans ça  
dans le concret et pas dans l'abstrait. Et que le concret, que ça a un impact direct sur plusieurs  
citoyens.

**LE PRÉSIDENT :**

2885 Alors, c'est noté. Je vous remercie.

**M. RICHARD McLERNON :**

2890 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2895 Alors, nous avons un participant qui s'est ajouté pour une présentation verbale, j'invite monsieur Omer Lebrun à s'avancer.

2900 Alors, je rappelle bien entendu que les présentations non annoncées, c'est juste par prudence, je ne veux pas présumer de rien, mais ce qu'on demande aux gens – tantôt, j'étais vigilant, parce que des fois, il peut arriver que des gens font une présentation dans un mémoire, réagissent un petit peu à ce qui s'est dit précédemment, j'essayais d'être vigilant pour être sûr qu'il n'y avait pas une ligne qui était franchie, parce que l'important c'est de ne pas commenter, de porter de jugement de valeur sur les mémoires qui ont été présentés avant.

2905 Alors, Monsieur Lebrun, je vous laisse la parole et bienvenue.

**M. OMER LEBRUN :**

2910 Bonjour. Je demeure sur la rue Matisse puis moi, je viens au point de vue de la sécurité. La sécurité, s'il y avait un incendie majeur, s'il y avait des ambulances, des feux de pompier, c'est par où sortir le plus vite possible, comme ça arrive que c'est enclavé un peu partout, en haut de Magloire, pour sortir, ou Mi-Vallon? C'est par où qu'on va sortir ou bien on va périr dans nos feux, on n'aura pas le temps d'être secourus? Puis je ne parle pas juste pour mon quartier, je parle pour le quartier, l'autre quartier qui est juste à côté, que je vais marcher à tous les jours; 2915 je passe sur la rue Saint-Jacques, la rue Saint-Jacques qui est large comme à peu près un peu plus que la table, puis les fossés de chaque côté sont impossibles, par où que le monde vont sortir s'il arrive des incendies majeurs? Je trouve ça.

2920 Puis, pour ce qui est du placement humide sur le boulevard Portland, je ne peux pas croire qu'en 2014, qu'il n'y a pas moyen de traverser une zone d'à peu près 100-150 pieds maximum pour passer ça. On est en 2014. Ça va se faire en 2015, ça va être encore mieux. Ça fait que tout ça. Puis je ne peux pas croire qu'il y aurait juste deux gars, deux, trois gars de Sherbrooke qui vont tout arrêter.

2925 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, mais je ne voudrais pas que vous réagissiez à des propos que vous avez entendus avant.

2930 **M. OMER LEBRUN :**

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

2935

C'est important, c'est une question de respect envers tous les participants. C'est qu'on peut exprimer des choses, on peut être en désaccord avec quelque chose qui est exprimé par un participant, mais c'est important de respecter des points de vue. D'ailleurs, le but de l'audience publique est entre autres de ça, c'est qu'il y a un partage de points de vue qui peuvent être différents d'un individu à l'autre. L'important, c'est de respecter la position de ces gens-là. Alors, je vous demanderais de ne pas commenter ce que vous avez entendu précédemment.

2940

**M. OMER LEBRUN :**

2945

O.K. Je suis fortement en accord pour que les boulevards René-Lévesque puis Portland se fassent.

**LE PRÉSIDENT :**

2950

Très bien. Alors, c'est noté.

**M. OMER LEBRUN :**

2955

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2960

Alors, je vous remercie de votre participation.

Alors, ceci était la dernière personne qui était inscrite pour présenter une opinion. J'essaie de voir à l'arrière si... non, personne ne s'est inscrit pour faire une rectification. Par contre, je rappelle, tout à l'heure comme je l'ai mentionné, qu'il y a possibilité de rectification après lecture plus attentive des mémoires, mais je vais donner aussi des petites instructions.

2965

Alors, ceci met fin à la deuxième partie de l'audience publique. Donc normalement, la commission, pour ce qui est des opinions, ferme la partie publique de ses travaux. La commission peut poser des questions additionnelles à la Ville ou aux personnes-ressources, auquel cas les questions et les réponses obtenues vont être aussitôt mises sur notre site Internet, donc vont être rendues publiques.

2970

Comme je l'ai mentionné aussi tout à l'heure, si des gens veulent réagir à des nouvelles informations, nous sommes toujours ouverts à accommoder les gens, mais préalablement, contactez madame Boutin pour que nous nous entendions, surtout que le temps passe, la

2975 commission va remettre son rapport au plus tard au mois d'avril, donc au moins qu'on soit  
avisés, si vous avez l'intention de faire un petit ajout en disant : bien, écoutez, je vais envoyer ça  
dans deux, trois jours. Donc, comme je vous dis, on essaie d'accommoder les gens, surtout  
quand de l'information tardive est rendue publique.

2980 Nous vous rappelons que vous pouvez consulter les documents déposés et les  
transcriptions dans les centres de documentation ainsi que dans les sites Web du BAPE. Ces  
centres demeurent ouverts tout au long du mandat de la commission et même un mois après la  
sortie publique du rapport du BAPE. Donc, on essaie quand même, si les gens veulent aller se  
référer à l'information, donc on facilite les choses, surtout quand le rapport est public, si les gens  
2985 veulent voir, bon, la commission a pris ça où, ces informations-là.

Les personnes désirant exercer leur droit de rectification par écrit auront jusqu'au 21  
janvier 2014 pour le faire, donc ça veut dire une semaine. Si vous n'êtes pas en mesure –  
encore une fois, on essaie d'accommoder les gens – si vous n'êtes pas en mesure de respecter  
ce délai, veuillez en faire part à madame Boutin. À défaut de le faire, la commission pourrait  
2990 décider de ne pas accepter une information qui serait transmise au-delà de ce délai-là. Alors,  
comme je vous dis, on essaie de vous accommoder, mais tenez-nous au courant.

Nous vous rappelons que ce droit sert à rectifier des faits et non à se prononcer sur les  
opinions émises par les participants. Si à l'intérieur... à chaque fois qu'on reçoit des  
rectifications, on les vérifie. Si on estime qu'il y a des jugements de valeur, des opinions à  
l'intérieur de ça, nous allons demander aux personnes qui nous ont envoyé ça de corriger leur  
texte. S'ils refusent, donc la commission peut à ce moment-là décider de ne pas tenir compte de  
la rectification.

3000 Ce qu'on entend, par exemple – tantôt, j'ai donné l'exemple de la salle, je ne veux pas  
revenir sur cet exemple-là, mais disons, ce qui pourrait être une rectification, parlons, disons de  
consultation : quelqu'un pourrait dire, dans un mémoire : « Le promoteur a insuffisamment  
consulté la population. » Donc, vous voyez « insuffisamment », il y a un jugement de valeur.  
3005 Donc, quelqu'un pourrait dire : « Bien non, le promoteur a tenu quatre séances. » Bon, ça, c'est  
un fait, mais la personne a quand même émis un jugement de valeur. Donc, les deux  
informations ne viennent pas nécessairement se contredire. La personne peut estimer que  
quatre consultations, c'était insuffisant. Donc, il ne faut pas réagir à des gens qui ont émis, à ce  
moment-là, qui estiment que la consultation était insuffisante ou qui auraient pu estimer qu'elle  
3010 était suffisante, puis quelqu'un dit : « Non, il n'en a pas assez eu. »

Donc, c'est important de bien comprendre qu'est-ce qu'une rectification; si vous émettez  
des opinions, nous allons vous demander de les retirer.

3015 La commission, comme mentionné tout à l'heure, poursuit ses travaux. Donc, on  
déposera notre rapport au plus tard le 8 avril 2014. Ce que l'on fait à partir de ce moment-là – là,  
on a commencé déjà, bien entendu, à analyser l'information que nous avons, on se pose déjà  
des questions. Bon, on peut envoyer des compléments de questions dans les prochains jours.  
3020 Quand on n'est pas certain, nous sommes toujours prudents, si on interprète un document, ça  
veut dire à ce moment-là qu'il faudrait poser une question, parce que si on ne s'entend pas sur  
notre compréhension, à ce moment-là on pose des questions complémentaires. Donc,  
surveillez notre site Internet, c'est fort possible qu'il y ait des questions complémentaires et des  
réponses qui soient déposées.

3025 Pour terminer, la commission tient à exprimer, bien entendu, son appréciation aux  
personnes qui se sont intéressées à nos travaux, soit en posant des questions, soit en déposant  
un mémoire ou simplement en venant assister, suivre les travaux de la commission et les  
interventions du public.

3030 Alors, bien entendu, nous remercions également les personnes-ressources ainsi que le  
promoteur pour leur collaboration à ce processus public. Et, maintenant, bien, je vous souhaite  
une bonne fin de soirée et ça a été un plaisir d'être dans la ville de Sherbrooke.

Merci.

3035

## **AJOURNEMENT**

\* \* \*

3040

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

3045

ET J'AI SIGNÉ :

3050

\_\_\_\_\_  
Yolande Teasdale, s.o.