

---

**De:** Alex Larrivée [Alex.Larrivee@ville.sherbrooke.qc.ca]  
**Envoyé:** 5 décembre 2013 11:12  
**À:** louis.versailles@mtq.gouv.qc.ca  
**Cc:** Yves Tremblay; Denis Gélinas  
**Objet:** Programme Véloce II // Réponses aux questions // Piste cyclable Projet Boul. de Portland // Ville de Sherbrooke  
**Pièces jointes:** PROJET VÉLOCE II - VILLE DE SHERBROOKE.pdf

Bonjour M. Versailles,

Tel que convenu par téléphone, voici ci-joint (en PDF) le document élaborant les réponses à vos questions.

Également, notre projet prend bien en compte que la piste cyclable sera déneigée l'hiver pour permettre l'accès aux usagers à l'année.

Pour ce qui concerne le déneigement du réseau cyclable, la Ville de Sherbrooke possède **125 km** de sentier cyclable à travers son territoire.

Il y a **11,9 km** de pistes cyclables déneigées sur le réseau. Donc, environ **10%** du réseau est déneigée durant la période hivernale.

J'espère que cela répond à votre questionnement de départ.

N'hésitez pas à me contacter, pour toutes autres informations complémentaires au projet.

Merci,

*Bonne journée !*



**Alex Larrivée**

Technicien - Soutien de projets

**Ville de Sherbrooke**

Service des infrastructures urbaines  
et de l'environnement

[alex.larrivee@ville.sherbrooke.qc.ca](mailto:alex.larrivee@ville.sherbrooke.qc.ca)

Téléphone: 819 823-8000 poste 2442

## ***Justification du choix d'un projet bidirectionnel proposée sur le boulevard de Portland***

### ***- Mise en contexte :***

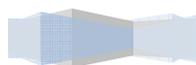
Le Ministère des Transports dénote certaines divergences aux normes par rapport au projet d'intégration de la piste multifonctionnelle en banquette sur le boulevard de Portland projetée par la Ville de Sherbrooke. Selon les normes établies dans le cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G.) tome 1 chapitre 15 (15.3.3.2), le M.T.Q mentionne qu'une piste cyclable en milieu urbain, à l'intérieur de l'emprise, se doit d'être, en règle générale, unidirectionnelle et située de part et d'autre de la rue où elle est implantée.

### ***- Réponses aux questionnements du MTQ :***

L'intégration d'une piste multifonctionnelle en banquette sur le boulevard de Portland, entre le boulevard Lionel-Groulx et la rue Léger, propose aux usagers un lien direct et rapide vers les divers axes de transport cyclable de la Ville de Sherbrooke tout en permettant l'accès à des services privés et publics de toutes sortes. En intégrant une piste multifonctionnelle bidirectionnelle, cela permettra une liaison axée sur la sécurité des usagers et l'intégration au milieu urbain existant. D'une largeur de 4 mètres, la piste multifonctionnelle comportera plusieurs éléments plus sécuritaires qu'une piste unidirectionnelle de part et d'autre de la chaussée existante.

L'aspect sécurité est un critère majeur et essentiel à la réalisation intégral du projet. Plusieurs éléments clés seront incorporés dans la mise en réalisation de cette piste multifonctionnelle. Située en banquette du côté sud de la chaussée existante du boulevard de Portland, cette piste possédera une zone tampon d'un espacement minimal de 2 mètres avec la chaussée existante. Intégrant la zone tampon, les arbres existants ou plantés permettront une délimitation claire entre la zone routière et l'espace urbain aménagé pour la piste multifonctionnelle.

Un élément supplémentaire de sécurité pourra être apporté en condamnant l'entrée en diagonale de l'ancien garage automobile située sur le site du carrefour de l'Estrie à proximité de la rue Northrop-Frye pour éviter les risques de collisions entre les automobilistes et les utilisateurs de la piste. Également, sur le tracé proposé passant devant la station service Ultramar, une signalisation adéquate pourra être instaurée (installation de panneaux arrêts sur la piste cyclable) pour rendre sécuritaire la seule entrée non-protégée du tracé complet.

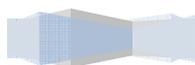


Le choix d'une conception géométrique bidirectionnelle du côté Sud facilite la conception du projet en raison d'une topographie propice à un réseau cyclable. Également, la concentration des services aux usagers se retrouvera majoritairement d'un seul côté de la chaussée, ce qui évitera les multiples traverses des usagers aux feux de circulation. Pour la sécurité des usagers, une modification sera apportée à toutes les intersections du boulevard de Portland interdisant aux automobilistes le virage à droite au feu rouge.

Le Carrefour de l'Estrie est également un élément clé dans le positionnement de la piste multifonctionnelle. Le but premier est d'acheminer rapidement les utilisateurs de la piste cyclable se dirigeant vers le Carrefour de l'Estrie à partir du réseau cyclable. Cette manœuvre ne serait pas nécessairement possible en méthode unidirectionnel puisque les usagers devraient, soit rester sur le côté sud ou encore traverser vers le côté nord selon leur direction choisit. Ceci entraînerait donc un risque plus élevé de conflits avec les automobilistes puisque les cyclistes devraient traverser à chaque fois des intersections achalandées mais gérées par des feux de circulation. Un impact important est anticipé quant aux délais d'attente occasionnés pour les automobilistes.

Un réaménagement géométrique routier, débutant de la rue des Érables vers le boulevard Lionel-Groulx, sera nécessaire pour intégrer le sentier multifonctionnel au réseau cyclable existant. En effet, les pentes abruptes et un talus adonné au roc du côté Nord et Sud respectivement ne permettent pas une implantation facile d'une piste cyclable. C'est pourquoi, la voie de droite du boulevard de Portland en direction Est devrait être réaménagée, avec l'instauration d'un avancé de trottoir et la mise en place d'une bordure de béton sur la chaussée pour la réalisation de la piste cyclable.

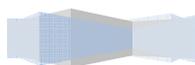
Donc, la continuité du tracé du côté Sud à partir de la rue Léger jusqu'au boulevard Lionel-Groulx met l'emphasis sur une piste cyclable sécuritaire puisqu'il y aura moins de déplacement du côté Nord vers le Sud et vice-versa dû à la concentration du tracé d'un seul côté. Ceci permettra également la connexion dans le même axe du côté sud avec la passerelle multifonctionnelle projetée à proximité du viaduc qui enjambe l'autoroute 410.



À l'inverse, plusieurs éléments intégraux de tracé Nord d'une piste multifonctionnelle ne favorisent pas son implantation. Une des problématiques est la topographie qui amène un réel danger au niveau de la visibilité des usagers. Pareillement, plusieurs entrées de commerces achalandées sont non-protégées et déjà aménagées. Par exemple, celle du Tim Hortons, la Banque Nationale, Maxi & cie (entrée pour livraison) ainsi que l'entrée de la SAAQ. Ceci apportera un problème de sécurité non-négligeable en mettant en péril les usagers de la piste multifonctionnelle face aux mouvements des automobilistes.

De même, plusieurs structures comme un cabinet d'Hydro-Sherbrooke, une borne fontaine, 4 arrêts d'autobus entrent en conflit avec le tracée du côté Nord. Un mur de soutènement existant à l'angle de la rue Northrop-Frye (situé à environ 2,5 mètres de la chaussée) ne permet pas la mise en place d'une piste cyclable, même si sa conception serait unidirectionnelle. Finalement, le tracé du côté Nord devra nécessairement traverser l'entrée / sortie de l'autoroute 410 qui présente un fort achalandage routier et de véhicules lourds. Il faudrait donc apporter un détour à la piste proposée, ce qui pourrait mettre en péril la sécurité des usagers du tracé.

En définitive, plusieurs tracés pourraient être envisageables, mais la solution la plus logique et la plus sécuritaire reste tout de même la réalisation de la piste multifonctionnelle bidirectionnelle sur le côté Sud du boulevard de Portland. Plusieurs éléments mentionnés dans le tracé bidirectionnelle en banquette propose un aspect plus sécuritaire qui intégrera la mobilité active en vélo ou à pied. L'instauration de panneaux de signalisation adaptés pour les utilisateurs de la piste multifonctionnelle ainsi que pour les automobilistes du boulevard de Portland, apporteront un projet d'ensemble où la sécurité et l'intégration des cyclistes au milieu urbain sont annexées.



## **ANNEXE A**

### **Photos existantes sur le terrain**

#### **Boulevard de Portland**



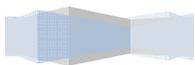
# Aménagement d'un nouveau sentier cyclable sur le Boulevard de Portland

Projet Véloce II

Ville de Sherbrooke



Figure 1 : Entrée charretière à condamner (Ancien garage automobile)



# Aménagement d'un nouveau sentier cyclable sur le Boulevard de Portland

Projet Véloce II

Ville de Sherbrooke



Figure 2 : Topographie et visibilité excellente pour le nouveau tracé

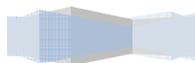




Figure 3 : Installation de panneau signalétique pour utilisateurs du sentier et automobilistes lors de la construction

# Aménagement d'un nouveau sentier cyclable sur le Boulevard de Portland

Projet Véloce II

Ville de Sherbrooke



Figure 4 : Voie de droite qui pourra devenir la future piste cyclable

