

# Mémoire présenté au Bureau d'Audiences publiques sur l'Environnement dans le cadre du Projet conjoint de prolongement Ouest du boulevard de Portland et de la construction du boulevard René-Lévesque

par Denis Pellerin, ing. M.B.A.

**304** P  NP  **DM11**  
Projet intégré de construction du boulevard René-  
Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de  
Portland à Sherbrooke

6211-06-152

## Présentation personnelle

Ma formation d'ingénieur industriel m'a permis de m'intéresser à différents sujets municipaux depuis cinq ans dont le présent projet.

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

Comme résident, le projet de boulevard René-Lévesque ne m'a jamais semblé pertinent pour désengorger le secteur du Mi-Vallon puisqu'il offre des sorties vers l'Ouest pour des résidents qui se dirigent vers l'Est de façon très majoritaire (vers les arrondissements de Jacques-Cartier et du Mont-Bellevue).<sup>1</sup>

Le projet conjoint aura pour résultat d'apporter une plus grande circulation sur le boulevard Industriel à 2 voies qui est déjà embouteillé (cotes C, D, E et F selon DB15) aux heures de pointe. En fait, le boulevard René-Lévesque apporterait un flot de 18,000 véhicules supplémentaires et le boulevard de Portland 7,000 autres véhicules par jour (30,000 – 23,000 selon DA1, pages 14 et 12) pour un total de 25,000 véhicules SUPPLÉMENTAIRES PAR JOUR sur le boulevard Industriel.

---

<sup>1</sup> DB14.1 « Enquête origine-destination de 2003 » page 94 (ou 106 du document déposé)

## Construction du boulevard René-Lévesque

### **Pertinence**

Selon PR3.3, page 20 « *Étude d'impact sur l'environnement – Projet intégré de construction de l'axe René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland* »<sup>2</sup> :

En juillet 2010, la Ville de Sherbrooke a déposé un avis de projet. La construction du nouveau boulevard René-Lévesque comporte plusieurs éléments positifs en matière de gestion de la circulation (CIMA+, 2007 et CIMA+, 2010)<sup>3</sup> qui contribuent à sa justification, entre autres :

1. ce nouvel axe nord-sud complète bien la **hiérarchie du réseau routier du secteur** qui permettra au chemin Godin d'assurer un moins grand rôle de desserte ne correspondant pas à sa capacité;
2. il **désenclave la cellule résidentielle desservie par le boulevard du Mi-Vallon** en permettant un équilibre des mouvements, ce qui se traduit en une importante baisse anticipée des débits véhiculaires sur le boulevard du Mi-Vallon;
3. il **désenclave également la cellule résidentielle desservie par la rue St-Jacques** en permettant un accès via le nouvel axe routier;
4. le boulevard René-Lévesque permet le **développement résidentiel** d'un grand territoire contigu et le structure de bonne façon;
5. le nouvel axe aura un **achalandage suffisant** pour justifier sa construction. D'après son positionnement et son utilisation, cet axe jouera le rôle d'une **artère urbaine**.

### **Argumentaire :**

#### **1. La hiérarchie du réseau routier du secteur :**

À l'Ouest de l'autoroute 410 – Jacques-O'Bready, il n'y a pas de lien Nord-Sud à 4 voies pour relier le boulevard Bourque et le boulevard Industriel contrairement au reste de la Ville de Sherbrooke à tous les kilomètres environ (Grandes-Fourches, Queen-Victoria, Jacques-Cartier, Lionel-Groulx et 410).

Cet état de fait oblige les habitants des secteurs Paillard, Mi-Vallon et Bertrand-Fabi (au Sud du boulevard Bourque) à se concentrer sur le chemin Godin (pour ceux situés le plus à l'Ouest), sinon sur la rue Léger ou la 410 en engorgeant l'intersection Bertrand-Fabi/Léger/Bourque/King, la plus achalandée de Sherbrooke.<sup>4</sup>

Un problème similaire existe en direction Est-Ouest : alors qu'ailleurs on a des artères à 4

<sup>2</sup> qui reprend presque mot-à-mot DA4, page 21 « *Étude de circulation – Planification du boulevard René-Lévesque et du prolongement du boulevard de Portland à Sherbrooke* »

<sup>3</sup> Respectivement DA4 et DA5

<sup>4</sup> 59,000 véh./j. selon DA1 page 12

voies (Portland+Terrill, King, Galt+Denault+Université), à l'Ouest de la 410 seul le boulevard Bourque présente 4 voies. La rue Bertrand-Fabi et le boulevard Industriel à 2 voies ne suffisent pas à drainer les véhicules entre les différents îlots résidentiels, commerciaux et industriels ou, dans le cas d'Industriel, à desservir les véhicules provenant de l'autoroute.

Un boulevard René-Lévesque à 2 voies risque de se voir dans 10 ou 15 ans dans la même situation que le boulevard du Mi-Vallon et la rue Léger : embouteillé et sans solution autre que de faire une autre voie à l'Ouest en espérant que les citoyens partiront vers l'Ouest pour aller finalement vers l'Est.

## 2. Désenclaver la cellule résidentielle desservie par le boulevard du Mi-Vallon :

Au milieu des années 2000, l'idée de faire déboucher le boulevard du Mi-Vallon sur René-Lévesque par le Nord a été abandonnée de crainte de favoriser le « transit » entre Bourque et Industriel. Pourtant cette même crainte semble être absente concernant le transit sur René-Lévesque.

Pourtant, déboucher le boulevard du Mi-Vallon au Nord permettrait de rediriger la moitié de la circulation actuelle dans cette direction plutôt qu'uniquement vers le Sud le matin et inversement le soir.

Quand on voit le nombre de véhicules qui empruntent la rue Malherbe depuis son ouverture « dans le temps de le dire, qu'il n'y a pas loin de 4,000 véhicules/jour qui ont vu cette opportunité d'avoir accès vers le nord, donc vers le boulevard Industriel. »<sup>5</sup>, on peut se demander si on ne devrait pas revoir la pertinence de cette ouverture au Nord plutôt que de diriger 4,000 véh./j. sur une rue locale qui n'a pas été conçue pour une telle circulation. En fait, on pourrait refermer cette rue (qui ne devait être qu'un passage piétonnier et qui ne respecte pas le schéma d'aménagement de 1987) et rendre la quiétude aux citoyens du quartier Marie-Victorin sans pénaliser les résidents de Mi-Vallon.

## 3. Désenclave également la cellule résidentielle desservie par la rue St-Jacques :

La Table sur les Axes Routiers du Comité Dialogue-citoyen a fait une recommandation en ce sens même si <sup>6</sup>:

Le « nouveau Faubourg » n'est mentionné dans aucun des procès-verbaux de la TAR. Ni aucune des rues qui le composent. Il s'agit d'un projet des Entreprises Lachance situé au Sud du boulevard Industriel et à l'Est de l'autoroute Joseph-Armand-Bombardier (10-55). Il englobe les rues **St-Jacques** (la seule sortie actuelle pour tout ce développement), Saint-Mathieu, Saint-Patrick, Saint-Nicolas, Saint-Edouard, Sainte-Claire, Saint-Benoît, Sainte-Julie et Sainte-Lucie. L'ensemble du développement couvre environ 209 terrains.

Si on ne faisait pas l'axe René-Lévesque, ces quelques 200 logements seraient enclavés (comme le boulevard du Mi-Vallon actuel) avec une seule sortie.

Heureusement, le promoteur y a pensé en se réservant deux autres sorties. L'une dans le prolongement de la rue Sainte-Claire vers le Sud-Est, donnant sur

<sup>5</sup> selon Denis Gélinas lors des premières audiences du 10 décembre, ligne 1800 et suivantes

<sup>6</sup> Plan d'action suite au comité Dialogue-citoyens - Commenté - Denis Pellerin, ing. Déposé au Conseil municipal le 2 mars 2009. 54 pages

le nouvel axe René-Lévesque qui n'est qu'à l'étape de projet ! Cette sortie est située entre les lots 4,187,907 et 4,138,453 de la rue Saint-Edouard. L'autre à l'extrémité de la rue Saint-Benoît vers l'Ouest entre les lots 4,311,056 et 4,311,057 débouchant sur le chemin Godin en traversant une zone commerciale C-82.

Pourtant cet enclavement, bien que désagréable en cas d'accident sur St-Jacques, est loin de se comparer à celui du Plateau Saint-Joseph qui ne comporte qu'une seule sortie pour desservir des grandes surfaces tels que Wal-Mart, Canadian Tire, Home Dépôt, Breault et Martineau et Brick ainsi que le Centre de foires de Sherbrooke : une seule sortie pour des milliers de véhicules chaque jour.

Il existe bien d'autres cas de culs-de-sac à Sherbrooke qui n'ont, par définition, qu'une seule sortie : par exemple, rue des Chênes dans sa partie Ouest qui mène aux rues Antoine-Samson et Thérèse-Casgrain n'offre qu'une seule sortie pour au-delà de 400 résidents dont l'âge moyen est supérieur à 65 ans.

J'ai dénombré 444 culs-de-sacs à Sherbrooke, va-t-on tous leur trouver une deuxième sortie?

#### 4. Développement résidentiel ... de bonne façon ? :

Développement résidentiel comme dans les années '60 : une ville dortoir où il n'y aura pas d'emplois sauf une école et un minimum de commerces obligeant les résidents à utiliser leur automobile pour aller travailler, étudier, magasiner ou se divertir.

Pratiquement aucune mixité des usages ce qui favorise les déplacements en automobile.

#### 5. Achalandage suffisant pour une artère urbaine :

Selon l'Enquête origine-destination de 2003<sup>7</sup>, dans le secteur concerné, chaque logis comporte 2,7 personnes en moyenne et chaque personne et chaque personne (de plus de 5 ans) effectue 2,9 déplacements par jour. On peut en déduire que chaque logis génère 7,8 déplacements par jour. Sur la base des 3,000 logis originalement prévus aux abords de René-Lévesque, on obtient 23,500 déplacements générés par les seuls résidents du boulevard et des rues avoisinantes débouchant sur ce boulevard.

À cela, il faut ajouter le surplus de déplacements du secteur Mi-Vallon/Magloire qui excède la capacité de Mi-Vallon (de l'ordre de 5,000) et les transits qui emprunteront ce tracé plutôt que le chemin Godin, la rue Léger et même la 410.

Si le boulevard du Mi-Vallon a une capacité de 10,000 véhicules par jour, on peut s'attendre à un chiffre semblable pour le boulevard René-Lévesque dans chaque direction. Alors l'estimé de 23,000 véhicules par jour estimé en 2007<sup>8</sup> (qui semble très conservateur) indique que la capacité de l'artère sera excédée à l'ultime.

7 DB14.1 Ministère des Transports du Québec, Enquête origine-destination, Secteur municipal 14, page 70 (ou page 82 du document tel que déposé)

8 DA4 Étude de circulation – Planification du boulevard René-Lévesque et du prolongement du boulevard de Portland à Sherbrooke, page 17 (ou 21 du document déposé)

## Prolongement Ouest du boulevard de Portland

### ***Pertinence***

Selon DA4, page 22 « Étude de circulation – Planification du boulevard René-Lévesque et du prolongement du boulevard de Portland à Sherbrooke » :

Le prolongement du boulevard de Portland comporte les éléments positifs suivants, qui contribuent à sa justification :

1. Il contribue à la **desserte est-ouest** par le doublement de la capacité disponible actuellement sur le boulevard Industriel; celui-ci approche de sa capacité;
2. Il facilite la **gestion des intersections** : moins de mouvements de virage, plus de mouvements tout droit, qui sont moins pénalisants en matière de circulation; en outre, il vient éliminer la discontinuité entre les boulevards de Portland et Industriel et permet un flot continu jusque sur le boulevard René-Lévesque;
3. Le nouveau segment du boulevard de Portland permet d'accroître le **développement au sein du parc industriel** en le structurant adéquatement en fonction des contraintes naturelles d'aménagement telles les zones humides;
4. Le nouvel axe aura un **achalandage suffisant** pour justifier sa construction. D'après son positionnement et son utilisation, cet axe jouera le rôle d'une artère.

Selon PR3.3, page 20 « Étude d'impact sur l'environnement – Projet intégré de construction de l'axe René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland »<sup>9</sup> :

Par ailleurs, les objectifs visés par la construction du prolongement vers l'ouest de l'actuel boulevard de Portland peuvent se résumer ainsi :

5. la **requalification d'une des portes d'entrée principales** de Sherbrooke;
6. l'ouverture à de **nouveaux développements industriels** dans le parc industriel régional en y aménageant un axe routier de type artériel urbain intégrant les caractéristiques propres à son secteur industriel et une entrée de ville;
7. l'**amélioration du réseau routier artériel** par une bonne desserte des secteurs commerciaux et résidentiels avoisinants.

### ***Argumentaire :***

#### **1. Desserte est-ouest :**

En 2007, on savait déjà que le boulevard Industriel approchait de sa capacité et qu'il faudrait éventuellement le doubler. Pire : on savait que même en prolongeant le boulevard de Portland, on aurait à doubler le boulevard Industriel :

<sup>9</sup> qui reprend presque mot-à-mot DA4, page 21 « Étude de circulation – Planification du boulevard René-Lévesque et du prolongement du boulevard de Portland à Sherbrooke »

« L'impact anticipé sur le boulevard Industriel mène à la conclusion qu'un élargissement est nécessaire pour accueillir les véhicules supplémentaires générés par le développement résidentiel projeté. Cependant, advenant que la réalisation du prolongement du boulevard de Portland survienne plus tôt dans l'échéancier, la capacité du nouveau lien permettrait de retarder l'élargissement du boulevard Industriel. Au développement ultime et avec la croissance naturelle des débits, l'élargissement de ce boulevard [Industriel] semble néanmoins incontournable. »<sup>10</sup>

## 2. Gestion des intersections :

En 2007, on envisageait encore des feux de circulation à l'intersection René-Lévesque/Industriel/Portland.

## 3. Développement au sein du parc industriel :

La Ville n'a pas examiné la possibilité de desservir le secteur Ouest du parc industriel à partir du chemin Labonté (ou toute autre artère nouvelle), à partir du côté Ouest sans passer par la zone humide. Le chemin Labonté actuel se rend presque à la rue Hector-Brien, un lien à 2 voies est amplement suffisant pour les échanges entre la partie Est et la partie Ouest qui, de toute façon, pourraient se faire par le boulevard Industriel.

## 4. Achalandage suffisant :

L'achalandage dont il est question sur le prolongement de Portland n'est, en majeure partie, que la « cannibalisation » de la circulation actuelle du boulevard Industriel et Portland est donc redondant.

## 5. Requalification d'une des portes d'entrée principales :

La « porte d'entrée principale », c'est le boulevard Industriel qui restera à deux voies malgré le prolongement de Portland tel que défini par le promoteur. Elle devra être doublée par la suite de toute façon pour supporter la circulation supplémentaire (voir point 1 ci-haut).

## 6. Nouveaux développements industriels :

Le projet ne permettrait l'accès qu'aux seuls terrains en bordure du prolongement de Portland. Le reste du parc industriel devra être développé avec des projets et budgets supplémentaires.

## 7. Amélioration du réseau routier artériel :

Voir le point 4 ci-haut : cannibalisation et redondance.

---

10 DA4 Étude de circulation – Planification du boulevard René-Lévesque et du prolongement du boulevard de Portland à Sherbrooke, page 32 (ou page 36 du document déposé)

## Conclusions

### ***Construction du boulevard René-Lévesque***

- Attendu qu'il n'y a pas de garantie quand au nombre de logements construits à l'ultime;
- Attendu que ce nombre 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<sup>11</sup>;
- 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;
- Attendu que le détail de ce chiffre de 23,000 véh./j. n'a pas été fourni à la Commission bien qu'il ait été demandé (déplacements générés par les résidents + par le transit à travers le secteur + les surplus provenant du secteur Mi-Vallon dans le but de le désengorger);
- Attendu que ce chiffre de 23,000 approche sinon dépasse la capacité du design de l'artère;
- Attendu que ce même chiffre sera dépassé si les souhaits de la Ville d'augmenter de 4.6% à 10% la portion de déplacements faits par le transport en commun;
- 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;
- Attendu que la capacité et la fonctionnalité d'un design à deux voies a été questionné par les citoyens à chaque séance publique de consultation;
- Attendu que le 17 avril dernier sur les ondes du FM107,7, monsieur Sévigny, maire de Sherbrooke, déclarait (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. (...) Il y a une commande qui a été passée pour réduire l'évaluation des coûts du boulevard René-Lévesque de façon à le rendre un peu plus accessible sur le plan financier. »<sup>12</sup>;
- Attendu qu'une révision du design de cette artère et de ses composantes associées (piste multi-fonctionnelle, trottoirs, carrefours giratoires...) ne saurait se faire sans incidence sur sa capacité, sa fonctionnalité ou son impact sur l'environnement;
- 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** tel que présenté.

11 DT1 lignes 1262, 2329, 4147 et 4173 et DT3 ligne 436

12 <http://www.fm1077.ca/audioplayer.php?mp3=172628> du minutage 15:59 jusqu'à 18:32

## ***Prolongement Ouest du boulevard de Portland***

- Attendu que ni la Ville de Sherbrooke ni Sherbrooke Innopole n'a pas fait la preuve du besoin en terrains et bâtiments industriels pour justifier le projet;
- Attendu que le dernier « Plan directeur de développement des espaces industriels » (DA9) date de près de 9 ans (juillet 2005);
- Attendu qu'un montant de 697,110\$ a été alloué par le Conseil municipal le 3 juillet 2012<sup>13</sup> par la résolution C.M. 2012-8520-00 à la firme Les Consultants S.M. Inc. pour un « contrat de services professionnels en ingénierie » pour ce projet et qu'à notre connaissance aucun document d'ingénierie de cette firme ou sa filiale Aménatech Inc réalisé après cette date n'a été déposé à la Commission;
- 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 direction et sa surveillance immédiates par des personnes qui ne sont pas membres de l'Ordre »<sup>14</sup>;
- Attendu que le document DA2 « Remontée du ruisseau Lyon et détermination de la valeur écologique des milieux naturels du parc régional de conservation, version finale » réalisé par Aménatech Inc après le 3 juillet 2012 ne saurait être considéré comme un document d'ingénierie puisque réalisé par des biologistes et autres non-ingénieurs;
- Attendu que la décision du Conseil municipal d'autoriser la réalisation du projet au montant de 15,500,000\$ a été prise le 14 janvier 2013 par la résolution C.M. 2013-8943-00<sup>15</sup>;
- 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 8 mois après la décision du Conseil municipal et 5 mois après la décision du ministre de confier le mandat au BAPE<sup>16</sup>;
- Attendu que les « Recommandations de Sherbrooke Innopole pour le développement des parcs industriels de Sherbrooke » (DA8) n'a été complété que le 22 octobre 2013 soit 10 mois après la décision 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;
- Attendu qu'une liste des 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 infirmer l'information que 3,000,000 de pieds carrés de bâtiments industriels étaient présentement disponibles;
- 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;
- Attendu qu'au cours des dernières années plusieurs bâtiments industriels ont été

13 Procès-verbal du Conseil municipal du 3 juillet 2012

<http://www.ville.sherbrooke.qc.ca/fileadmin/fichiers/Juridiques/PV/pv120703.pdf>

14 Code de déontologie des ingénieurs article 3,04,01

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/I\\_9/I9R6.HTM](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/I_9/I9R6.HTM)

15 Procès-verbal du Conseil municipal du 14 janvier 2013 :

<http://www.ville.sherbrooke.qc.ca/fileadmin/fichiers/Juridiques/PV/pv130114.pdf>

16 CR1 Lettre mandatant le BAPE de tenir une période d'information et de consultation du dossier par le public à compter du 11 avril 2013

convertis pour d'autres vocations<sup>17</sup> sans qu'Innopole ne signale de pénurie appréhendée;

- 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 » (textile, buanderie, fabrication mécanique légère...);
- Attendu que le promoteur n'a pas démontré l'adéquation des terrains desservis par le projet en seule bordure du prolongement de Portland et les demandes qu'elle a en main;
- Attendu que le promoteur n'a pas démontré non plus que les terrains desservis ont des caractéristiques différentes des terrains déjà disponibles;
- Attendu que le promoteur n'a pas fait la preuve qu'une artère à 4 voies est nécessaire pour desservir la partie Ouest du parc régional alors que la partie Est est majoritairement desservie par le boulevard Industriel qui n'a que 2 voies;
- Attendu que nous n'avons pas trouvé d'artère à 4 voies dans les parcs industriels de Magog, de Bromont, de Drummondville, de Trois-Rivières ni de Saguenay;
- Attendu que le parc industriel de Bécancour est l'un des plus grand au Québec (2,000 hectares de terrains disponibles avec un port maritime) et qu'on y accède par la route 132 qui n'a que 2 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 » (DA7) qu'à la demande de la Commission;
- Attendu que l'élargissement du boulevard Industriel permettrait d'éviter de porter atteinte à la zone humide;
- Attendu que l'élargissement du boulevard Industriel est inévitable de toute façon après la réalisation du projet conjoint<sup>18</sup>;
- 

Je demande à la Commission de recommander au ministre de **rejeter le projet** tel que présenté.

Denis Pellerin, ing.  
Sherbrooke 10 janvier 2014

---

17 Quelques transformations de bâtiments industriels à d'autres fins :

- 971, rue Galt Ouest (Jack Spratt : condos, atelier de nettoyage et de teinture; bureaux; centre de conditionnement physique; services spécialisés en éducation)
- 550, 10e Avenue Sud (Jack Spratt : garage de stationnement pour véhicules automobiles, services professionnels et d'affaires, bureau et centre de la petite enfance et garderie)
- 501, 10e Avenue Sud (Moules ECI : habitations multifamiliales de moyenne densité)
- 353, rue Frontenac (Buanderie Nettoyeur de l'Estrie : condos)

18 « Au développement ultime et avec la croissance naturelle des débits, l'élargissement de ce boulevard [Industriel] semble néanmoins incontournable. » DA4 Étude de circulation – Planification du boulevard René-Lévesque et du prolongement du boulevard de Portland à Sherbrooke, page 32 (ou page 36 du document déposé)