

Sherbrooke, le 5 février 2014

Madame Anne-Lyne Boutin
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

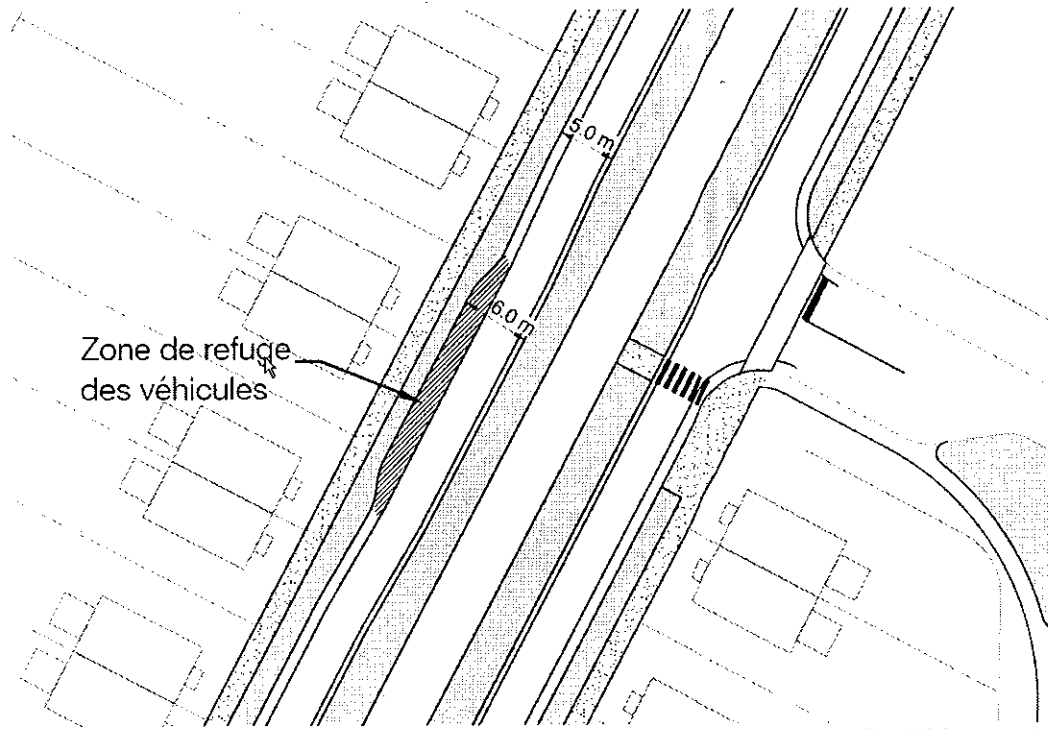
Objet : Projet intégré de construction du boulevard René-Lévesque et du prolongement
ouest du boulevard de Portland à Sherbrooke
V/Ref : Questions complémentaires **DQ10, n^{os} 1 à 4**

Madame,

Pour faire suite à votre communication du 29 janvier dernier, vous trouverez ci-dessous les réponses aux questions complémentaires **DQ10, nos 1 à 4**.

- Q1. La commission aimerait obtenir une carte présentant les milieux humides dans le secteur du boulevard René-Lévesque, les zones de compensation envisagées à ce jour et la localisation des bassins de rétention potentiels. Cette carte devrait être accompagnée d'une légende pour en faciliter la compréhension.
- R1. *Vous trouverez ci-joint l'annexe DQ10-A1, correspondant à une carte présentant tous les aspects demandés. Veuillez prendre note que les milieux humides affectés et les zones de compensation envisagées, comme présenté audit plan, doivent faire l'objet d'une demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Le contenu de ce plan a fait l'objet de quelques rencontres préalables avec des représentants du MDDEFP et il reflète les orientations convenues préliminairement entre les parties. Ainsi, ce plan pourrait être modifié en fonction des demandes formulées par la Direction régionale du Ministère.*
- Q2. Lors de la première partie de l'audience, il a été mentionné que la largeur de la chaussée dans chaque direction du boulevard René-Lévesque varierait de 5 à 6 mètres. Veuillez préciser les sections correspondantes à ces largeurs.
- R2. *Les plans transmis à la Commission sont des plans conceptuels et l'ingénierie détaillée du projet n'est pas réalisée. Ainsi, il n'est pas possible de préciser toutes les sections correspondantes aux largeurs de 5 à 6 mètres. Cependant, afin d'illustrer nos propos tenus lors de la séance du 11 décembre 2013 (DT2, p.55), vous trouverez, ci-dessous, un extrait du plan DA12 pour lequel on peut visualiser*

la chaussée qui passe d'une largeur de 5 à 6 mètres créant les baies de refuge des véhicules pour permettre le passage des véhicules d'urgence. Ces baies de refuge seront établies approximativement à tous les 400 mètres sur le trajet du boulevard.



Extrait du plan DA12 : Baie de dépassement située à l'intersection du boulevard de René-Lévesque et la rue projetée Q.

- Q3. En complément à la réponse 3 du document DQ6.1, quels sont les niveaux de service actuels des carrefours Bourque/Léger/Bertrand-Fabi, Bourque/Grégoire, Bourque/Mi-Vallon et Bourque/Haut-Bois pour les périodes de pointe du matin et de l'après-midi? Quels seraient les niveaux de services à ces carrefours avec le projet? Veuillez confirmer que le niveau de service actuel au carrefour Bourque/Léger/Bertrand-Fabi ne serait pas modifié (DQ6.1, réponse 1).
- R3. Selon une étude réalisée par Cima+ en 2011, la moyenne pondérée des niveaux de service de la période de pointe du matin (direction centre-ville) est « E » pour l'intersection Bourque/Léger/Bertrand-Fabi et « B » pour l'intersection Bourque/Grégoire. Pour la période de pointe du soir (retour à la maison) la moyenne pondérée des niveaux de service pour ces intersections est de « F » et « C » respectivement. Les intersections Bourque/Mi-Vallon et Bourque/Haut-Bois n'ont pas fait l'objet d'étude spécifique.

De plus, la Ville n'a pas effectué d'étude permettant d'établir le niveau de service projeté pour ces intersections suivant la réalisation du projet. À cet égard, il est important de noter qu'à Sherbrooke, les périodes de pointe du matin et du soir varient généralement entre 45 et 60 minutes.

Concernant la réponse 1 de la question DQ6.1, l'achalandage de l'intersection Bourque/Léger/Bertrand-Fabi subira une baisse certaine à la suite de l'ouverture du boulevard René-Lévesque et de Portland, puisque les usagers auront l'opportunité de varier leurs itinéraires selon leurs destinations en semaine et en fin de semaine. Ainsi, nous envisageons que le niveau de service de cette intersection sera amélioré à court terme. Cependant, suivant la réalisation complète du projet de développement domiciliaire planifié du secteur Bertrand-Fabi (au sud du boulevard Bourque), s'ajoutera un nombre accru de véhicules à l'approche sud de cette intersection en provenance du boulevard Bertrand-Fabi. Considérant que le niveau de service actuel de cette intersection varie de « E » à « F » aux heures de pointe et que le niveau de service « F » présente le pire niveau de service sur une échelle allant de « A » à « F », basé sur l'expérience que la Ville de Sherbrooke possède dans ce domaine, il est plausible de croire que le niveau de service de cette intersection sera à nouveau de « F » dans un horizon de 10 ans. D'ici là, la Ville pourra accentuer l'offre en matière de transport en commun et/ou transport actif afin de réduire, le plus possible, les impacts sur la circulation. À cet égard, la Ville a réservé 1,2M \$ en 2014 pour le pavage de quelques 2,2 km de la piste cyclable située du côté nord de la rivière Magog (entre le boulevard Bertrand-Fabi et la rue Burlington/Lionel-Groulx) afin d'assurer un lien cyclable utilitaire et récréatif fonctionnel à l'année et donner l'accès au centre-ville en piste pavée.

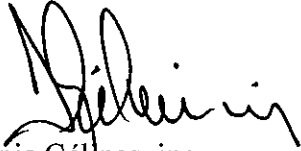
Ainsi, la construction des boulevards René-Lévesque et de Portland aurait un effet direct, positif et immédiat sur les niveaux de service de cette intersection. Plus il y aura de trajets alternatifs d'offerts aux automobilistes, plus l'équilibre des niveaux de service satisfaisant aux différentes intersections routières du secteur sera établi.

- Q4. Quels seraient les niveaux de service des carrefours contrôlés par des feux de circulation aux intersections des rues projetés dans le parc industriel avec le prolongement du boulevard de Portland?
- R4. Ces intersections desserviront un secteur industriel (Robert-Boyd et autres rues secondaires) et n'ont pas fait l'objet de simulation de niveaux de service. En effet, afin d'optimiser le flux de véhicules sur le prolongement du boulevard de Portland, une coordination entre les feux de circulation de l'intersection du boulevard Industriel et du tronçon existant du boulevard de Portland (près de l'autoroute 410) est planifiée. Généralement, les intersections secondaires sont gérées par des appels du contrôleur à partir de boucles de détection sous les voies de circulation. Il est utile de rappeler que, si requis, les appels de feux pour le passage des piétons et cyclistes aux mêmes intersections pourront également être gérés par un bouton poussoir manuel. Nous n'entrevoions aucune difficulté à gérer les flots des véhicules aux approches de ces intersections. Sur le territoire de Sherbrooke, le virage à droite aux feux rouges est habituellement autorisé. Ce type de mouvement véhiculaire améliore grandement le niveau de service sur les

rues secondaires. De plus, la piste multifonctionnelle étant située au centre, le conflit entre les piétons, cyclistes et véhicules est nul.

Espérant ces commentaires complets et suffisants, n'hésitez pas à contacter le soussigné au besoin.

Recevez, Madame Boutin, nos salutations distinguées.

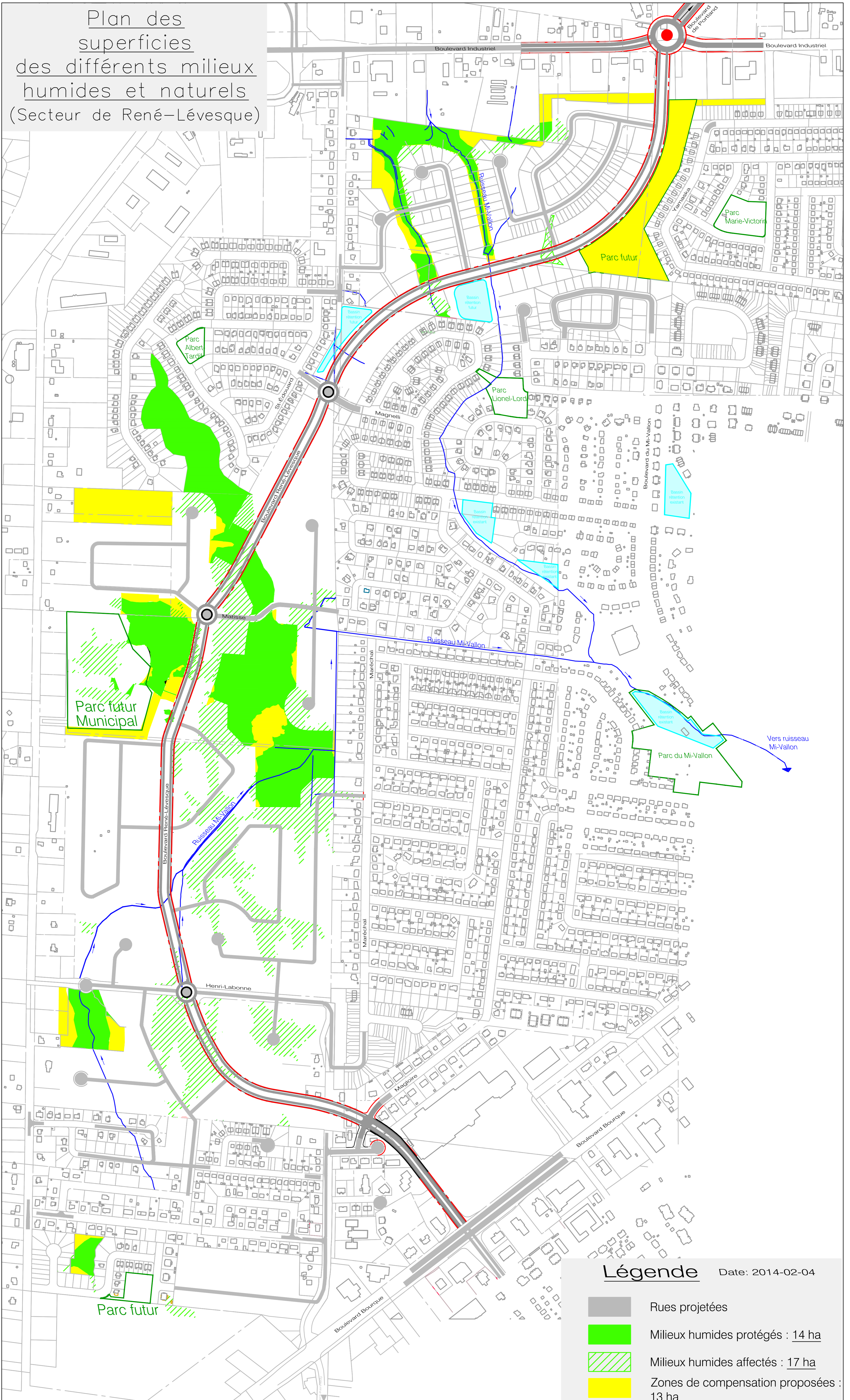


Denis Gélinais, ing.
Directeur – Projets majeurs

p.j. : (1)





c. c. Julie-Michelle Fortin, ingénieure de projets – Projets majeurs
Danielle Gilbert, directrice Service planification et développement urbain

Plan des superficies des différents milieux humides et naturels (Secteur de René-Lévesque)



Légende

Date: 2014-02-04

-  Rues projetées
-  Milieux humides protégés : 14 ha
-  Milieux humides affectés : 17 ha
-  Zones de compensation proposées : 13 ha