

**Réponses aux questions complémentaires transmises par
le Bureau d'audience publique sur l'environnement
(DQ6, nos 1 à 7)**

1. Des participants ont signalé notamment que l'intersection Bourque/Léger serait congestionnée le matin vers l'est. La Ville planifie-t-elle des interventions pour améliorer la fluidité de la circulation sur le boulevard Bourque et la rue King Ouest vers l'est à la pointe du matin ?

Réponse :

En référence à DA1 p. 13, un des objectifs de la réalisation du projet intégré de construction du boulevard René-Levesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland est d'offrir une alternative aux véhicules en provenance du secteur Mi-Vallon afin d'accéder, entre autres, au réseau autoroutier autrement qu'en circulant sur le boulevard Bourque.

Ainsi, aucune intervention à l'intersection Bourque/Léger/Bertrand-Fabi n'est planifiée à court terme. Cette intersection est la plus achalandée de la Ville de Sherbrooke et elle le demeurera même après la construction des deux boulevards. Le débit véhiculaire journalier devrait toutefois diminuer au cours des premières années suivant la construction mais le développement résidentiel attrayant du secteur Bertrand-Fabi, situé au sud du secteur Mi-Vallon, contribuera à augmenter graduellement et conséquemment le débit des véhicules jusqu'à atteindre celui actuellement constaté.

2. La Ville prévoit-elle des interventions pour alléger le trafic de transit sur les rues locales donnant accès au boulevard Bourque, notamment les rues Sainte-Bernadette et Grégoire? De même, pour le secteur de la rue Mégantic ?

Réponse :

Concernant la rue Mégantic, il est pertinent de préciser que son tracé et le projet de lotissement, tel que réalisé en 2012, a été retenu pour répondre à un problème de transit dans le quartier Marie-Victorin, entre le boulevard Industriel et le quartier Mi-Vallon. En effet, un transit par les rues Yamaska, Coaticook et Waban-Aki s'était établi lors de l'ouverture de la rue Malherbe en 2009. Nous soulignons également que le comité de citoyens du secteur Marie-Victorin a été directement impliqué tout au long de ce processus. Finalement, au cours de la saison automnale 2013, la Ville a procédé à la construction d'un dos d'âne près de l'intersection avec

rue Memphrémagog et d'un avancé de trottoir à l'intersection avec la rue Yamaska. Ces aménagements ont été mis en place pour réduire les excès de vitesse des automobilistes et assurer une meilleure sécurité des piétons. Des mesures de débit de circulation et de vitesse seront réalisées par la Ville au cours du printemps prochain pour en valider l'efficacité.

Concernant les rues Sainte-Bernadette et Grégoire, des mécanismes permettant la limitation des mouvements véhiculaires sont déjà en place. Notons également que ces mécanismes sont, de par leur nature, destinés à limiter le débit véhiculaire et à décourager le phénomène de transit.



Photo 1 : Panneau de restriction des mouvements véhiculaires interdisant aux véhicules circulant sur le boulevard Mi-Vallon de s'engager sur la rue Pavillon en direction est vers la rue Ste-Bernadette (Google, octobre 2011).



Photo 2 : Panneau de restriction des mouvements de virage à droite en période de pointe pour les véhicules circulant sur la rue Molière et désirant accéder à la rue Chauveau (Google, octobre 2011).



Photo 3 : Panneau de signal avancé à l'intersection des rues Molière et Grégoire annonçant les restrictions de mouvement véhiculaire de l'intersection de la rue Molière et la rue Chauveau (photo 2).

Également, une analyse globale de la circulation véhiculaire du secteur a fait l'objet d'évaluation de la part du conseil municipal (voir annexe DQ6-A2.4).

Vous trouverez en pièce jointe, et en complément à cette réponse, les documents suivants :

- 1) Le sommaire décisionnel (annexe DQ6-A2.1) qui autorise le projet de lotissement de la partie est du secteur Marie-Victorin et qui autorise la Division des infrastructures urbaines de transport et de la construction à soumettre un projet de contrôle de la vitesse et de sécurité des piétons sur la future rue Mégantic.
- 2) Le sommaire décisionnel (annexe DQ6-A2.2-a) et la résolution C.E.2011-1639-00 (annexe DQ6-A2.2-b) qui autorise la Ville à aller en processus d'appel d'offre pour des propriétés en lien avec la réalisation de la rue Mégantic. On y a fait mention des consultations avec les citoyens du secteur pour le choix de la géométrie des rues Mégantic, Memphrémagog et Yamaska.
- 3) Deux comptes-rendus de rencontre avec les citoyens du secteur Marie-Victorin (annexes DQ6-A2.3-a et DQ6-A2.3-b).
- 4) Sommaire décisionnel présenté au comité plénier concernant le lien routier reliant les rues Chauveau et Martin (annexes DQ6-A2.4).

3. Quelle est la répartition actuelle du temps accordé en période de pointe aux mouvements de circulation aux carrefours avec feux de circulation Bourque/Léger, Bourque/Grégoire, Bourque/Mi-Vallon et Bourque Haut-Bois ?

Réponse :

Les répartitions actuelles du temps accordé en période de pointe du matin et du soir pour ces intersections sont les suivantes :

a) Intersection Bourque/Léger/Bertrand-Fabi : La répartition lors de la pointe du matin est la suivante : 48 % du temps est alloué aux véhicules circulant sur le boulevard Bourque en direction est et ouest, 30 % pour les véhicules provenant du boulevard Léger tandis que 22 % pour les véhicules provenant de Bertrand-Fabi. Les répartitions du soir permettent un meilleur débit pour les véhicules en provenance du centre-ville de Sherbrooke, soit 55 % du temps est alloué aux véhicules circulant sur le boulevard Bourque, 30 % pour les véhicules en provenance du boulevard Léger et 15 % pour les véhicules en provenance de Bertrand-Fabi.

b) Intersection Bourque/Grégoire : La répartition est à 77 % du temps alloué aux véhicules provenant du boulevard Bourque tandis que 23 % provient de la rue Grégoire et ce, tout long de la journée.

c) Intersection Bourque/Mi-Vallon : La répartition du temps alloué est répartie également entre le boulevard Bourque et le boulevard Mi-Vallon.

d) Intersection Bourque/Haut-Bois : Dans le cas présent, 73 % du temps est accordé à l'intersection en faveur des véhicules circulant sur le boulevard Bourque et 27 % pour la rue du Haut-Bois.

Vous trouvez en pièces jointes les plans de séquence des phases pour chacune des intersections mentionnées ci-dessus (annexes DQ6-A3.1-a, DQ6-A3.1-b, DQ6-A3.1-c et DQ6-A3.1-d).

4. Veuillez confirmer le débit de circulation sur le boulevard Industriel. Selon le document DA1, p. 12, le débit journalier sur le boulevard Industriel était de 23 000 véhicules en 2011. Le document DB14.2 indique un débit variant de 15 400 à 19 800 véhicules en 2012. Veuillez préciser également le pourcentage actuel de véhicules lourds sur ce boulevard ainsi que sur le boulevard de Portland et la rue Léger.

Réponse :

Le débit journalier sur le boulevard Industriel au croisement avec l'autoroute 10-55 était de 23 000 véhicules par jour en 2011. Le débit véhiculaire journalier variait entre 15 400 à 19 800 en 2012 entre le Chemin Godin et le boulevard de Portland actuel (près de l'autoroute 410).

Le pourcentage de véhicules lourds est évalué à quelque 6 % sur le boulevard Industriel et inférieur à 5 % du débit total journalier sur le boulevard de Portland et la rue Léger.

5. L'étude de circulation de 2007 estimait le débit de circulation à 19 000 véhicules sur le boulevard de Portland, en considérant les déplacements générés par une superficie de développement industriel de 63 ha (DA4, p. 15). Lors de l'audience, il a été indiqué que ce débit serait plutôt de 30 000 véhicules en raison de l'aménagement d'un carrefour giratoire avec le boulevard Industriel au lieu d'une intersection conventionnelle avec feux de circulation. Ce débit est-il également basé sur la même superficie de développement que celle de l'étude de 2007 ? Quel serait le pourcentage anticipé de véhicules lourds sur le boulevard de Portland ?

Réponse :

Le débit a été estimé à 30 000 véhicules/jour, tel que présenté lors des audiences tenues en décembre, en considérant l'aménagement d'un carrefour giratoire pour l'intersection des boulevards Industriel, de Portland et René-Lévesque plutôt qu'une intersection en croix de type conventionnelle. Il est basé sur la même superficie que celle de l'étude de 2007.

Le pourcentage anticipé de véhicules lourds qui circuleront sur le nouveau tronçon boulevard de Portland (Parc industriel régional) est estimé entre 5 et 10 %.

6. Lors de l'audience, il a été indiqué que le niveau de service aux approches du carrefour Portland/Industriel/René-Lévesque serait A en période de pointe (DT1, p. 59). Veuillez confirmer.

Réponse :

Selon une étude préliminaire réalisée pour la Ville de Sherbrooke, le niveau de service du carrefour giratoire à l'intersection du boulevard de Portland et les boulevards Industriel et René-Lévesque serait de niveau A aux heures de pointe. Lorsque les secteurs résidentiels (René-Lévesque) et industriel (Parc industriel régional) seront entièrement développés, le niveau de service anticipé varierait entre B et C, ce qui est tout à fait acceptable. Dans la réalité d'un carrefour giratoire, c'est la vitesse à l'entrée et à l'intérieur du giratoire qui sera moindre aux heures de pointe que celle affichée (30 km/h).

En comparaison avec une intersection conventionnelle gérée par feux de circulation, le niveau de service est grandement amélioré tel que présenté dans l'étude de Cima+ (voir DA4, p. 21 et p. 29).

7. Veuillez préciser si les carrefours projetés avec feux de circulation seraient munis d'un système de détection pour optimiser le temps nécessaire aux déplacements des piétons et des cyclistes.

Réponse :

On retrouva des carrefours routiers contrôlés par des feux de circulations aux intersections du boulevard de Portland avec les rues industrielles Robert-Boyd, rue B, Léger et Industriel près de l'autoroute 410. Également, de tels carrefours sont projetés aux intersections du boulevard René-Lévesque avec la rue Magloire, avec l'accès à la Plaza de l'Ouest (entrée et sortie) et enfin avec le boulevard Bourque. À toutes ces intersections, le système de gestion des déplacements des piétons et des cyclistes sera muni d'un bouton d'appel manuel de feux leur permettant la traversée de l'intersection en mode protégé. Il est possible d'envisager un mécanisme de détection plus sophistiqué mais la planification du projet projeté ne le prévoit pas.

C.M. _____ C.P. _____ C.E. _____ Autre _____

Dossier n° : _____ Date : 4 juin 2010

Service : Infrastructures urbaines et environnement Division : Infrastructures de transport et construction

Personne requérante : Jocelyn Grenier Titre : Chef de division

OBJET : Projet de lotissement, planification de la circulation et changement de zonage
Partie est du secteur Marie-Victorin - Arrondissement de Jacques-Cartier

EXPOSÉ DES FAITS :

Contexte actuel et projet de lotissement

Le secteur Marie-Victorin fut aménagé durant les années 1990, et les seules voies d'accès au quartier étaient, jusqu'à tout récemment, les rues Barton et Missisquoi qui sont reliées au boulevard Industriel localisé à la limite nord de ce développement. Il s'agit d'un quartier strictement résidentiel où l'on y dénote présentement plus de 300 unités d'habitations (principalement unifamiliales) ainsi que le parc Marie-Victorin. Le secteur est desservi par un réseau d'une dizaine de rues locales. La forte majorité des lots du quartier est occupée, sauf la partie est du secteur où il est projeté la construction de quelques nouvelles rues visant à desservir un peu plus d'une cinquantaine de lots potentiels.

Le lotissement planifié initialement doit être revu en raison de la présence de milieux humides dans la partie centrale est. En effet, le plan joint en annexe montre les tracés modifiés projetés en 2010 des rues Yamaska (prolongement) et Mégantic (nouvelle rue). On y constate également leur tracé envisagé avant la politique sur les milieux humides en vigueur depuis 2008.

...2

G:\SIUE\ITC\CircuSign\CON-1300 Séances\2010\jg100601_SecteurMVVictorin.doc

RECOMMANDATION :

Que le comité exécutif recommande au conseil municipal l'adoption du projet de lotissement, comme présenté sur le plan joint en annexe.

Que le conseil municipal autorise la Division des infrastructures de transport et de la circulation à soumettre un projet de contrôle de la vitesse et de sécurité des piétons comportant des éléments visant la réduction des vitesses, un trottoir sur la future rue appelée Mégantic ainsi que d'autres aménagements de type « trafic calming » sur la rue Coaticook existante aux abords du parc Marie-Victorin.

ANNEXES : -Plan illustrant le projet de lotissement 2010
-Plan de zonage actuel
-Plan de zonage proposé

RENSEIGNEMENTS DU SERVICE OU ARRONDISSEMENT REQUÉRANT SUR LA DISPONIBILITÉ DES CRÉDITS

Montant avant taxes requis pour l'année en cours : _____ \$

Montant total net ⁽¹⁾ requis pour l'année en cours : _____ \$

⁽¹⁾ Montant avant taxes multiplié par 1,07875 \$ (règle générale pour les activités municipales)

CRÉDITS DISPONIBLES

Initiales N° de certificat : [] [] [] [] [] [] - [] [] [] [] [] [] N° de projet : [] [] [] [] [] [] - [] [] [] [] [] []
(budget de fonctionnement) (budget des dépenses en immobilisations)

TRANSFERT BUDGÉTAIRE REQUIS

Initiales N° de transfert : [] [] [] [] [] [] - [] [] [] [] [] []

LES POSTES BUDGÉTAIRES DOIVENT ÊTRE PRÉCISÉS À LA SECTION « RECOMMANDATION »

BUDGET ADDITIONNEL DEMANDÉ

Initiales N° de transfert : [] [] [] [] [] [] - [] [] [] [] [] []

LES POSTES BUDGÉTAIRES AINSI QUE LA SOURCE DE FINANCEMENT DOIVENT ÊTRE PRÉCISÉS À LA SECTION « RECOMMANDATION »

APPROBATION DU SERVICE OU ARRONDISSEMENT

Nous, soussignés, recommandons qu'il soit donné suite aux présentes selon leurs termes et conditions.

Préparé par : _____ Date : _____

Chef de division : _____ Date : _____

Directrice ou directeur : _____ Date : _____

APPROBATIONS

Affaires juridiques _____ Oui Non Ressources humaines _____ Oui Non
Direction générale _____ Oui Non D.G.A. _____ Oui Non

**OBJET : Projet de lotissement, planification de la circulation et changement de zonage
Partie est du secteur Marie-Victorin - Arrondissement de Jacques-Cartier**

EXPOSÉ DES FAITS : (SUITE)

Volet circulation

À l'automne 2009, le développement domiciliaire au sud du secteur Marie-Victorin a rejoint les limites de ce quartier, ce qui a entraîné l'ouverture de la rue Malherbe, laquelle constitue maintenant une nouvelle porte d'accès à ce secteur. L'historique des débits véhiculaires mesurés dans ce secteur est le suivant :

Localisation	Débit véhiculaire été 2009	Débit véhiculaire hiver 2010
Rue Coaticook (en face du parc)	350	1300
Rue Barton (près du boulevard Industriel)	1800	3400

Concernant la circulation, pour les usagers de la route arrivant dans le secteur Marie-Victorin via la rue Malherbe, le plan de lotissement proposé favorisera l'utilisation de la future rue Mégantic pour rejoindre la limite nord du quartier vers le boulevard Industriel (route 220). En effet, il s'agira du lien le plus direct entre les rues Malherbe et Barton réduisant significativement le volume de circulation au niveau de la rue Coaticook qui borde le parc Marie-Victorin. Une signalisation appropriée sera mise en place afin de diriger les automobilistes vers ce lien direct pour les inciter à emprunter ce trajet et ainsi éviter leur transit à travers le reste du quartier déjà construit. De par son tracé en forme de « S » pouvant être complété par des aménagements de type « trafic calming » (avancées d'îlots de verdure), la géométrie de cette future rue constituera un frein pour l'atteinte de vitesse élevée par les automobilistes. Un trottoir en bordure de cette rue pourrait également être aménagé lors de la construction de celle-ci pour augmenter le confort et la sécurité des piétons. D'autres aménagements de type « trafic calming » seraient également introduits sur la rue Coaticook pour favoriser une réduction des vitesses et améliorer la sécurité des piétons empruntant cette rue en destination du parc.

Une option pourrait être de construire immédiatement cette rue qui se trouve en totalité sur des terrains municipaux et d'attendre pour le développement des lots riverains après la construction de l'axe René-Lévesque. Cette mesure temporaire permettrait de réduire les débits véhiculaires sur les rues déjà construites. En terme budgétaire, la construction de cette rue incluant trottoir et aménagements de type « trafic calming » représenterait une dépense de l'ordre de 1 200 000 \$.

En ce qui concerne les rues Robitaille et Ouimet qui se terminent à la limite est du secteur, la zone humide à préserver fait en sorte qu'il n'y a aucune possibilité visant à les relier au quartier au niveau véhiculaire ; elles seront terminées éventuellement par des aires de virage et seule la régularisation d'un lien piétonnier est projetée entre les rues Robitaille et Yamaska.

Volet planification urbaine et zonage

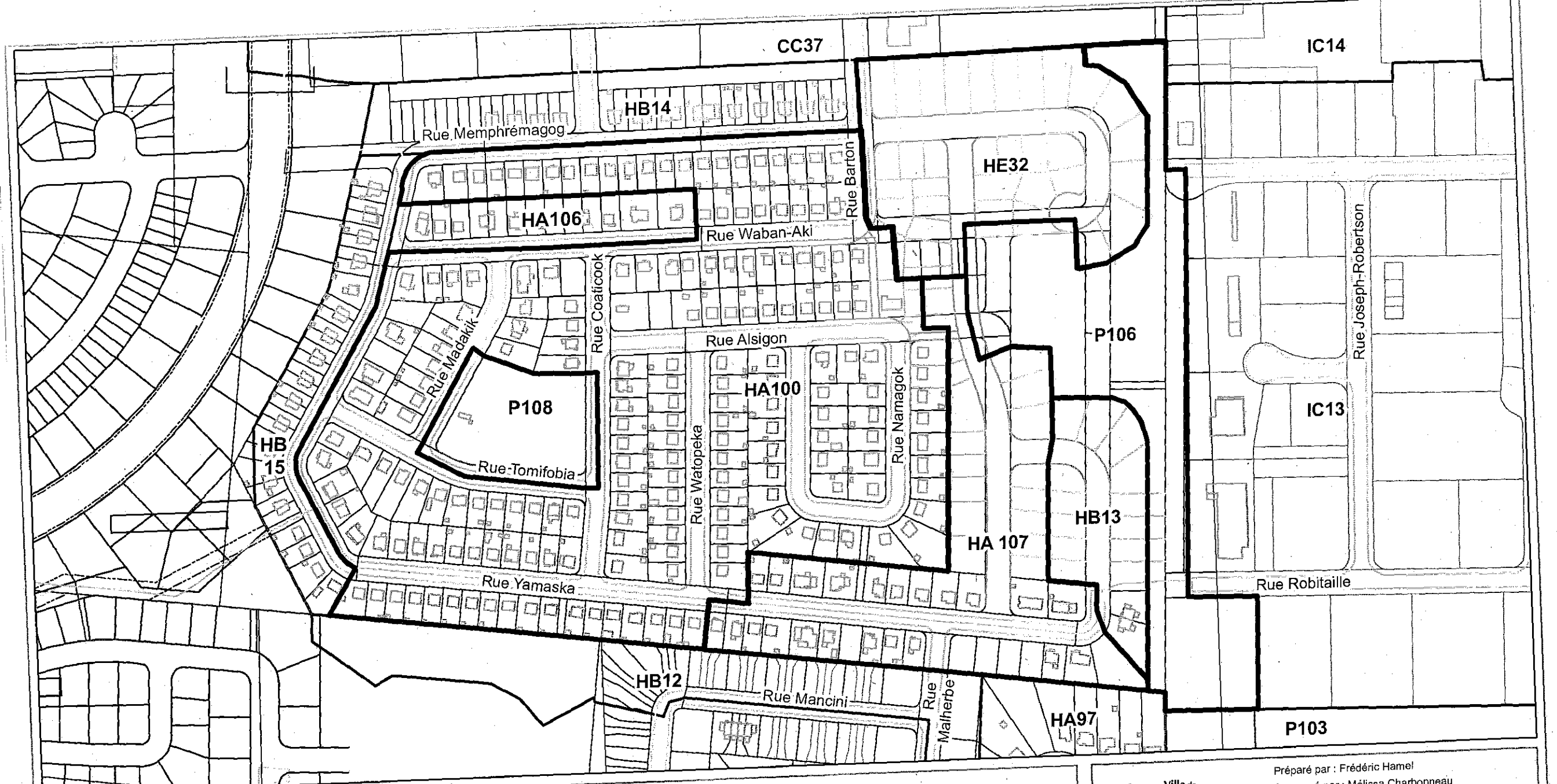
La Ville projette de mettre en vente, par appel d'offres public, les terrains qui demeurent vacants dans la partie est du secteur Marie-Victorin. La présence de milieux humides modifie le lotissement prévu initialement et diminue le nombre de lots à développer.

Dans une perspective de développement durable, il est proposé de densifier l'occupation résidentielle de la pointe nord-est du secteur afin de rentabiliser les infrastructures et maximiser l'utilisation des services publics. Ainsi, à sa séance du 20 janvier dernier, le comité consultatif d'urbanisme a recommandé au conseil municipal de créer dans ce secteur précis une zone, HE32, où serait autorisée la construction d'habitations comprenant de deux à quatre logements superposés (duplex, triplex, quadrex). La tenure sera établie par le futur promoteur.



Le milieu humide serait protégé par l'agrandissement de la zone publique P106 qui joue le rôle d'espace tampon entre le parc industriel et le secteur résidentiel. Comme le milieu humide est situé entre la zone résidentielle de moyenne densité, HE32, et les zones de faible densité existantes, HA107 et HB13, ces deux densités résidentielles ne seront pas en contact direct. Les résidents de la zone HE32 pourront accéder directement au boulevard Industriel par la rue Barton, sans avoir à emprunter d'autres rues du secteur.

La Ville est aussi propriétaire d'une bande de terrain de 15 mètres de profondeur en bordure de la zone commerciale CC37 du boulevard Industriel. Cette bande de terrain fait partie intégrante de la zone HE32 et sera conservée comme espace tampon entre la zone commerciale et le secteur résidentiel.

Finalement, les limites des zones existantes HA100, HA107 et HB13 doivent être ajustées pour la modification du tracé de rue, l'agrandissement de la zone P106 et la création de la zone HE32.



Légende

-  Zone contiguë
-  Zone concernée

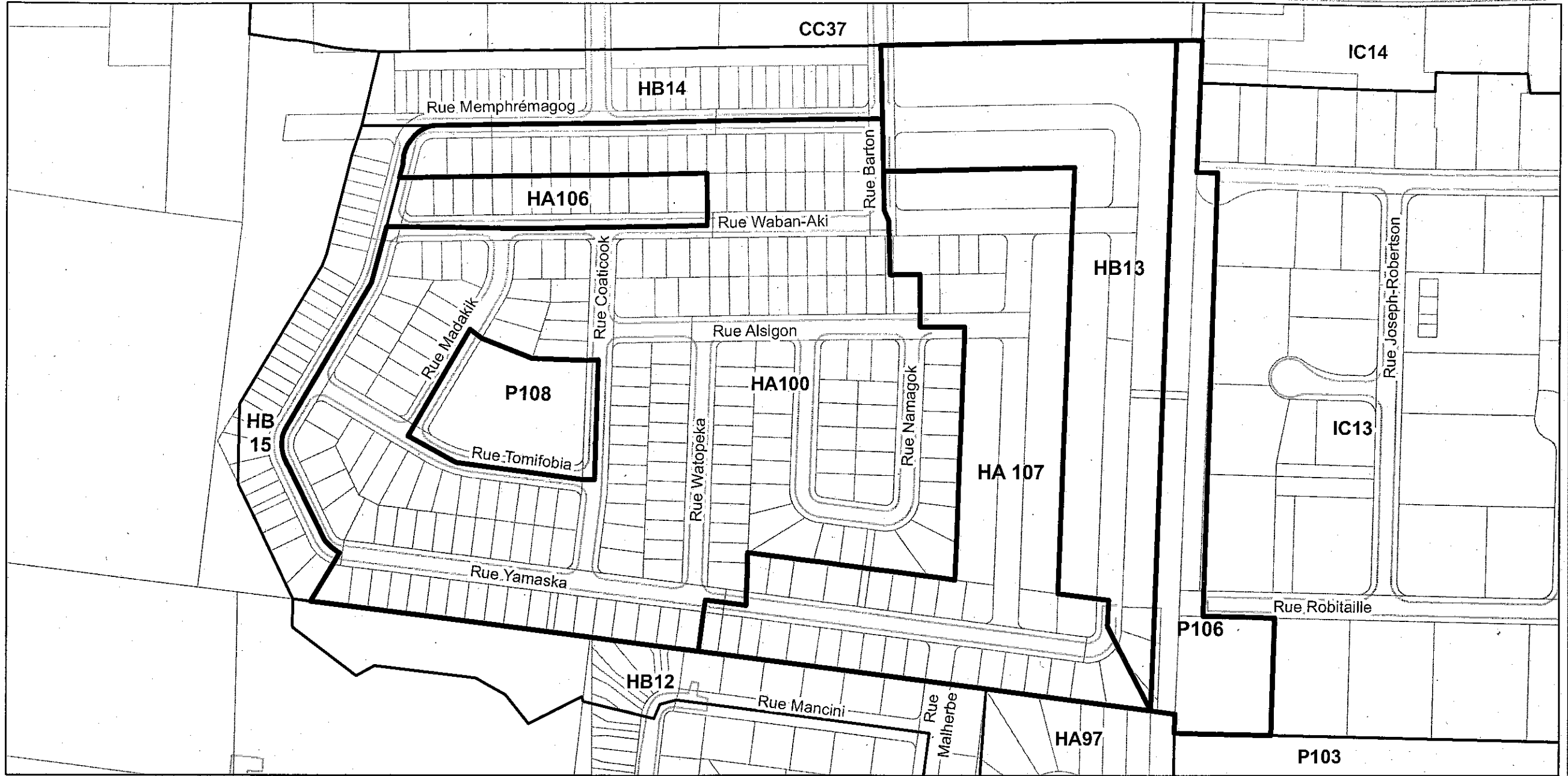


ZONAGE PROPOSÉ





Planification et développement urbain
Urbanisme, permis et inspection


Préparé par : Frédéric Hamel
Approuvé par : Mélissa Charbonneau
Échelle : Aucune
Séquence :
Date : 31/05/2010
Numéro de dossier : TER-3410-000
Statut : Final




Légende

 Zone contiguë

 Zone concernée

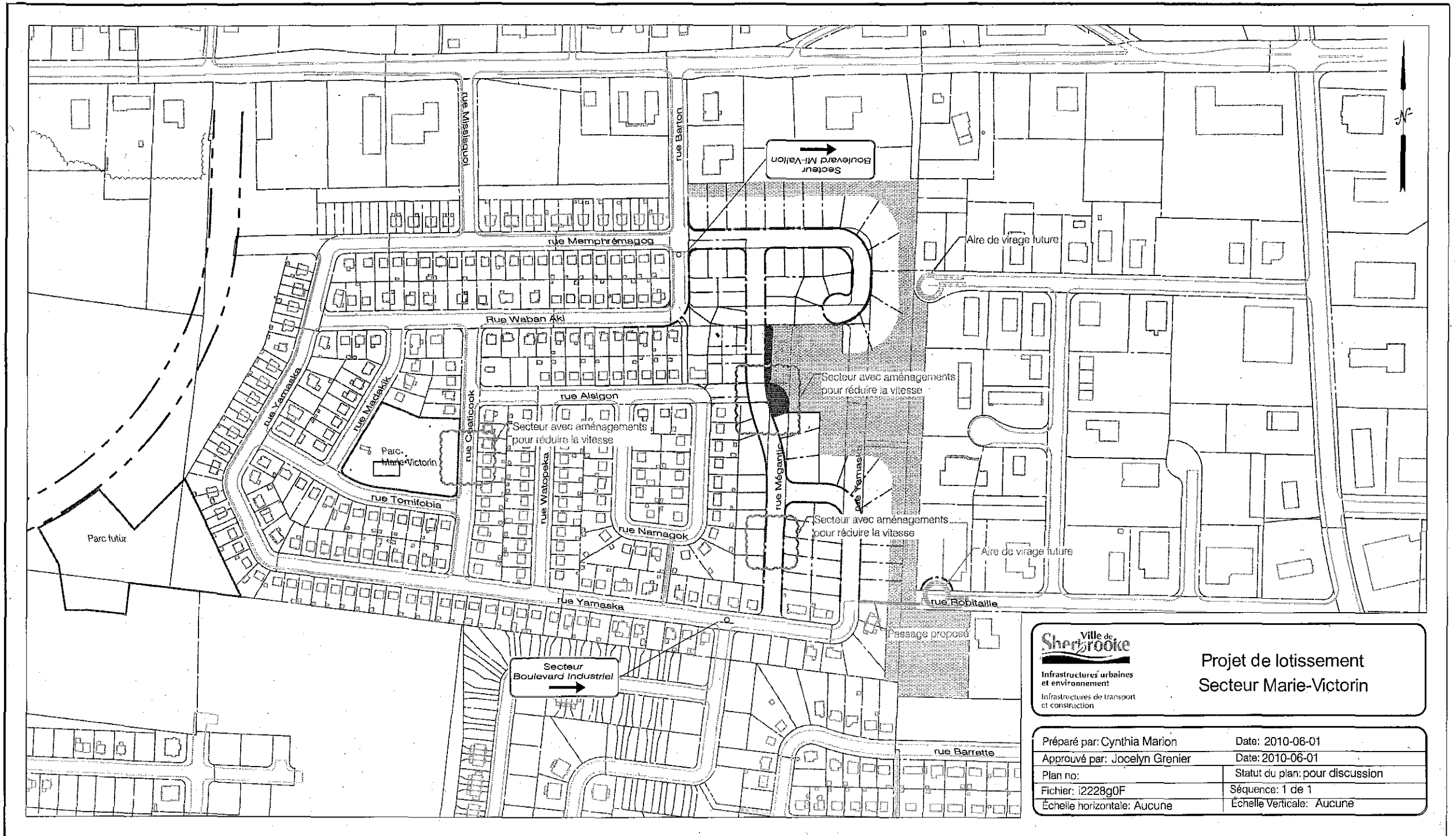


ZONAGE ACTUEL



Planification et développement urbain
Urbanisme, permis et inspection

Préparé par : Frédéric Hamel
 Approuvé par : Mélissa Charbonneau
 Échelle : Aucune
 Séquence :
 Date : 11/12/2009
 Numéro de dossier : TER-3410-000
 Statut : Final




Projet de lotissement
Secteur Marie-Victorin
 Infrastructures urbaines et environnement
 Infrastructures de transport et construction

Préparé par: Cynthia Marion	Date: 2010-06-01
Approuvé par: Jocelyn Grenier	Date: 2010-06-01
Plan no:	Statut du plan: pour discussion
Fichier: i2228g0F	Séquence: 1 de 1
Échelle horizontale: Aucune	Échelle Verticale: Aucune

C.M. _____ C.P. _____ C.E. _____ Autre _____

Dossier n° : _____ **Date :** 2011-08-16
Service : Planification et développement urbain **Division :** Géomatique
Personne requérante : Michael Howard **Titre :** Chef de Division
OBJET : Appel d'offres public pour la vente de plusieurs lots dans le secteur de la rue Yamaska **Arrondissement de Jacques-Cartier**

EXPOSÉ DES FAITS :

La Ville de Sherbrooke est propriétaire de plusieurs terrains considérés excédentaires dans le secteur de la rue Yamaska dans l'arrondissement de Jacques-Cartier. Le Service de la planification et du développement urbain a entrepris un examen du secteur, afin d'élaborer une stratégie pour en disposer par appel d'offres public. Les terrains constructibles ont une superficie de 46 851,4 m² (504 304,27 pi²), en plus d'un milieu humide de 37 264,0 m² (401 106,36 pi²) que la Ville tient à conserver. Ces superficies excluent les emprises de rue déjà cadastrées, tel que montré sur le plan en annexe. Ces terrains constructibles permettront le lotissement d'environ 75 lots.

Suite à des consultations avec les citoyens et le Service des infrastructures urbaines et de l'environnement, il a été convenu de modifier la géométrie des rues pour dévier la circulation provenant de la rue Malherbe vers les nouvelles rues A et B, comme montré au plan de secteur, ce qui allégera le trafic sur les rues Yamaska, Coaticook et Waban-Aki. Cette transition se fera naturellement, car il sera plus facile de transiter vers la nouvelle rue A et vers la rue Barton. Aucun lien automobile ne sera fait vers les rues Robitaille et Ouimet, par contre, un passage piétonnier est prévu entre les rues Yamaska et Robitaille et un autre entre la rue Alsigon et la future rue A.

Les terrains sont dans les zones HB13(S) et HB23(S) permettant des habitations unifamiliales ou des habitations jumelées et dans les zones HA100(S) et HA107(S) permettant des résidences unifamiliales seulement. Ces terrains sont constructibles immédiatement car ils sont à l'intérieur du périmètre urbain, en zone prioritaire, à proximité des services municipaux et ils ne nécessitent aucun changement de zonage.

De plus, étant donné que la superficie des rues et que les zones de compensation pour les zones humides ont déjà été soustraites des terrains que nous désirons vendre, nous estimons la valeur minimale des terrains à plus de 16,15 \$/m² (1,50 \$/pi²), représentant une valeur de 756 650,11 \$.

En ce qui concerne les milieux humides à conserver par la Ville, nous recommandons de mandater l'organisme Destination Sherbrooke et la Division des parcs et espaces verts pour la gestion et la mise en valeur des futurs lots 4 888 897 et 4 888 915, d'une superficie totale de 37 264,0 m² (401 106,36 pi²).

Si le comité exécutif est d'accord, la Division de la géomatique avec l'aide de la Division de l'approvisionnement et du Service des affaires juridiques procédera à la préparation de l'appel d'offres public.

N/D : 3375-2010-344

G:\Administration\Séances\Comité exécutif\Gestion foncière\2011\Géo_MDH appel d'offres public secteur Yamaska analyse.doc

RECOMMANDATION :

Que le processus d'appel d'offres public pour la vente des futurs lots 3 888 899, 3 888 901, 3 888 902, 3 888 910, 3 888 911 et 3 888 912 soit autorisé et que la valeur minimale des offres soit fixée à 16,15 \$/m² (1,50 \$/pi²).

Que la Ville de Sherbrooke mandate le Service des affaires juridiques, la Division de l'approvisionnement et la Division de la géomatique pour la préparation du devis d'appel d'offres public.

Que la Ville de Sherbrooke mandate l'organisme Destination Sherbrooke et la Division des parcs et espaces verts de la Ville pour la prise en charge des futurs lots 4 888 897 et 4 888 915, d'une superficie totale de 37 264,0 m² (401 106,36 pi²), afin d'en faire la gestion et de les mettre en valeur.

ANNEXE : Plan de secteur

DOCUMENTS DISPONIBLES AU GREFFE :
RENSEIGNEMENTS DU SERVICE OU ARRONDISSEMENT REQUÉRANT SUR LA DISPONIBILITÉ DES CRÉDITS

Montant avant taxes requis pour l'année en cours : _____ \$

 Montant total net ⁽¹⁾ requis pour l'année en cours : _____ \$

⁽¹⁾ Montant avant taxes multiplié par 1,07875 \$ (règle générale pour les activités municipales)

CRÉDITS DISPONIBLES

 Initiales N° de certificat : [] - [] N° de projet : [] - [] - []
 (budget de fonctionnement) (budget des dépenses en immobilisations)

TRANSFERT BUDGÉTAIRE REQUIS

Initiales N° de transfert : [] - []

LES POSTES BUDGÉTAIRES DOIVENT ÊTRE PRÉCISÉS À LA SECTION « RECOMMANDATION »
BUDGET ADDITIONNEL DEMANDÉ

Initiales N° de transfert : [] - []

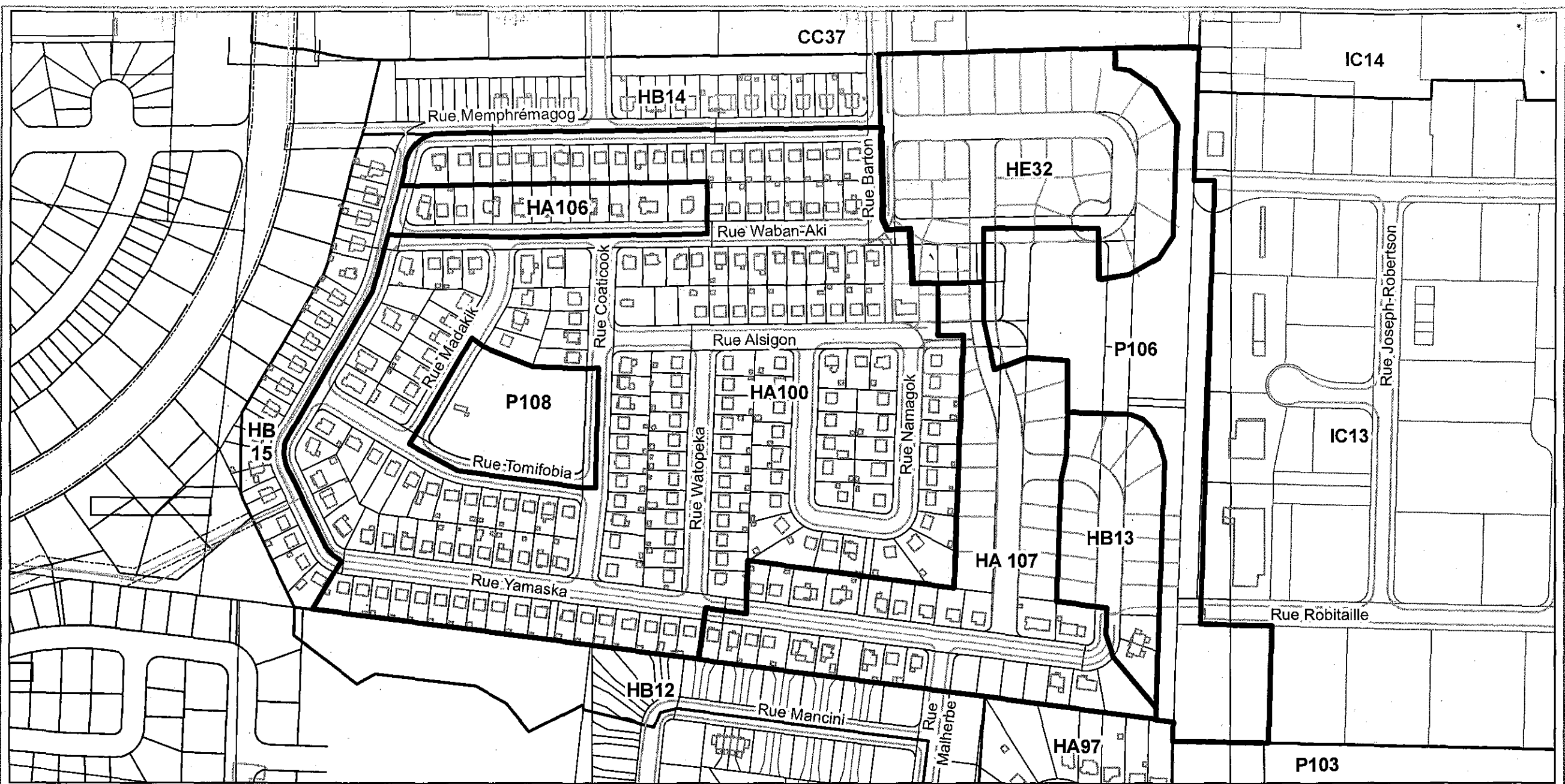
LES POSTES BUDGÉTAIRES AINSI QUE LA SOURCE DE FINANCEMENT DOIVENT ÊTRE PRÉCISÉS À LA SECTION « RECOMMANDATION »
APPROBATION DU SERVICE OU ARRONDISSEMENT

Nous, soussignés, recommandons qu'il soit donné suite aux présentes selon leurs termes et conditions.


 Préparé par : Michael Howard, chef de Division Date : _____
 Chef de division : _____ Date : _____
 Directrice ou directeur : _____ Date : _____


APPROBATIONS


 Affaires juridiques _____ Oui Non Ressources humaines _____ Oui Non
 Direction générale _____ Oui Non D.G.A. _____ Oui Non




Légende

 Zone contiguë

 Zone concernée

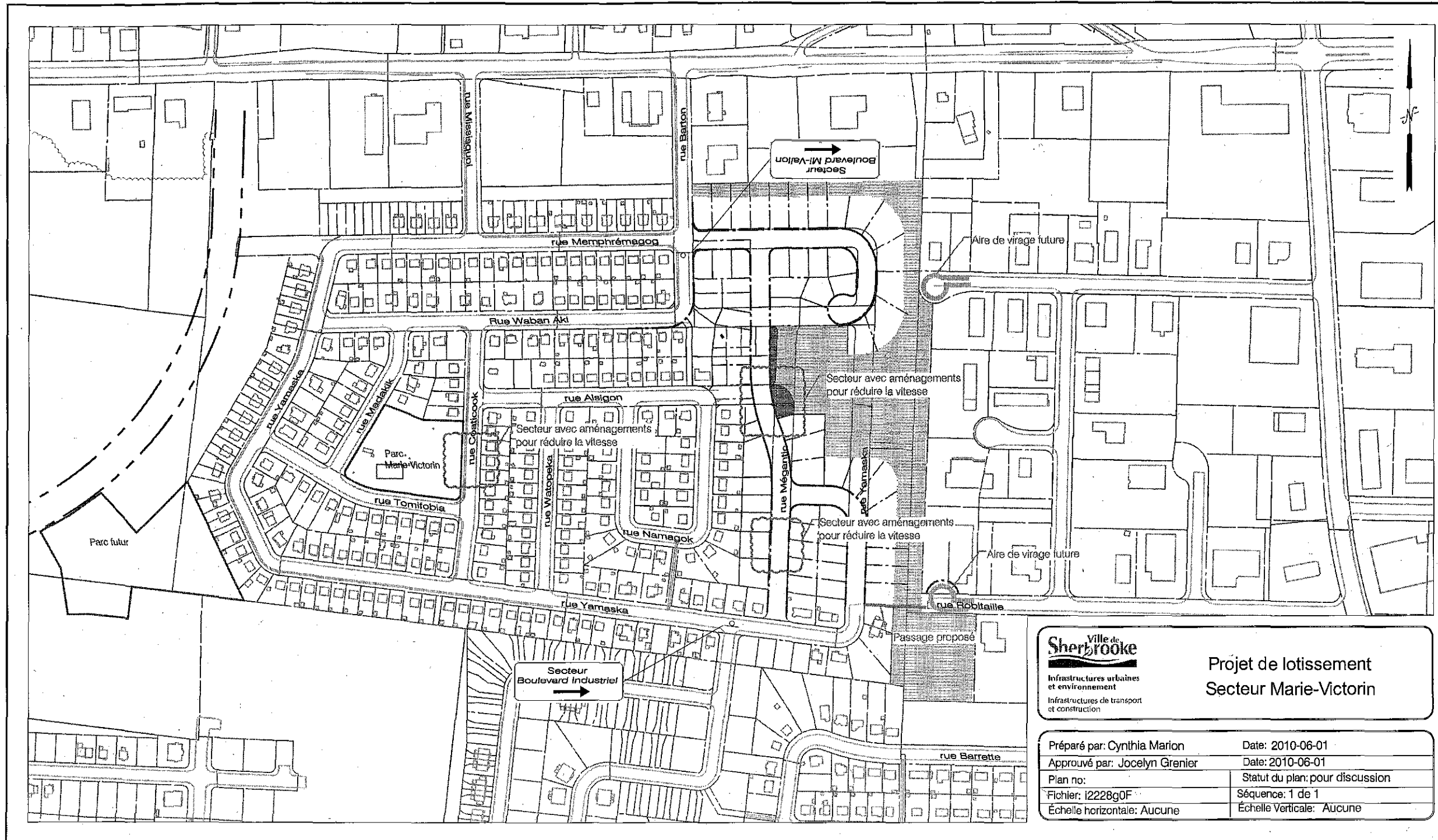


ZONAGE PROPOSÉ



Planification et développement urbain
Urbanisme, permis et inspection

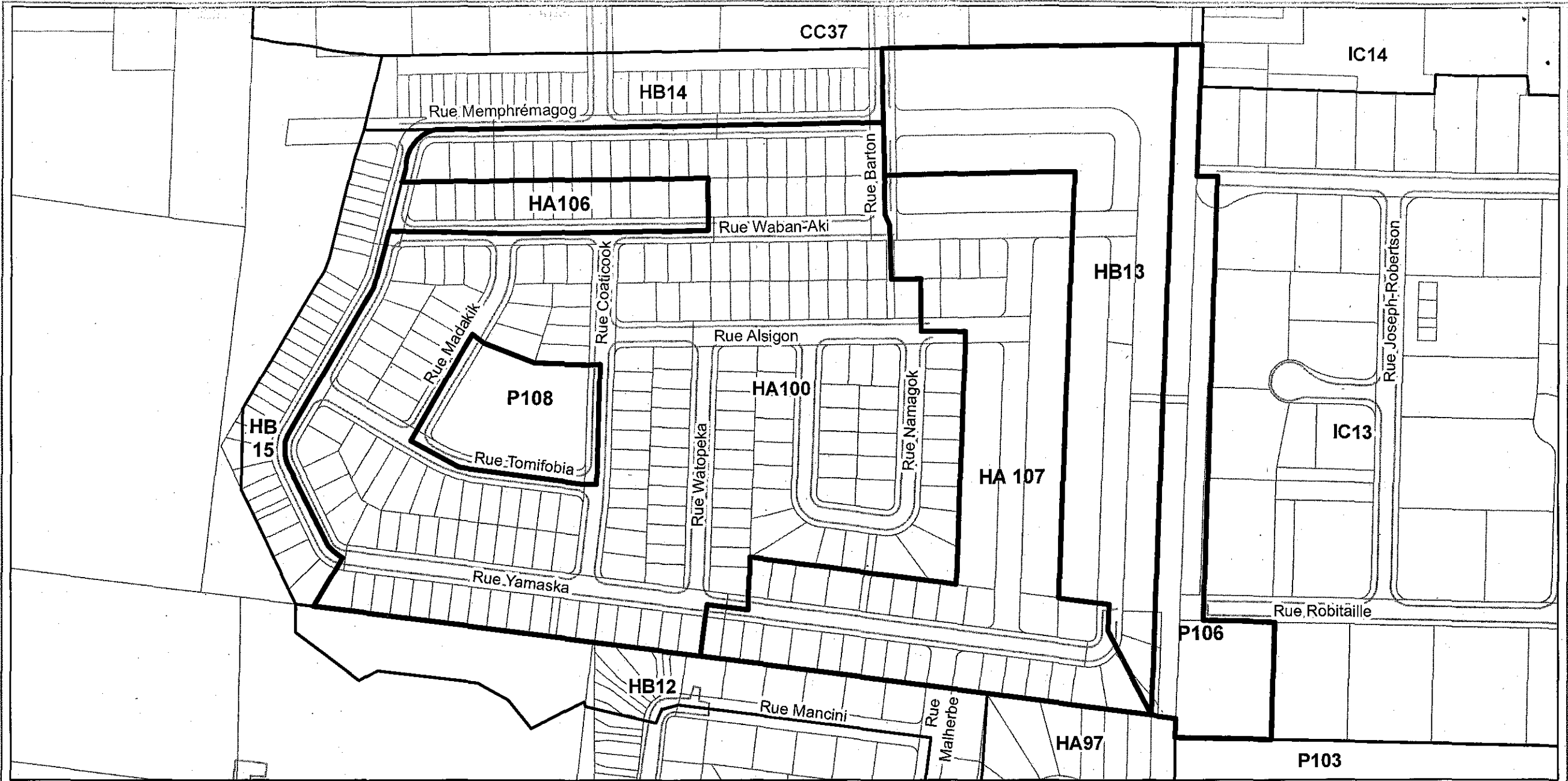
Préparé par : Frédéric Hamel
 Approuvé par : Mélissa Charbonneau
 Échelle : Aucune
 Séquence :
 Date : 31/05/2010
 Numéro de dossier : TER-3410-000
 Statut : Final






Projet de lotissement
Secteur Marie-Victorin

Infrastructures urbaines et environnement
 Infrastructures de transport et construction

Préparé par: Cynthia Marion	Date: 2010-06-01
Approuvé par: Jocelyn Grenier	Date: 2010-06-01
Plan no:	Statut du plan: pour discussion
Fichier: I2228g0F	Séquence: 1 de 1
Échelle horizontale: Aucune	Échelle Verticale: Aucune



Légende

-  Zone contiguë
-  Zone concernée



ZONAGE ACTUEL



Planification et développement urbain
Urbanisme, permis et inspection

Préparé par : Frédéric Hamel
Approuvé par : Mélissa Charbonneau
Échelle : Aucune
Séquence :
Date : 11/12/2009
Numéro de dossier : TER-3410-000
Statut : Final

Séance régulière du comité exécutif de la Ville de Sherbrooke, tenue à l'hôtel de ville, 191, rue du Palais, le 30 août 2011, à laquelle les membres formaient quorum.

RÉSOLUTION C.E. 2011-1639-00

Appel d'offres public pour la vente de plusieurs lots dans le secteur de la rue Yamaska – Arrondissement de Jacques-Cartier

IL EST RÉSOLU

D'autoriser le processus d'appel d'offres public pour la vente des futurs lots 4 888 899, 4 888 901, 4 888 902, 4 888 910, 4 888 911 et 4 888 912 et que la valeur minimale des offres soit fixée à 16,15\$/m² (1,50\$/pi²).

De mandater le Service des affaires juridiques, la Division de l'approvisionnement et la Division de la géomatique pour la préparation du devis d'appel d'offres public avec obligation pour l'adjudicataire d'ouvrir la rue A au plus tard le 1^{er} novembre 2012 et qu'une garantie soit demandée à cet effet.

De mandater l'organisme Destination Sherbrooke et la Division des parcs et espaces verts de la Ville pour la prise en charge des futurs lots 4 888 897 et 4 888 915, d'une superficie totale de 37 264,0 m² (401 106,36 pi²), afin d'en faire la gestion et de les mettre en valeur.

- ADOPTÉ -

« Je, soussignée, Isabelle Sauvé, secrétaire du comité exécutif de la Ville de Sherbrooke, certifie par les présentes que l'extrait ci-dessus est vrai. »

La secrétaire,

Isabelle Sauvé



Arrondissement
de Jacques-Cartier

COMPTE RENDU

RENCONTRE AVEC LES CITOYENS DE MARIE-VICTORIN

Date de la réunion : 22 juin 2010

Endroit : 555, rue des Grandes-Fourches Sud, Bloc B

Heure : 17 h 00

PARTICIPANTS ET PARTICIPANTES:

- [✓] Denis Gélinas, directeur, Service infrastructures urbaines et environnement
- [✓] Richard McLernon, citoyen du secteur Marie-Victorin
- [✓] Céline Fouquet, citoyenne du secteur Marie-Victorin
- [✓] René Allaire, DGA - Gestion du territoire
- [✓] Jocelyn Grenier, chef division du Service infrastructure urbain et environnement
- [✓] Gilles Samson, citoyen secteur Marie-Victorin
- [✓] Benoît Lapointe, urbaniste-coordonnateur du Service de planification et de développement urbain
- [✓] Alain Perrault, citoyen du secteur Marie-Victorin
- [✓] Pierre Tardif, conseiller du district du carrefour
- [✓] Jean-Yves La Rougery, directeur de l'arrondissement de Jacques-Cartier

1. M. René Allaire présente les deux dossiers :

- Projet de lotissement (Secteur Marie-Victorin)
- Axe du boulevard René-Lévesque

M. Jocelyn Grenier fait état du portrait du secteur actuel de lotissement. Une présentation est faite sur une proposition de projet près du parc Marie-Victorin. **Il est mentionné qu'il est possible d'y avoir une traverse de piéton près du parc et une présence de dos d'âne.**

Parmi les plans déposés sur place, il est présenté une zone rosé qui identifie le milieu naturel qui est négocié avec le Ministère. Il y a eu un certificat d'autorisation pour celle-ci.

De plus, M. Grenier fait état du développement de secteurs avec aménagement pour réduire la vitesse sur la rue Mégantic. Il est demandé par les citoyens d'ajouter des panneaux de circulation pour limiter la vitesse de circulation. **Ce qui est possible de faire, c'est d'installer des panneaux limitant la vitesse des véhicules.**

Par ailleurs, M. Allaire souligne que la présence du Boulevard René Lévesque viendra déconcentrer la circulation actuelle dans le secteur.

En ce qui concerne les zones de milieux naturels à protéger, la ville à comme objectif d'obtenir 12 %.

M. Benoît Lapointe fait état du zonage actuel. Dans la zone HE32, il est mentionné que les résidences peuvent être d'une hauteur maximale de deux étages et demi. Les citoyens mentionnent leurs accords pour un développement de logement unifamilial (HA107 - 3 rangées) et jumelé sur une rangée (HB13). Selon les citoyens, en plus d'y avoir sur le long de la 220, il y a possibilité de jumelé ainsi que dans le HE32 (ça serait comme du HB13).

Les citoyens questionnent l'ouverture de la rue Malherbe qui apporte une plus grande circulation.

M. Allaire répond que l'ouverture Malherbe a permis de décloisonner les différentes cellules du secteur en les reliant entre elles. Par ailleurs, la venue du Boulevard René Lévesque permettra de décongestionner par les trois rues suivantes :

- Marcel-Marcotte
- Marcinni
- Manielli

Pour la construction des rues, la ville peut contrôler les promoteurs en étant à 20 % propriétaire et aussi par le biais de la convention existante avec les promoteurs.

2. Boulevard René Lévesque

M. René Allaire mentionne que le projet du boulevard René Lévesque doit passer l'étape de processus de consultation à des citoyens. Cette approche est également encouragée par le BAPE, car on peut accepter plus rapidement le projet avec un tel processus.

M. Allaire présente aux citoyens la planification de l'axe René Lévesque - concept d'aménagement tracé Haut Bois. Ce projet va permettre une plus grande fluidité au niveau de la circulation. Les réponses sont données aux citoyens en lien avec leur préoccupation :

- ligne électrique
- zone à protéger
- piste cyclable

Il est demandé si le boulevard René Lévesque peut être déplacé à l'ouest. La réponse est non, M. Allaire mentionne qu'il n'est pas possible d'avoir des zones tampons ou zones protégées aux deux bords du boulevard, car il y a un manque de revenu afin de payer en partie le boulevard René Lévesque.

Les citoyens demandent de couper la courbe du boulevard René Lévesque et d'évaluer 120 mètres de distance des lots du secteur Marie-Victorin. En évaluant les distances sur GOcité, il est constaté que cette demande n'est pas réalisable pour arriver de façon perpendiculaire au boulevard Industriel. M. Allaire souligne qu'il est près à évaluer la meilleur des possibilités pour faire le compromis entre la protection d'une zone tampon à l'ouest du boulevard et suffisamment à l'est pour permettre un développement résidentiel.

À 19h45 le secrétaire est dans l'obligation de quitter, toutefois la rencontre se poursuit de façon informelle.

Jean-Yves La Rougery

Jean-Yves La Rougery
Secrétaire de la rencontre

JYL/sb

N.B. Il est à noter que les éléments identifiés en caractère gras sont des pistes de solutions proposées par les citoyens qui seront analysées par les services concernés.



Infrastructures urbaines
et environnement

Direction

COMPTÉ RENDU

RENCONTRE AVEC LE COMITÉ DE CITOYENS DU SECTEUR MARIE-VICTORIN

Date de la réunion : 23 mai 2012, (visite terrain pour plantation d'arbres le 27 juillet 2012)
Endroit : 4675 Memphrémagog
Heure : 19 h 30

PARTICIPANTS ET PARTICIPANTES:

- [✓] Yves Tremblay, chargé de projets spéciaux, Service infrastructures urbaines et environnement
- [✓] Philippe Côté, ingénieur coordonateur circulation signalisation et utilités, Service infrastructures urbaines et environnement
- [✓] Pierre Tardif, conseiller du district du carrefour
- [✓] Céline Fouquet, citoyenne du secteur Marie-Victorin
- [✓] Alain Perrault, citoyen du secteur Marie-Victorin

À la demande du comité de citoyens du secteur Marie-Victorin et suite à une liste de questions soumises par le conseiller municipal M. Pierre Tardif, voici l'essentiel des questions réponses de la rencontre ainsi que le suivi de la rencontre terrain de juillet 2012 (avec M. Samson et MM Tremblay, Bégin et Dumoulin de la Ville):

Q : Comment il est possible de construire des habitations sur la nouvelle rue non complétée ?

R : Dans la pratique et selon les règles d'application de la Ville, l'entrepreneur doit avoir son approbation préliminaire de conformité de la nouvelle rue avant tout émission de permis de construction. Après vérification, tout c'est produit dans l'ordre l'après-midi même, donc conforme aux règles.

Q : Qu'est-il arrivé avec la zone humide à protéger du projet de la rue Mégantic ?

R : Après une seconde autorisation obtenue de la part du ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), l'entrepreneur pouvait faire les travaux en question. Tout comme vous, nous avons été déçus de la qualité des travaux effectués dans la zone humide. Cependant, nous avons exigé de l'entrepreneur, avant la fin des travaux, le retrait du chemin de roc, le nivellement du terrain au niveau du sol environnant, la fermeture du fossé (pour ne pas drainer la zone humide), la mise en place de terre arable, la plantation d'arbres (petit format pour éviter le vol des arbres) et de plantes typiques.

Q : Combien il y a de constructeurs de maison sur le site et les usages de la zone HA-100 (unifamiliale isolée) seront-ils respectés ?

R : Après discussion avec le promoteur, il y aura quatre constructeurs de maison. Belleau et Lachance s'occuperont des portions sud et nord du site avec des résidences unifamiliales isolées et jumelées, alors que les deux autres entrepreneurs possèdent le centre du projet dédié uniquement à de l'unifamiliale isolée (comme convenu à la réglementation).

Q : Est-ce que la rue Mégantic comportera des avancés de trottoir ?

R : Après retour au procès verbal de la rencontre du 22 juin 2010 sur le rappel suivant : « M. Grenier de la ville de Sherbrooke fait état du développement du secteur à venir avec aménagement pour réduire la vitesse sur la rue Mégantic », il fut mentionné que le projet actuel ne comportait pas pour le moment d'avancé de trottoir. Une période d'observation de la situation du comportement des automobilistes sera appliquée avant toute autre action de la part de la Ville.

Q : Est-ce que la rue Mégantic sera utilisable par tout le monde ?

R : Dès que la première couche d'asphalte sera installée, la rue sera alors totalement disponible autant par les citoyens du secteur que par les automobilistes en général.

Q : Est-ce que des panneaux de signalisation seront installés pour faire dévier la circulation de transit de la rue Malherbe au boul. Industriel via la rue Mégantic ?

R : Oui, aussitôt que la circulation sera permise, la ville fera l'installation d'un panneau indiquant l'approche du boulevard Industriel via la rue Malherbe et d'un second panneau indiquant le secteur Mi-Vallon via la rue Barton.

Q : Est-ce que le passage piétonnier entre les rues Memphrémagog et Ouimette sera assuré ou bien il est trop tard ?

R : Après analyse de la situation, le passage piétonnier entre les rues Memphrémagog et Ouimette n'est plus possible puisque le cadastre des lots résidentiels est déjà réalisé et le constructeur a déjà acheté tous les espaces pour la construction résidentielle.

Q : Qu'arrive-t-il avec l'option d'aménager un espace piéton du côté sud du boul. Industriel entre les rues Barton et Léger ?

R : Il aurait été intéressant de prévoir l'aménagement d'un trottoir ou d'une piste cyclable à même une partie de l'accotement sud de la route 220 entre les rues Barton et Léger, mais la présence d'un câble principal de Bell à réaménager, les travaux importants de remblayage d'une partie de l'infrastructure routière et les contraintes provoquées pour certains commerces de façade à la route 220 rendent difficile la réalisation à court terme de cette demande.

Q : Est-il possible de mettre bientôt trois stop au coin des rues Barton et Memphrémagog ?

R : Dans le programme de réaménagement de l'intersection Barton/Memphrémagog/Mégantic, il est prévu la mise en place à court terme d'arrêt/stop à l'ensemble de cette intersection.

Q : Avec toute cette nouvelle circulation est-il possible de compléter une traverse piétonnière au coin des rues Barton et WabanAki ?

R : Bien que l'emprise soit réservée, la ville n'envisage pas pour le moment (inscrit au programme de construction des passages piétonniers) la construction de ce passage. Cependant, la Ville envisage à court terme (d'ici à l'an prochain) de construire le passage piétonnier entre les rues Alsigon et Mégantic.

Q : Quelles sont les informations concernant les travaux de plantation entre la rue Yamaska et le futur boulevard René-Lévesque ?

R : Pour répondre à cette commande déjà mentionnée dans une autre rencontre, la Ville fera les travaux en plusieurs étapes, soit :

- Faucher des grandes herbes (août 2012);
- Mettre en forme de l'accès au site via la rue Memphrémagog (voisin de M. Samson) (août 2012);
- Labourer le terrain pour exposer au soleil les racines végétaux non désirables (août 2012);
- Faire le programme de plantation (septembre octobre 2012);
- Faire le suivi des plantations 2 fois par année (printemps/automne 2013 et 2014)

Les représentants du secteur sont satisfaits des réponses obtenues lors de cette rencontre.

Yves Tremblay
Chargé de projets spéciaux

YT/

INFORMATIONS GÉNÉRALES

N° référence : 2012-0649

N° dossier :

Service : **Infrastructures urbaines et environnement**

Division : **Infrastructures de transport et construction**

Gestionnaire responsable : **Philippe Côté**

Dossier préparé par : **Philippe Côté**

Titre : **Ingénieur-coordonnateur - circulation signalisation & utilités**

OBJET : Lien routier reliant les rues Chauveau et Martin - arrondissements de Jacques-Cartier et de Rock Forest-Saint-Élie-Deauville

SOMMAIRE DU DOSSIER

MISE EN CONTEXTE

Le projet de développement urbain incluant le prolongement des rues Chauveau et Jean-Jacques-Lafontaine ainsi que l'ouverture de la rue Alexandre-Taschereau dont la construction a débuté en 2012 nécessite l'analyse approfondie du secteur afin de déterminer la configuration future de l'extrémité de la rue Martin à son intersection projetée avec la rue Chauveau. L'annexe A illustre le secteur incluant ses caractéristiques.

Aujourd'hui, le développement incomplet du secteur, a créé deux zones distinctes isolées l'une de l'autre du point de vue circulation véhiculaire. La zone "cellule nord" inclut la rue Chauveau ainsi que les rues au nord de celle-ci tandis que la zone "cellule sud" englobe les rues Martin et Grégoire. Le seul lien automobile entre les deux zones est la rue Molière qui fait l'objet depuis 1996 de restriction de certains mouvements véhiculaires tel que montré à l'annexe B.

La Section circulation, signalisation et utilités publiques de la Division des infrastructures de transport et construction a procédé à l'étude des déplacements et habitudes en examinant les débits véhiculaires du secteur. Le but est de rendre l'entrée et la sortie les plus fluides possibles aux résidents tout en s'assurant de ne pas créer un transit inopportun à travers des secteurs résidentiels avoisinants d'une cellule à l'autre. Donc, les automobilistes doivent avoir accès aux collectrices, artères et services (commerces de quartier, parcs, écoles, etc.) plus facilement sans engendrer des inconvénients majeurs aux résidents.

ANALYSE ET SOLUTIONS
1° - Intersection des rues Martin et Chauveau

Le lien routier à la future intersection des rues Chauveau et Martin a toujours fait partie du plan de développement du secteur et ce, afin de fournir pour les résidents du secteur un accès facile aux principales artères et collectrices, aux parcs municipaux et aux commerces de proximité tout en facilitant les services municipaux (dégel, collecte des matières résiduelles, services d'urgence, transport scolaire, etc.). L'extrémité de la rue Martin n'a jamais été aménagée de façon à assurer un virage sécuritaire des véhicules.

En effet, l'étude réalisée démontre que le prolongement de la rue Martin à son extrémité nord jusqu'à la rue Chauveau, est la suite logique du développement urbain de ce secteur. Les cellules résidentielles "nord et sud" sont présentement privées d'un lien permettant d'assurer la fluidité des mouvements véhiculaires des résidents du secteur dans toutes les directions et de profiter de tous les services environnants.

De plus, les commerces de proximité localisés sur les boulevards du Mi-Vallon et Bourque en périphérie de la zone "cellule sud" ainsi que le parc d'arrondissement du Mi-Vallon ne sont pas reliés à la zone "cellule nord" actuellement en développement. De plus, le parc de quartier Olivier-Chauveau, qui fera prochainement l'objet de travaux d'agrandissement, n'est pas accessible par automobile aux résidents de la "cellule sud" du secteur.

Ainsi d'après nos constatations, le nouveau lien routier prévu ne représentera pas un parcours invitant et ne risque pas de favoriser le transit entre le boulevard Bourque et la rue Léger. Le temps de parcours de ce tracé n'est pas plus court que l'utilisation des artères routières du secteur.

Finalement, la mise en service prochaine du boulevard René-Lévesque prévue à la fin de 2014, redistribuera les mouvements de circulation et par conséquent, devrait désengorger le boulevard du Mi-Vallon et une partie du boulevard Bourque et favorisera la fluidité sur le réseau artériel. Le transit par la rue Martin ne deviendra plus un trajet routier invitant pour les automobilistes. Il est donc recommandé que ce lien routier projeté entre les rues Chauveau et Martin soit maintenu dans le plan de développement urbain du secteur.

2° - Restriction de mouvements - rue Molière, entre les rues Chauveau et Grégoire

En 1996, les membres du conseil municipal de l'ancienne Ville de Sherbrooke ont permis de restreindre certains mouvements à l'intersection des rues Chauveau et Molière, soit le virage à gauche pour les automobilistes circulant sur la rue Chauveau et le virage à droite pour les automobilistes circulant sur la rue Molière. Ces interdictions sont en vigueur de 7 h à 10 h et de 16 h à 19 h. Ces restrictions font l'objet de fréquentes plaintes de citoyens et risquent de déplacer des mouvements véhiculaires vers la rue Martin. Afin de régulariser la situation, il serait simultanément approprié de modifier

l'accès du boulevard Bourque à la rue Grégoire en éliminant la bretelle de sortie en direction sud (voir Annexe B). Cette modification obligerait les voitures à emprunter le feu de circulation à l'intersection Grégoire - Bourque et découragerait le transit entre le boulevard Bourque et la rue Léger. Ainsi, les restrictions en place pourraient être éliminées puisqu'aucun avantage en terme de temps de parcours serait favorisé.

ÉTAPES SUBSÉQUENTES

Il est recommandé que ce lien routier de la rue Martin soit intégré dans le prolongement de la rue Chauveau et qu'il soit mis en service dès l'ouverture du boulevard René-Levesque, projetée en 2014. Une analyse des comportements des automobilistes, piétons et cyclistes dans le secteur sera alors déployée. Cette analyse permettra de cibler précisément si certains mouvements ou habitudes entraînent un danger et si des mesures de mitigation seraient nécessaires.

De même, dès l'élimination des restrictions de mouvements véhiculaires sur la rue Molière, entre Chauveau et Grégoire, et la modification simultanée de l'intersection Grégoire et Bourque, un suivi des mouvements véhiculaires, cyclistes et piétons devra être effectué. Combinée à l'ouverture de l'intersection Martin et Chauveau, une analyse globale du secteur des cellules "NORD" et "SUD" devra être réalisée pour établir un portrait d'ensemble des déplacements des véhicules. Un bilan devra être adressé au Comité de sécurité publique pour discussion et recommandation au conseil municipal si requis.

RECOMMANDATION

Considérant que la concrétisation de l'intersection des rues Chauveau et Martin fait partie du plan de développement du secteur;

Considérant le plan de développement des cellules sud et nord du secteur Martin-Chauveau qui vise à fournir aux résidents concernés, un accès routier vers les principales artères, collectrices, parcs municipaux existants et commerces de proximité;

Considérant que la desserte routière des services municipaux (déneigement, collecte des matières résiduelles, services d'urgence, etc.) doit être optimisée et sécurisée;

Que le conseil municipal autorise la construction du prolongement routier de la rue Martin jusqu'à la rue Chauveau et que cette intersection soit mise en service qu'à l'ouverture du boulevard René-Lévesque à la circulation automobile;

Que le conseil municipal autorise la modification de l'intersection du boulevard Bourque et de la rue Grégoire afin que la bretelle de sortie à l'approche nord, en direction ouest soit éliminée;

Que le conseil municipal autorise l'enlèvement des restrictions de mouvements véhiculaires en place sur la rue Molière, entre les rues Chauveau et Grégoire;

Que le conseil municipal mandate la Division des infrastructures de transport et construction du Service des infrastructures urbaines et de l'environnement à faire le suivi sur le terrain des mouvements véhiculaires, cyclistes et piétonnières de l'ensemble du secteur concerné suite à la mise en service de l'intersection Martin-Chauveau et que si requis, que des mesures de mitigation appropriées soient adressées au Comité de sécurité publique pour recommandations au conseil municipal.

DISPONIBILITÉ BUDGÉTAIRE

Aucune implication financière

Exercice financier en cours

Montant avant taxes requis pour l'année en cours : \$
 Montant total net requis pour l'année en cours : \$
 Multiplicateur : 1.09975 (Taxes applicables)

Crédits disponibles

N° de certificat :

(budget de fonctionnement)

N° de projet :

(budget des dépenses en immobilisation)

Si plus d'un n° certificat ou de n° de projet, voir le sommaire du dossier

Transfert budgétaire requis

N° de transfert :

Budget additionnel demandé

N° de transfert :

Appel d'offres: voir le formulaire de recommandation joint

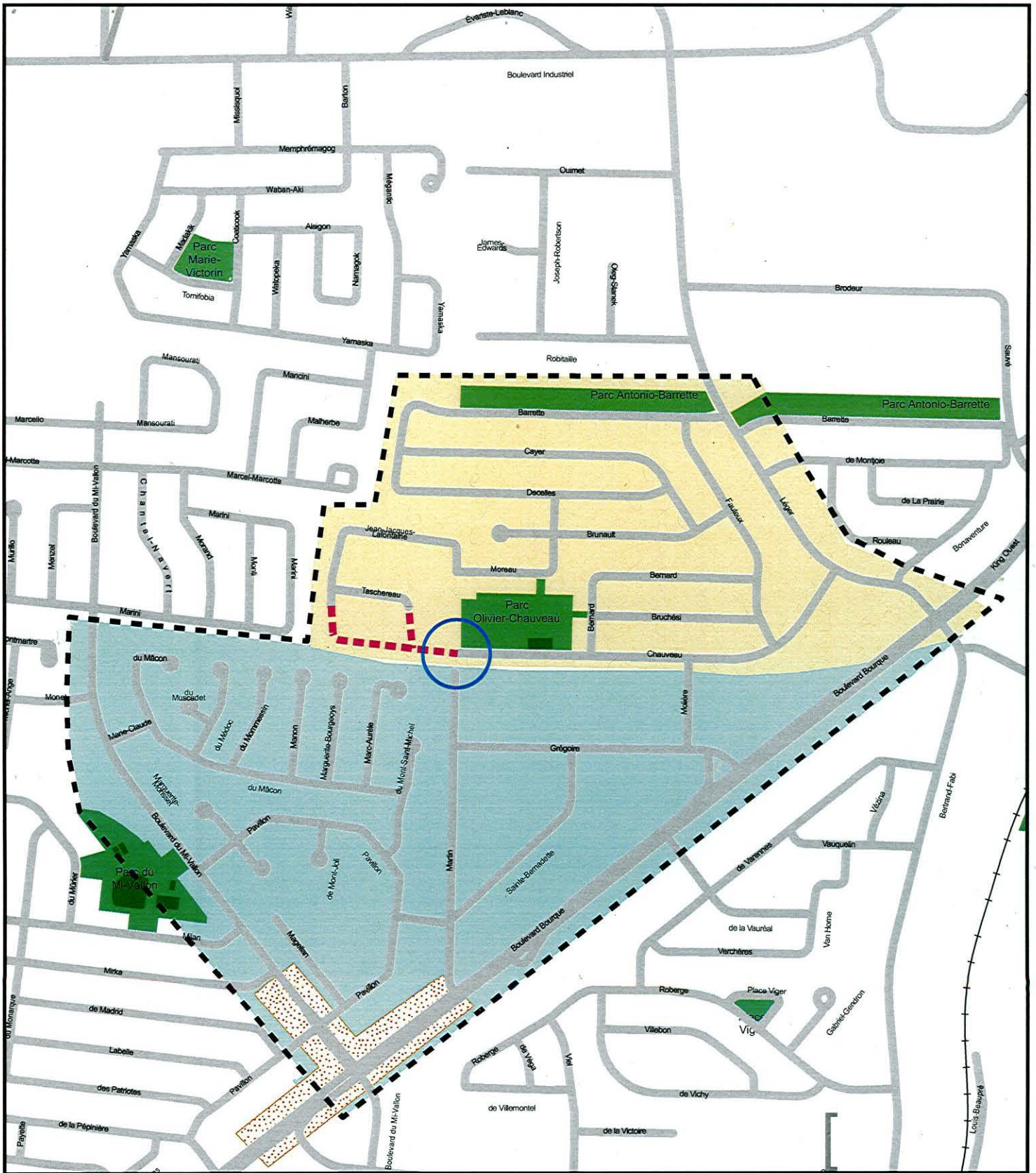
Implication pour un ou plusieurs exercices financiers subséquents

DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES

NOM DU DOCUMENT	FORMAT	DISPONIBILITÉ
Annexe A - Secteur à l'étude	PDF	Fichier joint
Annexe B - Secteur des rues Molière et Chauveau	PDF	Fichier joint
Annexe C - Mouvements préférentiels	PDF	Fichier joint

APPROBATIONS

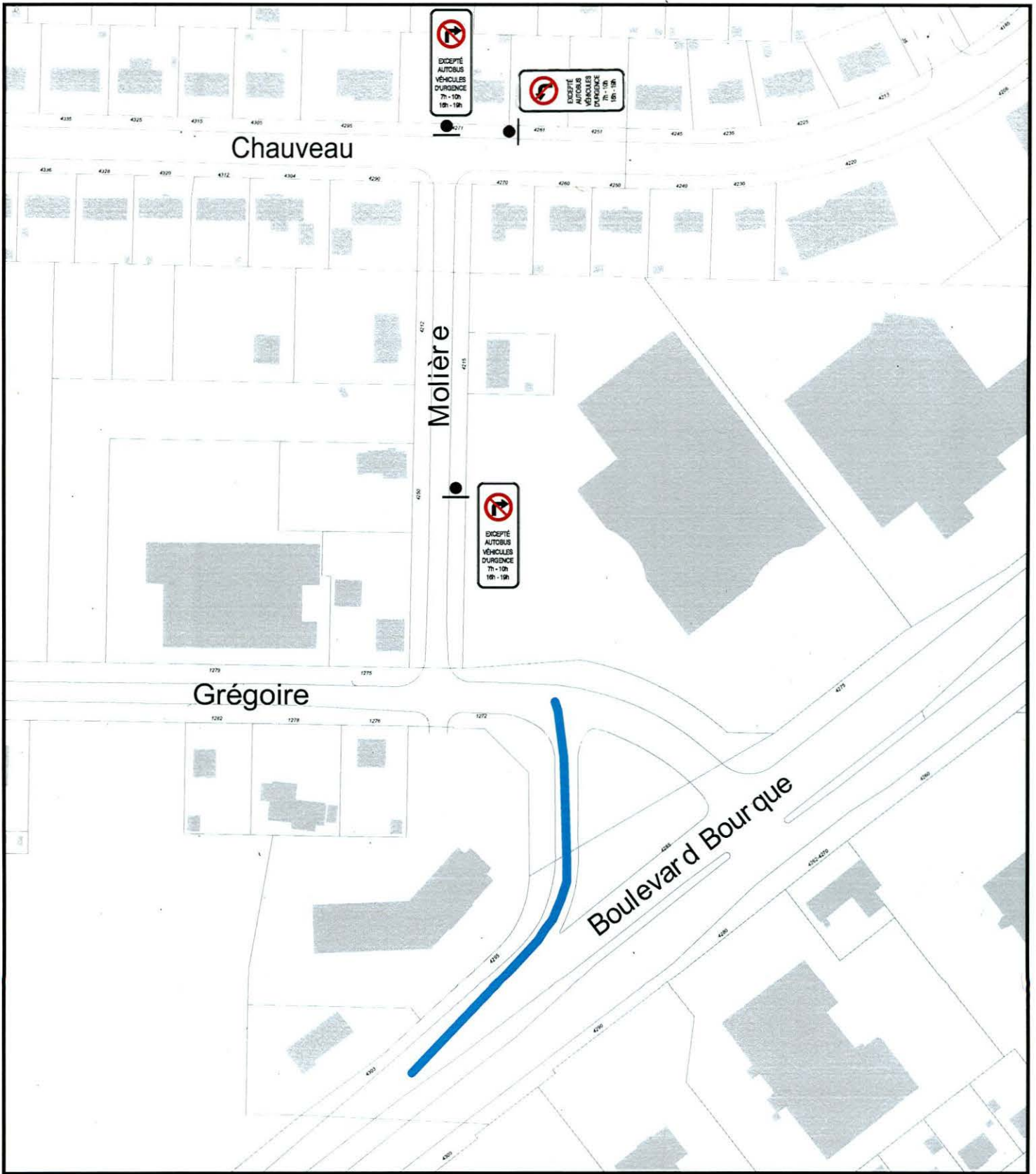
NOM	TITRE	DATE
Philippe Côté	Ingénieur-coordonnateur - circulation signalisation & utilités	2012-07-06
Jocelyn Grenier	Chef de division	2012-07-06
Denis Gélinas	Directeur, Service des infrastructures urbaines et de l'environnement	2012-07-06
René Allaire	Directeur général adjoint	2012-07-09
Claude Périnet pour Claude Marcoux	Directeur général	2012-07-09
Line Chabot pour Isabelle Sauvé	Directrice et greffière	2012-07-10






Infrastructures urbaines et environnement
 Infrastructures de transport et construction

- future intersection Chauveau et Martin
- cellule nord
- cellule sud
- zone commerciale
- secteur à l'étude
- nouveau développement

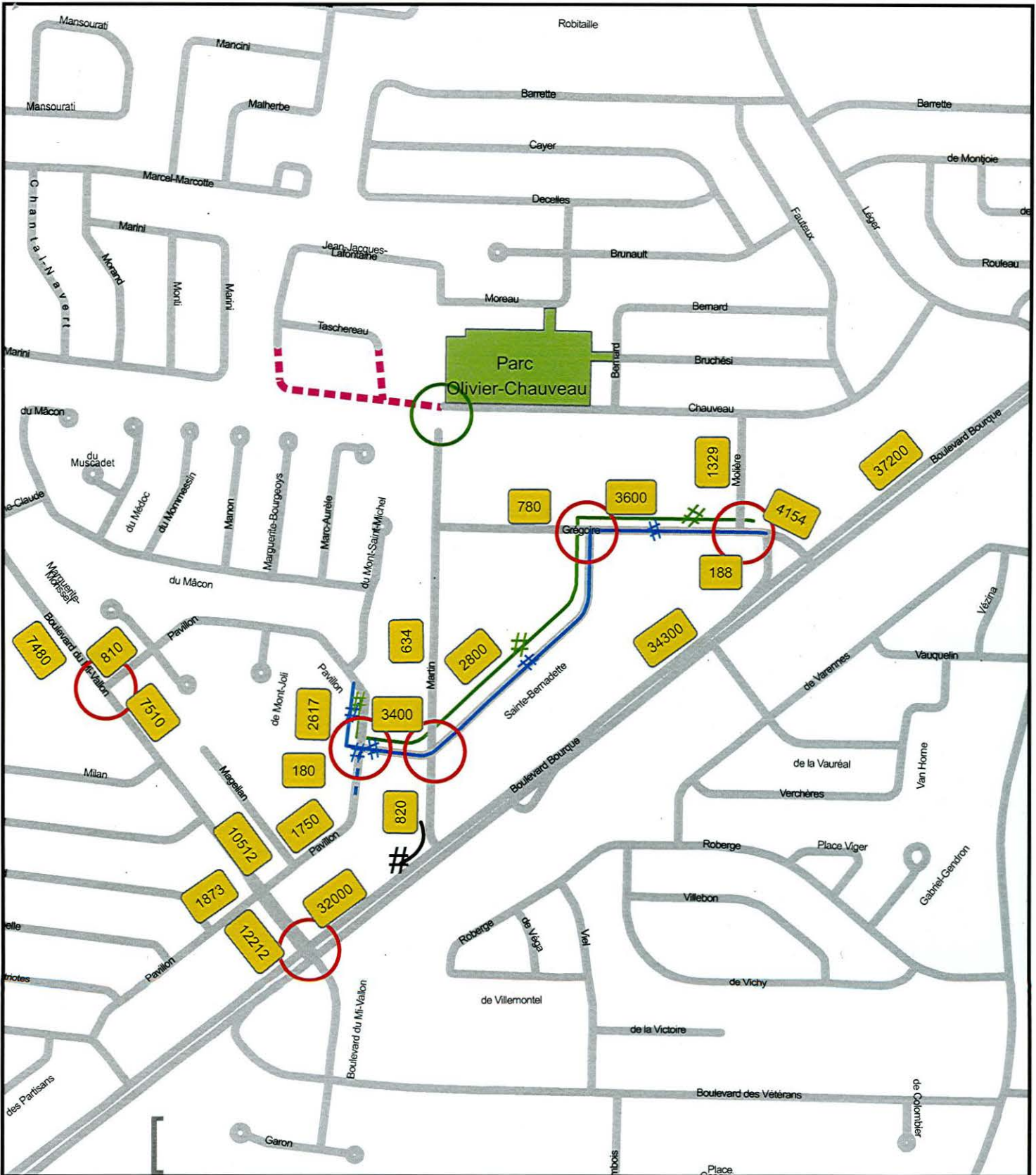
Annexe A
Secteur à l'étude



Infrastructures urbaines
et environnement
Infrastructures de transport
et construction

-  bretelle de sortie
-  emplacement des panneaux
- 

Annexe B
Secteur des rues Molière et Chauveau



Infrastructures urbaines et environnement
Infrastructures de transport et construction

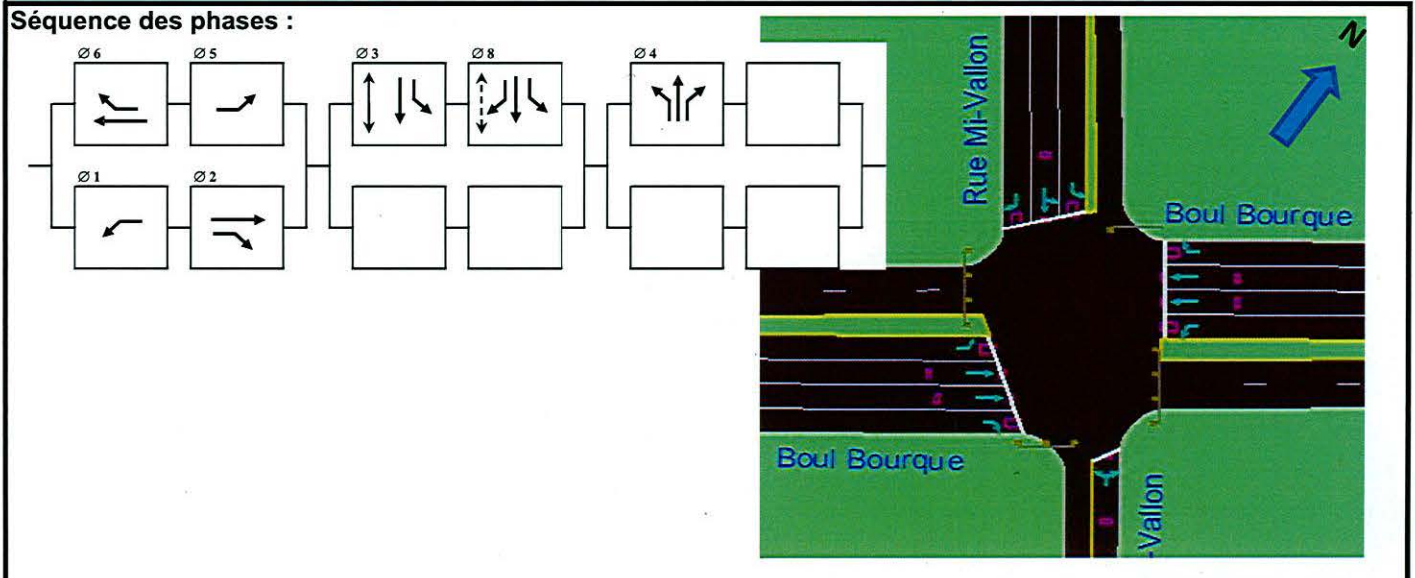
- intersections ayant fait l'objet d'un comptage
- intersection projetée
- mouvement de circulation préférentiel en avant-midi
- mouvement de circulation préférentiel en après-midi
- - - rues projetées
- 37200 Volume véhicules journaliers

Annexe C Mouvements préférentiels

No de l'intersection : 142

Numéro du réseau : n/a

Axe Principal :	boulevard Bourque	Orientation :	est - ouest
Axe Secondaire :	rue Mi-Vallon	Orientation :	nord - sud
Ville :	Sherbrooke		
Arrondissement :	Rock-Forest, Saint-Élie, Deauville		



Légende :

Feu vert	Flèche verte	Piéton protégé	Piéton non protégé

	phase 1	phase 2	phase 3	phase 4	phase 5	phase 6	phase 7	phase 8						
DIRECTION									4 caractères					
vert minimum	8	32	5	8	8	29		8	MIN-255 secondes					
vert maximum 1									0-255 secondes					
vert maximum 2									0-255 secondes					
extension véhiculaire									0-25,5 secondes					
changement (jaune)	4	4.0	3	4.0	4.0	4.0		4.0	MIN-25,5 secondes					
dégagement (tout rouge)	1	1.0	0	2.0	1.0	1.0		2.0	MIN-25,5 secondes					
intervalle rouge minimum									MIN-25,5 secondes					
DÉTECTION														
mode de détection	mémoire			mémoire	mémoire			mémoire	Mémoire / Volatile					
mode de rappel	OFF	min	PED	OFF	OFF	min			OFF-MIN-MAX-PED					
piéton - engagement									MIN-255 secondes					
piéton - dégagement									MIN-255 secondes					
piéton - activation									Bouton / Rappel					
RÉPARTITIONS														
	cycle		décalage			réglage 1								
	no	durée	1	2	3	phase 1	phase 2	phase 3	phase 4	phase 5	phase 6	phase 7	phase 8	
	1	111 sec	0	0	0	15%	34%	8%	19%	18%	32%		23%	0-255 secondes
														0-255 secondes
														0-255 secondes
OPTIONS														OPTIONS
Backup protection :														Cignotement :
Dual-Entry :														Rouge / Rouge
WalkRest :														Permissives :
Phase(s) de référence (Synchro) :														Flexibles
NOTES														Force-offs :
														Flottants
														Contrôleur :
														Econolite

PLANS DE PHASES

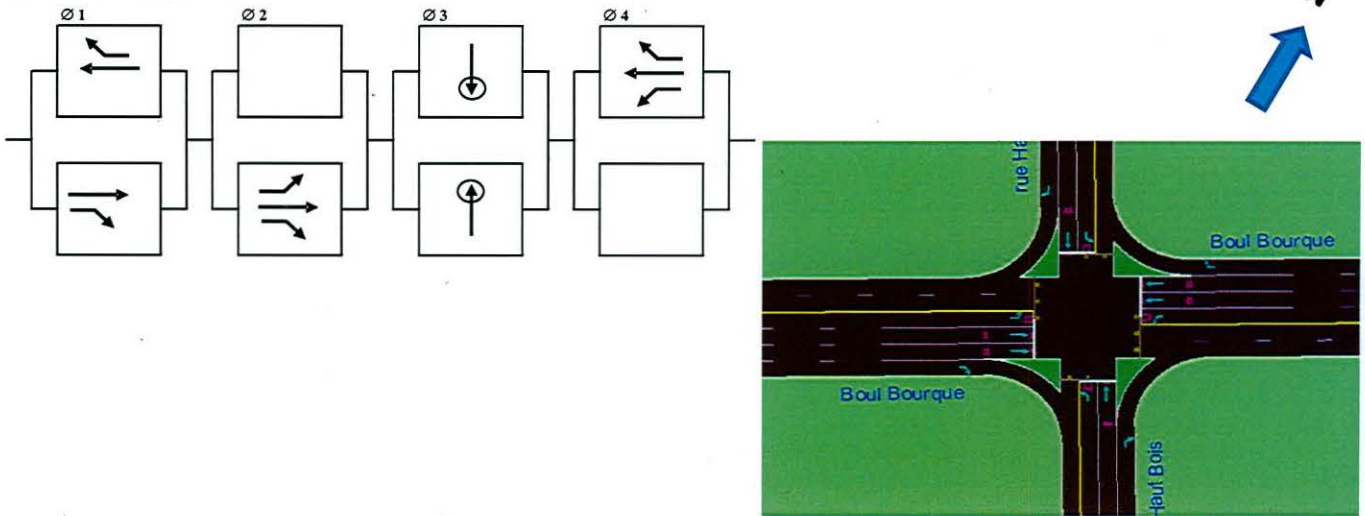
	Projet :	Feux circulation intersection Bourque et Mi-Vallon Relevé Partiel - Ne pas utiliser pour implantation	
	Préparé par :	Philippe Côté, ing.	Dossier :
	Vérifié par :		Date : 22-janv-14

No de l'intersection : 145

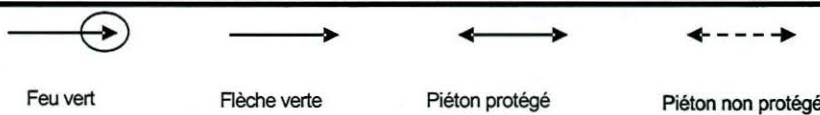
Numéro du réseau : n/a

Axe Principal :	boulevard Bourque	Orientation :	est - ouest
Axe Secondaire :	rue Haut-Bois	Orientation :	nord - sud
Ville :	Sherbrooke		
Arrondissement :	Rock-Forest, Saint-Élie, Deauville		

Séquence des phases :



Légende :



	phase 1	phase 2	phase 3	phase 4	phase 5	phase 6	phase 7	phase 8					
DIRECTION									4 caractères				
vert minimum	8	9	8	9					MIN-255 secondes				
vert maximum 1									0-255 secondes				
vert maximum 2									0-255 secondes				
extension véhiculaire									0-25,5 secondes				
changement (jaune)	4	4.0	4	4.0					MIN-25,5 secondes				
dégagement (tout rouge)		1.0	1						MIN-25,5 secondes				
intervalle rouge minimum									MIN-25,5 secondes				
DÉTECTION													
mode de détection		mémoire	mémoire	mémoire					Mémoire / Volatile				
mode de rappel		off	off	off					OFF-MIN-MAX-PED				
piéton - engagement									MIN-255 secondes				
piéton - dégagement									MIN-255 secondes				
piéton - activation									Bouton / Rappel				
RÉPARTITIONS													
cycle	décalage			réglage 1									
no	durée	1	2	3	phase 1	phase 2	phase 3	phase 4	phase 5	phase 6	phase 7	phase 8	
1	80 sec.	0	0	0	20%	28%	27%	25%					0-100 %
													0-255 secondes
													0-255 secondes
OPTIONS													OPTIONS
Backup protection :													Clignotement :
Dual-Entry :													Rouge / Rouge
WalkRest :													Permissives :
Phase(s) de référence (Synchro) :													Flexibles
NOTES													Force-offs :
Demonstration du Cycle no. 1 utilisé de jour													Flottants
													Contrôleur :
													Econolite

PLANS DE PHASES

--

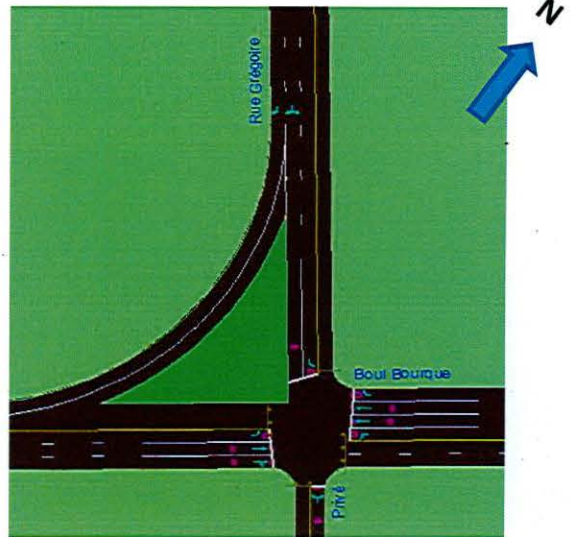
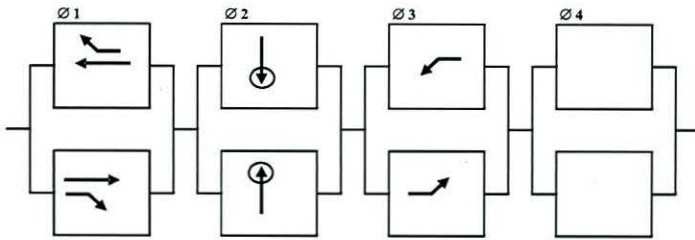
	Projet :	Feux circulation intersection Bourque et Haut-Bois Relevé Partiel - Ne pas utiliser pour implantation	
	Préparé par :	Philippe Côté, ing.	Dossier :
	Vérifié par :		Date :

No de l'intersection : 141

Numéro du réseau : n/a

Axe Principal :	boulevard Bourque	Orientation :	est - ouest
Axe Secondaire :	rue Grégoire	Orientation :	nord - sud
Ville :	Sherbrooke		
Arrondissement :	Rock-Forest, Saint-Élie, Deauville		

Séquence des phases :



Légende :



	phase 1	phase 2	phase 3	phase 4	phase 5	phase 6	phase 7	phase 8					
DIRECTION									4 caractères				
vert minimum	38	5	5						MIN-255 secondes				
vert maximum 1		13	11						0-255 secondes				
vert maximum 2									0-255 secondes				
extension véhiculaire									0-25,5 secondes				
changement (jaune)	5	4.0	4						MIN-25,5 secondes				
dégagement (tout rouge)		0.0	0						MIN-25,5 secondes				
intervalle rouge minimum									MIN-25,5 secondes				
DÉTECTION													
mode de détection		mémoire	mémoire						Mémoire / Volatile				
mode de rappel		OFF	OFF						OFF-MIN-MAX-PED				
piéton - engagement									MIN-255 secondes				
piéton - dégagement									MIN-255 secondes				
piéton - activation									Bouton / Rappel				
RÉPARTITIONS													
cycle	décalage			réglage 1									
no	durée	1	2	3	phase 1	phase 2	phase 3	phase 4	phase 5	phase 6	phase 7	phase 8	
1	75 sec.	0	0	0	57%	23%	20%						0-100 %
													0-255 secondes
													0-255 secondes
OPTIONS									OPTIONS				
Backup protection :													Clignotement :
Dual-Entry :													Rouge / Rouge
WalkRest :													Permissives :
Phase(s) de référence (Synchro) :													Flexibles
NOTES									Force-offs :				
									Flottants				
									Contrôleur :				
									Econolite				

PLANS DE PHASES

--

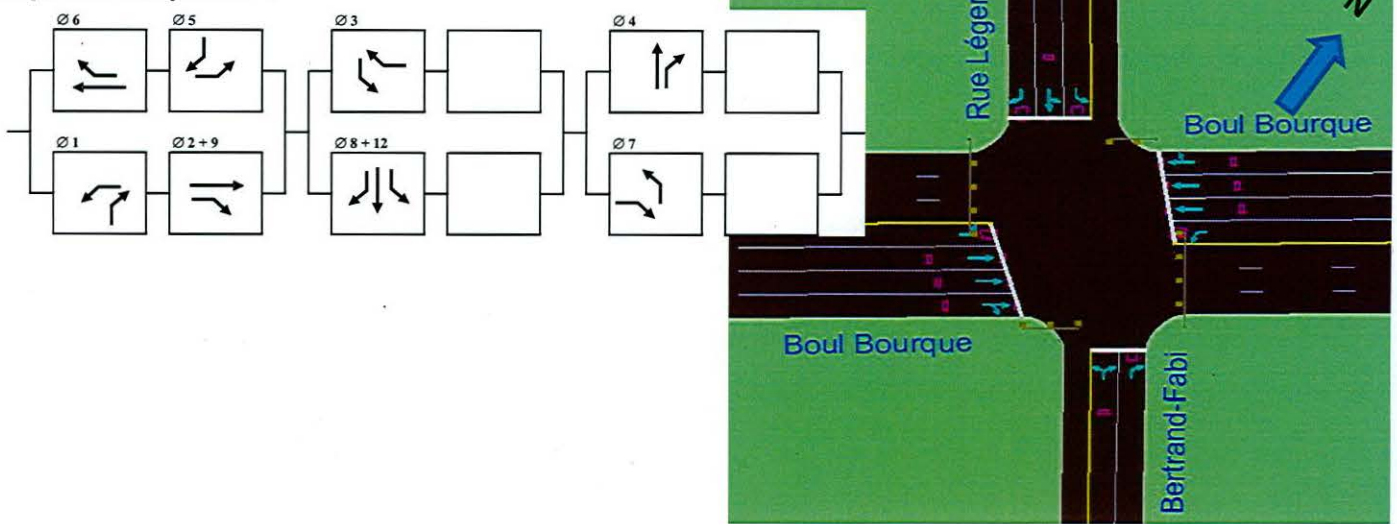
	Projet :	Feux circulation intersection Bourque et Grégoire Relevé Partiel - Ne pas utiliser pour implantation	
	Préparé par :	Philippe Côté, ing.	Dossier :
	Vérifié par :		Date :

No de l'intersection : 40

Numéro du réseau : 5

Axe Principal :	boulevard Bourque	Orientation :	est - ouest
Axe Secondaire :	rue Léger / Bertrand Fabi	Orientation :	nord - sud
Ville :	Sherbrooke		
Arrondissement :	Rock-Forest, Saint-Élie, Deauville		

Séquence des phases :



Légende :



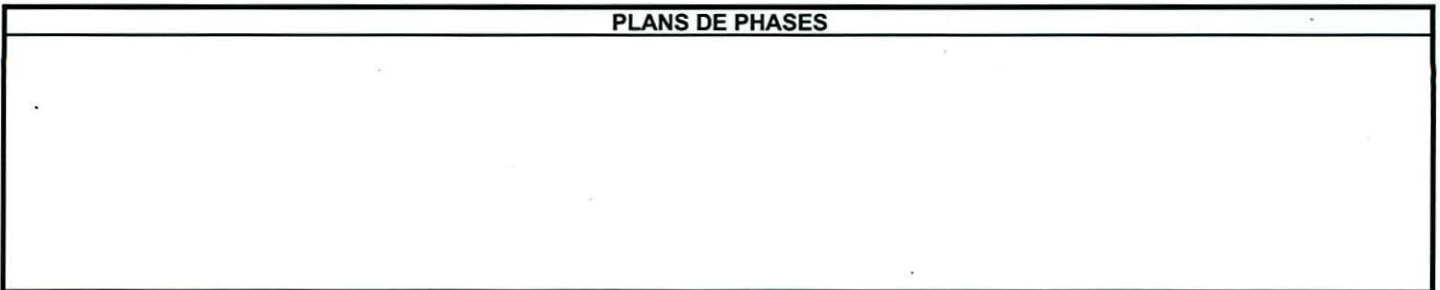
	phase 1	phase 2/9	phase 3	phase 4	phase 5	phase 6	phase 7	phase 8/12	
DIRECTION									4 caractères
vert minimum	10	18	10	10	10	25	10	10	MIN-255 secondes
vert maximum 1									0-255 secondes
vert maximum 2									0-255 secondes
extension véhiculaire									0-25,5 secondes
changement (jaune)	4	4.0	4	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	MIN-25,5 secondes
dégagement (tout rouge)	1	0.0	1	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	MIN-25,5 secondes
intervalle rouge minimum									MIN-25,5 secondes
DÉTECTION									
mode de détection	mémoire	mémoire	mémoire	mémoire	mémoire	mémoire	mémoire	mémoire	Mémoire / Volatile
mode de rappel	OFF	ped/min	off	OFF	OFF	max	off	ped/off	OFF-MIN-MAX-PED
piéton - engagement									MIN-255 secondes
piéton - dégagement									MIN-255 secondes
piéton - activation									Bouton / Rappel

cycle	durée	décalage			réglage 1								
		1	2	3	phase 1	phase 2	phase 3	phase 4	phase 5	phase 6	phase 7	phase 8	
1	130 sec	0	0	0	15%	33%	29%	22%	22%	25%	22%	30%	0-255 secondes
2	130 sec	0	0	0	30%	25%	30%	15%	18%	37%	15%	29%	0-255 secondes

OPTIONS	OPTIONS
Backup protection :	Clignotement :
Dual-Entry :	Rouge / Rouge
WalkRest :	Permissives :
Phase(s) de référence (Synchro) :	Flexibles
	Force-offs :
	Flottants
	Contrôleur :
	Econolite

NOTES
Phases piétons exclues pour simplifier

PLANS DE PHASES



	Projet : Feux circulation intersection Bourque et Léger/Bertrand-Fabi Relevé Partiel - Ne pas utiliser pour implantation	
	Préparé par : Philippe Côté, ing.	Dossier :
	Vérifié par :	Date : 22-janv-14