

Projet intégré de  
construction de l'Axe René-Lévesque  
et du prolongement ouest du boulevard de Portland

Avis de projet

Présenté au ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs

Par

Service des infrastructures urbaines et de l'environnement  
Direction générale adjointe – Gestion du territoire  
Ville de Sherbrooke

Juillet 2010



Projet intégré de  
construction de l'Axe René-Lévesque  
et du prolongement ouest du boulevard de Portland

Avis de projet

Présenté au ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs

Par

Denis Gélinas, ing.  
Directeur



Service des infrastructures urbaines et de l'environnement  
Direction générale adjointe – Gestion du territoire  
Ville de Sherbrooke

Juillet 2010



## Table des matières

1.	PROMOTEUR.....	1
2.	TITRE DU PROJET.....	1
3.	OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET.....	1
4.	LOCALISATION DU PROJET.....	3
5.	PROPRIÉTÉS DES TERRAINS.....	4
6.	DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES.....	4
	6.1 L'Axe René-Lévesque.....	4
	6.2 Prolongement ouest du boulevard de Portland.....	5
7.	COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET.....	6
8.	PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS.....	6
	8.1 Construction du nouvel Axe René-Lévesque.....	6
	8.2 Prolongement ouest du boulevard de Portland.....	7
9.	CALENDRIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX.....	8
10.	PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES.....	10
11.	MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC.....	10
12.	RÉFÉRENCES.....	11



**1. PROMOTEUR**

Ville de Sherbrooke  
Service des infrastructures urbaines et de l'environnement  
555, rue des Grandes-Fourches Sud  
Bloc B  
Sherbrooke (Québec) J1H 5G7

**2. TITRE DU PROJET**

Projet intégré de construction de l'Axe René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland

**3. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET**

Le projet consiste à construire un nouvel axe routier dénommé préliminairement « Axe René-Lévesque » et de prolonger vers l'ouest l'actuel boulevard de Portland dans le secteur du parc industriel régional. Un projet intégré qui s'étendra sur quelque 4,1 km.

Le futur Axe René-Lévesque permettra de raccorder le boulevard Bourque au boulevard Industriel (route 220) dans la même continuité que le prolongement projeté du boulevard de Portland vers l'ouest.

Les objectifs visés par la construction de l'Axe René-Lévesque peuvent se résumer ainsi :

- planifier le développement du secteur comme étant la limite ouest de l'urbanisation actuelle de la ville;
- planifier le développement durable du secteur dans le but de limiter l'empreinte écologique;
- assurer une densité de moyenne à forte le long du futur axe;
- concevoir l'axe de façon à assurer la sécurité des automobilistes et des piétons;
- créer un réseau d'espaces verts polyvalents;
- implanter un corridor utilitaire pour desservir le secteur par les réseaux d'utilités publiques;
- assurer la fluidité de la circulation et permettre de bien accueillir la circulation provenant des quartiers adjacents;
- mettre en valeur les éléments d'intérêt, protéger les milieux fragiles du site;

- faire en sorte de donner une ligne directrice aux développements futurs dans le secteur par des aménagements de qualité;
- assurer l'accès plus rapide aux services d'urgence et de sécurité;
- réduire le niveau de circulation sur le boulevard Mi-Vallon afin d'accroître la sécurité dans la zone scolaire du secteur;
- relier les îlots résidentiels existants à l'Axe René-Lévesque.

Ainsi, la construction du nouvel Axe René-Lévesque comporte plusieurs éléments positifs en matière de gestion de la circulation (RÉFÉRENCES RL-1 et RL-2) qui contribuent à sa justification, entre autres :

- 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;
- 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;
- il désenclave également la cellule résidentielle desservie par la rue Saint-Jacques en permettant un accès via le nouvel axe routier;
- l'Axe René-Lévesque permet le développement résidentiel d'un grand territoire contiguë et le structure de bonne façon;
- 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.

Il nous apparaît important de souligner que le tracé de l'Axe René-Lévesque (originellement le boulevard Marie-Victorin) est inscrit depuis 1988 au schéma d'aménagement de la MRC de la région sherbrookoise, maintenant la Ville de Sherbrooke (à l'exception de la ville de Waterville).

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

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

La référence P-1 présente l'ensemble de l'analyse de planification du prolongement ouest du boulevard de Portland.

#### 4. LOCALISATION DU PROJET

Le projet s'établit dans la partie centre-ouest de la ville de Sherbrooke et il s'étendra sur le territoire des arrondissements de Rock Forest—St-Élie—Deauville (Axe René-Lévesque) et de Jacques-Cartier (boulevard de Portland).

La figure 1 montre la localisation du projet.



Figure 1

## 5. PROPRIÉTÉS DES TERRAINS

On retrouve à la planche 1 de la RÉFÉRENCE RL-3 l'ensemble des grands propriétaires des terrains situés à l'intérieur de l'aire d'étude du tracé projeté de l'Axe René-Lévesque.

Par ailleurs, en ce qui concerne le prolongement ouest du boulevard de Portland, la Ville de Sherbrooke est déjà propriétaire de l'emprise du tracé projeté quelle que soit l'option présentée et de la large majorité des terrains industriels situés dans le triangle formé par le boulevard Industriel (route 220) et l'autoroute 10-55.

## 6. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES

### 6.1 L'Axe René-Lévesque

Le futur Axe René-Lévesque aura une longueur de l'ordre de 3 km, selon l'option de raccordement au boulevard Bourque qui sera retenue. Les RÉFÉRENCES RL-1, RL-2, RL-3 et RL/P-1 font état en détail des caractéristiques propres à ce tronçon routier.

D'une façon sommaire :

Suite au dépôt du « Rapport de la table thématique sur les axes routiers » par le Comité Dialogue-citoyens de Sherbrooke en novembre 2008, une version révisée de l'étude a été demandée par la Ville de Sherbrooke. Le Comité Dialogue-citoyens avait alors émis une série de recommandations que la Ville a acceptée. Tout d'abord, le nouvel axe comportera deux voies de circulation au lieu des quatre voies projetées et un tracé optionnel de raccordement du futur axe au boulevard Bourque a été proposé par la Ville de Sherbrooke. Il a été étudié et comparé au tracé du raccordement projeté initialement. La mise à jour de l'étude, réalisée au début de cette année, a visé plus particulièrement le secteur touché par le tracé optionnel.

Les deux tracés de raccordement au boulevard Bourque ont été étudiés et analysés selon les perspectives suivantes :

- impacts sur les propriétés;
- impacts sur la qualité de vie des résidents;
- impacts urbanistiques;
- impacts sur le milieu naturel;
- contraintes techniques.

La section 8 de la RÉFÉRENCE RL-3 et la section 2.2 de la RÉFÉRENCE RL/P-1 dressent le bilan de l'analyse comparative de chacune des deux options de raccordement projetées en fonction de ces aspects.

Les planches 8, 9 et 11 de la RÉFÉRENCE RL-3 et les figures 2.2.2, 2.2.3 et 2.2.4 de la RÉFÉRENCE RL/P-1 illustrent bien les différents aménagements routiers envisagés ainsi que les dimensions d'infrastructures souhaitables. L'emprise publique nécessaire

à l'aménagement de cet axe routier sera de 30 mètres pour tout le tracé selon l'option A (raccordement via la rue du Président-Kennedy) et de 30 mètres pour l'option B, sauf sur la déviation du tracé original A, où l'on devra réserver une emprise de 25 mètres dans la portion du raccordement via le boulevard du Haut-Bois.

Le coût de construction du nouvel Axe René-Lévesque est préliminairement estimé à 20 M \$ incluant les servitudes et acquisition des terrains nécessaires.

## 6.2 Prolongement ouest du boulevard de Portland

Le prolongement ouest du boulevard de Portland vers le boulevard Industriel est depuis longtemps souhaité. Le développement du parc industriel régional, l'aménagement de l'Axe René-Lévesque et le développement résidentiel qui s'ensuivront ainsi que la recherche d'une bonne gestion de la circulation soutiennent l'aménagement de ce lien artériel devenu nécessaire. Le prolongement ouest aura 1,1 ou 1,2 km, selon l'option de raccordement au boulevard Industriel (route 220) qui sera retenue. Les RÉFÉRENCES P-1 et RL/P-1 font état en détail des caractéristiques propres à chacune de ces options.

L'option A propose une intersection avec carrefour giratoire à quatre branches (planche 3, RÉFÉRENCE P-1). La géométrie propose un raccordement du boulevard de Portland en lien avec l'actuel chemin Labonté pour se raccorder au centre de l'actuel boulevard Industriel.

L'option B, quant à elle, esquisse un scénario utilisant un carrefour giratoire à cinq branches (planche 4, RÉFÉRENCE P-1) où le centre est légèrement déplacé vers le nord de l'intersection actuelle.

Comme ça a été le cas pour l'analyse des tracés du futur Axe René-Lévesque, les deux options de raccordement du prolongement ouest du boulevard de Portland ont été étudiées et analysées selon les mêmes cinq perspectives décrites en 6.1.

La section 7 de la RÉFÉRENCE P-1 citée plus haut dresse le bilan de l'analyse comparative des deux options projetées en fonction de ces cinq aspects.

Les figures 2.1.2 et 2.1.3 de la RÉFÉRENCE RL/P-1 illustrent bien les différents aménagements routiers envisagés ainsi que les dimensions des infrastructures souhaitables. L'emprise publique nécessaire à l'aménagement de ce tronçon d'axe routier sera de 35 mètres pour tout le tracé quel que soit le type de raccordement retenu au boulevard Industriel (route 220).

En ce qui concerne le prolongement ouest du boulevard de Portland, le coût préliminairement estimé des travaux s'élèverait à 7,5 M \$.

Enfin, le réaménagement de l'intersection de l'Axe René-Lévesque et du boulevard de Portland avec le boulevard Industriel nécessitera un investissement de l'ordre de 2 M \$, pour la construction du carrefour giratoire.

## 7. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET

Les principales composantes des milieux physique, biologique, humain et du contexte visuel de chacun des deux tronçons routiers projetés sont décrites en détail à la section 6 de la RÉFÉRENCE RL-3 (Axe René-Lévesque) et la section 5 de la RÉFÉRENCE P-1 (boulevard de Portland).

Plus particulièrement, il importe de préciser qu'un certificat d'autorisation a été émis par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) dans le cadre de l'application de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* en vue d'autoriser le développement du parc industriel régional. Cette autorisation, qui a pour effet de protéger environ 65 hectares (0,65 km<sup>2</sup>) de milieux naturels de qualité, découle du « *Plan de conservation des milieux humides* » complété en février 2009 par le Groupe SM Aménatech inc. pour le compte de la Ville de Sherbrooke.

L'ensemble des analyses et bilans qui ont supporté la demande de certificat d'autorisation est regroupé à la RÉFÉRENCE P-2.

## 8. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS

### 8.1 Construction du nouvel Axe René-Lévesque

Suite à la prise de données sur le terrain et la recherche dans la littérature, nous avons esquissé une analyse se développant autour des grands potentiels et contraintes du site.

L'analyse synthèse est développée à la carte no 7 de la RÉFÉRENCE RL-3, dans laquelle on retrouve les principaux paramètres suivants :

Les contraintes :

- développements déjà autorisés, mais non construits;
- présence d'un secteur résidentiel existant construit qui sera traversé par le futur axe (quelle que soit l'option de raccordement projeté avec le boulevard Bourque);
- présence de till indifférencié à plusieurs endroits avec roc en surface;
- zonage actuel peu compatible avec l'aménagement d'un axe urbain;
- présence d'une piste cyclable régionale existante à traverser;
- aucun parc ou espace vert aménagé dans le secteur;
- nécessité d'aménager des bassins de rétention pour la gestion des eaux de surface.

Les potentiels :

- présence de boisés matures;
- présence de cours d'eau;
- présence de milieux humides dans l'aire d'étude;
- topographie de vallons intéressante (pente de 2,5 à 4,5 %);
- présence de vastes espaces non développés à planifier;
- proximité du secteur aux grands axes routiers (autoroute 10-55, route 112 et 220);
- possibilité de planifier un réseau cyclable reliant le réseau des Grandes-Fourches existant;
- possibilité de développer un réseau d'espaces verts;
- présence d'un nombre limité de grands propriétaires fonciers;
- développement facilité par la construction de l'Axe René-Lévesque;
- possibilité d'intégrer les bassins de rétention à l'intérieur espaces verts ou des milieux naturels.

## 8.2 Prolongement ouest du boulevard de Portland

Les inventaires et les connaissances acquises dans la réalisation du mandat de planification du prolongement ouest du boulevard de Portland (RÉFÉRENCE P-1), de même que dans le cadre du « Plan de conservation des milieux humides du Parc industriel de la Ville de Sherbrooke » (RÉFÉRENCE P-2) permettent de faire ressortir les principales contraintes ainsi que les potentiels liés au prolongement ouest du tronçon du boulevard de Portland et son raccordement au boulevard Industriel (route 220). Principalement, ceux-ci sont les suivants :

Les contraintes :

- l'impact de l'importante superficie des milieux humides à protéger;
- la présence d'affleurements rocheux (roc en surface) augmentant les coûts de construction;
- la présence d'un paysage plutôt banal et déstructuré, notamment le long du boulevard Industriel;
- l'acquisition de propriétés adjacentes à la nouvelle intersection.

Les potentiels :

- le peu d'impact sur le milieu visuel;
- le prolongement des fonctions urbaines déjà existantes sur le boulevard de Portland;
- l'occasion de proposer l'aménagement d'une porte d'entrée routière principale invitante;
- l'amélioration de la fluidité et de la bonne desserte véhiculaire dans tout le secteur;
- l'ouverture d'un territoire à de nouveaux développements et investissements industriels;
- la conservation d'une importante zone d'intérêt écologique permettant la rétention naturelle des eaux de surface;
- l'augmentation de la valeur écologique du secteur.

Ainsi, à la fois pour l'Axe René-Lévesque et le prolongement ouest du boulevard de Portland, les contraintes et les potentiels observés auront des répercussions qu'il faudra appréhender lors des différentes étapes de construction. Ces impacts devront être considérés dans la planification finale des plans et devis qui encadreront la réalisation proprement dite des travaux sur le terrain, d'autant plus que ceux-ci devraient se réaliser sur plusieurs années afin de tenir compte des besoins des développeurs du secteur.

Outre les inconvénients reliés au camionnage et à la poussière, la problématique du bruit engendré tant par les travaux que par l'ouverture à la circulation de l'Axe René-Lévesque devra être méticuleusement analysée et atténuée, dans le respect du milieu humain en place et à venir, selon la réglementation en vigueur sur le niveau sonore en milieu urbain.

Enfin, les techniques de déboisement, d'excavation et de terrassement qui sont susceptibles d'influencer grandement le drainage des surfaces impactées devront être examinées avec soin afin de réduire au strict minimum leur répercussion sur les milieux physique et biologique.

## **9. CALENDRIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX**

Sur la base des directives qui seront transmises par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, l'étude d'impact sur l'environnement sera réalisée à partir de l'automne 2010 et elle devrait être complétée à la fin du printemps 2011 par le dépôt du bilan au ministre au terme de notre analyse et des consultations tenues auprès de la population.

Dès lors, le ministre pourra démarrer son processus d'analyse de recevabilité ainsi que la démarche d'information publique obligatoire sous la responsabilité du BAPE.

Simultanément à ce processus, les relevés d'arpentage et la préparation des plans et devis préliminaires seront réalisés par la Ville de Sherbrooke pour être complétés par la suite selon les orientations finales émises dans le certificat de conformité du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Voici les principales étapes techniques et études complémentaires que nous projetons :

<b>Éléments concernés</b>	<b>Études / étapes</b>
Intersection René-Lévesque / Portland / Industriel / Labonté	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Études de géométrie préliminaire et finale</li> <li>- Étude d'impact sur la circulation et choix du mode de gestion de(s) l'intersection(s)</li> <li>- Plans et devis définitifs</li> </ul>
Raccordement de l'Axe René-Lévesque (rue du Haut-Bois ou du Président-Kennedy)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude de géométrie finale</li> <li>- Étude d'impact sur la circulation et choix du mode de gestion de(s) l'intersection(s)</li> <li>- Plans et devis définitifs</li> </ul>
Éclairage de rue	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude photométrique</li> <li>- Choix du mobilier et des technologies</li> <li>- Conception préliminaire</li> <li>- Plans et devis définitifs</li> </ul>
Drainage et autres services municipaux Infrastructures de rues Aménagement paysager	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Études préliminaires détaillées</li> <li>- Conception préliminaire</li> <li>- Plans et devis définitifs</li> </ul>
Piste multifonctionnelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude d'intégration aux réseaux local et régional</li> <li>- Conception géométrique détaillée préliminaire</li> <li>- Plans et devis définitifs</li> </ul>
Transport collectif et actif	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude des mesures préférentielles à appliquer pour favoriser le recours au transport collectif et/ou actif (selon Plan de mobilité durable en préparation)</li> <li>- Conception préliminaire</li> <li>- Plans et devis définitifs</li> </ul>
Carrefours giratoires aux diverses Intersections	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Études de géométrie préliminaire et finale</li> <li>- Plans et devis définitifs</li> </ul>

Il nous apparaît utile de souligner que la Ville de Sherbrooke s'est engagée, depuis le printemps 2010, avec la Société de transport de Sherbrooke, dans une vaste consultation des différents groupes d'intérêt concernés pour l'élaboration d'un Plan de mobilité durable qui favorisera le transport actif. Ce plan devrait être connu d'ici la fin 2011.

Donc, cette démarche impactera le processus d'évaluation environnementale à réaliser et, éventuellement, orientera fortement les infrastructures en transport actif à mettre en place.

Enfin, les travaux de construction proprement dits sont prévus démarrer au début du printemps 2012 et se réaliser au fur et à mesure que les besoins le justifieront.

## **10. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES**

Le projet intégré de construction de l'Axe René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland aura un impact non négligeable sur le rôle et la capacité de service du tronçon du boulevard Industriel compris entre le futur carrefour giratoire, à l'intersection des deux tronçons artériels projetés, et les accès / sorties de l'autoroute 10-55. Ce tronçon du boulevard Industriel, dénommé également route 220, est sous la juridiction du ministère des Transports du Québec. Le niveau d'aménagement actuel sur ce tronçon déstructuré ne cadre plus avec la nouvelle fonction d'entrée de ville projetée.

Une démarche globale, à la fois d'ingénierie de la circulation et urbanistique, sera engagée au cours de l'automne 2010 par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Sherbrooke afin de préparer un plan de réaménagement adapté.

## **11. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC**

La Ville de Sherbrooke prévoit tenir plusieurs séances de consultation de secteur avec la population directement concernée durant le processus de réalisation de l'étude d'impact. L'objectif recherché est de définir le mieux possible les préoccupations du milieu afin de proposer des infrastructures routières adaptées à la fois aux besoins des futurs usagers et aux milieux de vie contiguës. Ces consultations sont déjà démarrées.

Par ailleurs, au moins deux séances générales de consultation de l'ensemble de la population se tiendront dont la première se fera d'ici la fin de l'automne 2010. Lors de cette rencontre, la présentation des objectifs et enjeux du projet, de ses principales caractéristiques et de la planification des études et analyses requises dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, incluant les activités de construction proprement dites, feront l'objet des discussions.

Cette première séance permettra également de recueillir les commentaires de la population et d'en tenir compte, le cas échéant, dans la préparation de l'élaboration du concept final du projet qui soumis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Par ailleurs, la seconde séance de consultation permettra de présenter à la population les caractéristiques du projet adapté retenu, ses principaux impacts anticipés et les mesures d'atténuation et de contrôle qui seront mises en place lors des travaux de construction et pour la mise en opération des infrastructures routières afin de minimiser les inconvénients sur les milieux humain, physique biologique et visuel et d'en maximiser l'intégration dans les milieux de vie actuels et à développer.

## 12 RÉFÉRENCES

- P-1 Planification du prolongement du boulevard de Portland – Juin 2010, Teknika HBA inc.;
- P-2 Avis sur le projet de développement du parc industriel régional de la Ville de Sherbrooke – Volet milieux humides – Mai 2009, Sources diverses;
- RL/P-1 Étude préliminaire – Conception aménagement géométrique de l'Axe René-Lévesque et du prolongement du boulevard de Portland à Sherbrooke – Mai 2008, Cima +;
- RL-1 Étude de circulation – Planification du boulevard René-Lévesque et du prolongement du boulevard de Portland à Sherbrooke – Avril 2007, Cima +;
- RL-2 Étude de faisabilité et de circulation – Axe René-Lévesque / Lien Haut-Bois, Sherbrooke – Mars 2010, Cima +;
- RL-3 Planification de l'Axe René-Lévesque – Juin 2010, Teknika HBA inc.