

COMMENTAIRES DU PROMOTEUR
SUR LE DOCUMENT DM 77.1

PRÉSENTATION DU MÉMOIRE À LA SÉANCE
DU 3 OCTOBRE 2006 EN SOIRÉE
(18 diapositives)

INTRODUCTION

Le présent document vise à compléter nos commentaires sur le document de M. Jean-François Bruneau (DM 77) puisque les informations contenues au document DM 77.1 (présentation Power point) ne sont pas toujours les mêmes qu'au document papier DM 77.

DM 77.1

Diapositive 4

- « Selon la norme de conception ... le volume de circulation actuel est trop faible pour justifier une autoroute : • en milieu urbain ».

Commentaires

Nous utilisons les normes en milieu rural qui justifient une autoroute à compter de 8 000 v/j et une route nationale à 2 voies lors d'un débit variant de 5 à 15 000 v/j. Une route nationale peut être à chaussées séparées à compter de 10 000 v/j (Tome 1, chapitre 5, Normes de conception routière).

- L'auteur du mémoire avance un débit maximal du corridor entre la rue King et le boulevard Université de 28 000 v/j.

Commentaires

Le débit est plutôt de 30 700 v/j sur le boulevard de l'Université entre l'autoroute 410 et la route 216.

- Affirmation au 5^e pointeur

Commentaires

Les données que nous obtenons par l'utilisation d'un modèle de simulation ne concordent pas avec cet énoncé.

DM 77.1

Diapositive 4 — suite

- « Il y a en deça de 7 000 v/j sur Bel-Horizon »

Commentaires

Le volume est plutôt de 7 800 v/j. D'ailleurs, à l'étape 1, notre tracé est à deux voies dans ce secteur.

DM 77.1

Diaposive 5

- 5^e pointeur

Parmi les intersections problématiques, on doit aussi parler de l'autoroute 410 à la jonction du boulevard de l'Université.

1. Les 2 intersections avec le chemin Dunant sont problématiques pour la période de référence 2001-2005.
2. Pour la période 2001-2005, on devrait lire 4 décès et 13 blessés graves.
3. Pour la période 2001-2005, on devrait lire 0 décès et 17 blessés graves.

- 6^e pointeur

« ... le MTQ a ajouté des arrêts ... »

Commentaires

La Ville de Sherbrooke a ajouté des arrêts. C'est un réseau municipal.

DM 77.1

Diapositive 5 — suite

- 7^e pointeur

L'auteur questionne le fait que les dommages matériels seulement (DMS) soient inclus.

Commentaires

Cette pratique est courante et uniforme pour tout le Québec. Cela permet une même base de comparaison et permet de détecter des problématiques qui, si elles ne sont pas perçues au bon moment, peuvent conduire à des accidents plus graves.

L'évolution du nombre d'accident selon la gravité est décrit au tableau ci-dessous :

| Gravité | 1998-2002 | 2001-2005 |
|---|------------------|------------------|
| accidents mortels | 7 | 4 |
| accidents avec blessé(s) grave(s) | 22 | 30 |
| accidents avec blessé(s) léger(s) | 206 | 261 |
| accidents avec dommages matériels seulement | 713 | 688 |
| TOTAL | 948 | 983 |

DM 77.1

Diapositive 6

- 7^e pointeur

La difficulté de tourner sur le chemin Ste-Catherine (route 216) concerne le virage à gauche.

DM 77.1

Diapositive 7

Solutions aux problèmes actuels

- « Route à 2 voies (70 km/h) plutôt qu'une autoroute »

Commentaires

Les DJMA actuels et prévus sur la Montée d'Ascot ne permettent pas une route à 2 voies.

La pente forte entre la route 216 et le chemin Dunant exige une voie additionnelle en montant pour maintenir un niveau de service acceptable. Les camions sont une cause de réduction de vitesse importante et entraînent un refoulement des véhicules.

Il est illusoire de penser limiter la vitesse à 70 km/h sur une route à 2 voies à accès contrôlé. Il faut afficher au moins 90 km/h pour ce type de route.

DM 77.1

Diapositive 9

- « Le tracé 99-A est le seul à régler le principal problème
 - ✓ Dessert directe de l'Université, séparation du trafic
 - ✓ Abaissement du niveau de service sur la voie de contour »

- « Les tracés 99-C et A Nord sont moins intéressants
 - ✓ Le A-Nord ne récupère pas la Montée d'Ascot
 - ✓ Ne règlent pas le problème d'accès à l'Université
 - ✓ Transfert de congestion, de l'"Université" vers "Montée d'Ascot" »

Commentaires

Desserte de l'Université de Sherbrooke

L'Université a des projets pour deux nouveaux accès à double sens sur la route 216 et sur le chemin Dunant.

Le tracé A-Nord accommode très bien ces deux nouveaux accès par ses liens aux deux routes en question et la proximité des échangeurs. La circulation de l'Université serait alors partagée entre le boulevard de l'Université, la route 216 (chemin Ste-Catherine) et le chemin Dunant.

Récupération de la Montée d'Ascot

Les problèmes actuels de la Montée d'Ascot sont :

- pente forte;
- manque de visibilité à l'intersection avec le chemin Dunant;
- difficulté d'intersection avec le chemin Ste-Catherine (virage à gauche).

Avec la proposition de l'auteur du mémoire, aucun de ces problèmes n'est réglé.

DM 77.1

Diapositives 10 et 12

La solution idéale

- Combiner 99-A et 99-C

Commentaires

L'auteur du mémoire recommande un échangeur de séparation entre le boulevard de l'Université et la route 216 (chemin Ste-Catherine).

L'échangeur de séparation ne pourrait être autre que de type « trompette » selon la figure 9-3-11 du Tome I — Conception routière des Normes et Ouvrages routiers. L'espace occupé par ce type d'échangeur est important. Il faut noter également sa proximité avec l'échangeur du boulevard de l'Université.

Le viaduc sans bretelle proposé par l'auteur, qui passerait au-dessus de la route 216 pour accéder à l'Université, devrait être situé dans un espace trop restreint entre le Monastère des Pères Marian Hill et le réservoir souterrain de la Ville de Sherbrooke pour l'eau potable. La distance disponible est d'environ 100 mètres. Le profil de cet accès causerait des impacts visuels et sonores importants sur le Monastère du fait d'une circulation à moins de 50 mètres. En plus, il y a la présence d'un cours d'eau important ainsi que les installations sportives de l'Université des deux côtés de la route 216.

La nombre de véhicules empruntant la suite du tracé après le viaduc de séparation ne peut justifier la fin d'une chaussée séparée. Il est prévu 19 500 v/j entre le chemin Dunant et la rue Belvédère en 2006.

DM 77.1

Diapositives 11 et 12

Solutions alternatives

- Aménagement d'un échangeur au boulevard de l'Université et création d'une voie de service à double sens le long du boulevard de l'Université actuel

Commentaires

Cette solution part de l'hypothèse que seuls le boulevard de l'Université et l'accès à l'Université sont problématiques.

Tous les objectifs du contournement sud de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 sont oubliés.

Une route sur le tracé 99-B à 2 voies est, de toute évidence, insuffisante. Il y a encore au moins 22 900 v/j à l'est du chemin Ste-Catherine.

DM 77.1

Diapositive 15

L'augmentation prévue des flux de circulation sur la route 216 est de 28 % si l'autoroute était ouverte maintenant et sera de 38 % en 2021.

DM 77.1

Diapositive 16

Superposition de réseaux

- « L'ajout d'un réseau parallèle ne règle pas nécessairement les problèmes actuels vécus sur le réseau local »

Commentaires

Les objectifs du projet sont justement de réduire les impacts de la situation actuelle sur le réseau local.

Il y aura des diminutions importantes de circulation sur plusieurs tronçons du réseau local. Les riverains vont gagner en tranquillité.

La vitesse plus élevée sur l'autoroute peut en effet entraîner des accidents graves mais, de par sa géométrie, la route pardonne plus qu'une route de type national ou régional. Les voies sont plus larges ainsi que les accotements, les pentes des talus plus faibles et le dégagement latéral plus grand et surtout les directions opposées sont séparées.

Sherbrooke, le 24 octobre 2006

Préparé par Marie-France Bergeron, ing. et Lauréat Thériault, ing.

ANNEXE

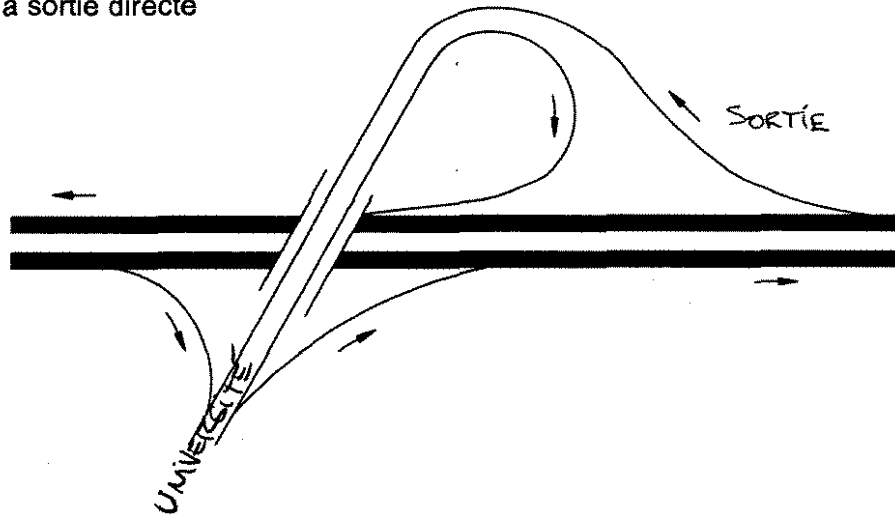


NORME

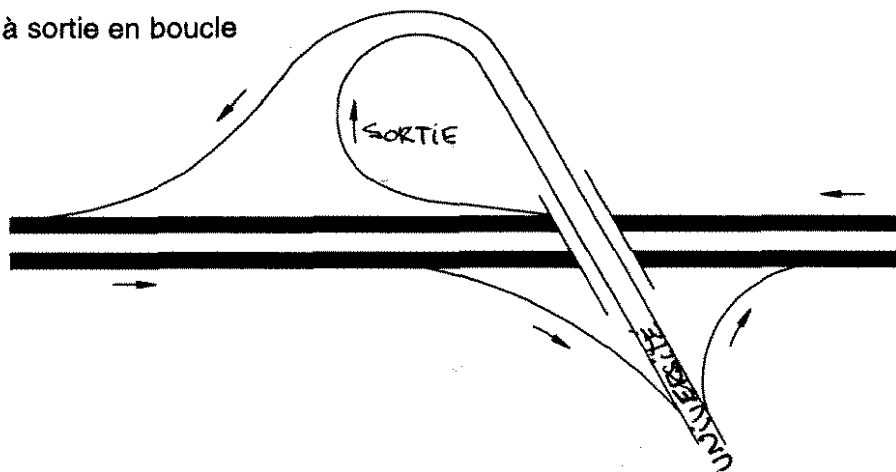
Directeur général adjoint
infrastructures et technologies

J.P.T.
Jean-Pierre Tremblay, Ing.

A) Trompette à sortie directe



B) Trompette à sortie en boucle



Avantages

- permet un mouvement semi-direct à vitesse relativement élevée;
- structure unique;
- simplicité de signalisation;
- aucun entrecroisement;
- haute capacité puisque tous les mouvements sont libres.

Figure 9.3-11

Carrefour dénivelé trompette
(Carrefour dénivelé mineur)