

Projet intégré de construction du boulevard René-Lévesque et du prolongement ouest du boulevard de Portland à Sherbrooke

6211-06-152

4 VISION STRATÉGIQUE ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

4.1 LA PRÉSENTATION

Chacune des stratégies relevant de l'Énoncé de vision stratégique de la ville de Sherbrooke est documentée afin de cerner les enjeux d'aménagement et définir les orientations d'aménagement, les cibles visées à l'horizon 2027, ainsi que les mesures de mise en œuvre.

4.2 L'AMÉNAGEMENT EN SUPPORT AU DEVENIR ÉCONOMIQUE

En relation avec son devenir économique, la ville de Sherbrooke poursuit le grand objectif suivant : « Ville universitaire ouverte sur le monde, Sherbrooke fonde son développement sur une économie du savoir dynamique, sur une base industrielle diversifiée à forte valeur ajoutée ainsi que sur la volonté de faire de la ville une destination touristique urbaine recherchée. »

Cet objectif sera atteint par la mise en œuvre de deux stratégies :

- Développer l'économie du savoir et consolider la base économique;
- Faire de Sherbrooke une destination touristique recherchée.

4.2.1

Développer l'économie du savoir et consolider la base économique

Grandes ambitions de la municipalité à l'égard de l'économie du savoir et de la base économique

L'Énoncé de vision stratégique de la ville de Sherbrooke prévoit de « développer l'économie du savoir et consolider la base économique ». Les orientations qui s'ensuivent précisent comment la ville entend réaliser une telle ambition. Ces orientations sont de :

- Appuyer le développement du Pôle universitaire de Sherbrooke et de ses institutions pour stimuler la convergence des secteurs de l'éducation, de la recherche et du développement, de l'incubation, de la production et de la commercialisation;
- Soutenir Sherbrooke Innopole pour :
 - l'amélioration de la productivité et de l'innovation dans les entreprises;
 - la stimulation des filières à productivité élevée (sciences de la vie, technologies propres, micronanotechnologies, technologies de l'information et des communications, fabrication de pointe);
 - le développement d'une culture d'entrepreneuriat pour assurer la relève et créer de nouvelles entreprises;
 - la création et le démarrage d'entreprises innovantes;
 - le maintien de la diversité de la base manufacturière;
- Promouvoir les parcs industriels;
- Soutenir Commerce Sherbrooke dans :
 - l'élaboration d'une vision de développement commercial stratégique;
 - le développement d'une structure commerciale dynamique, cohérente et équilibrée sur l'ensemble du territoire;
 - la poursuite des efforts de redéveloppement du centre-ville ainsi que l'élaboration de plans d'actions visant à dynamiser certaines artères et zones commerciales;
- Orienter la réflexion régionale sur le redéveloppement du réseau ferroviaire, tant pour le transport des marchandises que des personnes;
- Promouvoir le développement de l'aéroport de Sherbrooke et son potentiel industriel.

Portrait de la situation

Cœur économique de l'Estrie, Sherbrooke est un pôle commercial, industriel et universitaire important à l'échelle du Québec. La ville est desservie par quatre autoroutes, ainsi que par un aéroport régional. Elle constitue également un carrefour ferroviaire, étant desservie par trois entreprises ferroviaires, dont les réseaux rejoignent notamment ceux du Canadien National et du Canadien Pacifique. Toutefois, la desserte ferroviaire et aérienne ne contribue à la vitalité économique de Sherbrooke que selon une fraction de son potentiel.

En 2006 et 2007, la ville de Sherbrooke, de concert avec divers partenaires locaux, a procédé à un vaste exercice d'analyse et de consultations sur la situation économique et de l'emploi qui caractérisait la ville-région. Le diagnostic alors réalisé retenait notamment comme grands constats :

- « Une position géographique avantageuse et une qualité de vie des plus intéressantes pour la population déjà résidante, mais l'absence d'une image de marque distinctive;
- Des revenus moyens / médians parmi les plus bas au Québec et peu attractifs pour une main-d'œuvre qualifiée et de jeunes diplômés et ce, malgré l'existence d'un pôle universitaire et d'un bassin du savoir parmi les plus importants au Canada;
- Une forte concentration de PME dans le secteur manufacturier qui se retrouvaient en situation de fragilité et sans masse critique dans un domaine particulier qui pourrait constituer un secteur moteur;
- Une panoplie de ressources en soutien au développement économique qui côtoyaient un manque de terrains industriels de bonne qualité et l'absence d'une « vision concertée » d'intervention;
- La faiblesse de la synergie entre le pôle universitaire, le principal moteur économique de Sherbrooke, et les secteurs économiques existants d'alors. »¹⁰

Ces constats ont été examinés par les partenaires sherbrookoïses lors du Sommet économique de 2007, où il fut décidé de faire de Sherbrooke « un pôle majeur d'innovation tant au plan social

qu'économique ». Le plan stratégique 2009-2013 de Sherbrooke Innopole s'appuie sur le développement de « filières-clés » associées à la nouvelle économie du savoir et de l'innovation.

Une étude menée par Desjardins en 2008 confirme la pertinence des choix issus du Sommet économique de 2007. D'une économie historiquement dépendante des grandes compagnies manufacturières, la ville se taillerait graduellement une place dans l'économie du savoir. Ainsi, Sherbrooke mise de plus en plus sur son potentiel académique postsecondaire pour parfaire la formation des futurs travailleurs, de même que pour rapprocher les chercheurs et les entrepreneurs. La mise en valeur des institutions universitaires, collégiales et de recherche par le biais du Pôle universitaire, est une des approches retenues pour attirer de nouvelles entreprises, répondre aux besoins de main-d'œuvre qualifiée et offrir des installations de recherche et de production concurrentielles.

Le Pôle universitaire de Sherbrooke est un ensemble d'institutions axées sur la recherche, la santé et l'enseignement. Celles-ci travaillent en partenariat pour développer l'offre académique aux étudiants et transfèrent leur savoir à la population et à la communauté d'affaires pour générer de la richesse.

Les membres du Pôle se sont dotés d'outils pour simplifier la commercialisation de la recherche et faciliter la collaboration entre les secteurs public et privé et les institutions d'enseignement. Le but ultime est de faire en sorte que le rayonnement du Pôle aux plans national et international desserve à la fois la région, la société québécoise et ses nombreux partenaires à l'étranger. Ensemble, les huit institutions du Pôle universitaire de Sherbrooke accueillent environ 40 000 étudiantes et étudiants par année et emploient environ 11 000 personnes, dont plus de 3 700 professeurs, enseignants et chercheurs. Leur impact économique annuel direct dépasse le milliard de dollars.

- Institutions membres du Pôle universitaire
- Université de Sherbrooke
 - Université Bishop's
 - Cégep de Sherbrooke
 - Collège Régional Champlain
 - Séminaire de Sherbrooke
 - Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke
 - Centre de santé et de services sociaux – Institut universitaire de gériatrie de Sherbrooke
 - Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc

- Sciences de la vie (35 entreprises / 1180 emplois);
- Technologies propres (83 entreprises / 2667 emplois);
- Micronanotechnologies (6 entreprises / 320 emplois);
- Technologies de l'information et des communications (74 entreprises / 1667 emplois);
- Industries manufacturières et fabrication de pointe (307 entreprises / 8057 emplois).

Cette ouverture graduelle sur l'économie du savoir permet d'atténuer les mises à pied dans le secteur manufacturier traditionnel. Dans l'ensemble, l'économie sherbrookoïse affiche conséquemment une performance relativement bonne dans le contexte actuel, notamment perceptible par un taux de chômage nettement en deçà de la moyenne québécoise (7,1 % par rapport à 8,2 % au Québec, données désaisonnalisées, premier trimestre de 2012, Institut de la statistique du Québec).

À cet égard, on constate au tableau 9 que l'investissement récent dans l'économie sherbrookoïse est surtout réalisé dans le secteur résidentiel, alors que l'investissement industriel est moins intensif pour la période 2008-2010. On remarque également que l'investissement dans les secteurs commercial et institutionnel et gouvernemental, est relativement stable jusqu'en 2011, mais que l'investissement commercial augmente considérablement en 2012.

Outre un secteur manufacturier encore important, cinq secteurs industriels ont été favorisés par Sherbrooke Innopole en fonction de la masse critique de recherche et du nombre d'industries et d'emplois qui y sont rattachés. Les compétences et l'expertise associées à ces secteurs distinguent Sherbrooke des autres villes de sa taille et lui confèrent un fort potentiel de développement économique. Ces cinq secteurs se répartissent dans les cinq filières-clés. Les entreprises et emplois dans chacune des filières représentent, en juin 2012 :

TABLEAU 9
Investissements annuels (millions \$), sur le territoire de la ville de Sherbrooke, 2007-2012

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2007-2012	
Industriel	36,6	8,0	8,3	2,7	20,1	9,4	85,1	5 %
Commercial	37,4	51,4	36,0	49,8	28,6	73,6	276,8	16 %
Institutionnel et gouvernemental	42,9	34,9	50,2	104,0	43,6	79,2	354,8	20 %
Résidentiel	146,9	171,1	180,8	177,6	187,0	195,5	1 058,9	60 %
Total	263,8	265,4	275,3	334,1	279,3	357,7	1 775,6	100 %

Source : Ville de Sherbrooke.

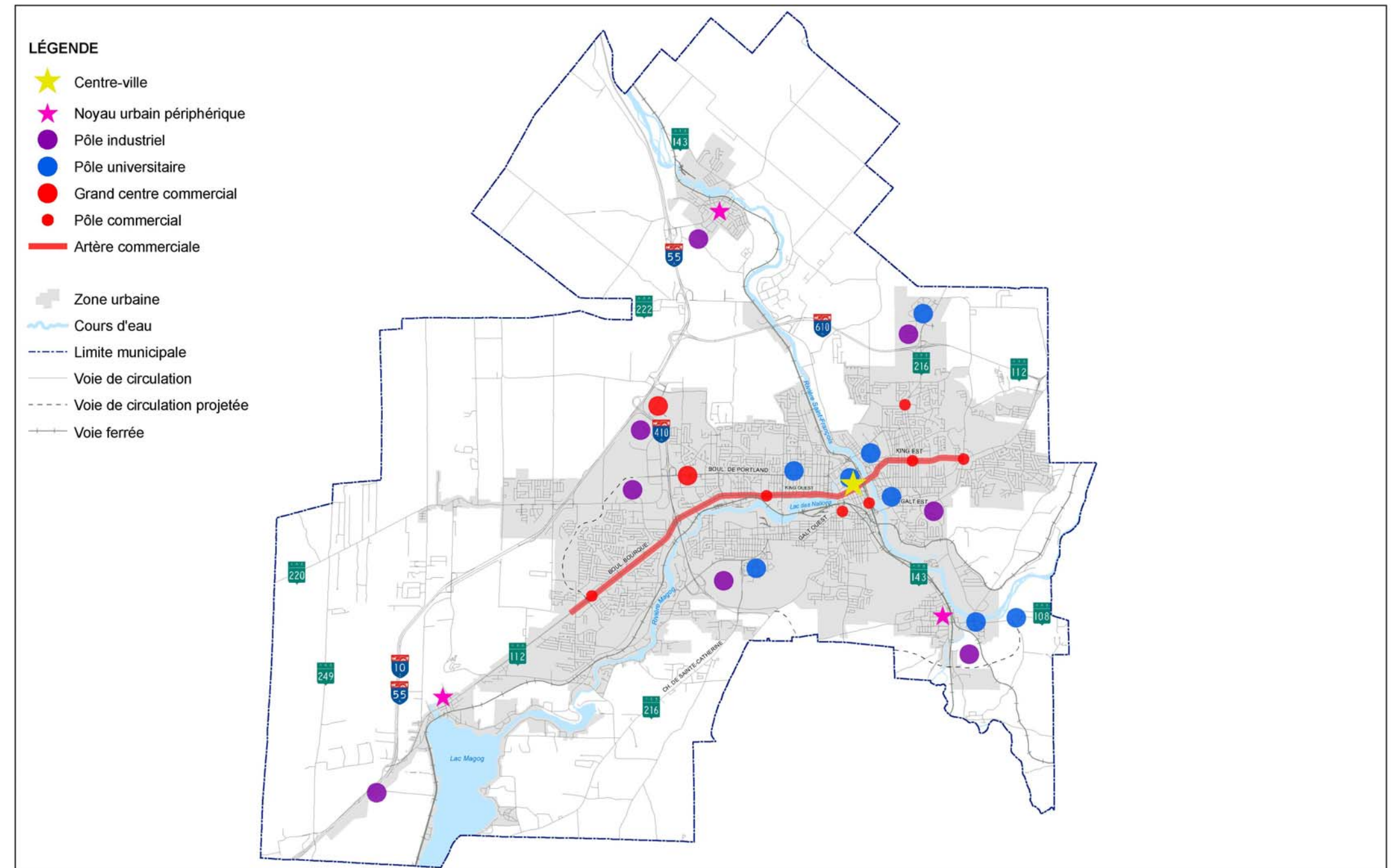
¹⁰ Tel que résumé dans : Pierre Bélanger économiste, Positionnement économique et perspectives de croissance, ville de Sherbrooke, mars 2011, page 2

Sherbrooke se situe actuellement devant un défi important de relance de son activité industrielle. Elle doit également faire face à la consolidation de son activité commerciale, cette dernière étant fortement influencée par la croissance démographique et le développement résidentiel. Les disponibilités d'espaces à développer sont importantes, et ce, autant pour les fonctions industrielle que commerciale.

Il est constaté, depuis quelques décennies, que la localisation des immeubles administratifs des gouvernements supérieurs ainsi que les immeubles à bureaux de plusieurs entreprises privées du domaine des services professionnels et financiers, se localisent à l'extérieur du centre-ville, principalement sur la rue King Ouest, entre l'A-410 et le boul. Jacques-Cartier. Cette tendance va à l'encontre de la vocation habituelle d'un centre-ville d'une ville comme Sherbrooke, qui joue le rôle d'une capitale régionale, où se localise habituellement les pouvoirs publics et administratifs et devient un lieu recherché socialement, économiquement, culturellement et le plus attractif au niveau touristique.

La localisation du centre-ville à la croisée des rivières Saint-François et Magog offrent un potentiel exceptionnel de mise en valeur. Avec un environnement semblable, les villes mettent habituellement beaucoup d'emphasis sur l'amélioration de la qualité de l'espace public de leur centre-ville : design urbain, place publique, végétation, qualité de l'architecture, place pour les piétons, ouverture sur les plans d'eau, entretien, etc.

FIGURE 4
Pôles économiques de Sherbrooke



La Ville de Sherbrooke a adopté, à l'automne 2012, un règlement de contrôle intérimaire exigeant que les immeubles comprenant des services publics administratifs totalisant 750 mètres carrés et plus de superficie de plancher se localisent au centre-ville. Rappelons que les orientations d'aménagement du Gouvernement du Québec incitent fortement les villes québécoises à aller dans ce sens.

Cette orientation d'aménagement a une grande importance pour la localisation des immeubles à bureaux structurants de tenure privée, dans l'effort de développer un centre-ville à l'échelle d'une capitale régionale.

L'examen des implantations industrielles à l'échelle du territoire de la ville de Sherbrooke laisse percevoir un certain besoin de rationalisation du développement, de façon à réduire graduellement les problèmes de cohabitation. Le secteur commercial, quant à lui, présente un besoin de structuration à l'échelle du territoire de la ville de Sherbrooke, de façon à préciser les vocations respectives des artères et pôles commerciaux et à favoriser leur dynamisation.

L'offre commerciale de Sherbrooke contribue en effet au rayonnement régional de la ville par son ampleur, mais pose également des défis de planification et de répartition dans l'espace de la ville, en lien avec les besoins de la population.

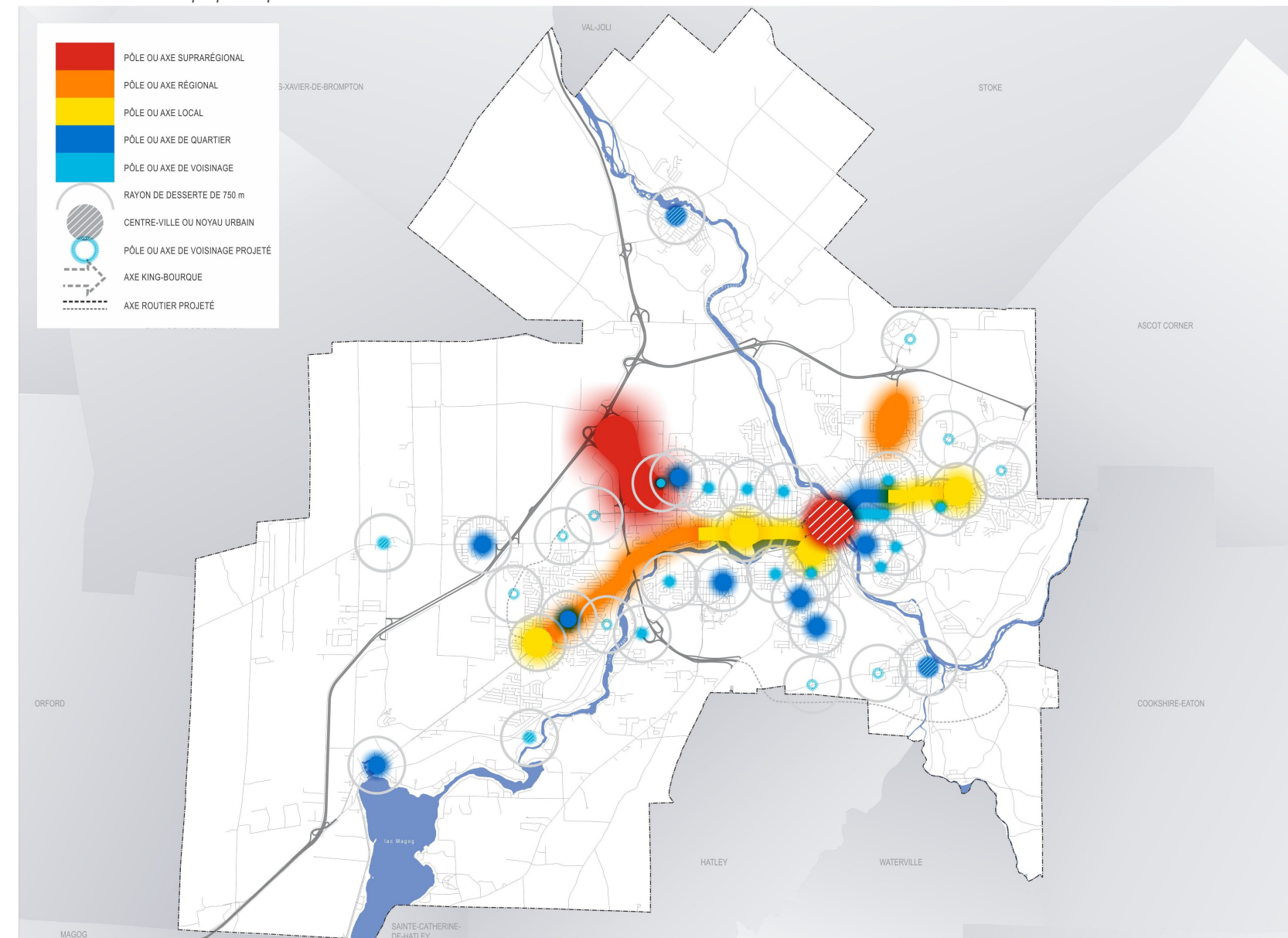
Il est à noter que la Ville de Sherbrooke a mis sur pied l'organisme Commerce Sherbrooke, notamment afin de proposer une vision et une structuration du devenir de la fonction commerciale à l'échelle de la ville et d'en supporter la mise en œuvre. La vision du développement commercial de Sherbrooke, suggérée par Commerce Sherbrooke, repose sur une hiérarchie commerciale en fonction de la taille des marchés à desservir et du développement actuel de Sherbrooke. Les principes et critères utilisés dans cette vision du développement serviront à la détermination des nouveaux pôles et à leur catégorie. La détermination des catégories et des critères utilisés réfèrent au document : Vision de développement stratégique du commerce à Sherbrooke, mai 2012.

La hiérarchie proposée comprend cinq catégories :

- deux pôles suprarégionaux : le secteur du Carrefour de l'Estrie/plateau Saint-Joseph et le centre-ville de Sherbrooke;
- un pôle régional : 12^e Avenue, entre la rue des Quatre-Saisons et l'autoroute 610;

- un axe régional : l'axe de la rue King Ouest et du boulevard Bourque;
- quatre pôles locaux;
- onze pôles de quartier;
- vingt-quatre pôles de voisinage.

FIGURE 5
Structure commerciale proposée par Commerce Sherbrooke



Les enjeux d'aménagement en résumé

De ce portrait de situation, on déduit que :

- Appuyée par son Pôle universitaire et par une masse critique d'activités dans cinq filières-clés de l'économie du savoir, Sherbrooke vit une transition graduelle qui l'amènera à constituer un pôle important de la nouvelle économie au Québec. Par voie de conséquence, le déploiement de l'espace industriel sur le territoire doit être restructuré autour des secteurs d'avenir, tant pour supporter le développement que pour améliorer la qualité du milieu de vie comme facteur d'attraction de nouvelle activité économique. À cette fin, le rôle à accorder à l'importante infrastructure ferroviaire sherbrookoise, de même qu'à sa desserte aéroportuaire, se doit d'être examiné;
- Sherbrooke profite à la fois d'un centre-ville qui constitue un pôle suprarégional, ainsi que de noyaux urbains périphériques (Brompton, Deauville, Lennoxville) assumant localement un rôle de desserte en services;
- Sherbrooke constitue également un pôle régional majeur en matière d'offre commerciale. En matière de déploiement commercial artériel, on constate un certain éparpillement de l'offre qui nuit au dynamisme commercial de certains artères et secteurs tout en multipliant les besoins de déplacement à une époque où le développement durable impose de les restreindre.

De ces constats découlent les enjeux d'aménagement suivants :

- La consolidation des pôles de développement de l'économie du savoir;
- La contribution du réseau ferroviaire au positionnement de Sherbrooke à l'échelle du nord-est de l'Amérique du Nord;
- Le renforcement de la desserte aéroportuaire en support à l'économie régionale;
- Le développement d'une base manufacturière diversifiée dans des parcs industriels bien aménagés profitant d'une vocation distinctive;
- La répartition des espaces industriels sur le territoire et leur harmonisation avec les autres activités urbaines;
- La consolidation du caractère spécifique, du dynamisme et du rayonnement du centre-ville;
- La localisation des immeubles administratifs publics et des immeubles à bureaux structurants du secteur privé au centre-ville;
- La consolidation des noyaux urbains périphériques;
- La concentration de l'offre commerciale artérielle et régionale;
- Le renforcement du centre-ville comme lieu d'accueil des services administratifs;
- La desserte commerciale de quartier au sein des milieux de vie.



4.5.2

Privilégier les transports actifs et les transports collectifs

Grandes ambitions de la municipalité à l'égard du transport

L'Énoncé de vision stratégique de la ville de Sherbrooke propose de « Privilégier les transports actifs et les transports collectifs ». Les orientations qui s'ensuivent précisent comment la ville entend réaliser une telle ambition.

À l'égard des services de transport, les orientations sont de :

- Faciliter les déplacements pédestres et cyclables à l'intérieur du périmètre urbain (trottoirs, traverses, etc.);
- Développer le réseau de transport actif actuel pour mieux accommoder les déplacements domicile – travail;
- Rendre plus concurrentiel le transport collectif par rapport à l'automobile en termes de coûts directs et de temps de parcours;
- Adapter l'offre de service de transport collectif aux besoins des clientèles;
- Poursuivre le développement d'un partenariat public, institutionnel et privé pour un covoiturage et un auto-partage à plus grande échelle;
- Faciliter l'intermodalité entre les transports collectifs urbain et interurbain;
- Poursuivre le développement de l'intermodalité entre transports actifs et collectifs, covoiturage et auto-partage.

À l'égard de la circulation et du stationnement, les orientations sont de :

- Repenser le partage de la chaussée pour favoriser d'autres modes de transport que l'automobile en solo et améliorer la qualité des espaces publics;
- Sécuriser l'utilisation de la voirie pour les modes de transport alternatifs;
- Revoir les modalités de gestion du stationnement.

À l'égard du développement urbain, les orientations sont de :

- Rapprocher les lieux d'habitation des lieux de travail et de consommation;
- Requalifier la zone centrale et les noyaux urbains en favorisant la mixité et la densification;
- Développer la mixité des quartiers existants et projetés;
- Intégrer des interventions de mobilité durable dans l'aménagement de l'ensemble du territoire urbanisé.

Portrait de la situation

Le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDs) a élaboré le Plan de mobilité durable de Sherbrooke. Ce plan a été adopté par le conseil municipal le 6 février 2012. Le diagnostic supportant le plan a permis les constats suivants.

Organisation du territoire et urbanisation

Marquée hors centre-ville par un développement morcelé et une faible mixité des usages, Sherbrooke est caractérisée par des distances importantes entre les lieux de résidence et les pôles d'emploi et d'étude. On y constate un nombre important de déplacements motorisés, effectués souvent sur des distances relativement longues. La moitié des travailleurs réside à moins de 5 kilomètres de son lieu de travail; par conséquent, une part significative de ces déplacements pourrait se faire à pied, en vélo ou en transport en commun.

Il est également à noter que les secteurs ciblés pour le développement résidentiel sont majoritairement situés en périphérie (notamment dans les arrondissements de Rock Forest–Saint-Élie–Deauville et de Fleurimont), alors même qu'il existe un potentiel élevé pour des actions de requalification au centre de l'agglomération et spécifiquement au centre-ville.

Mobilité

Sherbrooke se tire plutôt bien d'une comparaison avec d'autres villes canadiennes de taille comparable en matière de mobilité durable. Le transport en commun et les modes actifs sont utilisés pour les déplacements domicile-travail à concurrence de 19 % à Sherbrooke en 2006 (contre 14,2 % dans les villes québécoises comparables) et également de façon importante pour les déplacements domicile-études. Les données de mobilité confirment par ailleurs la forte différence entre les secteurs de la ville quant au choix modal des résidents, les modes durables étant bien plus utilisés au centre qu'en périphérie.

Certains générateurs de déplacements sont particulièrement importants :

- Les zones commerciales que constituent le Carrefour de l'Estrie, les axes King et de Portland et le plateau Saint-Joseph;

- De grandes institutions tels les centres hospitaliers universitaires (CHUS) Hôtel-Dieu et Fleurimont, le Cégep de Sherbrooke et les deux universités;
- Le centre-ville et ses institutions scolaires privées;
- Le parc industriel régional, situé près de l'Autoroute 410;
- Le secteur du boulevard Bourque.

Une analyse spatiale de la mobilité et des traits socioéconomiques permet d'identifier deux vastes zones situées au centre de l'agglomération désignées respectivement « axe central » et « arc de précarité » et qui se recoupent en partie. L'axe central est caractérisé par :

- Une densité d'occupation du sol plus élevée;
- Une concentration de plusieurs pôles générateurs de déplacements;
- Un usage accru des modes alternatifs à la voiture.

Pour sa part, l'arc de précarité est défini par :

- Une concentration plus marquée de personnes à faible revenu, de ménages de faible taille, de personnes âgées et d'étudiants;
- Des besoins de mobilité accrus et une dépendance plus grande aux transports collectifs et actifs.

Voirie et circulation automobile

Sherbrooke ne subit pas de congestion significative de la circulation. Par ailleurs, on constate un manque de voies collectrices (voies intermédiaires entre rues locales et réseau artériel) dans certains secteurs périphériques, situation posant des problèmes de fluidité et de desserte par transport en commun. Cette situation est constatée tout particulièrement :

- Dans le secteur de Rock Forest, où le boulevard René-Lévesque est en voie de réalisation;
- Dans le secteur de Lennoxville où le prolongement de l'autoroute 410 est en cours de réalisation, entre le secteur de l'Université de Sherbrooke et l'arrondissement de Lennoxville.

La largeur des rues existantes est généralement suffisante pour intégrer d'autres modes de transport sans affecter la capacité du réseau.

Stationnement

L'offre de stationnement sur rue et hors rue est relativement généreuse à Sherbrooke mais, depuis quelques années, des problèmes de saturation se posent à proximité de plusieurs grands générateurs institutionnels, tels le CHUS Hôtel-Dieu, l'Université de Sherbrooke et le centre-ville.

Plusieurs des institutions concernées ont multiplié les actions visant à pallier au problème. Plusieurs de ces initiatives, auxquelles la Société de Transport de Sherbrooke (STS) est souvent étroitement associée, visent à inciter à l'utilisation de modes alternatifs de transport.

À l'opposé, l'utilisation de nombreux grands stationnements commerciaux demeure faible en semaine. L'utilisation de ces espaces à des fins de soutien au transport collectif (ex. : stationnement incitatif desservi par bus par exemple) constitue une opportunité à considérer.

Transport actif

Le développement de sentiers de marche et des parcours cyclables témoigne de la réputation de « ville verte » de Sherbrooke. Toutefois, si le réseau cyclable récréatif est relativement bien développé, les trajets utilitaires (travail, école, commerce ou service) sont discontinus. Les obstacles au transport actif sont d'abord constitués par des coupures urbaines (autoroutes et artères) et naturelles (cours d'eau, topographie).

En plus du développement inégal du réseau cyclable, le réseau récréatif est en grande partie gravé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, ce qui limite son utilisation comme réseau utilitaire.

On constate par ailleurs que des contraintes importantes entravent le déplacement sécuritaire des piétons dans plusieurs secteurs de la ville, notamment en périphérie, où on retrouve peu de trottoirs et de traverses piétonnes.

Transport collectif

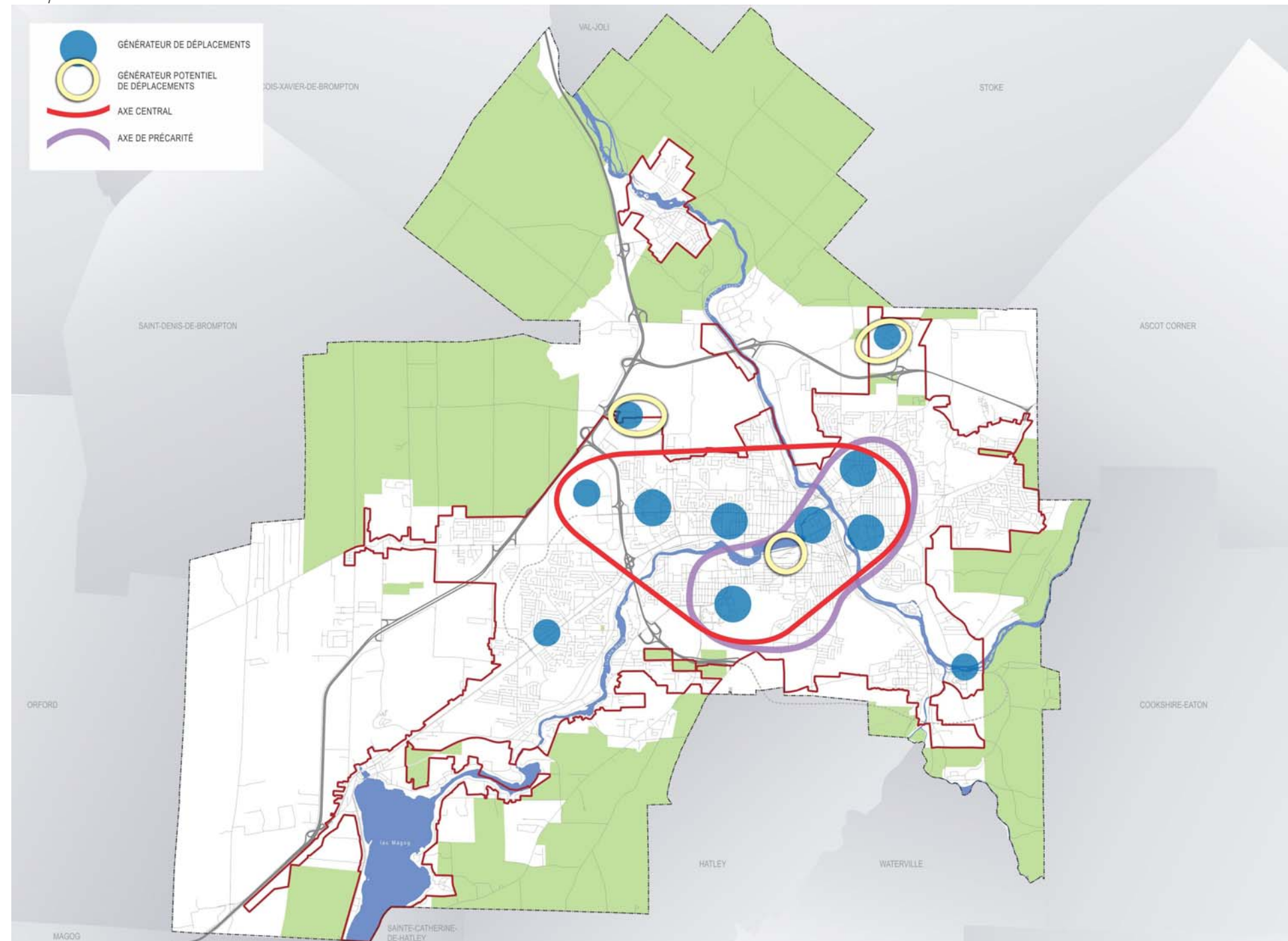
Au centre de l'agglomération, l'organisation spatiale et la demande en transport qui en résulte a conduit la STS à développer son offre de services autour de trois grands axes formant un triangle qui s'ajuste au profil de l'« axe central ». À ce triangle, s'ajoute une antenne reliant le centre-ville au Cégep puis au CHUS-Fleurimont, autre important générateur de déplacements.

Les temps de parcours du transport en commun ne sont pas compétitifs face à l'utilisation de la voiture, notamment en raison de l'absence de mesures prioritaires pour les autobus, dont le déplacement est entravé sur certaines sections du réseau artériel.

En périphérie, la desserte en transport en commun est difficile en raison de la faible densité d'occupation du sol. Le manque de voies collectrices est également défavorable à la circulation des autobus.

Conséquence du fort achalandage en périodes de pointe, les autobus de la STS sont souvent bondés. L'inconfort qui peut en résulter pour la clientèle est d'autant plus mal perçu que cette dernière a accès au confort d'une automobile, autre aspect du déplacement où les services offerts par la STS peinent à soutenir la comparaison. Par opposition au marché des étudiants, le segment des travailleurs constitue une clientèle encore peu exploitée.

FIGURE 11
Transport actif et collectif – Éléments structurants



Source : Centre de mobilité durable de Sherbrooke

Covoiturage et autopartage

Malgré que Communauto soit en activité à Sherbrooke depuis plusieurs années maintenant, le covoiturage et l'autopartage y demeurent encore embryonnaires.

Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

L'accessibilité des services de transport collectif pour les personnes à mobilité réduite constitue, maintenant une obligation légale pour l'ensemble des organismes de transport en commun. En matière d'aménagement, le principal constat à retenir est que l'accessibilité aux arrêts est souvent à améliorer. En raison, notamment, de l'absence de trottoirs ou d'aménagements adéquats, la grande majorité des arrêts présente des difficultés d'accès pour cette clientèle et peut être considérée non conforme.

Promotion du transport actif auprès des jeunes

Il est nécessaire de consolider le transport actif pour les élèves du primaire et du secondaire par des corridors sécuritaires.

Selon L'Alliance sherbrookoise pour les jeunes en santé, seulement la moitié des jeunes d'âge primaire vont à l'école à pied. Il est important d'encourager le transport actif entre l'école et la maison auprès des jeunes, afin de favoriser un mode de vie physiquement actif.

L'Alliance sherbrookoise pour les jeunes en santé, qui regroupe le Centre de santé et de services sociaux – Institut universitaire de gériatrie de Sherbrooke, la Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke, le Regroupement des centres de la petite enfance de Sherbrooke ainsi que la ville de Sherbrooke, joue ce rôle auprès des jeunes en mettant en place des actions afin d'encourager de saines habitudes de vie.

Les enjeux d'aménagement en résumé

La ville de Sherbrooke a mis en place le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS), qui a identifié les principaux générateurs de déplacement du territoire. Ces générateurs peuvent être regroupés en grands pôles urbains qui contribuent significativement au transport collectif et actif. Soulignons que certains de ces pôles sont localisés aux limites du centre de l'agglomération, au sein duquel est concentrée la demande de transport collectif et actif.

Par ailleurs, l'analyse du CMDS démontre que certains axes s'avèrent structurants pour le développement du transport collectif de Sherbrooke, dont notamment la rue King (entre la A-410 et la 12^e Avenue), le boulevard de Portland et l'axe nord-sud reliant l'Université de Sherbrooke au CHUS.

Ainsi, de par sa configuration reposant sur des pôles de destination relativement concentrés, et de par ses acquis en termes de réseau véhiculaire, Sherbrooke a l'opportunité de poser des gestes déterminants pour améliorer sensiblement la part des déplacements par transport collectif et actif. À cette fin, il faut particulièrement retenir l'importante inadéquation du réseau cyclable par rapport aux besoins de déplacement pour le travail et les études.

De ces constats découlent les enjeux d'aménagement suivants :

- La consolidation des pôles urbains stratégiques aptes à soutenir le transport collectif et actif;
- La priorisation du transport collectif sur les axes structurants et son accessibilité;
- La prise en compte du transport actif dans l'aménagement, le réaménagement et la gestion de l'espace public;
- La mise en place d'un véritable réseau cyclable pour les besoins des travailleurs et étudiants;
- L'amélioration du réseau de trottoirs et autres espaces piétonniers.



5.1.2

Le concept d'organisation spatiale

La ville de Sherbrooke propose un concept d'organisation spatiale, tel que montré au plan 2 – Concept d'organisation spatiale. Ce concept illustre l'organisation générale existante et projetée des grandes fonctions de la Municipalité et des stratégies prévues.

L'organisation spatiale du territoire de la ville se distingue par une structure concentrique, articulée autour de pôles stratégiques. La densité d'occupation du sol et la mixité des activités diminuent progressivement en s'éloignant du centre-ville de Sherbrooke, lieu ciblé, entre autres, pour l'implantation d'équipements et de services administratifs et gouvernementaux structurants. Une vaste couronne agricole, rurale et agroforestière, dont certains secteurs sont développés à des fins résidentielles, ceinture cette zone urbanisée.

Le concept met en relation la présence de pôles majeurs et des principales composantes du territoire de la ville de Sherbrooke, soit :

Pôles à consolider

- le pôle multifonctionnel suprarégional du centre-ville;
- les noyaux urbains;
- le pôle commercial suprarégional;
- le pôle commercial régional projeté;
- les parcs d'affaires de recherche et de savoir;
- les institutions membre du Pôle universitaire;
- les pôles industriels.

Axes d'intervention

- le territoire de développement prioritaire;
- les axes de développement à long terme;
- le renforcement des pôles stratégiques;
- le renforcement prioritaire du pôle multifonctionnel suprarégional du centre-ville;
- l'axe commercial structurant King-Bourque;
- le corridor bleu d'interventions prioritaires;
- la ceinture verte;
- les axes structurants de transport collectif;
- la mise en valeur de la zone agricole;

- le réseau routier actuel et projeté.

Le pôle multifonctionnel suprarégional du centre-ville

Le centre-ville de Sherbrooke constitue le cœur animé de la ville. Le schéma d'aménagement et de développement positionne le centre-ville en tant que chef-lieu régional de services administratifs et commerciaux. La ville entend intégrer à la réglementation d'urbanisme des dispositions visant à favoriser l'implantation de bureaux administratifs structurants, les commerces de divertissement ainsi que les activités et équipements culturels. Le centre-ville fera également l'objet de nombreuses interventions visant à consolider la mixité des fonctions, la densification résidentielle, la préservation et la mise en valeur du patrimoine et la transformation de certains secteurs, notamment le plateau Marquette, la rue Wellington Sud et la rue Dufferin. De plus, la notion de quartier central est mise en place afin de favoriser l'essor d'un véritable pôle multifonctionnel suprarégional favorisant à la fois la mixité économique, sociale et ludique.

Les noyaux urbains

La ville de Sherbrooke compte trois noyaux urbains, soit ceux de Brompton, Deauville et Lennoxville. L'identification de ces noyaux urbains vise à consolider et à diversifier les fonctions, à les mettre en valeur par l'appropriation des rives et par la mise en valeur des atouts patrimoniaux, institutionnels et récréotouristiques.

Les pôles commerciaux

Le plateau Saint-Joseph et le Carrefour de l'Estrie jouent le rôle de pôle commercial suprarégional. Ils ont pour principale vocation d'accueillir les commerces structurants. La ville de Sherbrooke désire

consolider ces pôles par le biais de mesures qui confirmeront leur positionnement commercial suprarégional. De plus, un pôle commercial régional est projeté sur la 12^e Avenue Nord, au sud de l'autoroute 610, afin de mieux desservir la région et le secteur est de la ville.

Les parcs d'affaires de recherche et de savoir

La ville de Sherbrooke compte trois parcs de recherche et de savoir sur son territoire. Le Technoparc est situé à l'angle des autoroutes 10-55 et 410. Il accueille des entreprises présentant des activités intensives de recherche et de développement et œuvrant dans les secteurs dits technologiques. Le Parc scientifique est situé dans l'arrondissement Fleurimont. Les entreprises qui y sont implantées œuvrent dans les domaines des soins, de l'enseignement, de la recherche et des affaires. On y retrouve à proximité le Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS). Le Parc Innovation, quant à lui, se situe sur les terrains de l'Université de Sherbrooke. Il accueille des centres de recherche ayant des expertises de haut niveau dans divers domaines de recherche. La ville désire consolider ces trois pôles de développement de l'économie du savoir.

Les institutions membre du Pôle universitaire

Huit grandes institutions d'enseignement et de santé qui se trouvent sur le territoire, formant le « Pôle universitaire de Sherbrooke », soit : CHUS Fleurimont et Hôtel-Dieu, Université de Sherbrooke, Cégep de Sherbrooke, Séminaire de Sherbrooke, Centre de santé et de services sociaux – Institut universitaire de gériatrie, Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc, Collège régional Champlain et l'Université Bishop's. Le schéma d'aménagement et de développement intègre des dispositions visant

à confirmer et à consolider la présence de ces établissements structurants de Sherbrooke.

Les pôles industriels

Le territoire sherbrookoise compte plusieurs pôles industriels, dont le parc régional situé en bordure des autoroutes 10-55 et 410. La ville souhaite définir leur vocation et, de ce fait, réviser les fonctions autorisées dans la réglementation d'urbanisme de manière à consolider et catégoriser chacun de ces secteurs.

Le territoire de développement prioritaire et les axes de développement à long terme

La ville souhaite consolider le développement à l'intérieur de ses périmètres d'urbanisation. De ce fait, elle priorise le développement de son territoire où la capacité en infrastructures d'aqueduc et d'égout est suffisante.

À long terme, la ville oriente son développement dans un axe nord-sud, soit au sud des autoroutes 10-55 et 610 et au nord de l'autoroute 410 projetée.

Les pôles stratégiques

Outre le centre-ville, quatre pôles stratégiques sont identifiés sur le territoire. Le premier regroupe le parc industriel régional, le Technoparc, le plateau Saint-Joseph et le Carrefour de l'Estrie. Le second regroupe le CHUS Fleurimont, le Parc scientifique et le pôle commercial régional projeté. Un autre est formé de l'Université Bishop's, du Collège régional Champlain et du Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc. Le dernier est formé du Parc Innovation et de l'Université de Sherbrooke. Ces quatre pôles stratégiques regroupent les composantes structurantes de la ville et constituent des atouts économiques majeurs pour Sherbrooke. Ils agissent également comme générateurs de déplacement. Trois d'entre eux se trouvent dans des secteurs où se concentre la demande de transport collectif. La ville prévoit l'intégration de dispositions visant à favoriser la consolidation de ces pôles aptes à accueillir des activités stratégiques et à soutenir le transport collectif.

L'axe commercial structurant King-Bourque

L'axe commercial structurant de la ville de Sherbrooke est composé par le boulevard Bourque et les rues King Ouest et King Est. La ville souhaite consolider cet axe et privilégier l'implantation de commerces, tout en favorisant son embellissement.

Le corridor bleu d'interventions prioritaires

La ville de Sherbrooke bénéficie d'un corridor bleu formé par les rivières Saint-François et Magog ainsi que les lacs Magog et des Nations. Des activités récréatives peuvent être pratiquées aussi bien en hiver qu'en été. À ce jour, diverses interventions de mise en valeur ont été réalisées sur la rivière Magog. La ville souhaite préserver et mettre en valeur ces milieux sensibles.



La ceinture verte

Le territoire de la ville de Sherbrooke est caractérisé par la présence de nombreux boisés d'intérêt, de milieux humides ainsi que d'éléments d'intérêt écologique. Ces éléments forment une ceinture verte. Cette dernière joue le rôle d'outil de mise en valeur et de développement de la zone rurale.

La ceinture verte contribue à contrôler l'étalement urbain sur le territoire municipal. Elle permet également de doter la ville d'une véritable vision environnementale. En effet, la ceinture verte vise la protection de la biodiversité, met en valeur les espaces naturels et contribue à créer un réseau de parcs-nature. Elle vise la conservation de milieux naturels et concilie le potentiel récréotouristique et la préservation du patrimoine naturel et paysager de la ville.

Dans l'ensemble, la ceinture verte assure le contrôle de la qualité de l'environnement naturel et la mise en valeur des paysages présentant un intérêt pour l'ensemble de la région.

Les axes structurants de transport collectif

Les axes structurants de transport collectif identifiés sont l'axe King, entre l'autoroute 410 et la 12^e Avenue, le boulevard de Portland et l'axe nord-sud reliant l'Université de Sherbrooke et le CHUS Fleurimont. La ville compte prioriser le transport collectif sur ces axes.



La zone agricole permanente

La zone agricole permanente marque de façon significative l'identité de Sherbrooke, bien que seulement 23 % de sa superficie soit cultivée. Le paysage agricole est dominé par les plantes fourragères et les grandes cultures. Certains secteurs de la zone agricole sont occupés par la fonction résidentielle. Ces activités étaient en place avant l'adoption de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1). La ville privilégie l'utilisation optimale de la zone agricole à des fins agricoles et la diversification des activités compatibles.

Le réseau routier actuel et projeté

Le territoire de la ville de Sherbrooke est traversé par les autoroutes 10, 10-55, 410 et 610.

Un tronçon de l'autoroute 410, qui longe le périmètre d'urbanisation vers le noyau urbain de Lennoxville, est en cours de réalisation. Le réseau routier supérieur compte également quatre routes nationales (108, 112, 143 et 147) ainsi que trois routes provinciales (216, 220 et 222). Le réseau est complété par des artères et des voies locales. Le

boulevard René-Lévesque est projeté entre le boulevard Industriel (route 220) et le boulevard Bourque (route 112). Le Boulevard de Portland sera prolongé jusqu'au boulevard Industriel. La hiérarchie du réseau routier supérieur est précisée au plan 16 – Classification des routes.

RACINE

SAINT-FRANÇOIS-XAVIER-DE-BROMPTON

STOKE



SAINT-DENIS-DE-BROMPTON

ASCOT CORNER

ORFORD

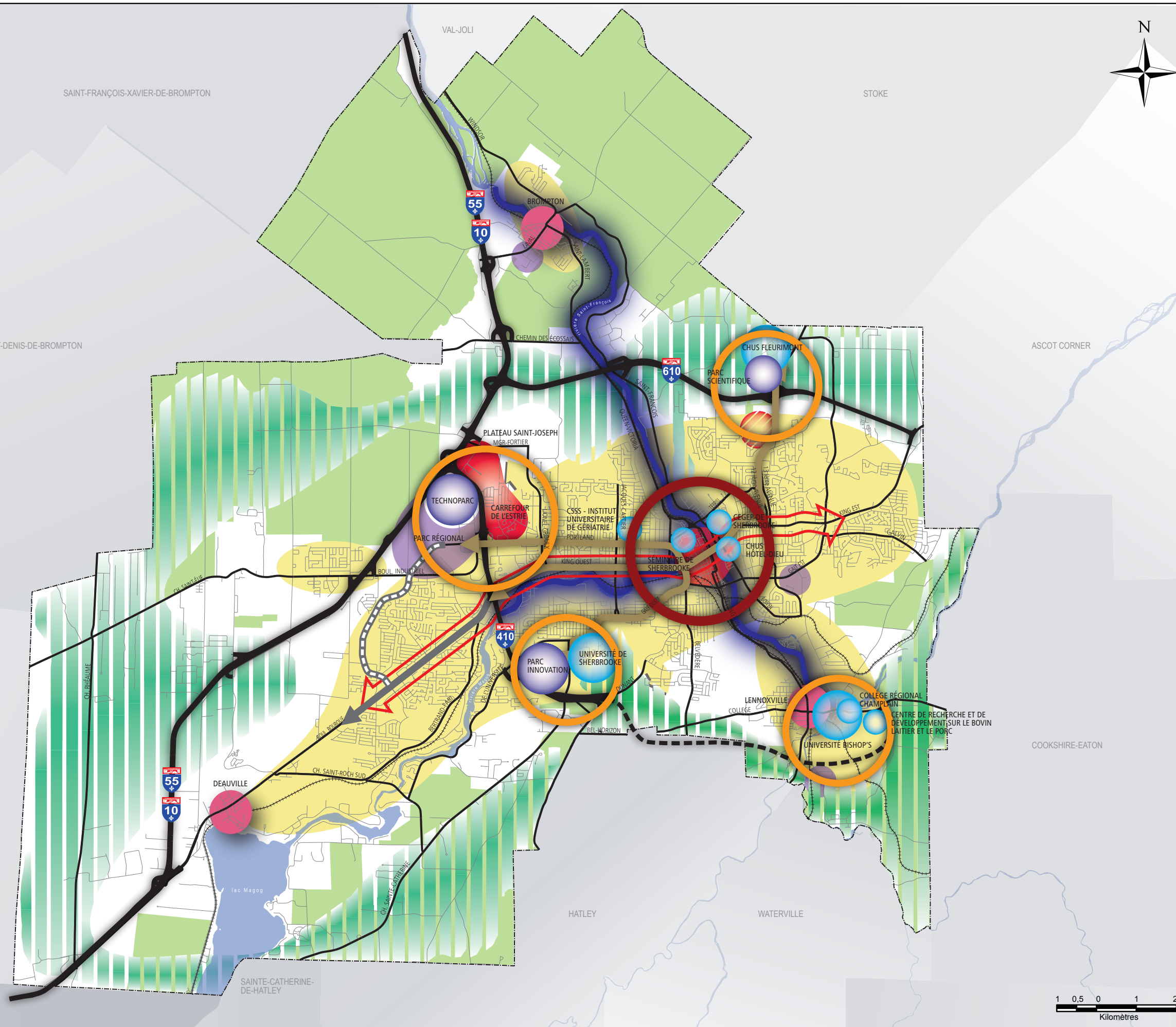
COOKSHIRE-EATON

MAGOG

SAINTE-CATHERINE-DE-HATLEY

HATLEY

WATERVILLE



LÉGENDE

Pôles à consolider

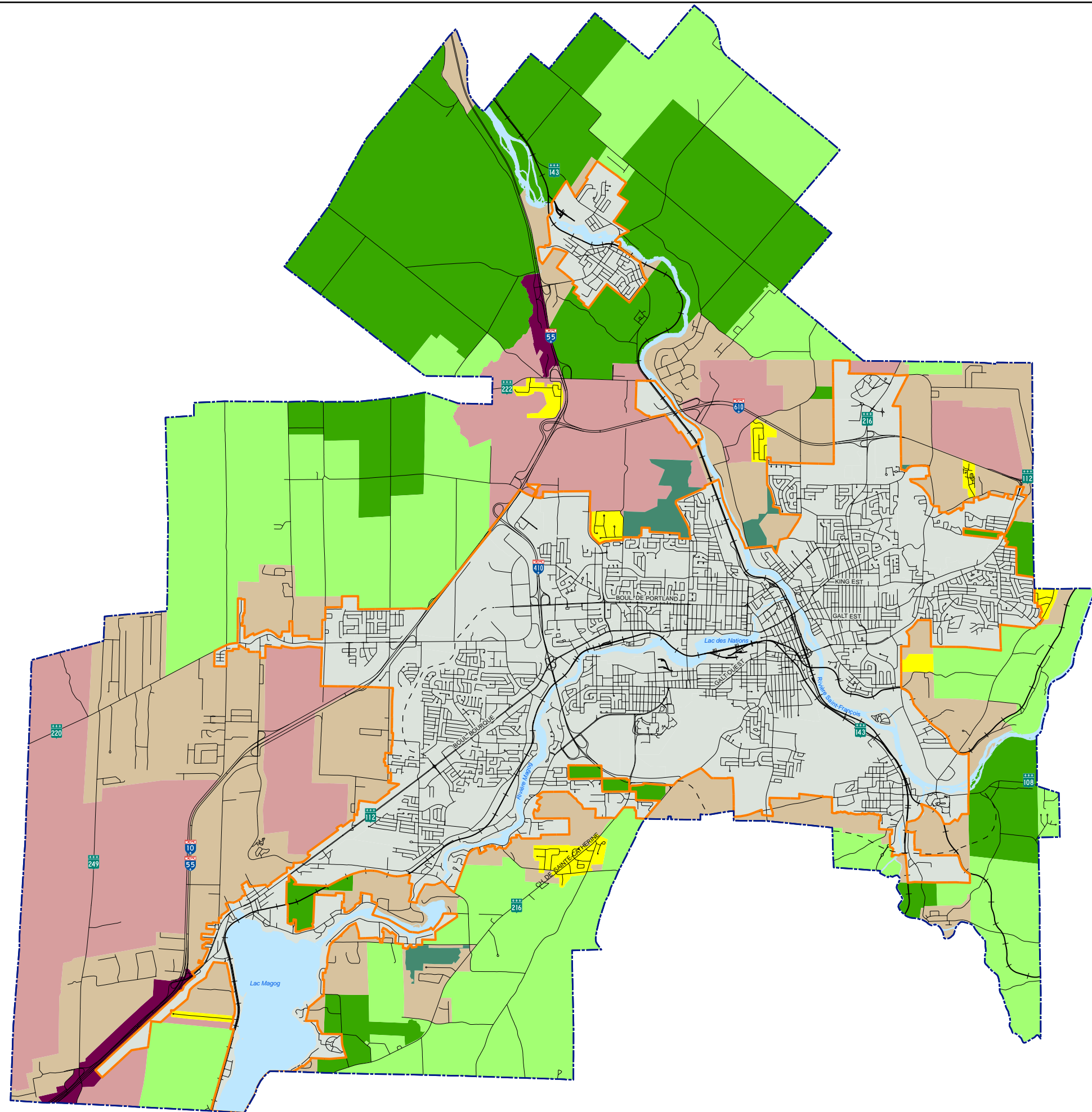
- Pôle multifonctionnel suprarégional du centre-ville
- Noyau urbain
- Pôle commercial suprarégional
- Pôle commercial régional projeté
- Parc d'affaires de recherche et de savoir
- Institution membre du Pôle universitaire
- Pôle industriel

Axes d'intervention

- Territoire de développement prioritaire
- Axe de développement à long terme
- Renforcement des pôles stratégiques
- Renforcement prioritaire du pôle multifonctionnel suprarégional du centre-ville
- Axe commercial structurant King - Bourque
- Corridor bleu d'interventions prioritaires
- Ceinture verte
- Axe structurant de transport collectif
- Mise en valeur de la zone agricole
- Prolongement de l'autoroute 410
- Prolongement du boulevard de Portland et construction du boulevard René-Lévesque
- Axe routier structurant

Infrastructures

- Autoroute
- Artère
- Voie ferrée



LÉGENDE

- Agricole (A)
- Agricole Forestière (AF)
- Rurale (R)
- Rurale Résidentielle (RR)
- Rurale Forestière (RF)
- Grand parc et espace public (GP)
- Industrielle commerciale (IC)
- Urbaine (UR)

- Cours d'eau
- Limite des périmètres urbains
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée



LÉGENDE

- Résidentielle - Faible densité (Ha)
- Résidentielle - Moyenne densité (Hb)
- Résidentielle - Forte densité (Hc)
- Résidentielle de villégiature (RV)
- Centre-ville (CV)
- Aire d'influence du centre-ville (ACV)
- Commerciale et de service régionale (CR)
- de réserve
- Mixte (M)
- Grand parc et espace public (GP)
- Publique et institutionnelle (PI)
- Industrielle (I)
- Industrielle de haute technologie de recherche et de développement (IRD)
- Industrielle commerciale (IC)
- Publique utilitaire (PU)
- Autre secteur visé par la classification des pôles commerciaux

- Cours d'eau
- Limite des périmètres urbains
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

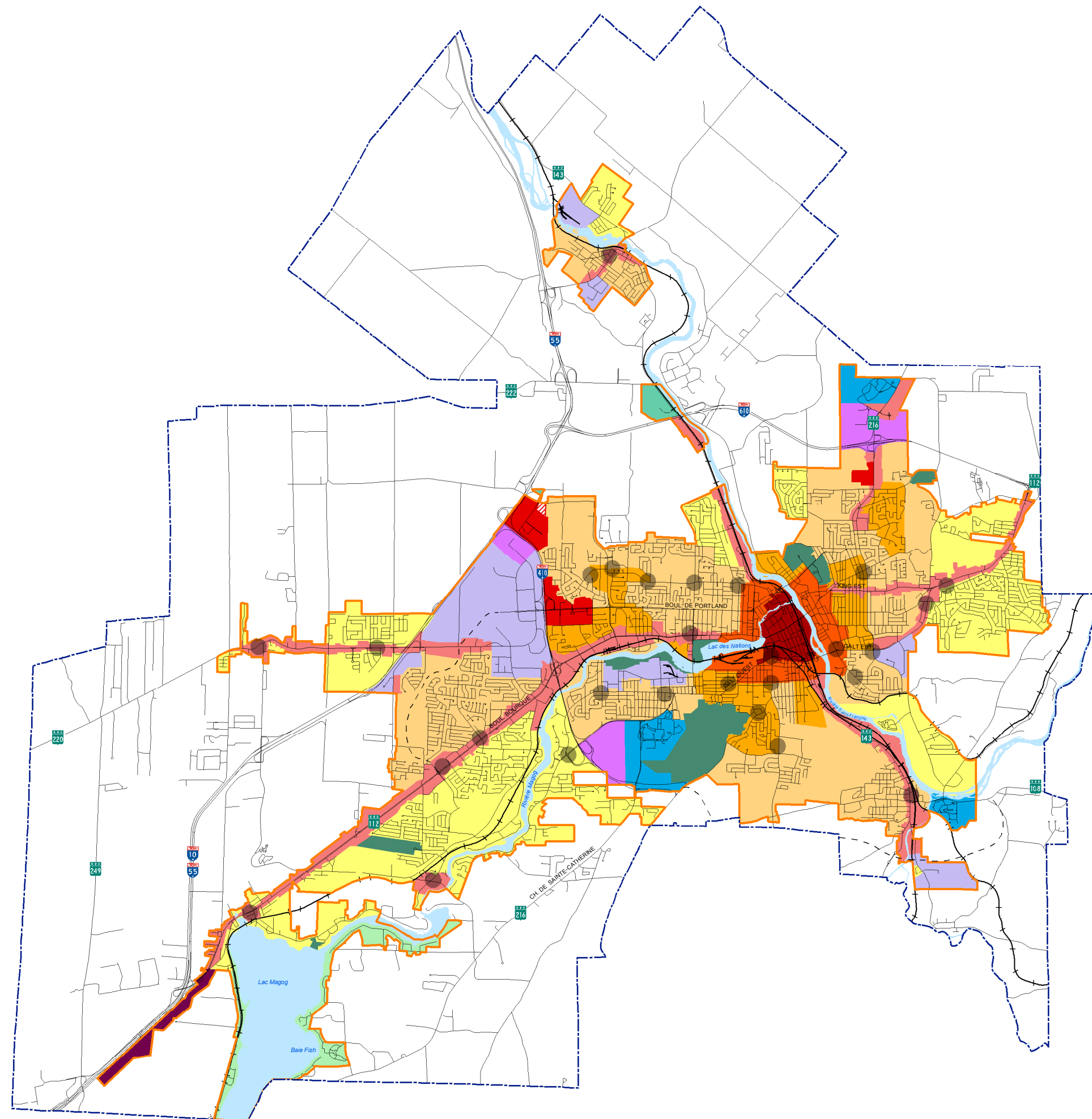














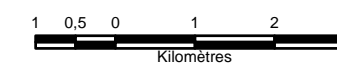
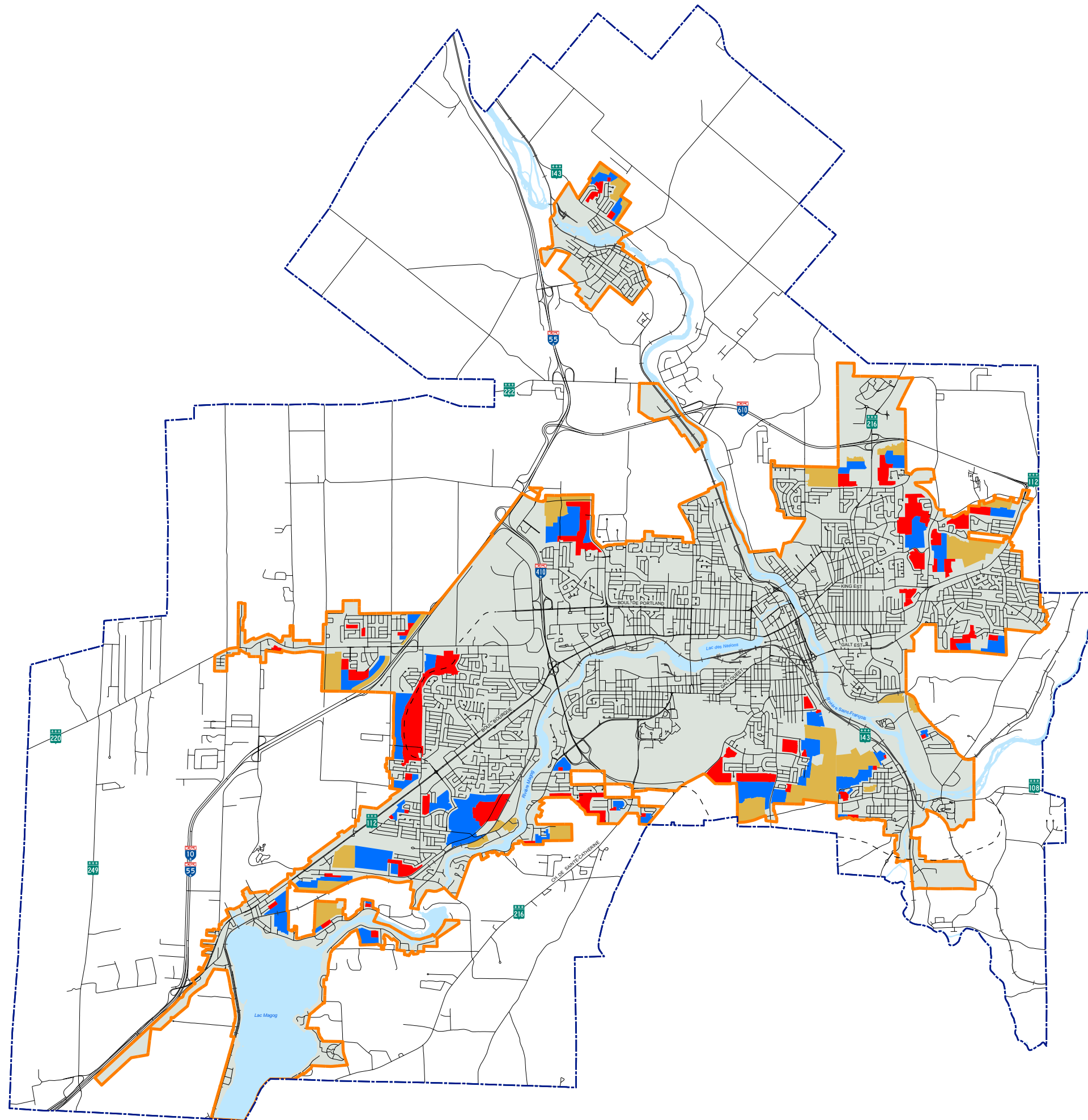
Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 875
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

-  Zone prioritaire de développement
-  Zone d'expansion urbaine
-  Zone d'expansion urbaine à long terme
-  Périmètre urbain













-  Cours d'eau
-  Limite des périmètres urbains
-  Limite municipale
-  Voie de circulation
-  Voie de circulation projetée
-  Voie ferrée

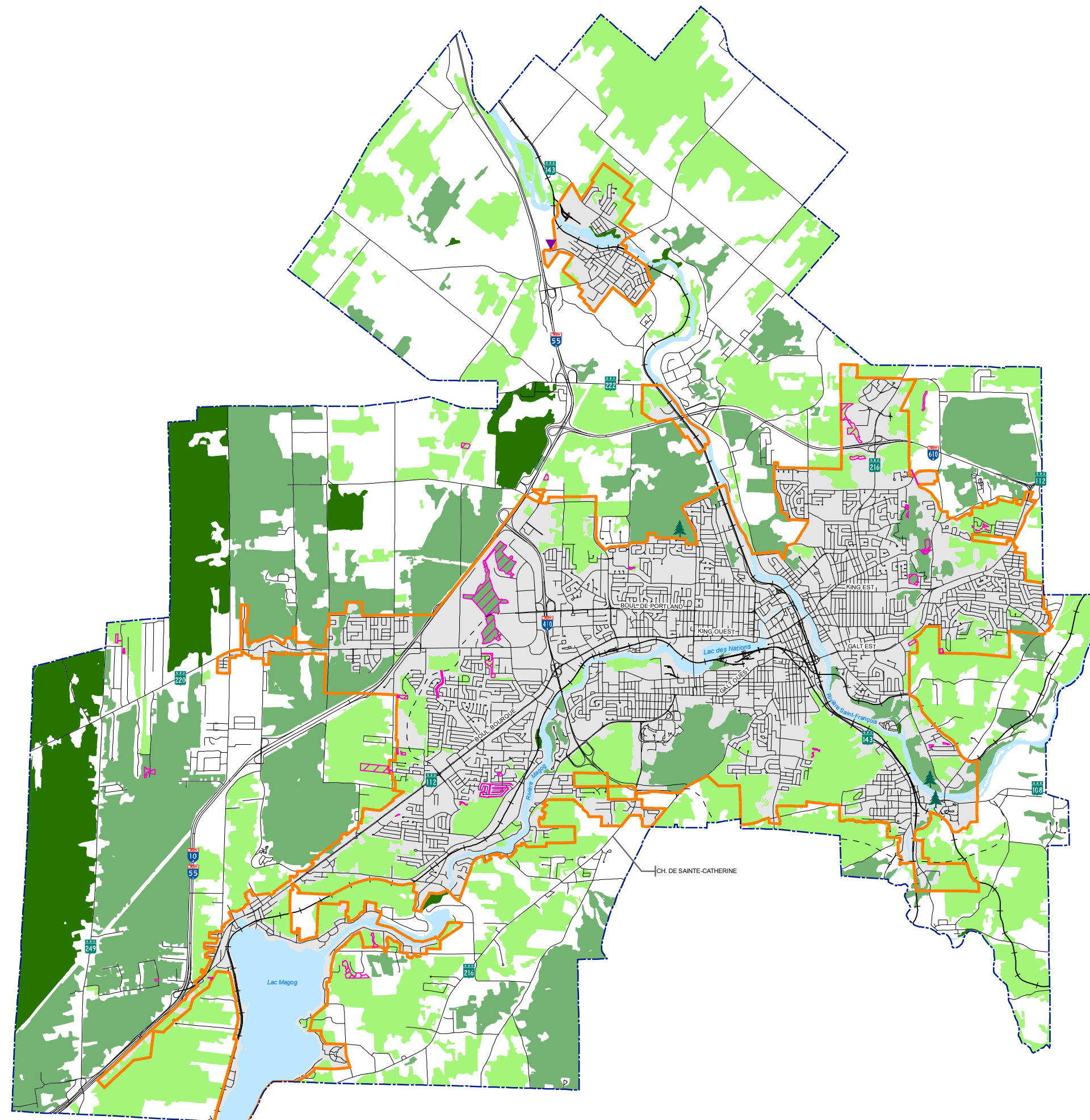


Plan 5
Périmètres d'urbanisation et zones de développement résidentiel



LÉGENDE

-  Écosystème forestier exceptionnel
-  Habitat faunique reconnu
-  Aire d'Intérêt écologique protégée
-  Potentiel écologique très fort
-  Potentiel écologique fort
-  Potentiel écologique moyen
-  Cours d'eau
-  Limite des périmètres urbains
-  Limite municipale
-  Voie de circulation
-  Voie de circulation projetée
-  Voie ferrée



5.8 L'ORGANISATION DU TRANSPORT

La ville de Sherbrooke doit « décrire et planifier l'organisation du transport terrestre » à l'intérieur de son schéma d'aménagement et de développement. Elle doit d'abord indiquer :

- la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants qui existent ainsi que l'endroit où ils sont situés;
- les principales améliorations devant être apportées à ces infrastructures et équipements et indiquer la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements de transport terrestre importants dont la mise en place est projetée, ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés.

Ce schéma d'aménagement et de développement présente l'ensemble des équipements et infrastructures de transport actuellement en place sur le territoire de la ville de Sherbrooke. Une description des nouveaux équipements et des nouvelles infrastructures qui seront mis en place est également présentée.

À l'intérieur de cette section, les équipements et infrastructures de transport sont regroupés en six grandes catégories :

- Plan de mobilité durable;
- Transport collectif et adapté;
- Transport actif et réseaux récréatifs;
- Infrastructures routières;
- Équipements et infrastructures ferroviaires;
- Équipements aéroportuaires.

5.8.1 Le plan de mobilité durable

Le plan de mobilité durable de la ville de Sherbrooke adopté en février 2012, élaboré par le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS), définit les grandes orientations liées à la mobilité durable qui influenceront tous les domaines de la gestion de la collectivité au cours des prochaines années.

Ce plan a fait l'objet d'un exercice de concertation et de consultation de plusieurs partenaires, acteurs et citoyens.

Les priorités du plan de mobilité durable sont les suivantes :

- Améliorer la santé des Sherbrookoïses en favorisant l'adoption de saines habitudes de mobilité et en diminuant les impacts négatifs de l'utilisation de l'automobile;
- Atténuer les contraintes liées à la mobilité de tous, notamment pour les clientèles vulnérables, afin de faciliter leurs déplacements;
- Améliorer la qualité de vie des Sherbrookoïses en proposant une ville plus densément occupée, plus agréable, et permettant d'accéder aux principaux services sans avoir besoin d'utiliser son automobile; Favoriser l'accessibilité aux emplois, aux commerces, aux institutions et aux différents services de Sherbrooke, en proposant des solutions de mobilité durable, notamment pour les principaux générateurs de déplacements;
- Diminuer la consommation des énergies non renouvelables liées aux déplacements, de manière à avoir un impact positif sur l'économie de Sherbrooke et le niveau de vie des Sherbrookoïses;
- Faire de Sherbrooke un modèle de gestion de la mobilité durable et valoriser les avantages liés à cette situation se traduisant par une attractivité pour la main-d'œuvre, les étudiants et la population en général.

La ville de Sherbrooke entend mettre en œuvre les parties applicables de son plan de mobilité durable dans l'horizon du schéma d'aménagement et de développement.

5.8.2 Transport collectif et adapté

La ville de Sherbrooke est desservie par la Société de transport de Sherbrooke (STS). La Société offre le transport collectif régulier par autobus urbain, minibus et taxibus ainsi que le transport adapté aux personnes à mobilité réduite par minibus et taxis.

Le réseau de transport collectif est constitué de 35 lignes, dont dix-sept d'autobus, treize de minibus et cinq de taxibus. En 2011, un total de 7 600 000 passagers a utilisé le réseau. Quatre centres d'échange supportent 34 % de l'achalandage total, soit les stations du Campus de l'Université de Sherbrooke, du Carrefour de l'Estrie, du Dépôt et du Cégep. La clientèle actuelle de la STS est composée majoritairement d'étudiants. Deux partenariats découlent de ce plan de transport : un partenariat auprès des étudiants et un autre auprès des employés/employeurs.

Le partenariat auprès des étudiants propose deux modes de tarification, l'accès libre et la passe universelle :

Accès libre

Programme de partenariat, développé entre la Société de transport de Sherbrooke (STS) et l'Université de Sherbrooke, permettant d'offrir, sous condition d'une contribution financière de l'Université, un accès libre et illimité au réseau de transport en commun.

Passe universelle

Mesure universelle permettant, sous condition d'une contribution financière de l'ensemble des étudiants, de proposer un accès illimité au réseau de transport en commun.

Source : Centre de mobilité durable de Sherbrooke, *Plan de mobilité durable – Diagnostic de la mobilité durable à Sherbrooke, Rapport final*, Mars 2011.

Le partenariat auprès des employés/employeurs propose une première solution, soit la boulobusolution. Celle-ci propose aux employeurs un programme de fidélisation des employés au transport en commun. La boulobusolution veut changer la perception qu'ont les employés envers le transport en commun. C'est davantage un impact psychologique qui est visé par ce partenariat. Ce dernier permet d'améliorer l'efficacité de la promotion et la connaissance du réseau établi.

La deuxième solution avancée a été mise en place en collaboration avec le CHUS. Afin de résoudre la problématique en stationnement sur les sites de CHUS Fleurimont et CHUS Hôtel-Dieu, la STS et le CHUS ont mis en place :

- l'accès gratuit pour les employés du CHUS au réseau de la STS;
- l'utilisation des stationnements commerciaux sous-utilisés comme stationnement incitatif;
- la mise en place de navettes directes;
- l'amélioration du confort des aires d'attente.

L'organisation spatiale et la répartition des divers lieux de résidence, de travail, d'étude, de magasinage de service et de récréation ainsi que la demande en transport qui en résulte a conduit la STS à développer son offre de service autour de trois axes structurants de

transport collectif. Ces axes sont illustrés au plan 2 – Concept d'organisation spatiale.

5.8.3 Transport actif et réseaux récréatifs

5.8.3.1 Transport actif

La ville de Sherbrooke confirme l'importance de se doter d'un plan directeur de transport actif en support aux orientations exprimées dans le présent document et en réponse aux actions du plan de mobilité durable. La réalisation du plan directeur de transport actif, outre la mobilité durable, devrait tenir compte des milieux de vie et de la sécurité des usagers. Bien que Sherbrooke puisse compter sur plus ou moins 280 km de trottoirs et d'un réseau cyclable récréatif montré au plan 15 - Réseaux récréatifs, ces équipements n'ont pas été aménagés aux fins de constituer un réseau utilitaire entre les divers lieux de travail, d'étude et de résidence. Le réseau cyclable récréatif, ainsi que les trottoirs et passages piétonniers existants, seront pris en considération dans la détermination des axes cyclables et piétonniers à prioriser.

5.8.3.2 Réseaux récréatifs

Le réseau récréatif cyclable assure la liaison avec les territoires voisins, tout en reliant des points d'intérêt en matière de récréation, de patrimoine et d'environnement. Ce réseau est appelé à se consolider et à se bonifier au cours des prochaines années.

Finalement, le territoire de la ville de Sherbrooke est desservi par le réseau de pistes de véhicules tout terrain (VTT) et réseau de pistes de motoneiges, assurant la circulation régionale de ces activités.

Le réseau récréatif motorisé fait face à la progression de l'urbanisation et la problématique de créer des liens durables, assurant une cohabitation harmonieuse. Actuellement, ce réseau fonctionne grâce à l'implication bénévole des usagers. Le schéma confirme l'importance de créer des liens régionaux pour les usagers. Ces réseaux sont montrés à titre indicatif au plan 15 – Réseaux récréatifs et reflète le niveau de planification réalisé à l'échelle de l'Estrie.

5.8.4

Les infrastructures routières

La ville de Sherbrooke dispose d'un réseau routier bien développé. Le territoire est notamment traversé par près de 45 kilomètres d'autoroutes, soit l'autoroute 10-55 (nord-sud), l'autoroute 10 (est-ouest) et l'autoroute 610. Ces axes routiers permettent d'accéder rapidement aux régions voisines et villes d'importance telles que Montréal, Drummondville et Granby. L'autoroute 410 relie le cœur de la ville à l'autoroute 10-55. Le prolongement de l'autoroute 410 est en cours de réalisation, du boulevard de l'Université à la route 108. Le réseau supérieur (autoroutes et artères du ministère des Transports du Québec) permet de transiger facilement entre les arrondissements et municipalités voisines. Parmi les tronçons importants, notons la route 220 traversant le parc industriel régional, la route 222 de la route 143 vers Valcourt, la route 112 (King, Bourque) représentant la colonne vertébrale du territoire, la route 216 entre la route 112 et l'autoroute 610, la route 143 entre les secteurs de Lennoxville et Sherbrooke, principale porte d'entrée de la MRC du Haut-Saint-François, les routes 108 et 147 qui drainent vers la MRC une partie importante du trafic de provenance est et sud-est, et finalement la route 216 au sud du boulevard de l'Université qui représente une porte d'entrée importante en provenance de la MRC de Memphrémagog.

Excluant le réseau autoroutier, plus de 70 % du réseau routier sherbrookoïse est de type local. Les artères de circulation relevant de la ville représentent au total 20 % de l'ensemble du réseau routier et les collectrices 9 %.

La hiérarchie du réseau routier supérieur de la ville de Sherbrooke comprend : autoroute, route du ministère des Transports du Québec, artère municipale et collectrice municipale, telle qu'illustrée au plan 16 – Classification des routes. Par ailleurs, les rues locales complètent l'ensemble du réseau.

Au cours des prochaines années, le ministère des Transports du Québec et la ville de Sherbrooke projettent de réaliser trois projets majeurs sur le territoire :

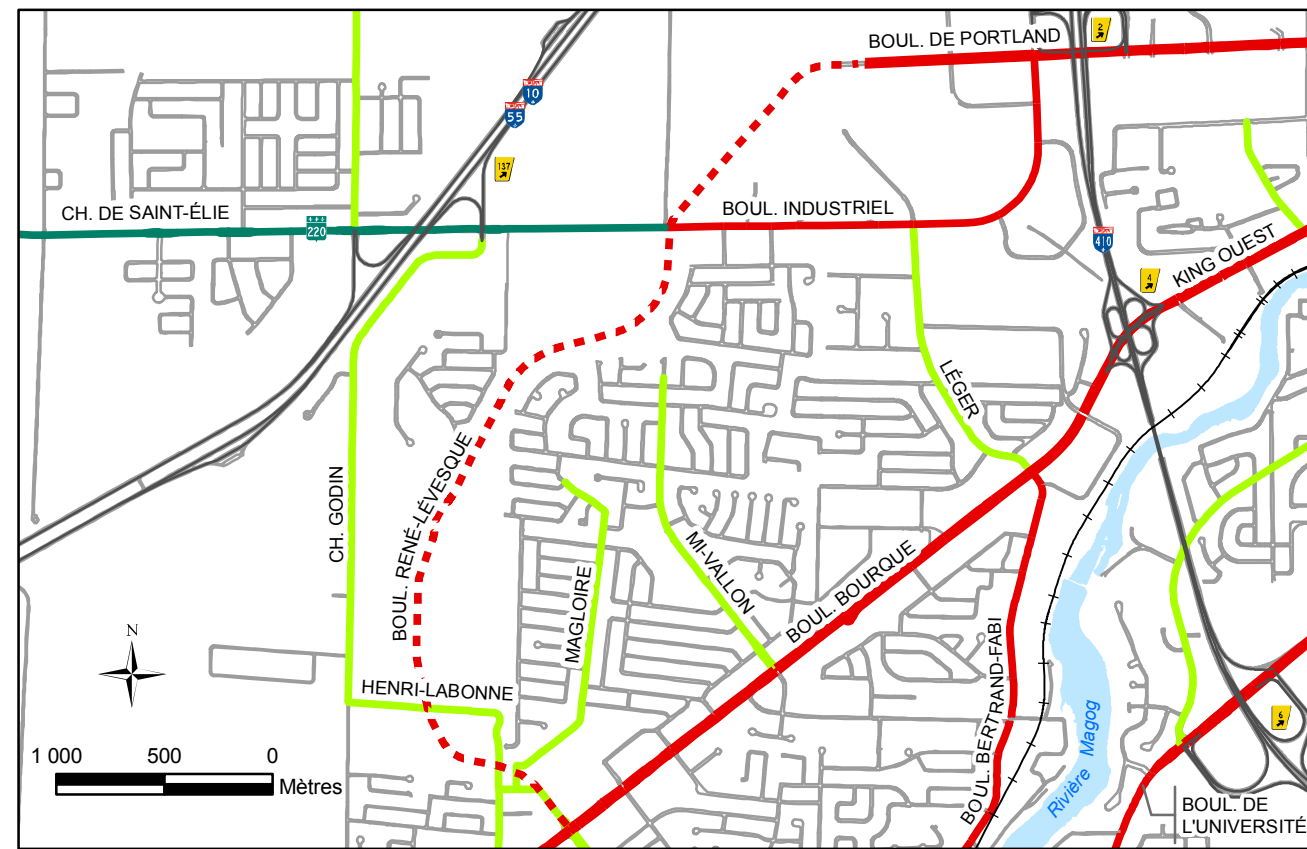
- Le boulevard René-Lévesque et prolongement du boulevard de Portland;
- L'autoroute 410;
- Le pont des Grandes-Fourches.

Les scénarios sur la construction ou la démolition du pont des Grandes-Fourches doivent être évalués avant de prendre une décision. Ce projet aura un impact majeur sur la mise en valeur de l'espace riverain du centre-ville.

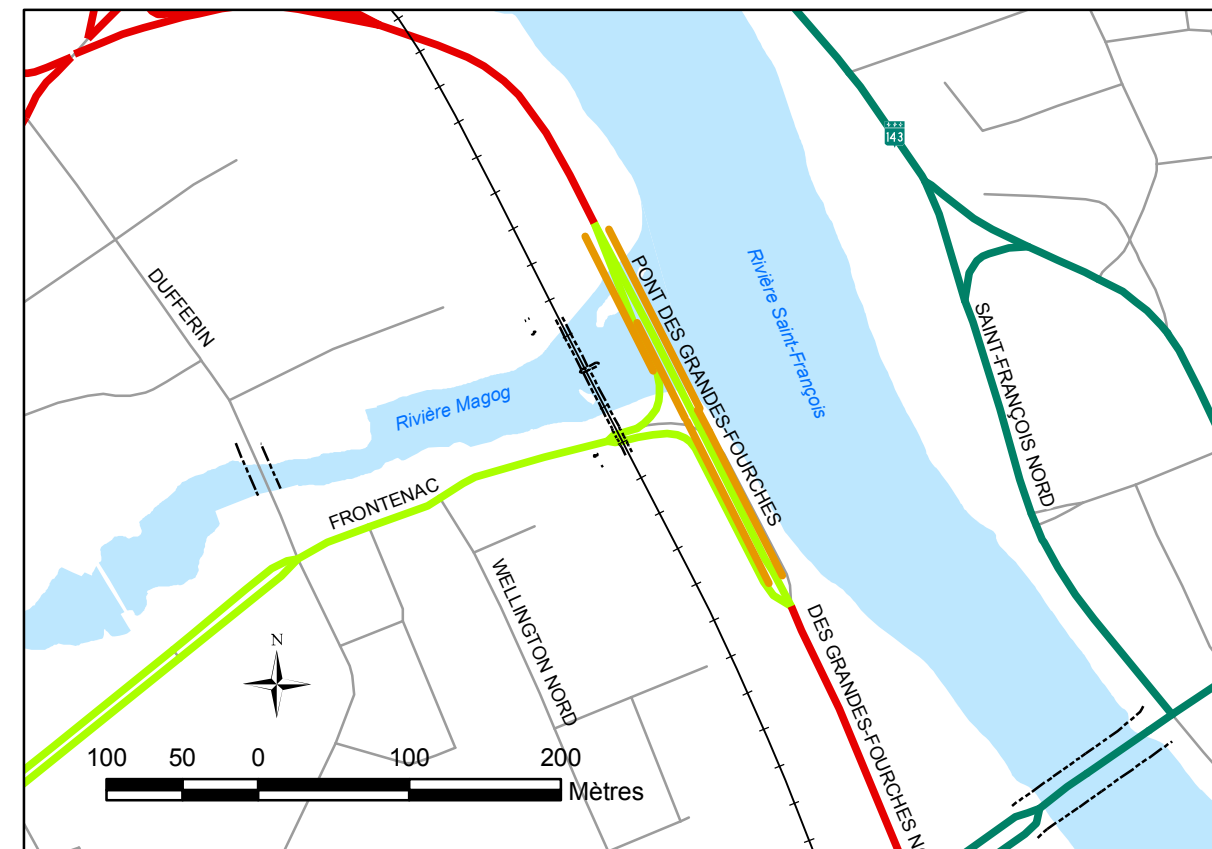
Ces travaux projetés sont illustrés au plan 17 – Projets routiers. Un plan de transport pour la ville de Sherbrooke est prévu afin d'assurer l'adéquation du réseau routier avec les besoins engendrés par le développement du territoire.

Des dispositions relatives à la gestion des corridors routiers sont identifiées au chapitre 7 – Cadre réglementaire. Des dispositions s'ajouteront au plan de transport que la ville entend réaliser.

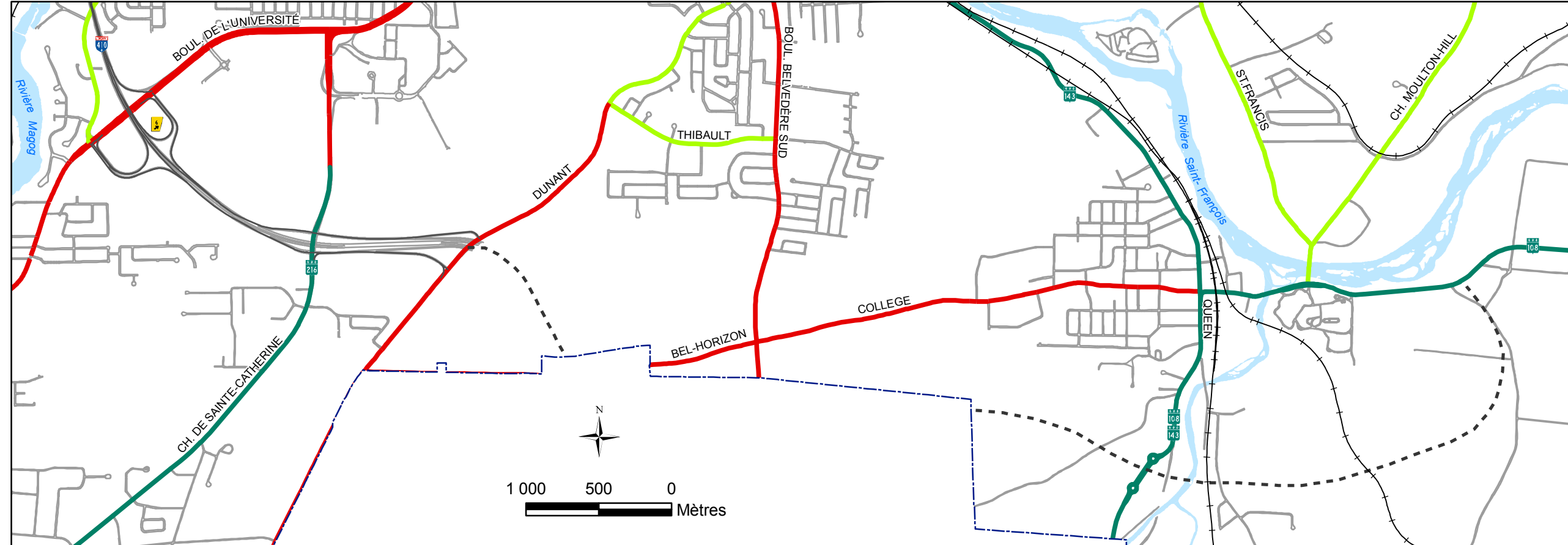
BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE ET BOULEVARD DE PORTLAND



PONT DES GRANDES-FOURCHES



AUTOROUTE 410



LÉGENDE

- Autoroute
- - - Autoroute projetée
- Route du MTQ
- Artère municipale
- - - Artère municipale projetée
- Collectrice municipale
- Pont à l'étude
- Cours d'eau
- - - Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie ferrée