

304

DB13

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

6211-06-152

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

DE SHERBROOKE | 2012-2021







MESSAGE DU MAIRE

C'est avec beaucoup de fierté que je vous présente aujourd'hui le Plan de mobilité durable, élaboré par le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS) qui regroupe 30 partenaires provenant de tous les secteurs d'activités du milieu. Ce plan nous servira de guide pour définir les grandes orientations de la mobilité durable, orientations qui influenceront sur tous les domaines de la gestion de la collectivité, et ce, pour les 10 prochaines années.

C'est un plan novateur et ambitieux qui démontre que la Ville de Sherbrooke est sérieuse dans sa volonté de protéger l'environnement en se fixant un objectif élevé de réduction des gaz à effet de serre.

La vision et les stratégies proposées découlent d'un vaste exercice de concertation et de consultation, et ce, non seulement au niveau des partenaires et des spécialistes qui y ont travaillé, mais aussi et surtout auprès de tous les citoyens et de toutes les citoyennes qui ont participé aux consultations publiques.

Cette mobilisation du milieu a permis de développer un plan d'action qui se déclinera tant au niveau de la Ville de Sherbrooke et de la Société de transport de Sherbrooke que chez les partenaires ayant consenti à préparer un plan de mobilité durable dans leur établissement respectif dans le but de soutenir le virage vers une mobilité durable.

Ce plan est cohérent avec l'*Énoncé de vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social du territoire*, plus spécifiquement le volet *Privilégier les transports actifs et les transports collectifs* et permettra ainsi de développer davantage de cohérence entre l'offre du transport et l'occupation du territoire.

Je tiens à remercier tous ceux et celles qui ont fait un travail colossal au cours des trois dernières années à développer une vision qui façonnera notre ville de demain et contribuera à l'amélioration de la qualité de vie des Sherbrookoises et des Sherbrookoises.

Bernard Sévigny
Maire de Sherbrooke



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CMDS

Je me fais le porte-parole, avec beaucoup de plaisir, du comité de pilotage du Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS) pour vous présenter le Plan de mobilité durable de Sherbrooke (PDMS).

Le Plan de mobilité durable est issu d'un partenariat magistral entre la Ville de Sherbrooke, la Société de transport de Sherbrooke que j'ai l'honneur de présider, et la totalité d'une communauté, celle de Sherbrooke et de sa région, représentée par une trentaine d'organismes dont les décideurs ont participé à l'élaboration du Plan. Ces organismes sont issus des secteurs de la santé, de l'éducation, des associations et comités de la Ville, de l'économie et de l'emploi, et bien sûr des transporteurs.

Ce Plan a comme préoccupation de proposer des orientations concrètes et cohérentes concernant la mobilité durable et a été issu de nombreuses réunions de différentes instances du CMDS pour l'élaborer, le concevoir et le valider. A travers une démarche unique au Canada, la totalité des intervenants du milieu ont été impliqués à toutes les étapes du processus pour partager et définir ce Plan. Je remercie d'ailleurs tous les participants à la démarche pour la qualité de leurs interventions et l'implication exemplaire dont ils ont fait preuve.

A partir d'un diagnostic exhaustif sur l'état de la mobilité durable à Sherbrooke en 2010, et appuyé par le contenu d'un Forum sur la gestion de la mobilité durable qui a regroupé des experts québécois et européens, trois scénarios d'évolution, trois futurs possibles pour la ville de Sherbrooke ont été proposés et évalués par le consortium de consultants en charge de la réalisation du Plan. La communauté sherbrookoise, représentée par les partenaires du CMDS, a effectué le choix unanime de retenir un scénario mixte, dont de nombreux éléments reprennent les orientations les plus volontaristes qui avaient été proposées. Ce scénario constitue la base du Plan de mobilité durable.

La très grande concertation avec le milieu s'est accompagnée d'une consultation de la totalité de la population sherbrookoise, à deux reprises, et soutenue par les moyens technologiques les plus modernes pour faciliter la participation au processus. Et c'est avec beaucoup de plaisir que nous avons pu nous rendre compte de l'enthousiasme des Sherbrookoises vis-à-vis du Plan et des attentes qu'il a créées.

Les orientations très volontaristes définies par le Plan supposent clairement de prolonger et bonifier les subventions existantes et d'obtenir des sources additionnelles de financement. En conformité avec les demandes de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) et de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), le CMDS demande donc que soit prélevée par le gouvernement du Québec une taxe additionnelle sur l'essence.

Je suis persuadé que nous saurons relever ensemble, durant les prochaines années, les défis posés par la mobilité durable.

Marc Denault
Président du CMDS et de la STS



TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	7
2	DIAGNOSTIC ET SCÉNARIOS D'ÉVOLUTION	11
	2.1 Contexte de réalisation.....	12
	2.2 La démarche du PMDS.....	15
	2.3 Synthèse du diagnostic.....	17
	2.4 Les scénarios	24
3	LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE	39
	3.1 Les priorités du Plan de mobilité durable.....	40
	3.2 Les objectifs du Plan de mobilité durable.....	41
	3.3 L'esprit du Plan	43
	3.4 Déclinaison du plan par thématique	45
4	MISE EN PLACE ET SUIVI DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE	59
	4.1 Mise en œuvre du Plan.....	61
	4.2 Sensibilisation et communication autour du Plan	61
	4.3 Programmation des actions.....	62
	4.4 Processus d'évaluation et de suivi.....	69
	4.5 Financement du Plan	69
5	ANNEXE	71
	5.1 Analyse multicritères du scénario de mobilité retenu	72





LISTE DES FIGURES

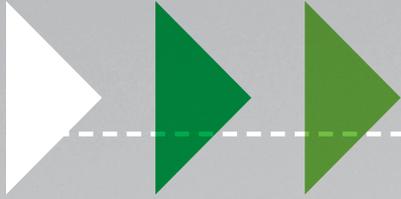
Figure 1	Exposé des étapes d'élaboration du PMDS, 2011. CMDS	15
Figure 2	Synthèse du diagnostic, 2011	16
Figure 3	Développement pavillonnaire typique	17
Figure 4	La reconstruction d'espaces vacants contribue au développement durable	17
Figure 5	Proportion des déplacements à motif travail faits en transport durable par arrondissement, 2006-2008	18
Figure 6	Une voirie surdimensionnée contredit l'esprit même d'un milieu de vie convivial	19
Figure 7	Support à vélo sur les autobus de la STS	21
Figure 8	Modes de déplacement sur la rue King	21
Figure 9	Achalandage par arrêt, 2008. STS	22
Figure 10	Hauteur du trottoir insuffisante	23
Figure 11	Interventions du public lors de la rencontre du 31 janvier 2011	24

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Synthèse des enjeux soulevés lors du diagnostic	25
Tableau 2	Contenu des scénarios par thématique	29
Tableau 3	Éléments faisant partie du scénario retenu	32
Tableau 4	État de la situation et objectifs du PMDS	41
Tableau 5	Chronogramme des actions proposées	63
Tableau 6	Système de notation retenu	73
Tableau 7	Sommation des notes accordées par catégorie pour le scénario retenu	73
Tableau 8	Notes accordées par critère pour les trois scénarios de mobilité durable étudiés	74

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ACTU	Association canadienne du transport urbain
ATUQ	Association du transport urbain du Québec
BHNS	Bus à haut niveau de service
BRT	Bus Rapid Transit (voir : BHNS)
CHUS	Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke
CMDS	Centre de mobilité durable de Sherbrooke
CREE	Conseil Régional de l'Environnement de l'Estrie
GES	Gaz à effet de serre
MRC	Municipalités régionales de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OD	[enquête] origine-destination
PDU	Plan de déplacements urbains
PMDS	Plan de mobilité durable de Sherbrooke
PPAM	Période de pointe de l'avant-midi
RCI	Règlement de contrôle intérimaire
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs
SRB	Système rapide par bus (voir BHNS)
STS	Société de transport de Sherbrooke
TC	Transport en commun
TOD	Transit Oriented Development (aménagement axé sur le transport en commun)
UdeS	Université de Sherbrooke
UMQ	Union des municipalités du Québec
ZAP	Zone agricole permanente



INTRODUCTION





FRUIT D'UNE DÉMARCHE ENTREPRISE IL Y A DIX-HUIT MOIS ET À LAQUELLE FURENT ASSOCIÉS CITOYENS, ÉLUS, REPRÉSENTANTS DE GRANDES INSTITUTIONS ET DE GRANDS EMPLOYEURS, PARTENAIRES INSTITUTIONNELS ET SOCIAUX, FONCTIONNAIRES ET SPÉCIALISTES DE TOUS HORIZONS, LE PRÉSENT DOCUMENT PRÉSENTE LES PROPOSITIONS DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE SHERBROOKE (PMDS) ET A ÉTÉ SOUMIS À UN EXERCICE DE CONSULTATION PUBLIQUE QUI EST VENU CONFIRMER QUE LES ORIENTATIONS RETENUES ÉTAIENT EN ACCORD AVEC LES ATTENTES DE LA POPULATION SHERBROOKE.

LA RÉALISATION DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE SHERBROOKE A BÉNÉFICIÉ D'UNE DÉMARCHE DE CONCERTATION ENTRE DE NOMBREUX PARTENAIRES INTÉRESSÉS

Cette démarche bénéficie d'un contexte plus que favorable eu égard au niveau de conscientisation de la société concernant la qualité de l'environnement et les changements climatiques. Le gouvernement du Québec a d'ailleurs pris acte de cette volonté populaire et s'est engagé à réduire de 20 % sous le niveau de 1990 le niveau des émissions de gaz à effet de serre (GES). S'étant déjà démarquée par des actions audacieuses en matière de mobilité depuis une décennie, Sherbrooke n'a pas voulu être en reste et la création du Centre de mobilité durable (CMDS) en 2008 avait pour première finalité la préparation d'un Plan de mobilité durable.

Initiée en parallèle avec d'autres démarches de planification, tels la Vision de développement (2011-2021), le Schéma d'Aménagement et de Développement et les dispositions réglementaires qui en découleront, la réalisation du Plan de mobilité durable de Sherbrooke a bénéficié d'une démarche de concertation entre de nombreux partenaires intéressés, selon une tradition bien établie à Sherbrooke.

Cette démarche recherche une organisation optimale des déplacements sur le territoire de la ville de Sherbrooke qui permettra de répondre aux objectifs d'amélioration de l'accessibilité et de qualité de vie au regard des enjeux urbains.



Telles quelles, **les propositions dont ce document fait état constituent la troisième étape de préparation du Plan.** Ces propositions sont la formalisation d'un scénario de mobilité élaboré à l'étape précédente de l'étude. Le Plan s'appuie aussi sur les travaux de la première phase qui ont dégagé l'expression des besoins et des conclusions du diagnostic et qui avaient donné lieu à la publication d'un premier rapport en mars 2011.

Les orientations, actions et objectifs retenus dans le Plan de mobilité durable de Sherbrooke sont cohérents avec les initiatives élaborées par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) dans sa vision 2040, l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) dans sa planification stratégique 2012-2016, par l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) dans son programme PTx2, et avec la « Politique de mobilité et de transport durables » de l'Union des municipalités du Québec (UMQ).

En sus de la présente introduction, ce rapport est divisé en trois (3) parties :

- **la partie 2 (Diagnostic et scénarios d'évolution)** présente le contexte de l'étude, incluant une synthèse du diagnostic de la mobilité ainsi que les scénarios développés et celui retenu pour le Plan ;
- **la partie 3 (Le Plan de mobilité durable)** présente le Plan de mobilité durable comme tel, débute par un exposé de ses objectifs, puis en décline le contenu pour chacune des sept thématiques retenues ;
- **la partie 4 (Mise en place et suivi du Plan de mobilité durable).**

Enfin, on trouvera en annexe quelques informations complémentaires concernant l'évaluation multicritères des scénarios de mobilité étudiés et un rapport reprenant les fiches action élaborées pour faciliter la mise en œuvre du Plan.





DIAGNOSTIC
ET SCÉNARIOS
D'ÉVOLUTION

LA PRISE EN COMPTE DES IMPACTS DU CADRE BÂTI SUR LA MOBILITÉ DURABLE ET SUR LA SANTÉ DEVIENT UN ENJEU MAJEUR

CE CHAPITRE FAIT D'ABORD ÉTAT DU CONTEXTE PRÉSIDENT À LA RÉALISATION DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA VILLE DE SHERBROOKE, EXPOSE LA DÉMARCHE DE RÉALISATION DU PMDS PUIS PRÉSENTE UNE SYNTHÈSE DES DEUX ÉTAPES PRÉCÉDENTES DE CE MANDAT D'ÉTUDE, SOIT LE DIAGNOSTIC AINSI QUE L'ÉLABORATION ET LE CHOIX DU SCÉNARIO DE MOBILITÉ POUR SHERBROOKE.

CONTEXTE DE RÉALISATION

UN CONTEXTE FAVORABLE

Le gouvernement du Québec s'est engagé à **réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 20 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020**. Si, collectivement, nous parvenions à atteindre cette cible, le Québec devrait alors avoir le plus faible taux d'émission par habitant de toute l'Amérique du Nord¹.

Accaparant **43,3 % du total, le secteur des transports est la principale source d'émission de GES au Québec**². Face à ce constat, le gouvernement s'est doté, en 2006, d'une politique du transport collectif pour offrir de meilleurs choix aux citoyens. Cette politique s'inscrit directement dans la mise en œuvre du développement durable en raison des dimensions économique, environnementale et sociale liées à l'utilisation du transport collectif et à son accessibilité. Avec cette politique, le gouvernement vise un objectif global, soit **l'accroissement de 16 % de l'offre de services de transport offerts à la population**, tant dans les régions urbaines que rurales et fixe comme cible une **augmentation de l'achalandage du transport en commun de 8 % d'ici 2012**³. Cette augmentation permettra au transport en commun d'accroître sa part, par rapport à l'ensemble des modes de transport des personnes.

UN BESOIN DE VILLES DURABLES

Pour réaliser les objectifs du gouvernement du Québec et pour répondre aux enjeux de développement durable, les villes doivent devenir durables. Ce besoin doit respecter les principes du développement durable, soit la prise en compte conjointement des enjeux sociaux, économiques et environnementaux. Au cours de la seconde moitié du XX^e siècle, l'idée d'un développement « durable » associant en interrelation constante l'écologie, les aspects sociaux et économiques fait graduellement son chemin. Le rapport Brundtland⁴ publié en 1987 définit ainsi le développement durable :

« un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ».

1. Portail Québec, consulté le 8 décembre 2010. Changement climatique. Disponible sur : http://www.gouv.qc.ca/portail/quebec/international/general/quebec/grand_dossiers/climat/

2. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2008 et leur évolution depuis 1990, 2010*. Québec. Page 6.

3. Ministère des Transports du Québec. *Politique québécoise du transport collectif - Le transport des personnes au Québec: pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*, 2006, 59 pages.

4. Le Rapport Brundtland émane de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement. Il s'inscrit en continuité des travaux de l'Union internationale pour la conservation de la nature qui propose en 1980, pour la première fois, la notion de développement durable dans son rapport intitulé *La stratégie mondiale pour la conservation*.



Les concepts de « besoins », notamment ceux des plus démunis, et de « limitation », référant notamment à la capacité de l'environnement, sont au cœur de cette nouvelle conception de l'intérêt public. La prise de conscience des effets de la mondialisation, de la crise écologique, ainsi qu'une conception du développement revalorisant l'intérêt collectif constituent en quelque sorte le substrat du formidable engouement pour le développement durable et ce, auprès de tous les acteurs.

De plus en plus, de nouvelles valeurs universelles tels la responsabilité, le partage et le principe de précaution animent un développement prenant en compte l'idée de pérennité de la ressource et d'équité en matière d'accessibilité pour tous.

Dans ce contexte, la prise en compte des impacts du cadre bâti sur la mobilité durable et sur la santé devient également un enjeu majeur : il n'est plus question de penser développement urbain et transport en vases clos.

Le virage vers une mobilité plus durable représente un enjeu important de santé publique, car il contribue à la fois à la promotion des saines habitudes de vie et à la réduction des effets nocifs sur la santé entraînés par la pollution atmosphérique et les changements climatiques.

La mobilité durable consiste à assurer le déplacement des personnes et des marchandises tout en tenant compte des facteurs économiques, environnementaux et sociaux, à court et à long terme. Le concept de mobilité durable provient de l'application des notions de développement durable aux domaines des déplacements et du transport. Favoriser la mobilité durable urbaine devient donc un impératif.

En 2008, la « Politique de mobilité et de transport durables » a été approuvée aux assises annuelles de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), dont l'énoncé de vision est le suivant :

« le présent engagement du monde municipal vise le développement d'une nouvelle culture de la mobilité et du transport qui repose en particulier sur un équilibre renouvelé entre les modes de transport des personnes et des marchandises, une réduction de la dépendance à l'automobile, une amélioration de la sécurité, une accessibilité accrue à des transports collectifs abordables, disponibles et fiables, une utilisation optimale des innovations technologiques et logistiques, une diminution de la consommation énergétique, ainsi qu'une réduction des impacts environnementaux et des nuisances, dont ceux associés à l'émission des gaz à effet de serre »⁵.

Cette politique relève notamment les préoccupations suivantes :

- **le caractère global des interventions et la complémentarité entre elles** « L'UMQ reconnaît que la mobilité durable nécessite l'adoption de mesures concernant, de manière non restrictive, l'urbanisme et l'aménagement du territoire, les infrastructures, les équipements et les services de transport, les nuisances et les impacts du transport, la gouvernance, la législation et la réglementation, la fiscalité, le financement des immobilisations, la tarification et le péage, l'information et la sensibilisation » ;
- **le rôle des municipalités** « L'UMQ recommande l'adoption par les municipalités d'un plan de mobilité concernant l'ensemble des services à la collectivité dont elles sont responsables » ;
- **la dimension collective de la mobilité et du transport** « L'UMQ reconnaît que la modification de la répartition modale et de l'intermodalité au profit du transport collectif passe par l'amélioration de l'efficacité des réseaux, par le développement de l'intermodalité, ainsi que par la cohérence des choix d'urbanisme et d'aménagement ».

5. Union des municipalités du Québec. *Politique de mobilité et de transport durables*, 2006. 90 pages.



EN 2009, POUR RÉPONDRE À CES ENJEUX, LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE SHERBROOKE (STS) ET LA VILLE DE SHERBROOKE CRÉENT LE CENTRE DE MOBILITÉ DURABLE DE SHERBROOKE (CMDS).

UN VECTEUR : LE CENTRE DE MOBILITÉ DURABLE

En 2009, pour répondre à ces enjeux, la Société de transport de Sherbrooke (STS) et la Ville de Sherbrooke créent le **Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS)**. Cette nouvelle structure permet **d'implanter une culture de la mobilité durable à Sherbrooke et de faciliter la pratique de l'intermodalité**. Le CMDS regroupe une quarantaine de partenaires des secteurs des associations et des comités, de l'économie et de l'emploi, de l'éducation, de la santé et des transporteurs⁶.

Le CMDS s'est vu confier une mission ambitieuse et essentielle à remplir, soit de faire **converger les objectifs des acteurs concernés, de coordonner leurs interventions et d'assister les partenaires dans leurs démarches de mobilité durable** en mettant l'accent sur les déplacements domicile – travail, domicile – études et domicile – loisirs.

Les objectifs du CMDS sont multiples et répondent aux objectifs fixés par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et l'UMQ, notamment **favoriser la concertation des acteurs, l'arrimage entre les différentes planifications sectorielles et la sensibilisation de la population**.

UN OUTIL : LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

L'action majeure du plan triennal déposé par le CMDS consiste en la réalisation d'un Plan de mobilité durable, démarche inspirée des démarches européennes de plans de déplacements urbains (PDU). Ce plan constitue le cœur du processus de planification de la mobilité durable.

Cet exercice permet de définir les orientations d'aménagement, d'urbanisme, de planification du transport en commun et des transports actifs, dans un cadre unique et concerté, en garantissant la prise en compte des enjeux de mobilité durable.

L'ambition du Plan de mobilité durable est de favoriser la part de marché des modes alternatifs à la voiture solo en intervenant sur les différents modes, mais également sur l'organisation du territoire et l'urbanisation.

LA DÉMARCHE DU PMDS

Pour la réalisation de ce premier Plan de mobilité durable, le CMDS, initiateur et animateur de la démarche, a conçu une approche en quatre étapes :

- 1 Établissement d'un diagnostic de la mobilité durable** à Sherbrooke et ses environs ;
- 2 Élaboration et choix d'un scénario du futur de la mobilité durable ;**
- 3 Définition d'un Plan de mobilité durable** détaillant l'ensemble des actions requises pour la réalisation du scénario de mobilité retenu ;
- 4 Consultation publique sur le contenu du Plan,** modifications puis adoption du Plan par le Conseil municipal de la Ville de Sherbrooke ainsi que par le Conseil d'administration de la Société de transport de Sherbrooke (STS).

Le présent document expose les résultats de la troisième étape et cœur de la démarche, soit le Plan de mobilité durable de Sherbrooke.

Initiée en mars 2010 et ayant requis une analyse des données disponibles et de nombreux contacts avec les partenaires intéressés, la préparation du diagnostic a donné lieu au dépôt d'un rapport préliminaire à l'automne 2010. Les mois suivants ont permis d'abord de partager et d'enrichir le diagnostic de la mobilité à l'occasion d'une consultation des partenaires. En janvier 2011, une rencontre d'information au public a eu lieu pour présenter les résultats du diagnostic et communiquer les étapes et activités à venir dans le cadre de la préparation du premier Plan de mobilité durable.

La tenue d'un événement d'envergure a marqué le début des travaux de la deuxième phase du Plan, soit l'élaboration, puis le choix d'un scénario de mobilité. La tenue en février 2011 d'un *Forum de la mobilité durable* auquel ont participé quelque 200 intervenants a permis notamment de partager l'expérience de plusieurs villes de taille comparable à Sherbrooke et engagées dans une démarche semblable de gestion de la mobilité. Cet événement a pavé la voie à l'élaboration de scénarios d'évolution de la mobilité, printemps 2011, et à de nouveaux échanges fructueux impliquant CMDS, consultants, partenaires et élus et à l'issue desquels un scénario de mobilité a été élaboré et choisi.

Ce scénario sert de base au Plan de mobilité durable dont le présent document fait état. La **Figure 1** tirée du site web du CMDS présente les grandes étapes d'élaboration du PMDS ainsi que son échéancier.

LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE EN ÉTAPES

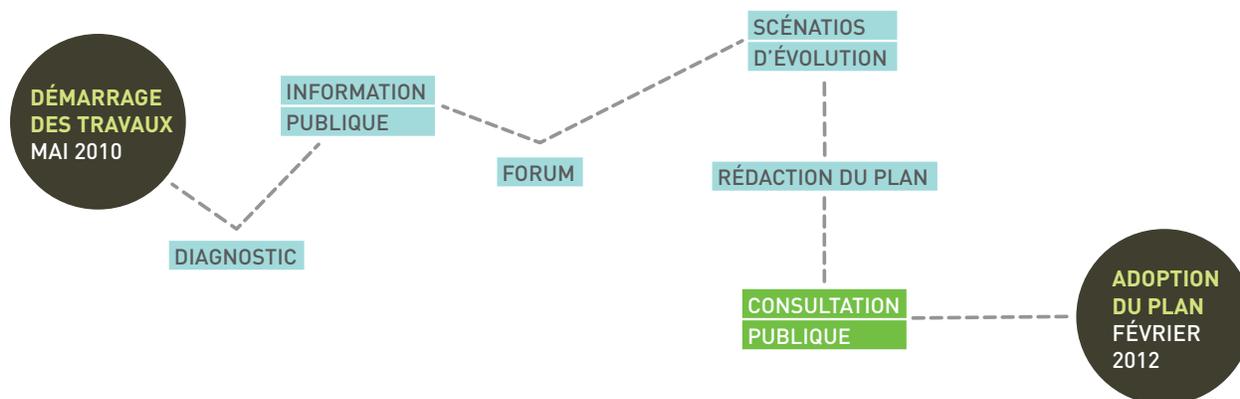


Figure 1 – Exposé des étapes d'élaboration du PMDS

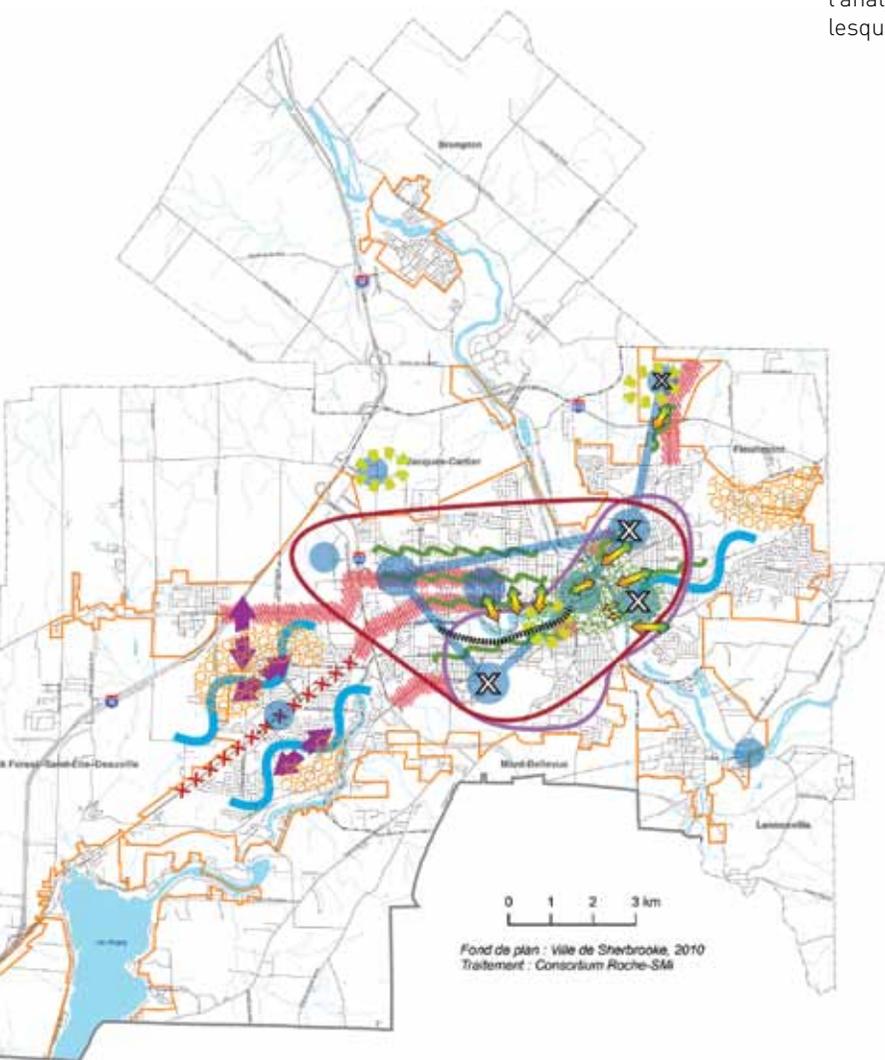
SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Cette section fait état des grandes lignes du diagnostic de la mobilité publié en mars 2011⁷. **Huit thématiques ont permis de poser le diagnostic de la mobilité à Sherbrooke :**

- organisation du territoire et urbanisation ;
- mobilité et déplacements ;
- voirie et circulation automobile ;
- transport collectif et intermodalité ;
- stationnement ;
- modes de transport actif ;
- covoiturage et autopartage ;
- accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Après une première analyse sectorielle de chaque thématique, une analyse transversale a été menée, permettant de mettre en lumière les convergences entre les divers angles de la mobilité. Ces analyses ont été enrichies à l'occasion d'échanges avec le CMDS, ses partenaires et le public. **Un aspect crucial de la démarche de diagnostic a été l'identification, pour chaque thématique, d'une série d'enjeux et de tracer la voie à l'élaboration du scénario d'évolution en seconde étape.**

La **Figure 2** ci-dessous présente une synthèse de l'analyse transversale de l'ensemble des thématiques, lesquelles sont abordées une à une par la suite.



ANALYSE TRANSVERSALE DES THÉMATIQUES

LÉGENDE

- GÉNÉRATEUR DE DÉPLACEMENTS
- GÉNÉRATEUR POTENTIEL DE DÉPLACEMENTS
- "AXE CENTRAL"
- "ARC DE PRÉCARITÉ"
- REQUALIFICATION POTENTIELLE
- SECTEUR EN DÉVELOPPEMENT
- LIEN ROUTIER MANQUANT
- AXE ROUTIER FORMANT BARRIÈRE EN MILIEU URBANISÉ
- ARMATURE DU RÉSEAU STS
- DESSERTE TC CONTRAINTÉ
- RALENTISSEMENT VÉHICULAIRE HEURES DE POINTE
- OFFRE PLAFONNÉE EN STATIONNEMENT
- CONTRAINTÉ NATURELLE
- COHABITATION DIFFICILE

Figure 2 – Synthèse du diagnostic, 2011.



Figure 3 – Développement pavillonnaire typique.



Figure 4 – La reconstruction d'espaces vacants contribue au développement durable.

CONSTATS PAR THÉMATIQUE

ORGANISATION DU TERRITOIRE ET URBANISATION

Résultant du regroupement de huit municipalités en janvier 2002, le territoire de Sherbrooke est vaste et compte près de 367 km² de superficie. La répartition du territoire est la suivante :

- 35 % est en zone agricole permanente (ZAP);
- 36 % est en zone rurale hors ZAP;
- 29 % est en zone urbaine.

L'héritage des anciennes villes et la dispersion des aires habitées résultent en un développement morcelé et une faible mixité des usages, à l'exception du centre-ville et des quartiers avoisinants, dont le développement est plus ancien. Le portrait de la mobilité qui en résulte est contrasté. **Ainsi, on constate d'abord des distances importantes entre les lieux de résidence et les pôles d'emploi et d'étude.** Le développement du réseau routier, la quasi-absence de congestion et la contrainte élevée d'offrir un service de transport collectif attrayant pour les quartiers moins denses résultent en un nombre important de déplacements motorisés, effectués souvent sur des distances relativement longues.

Cela étant, la moitié des travailleurs réside à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail. C'est donc dire qu'une part significative de ces déplacements pourrait se faire de manière durable, à pied, en vélo ou en transport en commun.

En matière de vitalité urbaine, si le développement a lieu encore de manière importante à la périphérie des aires bâties, la partie centrale, plus ancienne et où les

alternatives de mobilité sont plus nombreuses, connaît un certain redéveloppement. Une certaine densification du territoire résulte notamment d'une gestion rigoureuse du développement et du resserrement du périmètre d'urbanisation, au-delà duquel la croissance a notablement ralenti. Soucieuse d'optimiser le développement de son territoire et l'allocation de ses services, la Ville de Sherbrooke privilégie une orientation du développement vers des zones désignées comme prioritaires et un comblement du milieu urbanisé.

Pour ce qui est des potentiels de développement :

- 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) ;
- il existe un potentiel élevé pour des actions de requalification au centre-ville, où l'on doit viser la restauration de **services de proximité et le changement de vocation d'édifices ou de lieux publics** afin d'améliorer la qualité de vie urbaine et où les modes de transports collectifs et actifs sont davantage utilisés.



LES MODES DURABLES (TRANSPORT EN COMMUN ET MODES ACTIFS) SONT PARTICULIÈREMENT UTILISÉS POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL/ÉTUDES



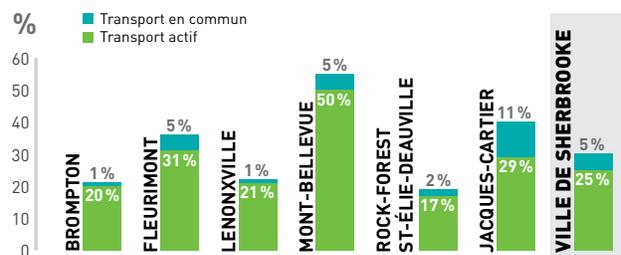
MOBILITÉ

En sus d'observations plus générales sur les liens existants entre l'occupation du territoire et la mobilité, une analyse fine de la mobilité des personnes, tirée des données du recensement et des enquêtes origine-destination (OD), permet de faire quelques constats instructifs.

Ainsi, nonobstant le constat général effectué plus haut, de la dominance des modes motorisés (dont la voiture individuelle), l'on constate que Sherbrooke se tire plutôt bien d'une comparaison avec d'autres villes canadiennes de taille comparable. En effet, les **modes durables** (transport en commun et modes actifs) **sont particulièrement utilisés pour les déplacements domicile-travail** (18,9 % à Sherbrooke en 2006, contre 14,2 % dans les villes québécoises comparables) **et 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.

PARTS DE MARCHÉ POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE



PARTS DE MARCHÉ POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

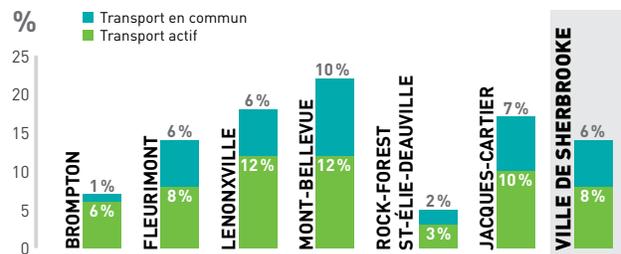


Figure 5 – Proportion des déplacements à motif travail faits en transport durable par arrondissement, 2006-2008.



Certains générateurs de déplacements sont particulièrement importants :

- les zones commerciales que constituent le Carrefour de l'Estrie, les axes King et 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'A-410, ainsi que le secteur du boulevard Bourque, dans l'arrondissement Rock-Forest-Saint-Élie-Deauville.

Une analyse spatiale de la mobilité et des traits socio-économiques permet d'identifier deux vastes zones que nous désignons «**axe central**» et «**arc de précarité**» et qui se recoupent en partie (voir Figure 2 ci-avant).

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

Bien développé, le réseau routier sherbrookoise relie les six arrondissements entre eux, ainsi qu'aux municipalités et MRC environnantes, via notamment les voies nationales et autoroutes. Eu égard à l'occupation du territoire, le réseau routier répond généralement bien aux besoins en déplacement des individus.

Sherbrooke ne subit pas de congestion significative de la circulation, si l'on excepte quelques zones de ralentissement sur certains axes principaux à des périodes très précises et à des endroits très ponctuels.



Figure 6 – Une voirie surdimensionnée contredit l'esprit même d'un milieu de vie convivial.

Par ailleurs, autre marque d'un développement en parcelles, l'on constate un **manque de voies collectrices** (voies intermédiaires entre rues locales et réseau artériel) dans certains secteurs périphériques. **Ce manque est préjudiciable à une bonne fluidité et pose certains problèmes de desserte en transport en commun.**

La largeur des rues existantes est généralement suffisante pour intégrer d'autres modes de transport sans affecter la capacité du réseau. Cette marge est susceptible d'augmenter avec la mise en service du prolongement de l'A-410 au sud de la ville (entre le secteur de l'Université de Sherbrooke – UdeS et l'arrondissement de Lennoxville), laquelle devrait soulager quelque peu le réseau artériel.

Globalement, l'agglomération de Sherbrooke ne se distingue pas des villes québécoises ou nord-américaines où le développement urbain a été surtout axé sur l'usage de la voiture particulière dans la seconde moitié du siècle dernier. **Les choix de mobilité étant en partie conditionnés par le profil socioéconomique, l'utilisation du territoire et la configuration viaire, un changement des habitudes de mobilité dans les quartiers existants, avec leurs particularités et leurs contraintes, représente un défi.**

Comme le développement de nouveaux secteurs est encore florissant à Sherbrooke, cela représente une opportunité d'intégration de considérations de mobilité durable.



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 et l'UdeS.**

La conjugaison du développement de ces pôles d'activité et de l'usage élevé de l'auto-solo se traduit par une demande d'espaces de stationnement dépassant l'offre à certaines heures de la journée. Pour ce qui est des pôles de destination situés dans l'axe central et disposant de faibles réserves de terrain, comme le CHUS Hôtel-Dieu, la rareté du stationnement crée des effets de débordement sur les rues avoisinantes, où les autres occupants du quartier voient les automobilistes leur disputer l'utilisation de l'espace sur rue.

Plusieurs des institutions concernées ont multiplié les actions visant à pallier au problème; plusieurs de ces initiatives, auxquelles la STS est souvent étroitement associée, visent à inciter à l'utilisation de modes alternatifs de transport. En la matière, **les contraintes de stationnement de certains grands générateurs de déplacements constituent une opportunité pour qui veut influencer sur les habitudes de mobilité en faveur de modes de déplacement plus durables.**

À l'opposé, l'utilisation de nombreux grands stationnements commerciaux demeure faible en semaine. L'activité de magasinage ne coïncide pas avec celle du travail ou des études et il en résulte une sous-utilisation de ces grands stationnements lors des périodes de pointe du matin et de l'après-midi en semaine. **L'utilisation de ces espaces à d'autres fins** (stationnement incitatif desservi par bus par exemple) **constitue dès lors une avenue à considérer.**

COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE

Le covoiturage et l'autopartage constituent des utilisations alternatives de la voiture. Ces solutions prometteuses sont adaptées à des quartiers plus dépendants de l'usage de l'auto et il en résulte un taux de possession moindre et une diminution du kilométrage total parcouru. **Cela engendre une diminution des émissions polluantes et des inconvénients associés à l'usage de l'auto en milieu urbain.**

L'utilisation de ces modes alternatifs à l'auto-solo demeure toutefois encore timide à Sherbrooke, bien que plusieurs expériences aient été tentées ou le sont encore. Par exemple, Communauto est en activité à Sherbrooke depuis plusieurs années maintenant.

Un plus grand recours au covoiturage et à l'autopartage requiert une participation accrue des partenaires publics, institutionnels et privés, et une harmonisation de leurs efforts de promotion. La complémentarité entre ces modes et le transport en commun et les transports actifs est également constatée et plus d'efforts sont requis en la matière. **Le potentiel de développement de l'autopartage se situe d'abord dans la zone urbaine dense alors que le covoiturage peut être attrayant dans la zone périurbaine.**



Figure 7 – Support à vélo sur les autobus de la STS.



Figure 8 – Modes de déplacement sur la rue King.

TRANSPORT ACTIF

Le développement de sentiers de marche et d'itinéraires cyclables témoigne de la réputation de « ville verte » de Sherbrooke. Toutefois, le portrait global du transport actif à Sherbrooke est plus contrasté. **Si le réseau récréatif est relativement bien développé, les cheminements pour un usage utilitaire (travail, école, commerce ou service) sont discontinus.**

Les obstacles aux transports actifs sont d'abord constitués par des coupures urbaines (autoroutes et artères) **et naturelles** (cours d'eau, topographie). Autre corollaire de l'usage prédominant de l'automobile, la vitesse élevée des véhicules et l'espace parfois restreint résultent en une cohabitation difficile avec les piétons et les cyclistes sur certains axes, notamment sur les axes est-ouest de la zone centrale (Prospect, de Portland, King, Galt). Pour ce qui est des grandes destinations, et bien que le réaménagement de la route 216 ait amélioré la situation, on déplore les difficultés d'accès au CHUS Fleurimont.

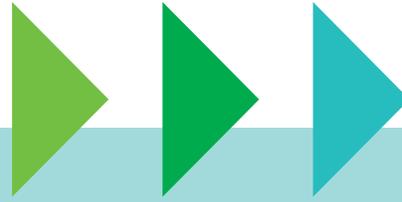
En plus du développement inégal du réseau cyclable, on constate par ailleurs que des contraintes importantes entravent le déplacement sécuritaire des piétons dans plusieurs secteurs de la ville, notamment en périphérie où souvent l'on ne retrouve pas de trottoirs.

TRANSPORT COLLECTIF ET INTERMODALITÉ

Le développement de l'offre de transport urbain permet généralement des déplacements aisés à l'intérieur de Sherbrooke ainsi que vers l'extérieur à l'aide des services de transport régional interurbain. Le portrait est bien sûr contrasté selon où on se situe.

Au *centre du territoire*, l'organisation spatiale et la répartition des différents espaces de résidence, de travail, d'étude, de magasinage de service ou de récréation et la demande en transport qui en résulte a conduit la STS à développer son offre de service autour de **trois grands axes formant un triangle qui recoupe l'axe central** (voir Figure 2) : l'axe est-ouest desservant la zone centrale au nord de la rivière Magog (boulevard de Prospect, Portland et rue King) entre le Carrefour de l'Estrie et le centre-ville, le lien entre l'UdeS et le centre-ville et enfin le lien entre le Carrefour de l'Estrie et l'UdeS via l'A-410, notamment. À ce triangle s'ajoute une antenne reliant le centre-ville au Cégep puis au CHUS-Fleurimont, autre important générateur de déplacements.

Le « triangle » et les lignes qui s'y rattachent voient l'offre de service suivre la courbe de la demande avec des pointes très contrastées en matinée et en après-midi. En outre, les pratiques opérationnelles de la STS résultent en une offre très adaptée à l'évolution quotidienne de la demande tout au long de l'année. Cela se traduit notamment par la mise en service de nombreux doubleurs les jours où il y a école afin de répondre à des pointes de demande très élevées. Cette offre additionnelle n'est toutefois pas affichée dans les horaires accessibles aux usagers.



Les temps de parcours du transport en commun ne sont pas compétitifs face à l'usage 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 et des grandes distances de parcours** qui en résultent entre lieux d'origine et de destination. Le manque de voies collectrices est 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, où la part modale de la STS atteint un sommet, grâce notamment aux ententes conclues avec l'UdeS et le Cégep, le segment des travailleurs constitue une clientèle encore peu exploitée.

Pour ardue qu'elle soit, la desserte du territoire représente pourtant un marché en pleine expansion pour la STS.

Concernant les *liaisons régionales* vers les villes et MRC environnantes et autres destinations plus lointaines, les résidents des MRC entourant Sherbrooke sont relativement bien desservis, avec certaines disparités selon le lieu. Les liaisons régionales desservent quelques grands générateurs de déplacements à Sherbrooke. Le transport entre Magog et Sherbrooke bénéficie d'un service de transport par autocar assez performant vers Montréal, opéré par Transdev Limocar.

Les réseaux local (STS) et régionaux sont complémentaires. Il y a besoin d'assurer une synchronisation des horaires et il n'existe pas de tarif intégré. Conséquences : des temps d'attente souvent inacceptables d'un autobus à l'autre et l'obstacle d'une double tarification. Cette intégration entre les services concerne enfin l'information multimodale pour laquelle des efforts importants ont été faits (citons la signalétique mise en place dans certaines stations de la STS) mais où des améliorations peuvent encore être apportées.

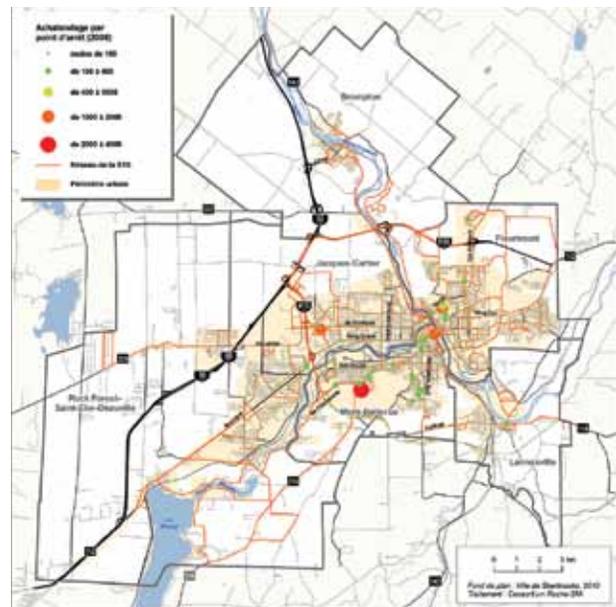
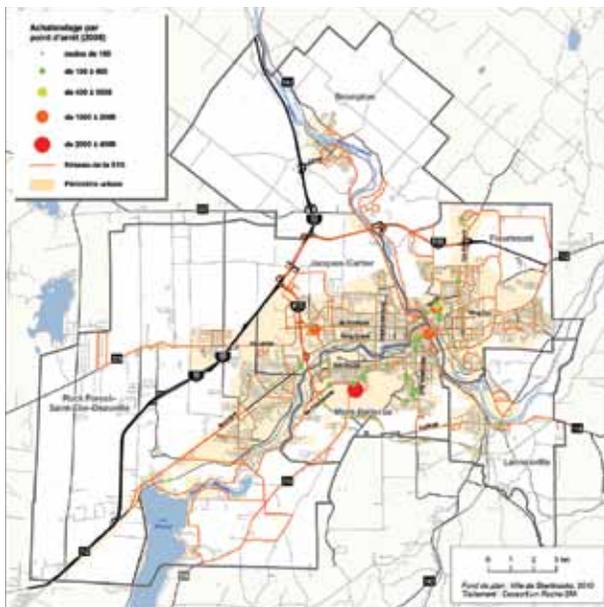


Figure 9 – Achalandage par arrêt, 2008. STS.



Figure 10 – Hauteur du trottoir insuffisante.

ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

La mise en accessibilité des services de transport collectif constitue désormais une obligation légale pour l'ensemble des opérateurs. La mesure de l'accessibilité d'un service de transport en commun prend en compte l'ensemble de la chaîne de déplacements et les démarches et étapes requises, incluant la planification du déplacement, l'accès au lieu d'embarquement et au véhicule lui-même, le voyage, la reconnaissance de l'arrêt où il faut quitter le véhicule, etc. La majorité des usagers franchit ces étapes quotidiennement mais les personnes **à mobilité réduite peuvent rencontrer de multiples obstacles à cet égard.**

Voici quelques constats :

- de l'information disponible existe sous diverses formes mais les produits spécifiques destinés aux personnes à mobilité réduite sont absents ;
- le cheminement vers l'arrêt et l'accessibilité aux arrêts sont souvent à améliorer en raison notamment de l'absence de trottoirs ou d'aménagements ou d'entretien adéquats, la grande majorité de ses points d'arrêts peuvent être considérés non conformes ;
- concernant l'accès au véhicule, le remplacement progressif des autobus urbains par des modèles à plancher surbaissé et disposant de rampes et de systèmes d'agenouillement constitue une amélioration mais ces caractéristiques sont absentes des minibus affectés aux lignes à faible achalandage et aux lignes spécialisées destinées aux aînés ;
- l'aménagement intérieur des autobus de la STS n'est pas totalement accessible, toutefois, les véhicules de Minibus HSF ainsi que ceux de Transdev Limocar sont accessibles ;
- en ce qui a trait à l'information sur les correspondances, trois des stations de la STS (Campus, Cégep et Dépôt) offrent une information adéquate.

ENJEUX SOULEVÉS LORS DU DIAGNOSTIC

Le **Tableau 1** qui suit présente les enjeux relevés à l'étape du diagnostic pour chacune des thématiques. Notons que la thématique « mobilité » a été éliminée comme telle au terme du diagnostic et intégrée aux autres, et que la thématique « accessibilité pour les personnes à mobilité réduite » va faire l'objet d'un plan spécifique.

COMMUNICATION DES RÉSULTATS ET ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

Les résultats du diagnostic de la mobilité durable à Sherbrooke ont été présentés au public lors d'une rencontre d'information tenue le 31 janvier 2011. Assisté des consultants, le CMDS a fait état de la démarche, du travail accompli et à venir et a décrit les grands constats que l'analyse du diagnostic a permis d'identifier. Une période de questions a alors suivi. De nombreux citoyens ont répondu à l'invitation du CMDS et manifesté leur intérêt à recevoir de l'information sur ce dossier qui interpelle l'ensemble de la communauté de Sherbrooke.

Cette présence s'est avérée une contribution intéressante à la démarche d'élaboration et d'adoption du PMDS.

LES SCÉNARIOS

POURQUOI DES SCÉNARIOS D'ÉVOLUTION ?

L'élaboration d'une vision à moyen et long terme du paysage de la mobilité dans la ville de Sherbrooke est basée sur la méthode de scénarios. Cette méthode tient une place importante dans le processus du Plan de mobilité durable de Sherbrooke (PMDS). **Il s'agit d'un travail de prospective, étalé sur plusieurs années, et qui tient compte de l'évolution ou de la mise en place des projets identifiés et la réalisation d'actions.**

Qu'est-ce que le passé récent, les actions en cours et les tendances actuelles nous enseignent ? Comment peut-on décrire le visage probable de la mobilité à Sherbrooke dans une dizaine d'années ? Quelles alternatives peut-on entrevoir et quels sont les moyens à mettre en œuvre pour les voir se réaliser ? Telles sont les questions auxquelles l'élaboration de scénarios d'évolution cherche à donner une réponse.

Dans le processus d'élaboration du Plan, l'identification de scénarios d'évolution constitue une étape charnière. Au terme du diagnostic, des enjeux avaient été identifiés et des questions avaient été posées. L'élaboration de scénarios a permis de fournir des réponses concrètes à ces questions sous forme de « qu'est-ce qui arrivera si... ».

Trois scénarios d'évolution possibles, tenant compte de la phase de diagnostic et des enjeux et dysfonctionnements identifiés, ainsi que des projets en cours de réalisation ou en projet, ont alors été conçus et leur contenu a été partagé avec le CMDS et les membres de son Comité de pilotage.

Les scénarios respectent les capacités financières des organisations impliquées dans le plan.



Figure 11 – Interventions du public lors de la rencontre du 31 janvier 2011



Marc Denault – Président du CMDS

TABLEAU 1 - SYNTHÈSE DES ENJEUX SOULEVÉS LORS DU DIAGNOSTIC

THÉMATIQUE	ENJEUX SOULEVÉS LORS DU DIAGNOSTIC
ORGANISATION DU TERRITOIRE ET DÉVELOPPEMENT URBAIN	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidation et optimisation de la politique de gestion de l'urbanisation • Mixité des quartiers existants et projetés • Intégration d'aménagements conviviaux aux nouveaux quartiers • Articulation des nouveaux quartiers autour de voies collectrices capables d'accueillir du transport collectif et du transport actif
VOIRIE ET CIRCULATION AUTOMOBILE	<ul style="list-style-type: none"> • Maximisation de l'utilisation et du partage de la chaussée
STATIONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Optimisation de l'utilisation des surfaces aménagées • Maintien des contraintes de stationnement pour favoriser les modes alternatifs • Réflexions sur la mise en place de stationnements incitatifs
COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation des actions individuelles • Soutien de ces modes émergents
TRANSPORT ACTIF	<ul style="list-style-type: none"> • Complétion du réseau récréatif par des tronçons permettant un usage utilitaire • Sécurisation de l'utilisation de la voirie pour les modes de transport alternatifs
TRANSPORT EN COMMUN ET INTERMODALITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptation de l'offre de service aux besoins de certaines clientèles (travailleurs, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) • Accroissement de la compétitivité du transport collectif en regard de l'automobile • Développement d'actions propices aux pratiques intermodales (signalisation, information, tarification, aménagements)
MOBILITÉ RÉDUITE	<ul style="list-style-type: none"> • L'accessibilité au transport collectif régulier aux personnes à mobilité réduite dépend de l'information disponible, du matériel roulant, de la voirie, de l'adéquation et de la compatibilité entre ces deux éléments • Les Villes et opérateurs des services de transport en commun sont donc concernés au premier chef

D'ICI 2010, LE GOUVERNEMENT QUÉBÉCOIS S'EST FIXÉ COMME OBJECTIF NATIONAL DE RÉDUIRE SES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE

20 %

CONSTATS PRÉALABLES À L'ÉLABORATION DES SCÉNARIOS

En sus du bilan effectué à l'étape du diagnostic, quelques analyses supplémentaires ont été effectuées pour étayer les hypothèses sous-tendant les différents scénarios d'évolution de la mobilité dans Sherbrooke et ses environs.

Voici un résumé des constats effectués :

- en matière d'**urbanisation**, la demande reste forte pour du développement mono usage en périphérie, bien que l'on observe une amorce de densification, principalement dans la zone centrale ;
- l'on prévoit une poursuite du **vieillessement de la population**, caractérisée par une diminution de 6 % des moins de 25 ans, et une augmentation de 41 % des 65 ans et plus ;
- une **légère augmentation du nombre d'emplois** (de l'ordre de 4 %) est attendue ;
- ces tendances *lourdes* constatées en ce qui concerne la démographie, l'évolution des habitudes de vie, la localisation des activités et lieux de résidence et des comportements de mobilité pourraient avoir des **effets néfastes en ce qui concerne le caractère durable des déplacements**, puisque l'on anticipe une baisse des déplacements effectués en transport en commun et une hausse de ceux faits en automobile, et notamment en auto-solo. À ce sujet, il est intéressant d'observer que Sherbrooke a, ces dernières années, fait mentir les prévisions du modèle de mobilité du MTQ (hausse d'environ 25 % de l'achalandage de 2003 à 2009 alors que l'on anticipait une baisse d'environ 5 %). Toutefois, les tendances de fond ne changent pas et il sera de plus en plus difficile de contrebalancer les phénomènes à l'œuvre ;
- le gouvernement québécois s'est fixé comme objectif national de réduire de 20 % sous le niveau de 1990 les émissions de GES d'ici 2020. Pour sa part, le secteur des transports a connu une hausse de 22 % de ses émissions entre 1990 et 2006 et représente désormais le premier émetteur au Québec (43 %). Même en tenant compte de l'amélioration du rendement énergétique du parc automobile et la volonté de plusieurs autorités organisatrices de transport de passer au vert, **cette cible de -20 % constitue un défi formidable à relever.**





PRÉSENTATION DES SCÉNARIOS D'ÉVOLUTION

À partir des principales conclusions du diagnostic et des enjeux définis, **trois scénarios** contrastés d'évolution de la mobilité durable à Sherbrooke ont été conçus :

un scénario au fil de l'eau

prolongeant les tendances actuelles, si aucune action supplémentaire n'était engagée ;

un scénario de rééquilibrage

ayant pour but de rééquilibrer les parts modales des modes durables, et de stopper la progression de l'utilisation de l'auto-solo ;

un scénario volontariste

tendant, dans la mesure du possible, à atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre fixés par le gouvernement du Québec.

Couvrant les thématiques couvertes par le PMDS et dont nous avons fait état plus haut dans la synthèse du diagnostic (voir section 2.3), ces trois scénarios proposaient une série de mesures (« éléments ») faisant état de l'évolution prévisible de la situation dans un contexte de laisser-aller (scénario au fil de l'eau) ou tentant d'infléchir le cours des choses avec un niveau d'effort plus ou moins accentué (scénarios volontariste et de rééquilibrage).

Le tableau suivant présente le contenu des trois scénarios par thématique.

TABLEAU 2 - CONTENU DES SCÉNARIOS PAR THÉMATIQUE

« FIL DE L'EAU »	« RÉÉQUILIBRAGE »	« VOLONTARISTE »
ORGANISATION DU TERRITOIRE ET DÉVELOPPEMENT URBAIN		
<ul style="list-style-type: none"> • Développement mono usage en périphérie • Amorçe de densification, surtout dans la zone centrale • Accueil prévisible d'investissements privés dans la zone centrale 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement strictement à l'intérieur du périmètre urbain • Nouveaux projets privilégiant le développement durable • Amélioration de la connaissance patrimoniale du territoire afin d'intensifier la requalification urbaine du centre-ville et de la zone centrale 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement et actions de requalification au centre et le long de l'axe BHNS (principe de TOD) • Soutien important à la revitalisation urbaine • Développement de milieux de vie conviviaux (mixité des fonctions, proximité des lieux de travail et de résidence)
VOIRIE ET CIRCULATION AUTOMOBILE		
<ul style="list-style-type: none"> • L'usage de la voirie est presque exclusivement réservé à l'automobile • Ajout de trottoirs 	<ul style="list-style-type: none"> • Partage de la voirie revu de manière ciblée au bénéfice des modes durables • Nouveaux développements urbains : prise en compte de la mobilité durable • Quartiers existants : correctifs en faveur des modes durables lors de réfections 	<ul style="list-style-type: none"> • Axes principaux refaits en faveur des modes durables • Nouveaux développements urbains : aménagements en faveur des modes durables • Quartiers existants : modification des réseaux structurants en faveur des modes durables
STATIONNEMENT		
<ul style="list-style-type: none"> • Offre reste plafonnée à certains pôles, réglementation adaptée • Pas d'effort particulier pour l'utilisation des grands stationnements 	<ul style="list-style-type: none"> • Soutenir les générateurs de déplacements pour plafonner l'offre • Grands stationnements : stratégie pour partenariats impliquant générateurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire le nombre de places et augmenter la tarification aux principaux générateurs • Grands stationnements : accueil de navetteurs et offre TC accrue • Favoriser le recours à des véhicules moins polluants • Gestion des permis en fonction de la provenance des utilisateurs • Opportunité d'ajout de places en périphérie



TABLEAU 2 - CONTENU DES SCÉNARIOS PAR THÉMATIQUE (SUITE)

« FIL DE L'EAU »	« RÉÉQUILIBRAGE »	« VOLONTARISTE »
COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE		
<ul style="list-style-type: none"> • Efforts sporadiques et isolés • Développement de l'intermodalité autopartage / modes durables 	<ul style="list-style-type: none"> • Zone dense : coordonner efforts pour améliorer l'offre d'autopartage • Soutenir et coordonner les initiatives pour formation d'équipes de covoitureurs • Efforts de promotion et de sensibilisation • Places réservées aux pôles générateurs • Aménagement de pôles d'échange intermodaux • Intégration de l'information voyageurs (outils TC) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une plateforme pour la formation d'équipes de covoitureurs • Incitatifs pour amélioration de l'offre de l'autopartage • Mise en place généralisée d'incitatifs et d'aménagements aux pôles générateurs • Articulation de l'offre avec celle des réseaux de TC
TRANSPORT ACTIF		
<ul style="list-style-type: none"> • Actions sectorielles mais manque de coordination • Réseau en développement dans une optique utilitaire • Aménagements dédiés aux usagers au centre-ville et ses environs • Travail sur corridors scolaires pour écoles primaires • Intermodalité en développement (TC seul) • Sensibilisation axée sur les jeunes • Information de base pour usagers 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination et promotion • Desserte des principaux générateurs • Sécurisation des réseaux aux principaux générateurs de déplacements des jeunes • Promouvoir aménagements et équipements près des arrêts de TC et générateurs • Cartes des réseaux et équipements existants 	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de voies cyclables et pédestres sur réseau structurant • Ajout d'aménagements et d'équipements dédiés • Intégration aux autres réseaux (TC, covoiturage, autopartage) • Offre d'une plateforme interactive d'information • Mise en place de voies cyclables hivernales

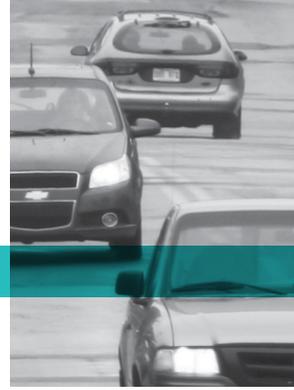


TABLEAU 2 - CONTENU DES SCÉNARIOS PAR THÉMATIQUE (SUITE)

« FIL DE L'EAU »	« RÉÉQUILIBRAGE »	« VOLONTARISTE »
TRANSPORT EN COMMUN ET INTERMODALITÉ		
<ul style="list-style-type: none"> • Effort limité en faveur des travailleurs et personnes âgées • Mise en place d'outils technologiques destinés aux clients • Offre variant avec la demande, réponse à des problématiques spécifiques; • Mise en place d'une information multimodale • Pas de synchronisation des horaires des différents transporteurs • Révision de la desserte de Rock Forest 	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration des doubleurs à l'offre actuelle • Réévaluer véhicules utilisés en fonction de la demande • Mesures préférentielles sur armature du réseau • Lignes express vers quelques générateurs • Tarification intermodale • Outils dynamiques d'information multimodale • Amélioration des conditions d'attente et de l'information aux arrêts • Révision de la desserte de l'est de Fleurimont • Achat d'autobus hybrides • Transport à la demande dans certains secteurs • Développement de la commercialisation du TC • Bonification de l'offre de transport régional 	<p>(en sus des actions déjà proposées pour le scénario de rééquilibrage)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de l'offre : intervalle max de 10 min en pointe et ne dépassant pas 20 min en heures creuses • Mise en place d'un ou de plusieurs axes BHNS • Mise en place d'un réseau express radial • Électrification des transports • Tarification régionale multimodale • Tarification régionale multimodale
ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE		
<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation du plan d'accessibilité universelle avec actions prioritaires concernant les infrastructures de la ville et de la STS 	<ul style="list-style-type: none"> • Idem 	<ul style="list-style-type: none"> • Idem

ÉTAPES DÉCISIONNELLES ET CHOIX DU SCÉNARIO

Le contenu des scénarios a été présenté aux partenaires du CMDS en mars 2011 qui les ont partagés et amendés. Par la suite, les consultants Roche/SMi ont effectué une évaluation des trois scénarios, fil de l'eau, rééquilibrage et volontariste. Cette évaluation (voir annexe) couvrait les impacts économiques, environnementaux et sociaux des scénarios proposés. Elle a été envoyée à l'ensemble des partenaires participant à la démarche d'élaboration du PMDS.

Réunis au sein de cinq tables sectorielles (associations et comités de la ville, économie et emploi, éducation, santé, et transporteurs), **les partenaires du CMDS ont alors émis leurs recommandations sur les éléments qu'ils souhaitaient voir retenus dans le scénario de mobilité durable devant guider l'élaboration du Plan.**

Précisons que les partenaires avaient au préalable unanimement rejeté le recours à tout ou partie du scénario au fil de l'eau. Les choix de chacun sur les éléments à retenir ont alors été confrontés et ceux d'entre eux faisant consensus ou recueillant la faveur de la majorité ont été retenus dans le scénario final. En l'état, le scénario retenu est un scénario mixte, reprenant plusieurs des éléments des scénarios de rééquilibrage et volontariste proposés par les consultants, et amendés par l'ensemble des partenaires.

LE SCÉNARIO RETENU

Le **Tableau 3** en pages suivantes présente les éléments qui composent le scénario retenu. L'analyse dudit scénario de mobilité suit.

TABLEAU 3 - ÉLÉMENTS FAISANT PARTIE DU SCÉNARIO RETENU

THÉMATIQUE	ÉLÉMENTS
ORGANISATION DU TERRITOIRE ET DÉVELOPPEMENT URBAIN	<ul style="list-style-type: none"> • Incitatifs visant à concentrer le développement et les actions de requalification dans la zone centrale et le long de l'axe BHNS (principe de TOD) • Soutien important à la revitalisation urbaine • Encouragement au développement de milieux de vie conviviaux, caractérisé par une mixité des fonctions (résidentiel, commercial et industriel léger) et une proximité des lieux de travail et de résidence
VOIRIE ET CIRCULATION AUTOMOBILE	<ul style="list-style-type: none"> • Partage de la voirie revu de manière ciblée (aux endroits stratégiques) au bénéfice des modes durables • Nouveaux développements urbains : prise en compte systématique de la mobilité durable • Infrastructures et quartiers existants : correctifs en faveur de l'ensemble des modes durables à l'occasion de travaux de réfection
STATIONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Soutenir les générateurs de déplacements dans le plafonnement de l'offre et une tarification concertée • Utiliser des grands stationnements peu fréquentés : efforts accrus en faveur d'ententes de partenariat, action coordonnée avec offre TC accrue, (stationnement vélo et covoiturage) et favoriser l'aménagement de services de confort et de proximité • Réfléchir aux incitatifs les plus appropriés pour favoriser le recours à des véhicules moins polluants et favoriser leur utilisation • Évaluer l'opportunité d'aménagement de stationnements en périphérie, en sus de l'utilisation des grands stationnements existants

TABLEAU 3 – ÉLÉMENTS FAISANT PARTIE DU SCÉNARIO RETENU (SUITE)

THÉMATIQUE	ÉLÉMENTS	
<p>COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'amélioration de l'offre d'autopartage dans la zone dense et l'adhésion à ce mode de transport • Mise en place d'une plate-forme publique internet et téléphones intelligents pour la gestion du covoiturage en complémentarité avec les autres modes de transport durables 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la mise en place d'incitatifs et d'aménagements dédiés à tous les pôles générateurs • Articulation de l'offre avec celle des réseaux de TC
<p>TRANSPORT ACTIF</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de voies cyclables et pédestres aux endroits stratégiques afin d'avoir un réseau structurant reliant notamment les pôles générateurs par le biais d'une planification concertée • Promouvoir la mise en place d'aménagements et d'équipements dédiés (ex.: stationnements pour vélos, abris sécurisés pour vélos, douches, vestiaires) à proximité des principaux arrêts de TC et des générateurs de déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination et soutien des actions de promotion/sensibilisation (événements, concours, etc.) • Sécurisation des réseaux piétonnier et cyclable aux principaux générateurs de déplacements (ex.: trottoirs, respect des limitations de vitesse, passages piétons) • Rendre accessibles les pistes asphaltées et les voies cyclables sur rue desservant les principaux générateurs la plus grande partie de l'année possible
<p>TRANSPORT EN COMMUN ET INTERMODALITÉ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réévaluer les types de véhicules utilisés et le type de service en fonction des besoins • Amélioration de la rapidité et de la fiabilité du service : mise en place de mesures préférentielles sur l'armature du réseau • Mise en place de lignes express depuis les zones périphériques et des stationnements incitatifs vers quelques générateurs majeurs • Réalisation d'outils dynamiques d'information multimodale intégrant le covoiturage et l'autopartage • Amélioration des conditions d'attente et de l'information voyageurs aux arrêts • Révision de la desserte des zones en périphérie 	<ul style="list-style-type: none"> • Bonification de l'offre de transport régional et favoriser l'utilisation de ce mode de transport • Augmentation substantielle de l'offre de service, en garantissant un intervalle maximal d'attente de 10 minutes aux heures de pointe et ne dépassant pas 20 minutes en heures creuses sur les lignes fortes de la STS • Mise en place d'un ou de plusieurs axes BHNS à Sherbrooke • Mise en place d'une tarification régionale multimodale • Engagement des transporteurs desservant le territoire de Sherbrooke dans un processus d'électrification des transports
<p>MOBILITÉ RÉDUITE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation du plan d'accessibilité universelle avec des actions prioritaires concernant les infrastructures de la ville et de la société de transport 	

LE SCÉNARIO RETENU EST UN SCÉNARIO MIXTE, REPRENANT PLUSIEURS DES ÉLÉMENTS DES SCÉNARIOS DE RÉÉQUILIBRAGE ET VOLONTARISTE



ANALYSE DU SCÉNARIO DE MOBILITÉ RETENU

Le choix des actions comprises dans le scénario de mobilité retenu par le CMDS et les partenaires impliqués s'est notamment appuyé sur une évaluation multicritères des trois scénarios considérés dans l'analyse (voir au point 2.4.3). Nous reprenons ci-dessous la grille d'analyse alors développée pour analyser le scénario mixte finalement retenu. **Cette analyse est de nature qualitative et s'appuie sur les quatre sphères du développement durable, soit les incidences environnementale, sociale et économique, ainsi que les considérations de gestion et de mise en œuvre.**

APERÇU GÉNÉRAL

Le scénario de mobilité retenu se distingue particulièrement pour les critères à incidence sociale où les effets presque systématiquement négatifs du scénario « au fil de l'eau » (correspondant au laisser-faire) se verraient largement corrigés par les mesures préconisées. Ces effets positifs se manifestent également au niveau des critères à incidence environnementale (le changement modal attendu en faveur des modes durables engendre de nombreux effets positifs) et économique (bon impact anticipé sur la création d'emplois, hausse des valeurs foncières et de l'attractivité de la Ville comme milieu dynamique), quoique moins fortement. Pour ce qui est de la gestion et de la mise en œuvre du scénario de mobilité, il est supposé que l'ampleur des changements requis engendre quelques difficultés, ce qui n'est pas surprenant.

Les paragraphes qui suivent présentent l'analyse des effets du scénario de mobilité retenu pour chacune des quatre sphères du développement durable.



INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE

- Concernant la **qualité de l'air et le climat sonore**, on ne peut espérer qu'une stabilisation de la situation si l'on ne fait rien (scénario fil de l'eau), alors que le virage proposé en faveur d'une mobilité plus durable résulterait en des impacts jugés très positifs.
- En amenant un changement vers des modes de transport plus durables, le scénario retenu viendrait contrer la tendance à l'accroissement de **l'émission de matières résiduelles**, d'où un effet présumé neutre.
- Dans une situation de laisser-faire, l'amélioration de **l'efficacité énergétique** des véhicules contribuerait tout juste à un gel des émissions de GES, soit très loin de l'objectif de -20 % sous le niveau de 1990. Par l'ensemble des actions proposées, le scénario retenu amènerait une amélioration de la situation.
- La poursuite du développement en périphérie et l'accent mis sur l'auto-solo entraîneraient une aggravation de la situation s'agissant de **l'imperméabilisation du sol**. Le frein mis au développement en zone périphérique et à l'utilisation de l'auto-solo dans le scénario de mobilité retenu résulterait en une amélioration de cette tendance.
- Le frein mis au développement suburbain aurait des effets positifs concernant **la protection des aires naturelles**, les zones agricoles et rurales, ainsi que l'aménagement de l'aire habitée.

INCIDENCE SOCIALE

- L'amélioration de la qualité de l'environnement et l'augmentation de l'usage des modes actifs et du TC auraient des effets positifs sur la **santé de la population**, contrecarrant la tendance à la sédentarisation. Il en est de même concernant la **qualité du milieu de vie**.
- La dispersion de l'occupation du territoire et l'usage grandissant de l'auto-solo sont susceptibles de diminuer **l'usage des espaces et services communs**. Le scénario de mobilité retenu inverserait cette tendance.
- La bonification des services collectifs proposée améliorerait la **mobilité des personnes fragiles**, y compris la population âgée ainsi que de ceux et celles dont la dépendance à l'égard du transport collectif et/ou de la présence de services de proximité est manifeste.
- Il est supposé que le scénario de mobilité retenu, en sécurisant le recours à des modes actifs de transport, aura pour effet d'améliorer la **sécurité des personnes**.
- **Acceptabilité sociale** : toute modification des habitudes de vie est supposée, ne serait-que temporairement, amener des résistances, celles-ci étant d'autant plus fortes que les changements demandés (le niveau de volontarisme) sont importants, ce qui pénalise le scénario proposé par rapport au statut quo.
- Le scénario de mobilité retenu a pour conséquence de **multiplier les options de mobilité** en offrant une vaste palette de modes de transport possibles, le recours à la voiture particulière demeurant toujours possible.



INCIDENCE ÉCONOMIQUE

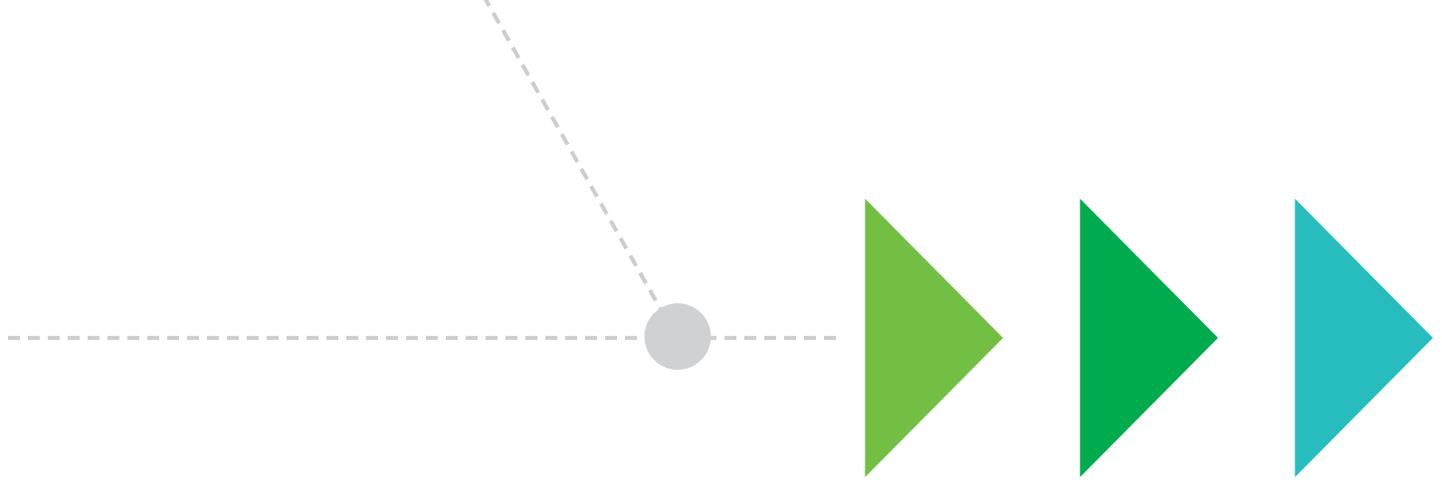
- La mise en place de nouvelles infrastructures prévue est présumée stimuler fortement la **création d'emplois**, à la fois à l'occasion de la construction des nouveaux équipements de transport et en raison d'une « prime à l'accessibilité », laquelle stimulerait l'emploi, de manière récurrente dans ce cas.
- Les opérations de requalification et de densification de l'occupation du sol, amenées par le scénario de mobilité retenu, sont réputées exercer un effet positif sur la **valeur foncière**.
- **Activité commerciale** : un virage en faveur d'un développement et d'une mobilité plus durables profiterait largement aux commerces et services de proximité, alors que les commerces à grande surface verraient leur essor freiné.
- **Besoins en nouvelles infrastructures** : le scénario de mobilité retenu requerrait l'ajout de nouveaux équipements entraînant par le fait même une hausse des coûts d'immobilisation.
- Les nouveaux équipements requis dans le scénario de mobilité entraîneraient une hausse des **coûts d'entretien** mais ce surcoût se verrait compensé en totalité par les économies dans le coût d'entretien des infrastructures existantes résultant d'une hausse de la densité de l'occupation du sol et du recours plus grand aux transports collectifs.
- Un milieu de vie organisé est réputé plus attractif. **L'attractivité de Sherbrooke comme milieu dynamique** serait donc réputée bonifiée grâce à des TC améliorés. Les mesures destinées aux travailleurs permettraient d'offrir aux entreprises et investisseurs l'accès à la main d'œuvre nécessaire.



- Le transfert modal vers d'autres moyens de transport moins coûteux amené par le scénario de mobilité retenu diminuerait le **coût financier individuel**, présumé très élevé actuellement, étant donné le recours important à l'automobile.
- Il est présumé que les nouvelles infrastructures requises pour le scénario de mobilité retenu entraîneraient une hausse du fardeau foncier; toutefois, on estime que la hausse de la **value foncière** et la stimulation de l'économie auraient un effet inverse, résultant en un effet global neutre.

GESTION ET MISE EN ŒUVRE

- L'existence d'un Plan concerté amènerait une meilleure **coordination des efforts**.
- Les éléments de **faisabilité technique** ne sont pas supposés constituer un facteur déterminant eu égard à la relative simplicité des actions prévues dans le scénario retenu.
- Comme en ce qui concerne le critère d'**acceptabilité sociale**, le degré de volontarisme requis dans le scénario de mobilité retenu est supposé entraîner des difficultés de réalisation et de mise en œuvre.
- Les effets du scénario de mobilité retenu sont réputés entraîner des difficultés concernant l'**adéquation avec les projets récents**, puisque leur contenu, dans une certaine mesure, va à l'encontre de certaines des actions récentes.
- L'**aptitude à phasage** n'est pas présumée poser de difficulté particulière.
- Comme pour les critères d'acceptabilité sociale et de faisabilité institutionnelle, le niveau de changement exigé dans le scénario de mobilité retenu est susceptible de poser quelques difficultés s'agissant du **degré d'implication des acteurs**.





3

LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

53103





Ces priorités d'intervention permettent d'orienter les principaux choix et actions du Plan, et de garder des objectifs qualitatifs pour le Plan de mobilité durable.

LES PRIORITÉS DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

À partir de l'ensemble des groupes de travail et consultations effectuées auprès des partenaires et de la population, et en conformité avec la vision de la Ville de Sherbrooke, une liste de **6 grandes priorités pour le plan a été formalisée.**

6 grandes priorités pour le plan

- **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.

LES OBJECTIFS DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

IL EST PARTICULIÈREMENT DIFFICILE D'ESTIMER LES ÉVOLUTIONS DE PARTS DE MARCHÉ DES DIFFÉRENTS MODES DEPUIS L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION EFFECTUÉE PAR LE MTQ EN 2003.

Néanmoins, la forte croissance de l'achalandage de la STS (plus de 30 % depuis 2003) a très probablement dépassé la croissance du nombre de déplacements par ménage sur le territoire de la Ville de Sherbrooke, et en extrapolant à partir de l'achalandage 2011, on peut supposer que la part de marché du transport en commun se situe au-delà de 6 %.

Les tendances concernant le vélo sont évaluées comme légèrement constantes, mais ce mode représente une très faible part des déplacements effectués en transport actif. Concernant la marche, on peut supposer que la part de marché a légèrement baissé suite aux partenariats effectués par la STS et les principales institutions d'étude. Toutefois, il faut tenir compte du fait qu'un client du transport en commun est nécessairement un marcheur.

Une des particularités du Plan de mobilité durable de Sherbrooke est constituée par **l'importance donnée au nombre de passagers moyen par véhicule**, qui représente selon nous, un enjeu majeur de la durabilité des déplacements, notamment en raison du **faible ratio d'occupation d'un véhicule à Sherbrooke** (environ 1,1 personne par automobile).

Le Plan est donc le premier au Québec à prendre en compte le mode automobile passager comme un mode durable et à en faire un objectif d'intervention, via les actions pour favoriser le covoiturage urbain.

TABLEAU 4 - ÉTAT DE LA SITUATION ET OBJECTIFS DU PMDS

	RÉPARTITION MODALE					GES 2021
	PPAM* EN 2003	ÉVOLUTION 2003/2011	OBJECTIFS 2016	OBJECTIFS 2021	CIBLE 2031	
 AUTOMOBILE CONDUCTEUR	62,1 %	=	58 %	52 %	45 %	- 20 %
 AUTOMOBILE PASSAGER	15,8 %	↘	16 %	18 %	21 %	
 TRANSPORT EN COMMUN	4,6 %	↗	8 %	10 %	12 %	
 TRANSPORT ACTIF	11,6 %	↘	12 %	14 %	17 %	

*PPAM : Période de pointe de l'avant-midi.
** Exclut le transport scolaire.

LE PLAN PRÉVOIT UN DOUBLEMENT DE LA PART DE MARCHÉ DU TRANSPORT EN COMMUN PAR RAPPORT À 2003

Les objectifs fixés pour 2016 et 2021 sont particulièrement ambitieux puisqu'ils supposent d'**augmenter la part de marché des modes durables de 32 % en 2003 à 42% en 2021.**

Cela implique, par exemple, un doublement de la part de marché du transport en commun par rapport à 2003, donc d'atteindre un achalandage supérieur à 10 millions de voyages annuels (pour 7,6 millions en 2010).

D'ici à 2016, en plus des changements dans les comportements et dans la culture qui émergent particulièrement chez les jeunes, les actions liées au développement du transport en commun et principalement celles liées à l'augmentation de l'offre permettent d'espérer une **croissance à 8 %** de la part de marché de ce mode, ce qui va favoriser directement le transport actif. L'émergence de nouveaux outils pour favoriser le **covoiturage, les efforts de sensibilisation** et la **réalisation d'infrastructures de transport actif** devraient se concrétiser par une légère augmentation de la part de marché de ces deux modes. En 2021, la mise en place d'une **première ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS)⁸** et la **redéfinition du réseau de transport urbain** autour de ce mode vont permettre de poursuivre l'augmentation de la part de marché pour l'amener à 10 %. Les efforts conjugués pour favoriser les transports actifs et le covoiturage vont finalement porter leurs fruits et augmenter respectivement de 2 % la part de marché de chacun de ces deux modes.

Étant donné qu'une très grande partie des émissions des Gaz à effet de serre (GES) sont liées à la consommation, au taux d'émission des automobiles, et au coût de

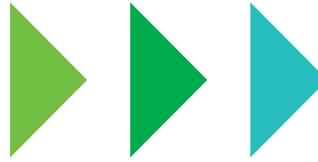


l'essence, soit des éléments externes sur lesquels le milieu n'a pas ou peu de possibilité d'intervention, il est particulièrement compliqué d'estimer les cibles de réduction liées au transport.

L'objectif reste donc de tendre vers la cible déterminée par le gouvernement du Québec, soit une **réduction de 20 %** sous les émissions de 1990.

Enfin, il est nécessaire, étant donné les types d'intervention, qui sont à long terme, d'évaluer une cible de part de marché des modes durables pour 2031. Cette dernière devrait alors atteindre **50 % des déplacements.**

⁸ Un bus à haut niveau de service (BHNS), ou service rapide par bus (SRB) (parfois désigné par le sigle anglais BRT, bus rapid transit), est une ligne de bus conçue et exploitée dans le but de garantir un service proche de ce que peuvent offrir d'autres systèmes de transports en commun tels que les tramways ou les métros mais à un coût moindre (Wikipedia)



L'ESPRIT DU PLAN

Le PMDS constitue une initiative ambitieuse qui, si elle est couronnée de succès, amènera des changements importants dans les habitudes de mobilité à Sherbrooke et dans ses environs immédiats. La démarche du PMDS tient pour acquis que, à la base, les choix de mobilité demeurent individuels et largement non contraints dans nos sociétés. Toutefois, à l'analyse, l'on mesure rapidement toute l'influence d'un ensemble de facteurs (caractéristiques du bâti, distance à parcourir, offre en transport routier, en stationnement et en transport collectif, présence ou absence de cheminements sécuritaires pour piétons et cyclistes, évolution des mentalités, etc.) sur nos choix de mobilité et à quel point l'auto-solo constitue un choix « naturel » à Sherbrooke.

La ville de Sherbrooke est très liée à son environnement régional, et le PMDS a une portée régionale, en influençant les modes de transport utilisés par les clientèles venant de l'extérieur de Sherbrooke, de manière à les rendre le plus durable possible. Par ailleurs, les efforts consacrés à la durabilité de l'organisation territoriale, et notamment le contrôle de l'urbanisation et de l'occupation du sol devront permettre de servir d'exemple pour les municipalités environnantes.

Le PMDS vise d'ici 10 ans à atténuer les contraintes d'utilisation des modes alternatifs à l'auto-solo et à ainsi élargir l'éventail des possibilités offertes aux Sherbrookoises et à leurs voisins. L'on souhaite ainsi amener un changement modal de nature « durable », c'est-à-dire en accord avec nos objectifs d'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie, en

améliorant les conditions de mobilité de la population, sa santé et sa sécurité, ainsi que l'économie de Sherbrooke et de sa région. Les partenaires du Plan auront un impact majeur dans la mise en œuvre des actions et dans l'atteinte des objectifs, en jouant un rôle de relais vis-à-vis de leurs clientèles et d'accélérateur en soutenant les orientations retenues.

Concrètement, le Plan de mobilité durable prévoit un ensemble d'actions visant à modifier l'aménagement du territoire et l'aménagement de la voirie, repenser la gestion du stationnement et augmenter tant en quantité qu'en qualité l'offre des modes de transport durables et alternatifs à l'usage de l'auto-solo. **Dans tous les cas, le Plan n'entend pas restreindre de quelque manière que ce soit la mobilité, mais bien de l'orienter, d'influer sur le choix du mode de transport et non pas sur le choix de se déplacer ou non.**

Forme urbaine :

le Plan entend désormais faire en sorte que tout nouveau projet de développement soit dans sa conception et ses caractéristiques assujéti à des **objectifs de mobilité durable et orienter dans le même sens toutes les actions (construction, réfection, revue de la réglementation) prenant place dans les quartiers existants, de manière à créer les conditions d'une mobilité durable.** Cela pourrait notamment prendre la forme d'une densification de l'occupation du sol le long d'axes majeurs de transport en commun ou de nouveaux développements favorisant la mixité des usages et résultant ainsi en des milieux de vie plus autonomes, moins générateurs de longs déplacements.



Voirie :

le Plan **favorise une réallocation de l'espace viaire au bénéfice des modes durables comme la marche, le vélo, le transport en commun**, en récupérant les surfaces qui sont peu ou pas utilisées pour la circulation des véhicules et en aménageant de nouveaux corridors pour ces modes alternatifs là où il n'y a pas de place sur le réseau routier. Au terme du Plan, des nouveaux itinéraires sécuritaires auront été créés dans l'ensemble de la ville pour marcheurs et cyclistes et le déplacement des autobus sera plus facile, grâce à la mise en place de mesures prioritaires en des points stratégiques.

Stationnement :

le Plan vise à **limiter l'ajout de places de stationnement hors rue pour les nouveaux projets de construction et à épauler les grands générateurs de déplacements** pour geler, voire réduire l'offre en stationnement, le tout dans une perspective globale cherchant à uniformiser l'offre, la gestion et la tarification dans l'ensemble de la ville. Ces initiatives se feront dans le cadre d'une gestion multimodale de la mobilité, en offrant des alternatives attrayantes en quantité et en qualité. En outre, le Plan entend tirer parti des espaces de stationnement sous-utilisés en encourageant les automobilistes à y laisser leur véhicule pour prendre l'autobus pour gagner leur destination.

Transport en commun :

le Plan vise à **bonifier l'offre en transport en commun afin d'en faire l'alternative de choix à l'automobile pour les parcours de moyenne ou de longue distance**. Cela passe par des améliorations tous azimuts : revue de la desserte dans les zones périphériques, diminution des temps de parcours par la mise en service de lignes express, réduction généralisée des temps d'attente par la mise en place de parcours à plus haute fréquence, construction d'une première ligne à haute capacité et niveau de service, mise en place de mesures préférentielles pour éliminer les zones de ralentissement, horaires simplifiés et bonification de l'information à l'utilisateur, aménagement convivial des véhicules, arrêts et stations du réseau, nouveaux produits tarifaires, coordination améliorée avec les autres modes durables de déplacement.

Modes actifs de déplacement :

la marche et l'utilisation du vélo doivent regagner la place privilégiée qui doit être la leur pour ce qui est des déplacements à courte ou à moyenne distance et le Plan entend supprimer les obstacles aux modes de déplacement actifs dans l'ensemble de la ville en créant les conditions (espace sur ou hors rue, signalisation, sécurisation des carrefours, aménagements et infrastructures dédiés) d'un usage sécuritaire pour toute la population.

DÉCLINAISON DU PLAN PAR THÉMATIQUE

LES PARAGRAPHES QUI SUIVENT PRÉSENTENT DANS LEUR ENSEMBLE LES ACTIONS PRÉCONISÉES DANS LE SCÉNARIO DE MOBILITÉ RETENU DU PLAN DE MOBILITÉ. CES ACTIONS SONT DE DEUX ORDRES. LES PREMIÈRES, AU NOMBRE DE VINGT-SEPT (27), CONCERNENT LES SEPT (7) THÉMATIQUES DU PMDS. DITES « TRANSVERSALES », LES DEUXIÈMES CONCERNENT LA MISE EN ŒUVRE DU PMDS ET TOUCHENT À TOUTES LES THÉMATIQUES CONSIDÉRÉES DANS LE PLAN. ELLES SONT AU NOMBRE DE SIX (6).

ORGANISATION DU TERRITOIRE ET DÉVELOPPEMENT URBAIN

Le territoire sherbrookoise est caractérisé par un développement discontinu de son espace, en raison des différents noyaux de développement provenant des anciennes municipalités regroupées formant l'agglomération sherbrookoise et de par sa géographie accidentée façonnée entre autres par la présence de deux cours d'eau. Ainsi, le territoire sherbrookoise est utilisé de manière discontinu. Sauf pour le centre-ville et les secteurs agricoles protégés, il est caractérisé principalement par un développement étalé et peu dense. Malgré que des efforts aient été consentis, on constate que le voisinage de certaines fonctions peu compatibles (par exemple l'industrie et la résidence) caractérise encore aujourd'hui les secteurs centraux de l'agglomération; alors que, règle générale, la mixité des usages (ceux qui sont complémentaires) est peu répandue. Cette situation prévaut aussi bien dans les secteurs centraux, quoique dans une moindre mesure, que dans les nouveaux développements résidentiels

implantés en périphérie. Cela favorise l'utilisation de l'auto-solo en l'absence d'infrastructures adéquates pouvant favoriser les déplacements en transport collectif et actif.

« Organisation du territoire et développement urbain » représente une thématique sensible à traiter dans le cadre d'un plan de mobilité durable. Cette thématique relève plutôt des outils de développement et de planification comme la Vision de développement (2011-2021), le Schéma d'Aménagement et de Développement, le Plan d'urbanisme et autres études qui sont en cours de réalisation.

Si le PMDS prévoit néanmoins des éléments permettant d'appuyer ces outils à partir d'une vision plus axée sur les déplacements et les transports, il n'a en aucun cas pour but de se substituer aux autres documents de planification.

En accord avec l'énoncé de vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social du territoire⁹ (ci-après nommée la Vision stratégique), l'organisation du territoire et le développement urbain se déclinent principalement autour de quatre des sept stratégies :

- 1 offrir** des milieux de vie de qualité ;
- 2 protéger** l'environnement et les milieux naturels ;
- 3 privilégier** les transports actifs et les transports collectifs ;
- 4 optimiser** l'occupation du territoire urbanisé.

En raison du caractère transversal de la thématique Organisation du territoire et développement urbain, les trois autres stratégies (pour les domaines agricole et rural, économie et tourisme) identifiées à la Vision stratégique comportent également des éléments s'y rattachant, mais de façon moindre. Ces quatre stratégies se retrouvent dans les scénarios d'évolution établis à partir des principales conclusions du diagnostic et des enjeux définis.

⁹ En cours de validation auprès des citoyens.



Elles trouvent aussi écho dans les actions suivantes :

Mettre en place des incitatifs au développement et à la requalification dans l'axe central / BHNS

Cette première action vise à supporter un secteur de la ville ayant déjà une mixité d'usage et un potentiel de requalification. La mise en place des incitatifs de développement et de requalification vise à identifier le type et la nature des incitatifs (réglementaires, fiscaux, etc.) pouvant être envisagés pour concentrer le développement et les actions de requalification dans la zone centrale.

Par ailleurs, la mise en place d'un BHNS permet de bénéficier à la fois d'un levier pour favoriser la densification, et d'une opportunité de soutenir un développement dense le long de l'axe retenu, sous la forme de *transit-oriented development (TOD)*¹⁰.

Ces mécanismes, une fois convenus, **participeront à l'atteinte des objectifs d'optimisation de l'occupation du territoire urbain par un effet de densification**. Ils contribueront aussi à la **mise en place de milieux de vie à proximité d'accès aux transports collectifs et actifs**.

Intégrer les modes durables au Cahier de normes et critères d'aménagement pour les nouveaux projets urbains et d'infrastructures

Cette étude servira à se doter de critères et de normes d'aménagement, et de conception des voies publiques et du milieu urbain en fonction d'une nouvelle vision s'appuyant sur la mobilité durable. Ces critères et normes vont tendre à **favoriser le développement de milieux de vie conviviaux, caractérisés par une mixité des fonctions** (résidentiel, commercial et industriel léger) **et une proximité des lieux de travail et de résidence**. Ce cahier de normes et de critères d'aménagement s'inspirera au préalable des directives et orientations contenues dans les outils de planification et de développement présentement en préparation comme la Vision de développement 2011-2026, le Schéma d'Aménagement et de Développement, le Plan d'urbanisme.

Réviser les modalités d'acceptation de projets de développement urbain

Les processus d'acceptation de projets actuels n'incluent pas implicitement les aspects de la mobilité durable et la participation de professionnels du domaine dans l'analyse et la prise de décision pour l'autorisation de projet. Cette action portera sur la révision des processus d'approbation de projet de développement sur le territoire ; l'identification des services et professionnels impliqués, le type et la nature des critères (éléments) de mobilité durable à prendre en compte ; et finalement la préparation d'une proposition de révision des mécanismes d'acceptation. Les objectifs de cette action

CES CRITÈRES ET NORMES VONT TENDRE À FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE MILIEUX DE VIE CONVIVIAUX

sont d'**optimiser les processus d'approbation de projet de développement sur le territoire et d'inclure dans les processus d'approbation la prise en compte de la mobilité durable et l'avis des professionnels de ce domaine.**

VOIRIE ET CIRCULATION AUTOMOBILE

Le réseau routier de Sherbrooke est généralement bien constitué et répond aux besoins de déplacement en véhicule. Certaines zones de ralentissement sont constatées aux périodes de pointe sur certains axes et à des endroits très ponctuels. Le prolongement prochain de l'autoroute 410 contribuera à réduire la circulation de transit sur les artères principales, alors que la construction projetée du boulevard René-Lévesque permettra de faciliter les déplacements véhiculaires à Rock-Forest – Saint-Élie – Deauville.

La largeur des chaussées et des emprises est suffisante pour intégrer divers modes de transport sans affecter la capacité du réseau routier.

Dans certains quartiers périphériques, le réseau viaire se caractérise par un manque de voies collectrices. De plus, plusieurs rues des quartiers périphériques sont dépourvues de trottoirs. Le développement de nouveaux secteurs d'urbanisation (zones prioritaires) représente une occasion d'intégrer certaines considérations de mobilité durable.

La sécurité des déplacements est légèrement meilleure à Sherbrooke que dans d'autres villes de taille comparable en ce qui a trait à leur fréquence. Toutefois, les accidents corporels apparaissent fréquents, avec une quarantaine de mortalités ou blessés graves en 2009.

Les actions suivantes ont été intégrées dans le PMDS.

Réaliser des aménagements du réseau routier primaire pour tous les modes pour toute nouvelle rue ou réfection majeure

La configuration de l'espace de la voirie, conçue en fonction des besoins de l'automobile, convient mal aux besoins du transport en commun, de la marche et du vélo. De plus, le réseau routier existant offre de grandes possibilités de répondre davantage aux besoins de développement des réseaux de modes durables. Ce développement passe par un nouveau partage de la voirie et l'implantation d'aménagements et d'équipements pour assurer l'efficacité, l'efficience et la sécurité de ces modes.

Une grande partie du territoire de Sherbrooke est déjà construit et l'adaptation du réseau routier et du milieu bâti doit tenir compte de l'existant. Chaque année, une partie du réseau routier ou du territoire fait l'objet de réfections et de travaux de diverses natures. Ces travaux de réfection représentent une occasion d'aménager la voirie, les équipements et les aménagements en accord avec les principes de mobilité durable et les critères d'aménagement du cahier déjà mentionné la page précédente.

En vertu des plans sectoriels à préparer ou à modifier en ce qui concerne les modes de transport alternatifs à l'automobile, les interventions seront de deux ordres. Sur le réseau existant, on profitera de travaux de réfection pour intégrer les besoins des modes durables dans l'aménagement. Concernant les nouvelles rues, la conception des aménagements intégrera systématiquement les éléments favorisant la mobilité durable.

Il s'agit donc de concevoir et de mettre en place concrètement aux endroits ciblés des voies réservées, autres aménagements et équipements améliorant le plus les modes durables, améliorant la sécurité de tous les usagers et préservant une capacité routière acceptable.

Programmer les interventions par quartier et pôle

L'aménagement de nouveaux quartiers et les interventions dans les milieux existants sont autant d'occasions de mettre en œuvre des actions locales visant à appliquer concrètement les principes de la mobilité durable. Par ailleurs, un exercice local de planification, de conception et de mise en place spécifique propre à chaque quartier ou arrondissement ou grand pôle territorial permettra une application adaptée aux contextes particuliers.

La mise en place de l'axe René-Lévesque dans l'arrondissement de Rock-Forest-Saint-Élie-Deauville permettra de mettre à l'essai cette nouvelle démarche de planification.

STATIONNEMENT

Le stationnement hors rue et sur rue est généralement largement disponible à Sherbrooke. Au centre-ville, l'offre de stationnement, bien que suffisante, est quelque peu décentrée par rapport au secteur commercial de la rue Wellington. La majorité des espaces relève d'une tarification qui peut être perçue comme basse, comparativement à des villes plus importantes, mais qui reste la plus élevée à Sherbrooke. À l'extérieur du centre-ville, l'offre répond à la demande et dans certains cas, l'excède largement, surtout en semaine, ce qui représenterait un potentiel pour du stationnement incitatif ou d'autres usages.

L'offre de stationnement desservant les grandes institutions (CHUS, UdeS, Cégep de Sherbrooke) ne répond pas à la demande. L'accroissement de cette offre requerrait des investissements importants aussi, les institutions entendent privilégier des modes de transport alternatifs pour satisfaire les besoins de déplacements.

Les stationnements incitatifs permettant les déplacements intermodaux sont quasi inexistant à Sherbrooke. Par ailleurs, la réglementation actuelle du réseau viaire n'inclut pas de zones d'arrêt interdit à tous les arrêts d'autobus, ce qui entrave l'accessibilité, l'efficacité et la sécurité des mouvements d'autobus.

Les actions suivantes sont prévues :

Coordonner les politiques de stationnement de l'ensemble des acteurs du territoire

Les grandes institutions, les principaux générateurs de déplacements et la Ville de Sherbrooke tentent de plafonner l'offre de stationnement face à une demande très élevée. Leurs efforts en ce sens doivent être soutenus. **Le soutien peut être de nature fiscale ou financière, ou par d'autres moyens comme une bonification de la réglementation d'urbanisme.** Un diagnostic précis pour chacun et une étude des pratiques performantes et adaptées en matière fiscale et financière, de même qu'en réglementation d'urbanisme, du stationnement de grands générateurs quant à leur impact sur les choix modaux des usagers, leur applicabilité, leur faisabilité et leur acceptabilité permettront de cibler les mesures appropriées.

Réviser la réglementation municipale impliquant le stationnement des générateurs

Dans la foulée de l'action précédente, il importe de réviser la réglementation municipale sur le stationnement aux principaux générateurs de déplacements, de manière à uniformiser les pratiques dans l'ensemble du territoire urbanisé et favoriser l'usage des modes de transport durables, le tout sans préjudice pour l'un ou l'autre générateur. Cette action implique une **démarche consultative auprès des partenaires et culminera en la modification de la réglementation en matière d'urbanisme**, le tout dans le cadre de l'actuelle révision du Plan d'urbanisme.

Mettre en place des stationnements incitatifs

En coordination avec l'aménagement d'un futur BHNS et celle de lignes d'autobus à haute fréquence, l'identification d'un schéma de stationnements incitatifs permettra de mettre en place une offre adaptée aux besoins des adeptes (actuels et futurs) des déplacements bimodaux, impliquant l'usage du transport en commun à destination ou en provenance du lieu d'emploi ou d'étude. Certains stationnements pourront être disponibles en prévoyant des ententes avec les générateurs disposant d'une offre de stationnement largement excédentaire pour combler une partie des besoins. Une politique à ce



propos pourra être étudiée et adoptée par la Ville de Sherbrooke, la STS ou le CMDS, puis des ententes seront mises en œuvre. Cette action vise d'abord à **mieux connaître l'offre disponible en matière des grands stationnements peu utilisés, de même que les besoins des utilisateurs**. Par la suite, l'offre pourra être développée.

Élaborer une politique envers les véhicules moins polluants

Par ailleurs, le stationnement doit être géré de manière à favoriser l'usage du transport en commun et de véhicules écoénergétiques, en permettant aux automobilistes utilisant le transport en commun ou aux covoitureurs et utilisateurs de véhicules moins polluants (électriques ou autres) de disposer des droits de stationnement et des équipements facilitant et favorisant leurs déplacements. Cette action vise d'abord à **définir une politique municipale favorisant le stationnement pour les véhicules moins polluants, puis à mettre en œuvre cette politique**.

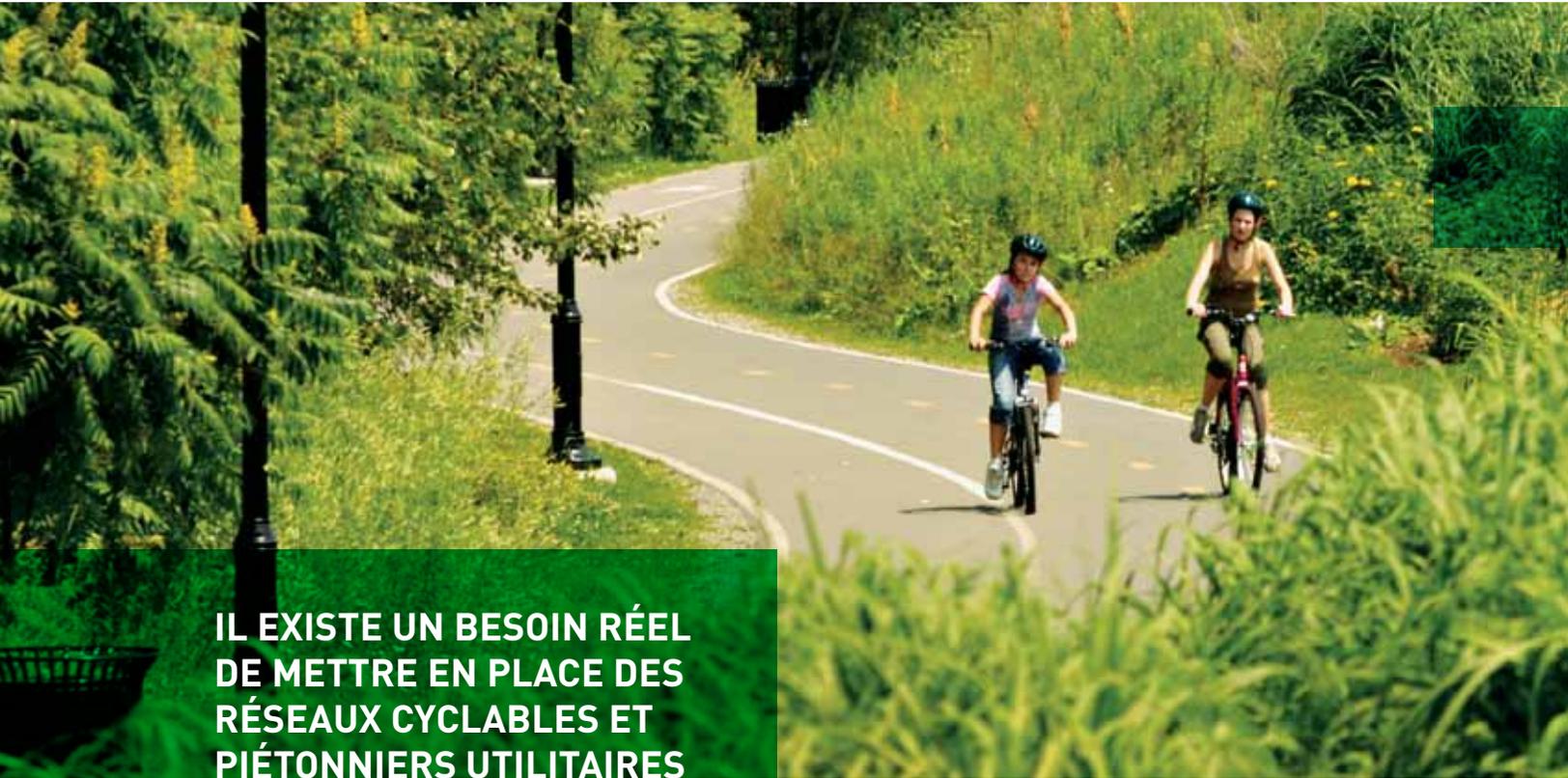
COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE

Le covoiturage et l'autopartage constituent une alternative économique à l'usage individuel de la voiture. Ces deux modes de déplacement sont toutefois peu utilisés à Sherbrooke. Il y a peu d'infrastructures et d'aménagements dédiés qui favorisent l'usage de ces modes de transport. Il existe des initiatives privées de développement de réseaux de covoiturage. Au niveau de l'autopartage, l'offre est plutôt limitée et répartie sur peu de points de services. Ces alternatives devraient bénéficier de mécanismes de promotion et de coordination de ces services, d'un appui pour faciliter la mise en relation des usagers dans le cas du covoiturage ainsi que pour le développement d'aménagements dédiés à l'autopartage et au covoiturage. Ces actions doivent être élaborées de manière à tirer profit des réseaux de transport en commun.

Concrètement les actions suivantes sont proposées :

Améliorer l'offre et l'usage d'autopartage dans la zone dense

L'agglomération de Sherbrooke souhaite dans le processus de requalification de la zone dense favoriser l'amélioration de l'offre d'autopartage et l'adhésion à ce mode de transport pour ce secteur. Entre autres, l'offre d'autopartage ne tient pas compte des réseaux de TC présentement en place. L'action proposée vise à mettre en place un groupe de travail pour l'étude de l'offre et des besoins en autopartage (places de stationnement, véhicules, solutions auto+bus) et l'identification et déploiement des moyens d'amélioration de promotion des services d'autopartage. Ces moyens devraient **favoriser une offre ajustée aux besoins, une meilleure adhésion à ce mode de transport, une harmonisation des services avec les réseaux de transport en commun actuels et les gestionnaires de grands espaces de stationnement**.



IL EXISTE UN BESOIN RÉEL DE METTRE EN PLACE DES RÉSEAUX CYCLABLES ET PIÉTONNIERS UTILITAIRES POSSÉDANT DES AMÉNAGEMENTS ET DES ÉQUIPEMENTS DÉDIÉS

Implanter un outil dynamique de gestion du covoiturage

Le covoiturage est présentement géré à la pièce par quelques organisations, il y a un besoin pour une gestion commune de ce mode de déplacement, notamment pour les secteurs où la demande en transport est faible. L'action vise à **réaliser une étude menant à la préparation d'un document d'appel d'offres pour le développement et la mise en service d'une solution informatique pour réaliser la gestion des demandes de covoiturage.**

Réaliser des incitatifs et aménagements dédiés à tous les pôles générateurs

Le covoiturage est présentement peu attractif. Il requiert la mise en place d'aménagements adéquats aux endroits stratégiques comme les pôles générateurs et les points

d'affluence du réseau de transport en commun. L'action proposée portera sur l'évaluation locale du marché des covoitureurs chez les principaux générateurs et aux nœuds du réseau TC pour cibler les sites pouvant bénéficier d'incitatifs et aménagements. En parallèle, sera réalisée l'étude et la documentation de mesures prises en faveur du covoiturage dans d'autres villes. Finalement, sur la base de ces constats, un ensemble de propositions d'incitatifs et d'aménagements adaptés aux besoins et particularités des lieux ciblés sera préparé. Le résultat attendu de cette action est la **mise en œuvre pour les pôles générateurs de déplacement et les nœuds TC d'incitatifs au covoiturage ainsi que des aménagements dédiés.**

TRANSPORT ACTIF

L'agglomération de Sherbrooke offre aux adeptes du transport actif des réseaux cyclables et piétonniers. Ces réseaux sont en plusieurs endroits discontinus, principalement à caractère récréatif, et permettent difficilement les déplacements utilitaires de manière sécuritaire et efficiente (comme de circuler d'ouest en est ou encore de relier entre eux les différents secteurs ou les pôles générateurs). Il existe un besoin réel de

mettre en place des réseaux utilitaires possédant des aménagements et des équipements dédiés à proximité des infrastructures de TC et des générateurs de déplacements.

Pour améliorer la situation des transports actifs, les actions suivantes sont proposées :

Concevoir et mettre en œuvre un Plan directeur du réseau cyclable

Les besoins des piétons et des cyclistes et l'évolution des réseaux de ces clientèles diffèrent. Le réseau cyclable actuel ne répond pas à tous les types de pratique du vélo. L'action proposée porte sur l'élaboration d'un plan directeur issu essentiellement de l'étude des besoins des usagers du vélo et des axes de déplacements, de l'identification des constituantes stratégiques à sa réalisation, d'une planification de son déploiement et finalement de la mise en place d'un processus de concertation des différents intervenants municipaux acteurs des développements à venir. L'objectif de cette **action est la mise en place d'un agenda (programmation) avec échéancier et évaluation budgétaire des travaux d'aménagement et d'entretien requis pour la mise en place graduelle d'un réseau qui répond à toutes les pratiques.**

Concevoir et mettre en œuvre un Plan directeur du réseau piétonnier

Les cheminements piétons sont difficiles dans plusieurs quartiers de Sherbrooke, étant donné l'absence de trottoirs ou de voies sécuritaires et la présence de noyaux de développement fermés, sans porosité possible. Il faut convenir aussi que les besoins des piétons et des cyclistes et l'évolution des réseaux de ces clientèles diffèrent. L'action proposée porte sur la conception d'un schéma directeur d'un réseau provenant de l'analyse des besoins des usagers du réseau piétonnier et des axes de déplacements requis, de l'identification des constituantes essentielles, d'une planification de sa réalisation, de la mise en place d'un processus de concertation des différents intervenants municipaux pour une planification systématique avec la mise en place des infrastructures

de transport. L'objectif de ce schéma est la réalisation d'un ensemble d'actions avec échéancier et planification financière des travaux d'aménagement et d'entretien requis pour la mise en place graduelle d'un réseau qui répond à toutes les pratiques. L'action vise à **intégrer l'aménagement des transports actifs avec les travaux de voiries de l'ensemble des arrondissements et permettre de relier les pôles générateurs par ce mode de déplacement.**

Définir des normes d'aménagement dédiées aux transports actifs

Les aménagements actuels sur le territoire sont disparates et pas nécessairement bien adaptés à la pratique des transports actifs (exemples : stationnements, abris sécurisés). L'objectif de cette action est l'établissement d'un guide des bonnes pratiques pour favoriser le développement des différents types d'aménagements de transport actif selon certains standards. La préparation d'un tel guide a aussi pour but de favoriser une harmonisation de ces infrastructures. Cette action prévoit la réalisation dans un premier temps d'une **analyse des aménagements offerts et de l'adéquation de ceux-ci avec la demande et les besoins des utilisateurs. Partant de ce constat, un guide de bonnes pratiques dans l'aménagement d'infrastructures de transport actif sera préparé et rendu disponible sous forme d'une publication adaptée.**



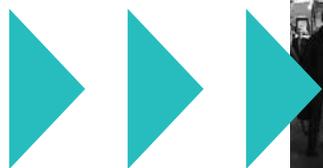
TRANSPORT EN COMMUN ET INTERMODALITÉ

Par rapport aux villes canadiennes de taille comparable, Sherbrooke se situe dans le peloton de tête en ce qui concerne l'achalandage de ses services de transport collectif. Les cinq dernières années ont été notamment marquées par une révision complète de la structure du réseau de lignes (plan de transport 2006) et par une approche innovante et agressive de partenariats entre la STS et les grandes institutions sherbrookoises. Ce faisant, la STS a contredit les augures qui, au su de l'évolution des grandes tendances en matière de démographie et de mobilité, anticipaient une décroissance de l'achalandage depuis la dernière enquête origine-destination (OD) réalisée en 2003. **Ainsi, plutôt que de connaître une baisse de 5 % de son achalandage entre 2003 et 2009, la STS a vu le nombre de passages augmenter de 30 % durant la même période.**

Toutefois, à moins d'un changement durable dans les habitudes de transport des Sherbrookoises, dont l'immense majorité continue à privilégier l'usage de la voiture particulière pour effectuer ses déplacements quotidiens, le bilan positif affiché ces dernières années par la STS ne pourrait à terme que constituer une parenthèse dans un lent processus de déclin. En effet, avec le vieillissement de la population, on anticipe dans les années à venir une

érosion significative d'un segment important de la clientèle dite traditionnelle (la population étudiante) de la STS. Les personnes âgées ont des habitudes de vie qui entraîneront une diminution générale de l'achalandage.

Le PMDS entend contribuer à éviter cela et à inverser durablement cette tendance baissière. Ainsi, de manière à pouvoir atteindre l'objectif québécois d'une réduction de 20 % des émissions de GES à l'horizon 2020, les Sherbrookoises doivent prendre le virage du transport en commun. Les jeunes Sherbrookoises devront, une fois rendus sur le marché du travail, continuer à utiliser le transport en commun. Les familles pourront questionner l'utilité d'une deuxième voiture et les personnes âgées, continuer à être actifs grâce au transport en commun. Ce changement modal sera particulièrement important pour les travailleurs et les résidents des quartiers en dehors du centre (par exemple Rock-Forest et l'est de Fleurimont), traditionnellement peu enclins à faire usage des transports collectifs. Au terme du Plan, il est souhaitable de voir la part modale de la STS doubler par rapport à la situation actuelle. Ambitieux, cet objectif requerra des efforts importants pour améliorer l'offre de service et sa fiabilité.



S'agissant des mesures prévues en ce qui concerne spécifiquement le transport en commun et l'inter-modalité, le scénario privilégié pour le PMDS prévoit agir sur plusieurs volets :

- en augmentant substantiellement l'offre de service et en recourant à de nouvelles technologies ;
- en améliorant l'adéquation entre l'offre et la demande ;
- en accroissant la rapidité et la régularité du service ;
- en bonifiant l'offre en transport régional ;
- en améliorant l'information transmise et le confort des voyageurs.

Les lignes qui suivent présentent les actions prévues du Plan de mobilité, regroupées sous les cinq volets précités.

AUGMENTER L'OFFRE DE SERVICE ET RECOURIR À DE NOUVELLES TECHNOLOGIES

Réaliser l'étude d'opportunité d'une ou plusieurs lignes BHNS

Mettre en place une ou plusieurs lignes de BHNS

Initier une table de concertation régionale sur l'électrification des transports

Les lignes fortes de la STS desservent les grandes artères de la ville et les grands générateurs de déplacements. Si l'intervalle de passage effectif y est déjà assez réduit à l'heure de pointe, le mode d'opération privilégié jusqu'à maintenant et la relative complexité des horaires peuvent être peu attractifs, les temps d'attente étant, de plus, parfois importants en dehors des heures de pointe.

L'amélioration de l'offre de service requiert un saut quantitatif et qualitatif important. **Sur les lignes fortes de la STS, le PMDS privilégie en premier lieu la mise en place d'un service « 10 minutes max » en pointe et « 20 minutes max » le reste de la journée.**

La mise en place d'un service de bus à haut niveau de service (BHNS) sur un ou plusieurs axes à identifier à Sherbrooke constituera un deuxième saut qualitatif et quantitatif majeur. En service dans de nombreuses villes dans le monde de taille comparable à Sherbrooke, le BHNS constitue un palier intermédiaire entre l'autobus et le tramway et apparaît particulièrement adapté au contexte sherbrookois. Ce service inclut plusieurs mesures (véhicules à grande capacité, stations espacées et confortables, mesures préférentielles tels feux prioritaires ou voies réservées autorisant une vitesse élevée et une régularité améliorée) permettant de bonifier substantiellement l'offre de service. Alliée à un réaménagement de l'espace public et à une densification de l'occupation du sol aux abords des stations, la mise en place d'un BHNS est susceptible de générer une hausse appréciable de l'achalandage. La mise en place d'un tel service requerra d'abord des études détaillées pour identifier le ou les axes susceptibles d'être aménagés, ainsi que les caractéristiques des aménagements et du service. La mise en place comme telle des nouveaux services suivra.

Sur le plan technologique, le recours à terme à des véhicules « tout électrique » mettra la STS et les autres opérateurs de transport en commun qui y auront recours à l'avant-plan en matière d'innovation technologique et de « transport vert ». Il règne à cet effet une véritable effervescence dans le domaine des transports collectifs et la circulation d'autobus fonctionnant à l'électricité, tout en réduisant fortement la « signature sonore » du transport en commun, permettra de réduire à zéro ses émissions de gaz à effet de serre (GES), lesquelles représentent environ 3 % du total actuel en ce qui concerne le transport des personnes à Sherbrooke.



ACCESSIBLE VIA LE WEB ET LES AUTRES CANAUX DE COMMUNICATION USUELS, L'INFORMATION AU VOYAGEUR DEVRA ÉGALEMENT ÊTRE SOIGNÉE AUX ARRÊTS, POINTS DE CONTACT AVEC LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

AMÉLIORER L'ADÉQUATION ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE

Réviser l'offre de transport urbain en tenant compte des objectifs d'augmentation du niveau de service

Réviser l'offre de transport urbain en tenant compte de l'arrivée du BHNS

Réaliser le processus d'amélioration continue de la qualité

L'augmentation des heures de service que propose le PMDS ne saurait se réaliser sans s'affranchir d'un dosage « intelligent » des moyens qui devront être consentis pour contribuer à détourner les Sherbrookoïses de l'auto-solo pour leurs déplacements quotidiens. En l'espèce, la bonification des services (dont la réduction des intervalles de passage à un maximum de 10 minutes en pointe et de 20 minutes le reste du temps) devra être assujettie à une planification adaptée aux particularités des différents secteurs de la ville et des besoins de ceux qui y résident, y étudient, y travaillent ou s'y récréent. Pour ce faire, la STS devra mettre en œuvre de nouveaux outils de planification et réviser ses pratiques et normes de service. Concrètement, pour la clientèle, cela pourrait notamment se traduire par le recours à des véhicules et des tracés adaptés selon la période de la journée.

Plus spécifiquement, la mise en place d'un ou de plusieurs axes de BHNS amènera une révision concomitante de l'ensemble du réseau de transport de la STS. Le tracé des lignes, le niveau de service et les horaires seront revus. Parallèlement à cette révision de l'offre, la STS poursuivra son processus d'amélioration continue de la qualité pour être capable, dans la mesure des moyens disponibles, de répondre aux attentes de sa clientèle actuelle et potentielle en termes de qualité de service.

ACCROÎTRE LA RAPIDITÉ ET LA RÉGULARITÉ DU SERVICE

Implanter des mesures préférentielles sur le reste du réseau de transport public

Réviser l'offre en transport public dans les secteurs périphériques

La réduction du temps de parcours et une amélioration de la régularité du service constituent des éléments incontournables pour qui vise à infléchir la tendance au recours croissant à l'automobile comme mode de transport urbain. À cet égard, il a été constaté que le transport collectif souffrait de la comparaison avec la voiture pour ce qui est notamment des déplacements en provenance de la périphérie. La réduction des temps de parcours passera notamment par une reconfiguration du réseau de lignes et par la mise en place de parcours express, plus directs. Quoique relativement fluide, la circulation à Sherbrooke est toutefois difficile sur certains tronçons et à certaines périodes de la journée, justement alors que les flux de voyageurs sont les plus importants. La mise en place de mesures préférentielles (feux prioritaires, voies réservées, signalisation, etc.) sur les grands axes, ou partie de grands axes, et les lignes fortes du réseau de la STS permettra de réduire les temps de parcours et profitera également aux autres transporteurs. **Par la réduction des perturbations affectant l'opération des services de transport en commun, ces mesures résulteront également en une amélioration notable de la régularité des services et à un respect accru des horaires, gage d'un service plus attrayant et fiable.**

BONIFIER L'OFFRE EN TRANSPORT RÉGIONAL

Renforcer et intégrer les dessertes régionales

Mettre en place une tarification régionale multimodale

Une révision des caractéristiques de l'offre de service en transport collectif entre Sherbrooke et les MRC et villes environnantes vise à fournir un service plus attrayant et rapide, notamment pour ce qui est des travailleurs et étudiants se destinant à Sherbrooke en matinée et en revenant en après-midi ou en soirée. Cette bonification des services pourra également passer par une bonification de l'information à l'utilisateur et la mise en place d'une tarification régionale, éliminant ainsi la double tarification pour qui utilise plus d'un service.

AMÉLIORER L'INFORMATION TRANSMISE ET LE CONFORT DES VOYAGEURS

Améliorer l'information aux voyageurs en s'appuyant sur les nouvelles technologies

L'accès à une information de qualité et fiable constitue un autre a priori d'une bonification des services de transport collectif. Savoir quelles sont les options de transport s'offrant à nous, quel itinéraire il faut emprunter, où se situe le point d'embarquement, quel est le temps de parcours, combien de temps il reste avant le prochain passage, quelle est la nature de la perturbation affectant la prestation de service constituent autant d'informations qu'il faut fournir au voyageur, que celui-ci soit un novice ou un habitué. Dans une ville comme Sherbrooke, eu égard à la densité d'occupation du sol, l'on ne saurait se contenter des seuls services de transport collectif pour se déplacer et le recours à plusieurs modes de transport, à l'intérieur d'un même déplacement, constitue souvent la solution. En la matière, les outils d'information au public et aux voyageurs doivent faire état de l'ensemble des éléments du « cocktail transport », incluant le covoiturage, l'autopartage, le vélo, les autres services de

transport collectif, etc. Pour réaliser ce saut qualitatif dans l'information aux voyageurs, l'on aura recours massivement aux **nouvelles technologies**, non seulement celles associées à l'information et aux télécommunications, lesquelles concernent la diffusion de l'information, mais également à l'ensemble des moyens et outils techniques développés dans l'industrie des transports ces dernières années et qui concernent notamment la collecte et le traitement des informations (voir notamment la mise en place prochaine d'un SAEIV à Sherbrooke). **Accessible via le web et les autres canaux de communication usuels, l'information au voyageur devra également être soignée aux arrêts, points de contact avec le réseau de transport collectif.**

ACCESSIBILITÉ AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Réalisation du plan d'accessibilité universelle avec des actions prioritaires concernant les infrastructures de la ville et de la société de transport

Le diagnostic réalisé dans le cadre du PMDS a mis en lumière la tâche à accomplir afin de rendre conformes aux normes couramment admises les arrêts, installations et outils d'information de la STS. En la matière, la STS a initié une démarche complète de planification à l'issue de laquelle, vers la fin de l'année 2011, elle devrait disposer d'un *Plan de développement pour l'accessibilité du réseau régulier de transport en commun pour les personnes à mobilité réduite*.

La mise en œuvre du plan d'accessibilité universelle entraînera une **révision des normes et caractéristiques d'aménagement des points d'arrêts de l'ensemble du territoire, ce qui permettra d'apporter au voyageur tout le confort et l'information requise**. Cette mise à niveau requerra un effort substantiel à Sherbrooke où nombre d'arrêts sont difficilement accessibles, notamment en hiver.





ACTIONS TRANSVERSALES

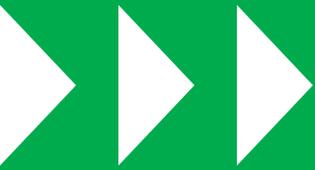
En plus des actions requises pour chacune des sept thématiques figurant au Plan (voir paragraphes précédents), la mise en œuvre du PMDS requiert une organisation et des actions spécifiques, décrites ci-dessous.

Organiser une table de concertation pour planifier et optimiser les actions de sensibilisation concernant la mobilité durable

Le présent Plan ne constitue pas la première ni la dernière démarche engagée en faveur du développement ou de la mobilité durable à Sherbrooke ou en Estrie. Si l'importance de la question est garante de l'intérêt, voire de l'engagement, de la collectivité et des individus, les actions à entreprendre d'ici 10 ans exigent une parfaite coordination des efforts. En la matière, on constate que s'il y a

actuellement beaucoup d'actions ponctuelles de promotion et de sensibilisation pour favoriser les comportements de mobilité durables, celles-ci sont souvent en compétition les unes par rapport aux autres. En outre, de nombreux interlocuteurs présentent des compétences et des forces variées pour effectuer ces actions.

Par la mise en place d'une table de concertation, on **vis** à **coordonner, optimiser et rendre plus efficaces les actions de promotion et de sensibilisation en matière de mobilité durable.**



Réaliser des plans de mobilité durable partenaire

La mise en œuvre du Plan de mobilité durable de Sherbrooke ne fera pas exception quant à la participation de l'ensemble du milieu sherbrookoïse. En effet, les partenariats réalisés ces dernières années ont montré l'importance cruciale de s'appuyer sur les employeurs et institutions pour relayer les actions.

Dans cette optique, la réalisation de « plans de mobilité durable partenaire » vise à **faire des partenaires le relais du CMDS dans l'ensemble de leurs actions pouvant toucher la mobilité durable.**

Mettre en place « des ateliers Employeurs »

Autre action dite de « réseautage » mettant à profit les nombreuses expériences des partenaires, employeurs et institutions, la mise en place « d'ateliers Employeurs » vise à faire partager l'expertise glanée en matière de programmes destinés à faciliter les déplacements durables des employés. On vise dans cette optique à **tenir des rencontres régulières de partage et d'évaluation entre les partenaires intéressés pour favoriser les déplacements durables de leurs employés.**

Décliner le plan par secteur stratégique

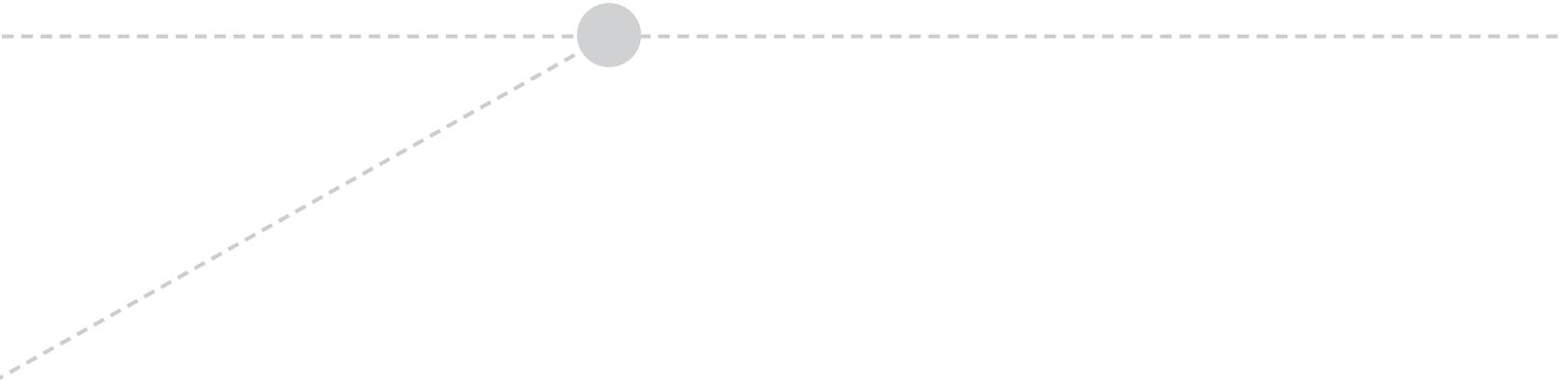
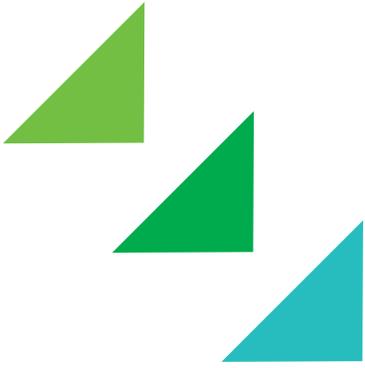
Les grandes orientations et objectifs définis dans le Plan concernent l'ensemble du territoire sherbrookoïse. Étant donné l'hétérogénéité du territoire et celle des choix modaux effectués par les personnes qui y résident ou s'y destinent, il est requis de préciser ces orientations et objectifs pour plusieurs secteurs stratégiques, que ce soit pour répondre à des problématiques spécifiques ou à de nouvelles infrastructures ou développements. Des analyses additionnelles seront donc conduites et les orientations et objectifs précisés à la suite.

Mettre en place un observatoire de la mobilité durable

Le présent exercice, basé sur un diagnostic général de la mobilité à Sherbrooke et structuré autour d'objectifs et d'actions visant à corriger les déficiences constatées et à orienter les choix de mobilité, resterait vain si on ne se donnait les moyens de pouvoir mesurer l'atteinte effective des objectifs fixés et les résultats des actions entreprises. C'est dans cette optique qu'il est proposé de mettre en place un **Observatoire de la mobilité durable à Sherbrooke, qui permettra de suivre les impacts et conséquences des différentes actions, dans un format et une périodicité qui restent à définir.**

Solliciter des sources de financement auprès des gouvernements supérieurs

L'ampleur des actions prévues au Plan requerra un financement conséquent, alors qu'on constate que les actions de mobilité durable font face à un net sous-financement de la part des différents paliers gouvernementaux. D'importance cruciale pour le succès de toute la démarche, cette action a pour objet **d'effectuer des représentations auprès des gouvernements supérieurs et soutenir, notamment, les demandes réalisées par l'Union des municipalités du Québec (UMQ) et l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ).**





MISE EN
PLACE ET
SUIVI DU PLAN
DE MOBILITÉ
DURABLE



**LE PLAN DE MOBILITÉ
DURABLE DOIT PERMETTRE
D'HARMONISER LES ACTIONS DE
SENSIBILISATION EFFECTUÉES
PAR LES DIFFÉRENTS PARTENAIRES
ET DE LES COORDONNER POUR
LES RENDRE LES PLUS EFFICACES
POSSIBLE**

MISE EN ŒUVRE DU PLAN

SUITE À L'APPROBATION DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE, LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DÉFINIES CONSTITUERA UN DES ENJEUX MAJEURS.

Pour assurer une bonne mise en œuvre, le Comité de pilotage du Centre de mobilité durable produira un **rapport d'avancement annuel de l'ensemble des actions**.

Par ailleurs, pour chacune des actions, un porteur et des partenaires majeurs ont été définis et auront la responsabilité de réaliser l'action.

Ils s'appuieront, par des groupes de travail ou d'autres modalités restant à définir, sur l'ensemble des partenaires du Centre de mobilité durable qui seront invités, selon leur intérêt, à participer à la réalisation de chacune des actions.

Les partenaires seront par ailleurs invités à être le relais du Centre de mobilité durable dans l'ensemble de leurs actions pouvant toucher la mobilité durable.

Ils devront produire un **Plan de mobilité durable Partenaire**, déclinaison dans leur milieu professionnel et d'intervention des orientations du Plan de mobilité durable de Sherbrooke et dont le contenu, les objectifs et la méthodologie seront définis en collaboration avec eux.

La Ville de Sherbrooke, la Société de transport de Sherbrooke, et l'ensemble des partenaires devront identifier, pour chaque action proposée, les possibilités de financement et de subvention disponibles dans leur secteur et dans leurs réseaux, de manière à optimiser les efforts.

SENSIBILISATION ET COMMUNICATION AUTOUR DU PLAN

La sensibilisation des individus est un des axes majeurs du Plan de mobilité durable. Les solutions proposées par le Plan ont pour objectif d'influencer la structure de la demande, en intervenant sur l'organisation du territoire et donc en modifiant les types de déplacements, de modifier l'offre proposée en transport durable pour favoriser l'utilisation des modes durables, mais également d'intervenir sur les changements de comportement.

Ce dernier point est extrêmement important, car il va permettre d'optimiser les effets des deux premières étapes en proposant une gestion de la mobilité.

Actuellement, de nombreuses actions de sensibilisation ont lieu, principalement orientées vers les transports actifs et les changements climatiques. Malheureusement, elles sont souvent redondantes et le message a parfois du mal à porter ses fruits.

Le Plan de mobilité durable doit permettre d'harmoniser les actions de sensibilisation effectuées par les différents partenaires et de les coordonner pour les rendre les plus efficaces possible.

Un des enjeux majeurs dans la réussite du Plan concerne la manière dont les citoyens de Sherbrooke et des environs vont s'approprier les orientations et les actions de mobilité durable.

Des actions de communication grand public seront mises en place et supportées tout au long du processus pour garantir cette appropriation.

PROGRAMMATION DES ACTIONS

Le **Tableau 5** présenté à la page suivante présente un chronogramme illustrant le phasage de chacune des 33 actions proposées pour la réalisation du Plan.

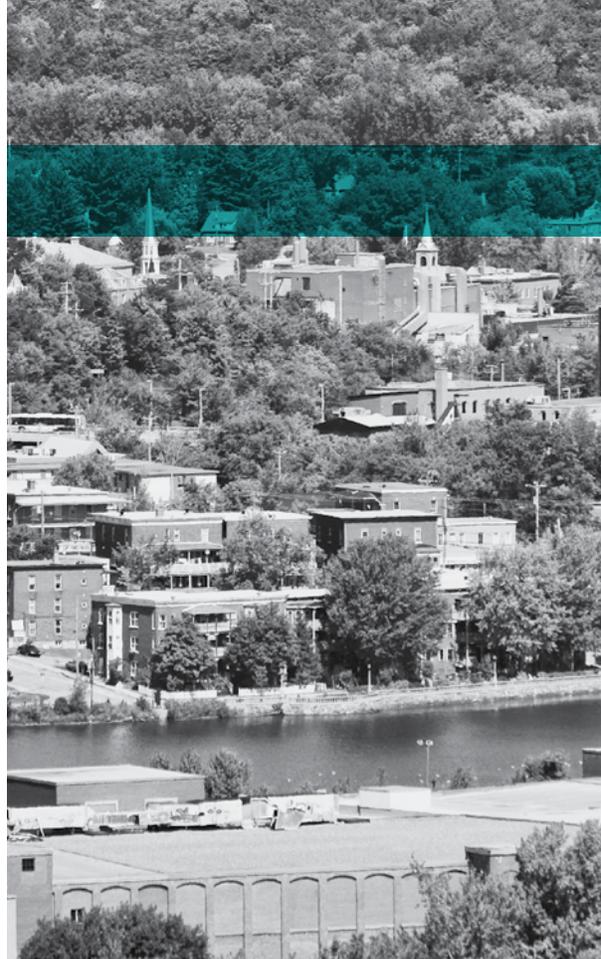
Trois horizons temporels sont considérés :

court terme,
«CT» (2012-2016);

moyen terme,
«MT» (2017-2021);

long terme,
«LT» (au-delà de l'horizon du Plan, soit après 2021).

Lorsque pertinent, l'on fait la distinction entre les étapes d'étude (en jaune), de construction (en bleu) et de mise en service (en vert) de chacune des actions. Généralement, chaque action implique une phase d'étude ou de planification, puis une de construction et enfin de mise en service. Certaines actions d'envergure requièrent la réalisation de plusieurs tâches simultanément. La description détaillée des 33 actions est faite dans un document à part : «Rapport fiches-actions».



À l'observation du chronogramme, on observe notamment que :

- l'on prévoit un niveau d'effort élevé à court terme (90 % des tâches prévues voyant un début d'action durant cette période, soit d'ici 2016);
- 80 % des tâches prévues auront été réalisées au terme du Plan (horizon de dix ans), les 20 % restants étant réalisés dans les 10 années subséquentes (2022-2031);
- bien que les actions soient engagées dès le départ pour toutes les thématiques couvertes par le Plan, certaines d'entre elles comme «Organisation du territoire et développement urbain» et «Transport actif» verront les actions prévues réalisées complètement à court terme, alors que la réalisation des actions prévues au Plan pour les autres thématiques requiert des efforts de plus longue haleine (pour «Transport en commun et intermodalité» par exemple, on prévoit ainsi un niveau d'avancement des actions de 66 % au terme du Plan, soit à l'horizon 2021).

TABLEAU 5 - NOTES ACCORDÉES PAR CRITÈRE POUR LES TROIS SCÉNARIOS DE MOBILITÉ DURABLE ÉTUDIÉS

LÉGENDE

■ = Étude | ■ = Construction / Réalisation | ■ = Mise en service

ORGANISATION DU TERRITOIRE ET DÉVELOPPEMENT URBAIN

ACTION 1

Mettre en place des incitatifs au développement et à la requalification dans l'axe central / BHNS

ACTION 2

Réviser les modalités d'acceptation de projets de développement urbain

ACTION 3

Intégrer les modes durables au Cahier de normes et critères d'aménagement pour les nouveaux projets urbains et d'infrastructures

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION

COURT TERME			MOYEN TERME			LONG TERME		
■			■			■		
■			■			■		

VOIRIE ET CIRCULATION AUTOMOBILE

ACTION 4

Réaliser des aménagements du réseau routier primaire pour tous les modes pour toute nouvelle rue ou réfection majeure

ACTION 5

Programmer les interventions par quartier et pôle

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION

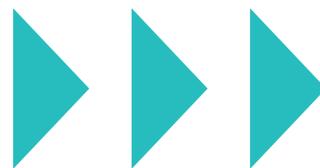
COURT TERME			MOYEN TERME			LONG TERME		
■			■	■	■	■	■	■
■			■	■	■	■	■	■

TABLEAU 5 - NOTES ACCORDÉES PAR CRITÈRE POUR LES TROIS SCÉNARIOS DE MOBILITÉ DURABLE ÉTUDIÉS (SUITE)

LÉGENDE

■ = Étude | ■ = Construction / Réalisation | ■ = Mise en service

STATIONNEMENT									
ACTION 6 Coordonner les politiques de stationnement de l'ensemble des acteurs du territoire			ACTION 7 Réviser la réglementation municipale impliquant le stationnement des générateurs						
ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION									
COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME				
■	■		■						
ACTION 8 Mettre en place des stationnements incitatifs			ACTION 9 Élaborer une politique envers les véhicules moins polluants						
ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION									
COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME				
■			■						
COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE									
ACTION 10 Améliorer l'offre et l'usage d'autopartage dans la zone dense			ACTION 11 Implanter un outil dynamique de gestion du covoiturage			ACTION 12 Réaliser des incitatifs et aménagements dédiés à tous les pôles générateurs			
ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION									
COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	
■			■			■			
■				■		■			
				■					



TRANSPORT ACTIF

ACTION 13

Concevoir et mettre en œuvre un Plan directeur du réseau cyclable

ACTION 14

Concevoir et mettre en œuvre un Plan directeur du réseau piétonnier

ACTION 15

Définir des normes d'aménagement dédiées aux transports actifs

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION

COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME
■			■			■		
■			■			■		

TRANSPORT EN COMMUN ET INTERMODALITÉ

ACTION 16

Réviser l'offre de transport urbain en tenant compte des objectifs d'augmentation du niveau de service

ACTION 17

Réviser l'offre de transport en urbain en tenant compte de l'arrivée du BHNS

ACTION 18

Réaliser le processus d'amélioration continue de la qualité

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION

COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME
■				■	■	■		
■				■	■	■		
		■			■		■	■

ACTION 19

Implanter des mesures préférentielles sur le reste du réseau de transport public

ACTION 20

Améliorer l'information aux voyageurs en s'appuyant sur les nouvelles technologies

ACTION 21

Réviser l'offre en transport public dans les secteurs périphériques

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION

COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME
		■	■			■	■	■
		■	■			■	■	■

TABLEAU 5 - NOTES ACCORDÉES PAR CRITÈRE POUR LES TROIS SCÉNARIOS DE MOBILITÉ DURABLE ÉTUDIÉS (SUITE)

LÉGENDE

■ = Étude | ■ = Construction / Réalisation | ■ = Mise en service

TRANSPORT EN COMMUN ET INTERMODALITÉ (SUITE)

ACTION 22

Renforcer et intégrer les dessertes régionales

ACTION 23

Réaliser l'étude d'opportunité d'une ou plusieurs lignes BHNS

ACTION 24

Mettre en place une ou plusieurs lignes de BHNS

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION



ACTION 25

Mettre en place une tarification régionale multimodale

ACTION 26

Initier une table de concertation régionale sur l'électrification des transports

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION



PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

ACTION 27

Mettre en œuvre le Plan d'accessibilité universelle



ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION





ACTIONS TRANSVERSALES

ACTION 28

Organiser une table de concertation pour planifier et optimiser les actions de sensibilisation concernant la mobilité durable

ACTION 29

Réaliser des plans de mobilité durable partenaire

ACTION 30

Mettre en place « des ateliers Employeurs »

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION

COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME

ACTION 31

Décliner le plan par secteur stratégique

ACTION 32

Mettre en place un observatoire de la mobilité durable

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION

COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME





PROCESSUS D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

Pour faciliter les processus d'évaluation et de suivi, il est recommandé de mettre en place un *Observatoire de la mobilité durable*, qui permettra de suivre les impacts et conséquences des différentes actions, dans un format et une périodicité qui restent à définir.

L'observatoire devra mesurer à la fois des éléments quantitatifs, mais également proposer des solutions pour tenir compte de notions plus qualitatives.

Les différents membres du CMDS devront identifier les indicateurs observés et le mode de fonctionnement de cet observatoire.

L'évaluation du Plan d'action devra également faire l'objet d'un suivi par le CMDS, de manière à permettre les réajustements nécessaires pour le bon fonctionnement du programme d'actions.

Le Plan de mobilité durable devra faire l'objet d'une révision dans 5 ans, basée sur les évaluations et le suivi effectués.

FINANCEMENT DU PLAN

Les actions de mobilité durable font face à un net sous-financement de la part des différents paliers gouvernementaux, et ce, malgré les différents programmes de subvention des gouvernements provincial et fédéral.

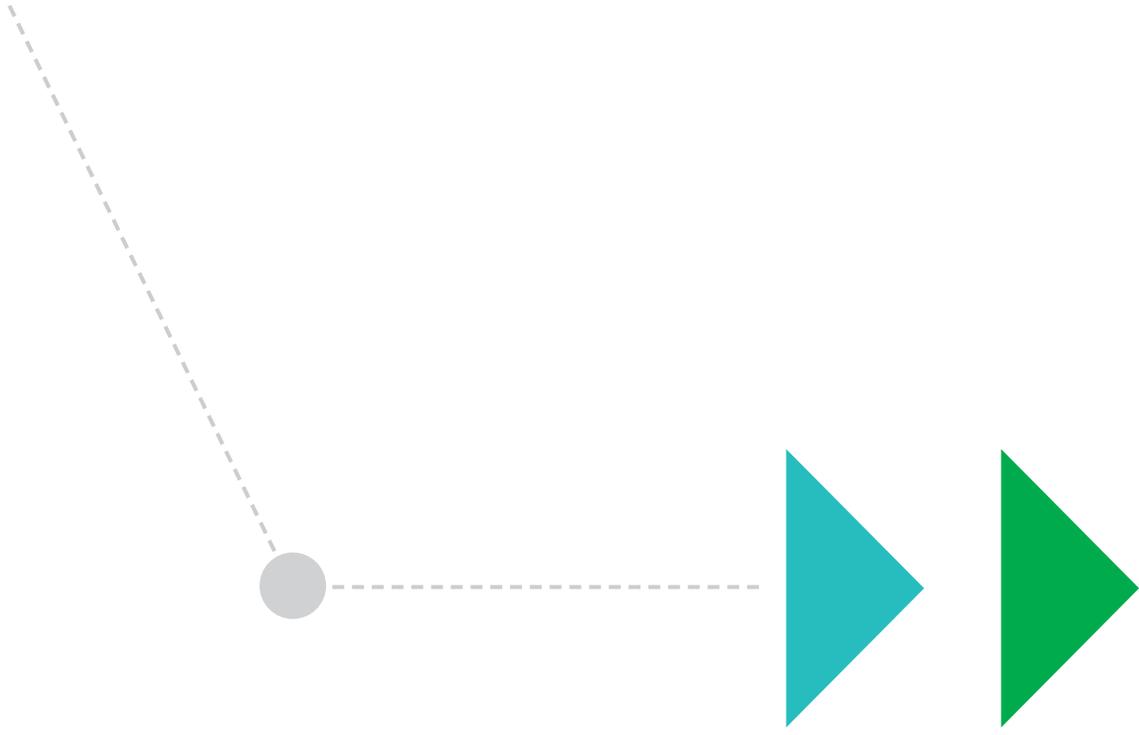
Pour être capable de répondre efficacement aux enjeux exprimés dans le Plan, et mettre en place les actions et orientations définies, il faut impérativement que les **programmes actuels de subvention pour les municipalités et sociétés de transport liées aux infrastructures, aux immobilisations et aux améliorations de service dans le transport urbain soient renouvelés et bonifiés.**

De plus, il apparaît indispensable de trouver rapidement des **sources additionnelles de financement** afin de mieux répondre aux besoins des Québécois en matière de transport en commun, et de mobilité durable.

Ainsi, en conformité avec les demandes de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) transmises le 11 février 2011 au premier ministre du Québec et de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), effectuée le 14 mars 2011, il est demandé par le CMDS que soit prélevée par le gouvernement du Québec une **taxe additionnelle sur l'essence**. Cette nouvelle taxe s'ajouterait à celles qui existent actuellement et serait une source de revenus dédiée aux investissements en transport en commun et à la mobilité durable.

Par ailleurs, il est manifeste que la force du CMDS consiste en l'implication des partenaires qui le composent ; aussi, l'ensemble des subventions disponibles pour des actions liées à la mobilité durable, dans la totalité des milieux des différents partenaires sera pris en compte et mobilisé, dans la mesure du possible, pour financer les actions du Plan.

Le CMDS est enfin convaincu que les impacts positifs des différentes actions rendront très rentable la démarche pour la collectivité et les citoyens.



5

ANNEXE





ANALYSE MULTICRITÈRES DU SCÉNARIO DE MOBILITÉ RETENU

LORS DE L'ÉTUDE DES SCÉNARIOS DE MOBILITÉ, UNE GRILLE D'ANALYSE A ÉTÉ CONÇUE AFIN DE POUVOIR JUGER DE L'IMPACT DE CHACUN ET D'IDENTIFIER LES MESURES PRÉSENTANT LE PLUS D'AVANTAGES. LES RÉSULTATS DE CETTE ÉVALUATION ONT PAR LA SUITE ÉTÉ UTILISÉS PAR LE CMDS ET SES PARTENAIRES POUR JUGER DU SCÉNARIO (OU DE LA PARTIE DE SCÉNARIO) QU'IL CONVENAIT DE RETENIR POUR LA PRÉPARATION DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE.

La présente analyse reprend la grille pour juger de la qualité du scénario mixte retenu par le CMDS et ses partenaires. Cette grille comprend vingt-huit (28) critères d'évaluation. Les notes accordées reflètent généralement le consensus auquel les professionnels impliqués sont arrivés au terme de leurs discussions.

Ces critères sont de nature qualitative et représentent les quatre sphères du développement durable, soit les **incidences environnementale, sociale et économique, ainsi que les considérations de gestion et de mise en œuvre.**

Les notes accordées qualifient l'effet escompté du scénario retenu au regard du critère considéré. L'impact du scénario est-il positif, neutre (sans effet) ou négatif? Cinq choix sont possibles, tel qu'illustré au **Tableau 6**.

Tous les critères ont le même poids et comptent également dans le jugement final sur les effets du scénario de mobilité durable retenu.

Le **Tableau 7** en page suivante présente la sommation des notes accordées pour chacune des quatre catégories considérées.

Les scénarios de rééquilibrage et volontariste se distinguent particulièrement pour les critères à incidence environnementale et sociale où les effets presque systématiquement négatifs du scénario au fil de l'eau se verraient largement corrigés par les mesures préconisées dans les deux scénarios alternatifs, le volontariste performant particulièrement bien à cet égard. Pour les critères à incidence économique, le scénario volontariste se détache également des deux autres, quoique moins nettement, ceci notamment en raison d'un fort impact anticipé sur la création d'emplois, la hausse des valeurs foncières et de l'attractivité de la Ville comme milieu dynamique (voir tableau 2). S'agissant de la gestion et de la mise en œuvre des trois scénarios, il est supposé que le scénario au fil de l'eau surpasse les deux autres, notamment en raison de l'impact appréhendé par les changements amenés par les scénarios de rééquilibrage et volontariste.

Le **Tableau 8** figurant aux pages suivantes présente la note accordée pour chaque critère pour chacun des trois scénarios (F : fil de l'eau; R : de rééquilibrage; V : volontariste). Les trois premières colonnes reprennent l'énoncé des critères et leur définition et les trois suivantes présentent la note accordée à chaque scénario. La dernière colonne commente le choix fait par le Consortium Roche-SMi.

TABLEAU 6 - SYSTÈME DE NOTATION RETENU

NOTE	EFFET DU SCÉNARIO
-2	Effet négatif prononcé
-1	Effet négatif
0	Effet neutre (sans effet)
1	Effet positif
2	Effet positif prononcé

TABLEAU 7 - SOMMATION DES NOTES ACCORDÉES PAR CATÉGORIE POUR LE SCÉNARIO RETENU

CRITÈRE	SCÉNARIO		
	F	R	V
Incidence environnementale	-5,0	2,0	11,0
Incidence sociale	-4,0	5,0	10,0
Incidence économique	-1,0	2,0	5,0
Gestion et mise en œuvre	0,0	-2,0	-4,0
Ensemble des scénarios	-10,0	7,0	22,0

Note : étant donné le système de notation utilisé, la note théorique minimale est -56,0 (soit une note de -2 accordée aux 28 critères) et la note maximale possible est 56,0 (note parfaite de 2 accordée à l'ensemble des 28 critères).



TABLEAU 8 - NOTES ACCORDÉES PAR CRITÈRE POUR LES TROIS SCÉNARIOS DE MOBILITÉ DURABLE ÉTUDIÉS

INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE											
V1 - QUALITÉ DE L'AIR			V2 - CLIMAT SONORE			V3 - POLLUTION EN MATIÈRES RÉSIDUELLES			V4 - RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE		
Décrit les impacts sur la concentration des polluants atmosphériques auxquels la population est exposée.			Regroupe les nuisances sonores provoquées par le trafic automobile, les travaux, les chantiers,...			Désigne la dégradation de l'environnement par l'introduction des matières résiduelles.			Concerne l'augmentation de la température due aux émissions de gaz à effet de serre (GES).		
SCÉNARIO											
F	R	V	F	R	V	F	R	V	F	R	V
0	1	2	-1	1	2	-1	0	1	-1	0	2
COMMENTAIRES L'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules atténuerait l'augmentation du nombre de véhicules et de la longueur des parcours, d'où un effet présumé neutre pour le scénario fil de l'eau. Le virage en faveur d'une mobilité plus durable résulterait en un impact allant croissant avec le niveau de volontarisme des scénarios alternatifs.			COMMENTAIRES On anticipe une détérioration du climat sonore avec l'accroissement de l'usage de la voiture particulière dans le scénario fil de l'eau. Les scénarios de rééquilibrage et volontariste amèneraient un usage croissant des modes de transport alternatifs, moins polluants, d'où une amélioration appréhendée du climat sonore.			COMMENTAIRES En amenant un changement vers des modes de transport plus durables, le scénario de rééquilibrage viendrait contre la tendance à l'accroissement de l'émission de matières résiduelles, d'où un effet présumé neutre. La vigueur des mesures du scénario volontariste amènerait une amélioration de la situation.			COMMENTAIRES Pour le scénario au fil de l'eau, l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules contribuerait tout juste à un gel des émissions de GES, soit très loin de l'objectif de -20 % sous le niveau de 1990. Par l'ensemble des actions qui les composent, les autres scénarios amèneraient soit une stabilisation du phénomène (rééquilibrage), soit une amélioration qui pourrait être marquée (volontariste).		

LÉGENDE

F = scénario «Fil de l'eau» | **R** = scénario «Rééquilibrage» | **V** = scénario «Volontariste»

INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE (SUITE)								
V5 - QUALITÉ DE L'EAU			V6 - IMPERMÉABILISATION DU SOL			V7 - ESPACE VERT		
<p>Concerne l'impact des scénarios sur la qualité de l'eau.</p>			<p>Exprime l'impact potentiel des scénarios sur l'étendue des surfaces en «dur» (asphaltées ou bétonnées) et sur ses conséquences (ruissellement, îlots de chaleur, etc.)</p>			<p>Concerne le «verdissement» de l'environnement (protection des aires naturelles, aménagement des espaces habités, paysages)</p>		
SCÉNARIO								
F	R	V	F	R	V	F	R	V
0	1	2	-1	1	2	-1	0	1
<p>COMMENTAIRES</p> <p>Quoique le niveau de pollution de l'eau soit notamment affecté par le degré de ruissellement (critère V6), l'impact est jugé faible, notamment en raison des pratiques actuelles (bassins de rétention) dans les nouveaux développements.</p>			<p>COMMENTAIRES</p> <p>La poursuite du développement en périphérie et l'accent mis sur l'auto-solo entraîneraient une aggravation de la situation s'agissant de l'imperméabilisation du sol. Le frein mis à ce développement en terrain vierge dans les scénarios alternatifs amènerait soit une stabilisation du phénomène (rééquilibrage), soit une amélioration marquée (volontariste).</p>			<p>COMMENTAIRES</p> <p>Les effets escomptés des 3 scénarios concernant le verdissement seraient globalement les mêmes qu'en ce qui concerne l'imperméabilisation du sol. Le frein mis au développement suburbain, allant croissant avec le niveau de volontarisme des scénarios alternatifs, aurait des effets positifs.</p>		



TABLEAU 8 - NOTES ACCORDÉES PAR CRITÈRE POUR LES TROIS SCÉNARIOS DE MOBILITÉ DURABLE ÉTUDIÉS (SUITE)

INCIDENCE SOCIALE												
S1 - SANTÉ DE LA POPULATION			S2 - UTILISATION DES ESPACES ET SERVICES COMMUNS			S3 - QUALITÉ DU MILIEU DE VIE			S4 - MOBILITÉ DES PERSONNES FRAGILES			
Désigne les incidences des scénarios sur les maladies de type cardiovasculaire, respiratoire ou obésité.			Concerne l'usage collectif des espaces communs (lieux de sociabilité) ainsi que celle –elle aussi collective – des services de déplacement tels que le transport en commun ou le covoiturage.			Décrit les impacts sur la qualité de vie des résidents.			Décrit l'amélioration des conditions de mobilité pour les personnes à mobilité réduite, pour les ménages à faibles revenus et pour les personnes âgées.			
SCÉNARIO												
F	R	V	F	R	V	F	R	V	F	R	V	
-1	1	2	-1	1	2	0	1	2	-1	1	2	
COMMENTAIRES			COMMENTAIRES			COMMENTAIRES			COMMENTAIRES			
Scénarios de rééquilibrage et volontariste : l'amélioration de la qualité de l'environnement et l'augmentation de l'usage des modes actifs et du TC auraient des effets positifs sur la santé, alors que le niveau de sédentarisation (et, partant, l'occurrence des maux qui en découlent) de la population est appelé à croître si les tendances actuelles se confirment (fil de l'eau).			La dispersion de l'occupation du territoire et l'usage grandissant de l'auto-solo sont susceptibles de diminuer l'usage des espaces et services communs. Les scénarios de rééquilibrage et volontariste inverseraient cette tendance.			Il est supposé que les actions comprises dans les scénarios de rééquilibrage et volontariste auraient un impact globalement positif sur la qualité de la vie.			Tous les scénarios auraient des effets équivalents s'agissant du sort des personnes à mobilité réduite. Pour ce qui est de la population âgée ainsi que de ceux et celles dont la dépendance à l'égard du transport collectif et/ou de la présence de services de proximité est manifeste, les scénarios de rééquilibrage et volontariste auraient des effets positifs.			

LÉGENDE

F = scénario «Fil de l'eau» | **R** = scénario «Rééquilibrage» | **V** = scénario «Volontariste»

INCIDENCE SOCIALE (SUITE)								
S5 - SÉCURITÉ DE LA PERSONNE			S6 - ACCEPTABILITÉ SOCIALE			V7 - ESPACE VERT		
Exprime les implications de chaque scénario en ce qui a trait au niveau de sécurité pour tous les usagers.			Expose les réactions face au changement des habitudes de vie.			Transport plus élargi.		
SCÉNARIO								
F	R	V	F	R	V	F	R	V
0	1	2	0	-1	-2	-1	1	2
COMMENTAIRES Il est supposé que les scénarios de rééquilibrage et volontariste, en sécurisant le recours à des modes actifs de transport, auront pour effet d'améliorer la sécurité des personnes.			COMMENTAIRES Toute modification des habitudes de vie est supposée, ne serait-ce que temporairement, amener des résistances, celles-ci étant d'autant plus fortes que les changements demandés (le niveau de volontarisme) sont importants, ce qui pénalise les scénarios alternatifs par rapport au statu quo (fil de l'eau).			COMMENTAIRES Une vaste palette de modes de transport possibles, le recours à la voiture particulière demeurant toujours possible.		

TABLEAU 8 - NOTES ACCORDÉES PAR CRITÈRE POUR LES TROIS SCÉNARIOS DE MOBILITÉ DURABLE ÉTUDIÉS (SUITE)

INCIDENCE ÉCONOMIQUE												
E1 - CRÉATION D'EMPLOIS			E2 - VALEUR FONCIÈRE			E3 - ACTIVITÉ COMMERCIALE			E4 - COÛT D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES MUNICIPALES			
Répercute les impacts au niveau du maintien / de la création d'emplois sur le territoire.			Désigne les impacts des scénarios sur la valeur foncière et donc sur les ressources municipales.			Exprime les impacts des scénarios sur le secteur commercial en différenciant les grands centres commerciaux et les magasins de proximité.			Comprend la variation du coût d'entretien des infrastructures municipales (exemple : déneigement des trottoirs).			
SCÉNARIO												
F	R	V	F	R	V	F	R	V	F	R	V	
0	1	2	0	1	2	0	0	1	0	0	-1	
COMMENTAIRES Scénarios de rééquilibrage et volontariste : l'amélioration de la qualité de l'environnement et l'augmentation de l'usage des modes actifs et du TC auraient des effets positifs sur la santé, alors que le niveau de sédentarisation (et, partant, l'occurrence des maux qui en découlent) de la population est appelé à croître si les tendances actuelles se confirment (fil de l'eau).			COMMENTAIRES Les opérations de requalification et de densification de l'occupation du sol, amenées par le scénario de rééquilibrage et dans une plus large mesure par le scénario volontariste, sont réputées exercer un effet positif sur la valeur foncière.			COMMENTAIRES Ici, l'effet des scénarios au fil de l'eau et de rééquilibrage est estimé neutre puisque le processus d'étalement urbain avantagerait les commerces à grande surface au détriment de ceux de proximité alors que l'effet du scénario de rééquilibrage, où les efforts ne sont pas très accentués, serait inverse, la hausse des déplacements de proximité avantageant les établissements locaux au détriment des grandes surfaces. Pour le scénario volontariste, les effets bénéfiques seraient accentués, notamment par l'augmentation de la mobilité pour les populations défavorisées.			COMMENTAIRES Les scénarios de rééquilibrage et volontariste requerraient l'ajout de nouvelles infrastructures entraînant par le fait même une hausse des coûts d'entretien mais ce surcoût se verrait compensé (totalement pour le scénario de rééquilibrage et partiellement pour le volontariste) par les économies dans le coût d'entretien des infrastructures existantes résultant d'une hausse de la densité de l'occupation du sol et du recours plus grand aux transports collectifs.			

LÉGENDE

F = scénario «Fil de l'eau» | **R** = scénario «Rééquilibrage» | **V** = scénario «Volontariste»

INCIDENCE ÉCONOMIQUE (SUITE)											
E5 - BESOIN EN NOUVELLES INFRASTRUCTURES			E6 - ATTRACTIVITÉ DE SHERBROOKE COMME MILIEU DYNAMIQUE			E7 - EFFORT FINANCIER INDIVIDUEL			E8 - EFFORT FINANCIER INDIVIDUEL		
<p>Désigne les dépenses publiques en termes de nouvelles infrastructures et inclut l'effort du secteur privé.</p>			<p>Exprime la capacité de Sherbrooke à attirer de nouvelles entreprises et des investissements ainsi que l'attraction et la rétention de la main d'œuvre.</p>			<p>Décrit l'effort financier réalisé pour les individus, notamment en termes de coût de transport.</p>			<p>Désigne l'effort financier réalisé pour le secteur privé.</p>		
SCÉNARIO											
F	R	V	F	R	V	F	R	V	F	R	V
0	-1	-2	0	1	2	-1	0	1	0	0	0
<p>COMMENTAIRES</p> <p>Les scénarios de rééquilibrage et volontariste requerraient l'ajout de nouvelles infrastructures entraînant par le fait même une hausse des coûts d'immobilisation.</p>			<p>COMMENTAIRES</p> <p>L'offre TC améliorée et les aménagements du plan de mobilité pour les travailleurs permettraient d'offrir aux entreprises et investisseurs l'accès à la main d'œuvre nécessaire. Un milieu de vie organisé est réputé plus attractif, ce qui avantage d'autant les scénarios de rééquilibrage et volontariste.</p>			<p>COMMENTAIRES</p> <p>L'effort financier individuel est présumé très élevé pour le scénario au fil de l'eau où le recours à l'automobile est important. Le transfert modal vers d'autres moyens de transport moins coûteux amené par les scénarios de rééquilibrage et volontariste diminuerait le coût financier individuel.</p>			<p>COMMENTAIRES</p> <p>Il est présumé que les nouvelles infrastructures requises pour le scénario volontariste entraîneraient une hausse du fardeau foncier pour le scénario volontariste; toutefois, on estime que la hausse de la plus value foncière et la stimulation de l'économie auraient un effet inverse, résultant en un effet global neutre.</p>		



TABLEAU 8 - NOTES ACCORDÉES PAR CRITÈRE POUR LES TROIS SCÉNARIOS DE MOBILITÉ DURABLE ÉTUDIÉS (SUITE)

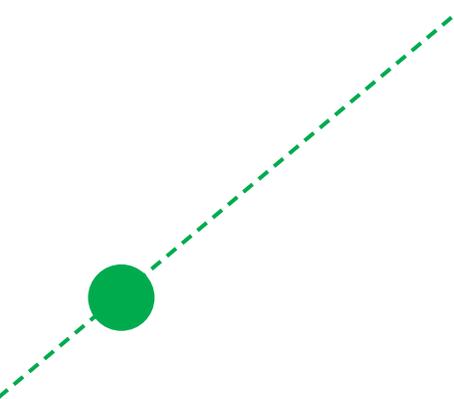
GESTION ET MISE EN ŒUVRE											
G1 - COORDINATION DES ACTIONS			G2 - FAISABILITÉ TECHNIQUE			G3 - FAISABILITÉ INSTITUTIONNELLE			G4 - ADÉQUATION AVEC LES PROJETS EN COURS OU ENGAGÉS		
Concerne la coordination des actions proposées entre elles.			Concerne les éléments de faisabilité technique.			Expose les éléments de faisabilité institutionnelle.			Concerne la correspondance avec les projets en cours ou engagés sur le territoire (notion d'opportunité).		
SCÉNARIO											
F	R	V	F	R	V	F	R	V	F	R	V
0	1	2	0	1	2	0	0	1	0	0	-1
COMMENTAIRES L'existence d'un Plan concerté amènerait une meilleure coordination des efforts, d'où une note positive pour les scénarios de rééquilibrage et volontariste.			COMMENTAIRES Les éléments de faisabilité technique ne sont pas censés constituer un facteur déterminant eu égard à la relative simplicité des actions prévues aux trois scénarios.			COMMENTAIRES Comme en ce qui concerne le critère d'acceptabilité sociale, le degré de volontarisme croissant amené par les scénarios alternatifs est censé entraîner des difficultés de réalisation et de mise en œuvre.			COMMENTAIRES Les effets des scénarios de rééquilibrage et volontariste sont réputés entraîner des difficultés concernant l'adéquation avec les projets récents, puisque le contenu de ces scénarios, dans une certaine mesure, va à l'encontre de certaines des actions récentes.		

LÉGENDE

F = scénario «Fil de l'eau» | **R** = scénario «Rééquilibrage» | **V** = scénario «Volontariste»

GESTION ET MISE EN ŒUVRE (SUITE)					
G5 - APTITUDE À SÉQUENCER			G6 - DEGRÉ D'IMPLICATION DES ACTEURS		
Confère une aptitude à la programmation séquentielle (phasage).			Décrit les implications nécessaires pour les acteurs face aux choix.		
SCÉNARIO					
F	R	V	F	R	V
0	-1	-2	0	1	2
COMMENTAIRES			COMMENTAIRES		
Les effets des scénarios ne sont pas censés différer concernant l'aptitude à phasage.			Comme pour les critères d'acceptabilité sociale et de faisabilité institutionnelle, le niveau de changement exigé par les scénarios de rééquilibrage et volontariste est susceptible de poser quelques difficultés s'agissant du degré d'implication requis des acteurs.		





Réalisation

Consortium Roche-SMi et CMDS (2011)

Conception graphique

Tatou Communication Visuelle

PARTENAIRES DU CENTRE DE MOBILITÉ DURABLE DE SHERBROOKE IMPLIQUÉS DANS LA RÉALISATION DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE SHERBROOKE

ORGANISME GOUVERNEMENTAL

Ministère des Transports du Québec*

ASSOCIATIONS ET COMITÉS DE LA VILLE

- Comité consultatif d'urbanisme de la Ville
- Comité de développement durable de la Ville
- Comité de développement social et communautaire de la Ville
- Comité de sécurité publique de la Ville
- Comité du stationnement de la Ville de Sherbrooke
- Conférence régional des élus de l'Estrie
- Conseil régional de l'environnement de l'Estrie*
- Sherbrooke, Ville en santé
- Table de concertation des aînés de Sherbrooke
- Destination Sherbrooke

ÉCONOMIE ET EMPLOI

- Centre local d'emploi (CLE)
- Chambre de commerce de Fleurimont
- Chambre de commerce de Sherbrooke*
- Commerce Sherbrooke
- Sherbrooke Innopole

ÉDUCATION

- Association des écoles privées de l'Estrie
- Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke*
- CEGEP de Sherbrooke*
- Collège Champlain
- Séminaire de Sherbrooke
- Université de Sherbrooke*
- Université Bishop's

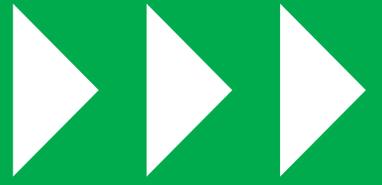
SANTÉ

- Agence de la Santé
- Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS)*
- CSSS-IUGS
- Kino-Québec

TRANSPORTEURS

- Acti-bus de la région de Coaticook
- Communauto
- Société de Transport de Sherbrooke
- Transdev Limocar
- Transport MB
- Taxis de Sherbrooke*

* Membre du comité de pilotage



MOBILITEDURABLE.QC.CA

