

Rapport amendé

Table thématique sur les axes routiers

Rapport de la table thématique sur les axes routiers

Préambule

Toujours en croissance, le secteur du Mi-Vallon, dans l'arrondissement de Rock-Forest–Saint-Élie–Deauville, vit actuellement des difficultés de circulation qui se traduisent par une problématique au niveau notamment de la sécurité, des déplacements entre les quartiers résidentiels de ce secteur et de la desserte en transport en commun. Afin de résoudre les problèmes de ce secteur, la table thématique sur les axes routiers a été invitée à recommander des modalités et des critères devant guider les élus en matière de prise de décision relativement à la construction ou non de nouveaux axes routiers sur le territoire de la ville de Sherbrooke.

Les membres de la table

- ✓ M. Jean-Paul Longchamps, président de la table
- ✓ M. René Desrosiers, représentant de l'APCHQ - région de l'Estrie
- ✓ M^{me} Lise Boulanger, présidente de l'Association des usagers du transport en commun de Sherbrooke
- ✓ Mme Lise Guénard, représentante du comité des parents de la Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke
- ✓ Mme Dominique Thériault, citoyenne
- ✓ M. Christian Clavet, citoyen
- ✓ M. Jean-Marc Desrosiers, citoyen
- ✓ M. François Reid, citoyen
- ✓ M. Robert Joyal, citoyen
- ✓ M. Jean-Guy Saint-Gelais, citoyen

Constats

Voici les constats faits par les membres de la table thématique sur les axes routiers à la suite de réunions tenues en mai et juin derniers :

- A. Le nombre de véhicules qui circulent sur le Boulevard Mi-Vallon est inacceptable (12 400 véhicules par jour à la jonction du boulevard Bourque);
- B. la projection de 2500 nouvelles habitations dans le secteur Mi-Vallon et ses développements adjacents doit être prise en considération dans le cadre de nos recommandations;
- C. La sécurité des enfants aux abords de l'école «La Maisonnée» est très précaire (7 100 véhicules par jour);

- D. les membres de la table considèrent que la sécurité des personnes sur les axes routiers de la ville devrait guider, en grande partie, les décisions des membres du conseil municipal;
- E. les axes routiers existants ne sont pas conçus de façon à favoriser le transport en commun et l'usage du transport actif (marche, vélo) à Sherbrooke;
- F. la conception et le service actuel de la Société de transport de Sherbrooke (STS) ne favorisent pas l'utilisation du transport en commun sur le territoire de la ville;
- G. les secteurs résidentiels ne sont pas planifiés de façon à réduire l'utilisation de l'automobile;
- H. la Ville de Sherbrooke a adopté une politique de développement durable;
- I. la Ville de Sherbrooke, dans le cadre des diverses présentations réalisées devant notre groupe, a démontré que les services municipaux ont effectivement adopté une philosophie environnementale que l'on retrouve à toutes les étapes des projets, mais elle doit faire davantage, surtout en matière de sensibilisation de la population;
- J. le facteur environnemental est, selon nous, déterminant quant à la décision de construire ou non un axe routier;
- K. Des lacunes existent au niveau des interconnexions routières entre les îlots domiciliaires.

Recommandations

Les recommandations qui suivent ont été faites en prenant en considération les facteurs reliés au développement du secteur ci-dessous présentés :

En matière de sécurité

1. Poser immédiatement des gestes de façon à réduire la circulation de voitures sur le boulevard Mi-Vallon
2. Assurer la sécurité des enfants aux abords de l'école La Maisonnée, sur le boulevard du Mi-Vallon, en posant les gestes suivants :
 - a) Mise en place d'un deuxième passage pour piéton plus visible s'inspirant des passages entourant le Cégep de Sherbrooke;
 - b) Vitesse maximale permise limitée à 30 km/h;
 - c) Présence policière accrue dans le secteur;

- d) Maintenir la présence de brigadiers scolaires.

Sur ce point, les membres de la table thématique invitent le conseil municipal et les dirigeants de la Ville à consulter le *Plan de déplacement* joint au présent rapport, réalisé de concert avec le *Conseil régional de l'environnement de l'Estrie et Vélo Québec* avec la collaboration de la direction et le personnel de l'*École La Maisonnée* et la Ville de Sherbrooke.

- 3. Prendre des mesures afin d'éviter que les véhicules d'urgence ne soient coincés dans la circulation en créant des voies réservées sur les grandes artères suivantes :
 - a) Identification d'une voie au centre de la rue Léger afin de permettre aux véhicules d'urgence de circuler rapidement;
 - b) Création de bandes de débordement sur le boulevard Industriel (route 220) afin de permettre aux véhicules de dégager la chaussée pour le passage des véhicules d'urgence;
 - c) Prolongation de la rue Léger, vers le boulevard de Portland, pour assurer une meilleure circulation des véhicules incendies, des ambulances et des autobus et, du même coup, de la sécurité publique.

En matière de déplacements et de transport

- 4. Dans l'éventualité du développement de nouveaux secteurs résidentiels, favoriser la mise en place d'un nouveau concept de transport en commun visant l'intégration d'un service de petits autobus-navettes (idéalement électriques) qui dirigeront les usagers du transport en commun vers des points de collecte où attendront des autobus express qui emprunteront des voies réservées, là où c'est possible suivant une étude d'impacts, sur les grandes artères. Ce concept pourrait s'appliquer à l'ensemble du territoire de la ville de Sherbrooke.
- 5. Favoriser la mise en place de nouveaux stationnements incitatifs aux nouveaux points de collecte (voir le commentaire à la fin du rapport).

En matière de construction

- 6. Les décisions de la Ville en matière de construction de nouveaux axes routiers devront tenir compte des principes de développement durable, notamment en ce qui concerne la survie des commerces de proximité et la revitalisation commerciale du secteur. En fait, ces décisions doivent viser à réduire l'empreinte

écologique sur le milieu environnant (déforestation et urbanisation du milieu, canalisation des cours d'eau, etc.).

7. Définir des paramètres pour le développement futur de la ville de Sherbrooke en :
 - a) exigeant une densité de population qui permette la mise en place de services de transport en commun et de commerces de proximité;
 - b) exigeant un design de rue qui prenne en considération l'orientation des vents et de l'ensoleillement afin d'optimiser les possibilités de chauffage et de climatisation passives;
 - c) assurant l'établissement de zones tampons entre les axes routiers et les habitations.

En matière d'aménagement

8. Rendre les secteurs résidentiels plus attrayants, en fonction de la réalité des jeunes familles (exemple : le secteur industriel du Lac des Nations) de façon à limiter l'exode des familles vers la périphérie;
9. Faire la promotion des transports actifs auprès de la population (des citoyens) afin d'accélérer le virage vert à Sherbrooke.
10. a) Réaliser l'interconnexions des îlots domiciliaires et enrayer autant que possible les cul-de-sac sans créer pour autant des voies de transit en régulant les vitesses à l'aide de dos d'ânes, d'étranglements de la chaussée avec des passages de piétons et la création de zones à vitesses réduites.
10. b) Trouver un moyen de réaliser une deuxième sortie pour le secteur *Nouveau Faubourg*

En matière de gestion

11. Favoriser les échanges entre tous les services publics concernés par le développement des secteurs résidentiels afin d'assurer la prise en considération de toutes les problématiques dans le but d'établir des consensus reliés à une planification globale.

Recommandation ultime

Considérant de tous les constats que nous avons réalisés en cours de mandat énoncés au début de ce rapport :

- Projections de développement futur 92 500 nouvelles unités de logements);
- Sécurité des enfants non assurée;
- Besoins exprimés par les services d'urgence et de sécurité;
- Lacunes existantes de raccordements entre les îlots domiciliaires;
- Difficultés quotidiennes vécues par les résidants du secteur en raison de l'engorgement de la circulation.

La table thématique sur les axes routiers recommande, de façon unanime, à la Ville de Sherbrooke de mettre de l'avant les procédures préparatoires à la construction de l'axe routier René-Lévesque projeté dans l'arrondissement de Rock Forest–Saint-Élie–Deauville. Nous recommandons cependant que cela se fasse dans le respect des règles d'un développement durable.

Selon les informations obtenues, les démarches reliées à la construction de ce nouvel axe routier s'échelonnent sur quatre ou cinq ans. Entre-temps, les membres de la table recommandent que la Ville mette en place immédiatement les recommandations liées au nouveau concept de transport en commun (navettes de quartier, stationnements incitatifs, autobus express et voies réservées, là où c'est possible suivant une étude d'impacts) afin de pouvoir mieux identifier, dans quatre ou cinq ans, le type d'axe routier qu'il faudra alors construire.

De plus, nous recommandons de considérer les options suivantes pour la construction de cet axe routier :

1. favoriser la rue du Haut-Bois comme accès principal à l'axe routier;
2. analyser la possibilité d'implanter aussi un accès sur la rue du Président-Kennedy;
3. raccorder cet axe routier au futur prolongement du boulevard de Portland dans le parc industriel;
4. établir le point de desserte du transport en commun à l'intersection des rues du Haut-Bois et Bourque (terrasses Rock-Forest) afin de favoriser la revitalisation du secteur et alléger la circulation sur le boulevard Bourque.

Une fois l'axe routier construit, nous aurions trois autres recommandations à ajouter :

- Interdiction du trafic lourd sur le boulevard du Mi-Vallon;
- Raccordement du boulevard Mi-Vallon avec l'axe René-Lévesque pour la sortie seulement en direction nord;

Les membres de la table thématiques déposent par la même occasion tous les documents reçus lors des consultations publiques. Nous souhaitons attirer votre attention sur un document déposé par des étudiants du département de géomatique de l'Université de Sherbrooke que nous trouvons particulièrement intéressant et nous vous en recommandons la lecture.

Commentaire sur le transport en commun

Sur le territoire de la ville de Sherbrooke, il y a actuellement différents points de desserte : rue du Dépôt au centre ville, au Cégep de Sherbrooke, au CHUS, à l'Université de Sherbrooke ainsi qu'à l'Université Bishop's, au Carrefour de l'Estrie. Il n'en manque que deux pour couvrir l'ensemble de la ville : dans les secteurs de Rock Forest et de Fleurimont.

En s'inspirant des modèles implantés dans d'autres villes, la STS pourrait augmenter son achalandage en prônant un service adapté aux déplacements de la population en général. En ayant, lorsque possible (suivant une étude d'impacts), des voies réservées sur les boulevards Bourque et de Portland, de même que sur les rues King, Galt et Denault, les automobilistes seront incités à utiliser les services de la STS puisque les déplacements seront rapides et efficaces. La Ville doit mettre en place des moyens pour encourager l'utilisation de l'autobus.

Le principe de base pour un transport en commun utilisé, c'est qu'il est plus difficile, plus compliqué et plus long de prendre son auto. Lorsque l'autobus est aussi rapide ou plus rapide que l'auto, les gens feront un choix facile.

Références et annexes disponibles sur le site Internet du comité Dialogue-citoyens Sherbrooke (www.dialoguesherbrooke.ca)

[Ville de Sherbrooke - Quelques données démographiques](#)
[L'axe René-Levesque et les transports en commun](#)