

Extraits Pertinents

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL



Municipalité
Régionale de Comté
de Sherbrooke

235

DB19.4

Projet de contournement sud de l'agglomération de
Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410

Sherbrooke

6211-06-0j9

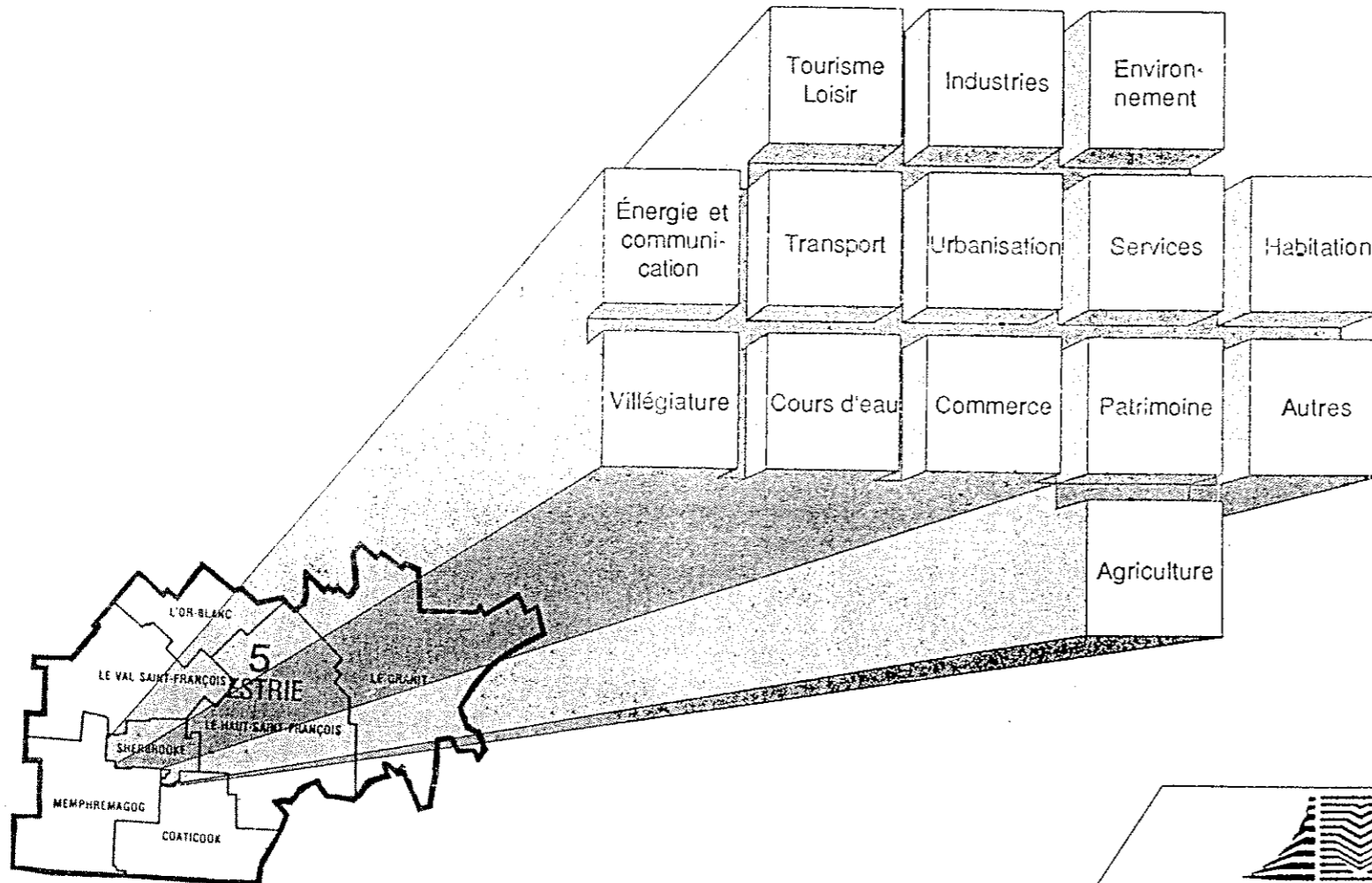


SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT
VOLUME 1

Règlement 87-24



Consortium Aménatech-Urbanitek
EXPERTS-CONSEILS EN AMÉNAGEMENT
ET EN URBANISME

Il serait aussi intéressant de localiser les grands consommateurs d'énergie et vérifier s'il n'y aurait pas moyen de réutiliser les énergies perdues. Certaines villes américaines ont mis de l'avant des projets de cette envergure. "L'Energy Park" de Saint-Paul au Minnesota en est un exemple. La chaleur des bâtiments industriels est acheminée vers un développement polyfonctionnel (résidences, commerces, bureaux, etc.).

Au niveau communication, il est important d'éviter les dédoublements d'infrastructures pour une meilleure intégration des réseaux et équipements.

4.6 LE TRANSPORT

4.6.1 BREF HISTORIQUE

Le transport a été important lors de la fondation de Sherbrooke car cet emplacement était au confluent de deux (2) voies de navigation: les rivières Magog et Saint-François. Cet état de fait a donc modelé la première forme urbaine de l'agglomération.

Par la suite, la concentration des activités économiques autour de ce noyau a accéléré le processus d'urbanisation. Des quartiers ouvriers naissent à proximité des lieux de travail; des industries légères de consommation, principalement de textile, s'y installent profitant de la présence d'une main-d'oeuvre abondante.

L'absence de transport de masse intra-urbain favorise une utilisation pluri-fonctionnelle de microespaces urbains, les lieux de résidence, de travail et de services devant tous être rejoints à pied.

L'urbanisation touche, dans un premier temps, les municipalités de Sherbrooke et de Lennoxville et quelques

petits développements dispersés dans la localité d'Huntingville et les municipalités de Waterville, Deauville, Rock Forest et Saint-Elie-d'Orford.

Le phénomène de l'expansion urbaine se résume essentiellement à une modification de la localisation de la population et des activités allant du centre vers la périphérie. Ce nouvel équilibre dans la répartition de la population urbaine a contribué à modifier la localisation des activités économiques.

Cette modification de la forme urbaine que nous venons de décrire entraîne un certain nombre de conséquences qui sont perçues par l'aménagiste comme autant de défis à relever dans la perspective d'une organisation rationnelle de l'espace urbain. Principalement, nous devons prévoir un modèle d'utilisation du sol qui tient compte d'une évaluation en termes de qualité de vie et de coûts. Les choix à faire en matière de transport ne peuvent donc être faits uniquement à partir de considérations techniques; ils doivent tenir compte des relations existantes entre le transport et l'environnement urbain et ce, tant aux niveaux économiques, sociaux et spatiaux.

Avec l'application de la Loi sur la protection du territoire agricole, nous pouvons prévoir que le développement spatial sera contenu à l'intérieur du périmètre urbanisé. Il est également possible qu'on assiste à une densification de l'habitat autour de certains pôles de service. Enfin, on peut s'attendre à ce que l'extension du réseau régional de transport en commun entraîne une diminution de l'utilisation de l'automobile surtout pour les trajets centre-périphérie. Ce phénomène, joint à la construction de la voie de contournement nord pourra créer une décongestion des artères principales, décongestion aux conséquences bénéfiques pour le transport des marchandises.

4.6.2 CONTEXTE DE L'ETUDE

4.6.2.1 Les déplacements intérieurs

Le contexte de l'étude est défini, dans un premier temps, par notre programme de travail qui établit que la municipalité régionale de comté de Sherbrooke, de par son poids démographique et son rôle économique, est le plus grand distributeur régional de biens et de services en Estrie et possède un réseau varié au niveau de l'éducation, des soins hospitaliers et des services gouvernementaux. Le

développement du territoire des dernières années s'est fait au profit des banlieues alors que les principaux services et lieux de travail sont à l'intérieur des limites de la ville de Sherbrooke. Il y a donc des zones génératrices de trafic et des zones émettrices.

Les premières, tel que le stipule l'étude préparée par le ministère des Transports et intitulée "Evaluation du réseau routier dans l'agglomération de Sherbrooke", s'identifient au centre-ville proprement dit, prolongé par des zones qui englobent les commerces, les industries et les institutions (scolaires, culturelles, légales, religieuses et de santé) ainsi que les services spécialisés. A ce concept, s'associe la caractéristique commune de lieu de travail et d'émission de biens et services.

Les secondes se caractérisent principalement par une desserte multi-directionnelle des localités résidentielles de la région polarisée et de la zone péri-urbaine de Sherbrooke à l'exception du centre-ville. Aussi, l'adoption de l'élément "habitation" comme facteur déterminant dans la définition des axes émetteurs de trafic, constitue une approche qui permet de saisir le mouvement de circulation

pendant les pointes les plus difficiles (soit les allées et venues entre la résidence et le lieu de travail).

Dans cette perspective, le centre-ville est un pôle générateur global de trafic et il se prolonge dans l'axe est-ouest, principalement du côté ouest dans la vallée de la rivière Magog et ce, jusqu'à la jonction de l'autoroute 10-55.

Finalement, il apparaît selon cette même étude que les déplacements de transit n'occupent qu'une faible partie de la circulation totale de l'agglomération et que celle-ci est largement accaparée, sur une base annuelle, par des déplacements dus au travail.

Or, la problématique d'aménagement consiste à favoriser la séparation selon différents axes et différents modes de transport aux heures de pointe.

4.6.2.2 Les déplacements extérieurs

Les principales municipalités de la municipalité régionale de comté se situent à environ 150 kilomètres de Montréal et à quelques 240 kilomètres de Québec, soit les

deux (2) principaux centres commerciaux de la province ainsi qu'à 425 kilomètres de Boston, centre d'affaires de la Nouvelle-Angleterre. Sous l'angle du transport extra-territorial, les différents modes doivent être envisagés dans un contexte de compétition en termes de durée et de coût.

Dans cette optique, nous devons tenir compte dans notre problématique du transport routier (auto, camion, autobus), aérien et par rail et ce tant pour les personnes que pour les marchandises.

Au niveau routier, nous comptons sur un réseau assez bien développé qui permet un accès rapide à Montréal par l'autoroute 10, à Québec par la 55 et la 20, à Trois-Rivières et Drummondville par la 55 et l'est américain (Boston) par la 55 et la 91. Le transport des personnes aux principaux centres peut alors se faire par automobile ou autobus tandis que le transport des marchandises peut s'effectuer par autobus ou par camion.

Au niveau ferroviaire, l'utilisation majeure des lignes du Canadien National et du Canadien Pacifique concerne le transport des marchandises. Le trafic est

important tel que le stipule l'étude du ministère des Transports citée précédemment, pour le transit des marchandises. La voie du CP est surtout utilisée par les industries établies majoritairement aux environs de la gare (entre le boulevard Jacques-Cartier et la rue Belvédère non loin de la rivière Magog).

Au niveau aérien, un service de transport quotidien desservant Québec et Montréal a été mis sur pied pour assurer aux hommes d'affaire un lien avec les aéroports importants du Québec. Les horaires ont été planifiés pour permettre aux clients de faire des transferts sans délais vers une autre destination à partir des aéroports de Dorval ou Ancienne-Lorette.

Constatant ces faits, la problématique du transport vers l'extérieur en terme d'aménagement se résume à consolider ou prévoir des infrastructures qui permettent de raccourcir le temps de transport entre les principaux centres d'exportation et d'importation de biens et services et la MRC de Sherbrooke et ce, au plus faible coût.

4.6.3 ETAT DE LA SITUATION

Des renseignements sur l'état actuel du réseau de transport de la MRC Sherbrooke sont nécessaires afin d'en faire une évaluation succincte et d'en dégager les points d'intérêt. Les infrastructures de transport sont présentées sous trois (3) appellations distinctes:

- . transport aérien;
- . transport ferroviaire;
- . transport routier.

Le tableau XXXV qui suit fait état des temps de transport selon différents modes dans le contexte actuel et selon certaines hypothèses.

4.6.3.1 Transport aérien

Le Québec méridional, la capitale fédérale et la Nouvelle-Angleterre, comme l'indique la figure 8, sont desservis par des aéroports.

Dans la région, le transport aérien peut s'effectuer en partance de l'aéroport de Sherbrooke situé entre Ascot

Corner et East Angus à une distance de 30 km (ce qui équivaut à environ 30 minutes de transport) du parc industriel de Sherbrooke. Il y a aussi l'aéroport de Bromont, qui est situé dans la municipalité de Bromont, à environ une distance de 60 km (ce qui équivaut à environ 50 minutes de transport) du parc industriel de la ville de Sherbrooke.

L'aérogare de Sherbrooke offre les espaces nécessaires aux services que l'on peut trouver dans un aéroport de type régional, entre autres, hall et comptoir pour passagers, bar et restaurant, service de douane, école de pilotage, etc.

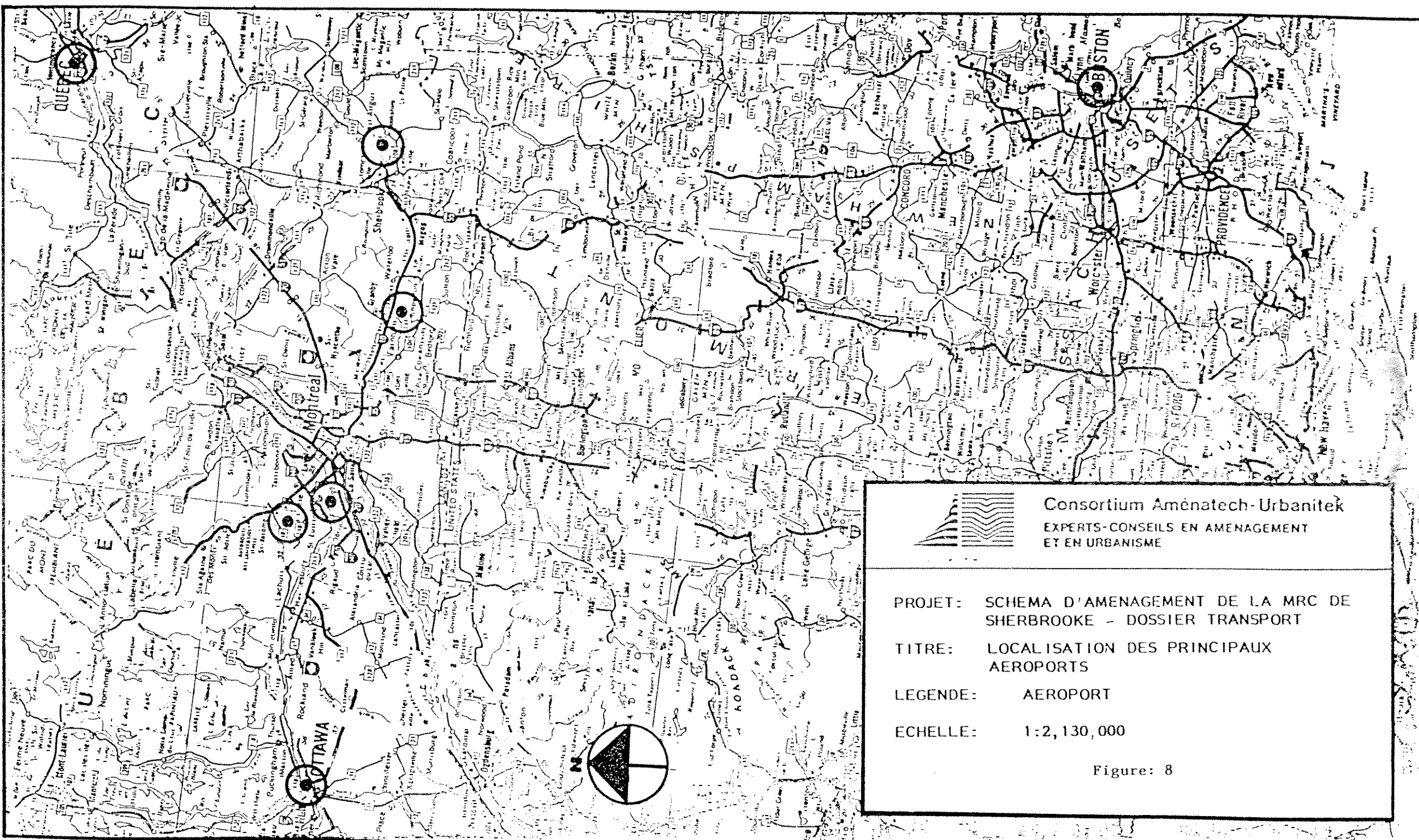
La gestion de l'aéroport de Sherbrooke est confiée à un comité administratif sous la tutelle de la Corporation Métropolitaine de Transport de Sherbrooke (CMTS). Cette dernière est propriétaire de l'aérogare tandis que la piste et le fond de terrain appartiennent à Transports Canada. Il y a donc un bail d'opération renouvelable à tous les dix (10) ans qui est accordé à la ville de Sherbrooke. Le budget d'opération provient en partie de la vente de carburant aux avions privés et de subventions de la CMTS et du gouvernement provincial.

TABLEAU XXXV
 TEMPS DE TRANSPORT SELON DIFFERENTS MODES
 (EN PARTANCE DU PARC INDUSTRIEL DE SHERBROOKE)

DESTINATION	SITUATION ACTUELLE		HYPOTHESE	
	MODE DE TRANSPORT (1) (2)	TEMPS REQUIS	MODE DE TRANSPORT (2)	TEMPS REQUIS
Montréal Centre-ville	Auto	1h50		
	Autobus	2h00	Autobus (terminus au Carrefour de l'Estrie)	1h50
	Train	2h00		
	Avion (aéroport de Sherbrooke)	1h35	Avion (aéroport de Sherbrooke via la voie de contournement)	1h25
	Avion (aéroport de Bromont)	N/A		
Québec Centre-ville	Auto	2h30		
	Autobus	3h20	Autobus (terminus au Carrefour de l'Estrie)	3h10
	Train	N/A		
	Avion (aéroport de Sherbrooke)	2h30	Avion (aéroport de Sherbrooke via la voie de contournement)	2h20
	Avion (aéroport de Bromont)	3h00		
Boston Centre-ville	Auto	5h00		
	Autobus	8h45	Autobus (terminus au Carrefour de l'Estrie)	8h35
	Train	16h00		
	Avion (aéroport de Sherbrooke)	2h50	Avion (aéroport de Sherbrooke via la voie de contournement)	2h40
	Avion (aéroport de Bromont)	3h20		

Toronto Centre-ville	Auto	9h00		
	Autobus	9h00	Autobus (terminus au Carrefour de l'Estrie)	8h50
	Train	7h00		
	Avion (aéroport de Sherbrooke)	3h10	Avion (aéroport de Sherbrooke via la voie de contournement)	3h00
	Avion (aéroport de Bromont)	3h10		

- NOTE: (1) Il faut maintenant tenir compte d'un service de limousine à Sherbrooke pour le transport par route.
(2) Le temps de transport par avion a été calculé à partir d'une estimation de Dynamair Aviation Inc. (selon un Piper Aztec 6 passagers).



Toute la question de l'impact de l'aéroport sur le développement ainsi que son rôle à long terme est suffisamment complexe et ambigu pour faire l'objet d'une étude d'opportunité consacrée uniquement à ce problème.

4.6.3.2 Transport ferroviaire

À l'intérieur du territoire de la MRC de Sherbrooke, il existe trois (3) sociétés de chemin de fer qui sillonnent la région soit le Canadien National, le Canadien Pacifique et le Québec Central devenu maintenant une filiale du Canadien Pacifique. Le plan des principaux axes de communication terrestre présenté à la page 9 de l'annexe cartographique localise l'ensemble du réseau ferroviaire de notre région.

La ligne du Canadien National traverse le territoire en longeant la route 143 dans son axe nord-sud tandis que la ligne du Canadien Pacifique longe la rivière Magog dans un axe est-ouest pour ensuite se diriger vers le sud, parallèlement à la route 143. Le Canadien National possède sa gare et une cour de triage en plein coeur du centre-ville de Sherbrooke. Également, le Canadien Pacifique

est muni d'une gare et d'une vaste cour de triage située à proximité du Lac des Nations.

Certaines contraintes spatiales se dégagent de cette localisation des voies ferrées. Effectivement, la présence des voies du Canadien National et du Canadien Pacifique au centre-ville constitue un certain obstacle à la circulation en occasionnant une discontinuité du réseau routier en plusieurs points.

Cependant, une relocalisation des voies paraît difficilement réalisable à cause de la topographie particulière du site de la MRC de Sherbrooke. Les voies ferrées doivent tenir compte des contraintes occasionnées par des pentes et des degrés de courbure de sorte que le choix de corridors possible dans la MRC se trouve limité le long de la rivière Magog et de la rivière Saint-François. Par contre, au centre-ville, la cour de triage du Canadien National occupe un espace plus important que son utilisation actuelle peut nécessiter.

Dans les années 30, la ligne du Québec Central était sous la juridiction du Canadien National et les transferts de wagons s'effectuaient dans cette cour. Aujourd'hui, le

Québec Central, géré par le Canadien Pacifique, possède un trafic de marchandise moins important sur les voies du Canadien National.

L'activité majeure des lignes demeure toujours le transport des marchandises tant pour le transit que pour les ruptures de charge.

Au niveau du transport des passagers, la situation est beaucoup moins intéressante concernant le transport ferroviaire. Les services passagers sont sous la responsabilité de la société de la Couronne Via-Rail, et dans le passé, en fonctionnant à pleine capacité dans un contexte de transport trop long, le service ne pouvait être que déficitaire.

C'est pourquoi le train Montréal-Sherbrooke avait été intégré au réseau de train de banlieue de Montréal espérant par là diminuer les déficits d'exploitation. Il fût alors abandonné. Toutefois, le nouveau gouvernement fédéral a rétabli la ligne à la suite de pressions de la population.

Un service rapide a été essayé et abandonné entre Sherbrooke et Québec: il était conçu en fonction de

l'intermodalité entre l'autobus et le train. En effet, les passagers quittaient Sherbrooke en direction de Drummondville par autobus et un système de correspondance avait été établi pour que ceux-ci puissent monter à bord de l'express en direction de Québec. Ce système intermodal permettait à une personne de se rendre à Québec dans un délai semblable à celui du réseau routier.

4.6.3.3 Transport routier

L'évaluation du transport routier concerne principalement le transport par autoroute, route (principale et secondaire), autobus et les services taxi. Le plan des principaux axes de communication terrestre, présenté à la page 9 de l'annexe cartographique donne un portrait du réseau actuel.

- Les autoroutes

L'agglomération de la MRC de Sherbrooke est desservie présentement par deux (2) autoroutes, c'est-à-dire l'autoroute de liaison 10-55 et l'autoroute de dégagement 410. Dans un avenir rapproché, également, il y aura une voie de déviation nord qui consistera en fait au prolongement de

l'autoroute 10. L'autoroute 55 consiste essentiellement en une autoroute de liaison transquébécoise prévue pour desservir les pôles intermédiaires du centre du Québec car elle rapproche les municipalités de Magog, Sherbrooke, Drummondville, Trois-Rivières, Shawinigan et Grand-Mère.

L'autoroute 410 construite originellement comme voie de déviation de l'agglomération urbaine de la MRC par le sud pour rejoindre éventuellement la route 112 au voisinage de Fleurimont, est présentement utilisée plutôt comme collecteur de circulation entre l'autoroute 55 et le centre-ville de Sherbrooke. L'autoroute 10, quant à elle, sert de liaison entre Montréal et Sherbrooke. Egalement, le prolongement de l'autoroute 10 au nord de la MRC de Sherbrooke servira (étude agglomération de Sherbrooke, 1982) plutôt à une meilleure pénétration dans le centre-ville de Sherbrooke. Cette artère périurbaine, par son raccordement à l'autoroute 10-55, et son orientation est-ouest, pourrait faire le lien entre les grandes collectrices urbaines rayonnant du centre-ville tel les boulevards Jacques-Cartier et Saint-François et la route 216 (12e avenue nord). Cette hypothèse est confirmée par une estimation de la circulation réalisée par le ministère des Transports du Québec qui démontre clairement que l'objectif visé ne devrait pas être

la création d'une voie d'évitement ou de contournement de l'agglomération urbaine mais bien l'implantation d'une route de desserte périurbaine qui permettrait une meilleure pénétration dans Sherbrooke. En effet, des enquêtes sur la circulation ont montré qu'il existe seulement de 15 à 17% des entrées ou limites du centre-ville qui sont destinées au trafic de transit. Dans la même étude, il a été avancé que ce serait seulement les travailleurs des entreprises privées éloignées du centre-ville qui bénéficieraient de cette voie de contournement au cours de leur déplacement quotidien. Ceci s'applique principalement aux travailleurs du Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke localisé tout près du corridor, aux employés de l'usine Lowney's Ltée ainsi qu'à ceux de l'Université de Sherbrooke toutes deux situées à l'ouest de l'agglomération et rapidement accessibles via l'autoroute 410. Ces trois (3) importants employeurs pourraient donc avoir une incidence plus marquée par le passage de leurs employés sur la voie de déviation pour des fins de travail. Le nombre d'employés de ces entreprises susceptibles d'utiliser cette route demeure relativement faible par rapport aux objectifs globaux.

- Les routes principales et secondaires

Dans la MRC de Sherbrooke, les trois (3) voies de pénétration les plus importantes sont la route 112 dans l'axe est-ouest et les routes 143 et 216 dans un axe nord-sud. Il faut également tenir compte des routes 108, 220 et 222. La figure 9, présentée à la page suivante, schématise ce réseau routier.

Au niveau de la route 112, le principal point de congestion concerne le pont Aylmer qui devient un entonnoir ralentissant sensiblement la circulation. Aussi, les pentes fortes situées à la sortie est du pont ne favorisent pas un flux rapide tout en incitant une partie de la circulation lourde à dévier vers la rue Galt. Également dans les limites de la municipalité de Fleurimont, l'achalandage de la route ne permet pas d'atteindre le niveau de service requis.

La route 143 est, quant à elle, la principale route traversant l'agglomération dans un axe nord-sud. Le principal problème de cet axe de transport est causé par l'absence de continuité linéaire de la route 143 au centre-ville de la ville de Sherbrooke. En effet, il est nécessaire d'emprunter sur une courte distance la rue King pour

parvenir à faire la liaison entre les rues Dépôt et Grandes-Fourches nord. C'est sur ce court tronçon de la rue King aux approches du pont Aylmer que l'on observe un ralentissement marqué de la circulation. Il faut même noter la répétition de minis congestions temporaires aux intersections King/Dépôt et King/Grandes-Fourches occasionnées par les virages difficiles de camions lourds circulant régulièrement dans l'axe nord-sud. Ces camions transportent quotidiennement du bois de pulpe en provenance des localités situées au sud et à l'est de Sherbrooke en direction des usines de Brompton et Windsor. En effet, il y a en moyenne de 50 à 70 camions qui traversent quotidiennement le centre-ville de Sherbrooke. Cette situation se répète au centre-ville de Lennoxville par la discontinuité créée par le chemin de fer et la circulation des camions. Par conséquent, il semble que les itinéraires de la rue Galt d'une part et de Wellington sud, dans un autre axe, demeurent les plus pratiques et sécuritaires pour les camionneurs malgré la congestion qu'ils entraînent aux différents centres-villes. Aussi, afin de palier à cette situation, d'autres itinéraires plus accessibles devraient être envisagés.

Le troisième axe d'importance à pénétrer dans l'agglomération de la MRC de Sherbrooke est la route 216. La

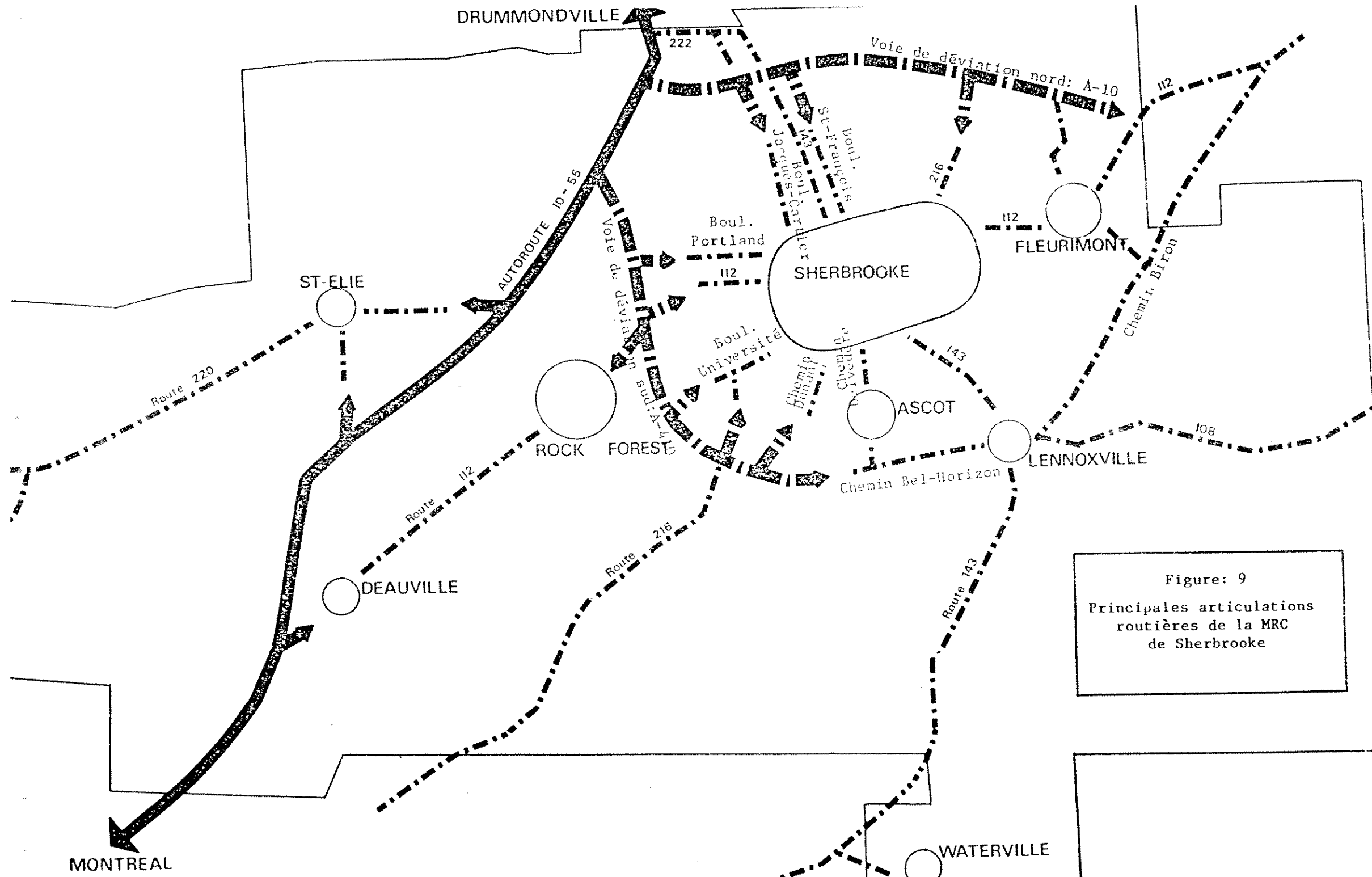


Figure: 9
Principales articulations
routières de la MRC
de Sherbrooke

majorité des problèmes reliés à cet axe de transport sont présentement en phase de correction soit au sud de l'Université de Sherbrooke où la route vient d'être réparée et du côté nord dans la municipalité de Fleurimont où les faiblesses seront corrigées lors de la construction de la déviation nord de Sherbrooke. Hormis les autres grandes collectrices, nous pouvons énumérer la rue Galt et les boulevards Portland et Jacques-Cartier.

Il faut également mentionner l'apport de la rue Belvédère après la réalisation du prolongement de l'autoroute 410 vers le chemin Bel Horizon. En effet, le prolongement de l'autoroute vers le sud-est permettra au chemin Belvédère d'accueillir une fraction du trafic en provenance ou en destination de l'ouest. De plus, il faut tenir compte du chemin Biron dans Fleurimont: après sa reconstruction celui-ci assurera dans une certaine mesure une liaison de contournement sud de la MRC et ce avec le chemin Bel Horizon dans le Canton d'Ascot.

Finalement, il faut retenir l'effet potentiel de la reconstruction de la rue Fontaine au nord du chemin de fer dans Rock Forest comme axe principal.

- Les autobus

Le transport par autobus a évolué depuis quelques années tant au niveau des déplacements à l'intérieur de la MRC que vers l'extérieur.

Plus précisément, à l'intérieur de la MRC, il y a eu la création de la Corporation métropolitaine de Transport de Sherbrooke (CMTS) qui n'a cessé d'améliorer son service. Effectivement, le transport par autobus urbain tel qu'assuré par la CMTS est considéré aujourd'hui comme généralement efficace pour le Sherbrooke métropolitain.

Le réseau de transport couvre environ 90% de la trame urbaine de la ville de Sherbrooke permettant ainsi aux usagers d'accéder à pied en-deçà d'une distance de 0,4 km à un des circuits d'autobus conformément aux normes généralement reconnues. La CMTS dessert également les municipalités de Ascot Canton, Lennoxville, Rock Forest et Fleurimont. Il serait possible d'envisager l'intégration du transport scolaire au transport urbain en ajustant les horaires et les fréquences de certaines lignes en fonction de cette nouvelle clientèle régulière. Également, la municipalité de Deauville amène des problèmes de

planification avec une population qui varie et Waterville qui pourrait avoir besoin d'être reliée plus fréquemment par un transporteur public ou privé.

Aussi, il y a les services de taxi qui fonctionnent d'une façon indépendante du transport collectif. Une stratégie de concertation entre les deux (2) milieux pourrait être envisagée au niveau du transport des handicapés et de certaines clientèles-cibles.

Finalement, le développement des banlieues devrait être prévu de façon à favoriser le transport en commun et pour répartir la distribution spatiale du territoire urbanisé (ex.: distribution linéaire égale coût de transport élevé).

4.6.4 SOLUTIONS

4.6.4.1 Questions fondamentales

Tel que nous avons pu le constater précédemment, les principes directeurs suivants pourraient être retenus pour nous guider dans l'élaboration du schéma d'aménagement.

- 1- Etant donné les faibles déplacements de transit, comment pouvons-nous diminuer le temps de transport des personnes et des marchandises en période de pointe entre les différents pôles de la MRC?
- 2- Devons-nous rapprocher les différents pôles importateurs et exportateurs de biens et de services, de leur marché et ce, en réduisant les coûts de transport et/ou le temps de transport et si oui, comment?
- 3- Devons-nous favoriser le transport en commun à l'intérieur de la MRC et par conséquent le prévoir dans nos concepts d'aménagement?

4.6.4.2 Avenues possibles

Au niveau du transport aérien, les avenues possibles touchent principalement le rapprochement en temps de transport entre le parc industriel et l'aéroport de Sherbrooke situé dans la MRC du Haut Saint-François. Ce rapprochement peut s'envisager par la construction d'une voie de contournement, soit la réalisation de la voie de

contournement nord. Celle-ci favorisera le déplacement rapide des personnes entre le parc et l'aéroport.

La seconde avenue touche la coordination par un organisme de transport, des services de transport terrestre entre le(s) parc(s) industriel(s) et l'aéroport de Sherbrooke. Cette coordination pourrait être établie de la façon suivante: lorsqu'un avion nolisé ou un vol régulier s'apprête à atterrir à l'aéroport de Sherbrooke, un appel pourrait être dirigé à cet organisme de transport qui verrait à acheminer un autobus ou tout autre véhicule pour recevoir les passagers et les amener le plus rapidement possible à leur point d'arrivée.

La troisième avenue touche la planification de l'aménagement des nouveaux quartiers qui pourrait être améliorée de façon à tenir compte du transport par autobus dans la géométrie des rues et dans l'étalement de la population.

Au niveau du transport ferroviaire, les avenues ne concernent que des améliorations au réseau actuel et touchent principalement, en terme d'aménagement, la relocalisation des cours de triage ferroviaires. En effet,

il y a lieu de considérer les hypothèses de déplacer la cour de triage du Canadien National à l'extrémité nord de la MRC et celle du Canadien Pacifique dans le parc industriel. La proposition du CN est plus probable et elle aurait l'avantage de diminuer le problème de discontinuité de la route 112 au centre-ville de Sherbrooke en permettant la correction de la géométrie de la route 143.

Au niveau du transport routier, les avenues possibles concernent dans un premier temps le prolongement de la voie de contournement nord et la 410 au sud de la MRC. Également, il faudrait prévoir le rapprochement des citoyens de Fleurimont au secteur ouest de la MRC par un échangeur au chemin Duplessis.

Il y aurait également l'amélioration de la liaison est-ouest par le sud du territoire et ce à l'aide de la réfection et du pavage du chemin Biron.

La dernière avenue touche l'amélioration de la liaison Rock Forest-Saint-Elie-d'Orford.

Au niveau local, l'amélioration du trajet et/ou de la sécurité serait souhaitable sur le boulevard Bourque

TABLEAU XXXVI
PROJETS D'INTERVENTIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

PROJET	LOCALISATION	LONGUEUR (km)	DESCRIPTION	COUT GLOBAL (1'000)	DEPENSES EFFECTUEES (1'000)	DEPENSES A VENIR (1'000)
<u>Réseau routier</u>						
Autoroute 10	De l'autoroute 55, Sherbrooke, à l'est de l'échangeur Saint-François	3,5	Construction d'une autoroute à 4 voies divisées	9 410	4 765	4 645
Autoroute 10	De l'est de l'échangeur Saint-François à l'est de la route 216, Fleurimont	4,5	Construction d'une autoroute à 4 voies divisées	8 500	-----	8 500
Route 112	De l'est du chemin Champigny (Fleurimont) à Spring Road (Ascot Corner, dans la MRC du Haut-Saint-François)	5,1	Élargissement de 2 à 4 voies contigües	3 500	-----	3 500
Autoroute 10	De l'est de la route 216 à la route 112 à l'est du chemin Champigny	4,0	Construction d'une chaussée d'autoroute	6 000	-----	6 000
Route 410	Du boulevard de l'Université au chemin Morkil	5,3	Construction d'une chaussée	3 500	-----	3 500
Route 112	Du chemin Duplessis au chemin Champigny	3,6	Élargissement de 2 à 4 voies contigües	3 000	-----	3 000
Route 112	Boulevard Bourque	---	Corrections de plusieurs intersections	2 475	655	1 820

TABLEAU XXXVI (suite)

PROJETS D'INTERVENTIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

PROJET	LOCALISATION	LONGUEUR (km)	DESCRIPTION	COUT GLOBAL (1'000)	DEPENSES EFFECTUEES (1'000)	DEPENSES A VENIR (1'000)
Chemin Labbé	La côte près du chemin de Drummond (Rock Forest)	0,3	Terrassement, gravelage et béton bitumineux (stabilisation de talus)	50	-----	50
Chemin Côte des 14	De la limite de Sherbrooke jusqu'au chemin Duplessis (Fleurimont)	0,67	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	170	-----	170
Chemin Biron	Du chemin Woodward à la limite de Lennoxville (Ascot)	1,6	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	200	-----	200
Chemin Rock Ouest et chemin de Sherbrooke	Intersection (Rock Forest)	0,2	Drainage de surface, structure de chaussée et béton bitumineux	300	-----	300
Vieux chemin de Magog	Oeauville	4,4	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	930	-----	930
Chemin Lower Belvédère	De l'intersection avec le chemin McFarland jusqu'au chemin Ledoux (Rock Forest)	1,8	Réfection économique et béton bitumineux	240	-----	240
Chemin du Petit sept	De la fin du pavage jusqu'à la route 222 (Saint-Elie-d'Orford)	3,2	Réfection économique et béton bitumineux	340	-----	340
Chemin du rang 7 nord	De la route 220 à la route 222 (Saint-Elie-d'Orford)	6,0	Gravelage et traitement de surface.	210	-----	210

Source: Orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement
du territoire. pp. 126 à 130

TABLEAU XXXVI (suite)

PROJETS D'INTERVENTIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

PROJET	LOCALISATION	LONGUEUR (km)	DESCRIPTION	COUT GLOBAL ('000)	DEPENSES EFFECTUÉES ('000)	DEPENSES A VENIR ('000)
Route 216	Du chemin Saint-Roch à la rue Val-du-Lac (Rock Forest)	3,3	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	1 000	-----	1 000
Route 216	De la rue Repère au chemin Saint-Roch (Rock Forest)	2,8	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	950	-----	950
Route 216	De la rue Val-du-Lac à la route 108 (Rock Forest et Sainte-Catherine-de-Hatley dans la MRC de Memphrémagog)	4,88	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	1 350	-----	1 350
Route 216	Du boulevard Université à la rue Montante (Ascot, Rock Forest et Sherbrooke)	2,0	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	610	-----	610
Chemin Milby-Johnville	Du chemin Kendall à la route 251 (Ascot)	3,3	Gravelage et béton bitumineux	150	-----	150
Chemin Drummond	De l'intersection des boulevards Université et Galt au chemin Saint-Roch (Rock Forest)	3,6	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	1 120	-----	1 120
Chemin Allard	De la route 112 au chemin Duplessis (Fleurimont)	1,12	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	200	-----	200

TABLEAU XXXVI (suite)

PROJETS D'INTERVENTIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

PROJET	LOCALISATION	LONGUEUR (km)	DESCRIPTION	COUT GLOBAL (1'000)	DÉPENSES EFFECTUÉES (1'000)	DÉPENSES À VENIR (1'000)
Chemin Rock Forest ouest	De la ligne d'Hydro-Québec à la rue des Enclaves (Rock Forest)	0,62	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	160	-----	160
Chemin du Petit Sept	De la route 220 au développement Mijaro (Saint-Elie-d'Orford)	2,78	Rechargement et enrobé bitumineux sur reconstruction	120	-----	120
Chemin du rang 6	De la route 112 à l'échangeur de l'autoroute 10-55 et de la route 220 (Saint-Elie-d'Orford et Rock Forest)	2,73	Réfection économique et béton bitumineux	350	-----	350
Chemin Sherbrooke- Rock Forest	De la rue Vanier au chemin Saint-Roch (Rock Forest)	4,47	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	1 210	-----	1 210
Chemin Dunant	De l'interception avec le chemin Uper Belvédère à la carrière Sintra (Rock Forest)	1,20	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	140	-----	140
Chemin Bartlett	Ascot	2,4	Rechargement et double traitement de surface	70	-----	70
Chemin Labbé	De l'intersection avec la route 216 au dessus de la côte (Rock Forest)	1,0	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	120	-----	120