



FICHES-ACTIONS

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

DE SHERBROOKE | 2012-2021



Centre de 
mobilité durable
de Sherbrooke

TABLE DES MATIÈRES

1	PRÉSENTATION	3
2	SYNTHÈSE DES ACTIONS	6
2.1	Thématique Organisation du territoire et développement urbain	11
2.2	Thématique Voirie et circulation automobile	14
2.3	Thématique Stationnement	16
2.4	Thématique Covoiturage et autopartage	20
2.5	Thématique Transport actif	24
2.6	Thématique Transport en commun et intermodalité ..	26
2.7	Thématique Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	39
2.8	Actions transversales	40

LISTE DES FIGURES

Figure 1 Exposé des étapes d'élaboration du PMDS	4
--	---

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 Fiches-actions par thématique	7
---	---

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AMT	Agence métropolitaine de transport
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
CRÉ	Conférence régionale des Élus (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
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



PRÉSENTATION

LE PRÉSENT DOCUMENT PRÉSENTE LES FICHES-ACTIONS DÉCOULANT DES ÉLÉMENTS DU SCÉNARIO PRIVILÉGIÉ POUR LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE SHERBROOKE (PMDS).

LES FICHES-ACTIONS RECENSENT LES TÂCHES (LES « ACTIONS ») À RÉALISER AFIN DE METTRE EN OEUVRE LE SCÉNARIO D'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ DURABLE ADOPTÉ À L'ISSUE D'UN VASTE PROCESSUS DE RÉFLEXION (VOIR LE DOCUMENT « PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE SHERBROOKE »).



LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE EN ÉTAPES

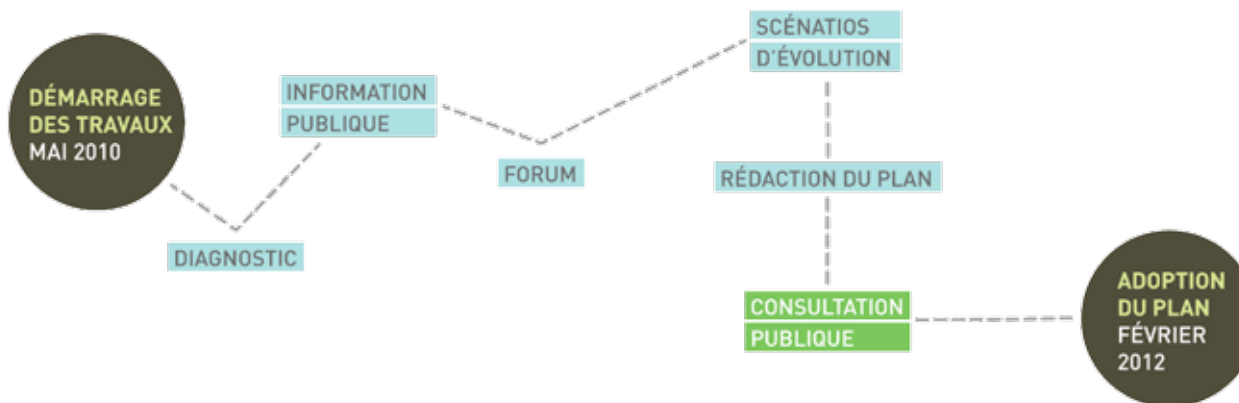


Figure 1 – Exposé des étapes d'élaboration du PMDS

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. La vision et les stratégies proposées découlent d'un vaste exercice de concertation et de consultation, auprès des 40 organismes partenaires du CMDS, et ce, à toutes les étapes du processus.



POUR CHACUNE DES TRENTE-TROIS (33) FICHES-ACTIONS, L'ON DÉCRIT :

- le contexte présidant à la définition de la fiche-action;
- les objectifs poursuivis;
- une description de l'action;
- le phasage des tâches incluses dans l'action, lequel phasage identifie trois grandes périodes : court terme («CT») (2012-2016), moyen terme («MT») (2017-2021) et long terme («LT») (2022-2031, soit au-delà de l'horizon de 10 ans du PMDS);
- le coût, s'il y a lieu;
- le porteur ou responsable de la réalisation de l'action;
- les principaux partenaires impliqués;
- les mesures d'accompagnement requises pour la mise en œuvre de l'action (la matrice des actions liées est présentée dans le « Plan de mobilité durable »).

La section suivante présente d'abord une synthèse des actions, incluant les éléments du scénario privilégié. Par la suite, chacune des 33 Fiches-actions est présentée.

SYNTHÈSE DES ACTIONS

LE TABLEAU SUIVANT PRÉSENTE, POUR CHACUNE DES SEPT THÉMATIQUES DU PMDS :

- LES ÉLÉMENTS CARACTÉRISANT LE CONTENU DU SCÉNARIO DE MOBILITÉ DURABLE RETENU;
- LES ACTIONS ÉLABORÉES (NUMÉROS 1 À 28) AUX FINS D'OPÉRATIONALISER ET DE METTRE EN ŒUVRE LE SCÉNARIO DE MOBILITÉ DURABLE.

LES SIX DERNIÈRES ACTIONS (NUMÉROTÉES 28 À 33) PRÉSENTENT LES ACTIONS TRANSVERSALES, REQUISES POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN. COMME POUR LES ACTIONS ASSOCIÉES AUX SEPT THÉMATIQUES, ELLES SONT ÉGALEMENT DÉTAILLÉES À LA SUITE (PAGES 7 ET SUIVANTES).



ORGANISATION DU TERRITOIRE ET DÉVELOPPEMENT URBAIN

ÉLÉMENT DU SCÉNARIO RETENU

- 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)
- 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
- Soutien important à la revitalisation urbaine

ACTIONS

1. Mettre en place des incitatifs au développement et à la requalification dans l'axe central / BHNS
2. Réviser les modalités d'acceptation de projets de développement urbain
3. Intégrer les modes durables au Cahier de normes et critères d'aménagement pour les nouveaux projets urbains et d'infrastructures

VOIRIE ET CIRCULATION AUTOMOBILE

ÉLÉMENT DU SCÉNARIO RETENU

- 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

ACTIONS

4. Réaliser des aménagements du réseau routier primaire pour tous les modes pour toute nouvelle rue ou réfection majeure
5. Programmer les interventions par quartier et pôle

STATIONNEMENT

ÉLÉMENT DU SCÉNARIO RETENU

- Soutenir les générateurs de déplacements dans le plafonnement de l'offre et une tarification concertée
- Utilisation 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

ACTIONS

6. Coordonner les politiques de stationnement de l'ensemble des acteurs du territoire
7. Réviser la réglementation municipale impliquant le stationnement des générateurs
8. Mettre en place des stationnements incitatifs
9. Élaborer une politique envers les véhicules moins polluants

COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE

ÉLÉMENT DU SCÉNARIO RETENU

- 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
- 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

ACTIONS

10. Améliorer l'offre et de l'usage d'autopartage dans la zone dense
11. Implanter un outil dynamique de gestion du covoiturage
12. Réaliser des incitatifs et aménagements dédiés à tous les pôles générateurs

TRANSPORT ACTIF

ÉLÉMENT DU SCÉNARIO RETENU

- 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
- 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

ACTIONS

13. Concevoir et mettre en œuvre un Plan directeur du réseau cyclable
14. Concevoir et mettre en œuvre un Plan directeur du réseau piétonnier
15. Définir des normes d'aménagement dédiées aux transports actifs

TRANSPORT EN COMMUN ET INTERMODALITÉ

ÉLÉMENT DU SCÉNARIO RETENU

- 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
- 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

ACTIONS

16. Réviser l'offre de transport urbain en tenant compte des objectifs d'augmentation du niveau de service
17. Réviser l'offre de transport en urbain en tenant compte de l'arrivée du BHNS
18. Réaliser le processus d'amélioration continue de la qualité
19. Implanter des mesures préférentielles sur le reste du réseau de transport public
20. Améliorer l'information aux voyageurs en s'appuyant sur les nouvelles technologies
21. Réviser l'offre en transport public dans les secteurs périphériques
22. Renforcer et intégrer les dessertes régionales
23. Réaliser l'étude d'opportunité d'une ou plusieurs lignes BHNS
24. Mettre en place une ou plusieurs lignes de BHNS
25. Mettre en place une tarification régionale multimodale
26. Initier une table de concertation régionale sur l'électrification des transports

ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

ÉLÉMENT DU SCÉNARIO RETENU

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

ACTIONS

27. Mettre en œuvre le Plan d'accessibilité universelle

TRANSVERSALE

ÉLÉMENT DU SCÉNARIO RETENU

- N/A

ACTIONS

28. Organiser une table de concertation pour planifier et optimiser les actions de sensibilisation concernant la mobilité durable
29. Réaliser des plans de mobilité durable partenaire
30. Mettre en place «des ateliers Employeurs»
31. Décliner le plan par secteur stratégique
32. Mettre en place un observatoire de la mobilité durable
33. Solliciter des sources de financement auprès des gouvernements supérieurs



ACTIONS



1 METTRE EN PLACE DES INCITATIFS AU DÉVELOPPEMENT ET À LA REQUALIFICATION DANS L'AXE CENTRAL / BHNS

CONTEXTE

Sherbrooke souhaite maintenir la qualité de vie de ses résidents tout en continuant d'attirer de nouvelles entreprises et de nouveaux ménages, dans un contexte de croissance démographique ralentie.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Optimiser l'occupation du territoire urbain
- Opter pour un développement durable, réfléchi et mesuré

DESCRIPTION DE L'ACTION

Identifier le type et la nature des incitatifs (réglementaires, fiscaux, etc.) pouvant être envisagés pour l'atteinte des objectifs poursuivis, tout en évaluant leur acceptabilité auprès des élus, des gestionnaires et de la population.

PHASAGE

- CT : Identification des incitatifs potentiels
- CT : Intégration dans les outils de planification municipaux

COÛT : À définir

PORTEUR : Ville de Sherbrooke / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : STS

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Réalisation de l'étude d'opportunité d'une ou plusieurs lignes de BHNS (fiche-action 23).

2 RÉVISER LES MODALITÉS D'ACCEPTATION DE PROJETS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

CONTEXTE

Les processus d'acceptation de projets actuels n'incluent pas implicitement les aspects de la mobilité durable et des professionnels du domaine.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Optimiser les processus d'approbation de projet de développement sur le territoire
- Inclure dans les processus d'approbation la prise en compte de la mobilité durable et l'avis des professionnels du domaine

DESCRIPTION DE L'ACTION

Réviser les processus d'approbation de projet de développement sur le territoire; identifier les services et professionnels impliqués, le type et la nature des critères (éléments) de mobilité durable; préparer une proposition de révision des mécanismes d'acceptation.

PHASAGE

- CT : Intégration des professionnels de la mobilité durable dans le processus d'acceptation
- CT : Élaboration des critères pertinents
- CT : Mise en application

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Schéma d'Aménagement et de Développement et les dispositions réglementaires qui en découleront.

COÛT : À définir

PORTEUR : Ville de Sherbrooke / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : STS



3 INTÉGRER LES MODES DURABLES AU CAHIER DE NORMES ET CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT POUR LES NOUVEAUX PROJETS URBAINS ET D'INFRASTRUCTURES

CONTEXTE

La voirie et les quartiers de Sherbrooke sont aménagés selon les technologies et cultures de deux époques distinctes : alors que l'automobile n'était pas dominante pour les quartiers anciens, en fonction de l'automobile pour les quartiers construits après 1945.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- 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

DESCRIPTION DE L'ACTION

Mettre à jour le cahier de normes d'aménagement du réseau routier, du stationnement, de l'organisation du milieu urbain, qui favorisent les déplacements en transport collectif et actif, tout en valorisant les principes environnementaux, sociaux et économiques du développement durable, et en tenant compte des caractéristiques et du contexte du milieu d'insertion (centre-ville, quartiers denses, pôle d'emploi, habitat de banlieue, noyaux villageois, milieux ruraux).

PHASAGE

- CT : Analyse du cahier des normes et préparation de l'ébauche
- CT : Version définitive

COÛT : À définir

PORTEUR : Ville de Sherbrooke / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Grandes institutions

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Définition des normes d'aménagement dédiées aux transports actifs (action 15).

4 RÉALISER DES AMÉNAGEMENTS DU RÉSEAU ROUTIER PRIMAIRE POUR TOUS LES MODES POUR TOUTE NOUVELLE RUE OU RÉFECTION MAJEURE

CONTEXTE

Le réseau routier de Sherbrooke est conçu avant tout pour les déplacements rapides en automobile et comporte plusieurs caractéristiques qui limitent l'efficacité et la sécurité des déplacements en transport collectif et actif, que ce soit pour l'accessibilité aux générateurs ou pour la mobilité sur le réseau. Un important programme de réfection des rues a été mis en place et de nouvelles rues sont construites chaque année, avec en particulier le futur axe René-Lévesque en 2013-2014.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Connaître les avantages et les lacunes du réseau routier existant en regard des objectifs de mobilité durable de Sherbrooke
- Identifier de manière précise les interventions à réaliser sur le réseau routier pour rencontrer les objectifs de mobilité durable de Sherbrooke

DESCRIPTION DE L'ACTION

Profiter des réfections majeures pour effectuer systématiquement les interventions nécessaires à la mobilité durable. Intégrer dans la construction de toute nouvelle rue des éléments favorisant la mobilité durable, hors voirie de desserte locale.

PHASAGE

- CT : Analyse du programme de réfection des rues et des nouvelles rues et planification des interventions en 2012 et 2013
- CT : Interventions sur le réseau routier
- CT : À partir des plans directeurs cyclable et piéton, et des analyses en transport en commun, planification des interventions 2014-2021
- MT / LT : Interventions sur le réseau routier

COÛT : À définir

PORTEUR : Ville de Sherbrooke / CMDS / MTQ

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Grandes institutions

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Conception et mise en œuvre d'un Plan directeur du réseau cyclable (action 13).
 Conception et mise en œuvre d'un Plan directeur du réseau piétonnier (action 14).
 Définition des normes d'aménagement dédiées aux transports actifs (action 15).



5 PROGRAMMER LES INTERVENTIONS PAR QUARTIER ET PÔLE

CONTEXTE

Les défis de la mobilité durable diffèrent selon les milieux urbains et socioéconomiques.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Connaître les spécificités locales en matière de mobilité durable et adapter les interventions à chacun des milieux locaux

DESCRIPTION DE L'ACTION

Poser un diagnostic détaillé de la mobilité pour chaque territoire local et établir un programme d'intervention en fonction des orientations privilégiées pour les différents modes (évolution de l'utilisation et des parts modales).

PHASAGE

- CT : Diagnostic et plan d'intervention pour le secteur Rock-Forest-Saint-Élie-Deauville suite à la mise en place de l'axe René-Lévesque
- MT / LT : Diagnostic et plan d'intervention pour les secteurs stratégiques

COÛT : À définir

PORTEUR : Ville de Sherbrooke / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : STS, Commerce Sherbrooke, grandes institutions et comités de citoyens

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Cahier de normes et critères d'aménagement pour les nouveaux projets urbains et d'infrastructures (action 3).



6 COORDONNER LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS DU TERRITOIRE

CONTEXTE	OBJECTIFS POURSUIVIS
<p>La gestion actuelle du stationnement se fait sans relation avec l'utilisation des différents modes de transport. Il existe d'importantes variations entre les politiques de stationnement municipales, celles des institutions majeures et des autres grands générateurs de déplacements.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser, à partir de la réglementation du stationnement des générateurs de déplacements et notamment des grandes institutions, des pratiques de déplacements durables de leurs clientèles internes et externes
<p>DESCRIPTION DE L'ACTION</p> <p>Poser un diagnostic sur les actions de la Ville, et des grandes institutions et principaux générateurs de déplacements en matière de stationnement et de répartition modale des employés et usagers. Coordonner les tarifs et les interventions concernant le stationnement, en fonction d'objectifs de mobilité durable, et en tenant compte des actions visant notamment à favoriser les modes de transports collectifs et actifs.</p>	
<p>PHASAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> • CT : Diagnostic • CT : Mise en place d'un comité de coordination • MT / LT : Interventions concertées au fur et à mesure de la réalisation des actions majeures du PMDS (augmentation de l'offre en transport en commun, mise en place de stationnements incitatifs et de lignes express, mise en place d'une ou de plusieurs lignes de BHNS etc.) 	<p>COÛT : À définir</p> <p>PORTEUR : Ville de Sherbrooke / CMDS</p> <p>PRINCIPAUX PARTENAIRES : Institutions majeures, Commerce Sherbrooke et Chambres de commerce</p>
<p>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT</p> <p>Révision de la réglementation municipale impliquant le stationnement des générateurs (action 7).</p>	



7 RÉVISER LA RÉGLEMENTATION MUNICIPALE IMPLIQUANT LE STATIONNEMENT DES GÉNÉRATEURS

CONTEXTE

La réglementation d'urbanisme régissant le stationnement hors rue vise avant tout à assurer une capacité suffisante et non à gérer les choix modaux.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Adopter une réglementation d'urbanisme touchant le stationnement qui permette d'avoir un effet positif sur l'utilisation des modes collectifs et actifs de transport, tout en permettant la vitalité économique des générateurs de déplacements et celle des différents quartiers

DESCRIPTION DE L'ACTION

Procéder à une évaluation de la réglementation d'urbanisme, notamment en matière de stationnement, quant à son impact sur l'usage des transports collectifs et actifs, ainsi que la vitalité économique des établissements et des quartiers. Intégrer les modifications à l'intérieur du Plan d'urbanisme.

PHASAGE

- CT : Diagnostic de la réglementation d'urbanisme et consultation des partenaires
- CT : Intégration des modifications réglementaires dans le nouveau Plan d'urbanisme

COÛT : À définir

PORTEUR : Ville de Sherbrooke / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Institutions majeures, Commerce Sherbrooke et Chambres de commerce

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Mesures transitoires et encadrement des droits acquis.

Coordination des politiques de stationnement de l'ensemble des acteurs du territoire (action 6).



METTRE EN PLACE DES STATIONNEMENTS INCITATIFS

CONTEXTE

De grands stationnements sont actuellement sous-utilisés et pourraient servir à d'autres fins, par exemple comme stationnements incitatifs et centres d'échange. L'offre de stationnement incitatif est actuellement inexistante.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Utiliser la capacité excédentaire des grands stationnements à des fins de stationnement incitatif ou à d'autres usages favorisant les transports collectifs et actifs
- Mettre en place une offre de stationnement donnant accès au transport en commun qui réponde aux besoins

DESCRIPTION DE L'ACTION

Procéder à une évaluation de l'utilisation de la capacité des grands stationnements et évaluer l'opportunité et la faisabilité de l'implantation de stationnements incitatifs, de centres d'échange et d'autres usages favorisant l'usage des transports collectifs et actifs. Évaluer la demande de services locaux et interrégionaux d'intermodalité (auto-transport en commun et covoiturage), identifier les stationnements existants pouvant combler le manque et, si cela est insuffisant, procéder aux études de nouveaux stationnements incitatifs à créer, élaborer les concepts, plans et devis et procéder à l'aménagement de ces stationnements.

PHASAGE

- CT : Enquête d'utilisation et étude d'opportunité et de faisabilité
- CT : Concepts, plans et devis, montage financier et juridique : espaces de la Phase I
- CT : Réalisation des espaces de la Phase I
- MT : Concepts, plans et devis, montage financier et juridique : espaces de la Phase II
- MT : Réalisation des espaces de la Phase II

COÛT : Études 75 000 \$, Conception et réalisation à déterminer

PORTEUR : Ville de Sherbrooke / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Institutions majeures, Commerce Sherbrooke et Chambres de commerce

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Mesures d'amélioration de l'offre et de l'usage de l'autopartage dans la zone dense (action 10).
Mise en place d'incitatifs et d'aménagements dédiés à tous les pôles générateurs (action 12).
Campagne d'information.

9

ÉLABORER UNE POLITIQUE ENVERS LES VÉHICULES MOINS POLLUANTS

CONTEXTE

L'usage des véhicules moins polluants ne fait l'objet d'aucune mesure d'encouragement.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Définir des mesures relatives au stationnement hors rue et sur rue visant à encourager l'utilisation de véhicules moins polluants

DESCRIPTION DE L'ACTION

Étude faisant une recension des expériences et réflexions de différentes villes sur les mesures d'encouragement du recours à des automobiles et autres véhicules à faible émission de polluants et de GES (définition, identification des véhicules, éventail d'instruments et de mesures, contextes locaux, applicabilité des solutions, avantages et inconvénients, facteurs de succès), évaluant la pertinence et la faisabilité de l'implantation de telles mesures à Sherbrooke, et proposant des solutions à mettre en place. Adoption des mesures.

PHASAGE

- CT : Étude
- MT : Adoption de la politique ou du règlement

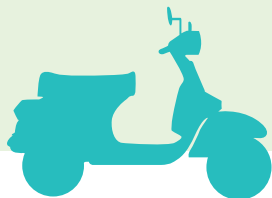
COÛT : Études 50 000 \$

PORTEUR : Ville de Sherbrooke / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Institutions majeures, Commerce Sherbrooke, Chambres de commerce et Hydro-Sherbrooke

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Campagne d'information auprès de la population et des entreprises.



10

AMÉLIORER L'OFFRE ET L'USAGE D'AUTOPARTAGE DANS LA ZONE DENSE

CONTEXTE

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.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Favoriser une offre ajustée aux besoins et une meilleure adhésion à ce mode de transport
- Harmoniser l'offre des services d'autopartage avec les réseaux de TC actuels
- Mettre en relation les gestionnaires de grands espaces de stationnement et les fournisseurs d'autopartage

DESCRIPTION DE L'ACTION

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). Identification et mise en place des moyens d'amélioration de la promotion des services d'autopartage.

PHASAGE

- CT : Enquête d'utilisation et étude d'opportunité et de faisabilité
- CT : Concepts, plans et devis, montage financier et juridique : espaces de la Phase I
- CT : Réalisation des espaces de la Phase I
- MT : Concepts, plans et devis, montage financier et juridique : espaces de la Phase II
- MT : Réalisation des espaces de la Phase II

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Actions 1 à 3 (organisation du territoire et urbanisation).
Mise en place de stationnements incitatifs (action 8).
Actions de communication.
Info voyageurs.

COÛT : À définir

PORTEUR : CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Ville de Sherbrooke, STS, fournisseurs d'autopartage, les gestionnaires de stationnements et les grandes institutions



11

IMPLANTER UN OUTIL DYNAMIQUE DE GESTION DU COVOITURAGE

CONTEXTE

L'usage des véhicules moins polluants ne fait l'objet d'aucune mesure d'encouragement.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Définir des mesures relatives au stationnement hors rue et sur rue visant à encourager l'utilisation de véhicules moins polluants

DESCRIPTION DE L'ACTION

Étude faisant une recension des expériences et réflexions de différentes villes sur les mesures d'encouragement du recours à des automobiles et autres véhicules à faible émission de polluants et de GES (définition, identification des véhicules, éventail d'instruments et de mesures, contextes locaux, applicabilité des solutions, avantages et inconvénients, facteurs de succès), évaluant la pertinence et la faisabilité de l'implantation de telles mesures à Sherbrooke, et proposant des solutions à mettre en place. Adoption des mesures.

PHASAGE

- CT : Étude
- MT : Adoption de la politique ou du règlement

COÛT : Études 50 000 \$

PORTEUR : Ville de Sherbrooke / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Institutions majeures, Commerce Sherbrooke, Chambres de commerce et Hydro-Sherbrooke

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Campagne d'information auprès de la population et des entreprises.



12 RÉALISER DES INCITATIFS ET AMÉNAGEMENTS DEDIEÉS À TOUS LES PÔLES GÉNÉRATEURS

CONTEXTE

De grands stationnements sont actuellement sous-utilisés et pourraient servir à d'autres fins, par exemple comme stationnements incitatifs et centres d'échange. L'offre de stationnement incitatif est actuellement inexistante.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Utiliser la capacité excédentaire des grands stationnements à des fins de stationnement incitatif ou à d'autres usages favorisant les transports collectifs et actifs
- Mettre en place une offre de stationnement donnant accès au transport en commun qui réponde aux besoins

DESCRIPTION DE L'ACTION

Procéder à une évaluation de l'utilisation de la capacité des grands stationnements et évaluer l'opportunité et la faisabilité de l'implantation de stationnements incitatifs, de centres d'échange et d'autres usages favorisant l'usage des transports collectifs et actifs. Évaluer la demande de services locaux et interrégionaux d'intermodalité (auto-transport en commun et covoiturage), identifier les stationnements existants pouvant combler le manque et, si cela est insuffisant, procéder aux études de nouveaux stationnements incitatifs à créer, élaborer les concepts, plans et devis et procéder à l'aménagement de ces stationnements.

PHASAGE

- CT : Enquête d'utilisation et étude d'opportunité et de faisabilité
- CT : Concepts, plans et devis, montage financier et juridique : espaces de la Phase I
- CT : Réalisation des espaces de la Phase I
- MT : Concepts, plans et devis, montage financier et juridique : espaces de la Phase II
- MT : Réalisation des espaces de la Phase II

COÛT : Études 75 000 \$, conception et réalisation à déterminer

PORTEUR : Ville de Sherbrooke / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Institutions majeures, Commerce Sherbrooke et Chambres de commerce

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Mesures d'amélioration de l'offre et de l'usage de l'autopartage dans la zone dense (action 10).
 Implanter un outil dynamique de gestion du covoiturage (action 11).
 Campagne d'information.



IL EXISTE UN BESOIN RÉEL DE METTRE EN PLACE DES RÉSEAUX CYCLABLES ET PIÉTONNIERS UTILITAIRES ET RÉCRÉATIFS POSSÉDANT DES AMÉNAGEMENTS ET DES ÉQUIPEMENTS DÉDIÉS, LE CAS ÉCHÉANT.

13 CONCEVOIR ET METTRE EN ŒUVRE UN PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE

CONTEXTE

Le réseau cyclable sherbrookoïse, surtout axé sur l'usage récréatif, souffre de nombreuses discontinuités qui entravent l'usage utilitaire au vélo. Les besoins des piétons et des cyclistes diffèrent. Plus généralement, des investissements annuels sont systématiquement faits par arrondissement pour l'aménagement de trottoirs et de voies cyclables. Toutefois, il n'existe aucune coordination du développement de ces aménagements et dont les arrondissements devraient tenir compte.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Concevoir un schéma directeur couvrant l'ensemble du territoire et des besoins de mobilité pour usagers du vélo
- Planifier l'aménagement des voies cyclables en même temps que l'agenda des travaux de voirie
- Intégrer l'aménagement des transports actifs avec les travaux de voirie de l'ensemble des arrondissements pour la mise en place d'un réseau structurant reliant les pôles générateurs

DESCRIPTION DE L'ACTION

Étude des besoins des usagers du vélo et des axes de déplacements, planification du déploiement, identification des constituantes stratégiques. Production d'un plan directeur de développement avec échéancier et évaluation budgétaire des travaux d'aménagement et d'entretien requis. Mise en place d'un processus de concertation des intervenants ville et arrondissements.

PHASAGE

- CT : Étude d'identification et de priorisation des réseaux
- CT : Identification des mécanismes de planification concertée
- CT : consultations par arrondissement
- CT : approbation du Plan directeur et de ses déclinaisons par arrondissement
- CT : mise en place des premiers éléments du Plan

COÛT : Études 75 000 \$

PORTEUR : Ville de Sherbrooke / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Institutions majeures, Destination Sherbrooke et STS

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Réalisation des aménagements du réseau routier primaire pour tous les modes pour toute nouvelle rue ou réfection majeure (action 4).
Conception et mise en œuvre d'un Plan directeur du réseau piétonnier (action 14).
Définition des normes d'aménagement dédiées aux transports actifs (action 15).

14

CONCEVOIR ET METTRE EN ŒUVRE UN PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU PIÉTONNIER

CONTEXTE

Les cheminements piétons sont difficiles dans plusieurs quartiers de Sherbrooke, étant donné l'absence de trottoirs ou de voies sécuritaires. Les besoins des piétons et des cyclistes diffèrent. Plus généralement, des investissements annuels sont systématiquement faits par arrondissement pour l'aménagement de trottoirs et de voies cyclables. Toutefois, il n'existe aucune coordination du développement de ces aménagements et dont les arrondissements devraient tenir compte.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Concevoir un schéma directeur couvrant l'ensemble du territoire et des besoins de mobilité pour les piétons
- Planifier l'aménagement des voies piétonnes en même temps que l'agenda des travaux de voiries
- Intégrer l'aménagement des transports actifs avec les travaux de voiries de l'ensemble des arrondissements pour la mise en place d'un réseau structurant reliant les pôles générateurs

DESCRIPTION DE L'ACTION

Étude des besoins des piétons et des axes de déplacements, planification du déploiement, identification des constituantes stratégiques. Production d'un plan directeur de développement avec échéancier et évaluation budgétaire des travaux d'aménagement et d'entretien requis. Mise en place d'un processus de concertation des intervenants ville et arrondissements.

PHASAGE

- 2012 : Étude d'identification et de priorisation des réseaux
- 2012 : Identification des mécanismes de planification concertée
- Début 2013 : consultations par arrondissement
- Fin 2013 : approbation du Plan directeur et de ses déclinaisons par arrondissement
- 2014 : mise en place des premiers éléments du Plan

COÛT : Études 50 000 \$

PORTEUR : Ville de Sherbrooke / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Institutions majeures, Destination Sherbrooke et STS

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Réalisation d'aménagements du réseau routier primaire pour tous les modes pour toute nouvelle rue ou réfection majeure (action 4).
Conception et mise en œuvre d'un Plan directeur du réseau cyclable (action 13).
Définition des normes d'aménagement dédiées aux transports actifs (action 15).

15

DÉFINIR DES NORMES D'AMÉNAGEMENT DÉDIÉES AUX TRANSPORTS ACTIFS

CONTEXTE

Les aménagements existants (exemples : stationnements, abris sécurisés) sur le territoire de la ville de Sherbrooke sont éclectiques et leur disponibilité dépend du bon vouloir des gestionnaires et propriétaires d'immeubles, lesquels ne sont pas nécessairement sensibilisés à l'utilité de tels aménagements.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Normaliser les types d'aménagements de transport actif dans le but de favoriser une harmonisation de ces infrastructures

DESCRIPTION DE L'ACTION

Documenter les efforts effectués à Sherbrooke et adéquation avec la demande et les besoins des utilisateurs. Préparer un guide de bonnes pratiques dans l'aménagement d'infrastructures de transport actif.

PHASAGE

- CT : Revue des infrastructures et aménagements existants (suivant constats faits dans plans directeurs des réseaux piétonnier et cyclable) et identification des infrastructures et aménagements requis
- CT : Élaboration des normes et publication

COÛT : Étude et réalisation des normes 35 000 \$

PORTEUR : CMDS / Ville de Sherbrooke

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Destination Sherbrooke et STS

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Réalisation d'aménagements du réseau routier primaire pour tous les modes pour toute nouvelle rue ou réfection majeure (action 4).
Plans directeurs des réseaux piétonnier et cyclable (actions 13 et 14).



16 RÉVISER L'OFFRE DE TRANSPORT URBAIN EN TENANT COMPTE DES OBJECTIFS D'AUGMENTATION DU NIVEAU DE SERVICE

CONTEXTE

La réévaluation des types de véhicules utilisés et du type de service en fonction des besoins, inscrite dans le scénario de mobilité, requiert de la STS qu'elle fasse des efforts accrus afin de fournir un service en accord avec la demande. Il a été décidé d'augmenter l'offre de transport urbain de manière à répondre plus efficacement aux besoins des différentes clientèles, en abaissant l'intervalle de passage à 10 minutes en heures de pointe sur les lignes fortes et à 20 minutes en heures creuses. L'identification d'axes et de lignes prioritaires pour la mise en place d'un service à haute fréquence constituera un exercice transversal, touchant à l'ensemble des secteurs de la ville. L'un ou plusieurs de ces axes pourraient voir la mise en place d'un service à haute valeur ajoutée, de type BHNS (voir actions 23 et 24).

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Adapter le niveau de service à un contexte d'augmentation de l'offre et d'anticipation de la demande
- Fiabiliser le réseau et faciliter son utilisation pour rendre plus attractif le transport en commun

DESCRIPTION DE L'ACTION

Exploitation des moyens existants et en cours de mise en place (notamment le système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs - SAEIV) pour documenter les niveaux d'utilisation des lignes et l'atteinte des objectifs de performance et de fiabilité. Révision de la totalité de l'offre en transport urbain et réalisation d'ajustements sur le type et le niveau d'offre. Détermination des lignes majeures et révision de leur niveau d'offre. Adaptation de l'ensemble du réseau pour tenir compte des nouveaux intervalles de service et des nouvelles réalités.

PHASAGE

- CT : études et analyses préliminaires
- CT : mise en place du SAEIV et analyse des données pertinentes
- CT : analyses complémentaires et conception de la nouvelle offre
- CT/MT : mise en service du nouveau réseau incluant l'augmentation de l'offre

COÛT : À définir

PORTEUR : STS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : CMDS, Ville de Sherbrooke, principales institutions et générateurs de déplacements

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Réviser l'offre en transport public dans les secteurs périphériques (action 21).
Réaliser l'étude d'opportunité d'une ou plusieurs lignes de BHNS (action 23).

17

RÉVISER L'OFFRE DE TRANSPORT EN URBAIN EN TENANT COMPTE DE L'ARRIVÉE DU BHNS

CONTEXTE

La mise en place d'une ou plusieurs lignes de BHNS suppose de redéfinir l'offre de transport pour optimiser l'utilisation du ou des nouveaux axes, éviter les doublons et proposer un réseau urbain le plus complémentaire possible.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Réviser l'offre de service de la STS en fonction de l'arrivée d'un service de BHNS
- Optimiser les coûts et rendre le réseau le plus attractif possible pour la population

DESCRIPTION DE L'ACTION

Révision de la totalité de l'offre en transport urbain et réalisation d'ajustements sur le type et le niveau d'offre. Détermination des lignes impactées par la mise en place d'un service de BHNS et révision de leurs parcours et niveau d'offre. Adaptation de l'ensemble du réseau pour tenir compte des nouvelles réalités.

PHASAGE

- MT : études et analyses préliminaires
- MT / LT : analyses complémentaires et conception de la nouvelle offre
- LT : mise en service du nouveau réseau parallèlement à la mise en place du BHNS

COÛT : À définir

PORTEUR : STS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : CMDS, Ville de Sherbrooke, principales institutions et générateurs de déplacements

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Révision de l'offre en transport public dans les secteurs périphériques (action 21).
Étude de l'opportunité et mise en place d'une ou de plusieurs lignes de BHNS (actions 23 et 24).

18 RÉALISER LE PROCESSUS D'AMÉLIORATION CONTINUE DE LA QUALITÉ

CONTEXTE

La qualité de service est un enjeu stratégique visant à améliorer l'expérience-client grâce à des services attractifs. La qualité de service s'inscrit dans une démarche progressive de gestion qui doit conduire à une utilisation optimale des moyens de la STS, à la prise de décisions judicieuses et à une plus grande motivation et implication du personnel. Pour effectuer un transfert modal et attirer des automobilistes, le transport en commun doit être le plus conforme possible aux attentes des clients potentiels.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Confirmer l'engagement de la STS dans l'amélioration continue de la qualité des services
- Proposer la qualité de service la plus conforme aux attentes des clients actuels et potentiels

DESCRIPTION DE L'ACTION

Mettre en œuvre un système de gestion de la qualité qui intègre les objectifs qualité comme cibles constituant des engagements. Exploiter les mesures de performance et les résultats pour prendre des décisions et mettre en œuvre des actions correctives. Mobiliser l'ensemble du personnel sur les enjeux de la qualité des services.

PHASAGE

- CT : définition des normes de qualité à appliquer
- CT / MT / LT : processus d'amélioration continue de la qualité

COÛT : À déterminer selon les normes retenues

PORTEUR : STS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : CMDS

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

À définir.

19

IMPLANTER DES MESURES PRÉFÉRENTIELLES SUR LE RESTE DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC

CONTEXTE

Suite à l'amélioration de l'offre et à la mise en place d'une première ligne de BHNS, la diminution des temps de parcours sur l'armature du réseau de transport en commun exige l'étude et la mise en place de mesures préférentielles spécifiques.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Caractériser les axes constituant l'armature du réseau TC et identifier les tronçons à problème
- Procéder aux études de solutions et établir un programme d'intervention pour la durée du PMDS, avec priorités
- Mettre en place les mesures pour les secteurs ou axes prioritaires

DESCRIPTION DE L'ACTION

Études de diagnostic par axe de transport et identification des tronçons problématiques. Études de solutions spécifiques (scénarios), analyse et choix des mesures spécifiques à implanter. Études d'avant-projet, conception détaillée, construction et mise en opération.

PHASAGE

- LT : diagnostic des axes et secteurs à problème, ordonnancement des priorités
- LT : études d'avant-projet et conception détaillée, secteurs ou axes de priorité I
- LT : construction et mise en opération, secteurs ou axes de priorité I
- LT : études d'avant-projet et conception détaillée, secteurs ou axes de priorité II
- LT : construction et mise en opération, secteurs ou axes de priorité II

COÛT : Études de diagnostic 75 000 \$, conception détaillée à déterminer et construction à déterminer

PORTEUR : STS / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Transporteurs interrégionaux et transporteurs régionaux, Ville de Sherbrooke et MTQ

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Révision de l'offre de transport en milieu urbain en tenant compte de l'arrivée du BHNS et dans les secteurs périphériques (actions 17 et 21). Étude d'opportunité d'une ou plusieurs lignes BHNS (action 23).

20 AMÉLIORER L'INFORMATION AUX VOYAGEURS EN S'APPUYANT SUR LES NOUVELLES TECHNOLOGIES

CONTEXTE

La STS va mettre en place un nouveau site web incluant un calculateur d'itinéraires, des applications mobiles et un SAEIV incluant des panneaux à messages variables à bord des autobus et aux principaux arrêts pour donner les informations en temps réel sur son service. Dans le cadre de l'amélioration continue de sa qualité, la STS est en cours de révision de sa politique et ses pratiques en matière d'information à sa clientèle pour relever les défis de demain, en matière de quantité et de qualité de l'information accessible mais également parce qu'elle est redevable envers sa clientèle relativement aux normes de service en vigueur.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Proposition de canaux d'information efficaces et accessibles
- Utilisation des opportunités offertes par les nouvelles technologies pour proposer des solutions les plus attractives possible pour atteindre de nouveaux clients
- Intégrer l'ensemble des modes de transport pour faciliter les pratiques multimodales

DESCRIPTION DE L'ACTION

Élaboration et adoption d'une nouvelle politique d'information aux voyageurs. Mise en place des nouvelles technologies d'information aux voyageurs sur le réseau urbain (SAEIV, site internet, applications mobiles...). Intégration des autres modes de transport à ces outils. Révision de l'information statique et papier.

PHASAGE

- CT : adoption d'une nouvelle politique
- CT : mise en place des nouveaux outils d'information voyageurs
- CT : révision de l'information voyageurs aux arrêts et à bord des autobus
- CT : intégration des autres modes de transport aux outils mis en place pour le transport en commun

COÛT : À définir

PORTEUR : STS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : CMDS, Ville de Sherbrooke et principales institutions

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Aucune.



21

RÉVISER L'OFFRE EN TRANSPORT PUBLIC DANS LES SECTEURS PÉRIPHÉRIQUES

CONTEXTE	OBJECTIFS POURSUIVIS
<p>Le transport en commun souffre particulièrement de la comparaison avec le recours à la voiture lorsque l'on considère les déplacements plus longs, lesquels concernent particulièrement les zones excentriques où s'est concentré l'essentiel du développement résidentiel depuis les dernières décennies. Le PMDS entend particulièrement améliorer la rapidité des services dans les secteurs excentriques, tels Rock-Forest-Saint-Élie—Deauville et l'est de Fleurimont. Pour ce faire, la STS doit engager une révision générale de l'offre de service et du mode utilisé pour ces secteurs et adapter les services existants afin d'y voir l'achalandage augmenter.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer l'offre la plus attractive possible en tenant compte des contraintes de desserte liées à ces secteurs • Proposer une offre complémentaire à l'utilisation d'autres modes durables (ex : taxibus, covoiturage, autopartage etc.)
<h3>DESCRIPTION DE L'ACTION</h3> <p>Effectuer un diagnostic général de la situation actuelle, notamment basé sur une analyse fine des caractéristiques de la demande. Élaborer des mesures propres à améliorer la performance du service, incluant, notamment, la mise en place de lignes express entre des stationnements incitatifs et les principaux générateurs de déplacements. Effectuer une analyse coûts-bénéfices des différents modes de service à l'étude et notamment de l'implantation de services de taxibus. Concevoir un plan d'intervention, comprenant des objectifs en termes d'achalandage et de parts modales, un échéancier, un budget d'investissement et d'opération.</p>	
<h3>PHASAGE</h3> <ul style="list-style-type: none"> • CT : étude de desserte du secteur de Rock-Forest-Saint-Élie-Deauville • MT : étude de desserte de l'est du secteur de Fleurimont • LT : autres études sur des secteurs problématiques 	<p>COÛT : À définir</p> <p>PORTEUR : STS</p> <p>PRINCIPAUX PARTENAIRES : Ville de Sherbrooke, principales institutions et grands générateurs de déplacements, Taxis de Sherbrooke et autres transporteurs</p>
<h3>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT</h3> <p>Mise en place de stationnements incitatifs (action 8). Révision de l'offre de transport urbain tenant compte des objectifs d'augmentation du niveau de service et de l'arrivée du BHNS (actions 16 et 17).</p>	

22

RENFORCER ET INTÉGRER LES DESSERTES RÉGIONALES

CONTEXTE

L'amélioration des services de transport collectif et un transfert modal de l'auto-solo impliquent également que des efforts soient faits en ce qui concerne le transport en provenance ou à destination des MRC environnantes. De même que les efforts dans Sherbrooke même seront adaptés au contexte des quartiers (voir action 21), une réflexion est à faire pour chacun des corridors d'accès régionaux (Magog, Coaticook, Haut-Saint-François, Richmond).

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Mieux caractériser la demande par axe et par liaison
- Élaborer des objectifs et des mesures adaptées
- Faciliter l'intégration et la complémentarité entre les modes

DESCRIPTION DE L'ACTION

Un diagnostic de la demande (tous modes et TC) sera effectué pour chacun des axes pour caractériser la situation actuelle, son évolution prévisible et identifier des cibles d'achalandage et de répartition modale à atteindre au terme du PMDS. Des scénarios d'amélioration seront proposés et évalués. Un programme de mise en œuvre des mesures adoptées sera élaboré et assujéti à un plan d'investissement. Ce plan identifiera les efforts financiers requis et les bailleurs de fonds concernés.

PHASAGE

- CT : diagnostic des besoins
- MT : scénarios d'amélioration des services et programme d'amélioration et plan d'investissement

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Enquête OD 2013.

COÛT : À déterminer

PORTEUR : CMDS / CRÉ de l'Estrie

PRINCIPAUX PARTENAIRES : STS, tous les transporteurs régionaux et interrégionaux, MTQ, municipalités et MRC et principales institutions



23

RÉALISER L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ D'UNE OU PLUSIEURS LIGNES BHNS

CONTEXTE

Conjointement avec la désignation d'axes prioritaires et l'étude de mesures préférentielles, l'aménagement d'un ou de plusieurs axes BHNS à Sherbrooke constituera une amélioration tant quantitative que qualitative de l'offre de service TC sur le ou les axes ainsi désignés. À l'heure actuelle, plusieurs axes présentent un potentiel pour la mise en place d'un tel service : axes est-ouest King (lignes 1 et 3) et Portland (lignes 4 et 17), ainsi qu'entre l'UdeS et le CHUS (lignes 7, 8, 9 et 14).

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Évaluer l'opportunité de mettre en place un axe BHNS sur l'un ou plusieurs des axes suivants : Portland, King, UdeS-CHUS

DESCRIPTION DE L'ACTION

Réalisation d'une évaluation de la demande actuelle et potentielle en transport public sur plusieurs axes, et du mode de transport le plus approprié pour sa desserte.

PHASAGE

- CT : Réaliser l'étude d'opportunité pour les trois axes majeurs
- CT : Réaliser une étude avantages / coûts pour la réalisation de l'axe le plus porteur

COÛT : À définir selon le nombre d'axes étudiés

PORTEUR : STS / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Ville de Sherbrooke, MTQ et principales institutions

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Révision de l'offre de transport urbain en tenant compte des objectifs d'augmentation du niveau de service, de l'arrivée du BHNS et dans les secteurs périphériques (actions 16, 17 et 21).



24

METTRE EN PLACE UNE OU PLUSIEURS LIGNES DE BHNS

CONTEXTE

Suivant l'identification du ou des axes où la mise en place d'un BHNS sera jugée opportune (action 23), l'on passera à l'étape de sa réalisation concrète, jusqu'à la mise en service.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Complétion des études de l'axe BHNS retenu, construction et mise en service

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'axe BHNS retenu fera l'objet d'études poussées débutant par l'étude d'avant-projet à l'issue de laquelle l'on passera à la préparation des plans et devis puis le début de la construction et enfin la mise en opération proprement dite.

PHASAGE

- CT : demande de subvention pour l'axe choisi
- CT : études de pré faisabilité et de faisabilité
- MT : études d'avant-projet et conception détaillée
- MT / LT : construction du premier axe BHNS
- LT : mise en service
- LT : études nécessaires pour la réalisation d'un ou plusieurs axes BHNS jugés opportuns

COÛT : Études à définir selon la longueur de l'axe.

Construction très variable selon les options retenues en termes d'aménagement et de voirie

PORTEUR : STS / CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Ville de Sherbrooke, MTQ, principales institutions situées sur le parcours, Chambres de commerce et divers partenaires

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Mettre en place des incitatifs au développement et à la requalification dans l'axe central/BHNS (action 1).

Révision de l'offre en transport public en tenant compte de l'arrivée du BHNS et dans les secteurs périphériques (actions 17 et 21).

Étude d'opportunité d'une ou plusieurs lignes BHNS (action 23).

25

METTRE EN PLACE UNE TARIFICATION RÉGIONALE MULTIMODALE

CONTEXTE

Plusieurs ententes de partenariat ont permis ces dernières années d'offrir des rabais tarifaires à plusieurs segments de clientèle, à la STS, chez Transdev-Limocar, de même que chez les transporteurs régionaux, par exemple. Il n'existe pas encore de titre universel utilisable dans plusieurs services à la fois.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Étudier les éléments nécessaires à la mise en place d'une tarification régionale multimodale
- Arrêter une structure tarifaire et en assurer le financement pour fins de mise en œuvre

DESCRIPTION DE L'ACTION

Une étude tarifaire sera réalisée conjointement par les transporteurs impliqués afin de décrire la structure tarifaire actuelle, les clientèles cibles, les rabais potentiels et coûts associés, etc. Des scénarios seront élaborés et évalués, pour dépôt d'un avis aux autorités concernées. Suivant la conclusion de l'étude tarifaire, la mise en œuvre effective d'un titre régional multimodal requerra la conclusion d'une entente de financement entre partenaires.

PHASAGE

- MT : étude conjointe impliquant STS, CRÉ de l'Estrie, transporteurs régionaux, transporteurs interurbains et MTQ
- MT : définition des mécanismes et processus de répartition des recettes, de distribution
- LT : mise en place de la tarification régionale multimodale

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Renforcer et intégrer les dessertes régionales (action 22).

COÛT : À définir

PORTEUR : CRÉ de l'Estrie / CMDS / MTQ

PRINCIPAUX PARTENAIRES : STS, transporteurs régionaux et interurbains, MRC impliquées et principales institutions



26 INITIER UNE TABLE DE CONCERTATION RÉGIONALE SUR L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

CONTEXTE

La conjonction d'une volonté politique concernant la diminution des émissions polluantes et les avancées technologiques récentes permettent d'entrevoir, dans l'horizon du PMDS (soit d'ici 2025), que les nouveaux véhicules (incluant voitures, mini fourgonnettes, minibus, autobus urbains et autocars) mis sur la route soient à propulsion complètement électrique. Une coordination est toutefois requise entre les différents acteurs pour s'assurer de ce passage au « tout électrique ».

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Coordonner le rythme de remplacement des véhicules des différents transporteurs impliqués dans la région sherbrookoise

DESCRIPTION DE L'ACTION

Mettre en place une table de concertation réunissant les différents transporteurs impliqués. Le mandat de la Table sera d'étudier les implications et problèmes posés par le passage à un mode de propulsion électrique, le tout dans le cadre du suivi des émissions de GES en région sherbrookoise, des objectifs fixés par le gouvernement du Québec et des contraintes propres aux différents partenaires. Un plan assorti d'un échéancier sera élaboré pour le remplacement des flottes de véhicules des différents transporteurs et opérateurs.

PHASAGE

- MT : mise en place de la table de concertation des AOT et opérateurs
- MT : Plan de remplacement

COÛT : Sans objet (assumé par les transporteurs et opérateurs impliqués)

PORTEUR : CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Autorités organisatrices de transport (STS et partenaires régionaux), transporteurs interurbains (Transdev-Limocar et Autobus La Québécoise inc.), Taxis de Sherbrooke et Communauto

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Aucune.





**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**

27

METTRE EN ŒUVRE LE PLAN D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

CONTEXTE

La STS a initié une démarche complète de planification stratégique à l'issue de laquelle, au printemps 2012, elle devrait disposer d'un Plan de développement pour l'accessibilité du réseau régulier de transport en commun pour les personnes à mobilité réduite.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Mettre en œuvre le Plan d'accessibilité universelle

DESCRIPTION DE L'ACTION

La STS et la Ville de Sherbrooke s'engagent à réaliser, dans la mesure des ressources disponibles et dans un horizon de 5 ans, les propositions du Plan d'accessibilité universelle en cours d'élaboration pour le compte de la STS.

PHASAGE

- CT : dépôt et adoption du Plan de développement pour l'accessibilité du réseau régulier de transport en commun pour les personnes à mobilité réduite
- CT / MT / LT : mise en œuvre des éléments du Plan selon un échéancier quinquennal

COÛT : À préciser dans le cadre de la préparation du Plan de développement pour l'accessibilité du réseau régulier de transport en commun pour les personnes à mobilité réduite

PORTEUR : STS / Ville de Sherbrooke

PRINCIPAUX PARTENAIRES : MTQ et principales institutions

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Amélioration de l'information aux voyageurs en s'appuyant sur les nouvelles technologies (action 20)

28

ORGANISER UNE TABLE DE CONCERTATION POUR PLANIFIER ET OPTIMISER LES ACTIONS DE SENSIBILISATION CONCERNANT LA MOBILITÉ DURABLE

CONTEXTE

Il existe présentement 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. De nombreux interlocuteurs présentent des compétences et des forces variées pour effectuer ces actions.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Coordonner, optimiser et rendre plus efficaces les actions de promotion et de sensibilisation

DESCRIPTION DE L'ACTION

Mise en place d'une table de concertation responsable de coordonner et soutenir les actions des différents intervenants en promotion/sensibilisation à la pratique des modes durables.

PHASAGE

- CT : Mise en place de la table de concertation

COÛT : Sans objet

PORTEUR : CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : STS, Ville de Sherbrooke, Kino-Québec, Conseil régional de l'Environnement, Sherbrooke Ville en Santé, Agence de la santé et des services sociaux de l'Estrie, principales institutions

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Aucune.



29

RÉALISER DES PLANS DE MOBILITÉ DURABLE PARTENAIRE

CONTEXTE

La force de la démarche du Centre de mobilité durable réside principalement dans le partenariat magistral réalisé avec l'ensemble du milieu sherbrookois. Les partenariats réalisés ces dernières années ont montré l'importance cruciale de s'appuyer sur les employeurs et institutions pour relayer les actions.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Multiplier les effets des actions réalisées par les maîtres d'œuvre de l'offre en transport
- Permettre l'atteinte des objectifs très ambitieux du Plan

DESCRIPTION DE L'ACTION

Invitation des partenaires à être le relais du Centre de mobilité durable dans l'ensemble de leurs actions pouvant toucher la mobilité durable. Production d'un Plan de mobilité durable Partenaire, déclinaison dans leur milieu professionnel et d'intervention des orientations du Plan de mobilité durable de Sherbrooke.

PHASAGE

- CT : réalisation du Plan de mobilité durable Partenaire des institutions présentant les principaux enjeux en termes de volume de déplacements et/ou soumis à des problématiques particulières liées au stationnement ou à l'accessibilité
- CT : réalisation du Plan de mobilité durable Partenaire de l'ensemble des partenaires restants
- MT / LT : révision et évaluation en fonction des actions réalisées

COÛT : À définir selon l'organisme qui formalise le Plan et les actions retenues

PORTEUR : CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : STS, Ville de Sherbrooke, Kino-Québec, Conseil régional de l'Environnement, Sherbrooke Ville en Santé, principales institutions

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Aucune.

30

METTRE EN PLACE « DES ATELIERS EMPLOYEURS »

CONTEXTE

De nombreux organismes et institutions sherbrookoises ont mis en place des programmes pour faciliter les déplacements durables de leurs employés. Leur expérience et l'expertise de plusieurs acteurs du milieu représentent une valeur très importante pour la communauté.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Partager et mettre en place les meilleures pratiques reconnues
- Bénéficier des expériences vécues par les partenaires

DESCRIPTION DE L'ACTION

Mise en place de rencontres régulières de partage et d'évaluation entre les partenaires intéressés pour favoriser les déplacements durables de leurs employés.

PHASAGE

- CT : Définition du contenu des ateliers et du format le plus approprié
- CT / MT / LT : Réalisation des ateliers employeurs

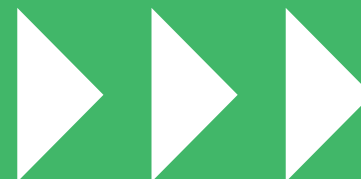
COÛT : Sans objet

PORTEUR : CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : STS, Ville de Sherbrooke, Kino-Québec, Conseil régional de l'Environnement, Sherbrooke Ville en Santé et principales institutions

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Aucune.



31

DÉCLINER LE PLAN PAR SECTEUR STRATÉGIQUE

<p>CONTEXTE</p> <p>Les orientations globales déterminées à l'échelle du territoire vont nécessiter une déclinaison plus précise pour plusieurs secteurs stratégiques de Sherbrooke, que ce soit pour répondre à des problématiques spécifiques ou à de nouvelles infrastructures ou développements.</p>	<p>OBJECTIFS POURSUIVIS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Décliner les orientations globales dans des actions locales
<p>DESCRIPTION DE L'ACTION</p> <p>Réaliser des analyses et proposer des actions concrètes en conformité avec les orientations et priorités définies.</p>	
<p>PHASAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> • CT : Secteur Rock-Forest-Saint-Élie – Deauville • MT : Secteur est de Fleurimont • LT : Autres secteurs jugés stratégiques 	<p>COÛT : À définir</p> <p>PORTEUR : CMDS</p> <p>PRINCIPAUX PARTENAIRES : Ville de Sherbrooke, STS et principaux partenaires impliqués selon les cas</p>
<p>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT</p> <p>Aucune.</p>	

32

METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ DURABLE

CONTEXTE

Pour faciliter les processus d'évaluation et de suivi du plan, il est nécessaire de bénéficier d'un outil de mesure et d'évaluation.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- S'assurer que les actions répondent aux besoins et que les objectifs du Plan sont atteints

DESCRIPTION DE L'ACTION

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.

PHASAGE

- CT : Mise en place
- CT / MT / LT : Fonctionnement de l'observatoire

COÛT : À définir

PORTEUR : CMDS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : STS, Ville de Sherbrooke, Université de Sherbrooke, Agence de la santé et des services sociaux de l'Estrie, principales institutions

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Aucune.

33 SOLLICITER DES SOURCES DE FINANCEMENT AUPRÈS DES GOUVERNEMENTS SUPÉRIEURS

CONTEXTE

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.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Bénéficier des ressources nécessaires pour réaliser les actions

DESCRIPTION DE L'ACTION

Effectuer des représentations auprès des gouvernements supérieurs et soutenir les demandes réalisées notamment par l'Union des municipalités du Québec (UMQ) et l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ).

PHASAGE

- Toute la durée du processus

COÛT : Sans objet

PORTEUR : CMDS / Ville de Sherbrooke / STS

PRINCIPAUX PARTENAIRES : Tous les partenaires

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Aucune.



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 régionale 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

A scenic view of a park featuring a black metal truss bridge over a lake. In the foreground, a person wearing a blue helmet and a dark shirt is riding a blue bicycle down a concrete ramp. To the right, a paved walkway with a black metal railing runs along the water's edge, where two other people are walking. The background shows a lush green landscape with trees and a small white building with a blue roof. The sky is bright blue with scattered white clouds.

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

WWW.MOBILITEDURABLE.QC.CA