Espace Mobilité

Influencer • Prioriser • Engager

Atelier de discussion sur la mobilité durable

30 octobre 2019

Centre de mobilité durable de Sherbrooke

DOCUMENT D'INFORMATION POUR LES PARTICIPANTS ET PARTICIPANTES

Table des matières

01 **Introduction** 1

02 **Vers un plan de mobilité urbaine intégrée : la démarche** 3

Rappel 3
Orientations et pistes d'action 4
Préparation à l'événement 5
Initiatives en cours 6

A1 **Annexe 1 – Glossaire** 7

A2 **Annexe 2 – Synthèse des résultats des consultations** 9

Membres du comité de pilotage 9
Partenaires externes 9

A3 **Annexe 3 – Éléments de réflexion** 10

01 Introduction

La mobilité est multidimensionnelle et comporte plusieurs termes dont les définitions sont en évolution constante. Pour faciliter les échanges au cours de l'atelier, il est important que les participants aient la même compréhension des termes les plus fréquemment utilisés. Le glossaire à l'annexe 1 se veut une contribution à cet effet.

Créé en 2009 par la Ville de Sherbrooke et la Société de transport de Sherbrooke (STS) avec l'appui du ministère des Transports du Québec (MTQ), le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS) s'est vu confier une mission ambitieuse et essentielle [...], soit :

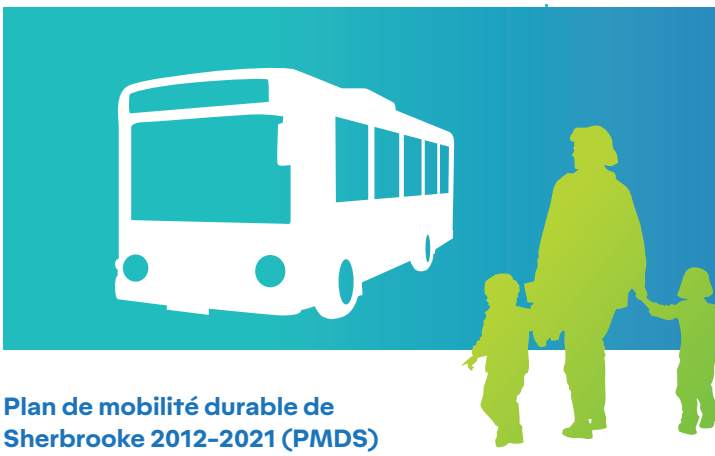
- de faire converger les objectifs des acteurs concernés;
- de coordonner leurs interventions;
- d'assister les partenaires dans leurs démarches de mobilité durable en mettant l'accent sur les déplacements domicile-travail.[1]

Le CMDS assume un double rôle qui consiste à :

01 développer le plan de mobilité durable de Sherbrooke (PMDS), le mettre en œuvre et en assurer le suivi avec l'ensemble des partenaires;

02 développer, renforcer et promouvoir une culture de la mobilité durable.

Le CMDS est reconnu à titre de centre de gestion des déplacements et, depuis 2018, participe activement à la réalisation de la mission de l'Association des Centres de gestion des déplacements du Québec (ACGDQ) sur le territoire de l'Estrie.



Plan de mobilité durable de Sherbrooke 2012-2021 (PMDS)

Ce sont 27 actions et six (6) autres qualifiées de transversales qui ont été retenues afin de concrétiser le scénario d'évolution de la mobilité durable. Ces actions étaient regroupées sous sept (7) thèmes :

- l'organisation du territoire et le développement urbain;
- la voirie et la circulation automobile;
- le stationnement;
- le covoiturage et l'autopartage;
- le transport actif;
- le transport en commun et l'intermodalité;
- l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

1 CONSORTIUM ROCHE-SMI (2010). Phase 1 : Diagnostic de la mobilité durable à Sherbrooke, Centre de mobilité durable de Sherbrooke, Sherbrooke, mars 2011, p 3.

Vers un plan de mobilité urbaine intégrée

À l'approche de l'échéance du PMDS, le CMDS a décidé d'actualiser les orientations à la lumière de l'expérience vécue au cours des dernières années et de mettre l'accent, durant la période 2019-2021, sur des projets dont les retombées seront encore plus tangibles et structurantes en matière de mobilité durable.

Cette démarche débouchera sur un plan de mobilité urbaine intégrée qui regroupera des actions concrètes.

« Pour l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), la mobilité urbaine intégrée est un objectif axé sur les gens lequel :

- débute par un service de transport collectif relié à tous les modes de transport (la marche, le vélo, l'automobile et les solutions de rechange en transport);
- permet de mettre en place une mobilité harmonieuse et de porte à porte dans toute la région urbaine;
- est conçu pour tous les segments de la population.

Il importe de comprendre que la mobilité urbaine intégrée est un objectif (...) ».*

C'est dans le cadre de cette démarche que se tient cet événement au cours duquel les participants et participantes auront l'occasion d'assister à la présentation des orientations du CMDS et de bonifier et suggérer des pistes d'action.

* Source : ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN (ACTU). Boîte à outils pour la mise en œuvre de la mobilité urbaine intégrée. 2017, p. 1.

02 Vers un plan de mobilité urbaine intégrée : la démarche

Rappel

Entrevues individuelles

Le coordonnateur du CMDS a sondé les membres du comité de pilotage dans le cadre d'entrevues individuelles qui se sont déroulées au cours des mois de mai, juin et juillet 2018. Ainsi, leurs points de vue quant aux enjeux de mobilité durable actuels ont été recueillis.

Par la suite, des partenaires externes du CMDS ont été consultés lors d'entrevues individuelles par des étudiants et étudiantes du Centre universitaire de formation en environnement et développement durable (CUFE) de l'Université de Sherbrooke.

Des partenaires tels que :

- des organisations actives dans les secteurs du transport et du tourisme;
- des organismes publics;
- des associations citoyennes.

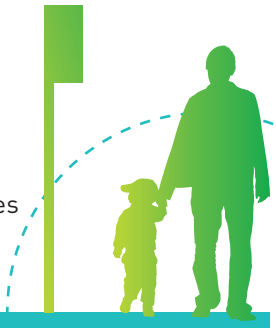
L'objectif de ces consultations était d'effectuer une synthèse (voir annexe 2) des enjeux soulevés par l'ensemble des partenaires et de s'assurer que la mise à jour du plan d'action de mobilité durable de Sherbrooke en soit inspirée.

Atelier de travail

Les membres du comité de pilotage ont été conviés à un atelier de travail qui s'est tenu en décembre 2018. Les résultats de cet atelier sont présentés brièvement à la prochaine section.

Orientations et pistes d'action

Aux termes de l'atelier de travail du comité de pilotage, trois (3) orientations et des pistes d'action en lien avec les enjeux identifiés au cours des consultations ont été définies.



Orientations	Pistes d'action
Promouvoir un aménagement et un développement du territoire favorisant la densification, le transport actif et le transport collectif.	**01** Développer une politique commune de gestion du stationnement; **02** Développer des pôles d'intermodalité[2]; **03** Favoriser la densification et le développement axé sur les transports durables et actifs afin d'atténuer le phénomène de l'étalement urbain; **04** Assurer la mise en œuvre du Plan directeur de transport actif (PDTA) – Réseau cycliste et Réseau piétonnier de la Ville de Sherbrooke.
Positionner le CMDS comme un chef de file de la mobilité durable à Sherbrooke et en Estrie.	**01** Positionner le CMDS comme un expert en mobilité urbaine intégrée; **02** Conseiller les employeurs, les institutions et les municipalités en matière de mobilité durable; **03** Réaliser des plans de gestion de déplacements à Sherbrooke et en Estrie; **04** Faire connaître les réalisations du CMDS et de ses partenaires en matière de mobilité durable; **05** Développer une stratégie de financement récurrente afin de maximiser les moyens du CMDS.
Implanter des solutions de mobilité durable pour : • **réduire l'intérêt pour le « tout à l'automobile » et son corollaire, la dépendance au voiturage en solo;** • **encourager, voire récompenser les changements d'habitudes.**	**01** Recommander la mise en place d'infrastructures efficaces et sécuritaires pour les modes alternatifs et actifs (covoiturage, autopartage, vélo libre-service); **02** Développer un programme incitatif à l'utilisation des transports alternatifs et actifs; **03** Réaliser des campagnes de sensibilisation majeures et ciblées.

2 « Utilisation successive de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement [voiture, vélo, covoiturage, autopartage, transport actif] afin de tirer parti de leur complémentarité ainsi que de leurs avantages et atouts respectifs. », SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE SHERBROOKE. *La mobilité intelligente, parlons-en !*, p. 3.

Préparation à l'événement

Lors de **l'événement du 30 octobre prochain**, les participants et participantes seront invités à réfléchir sur des actions prioritaires en lien avec les orientations décrites à la page précédente et à partager leurs réflexions.

Réfléchir aux questions : un exercice utile !

- Comment faire en sorte que les déplacements des personnes soient à la fois simples, fluides et efficaces ?
- Comment prioriser les modes durables ?
- Comment faciliter l'accès aux modes durables ?
- Comment améliorer la qualité de service et faciliter le changement de modes ?
- Comment faire du transport collectif une expérience agréable et compétitive comparativement à l'automobile ?
- Comment favoriser une meilleure articulation entre les différents modes (transport collectif, transport actif, automobile, etc.), diminuer les points de rupture pour la clientèle et minimiser par le fait même son temps de déplacement ?
- Comment fidéliser la clientèle et en attirer une nouvelle afin de réduire la part modale du voiturage solo ?

En lien avec les **TROIS ORIENTATIONS**, inscrivez dans l'espace prévu ci-après les pistes d'action que vous souhaiteriez voir être inscrites ou bonifiées.

01 Promouvoir un **aménagement et un développement du territoire** favorisant la densification, le transport actif et le transport collectif.

02 Positionner le CMDS comme un **chef de file de la mobilité durable** sur les plans local et régional.

03 **Implanter des solutions de mobilité durable** pour :

- réduire l'intérêt pour le « tout à l'automobile » et son corollaire, la dépendance au voiturage en solo;
- encourager, voire récompenser les changements d'habitudes.

Initiatives en cours

Voici des initiatives concrètes en cours de planification ou d'exécution et qui devraient produire des résultats tangibles à court ou à moyen terme.

01 Réalisation d'un plan de gestion des déplacements dans le Parc industriel régional de Sherbrooke;

02 Recherche de solutions d'affaires pour l'implantation d'une plateforme de jumelage et de gestion du covoiturage à Sherbrooke;

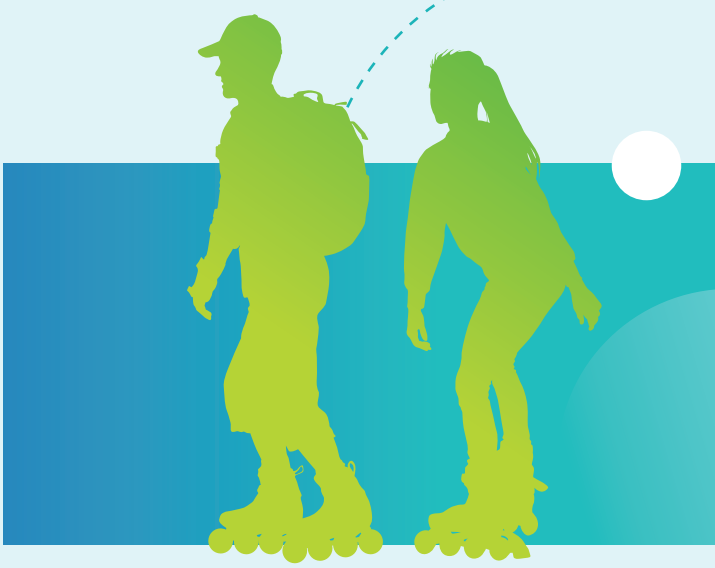
03 Démarche pour la mise en place d'un stationnement incitatif supplémentaire;

04 Développement d'un programme incitatif aux modes de transport alternatifs et de fidélisation à la mobilité durable;

05 Démarche pour accentuer la présence du CMDS sur le territoire de l'Estrie.

A1

Annexe 1
Glossaire



Déplacement

« De manière générale, un déplacement est une opération qui consiste à se rendre d'un lieu à un autre, dans le but de réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Le déplacement est donc défini par la notion de motif, ou encore, de réalisation d'une activité, par le biais de l'utilisation d'un mode de transport. »

Source : *Une définition de la mobilité urbaine.* theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2000.petiot_r&part.

« Le déplacement pendulaire, appelé aussi [...] mobilité pendulaire, est le déplacement journalier de la population des grands centres urbains entre les lieux de domiciles et les lieux de travail ou de scolarité. C'est le fameux métro-boulot-dodo. Ce phénomène est caractéristique de la [séparation] entre les zones d'activités (centre-ville, pôle d'activités) et les zones d'habitation en périphérie (banlieues, espaces périurbanisés). Ce type de mobilité pose de nombreux problèmes de gestion des moyens de transport et des voies de communication aux heures de pointe, le matin, le soir et dans une moindre mesure le midi (pollution, embouteillages, zones de stationnement, etc.). »

Source : FUTURA SCIENCES. *Déplacement pendulaire.* www.futura-sciences.com.

Intermodalité

« Utilisation successive de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement [voiture, vélo, covoiturage, autopartage, transport actif] afin de tirer parti de leur complémentarité ainsi que de leurs avantages et atouts respectifs. »

Source : SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE SHERBROOKE. *La mobilité intelligente, parlons-en !*, p. 3.

Mobilité durable (ou écomobilité)

« Qu'est-ce que la mobilité durable ? La mobilité représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés. Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement. »

Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. *Transporter le Québec vers la modernité - Politique de mobilité durable – 2030*, 2018, p. i.

Mobilité intelligente

« La mobilité intelligente des personnes est une mobilité considérée par sa finalité dans une perspective expérientielle. Elle va au-delà de la dimension classique du transport et de la distance à parcourir et se focalise sur l'amélioration des conditions d'accès (ex. : la durée, la fiabilité, la commodité, la rapidité, la sécurité, le confort et le coût) à des activités quotidiennes ou occasionnelles (travail, études, formation, commerce, achat de biens ou de services, santé, culture, sport, loisir, rencontres professionnelles, familiales ou personnelles, etc.) au moyen de déplacements écoresponsables (multimodalité, intermodalité). »

Source : SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE SHERBROOKE. *La mobilité intelligente, parlons-en !*, 2016, p. 7.

Mobilité urbaine intégrée

L'ACTU définit la mobilité urbaine intégrée dans les termes suivants :

« Capacité des gens de se déplacer facilement d'un lieu à un autre, en fonction de leurs propres besoins. En soi, cette définition est très générale et laisse place à la discussion et à l'interprétation. Voilà pourquoi l'ACTU soutient cette définition grâce à l'énoncé suivant : la mobilité urbaine intégrée est un objectif axé sur les gens qui :

- débute par un service de transport collectif relié à tous les modes de transport, ce qui comprend la marche, le vélo, l'automobile et les solutions de rechange en transport;
- permet de mettre en place une mobilité harmonieuse et de porte à porte dans toute la région urbaine;
- est conçu pour tous les segments de la population.

Il importe de comprendre que la mobilité urbaine intégrée est un objectif. (...) ».

Source : ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN (ACTU). *Boîte à outils pour la mise en œuvre de la mobilité urbaine intégrée*. 2017, p. 1.

Multimodalité

« Utilisation combinée de plusieurs modes de transport pour des déplacements quotidiens ou occasionnels. »

Source : SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE SHERBROOKE. *La mobilité intelligente, parlons-en !*, p. 3.

Transport durable

« Mode de développement et d'organisation des systèmes de transport favorisant leur complémentarité, et ayant pour objectif de répondre aux besoins de déplacement des personnes et des biens, tout en réduisant les incidences actuelles et futures de ces déplacements sur l'environnement, l'économie et la société ».

Source : OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE. Le grand dictionnaire terminologique.

A2

Annexe 2
Synthèse des résultats des consultations

A. Membres du comité de pilotage

1. Soutenir la mobilité durable

a. Favoriser les modes de transport durable pour réduire l'utilisation du voiturage en solo

b. Soutenir le transport actif

- Infrastructures piétonnières et cyclistes
- Mesures de sécurité

c. Modifier les comportements : culture de l'automobile

2. Atténuer la problématique des stationnements

a. Identifier des solutions pour réduire la demande d'espaces auprès des principaux générateurs

b. Identifier des sites pour des stationnements incitatifs

c. Développer des solutions communes et partagées

3. Accroître la notoriété du CMDS

a. Accroître la sensibilisation, diffuser de l'information et promouvoir la mobilité durable

b. Soutenir la collaboration entre les partenaires

c. Assurer la pérennité avec des moyens concrets

4. Améliorer l'interconnectivité

a. Améliorer la mobilité interrégionale

5. Mettre l'aménagement du territoire en avant-plan comme moyen de réalisation

B. Partenaires externes

1. Assurer une appropriation générale de la démarche

a. Assurer la participation des partenaires

b. Accentuer l'engagement du CMDS

c. Intensifier l'information, la sensibilisation et la mobilisation

2. Développer le transport actif

a. Améliorer la sécurité des usagers

b. Accroître les mesures incitatives pour l'utilisation du transport actif

c. Intensifier l'information, la sensibilisation et la mobilisation

3. Améliorer le transport collectif

a. Améliorer le réseau de transport en commun

b. Améliorer l'interconnectivité régionale

c. Assurer une offre de transport mieux adaptée à certaines clientèles

d. Accroître l'utilisation du covoiturage et de l'autopartage

A3

Annexe 3
Éléments de réflexion

À l'échelle locale

La culture du voiturage en solo toujours présente !

En Estrie, le nombre de véhicules en circulation a augmenté entre 2013 et 2017, passant de 266 820[3] à 284 494[4], soit une augmentation de 6,62 %. D'autre part, chez les 16 à 19 ans, le ratio de détenteurs de permis de conduire est passé de 52 % en 1996 à 44 % en 2017[5].

« Pour l'ensemble de la province, le ratio est de 45 % en 1996, contre 28,7 % en 2017 », selon des données de l'Institut de la statistique du Québec et de la SAAQ. Ces informations indiquent que la culture du voiturage en solo est toujours bien présente à Sherbrooke, en particulier chez les jeunes de 16 à 19 ans de l'Estrie et de l'ensemble du Québec.

La croissance et l'achalandage

La STS note, dans son rapport annuel 2017, que « depuis l'achalandage record de 2013, [elle] a enregistré une quatrième baisse consécutive. Cet état de fait met en lumière le corollaire de la croissance spectaculaire de l'achalandage de la Société à compter du milieu des années 2000, soit un réseau qui a atteint un point de saturation, en particulier durant les heures de pointe. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle les sociétés de transport en commun réclament, depuis quelques années maintenant, des investissements supplémentaires des gouvernements du Canada et du Québec pour améliorer leur offre de services ». C'est dans ce contexte que la STS a annoncé des investissements majeurs afin de bonifier son offre de 15 % à compter de 2019.

La mobilité durable présente à Sherbrooke

La Ville de Sherbrooke poursuit la mise en œuvre de son *Plan directeur du transport actif* (PDTA) adopté en 2016 afin d'augmenter les déplacements en transport actif, notamment en améliorant la sécurité des piétons et des cyclistes et en facilitant leurs déplacements.

De plus, la création d'un pôle multimodal au centre-ville est envisagée dans la foulée des aménagements prévus dans le *Plan directeur d'aménagement durable du centre-ville de Sherbrooke – Secteur Wellington Sud* dévoilé en 2015. Cette aire mettrait à la disposition des citoyens et citoyennes diverses solutions de mobilité durable dans un même endroit (ex. : transport en commun, vélos électriques en libre-service, autopartage) en plus d'assurer un aménagement sécuritaire pour les piétons et les cyclistes.

Dans l'évaluation de sa démarche de mobilité durable, Sherbrooke peut également compter sur l'Observatoire sur la mobilité que la STS et l'Université de Sherbrooke ont créé en 2017.

3 « Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation, le type de véhicule et l'âge du véhicule, Québec et régions administratives », *Banque de données des statistiques officielles sur le Québec : 2009 à 2017*, [En ligne], http://www.bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213_afich_tabl.page_tabl?p_iden_tran=REPEROT9TI117-440101212073.PcB&p_lang=1&p_m_o=SAAQ&p_id_ss_domn=718&p_id_raprt=3372 (Page consultée le 19 février 2019).

4 « Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation, le type de véhicule et l'âge du véhicule, Québec et régions administratives », *Banque de données des statistiques officielles sur le Québec : 2009 à 2017*, [En ligne], http://www.bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213_afich_tabl.page_tabl?p_iden_tran=REPEROT9TI117-440101212073.PcB&p_lang=1&p_m_o=SAAQ&p_id_ss_domn=718&p_id_raprt=3372 (Page consultée le 19 février 2019).

5 BOUCHARD, Catherine. « L'automobile séduit moins les jeunes, même en région », Radio-Canada – *ICI Mauricie et Centre du Québec*, [En ligne], 9 novembre 2018, https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1133626/jeunes-region-retardent-obtention-permis-conduire-mobilite-transport (Page consultée le 17 février 2019).

À ces éléments, s'ajoutent de nombreuses initiatives porteuses des partenaires du Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS) qui s'emploient à intégrer la mobilité durable dans leur culture organisationnelle et dans leurs pratiques quotidiennes.

Le *Programme de mobilité durable pour les stagiaires, les employés et les partenaires internes travaillant dans les installations de Sherbrooke* du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS) propose des solutions de rechange au voiturage en solo :

- stationnements incitatifs et alternatifs;
- transport en commun gratuit pour tous les employés rémunérés travaillant sur le territoire desservi par la STS;
- navettes express et intersites (Hôtel-Dieu de Sherbrooke, Édifice Murray, Clinique de planification des naissances et Hôpital Fleurimont);
- bornes de recharge;
- autopartage (adhésion gratuite à un forfait de Communauto);
- vélos (vélo-bus, supports et abris sécuritaires pour vélos);
- stationnements alternatifs.

La *Stratégie de mobilité durable 2018-2022* de l'Université de Sherbrooke

Ce sont 80 actions axées sur le développement d'un cocktail de transport pour favoriser la mobilité durable et réduire la pression sur les parcs de stationnement, et ce, par le biais d'une offre de transport variée et des infrastructures permettant l'intermodalité :

- un programme incitatif au transport en commun pour le personnel des trois (3) campus;
- l'amélioration du système de libre accès au transport en commun pour les étudiants et les étudiantes;
- la bonification du service de navettes entre les deux (2) campus de Sherbrooke (Campus principal et Campus de la santé) et son intégration aux stationnements incitatifs;
- la mise en place d'abris à vélos sécurisés et de vélos en libre-service sur le Campus principal;
- la construction d'un passage piétonnier sécuritaire pour traverser le chemin Sainte-Catherine adjacent au Campus principal;
- un réseau de pistes cyclables près du Campus principal; une plaque tournante du transport actif à Sherbrooke !
- Et plus encore...

Vision globale

La mobilité durable est multidimensionnelle et va bien au-delà de l'organisation et de la gestion de la multimodalité et de l'intermodalité. Elle concerne aussi la maîtrise de l'espace urbain et de l'aménagement du territoire, la sécurité routière ou la participation citoyenne. Elle s'inscrit dans une volonté clairement affirmée non pas d'éradiquer l'automobile, mais de lutter contre la dépendance au voiturage en solo et favoriser un transfert vers des modes alternatifs et plus acceptables dans un contexte de développement durable.

Politique de mobilité durable – 2030 du Québec établit des cibles parlantes dont :

- Une « [d]iminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale » en 2030;
- « 70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable » en 2030[6].

La mobilité est donc intimement liée à l'étalement urbain dont les enjeux ne sont pas seulement environnementaux. En effet, outre l'enjeu de l'aménagement, il y a aussi un enjeu social d'accessibilité à l'emploi, aux équipements, aux services et aux loisirs.

6 QUÉBEC, Politique de mobilité durable 2030, *Transporter le Québec vers la modernité*, Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, [En ligne] 2018 [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf] (consulté le 6 août 2019).

Influencer · Prioriser · Engager

Centre de mobilité durable de Sherbrooke

895, rue Cabana, Sherbrooke (Québec) J1K 2M3
Tél. : 819 564-2687 | Télec. : 819 564-1069 | mobilitedurable.qc.ca