



**Mémoire sur le projet de plan de mobilité durable du
Centre de mobilité durable de Sherbrooke**

Présenté par le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie

Sherbrooke, 3 novembre 2011

Liste des recommandations

I. ORGANISATION DU TERRITOIRE ET DÉVELOPPEMENT URBAIN.....	5
Recommandation 1. Faire en sorte que soient intégrées les actions du PMDS au prochain schéma d'aménagement et de développement de la ville de Sherbrooke et éventuellement aux autres outils de gestion et de planification du territoire.	5
Recommandation 2. Les objectifs du plan doivent être reflétés dans une réglementation, et surtout dans son application.....	6
II. VOIRIE ET CIRCULATION AUTOMOBILE.....	7
Recommandation 3. Préconiser une approche intégrée dans l'aménagement de la voirie ...	7
III. STATIONNEMENT	8
Recommandation 4. Appliquer les principes du développement durable dans la requalification des stationnements existants et la construction de nouveaux stationnements.	8
IV. COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE	8
Recommandation 5. Favoriser les connexions entre les modes de transport en commun et les initiatives de covoiturage entre Sherbrooke et les municipalités avoisinantes.....	8
V. TRANSPORT ACTIF	9
Recommandation 6. Envoyer un message fort sur l'importance que le CMDS souhaite accorder aux transports actifs.	9
Recommandation 7. Lors de la réalisation d'un plan directeur du réseau cyclable, favoriser l'approche consultative en impliquant des adeptes du vélo utilitaire et des usagers potentiels.	9
Recommandation 8. Prendre en considération les ouvrages exhaustifs rédigés sur les normes d'aménagement dédiés aux modes de transport actifs.	9
VI. TRANSPORT EN COMMUN ET INTERMODALITÉ.....	11
Recommandation 9. Évaluer le potentiel de transport collectif existant dans les services de transport de personnes autres que ceux offerts par la STS.....	11
Recommandation 10. Le Centre de mobilité durable de Sherbrooke pourrait devenir membre ou suivre les travaux menés par TRANSIT.....	12
VIII. ACTIONS TRANSVERSALES.....	13
Recommandation 11. Les actions de sensibilisation peuvent s'articuler autour d'outils existants.....	13
Recommandation 12. Collaborer avec le CREE au développement des outils visant les organisations afin de bénéficier de son expertise, de son indépendance et de son réseau de contacts établi.	13
Recommandation 13. Le CMDS pourrait participer au déploiement d'une approche régionale et intégrée des transports durables.....	14
CONSIDÉRATIONS FINANCIÈRES	14

Présentation du CREE

Le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (CREE) travaille depuis 20 ans à la promotion du développement durable dans la région de l'Estrie. Son mandat d'action vise notamment la concertation et le regroupement des instances qui ont à cœur cette préoccupation. Son implication au sein du Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS) repose entre autres sur ses préoccupations au niveau des enjeux du transport dans la région de l'Estrie.

Le transport durable est une thématique prioritaire du CREE. Notre organisme souhaite entreprendre ou s'associer à des actions concrètes visant à augmenter le transfert vers des modes de transports alternatifs à l'auto-solo. Notre travail rejoint les objectifs d'un grand nombre de municipalités et autres organisations qui s'intéressent à connaître et à mesurer leurs émissions de gaz à effet de serre, afin de mettre sur pied des plans d'action pour les réduire.

Nos réalisations et préoccupations vis-à-vis le thème des transports durables sont variées. Le CREE a mis sur pied un comité de travail sur le thème du transport durable, auquel siègent des membres de son conseil d'administration ainsi qu'un bénévole qui détient une expertise professionnelle en matière de transport durable. Le CREE est associé depuis 2006 à Vélo Québec pour la promotion du transport actif dans les écoles primaires. Le projet "Mon école à pied à vélo" a notamment permis de rejoindre les élèves d'une dizaine d'écoles de l'Estrie. Le CREE a entrepris plusieurs projets de sensibilisation aux meilleures pratiques de conduite et d'économie d'essence auprès des ICI et des citoyens. Un volet des Rendez-vous de l'énergie et du Défi Climat ainsi que la campagne "Wô les moteurs" ont été des exemples significatifs. Le CREE offre également son support au CHUS et au CSSS-IUGS pour la sensibilisation des employés de ces institutions qui emploient plusieurs centaines d'employés.

Contexte

Le transport des personnes est l'une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre et maintient notre dépendance au pétrole. Qui plus est, un trafic dense diminue la qualité de l'air ainsi que la qualité de vie et la sécurité des citoyens. Un transfert des déplacements individuels en automobile vers le transport collectif et actif, communément appelés « modes de transport durables », fait partie des solutions pour réduire ces impacts négatifs.

La collectivité bénéficie à plusieurs égards d'une diminution des véhicules sur la route. Les effets bénéfiques de la réduction de la flotte automobile sur la santé et sur le portefeuille s'inscrivent directement dans une initiative de développement durable des collectivités, où les facteurs économiques et sociaux sont pris en compte. Or, les défis pour Sherbrooke sont nombreux, tel qu'il est constaté dans le plan de mobilité durable : le développement immobilier est de faible densité, on retrouve une faible offre en commerces de proximité, pour les résidents « hors-centre », de grandes distances sont à parcourir entre le lieu de travail, l'école, les loisirs et la résidence. Si des changements de fonds ne sont pas opérés en matière d'aménagement, le travail du CMDS sera continuellement à recommencer. Basons ainsi la stratégie sous la prémisse : « le meilleur déplacement est celui qu'on ne fait pas ».

C'est pourquoi il est de la première importance pour la ville de Sherbrooke de se doter d'une vision d'aménagement durable claire et ambitieuse appuyée notamment sur sa vision stratégique, tel qu'en fait mention le Plan. On doit mettre en priorité l'importance d'offrir aux Sherbrookoïses et résidents de l'Estrie, un milieu de vie de qualité. Pour le faire, il est essentiel de se rappeler que toutes les mesures en faveur des transports durables sont intimement liées et qu'elles doivent être guidées par des principes. On doit se rendre à l'évidence qu'un changement de paradigme est nécessaire pour que les changements de comportements s'opèrent à long terme.

Fier partenaire de la démarche initiée par la ville de Sherbrooke et la Société de transport de Sherbrooke (STS) depuis février 2010, le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie se réjouit de l'initiative et salue l'effort de concertation qui a été mis en place dans tout le processus du CMDS. Le CREE croit qu'une telle démarche de mobilisation des principaux acteurs de la région démontre clairement une volonté du milieu d'aller de l'avant tout en se donnant les moyens nécessaires pour faire de Sherbrooke une ville qui se démarque au niveau du transport durable. Il

s'agit d'une démarche unique et intégrée et qui articule d'une façon logique et réaliste des actions menant vers un transport plus durable. Cette initiative semble être le reflet d'une volonté des décideurs actuels de faire du transport durable une réalité.

En ayant eu l'occasion de siéger sur le comité de pilotage à titre de représentant des comités et associations de la ville de Sherbrooke, le CREE a pu être au cœur même des décisions. Nous sommes particulièrement satisfaits des moyens utilisés pour atteindre les objectifs de la démarche ainsi que des moyens proposés pour la mise en œuvre du plan de mobilité.

Si le plan intègre la plupart des ingrédients clés pour permettre la mise en place d'assises solides pour l'atteinte des objectifs, le CREE désire profiter de cette tribune publique pour formuler certaines recommandations pour s'assurer d'une mise en œuvre cohérente de la démarche du CMDS.



Pierre Morency
Président du CREE

Recommandations

Le CREE ayant participé à l'élaboration du plan présenté, les recommandations de notre mémoire visent essentiellement la mise en œuvre du plan de mobilité durable de Sherbrooke (PMDS). Au-delà de ces recommandations, nous aspirons à ce que l'automobile et les autres moyens de transport soient favorisés équitablement. Nous en profitons pour souligner l'audace du plan, qui contient de nombreuses actions structurantes. Le CREE y voit une bonification de l'offre en transport régional, des mesures qui concernent le transport actif sur un horizon de court terme, d'autres qui viendront bonifier le transport en commun et qui assureront une participation et une implication des partenaires pour la mise en œuvre. Le CREE considère que le transport durable est un élément clé qui pourrait permettre à notre région de se démarquer en plus d'influencer de manière positive et durable d'autres dossiers intimement liés à la mobilité durable : l'étalement urbain, la densification du territoire, la mixité des usages, les îlots de chaleurs et l'aménagement de la voirie, les problèmes de santé publique par exemple. Nos recommandations sont présentées en suivant les thèmes du plan et concernent globalement :

- L'aménagement durable du territoire comme outil de base à la mobilité
- L'intégration systématique des modes de transport durables aux infrastructures routières en développement / rénovation (voies cyclables, trottoirs, voies réservées, etc.)
- La promotion des modes de transport actifs et collectifs chez les citoyens et dans les milieux de travail
- La concertation des acteurs locaux et régionaux pour la planification des actions
- La coordination des services de transport collectifs dans la région

I. Organisation du territoire et développement urbain

Recommandation 1. Faire en sorte que soient intégrées les actions du PMDS au prochain schéma d'aménagement et de développement de la ville de Sherbrooke et éventuellement aux autres outils de gestion et de planification du territoire.

Le CREE est d'avis que le défi de la mise en œuvre de ce plan sera d'assurer la cohérence des actions, notamment en matière d'intégration de la dimension mobilité

durable à l'aménagement du territoire. On peut penser notamment à la notion de densification du territoire ou aux principes de mixité des usages dans les quartiers existants et futurs. On pourrait notamment envisager l'implantation d'îlots de zonage permettant des résidences multigénérationnelles dans les futurs développements résidentiels afin d'intégrer une population vieillissante en croissance à la population active. Il serait également profitable d'encourager le rapprochement entre les milieux de travail et de résidence par le biais d'un zonage approprié. L'implication des promoteurs immobiliers est cruciale pour le développement de quartiers confortables et fonctionnels où des espaces commerciaux et de détente sont accessibles à distance de marche. Il sera d'autant plus nécessaire d'imposer des balises claires en ce qui a trait au développement futur du périmètre urbain. Nous croyons également qu'un effort devrait être fait en termes d'amélioration du design urbain pour valoriser le paysage urbain dans une perspective de faire de Sherbrooke une ville durable à échelle humaine.

Par souci de cohérence et sans se substituer aux outils et pratiques de planification du territoire, il sera impératif que le PMDS soit intégré systématiquement à tous autres démarches et outils de gestion de la ville. Le CREE, en collaboration avec d'autres organismes environnementaux a présenté un mémoire¹ dans le cadre de la consultation publique sur l'énoncé de vision de la ville de Sherbrooke. Les recommandations 14 et 15 du mémoire témoignent du besoin de se pencher sur un environnement offrant une qualité de vie.

Recommandation 2. Les objectifs du plan doivent être reflétés dans une réglementation, et surtout dans son application

Afin d'éviter que les bonnes intentions présentées dans ce plan puissent être écartées à la suite des changements de vision au niveau politique, notre recommandation vise à ce que soient intégrées les actions telles que « réviser les modalités d'acceptation de projets de développement urbain » dans la réglementation. Un tel engagement aidera à garantir une certaine pérennité des actions, nonobstant les objectifs poursuivis par une éventuelle nouvelle administration. D'autres actions démontrent bien cette intention. Notre inquiétude réside dans le traitement des demandes de dérogation aux nouvelles normes instaurées. Notre souhait est que les nouveaux règlements aient du « mordant » et qu'ils soient respectés dans tous les cas.

¹ http://www.environnementestrie.ca/imports/pdf/activites/enonce_sherbrooke.pdf

II. Voirie et circulation automobile

Recommandation 3. Préconiser une approche intégrée dans l'aménagement de la voirie

Notre préoccupation ici est à l'égard du niveau d'influence du plan de mobilité face aux mécanismes usuels qui balisent le développement, la réhabilitation et la gestion de la voirie. Nous comprenons que le plan de mobilité ne se substitue pas au Schéma d'aménagement, au Plan d'urbanisme ou à l'énoncé stratégique de la ville. Nous espérons que ces derniers prévoient un protocole clair qui permette de s'assurer entre autres de la volonté d'intégrer dans l'aménagement des nouveaux quartiers ou du réseau routier, les besoins en transport durable. Les projets de développement de l'axe René-Lévesque et celui du prolongement du boulevard Portland en sont des exemples et nous serons heureux de constater les aménagements prévus à cet effet. D'autres mesures pertinentes pourraient également être priorisées dans le cahier de charges qui établit les normes et qui guide les fonctionnaires responsables de ces dossiers. On n'a qu'à penser à l'aménagement de rues plus étroites qui ont pour effet de diminuer la superficie asphaltée et incitent les automobilistes à réduire leur vitesse de circulation. Les espaces récupérés pourraient être aménagés de plusieurs façons, incluant des trottoirs ou des voies réservées au transport actif.

D'ailleurs, dans le but de favoriser l'utilisation des services de proximité par des modes alternatifs à l'auto-solo (p. ex. le vélo et la marche de commodité), il semble incontournable de munir tous les axes principaux de pistes ou de voies cyclables.

Nous tenons à rappeler l'importance de faire les bons choix en matière de gestion de l'offre en infrastructure de transport pour ainsi éviter de regretter plus tard des décisions couteuses qui ne feraient qu'exacerber des impacts non désirés. Une étude de Mark Hanson intitulée : « *Do New Highways Generate traffic?* » soulevait l'inefficacité de l'ajout d'offre en transport pour désengorger le réseau. Il a réussi à démontrer que l'augmentation de 1% de la capacité du réseau était comblée en moins de 5 ans par l'ajout de nouveaux déplacements. En d'autres termes, il est périlleux d'engager des deniers publics pour la construction d'infrastructures routières traditionnelles à l'intention des automobilistes sans qu'il n'y ait eu au préalable une analyse rigoureuse des besoins, y intégrant une évaluation des modes alternatifs à l'auto-solo, ainsi que des possibilités de gérer la demande par le biais de stratégies bien connues dans le milieu.

III. Stationnement

Recommandation 4. Appliquer les principes du développement durable dans la requalification des stationnements existants et la construction de nouveaux stationnements.

Nous saluons l'action dans le plan de mobilité visant à réviser la réglementation municipale impliquant le stationnement des générateurs et en profitons pour rappeler, tel que présenté dans le thème précédant, l'importance de prévoir des stationnements avec aménagements pour la rétention d'eau, des espaces verts pour maximiser l'ombrage et des infrastructures et installations réservées au transport actif (trottoirs, supports à vélo). Plusieurs exemples (Vieux Beloeil, Saint-Hilaire et Montréal) démontrent la faisabilité et les bénéfices associés aux stationnements à plus faible impact sur l'environnement.

IV. Covoiturage et autopartage

Recommandation 5. Favoriser les connexions entre les modes de transport en commun et les initiatives de covoiturage entre Sherbrooke et les municipalités avoisinantes

Aucune action à court terme ne vise la promotion et l'organisation de services organisés de covoiturage, étant donné les nombreuses étapes associées à la création d'un outil de gestion du covoiturage. Toutefois, le CREE propose que le Centre de mobilité durable évalue la possibilité d'implanter, et ce, à court terme des initiatives de covoiturage mises en place par d'autres acteurs dans l'attente de l'outil de gestion souhaité. Ceci pourrait se traduire par la promotion d'outils « clés en main » existants, tels que ALLÉGO (en vigueur au Cégep et Université de Sherbrooke) ou Amigo Express et Allô Stop. La promotion d'initiatives telles que le « retour garanti » (c.-à-d. coupons pour prendre un taxi dans le cas d'un retour d'urgence à la maison) pourraient également être proposées sur le site web du CMDS, par exemple. La diffusion d'information sur les éléments d'un « cocktail transport » incluant le transport en commun, le covoiturage, le taxi et le transport actif pourrait convaincre plusieurs à se départir d'une deuxième voiture.

Nous sommes conscients que cette recommandation pourrait interpeler certains partenaires du CMDS et proposons donc qu'elle soit validée au moment opportun par ceux-ci.

V. Transport actif

Recommandation 6. Envoyer un message fort sur l'importance que le CMDS souhaite accorder aux transports actifs.

Recommandation 7. Lors de la réalisation d'un plan directeur du réseau cyclable, favoriser l'approche consultative en impliquant des adeptes du vélo utilitaire et des usagers potentiels.

Recommandation 8. Prendre en considération les ouvrages exhaustifs rédigés sur les normes d'aménagement dédiés aux modes de transport actifs.

Le CREE salue les actions prévues sur cette thématique charnière de la mobilité durable. Les citoyens apprécient les déplacements actifs lorsqu'ils peuvent être faits dans un contexte sécuritaire et dans un environnement agréable. Rappelons également que les études² de la docteure Mélissa Généreux sont concluantes quant à l'impact de l'aménagement sur la santé publique. Plus qu'un vœu pieux, le transfert vers les modes de transports durables et actifs est loin d'être impossible. Une étude de Vélo Québec (2010) a révélé que 43 000 Sherbrookoïses habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail et que la distance moyenne parcourue en voiture est de 5,4 km. La même étude révèle que plus de la moitié des Sherbrookoïses, soit près de 60 000 personnes, ont utilisé leur vélo en 2009, ce qui démontre le fort potentiel de personnes enclines à se transporter à vélo³.

Par ailleurs, nous croyons que la mise en place d'un réseau de voies cyclables utilitaires efficaces prévu par le biais de la réalisation du *Plan directeur du réseau cyclable* contribuera à l'augmentation significative de l'affluence des cyclistes à Sherbrooke. Nous sommes convaincus qu'il est possible de mettre en place un réseau utilitaire qui dessert les principaux générateurs en évitant les détours tout en le rendant agréable pour les utilisateurs. Le CREE croit en la pertinence de la

² DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE ET DE L'ÉVALUATION DE L'ESTRIE. *Portrait de la mobilité durable et de l'environnement bâti par communauté, Ville de Sherbrooke*, 2011, préambule, EN LIGNE, (Page consulté le 28 octobre 2011) http://www.santeestrie.qc.ca/documents/portrait_mobilite_durable_2011_06_27.pdf

³ Vélo Québec, État du vélo, zoom sur Sherbrooke, 2010.

cohabitation entre cyclistes et automobilistes là où les infrastructures le permettent, mais une communication claire concernant les infrastructures mises en place rassurera les futurs usagers. Cette communication doit inclure une signalisation adéquate accompagnée d'une campagne de sensibilisation auprès de la population. Ce point est particulièrement bien amené à la page 50 du plan, traitant sur l'amélioration des informations transmises aux usagers des transports collectifs.

Nous sommes d'avis que la sensibilisation des citoyens au partage de la route est criante. Nous abondons dans le sens qu'elle doit se faire de manière concertée avec les partenaires du CMDS afin d'apporter un message cohérent et efficient auprès de la population. Pour assurer une promotion efficace des modes de transport actifs, nous croyons que les citoyens et les travailleurs doivent être abordés sous l'angle des effets bénéfiques sur la santé ainsi que sur le moral et sur la diminution du stress dû au trafic. Nous saluons la volonté d'améliorer les infrastructures pour sécuriser les déplacements actifs, particulièrement en période hivernale.

Nous désirons inviter le CMDS à opter pour une approche consultative lorsqu'il sera temps d'analyser les besoins des utilisateurs piétons et cyclistes de la voirie. Ceci pourrait éviter des conflits avec les usagers tels que le démontre l'expérience récente du maire Luc Ferrandez sur plateau- Mont-Royal.⁴

Nous croyons également essentiel que soient prévues au moment opportun une communication claire et une promotion accrocheuse auprès des citoyens et acteurs socio-économiques de Sherbrooke pour souligner la volonté du CMDS à accorder une place importante au transport actif.

En ce qui a trait à la définition des normes d'aménagement dédiées aux transports actifs, nous aimerions souligner que plusieurs ouvrages offrent des outils très étoffés sur la planification de la voirie. Précisons que les fonctionnaires de la ville de Sherbrooke qui ont participé à la formation donnée par Vélo Québec dans le cadre de la démarche « Ville active » au printemps 2010 ont déjà un de ces documents (présenté ci-dessous).

⁴ Journal Métro, 23 octobre 2011, [EN LIGNE], page consulté le 28 octobre 2011, <http://www.journalmetro.com/ma%20vie/article/1004674>

Les guides qui existent déjà sur le sujet incluent :
Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes disponibles à
vélo Québec ⁵



De Transports Canada :

- Installations pour navetteurs actifs : Guide à l'intention des municipalités et des employeurs canadiens
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-menu-fra-1887.htm>
- Modification des habitudes de transport : Guide de planification de marketing social
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-menu-fra-2054.htm>
- Améliorer les modes de déplacement dans les collectivités petites et rurales
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-directrices-specialistes-ameliorerdeplacementguide2009-menu-1656.htm>
- Guide du Vélo-Partage
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-directrices-specialistes-velopartageguide2009-menu-1655.htm>

La question du vélo en libre-service a été écartée lors des réunions du comité. Or, il demeurerait intéressant d'évaluer les conditions gagnantes pour la réalisation d'un tel projet. Un groupe d'étudiants pourrait s'intéresser à la question, par exemple.

VI. Transport en commun et intermodalité

Recommandation 9. Évaluer le potentiel de transport collectif existant dans les services de transport de personnes autres que ceux offerts par la STS.

Bien que cet élément n'ait pas été discuté lors des réunions de préparation du plan, il y aurait lieu de réfléchir à l'intégration de nombreux prestataires de services de transport de personnes qui se trouvent dans la région de Sherbrooke et de ses environs. La STS est le principal organisme de transport en commun offrant des services organisés. Cependant, la logique d'une plus grande mobilité durable à l'échelle régionale doit tenir compte également du potentiel que possèdent les autres services de transport des personnes pouvant ainsi contribuer à l'ajout d'offre de services complémentaires à ceux offerts par la STS, notamment pour desservir en alternatives à l'auto-solo des secteurs moins bien pourvus. Il existe à Sherbrooke, de

⁵ Vélo Québec, En Ligne, page consulté le 25 octobre 2011,
<http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/publications-techniques>

même que dans plusieurs autres villes de la région, une panoplie de services de transport de personnes, p. ex. : le transport adapté, transport hospitalier, transport scolaire (public et privé), services de taxis, etc. Ces services, souvent subventionnés par l'état, donc par les contribuables, sont généralement fournis en sous-traitance par des compagnies privées à différents segments de la population. Dans une démarche d'intégration et de coordination de tous ces services dans le but d'ajouter une offre significative additionnelle, il est impératif d'en évaluer sa pertinence et son potentiel. Nous espérons ainsi sortir du cadre traditionnel où chaque organisme travaille pour mettre en œuvre sa propre mission en silo. Par exemple, quel serait le potentiel réel de couverture du territoire en termes d'offre additionnelle à des options en alternatives à l'auto-solo, pour la population sherbrookoise et estrienne, si ces services étaient entièrement coordonnés dans une approche régionale et intégrée des transports collectifs? Pourrait-on, par exemple, imaginer que les autobus scolaires puissent remplir une mission plus large et servir également au transport en commun de personnes de tous âges, pour qui l'offre de transport régional est très limitée? Comment en effet expliquer que l'usage d'un véhicule pourtant polyvalent et surtout indirectement financé par l'ensemble des contribuables soit ainsi limité au seul calendrier scolaire et aux seuls élèves des écoles? La question se pose. Par ailleurs, nous sommes heureux de savoir que la Conférence régionale des élus se penche déjà sur cette question.

Recommandation 10. Le Centre de mobilité durable de Sherbrooke pourrait devenir membre ou suivre les travaux menés par TRANSIT.

TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec réunit plus de 40 organismes de différents horizons qui s'unissent pour demander une augmentation des sommes consacrées au financement de l'entretien et du développement des transports collectifs au Québec afin de permettre au plus grand nombre possible de citoyens d'en bénéficier. Le CREE n'est pas encore membre de cet organisme, mais s'intéresse à ses travaux.

Face aux nombreuses actions présentées dans le plan, nous émettons des inquiétudes quant au financement des transports publics, dans un contexte où le financement du transport collectif au Québec atteint un seuil et pourrait subir une décroissance. Nous croyons, à l'instar de TRANSIT, qu'il sera important de consolider les sources de financement qui assureront la mise en œuvre des actions prévues. À cet égard, nous souhaitons que le CMDS, la STS et la Ville de Sherbrooke précisent leurs besoins financiers et rappellent au gouvernement du Québec l'importance de la

hausse des financements d'exploitation et de développement des transports collectifs". Le CREE et TRANSIT seront heureux d'appuyer vos actions en ce sens.

VIII. Actions transversales

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

Recommandation 11. Les actions de sensibilisation peuvent s'articuler autour d'outils existants.

Nous croyons que cette étape est cruciale pour effectuer un changement de mentalité et rendre la juste part de la voie publique aux utilisateurs actifs. Parallèlement, nous croyons en l'importance des incitatifs : considérant le confort, l'efficacité et la facilité qu'offre l'auto-solo, il faut être imaginatif pour entraîner des changements de comportements durables. Cette action devrait servir de levier pour mettre sur pied des projets mobilisateurs, par exemple l'opération Vélo-Boulot de Vélo-Québec, ou Allégo. Le CREE et des organisations locales seraient heureux de prendre en main ces initiatives, avec un appui et une collaboration de la ville.

Mettre en place « des ateliers employeurs »

Recommandation 12. Collaborer avec le CREE au développement des outils visant les organisations afin de bénéficier de son expertise, de son indépendance et de son réseau de contacts établi.

Le CREE est d'avis que le milieu de travail est un endroit idéal pour développer de bonnes habitudes de transport durable. La vision de certains employeurs sur les «comportements de déplacement domicile-travail» et leur niveau d'influence est à découvrir et ne devrait pas être sous-estimée. Bien que certaines mesures telles que l'autobus gratuit pour les étudiants du Cégep et de l'Université de Sherbrooke, aient été fortement médiatisées, d'autres pourraient gagner à être connues, comme le Programme-employeur au CHUS qui rejoint plusieurs centaines d'employés. Les ateliers employeurs que propose le CMDS pourraient tout à fait permettre à certaines initiatives originales et gagnantes de rayonner à l'échelle de la ville ou même de la région. Des mesures accessibles aux employeurs telles que le télé-travail, le retour garanti et les systèmes de téléconférences pourraient être promu dans le cadre d'une campagne de sensibilisation menée par le CMDS et/ou ses partenaires.

Le CREE tient à souligner qu'il travaille depuis de nombreuses années avec un vaste réseau d'entreprises et d'institutions et possède un niveau d'expertise qui pourrait être mis à contribution. Le dossier du transport durable vers le travail est d'actualité au CREE et nous sommes très ouverts à collaborer avec le CMDS sur ce volet particulier.

Coordination des actions régionales

Recommandation 13. Le CMDS pourrait participer au déploiement d'une approche régionale et intégrée des transports durables

Les impacts causés par les déplacements provenant des villes environnantes sont importants. Il pourrait s'avérer utile d'étudier le potentiel réel de couverture du territoire en termes d'offre additionnelle à des options se substituant à l'auto-solo, pour la population sherbrookoise et estrienne, dans l'optique qu'elles seraient coordonnées dans une approche régionale et intégrée des transports durables. À ce sujet, nous proposons qu'il y ait une interface entre le CMDS et une éventuelle instance régionale de coordination. Cette instance régionale pourrait intégrer celle imaginée par la Conférence régionale des élus, qui a retenu le transport collectif comme une priorité et qui souhaite créer un comité multisectoriel sur le sujet. Le sujet du transport durable déborde celui du transport collectif, mais l'englobe entièrement.

Bien sûr, nous sommes conscients que de telles actions doivent être discutées à l'échelle régionale et impliquent des actions concrètes dans les autres municipalités. En tant qu'acteur régional, le CREE compte jouer un rôle à ce niveau au cours des prochaines années.

Considérations financières

Le plan n'aborde pas d'autres mesures de financement que celle sur l'ajout d'une taxe sur l'essence. Par ailleurs, la concrétisation de ce plan ne pourra être possible sans la question du financement. Elle demeure cruciale et ne peut s'appuyer uniquement sur des mesures provenant des contribuables Sherbrookois. Le CREE, à l'instar de TRANSIT (présenté ci-dessus), s'intéressera aux questions du financement nécessaire pour la réalisation des actions du PMDS.

Implication future

Le CREE continuera à jouer un rôle actif dans la mise en œuvre du Plan de mobilité et son suivi. Le CREE souhaite notamment continuer à jouer un rôle dans la promotion des modes de transport durables, et il le fera déjà par le biais de projets en cours ou projetés, tels que « Mon école à pied à vélo », la démarche des Rendez-vous de l'énergie, la journée sans ma voiture, la mobilisation sur les lieux de travail, la promotion de Programmes-employeurs, etc.

Des collaborations accrues avec le CMDS et la ville de Sherbrooke ne feront que rendre plus efficaces les efforts déployés de part et d'autre. Le CREE, en tant qu'organisme sans but lucratif, a accès à des sources de financement visant à réduire les émissions de GES, notamment. De plus, il détient une expertise et un réseau de contacts dans le domaine, ce qui lui donne une crédibilité auprès d'éventuels bailleurs de fonds et partenaires.

Cette démarche sera certainement un point tournant pour notre ville et pour la région. Nous estimons qu'elle est structurante et pourrait avoir un impact significatif sur la santé et la qualité de vie des citoyens. Nous espérons que les recommandations formulées dans le présent document contribueront à bonifier cette démarche novatrice. Nous souhaitons que la mise en œuvre du plan de mobilité durable soit structurée dans une vision globale et intégrée aux outils de planification existants à la ville de Sherbrooke. Nous croyons qu'il est essentiel d'aborder chacune des mesures proposées sous l'angle d'une meilleure qualité de vie des Sherbrookoïses et Estriens. Précisons que le succès de cette démarche repose autant sur une volonté politique que sur les partenaires qui y prennent part. Nous nous engageons à faire notre part pour assurer l'atteinte des objectifs du plan de mobilité durable.