

# Les plans de mobilité durable : vers un renouveau dans la planification des transports?

## Le cas de Sherbrooke

### Le cadre de la planification territoriale

Au Québec, c'est la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) qui définit le cadre de planification territoriale. La loi prévoit, entre autres, que les villes et les municipalités régionales de comté sont responsables de la planification des transports sur leur territoire; elles exercent cette responsabilité avec les plans d'urbanisme et les schémas d'aménagement. Certaines villes, toutefois, ont également adopté des plans de transport, compte tenu de l'importance des enjeux en transport.

### La planification des transports

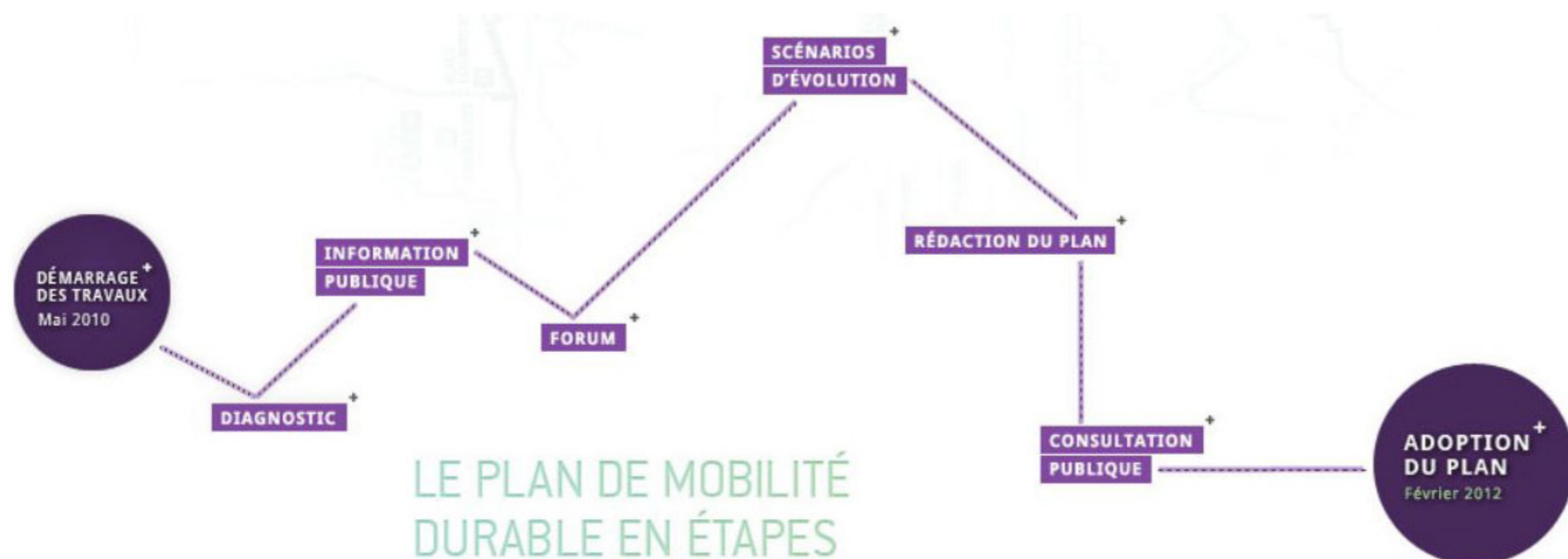
La planification des transports relève également du ministère des Transports, qui prépare pour chaque région administrative un plan de transport. Les exigences à l'égard de ces plans ne sont toutefois pas encadrées légalement. Le MTQ met l'accent, dans ses plans, sur les infrastructures et les équipements de transport; sur les déplacements des personnes et des marchandises. Ces plans ne visent pas tant une modification des habitudes de vie, qu'une optimisation des ressources et des déplacements.



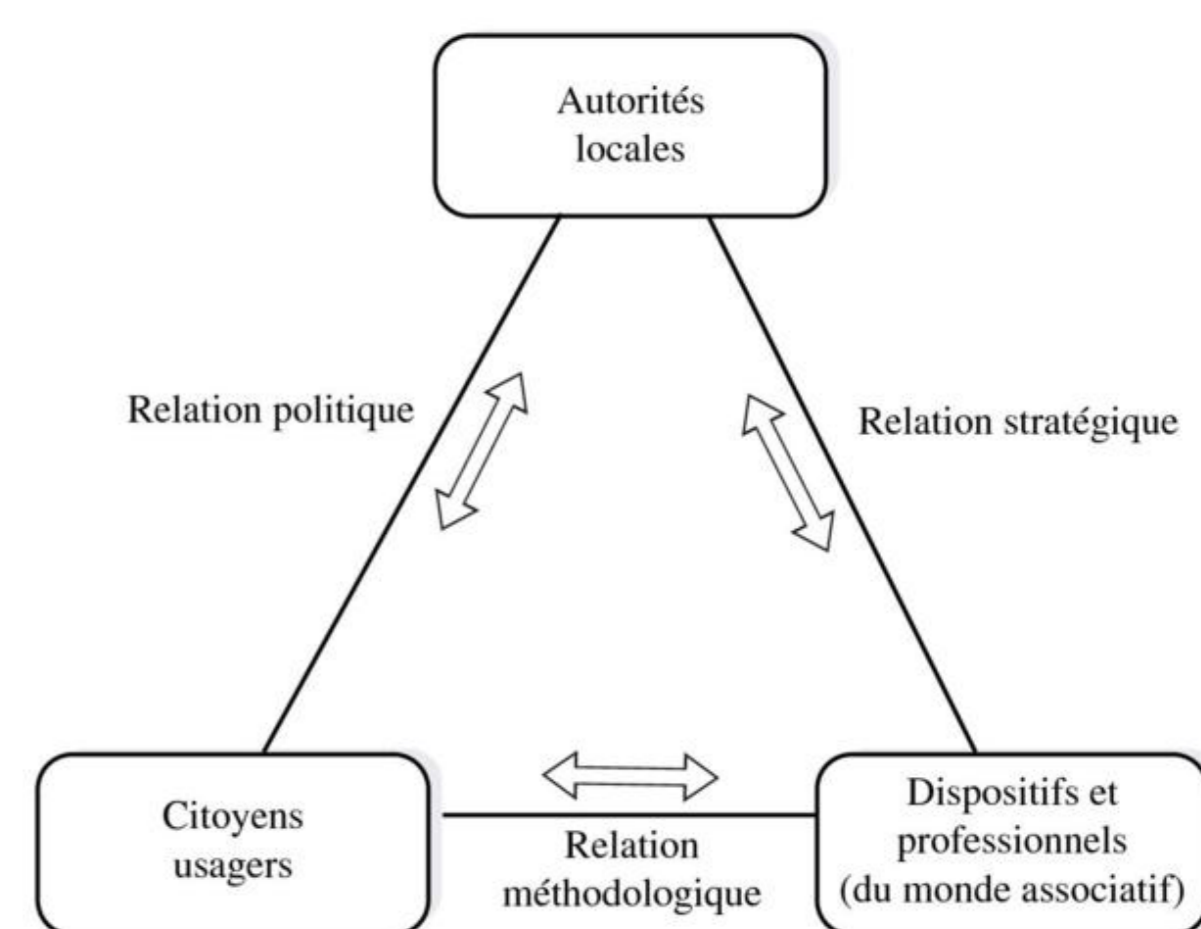
### Les plans de mobilité durable

Depuis quelques années, plusieurs villes ont élaboré un nouveau type de plan, les plans de mobilité durable. Ces plans visent une modification des comportements et, surtout, une réduction de la dépendance automobile. Ils font l'objet d'une large consultation de la population, qui est appelée à travailler à l'élaboration des solutions, et s'appuient sur le principe du développement durable. Ces plans se distinguent donc des plans de transport traditionnels.

Il est intéressant de s'interroger sur les raisons pour lesquelles les villes optent pour un plan de mobilité durable et de voir la place que ceux-ci vont occuper parmi les différents outils de planification traditionnels. Les villes élaborent ces plans pour améliorer le cadre de vie des citoyens et l'attractivité de la ville, ainsi que pour proposer un meilleur bilan environnemental. Ainsi, ces plans valorisent des modes de déplacement alternatif à l'auto-solo. Au Québec, ces plans sont encore nouveaux; seulement trois villes ont adopté un plan de mobilité durable, alors qu'une quatrième ville est en processus d'adoption de son plan. On peut penser que de nombreuses autres villes adopteront de tels plans dans les années à venir.



Les étapes de conception du plan de mobilité durable de la ville de Sherbrooke  
Source: Centre de mobilité durable de Sherbrooke



Principe de la démocratie participative  
Source: Hugo Swinnen

### Le cas de Sherbrooke

Le plan de mobilité durable de Sherbrooke est particulièrement intéressant, si ce n'est qu'on y retrouve deux universités, trois cégeps ainsi qu'un centre hospitalier reconnu, qui représentent une majorité des emplois de la ville. La mobilité est difficile à Sherbrooke. Les espaces de stationnement des grandes institutions sont fréquemment saturés; il apparaît difficile de les augmenter, sans devoir sacrifier des espaces verts. Par ailleurs, la demande en transport des étudiants et des employés des grandes institutions sherbrookoises augmente sans cesse. Enfin, les établissements d'enseignement postsecondaire manquent de logements situés à proximité des campus. C'est dans ce contexte que le Centre de mobilité durable de Sherbrooke a vu le jour en 2009 et a lancé son premier plan de mobilité durable en 2012.

	RÉPARTITION MODALE					GES 2021
	PPAM* EN 2003	ÉVOLUTION 2003/2011	OBJECTIFS 2016	OBJECTIFS 2021	CIBLE 2031	
<b>AUTOMOBILE CONDUCTEUR</b>	62,1 %	=	58 %	52 %	45 %	- 20 %
<b>AUTOMOBILE PASSAGER</b>	15,8 %	↘	16 %	18 %	21 %	
<b>TRANSPORT EN COMMUN</b>	4,6 %	↗	8 %	10 %	12 %	
<b>TRANSPORT ACTIF</b>	11,6 %	↘	12 %	14 %	17 %	

Répartition modale actuelle et projetée  
Source: Plan de mobilité durable de la ville de Sherbrooke



Valorisation des déplacements autre que l'autosolo  
Source: Communautopolis

Il est encore trop tôt pour observer les impacts de ce plan sur les choix modaux de la population sherbrookoise. Par contre, selon Éric Chabot, coordonnateur à la mobilité durable et aux partenariats à la Société de transport de Sherbrooke (STS), des changements importants se manifestent en ce qui concerne la planification des infrastructures et de la prise de décision depuis la mise en place du Centre de mobilité durable de Sherbrooke. En effet, il y a maintenant une meilleure connaissance des réalités du transport en commun par les employés municipaux. De plus, au cours des trois dernières années, le Centre de mobilité durable de Sherbrooke et la Société de transport de Sherbrooke ont été associés à plusieurs démarches de planification avec différents acteurs de la scène sherbrookoise, dont Commerce Sherbrooke. Commerce Sherbrooke a suivi de près l'élaboration du PMD et a pu intégrer la mobilité durable dans sa vision du développement commercial. La mobilité durable semble maintenant s'imposer à Sherbrooke et un processus continu de consultation entre la ville et la Société de transport de Sherbrooke est en place. Toujours selon M. Chabot, les objectifs sont réalisables si l'on se base sur l'avancement des travaux depuis l'adoption du PMD, il y a de cela un peu plus d'un an. Plusieurs actions sont en cours et certaines sont déjà en mode d'implantation, ce qui laisse présager que le plan de mobilité aura un impact positif dans plusieurs secteurs de la ville.