

Demande de modification au Plan de mobilité durable : besoin de pistes cyclables utilitaires

Bonjour,

La présente est pour demander une **modification des objectifs** du plan proposé. Voici les objectifs actuels :

OBJECTIFS DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE SHERBROOKE				
	2003	OBJECTIFS 2016	OBJECTIFS 2021	CIBLE 2031
Automobile conducteur seul à bord	62,1 %	58 %	52 %	45 %
Automobile passager	15,8 %	16 %	18 %	21 %
Transport en commun	4,6 %	8 %	10 %	12 %
Transport actif (marche - vélo)	11,6 %	12 %	14 %	17 %

SOURCE: CENTRE DE MOBILITÉ DURABLE DE SHERBROOKE, ROCHE ET SMI



Notre demande est de **modifier l'objectif 2016** pour le **transport actif** à au moins **15% au lieu de 12%**.

Cette demande s'appuie sur les faits suivants :

- L'objectif du plan actuel est d'augmenter de 0,4% (de 2003 à 2016) la part modale du transport actif, ce qui est **trop bas**. Cet objectif est même probablement **déjà dépassé** en 2011.
- À l'échelle du Québec, le taux de cyclistes qui utilisent le vélo comme moyen de transport a doublé en 10 ans, passant de 20 % (2000) à 37 % (2010)<sup>1</sup>. Cette période est très proche de la période 2003-2016 visée par le plan proposé.
- À Sherbrooke en 2010, la part modale du vélo pour les déplacements vers le travail est de 0,9 %, comparativement à 1,4 % pour l'ensemble du Québec (1,4 % à Trois-Rivières, 1,9 % à Gatineau, 2,2 % à Montréal et 9,7 % dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal)<sup>1</sup>. Sherbrooke accuse donc un **sérieux retard en vélo utilitaire**.
- L'état du vélo au Québec en 2010 permet également d'établir un lien entre la création d'environnements favorables (pistes dédiées et autres aménagements) et l'accroissement de la pratique<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Vélo-Québec : *L'état du vélo au Québec en 2010 – Zoom sur Sherbrooke, juillet 2011.*

- Au niveau des cyclistes, les besoins en **aménagement cyclables utilitaires de base** sont criants, et ont un retard inquiétant par rapport aux autres grandes villes du Québec.
- 82 % des Sherbrookoïses estiment que le réseau cyclable devrait être plus développé<sup>2</sup>.
- Pour la même période (2003-2016), l'objectif du plan de mobilité durable de Sherbrooke est de presque doubler le transport en commun (de 4,6 à 8%), ce qui est louable en soi, mais plus coûteux pour la ville, et pour les utilisateurs.
- Le transport actif, tout en demandant des **investissements moindres** que tout autre transport pour la société (construction et entretien des routes, véhicules, pétrole), est **meilleur pour la santé publique et l'environnement**. Ceci tant pour les cyclistes que les piétons.

En espérant voir un effet positif de cette demande sur les objectifs du Plan de mobilité durable de la ville de Sherbrooke, pour une ville active et en santé.

Sincères salutations,

Fabien Burnotte, Comité environnement du Syndicat du personnel enseignant du Cégep de Sherbrooke

Myriam Pelletier-Gilbert, Association étudiante du Cégep de Sherbrooke

Judith Beaudoin, Regroupement des étudiants de maîtrise et doctorat de l'Université de Sherbrooke

---

<sup>2</sup> Vélo-Québec : *L'état du vélo au Québec en 2010 – Zoom sur Sherbrooke, juillet 2011.*