

PLAN DIRECTEUR DU TRANSPORT ACTIF

CONSULTATION PUBLIQUE

Phase initiale | Campus principal

Printemps 2017












OBJECTIFS DE LA CONSULTATION

PHASE INITIALE | CAMPUS PRINCIPAL

L'Université de Sherbrooke reconnaît que la participation et l'engagement de la communauté sont nécessaires pour définir une vision concertée du transport actif et pour assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique.

La présente consultation souhaite explorer les différents enjeux, favoriser les échanges, la discussion et l'émergence d'idées entourant le développement du transport actif dans un contexte de mobilité durable.

TABLE DES MATIÈRES

PAGE 3 PAGE 6	Présentation des grandes orientations du plan directeur	
	 Pourquoi le transport actif?	3
	 Préparer le plan directeur	4
	 Vision et objectifs	5
	 Les axes de déplacements	6
PAGE 7 PAGE 11	Proposition des aménagements possibles	
	 Types d'infrastructures	7-10
	 Réseau de transport actif	11
PAGE 12 PAGE 14	Identification les défis que présentent ces aménagements	
	 Défi accès au campus	12
	 Défi voie périphérique	13
	 Défi circulation interne	14
PAGE 15 PAGE 16	Votre diagnostic et votre vision du transport actif à l'Université de Sherbrooke	

POURQUOI LE TRANSPORT ACTIF?

Les transports actifs désignent tous les modes de transport dont l'énergie est générée par l'être humain, en particulier la marche et le vélo.

Ils englobent l'utilisation de moyens de déplacement comme les fauteuils roulants, et également d'autres variantes comme les patins à roues alignées, les planches à roulettes et même le ski de fond.

Les transports actifs peuvent même être combinés avec d'autres modes, comme les transports en commun.

POUR TA SANTÉ

Chaque **km/jour** parcouru à pied est associé à une **diminution** de  **5%** du risque d'**obésité**¹

 **30** minutes par jour de transport actif réduit de **50%** les risques de maladies **cardiovasculaires**²

POUR TON EFFICACITÉ

 jusqu'à **15%** de la **productivité** jusqu'à **15%** de l'**absentéisme**³

 **25** = **2** km  = **5** km 

POUR TES FINANCES

 Coût moyen **10 000\$** / année⁴

  Coût moyen **500\$** / année⁵

POUR TON ENVIRONNEMENT

  Les transports représentent **41%** des **GES** du Québec⁶

Une voiture émet environ  **4** tonnes de **GES** par année⁷

Transport actif =  **0** GES

POUR TA COMMUNAUTÉ ET TA QUALITÉ DE VIE

Parce qu'à  c'est  **DÉVELOPPEMENT DURABLE** 

(1) Fondation des maladies du cœur

(4) CAA Québec

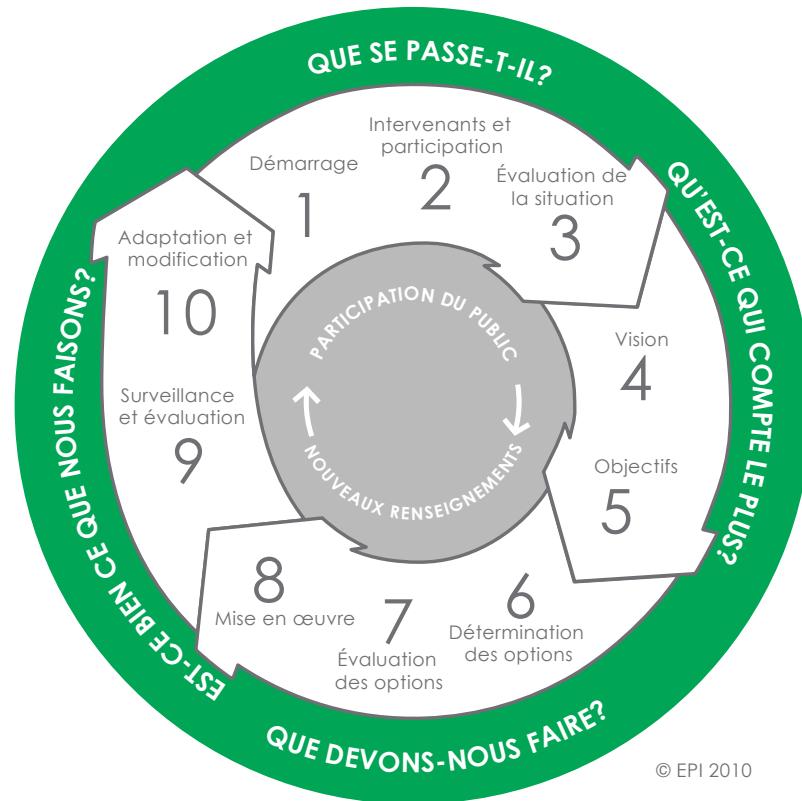
(6) MDDELCC, Les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles

(2)(3) Santé Canada

(5) Vélo Québec

(7) Ressources naturelles Canada

PRÉPARER LE PLAN DIRECTEUR



Processus itératif



Fondé sur la contribution et les commentaires de la communauté et des intervenants



Guidé par les principes fondamentaux de l'institution



Tient compte des hypothèses ou contraintes importantes

VISION ET OBJECTIFS

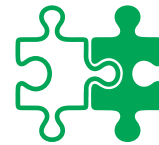
Forte d'une décennie d'engagement en matière de développement durable, l'Université de Sherbrooke est reconnue à l'échelle mondiale comme étant une référence dans ce domaine.

De politiques en stratégies, l'institution se dote d'outils qui lui permettent d'atteindre ses objectifs de mobilité durable.

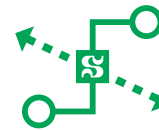
La stratégie 2016-2017 se veut intégratrice des différentes actions mises de l'avant en matière de mobilité, incluant le transport actif (TA).

L'Université de Sherbrooke encourage l'utilisation des transports actifs autant pour l'aspect utilitaire que récréatif.

Le plan directeur en transport actif est issu de ce contexte et se veut la dernière étape avant la concrétisation d'aménagements adéquats pour la mobilité active.



Développer une approche intégrée et globale en transport actif se basant sur la stratégie de mobilité durable 2016-2017



Consolider un réseau visible et continu dont la connectivité favorise le transport actif sur tous les campus



Établir des programmes incitatifs en transport actif



Déployer des infrastructures sécuritaires, accessibles et utilitaires conçues pour les usagers présents et futurs.

LES AXES DE DÉPLACEMENTS

Le développement de notre réseau de transport actif comprend principalement les trottoirs, les passages piétonniers, les accès pour personnes à mobilité réduite, les pistes cyclables et les sentiers multifonctionnels.

Compte tenu que l'UdeS est un générateur important de déplacements, à maturité le réseau devrait permettre à quiconque de :

- Circuler de façon sécuritaire, accessible et intuitive à travers les installations de l'Université de Sherbrooke
- Accéder au réseau de transport actif de la Ville de Sherbrooke

FACTEURS INFLUENÇANT LE DÉPLOIEMENT



Les générateurs d'achalandage (actuels et futurs)



Les contraintes physiques (emprises, voies de circulation, dénivelés, etc.)



Les zones de circulation et leur densité véhiculaire



Les dispositions du réseau actuel



Les pôles d'échange avec le transport en commun

TYPES D'INFRASTRUCTURES

CHAUSSÉE DÉSIGNÉE

QUAND L'UTILISER : DÉBIT ET VITESSE FAIBLES



Légitimise la présence des cyclistes au yeux des autres usagers

Aucune protection physique des cyclistes

Intervention peu coûteuse et rapide à mettre en place

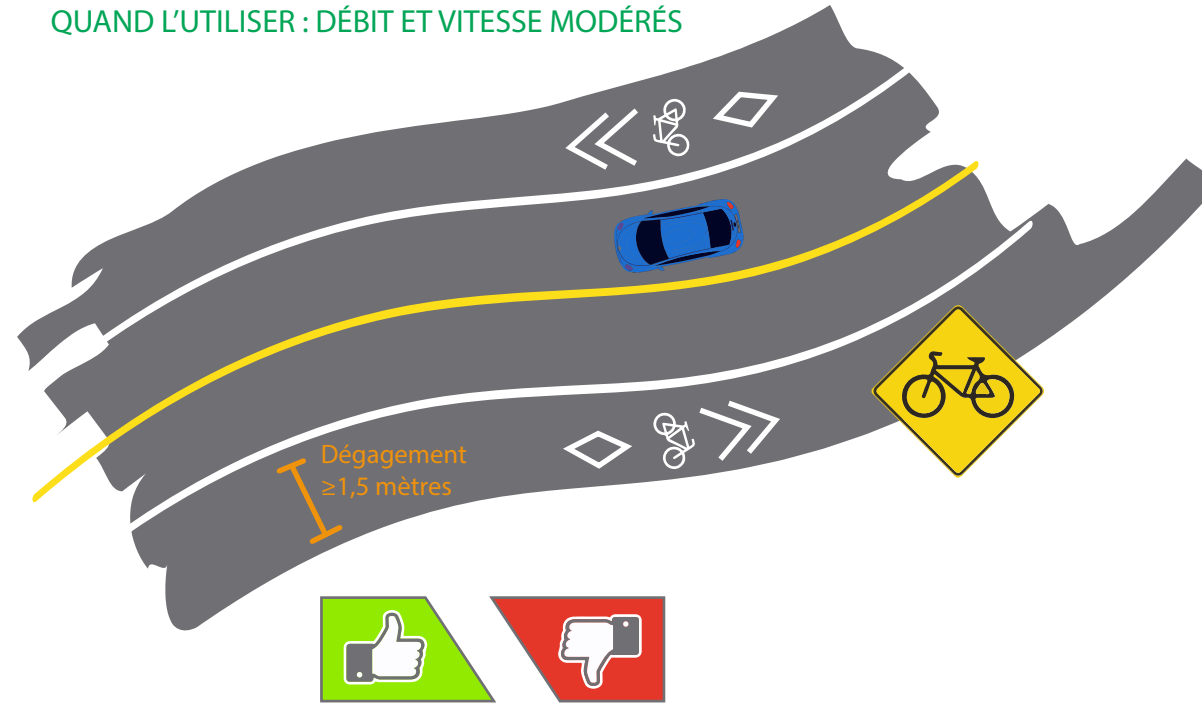
N'augmente pas vraiment le sentiment de sécurité des cyclistes

Déneigée

Repose principalement sur du marquage au sol peu visible l'hiver

BANDE CYCLABLE

QUAND L'UTILISER : DÉBIT ET VITESSE MODÉRÉS



Espace dédié aux cyclistes

Aucune protection physique des cyclistes

Intervention peu coûteuse et rapide à mettre en place

Doit être bien conçue (risque d'emportirage si adjacente à des stationnements)

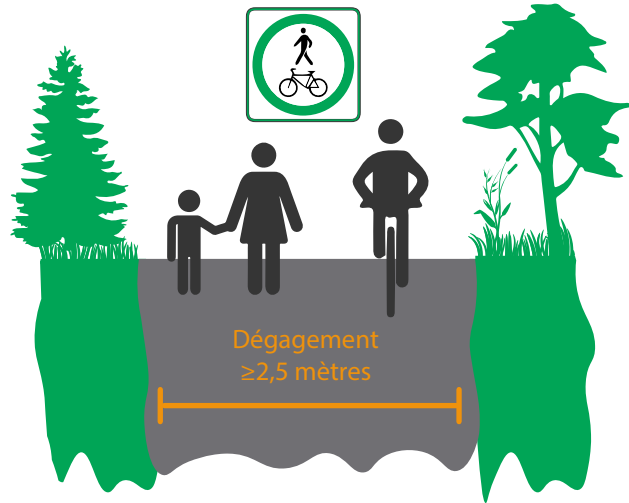
Déneigée

Partiellement déneigée en raison des dépôts de neige

TYPES D'INFRASTRUCTURES

SENTIER MULTIFONCTIONNEL

QUAND L'UTILISER : AMÉNAGEMENT EN SITE PROPRE (ADJACENT OU NON AUX VOIES)



Espace dédié aux transports actifs

Doit être bien conçue en fonction du terrain

Largeur permettant de circuler côte à côte

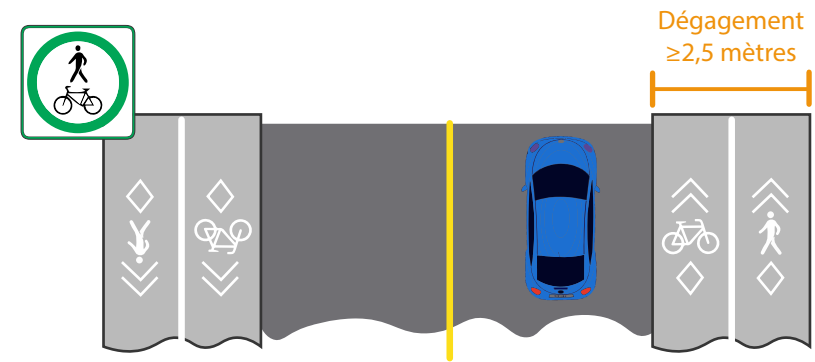
Doit être déneigée indépendamment de la rue et des trottoirs

Protection physique des utilisateurs

Défi de cohabitation entre les différents moyens de transports

TROTTOIR ET PISTE UNIDIRECTIONNELLE

QUAND L'UTILISER : DÉBIT ET VITESSE PLUS ÉLEVÉS



Espace dédié aux transports actifs

Conception généralement plus coûteuse

Protection physique des utilisateurs

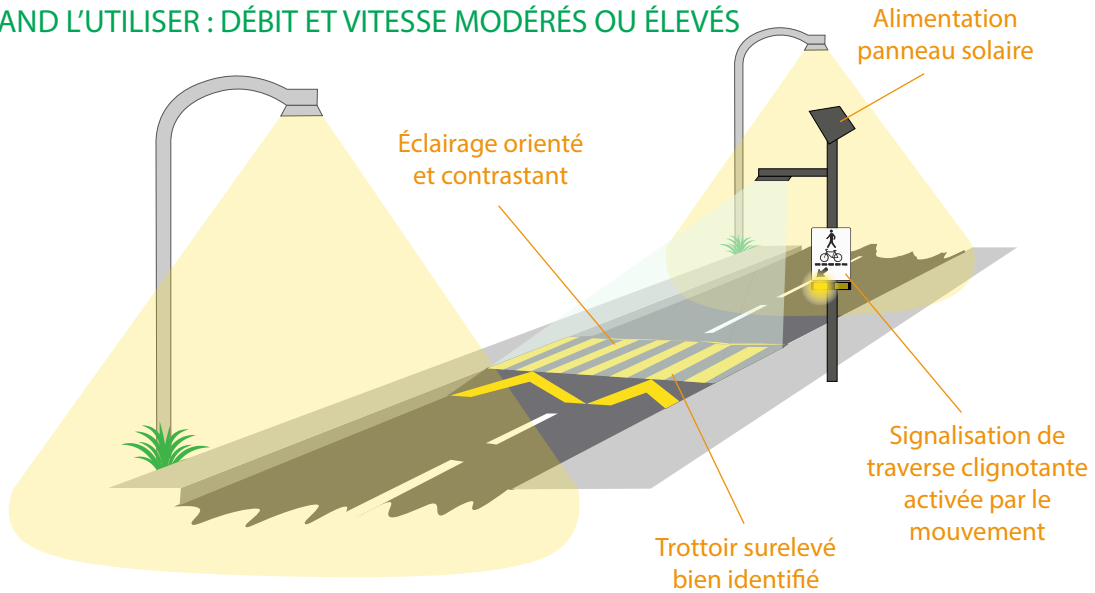
Doit être bien conçue (risque aux intersections et dénivelés)

Déneigée selon les priorités

TYPES D'INFRASTRUCTURES

TRAVERSE SÉCURISÉE

QUAND L'UTILISER : DÉBIT ET VITESSE MODÉRÉS OU ÉLEVÉS



Augmente la sécurité de la mobilité active

Aucune protection physique des utilisateurs

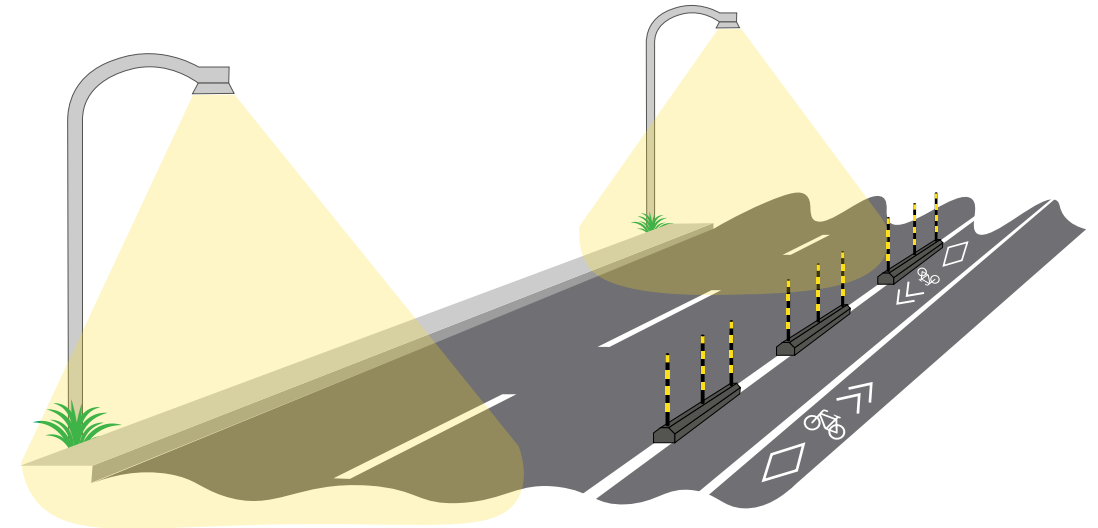
Modérateur de déplacements véhiculaires

Intervention relativement coûteuse et complexe à mettre en place

Autonome et dynamique

BÛTÉES ET BOLLARDS DE PROTECTION

QUAND L'UTILISER : DÉBIT ET VITESSE MODÉRÉS OU ÉLEVÉS



Espace dédié aux cyclistes

Emprise large sur la chaussée

Protection physique pour les cyclistes

Doit être bien conçue (risque d'emportierage si adjacent à des stationnements)

Relativement coûteux selon la distance de parcours

TYPES D'INFRASTRUCTURES

ENCLOS ET SUPPORTS À VÉLOS SÉCURISÉS

QUAND L'UTILISER : PRÈS DES GÉNÉRATEURS D'ACHALANDAGE



Augmente la protection des vélos

Gestion des accès (cartes ou clés)

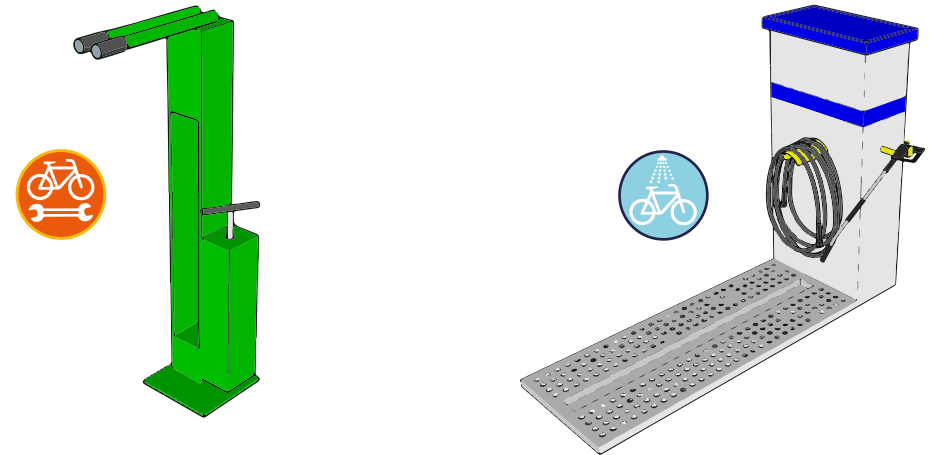
Possibilité de suivre les données d'utilisations

Intervention relativement coûteuse et complexe à mettre en place

Convivial et invitant

BORNE DE RÉPARATION ET STATION NETTOYAGE

QUAND L'UTILISER : PRÈS DES GÉNÉRATEURS D'ACHALANDAGE



Espace dédié aux cyclistes

Entretien régulier nécessaire

Réduit les irritants pour les cyclistes

Relativement coûteux selon l'équipement choisi



UDÉS RÉSEAU TRANSPORT ACTIF

ORGANISATION
VÉLO
SYMPATHIQUE



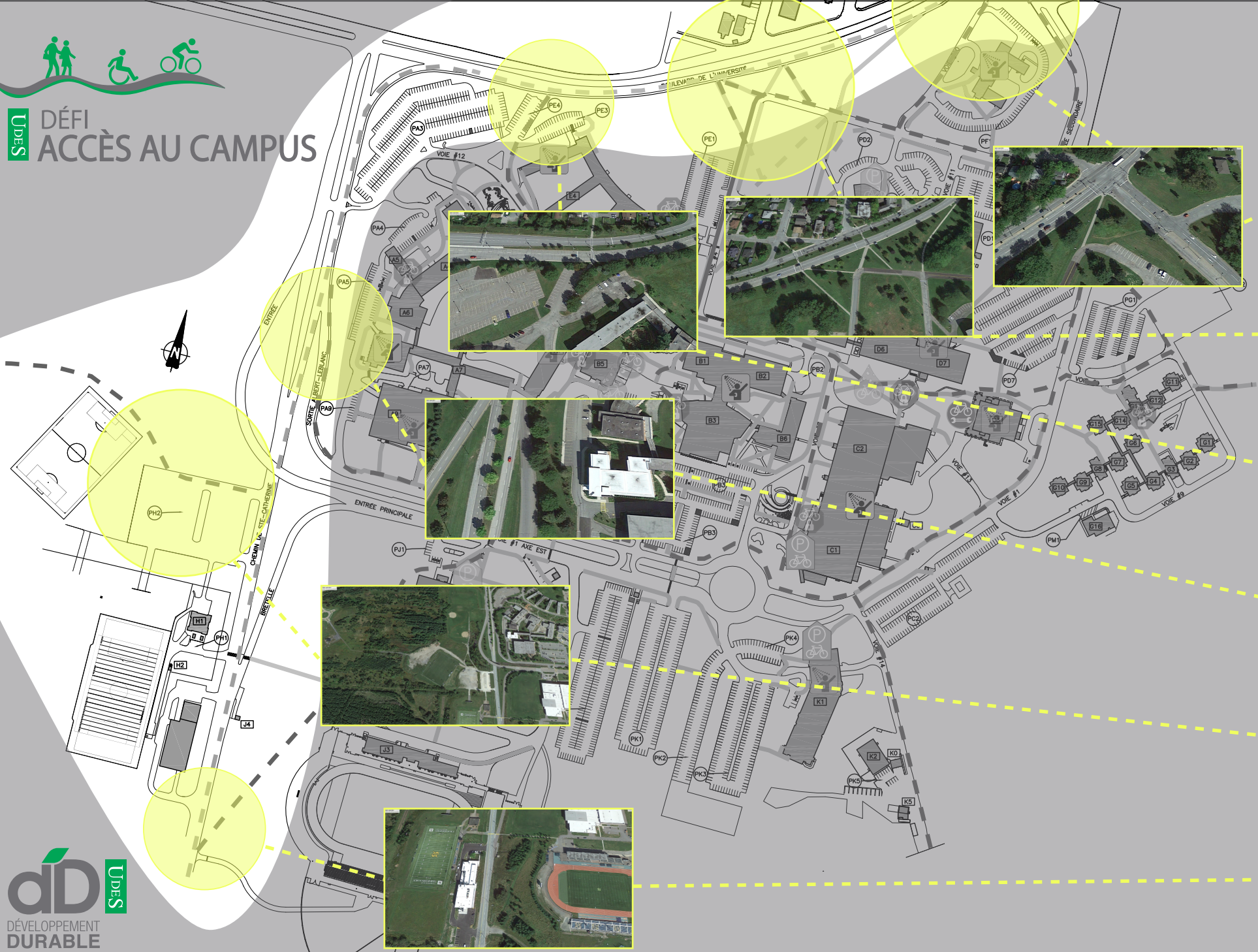
dD DÉVELOPPEMENT DURABLE UDÉS

LÉGENDE

Réseau transport actif		
actuel	proposé	
		Principal Ville de Sherbrooke
		Secondaire Ville de Sherbrooke
		Multifonctionnel Université de Sherbrooke
		Piéton Université de Sherbrooke
Autres		
actuel	proposé	
		Accès aux douches
		Borne de réparation de vélo
		Enclos à vélo sécurisé
		Support à vélo couvert
		Station de nettoyage de vélo



UDÉS DÉFI ACCÈS AU CAMPUS



CONTEXTE

Accès Montagnais
Cohabitation avec les véhicules, particulièrement les autobus, très difficile. Aucun aménagement facilitant les déplacements actifs.

Accès Boul. Université
Beaucoup d'affluence par différents axes. Le dénivelé rend la cohabitation vélos et piétons dangereuse.

Accès PE4 - Rue Prunier
Très achalandé. La présence d'un arrêt d'autobus à la sortie du PE4 génère des attroupements gênant la circulation. La présence de véhicules stationnés dans le PE4 n'aide pas à la fluidité.

Sortie ch. Ste-Catherine
Cohabitation avec les véhicules plutôt risquée. Aménagement minimal en bordure de voie. Présentement peu utilisé pour le TA.

Jonction Parc Innovation
Chemin le plus court entre deux pôles de l'institution. Aucun aménagement permettant les déplacements actifs.

Accès ch. Ste-Catherine
Densité véhiculaire importante et vitesse élevée. Aucun aménagement de partage de la chaussée. Très utilisé par les élèves de l'école du Mont Ste-Anne.



UDÉS DÉFI VOIE PÉRIPHÉRIQUE



CONTEXTE

Voie #1 EST
Cohabitation avec les véhicules, particulièrement les autobus, très difficile. Aucun aménagement facilitant les déplacements actifs.

Tracé école de musique
Beaucoup d'affluence par les résidences G et le mont Bellevue. La présence d'un escalier rend l'installation inutile pour les vélos.

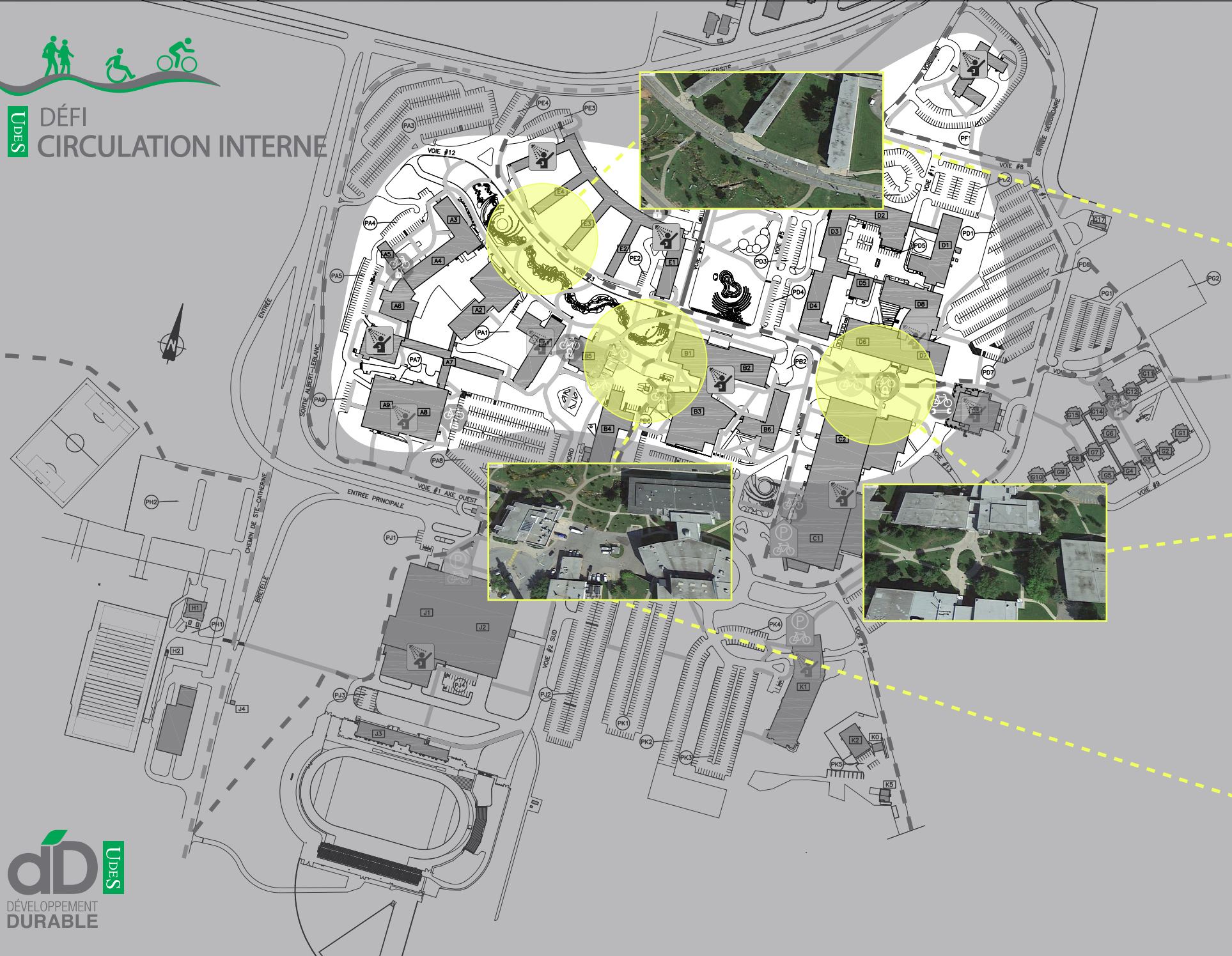
Axe NORD-SUD via le B4
Possibilité de faire circuler l'axe NORD-SUD près du B4 pour éviter le conflit avec le terminus de la STS près du B5. Aucun aménagement présentement.

Carrefour giratoire
Cohabitation avec les véhicules plutôt risquée. Aménagement minimal en bordure de voie. Présentement peu utilisé pour le TA.

Voie #1 OUEST
Densité véhiculaire importante et vitesse élevé. Le défi de traverser trois voies de circulation est important. Traverse piétonnière surélevé déjà en place et des bollards pour la saison estivale.



UDÉS DÉFI CIRCULATION INTERNE



CONTEXTE

Voie #3 - Résidences E

Dénivelé important qui augmente la vitesse des vélos. Risque d'emportière en raison des stationnements sur l'accotement. Aménagement piéton du côté des résidences E.

Axe EST-OUEST (C2 et D7)

Beaucoup d'affluence par divers axes. En raison du dénivelé, la cohabitation piétons-cyclistes est risquée. Achalandage important aux supports à vélos en saison estivale.

Coeur campus

Centre géographique du campus principal. Très achalandé. Cohabitation avec les véhicules plutôt risquée en raison du manque de visibilité et des différents axes de circulation. Présence de débarcadères diverses.

DIAGNOSTIC



Question 1 : Quel est l'état du réseau actuel en général?

PIÉTONS   VÉLOS

Question 2 : Quels aménagements devraient être envisagés pour améliorer la situation?

PIÉTONS   VÉLOS

Question 3 : Quelles seraient les interventions à prioriser? Expliquez vos réponses.

ACCÈS AU CAMPUS



- 1.
- 2.
- 3.

VOIE PÉRIPHÉRIQUE



- 1.
- 2.
- 3.

CIRCULATION INTERNE



- 1.
- 2.
- 3.

DIAGNOSTIC



Question 4 : Quelles infrastructures de soutien suggérez-vous pour favoriser le transport actif?

Question 5 : Comment favoriser une expérience agréable, voire marquante de la mobilité active et ce, tout au long de l'année?

Question 6 : Quoi d'autre pourrait vous encourager à pratiquer le transport actif?



PIÉTON



VÉLO

PLAN DIRECTEUR DU TRANSPORT ACTIF

MERCI DE VOTRE PARTICIPATION

transmettez votre opinion par courriel avant le 14 avril à :

transport.durable@usherbrooke.ca

ou en cliquant ici :

