

SECTION 4.6

Transport



SAINTE-EDWIGE
PHOTO : SYLVAIN LAROCHE

Le droit à la mobilité : inégalités du milieu rural et problèmes de sécurité

CHAPITRE 4 LES OBJECTIFS ET STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

4.6.1 : Sécurité et efficacité du réseau supérieur

Description du réseau routier de la MRC de Coaticook

La MRC de Coaticook est dotée d'un réseau routier assez bien structuré pour desservir l'ensemble de son territoire.

Réseau local

- Routes locales : Le réseau routier local est formé des routes qui relient des noyaux urbains entre eux. Il permet l'accès à la propriété riveraine, que ce soit en zone rurale ou urbaine. Généralement, la vitesse permise varie de 30 à 80 km/h. Les routes municipales sur le territoire de la MRC de Coaticook représentent 75 % du réseau, situation qui n'est pas étonnante compte tenu du caractère agroforestier de la MRC. De plus, tous ces chemins font partie du réseau local et la plupart ne sont pas asphaltés. En effet, les routes revêtues du réseau local de la MRC de Coaticook ne représentent que 17 % du réseau local.

Réseau supérieur

- Autoroute : La MRC compte une seule autoroute, l'autoroute 55, située à l'extrémité ouest de son territoire. Cette autoroute permet de rejoindre les États-Unis au sud et l'autoroute 10 au nord.
- Routes nationales : Le réseau national regroupe essentiellement les routes interrégionales et celles qui lient entre elles les agglomérations principales (généralement plus de 25 000 habitants). Le territoire de la MRC de Coaticook est traversé par deux routes nationales, soit la route 141 située entre l'autoroute 55 et la route 147, et la route 147. La route 147, traversant la MRC du nord au sud, est la route la plus importante et la plus achalandée de tout le territoire, plus particulièrement entre sa partie nord (à la jonction entre la ville de Sherbrooke et la MRC de Coaticook) et Compton. En plus de faire le lien entre Coaticook et Sherbrooke, la route 147 va jusqu'aux États-Unis en passant par Dixville. La route 141, orientée est-ouest sur le territoire de la MRC, est la seconde route en importance. C'est le principal lien entre Coaticook et l'autoroute 55 qui rejoint l'autoroute 10 tout près de Magog. De plus, c'est une voie importante de transit de camionnage étant donné qu'elle relie les secteurs industriels de Coaticook à l'autoroute 55.
- Routes régionales : Le réseau régional fait le lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5 000 à 25 000 habitants) et entre celles-ci et les agglomérations principales. Le territoire de la MRC de Coaticook compte trois routes régionales, la route 141 au sud-est de Coaticook, la route 143 à l'ouest de la MRC et la route 253 située complètement à l'est de la MRC. La route 143, la troisième en importance de la MRC, traverse le territoire dans sa partie ouest parallèlement à l'autoroute 55 qu'elle croise à la limite sud-ouest de la MRC. Cette route sert, entre autres, au trafic reliant Stanstead et les États-Unis à Coaticook. Quant à la route 253, elle traverse le territoire de la MRC du nord au sud dans la partie est et sud-est de la MRC. Elle assure les déplacements vers les États-Unis au sud et vers la MRC du Haut-Saint-François au nord.
- Routes collectrices : Le réseau collecteur relie les petites agglomérations (moins de 5 000 habitants) à celles qui sont plus importantes. Le territoire de la MRC de Coaticook compte huit routes collectrices, les routes 108, 206, 208 et 251 ainsi que les chemins de Baldwin Mills, du 9^e Rang, de Way's Mills et Gosselin. La route 108, située à l'extrémité nord-ouest de la MRC dans la municipalité de Waterville, rejoint la route 143, puis la route 147. La route 206 relie Coaticook, au sud-ouest, à Sainte-Edwige-de-Clifton, au nord-est. La route 208 relie Ayer's Cliff (hors des limites de la MRC) à Martinville vers le nord-est. Quant à la route 251, elle relie Sainte-Edwige-de-Clifton à la limite nord de la MRC dans Compton. Le chemin de Baldwin Mills assure la connexion entre la route 141 et Baldwin Mills. Le 9^e Rang raccorde la route 251 à la route 253. Le chemin de Way's Mills relie la route 141 à Way's Mills. Finalement, le chemin Gosselin assure le lien entre la route 143 et Waterville.

Municipalité	Route non revêtue		Route revêtue	
	(km)	(%)	(km)	(%)
Coaticook	123,25	18,7%	49,83	37,0%
Compton	122,48	18,5%	30,18	22,4%
Barnston-Ouest	83,50	12,6%	8,96	6,7%
Stanstead-Est	82,07	12,4%	6,99	5,2%
Sainte-Edwige-de-Clifton	47,95	7,3%	---	---
Saint-Herménégilde	46,81	7,1%	7,80	5,8%
Dixville	40,98	6,2%	7,14	5,3%
Saint-Malo	39,72	6,0%	5,23	3,9%
Waterville	19,79	3,0%	16,36	12,2%
Martinville	25,72	3,9%	0,91	0,7%
East Hereford	18,52	2,8%	1,21	0,9%
Saint-Venant-de-Paquette	9,60	1,5%	---	---
Total	660,39	83%	134,61	17%

Tableau 4.6.1a : Réseau local de la MRC classé par municipalité (MRC de Coaticook)

CHAPITRE 4 LES OBJECTIFS ET STRATEGIES D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT

Débit de circulation

La carte 4.6.1-1 présente les débits journaliers moyens annuels (DJMA) en 2015 sur certains tronçons routiers de la MRC de Coaticook. Ces données traduisent une certaine hiérarchie du réseau routier à l'intérieur des limites de la MRC.

Les débits les plus élevés sont observés, sans surprise, dans le secteur de Coaticook. Les débits de circulation ont évolué entre 1992 et 2015. Ces débits ont diminué sur plusieurs tronçons de route du ministère des Transports durant cette période.

En effet, on remarque d'importantes diminutions de débit sur les routes 141 (-45 %), 147 (-45 %) et 253 (-58 %) vers les États-Unis. Ces baisses pourraient s'expliquer par la centralisation des postes de douanes vers la Ville de Stanstead.

De fait, il est plus contraignant de traverser la frontière vers les États-Unis en 2015 que ce ne l'était en 1992. Les diminutions pourraient également être attribuables à un transfert de la circulation sur le réseau local. Il serait en effet surprenant que le nombre global des déplacements sur le réseau routier ait diminué au cours des 20 dernières années, compte tenu de l'augmentation du nombre de ménages et du taux de motorisation des ménages, ce taux s'établissant à 1,54 véhicule par ménage en 2011.

Comme on prévoit une faible croissance démographique dans la MRC, celle-ci aura vraisemblablement peu d'impact sur le nombre des déplacements déjà observés sur les routes.

Les objectifs et les stratégies énoncés ci-dessous permettront d'assurer la sécurité et l'efficacité du réseau supérieur.

Objectifs

a) Assurer une implantation cohérente en bordure du réseau supérieur (gestion des accès)

Il convient d'instaurer une gestion cohérente des accès en bordure des routes publiques numérotées à l'extérieur des périmètres d'urbanisation afin de maintenir la fonctionnalité des routes du réseau supérieur et d'assurer la sécurité des usagers.

b) Améliorer la sécurité de la circulation dans les cœurs villageois (traversées d'agglomérations)

Les cœurs villageois des milieux ruraux sont souvent implantés autour du réseau supérieur, ce qui pose certains problèmes : traversée difficile, vitesse excessive, bruit, etc. C'est le cas notamment de Compton et de Sainte-Edwidge-de-Clifton dans notre MRC, qui connaissent des débits élevés de circulation ou de mouvements de camion.

L'objectif ultime consiste donc à réaliser des interventions urbanistiques adaptées aux milieux ruraux afin de bien marquer les traversées d'agglomération et ainsi améliorer la sécurité et la convivialité des déplacements. Les interventions peuvent prendre diverses formes, comme le marquage au sol, l'installation de bollards, l'adaptation de la signalisation, les avancées de trottoir, les rétrécissements de voie, la végétalisation, etc. (voir figures 4.6.1a à 4.6.1c)

c) Coordonner la planification des travaux de voirie avec tous les partenaires, principalement le MTMDET

Il faudra assurer une planification intégrée des travaux de voirie majeurs, en collaboration avec l'ensemble des partenaires, pour que les préoccupations et les attentes de tous les concernés soient prises en compte en amont de la réalisation des travaux.

Outre les travaux planifiés par le MTMDET, la MRC de Coaticook identifie les interventions souhaitables sur le réseau routier au tableau 4.6.1a. Certaines d'entre elles relèvent du MTMDET, d'autres, des municipalités. Ces interventions sur le réseau routier tiennent compte de l'évolution démographique prévue et visent principalement à corriger des lacunes en matière d'entretien, de sécurité et d'aménagement.

CHAPITRE 4 LES OBJECTIFS ET STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT



Figure 4.6.1a : Intersection de la route 251 et 206 à Martinville – Aménagement de l'intersection par un nouveau revêtement de sol – Vue panoramique

Source image: Alexandre Demers, Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (CREE)



Figures 4.6.1b et 4.6.1c : Intersection de la route 251 et 206 à Martinville – Aménagement de l'intersection par un nouveau revêtement de sol -Autres prise de vues

Source image: Municipalité de Martinville

CHAPITRE 4 LES OBJECTIFS ET STRATEGIES D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT

Tableau 4.6.1b : Lieux problématiques pour la sécurité routière sur le réseau supérieur

Route	Emplacement	Interventions visées	Compétences
Sécurité			
Autoroute 55	Stanstead-Est	Attention continue afin de dégager la visibilité pour les automobilistes sur chacune des intersections aux intersections du chemin Curtis (traverse d'autoroute sans bretelle de sortie)	MTMDET
Route 141	Entre Barnston-Ouest et Coaticook	Améliorer la sécurité entre les chemins du Village (Coaticook) et Roy Nord (Barnston-Ouest)	MTMDET
Route 141	Saint-Herménégilde	Améliorer la sécurité à l'intersection de l'ancienne Route 50	MTMDET
Route 141	Coaticook	Améliorer la sécurité à l'intersection du chemin Jubinville	MTMDET
Route 141	Coaticook	Améliorer la sécurité à l'intersection Child/Main/Wellington au centre-ville de Coaticook	MTMDET et Coaticook
Route 143	Stanstead-Est	Améliorer la sécurité et la visibilité aux intersections des chemins Gulf, Vivian et Peasley	MTMDET
Route 143	Waterville	Améliorer la sécurité aux intersections du chemin de Courval et du chemin Paquette Intersection Paquette et Astbury, manque de visibilité (beaucoup de plaintes des citoyens)	MTMDET
Route 147	Entre Compton et Coaticook	Aplanir les buttes à la sortie de Compton vers Coaticook afin d'améliorer la visibilité	MTMDET
Route 147	Entre Waterville et Compton	Traiter les problèmes de rafale et de glace noire durant l'hiver	MTMDET et Compton
Route 147	Dixville	Améliorer la sécurité à l'intersection sud du chemin Major	MTMDET
Route 147	Waterville	Améliorer la sécurité à l'intersection du chemin McVety	MTMDET
Route 206	Sainte-Edwidge	Améliorer la sécurité entre les chemins Huff et Scalabrini	MTMDET
Route 208	Compton	Améliorer la sécurité aux intersections Pouliot, Gilbert, Lennon et Salvail	MTMDET
Route 251	Sainte-Edwidge-de-Clifton	Améliorer la sécurité à l'intersection du chemin Moe's River	MTMDET
Route 251	Saint-Herménégilde	Améliorer la sécurité à l'intersection du rang 9	MTMDET
Route 253	Saint-Malo	Améliorer la sécurité à l'intersection du chemin du lac	MTMDET
Chemin de Saint-Isidore	Martinville	Améliorer la sécurité à l'intersection du chemin Bulwer	Martinville

CHAPITRE 4 LES OBJECTIFS ET STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Chemin Chagnon	Coaticook	Améliorer la sécurité aux intersections des chemins de Compton, Rodrigue et Routhier	Coaticook
Chemin de Balwin-Mills	Coaticook	Améliorer la sécurité à l'intersection du chemin de la Pisciculture et Lyon	MTMDET
Chemin Levesque	Coaticook	Améliorer la sécurité à l'intersection du chemin Martin	Coaticook
Chemin Devost	Coaticook	Améliorer la sécurité à l'intersection du chemin Cabana	Coaticook
Chemin Corey	Barnston-Ouest	Améliorer la sécurité à l'intersection du chemin Roy Nord	Barnston-Ouest
Aménagement			
Route 206 et route 147	Sainte-Edwidge-de-Clifton, Compton	Améliorer la sécurité et la convivialité des traversées d'agglomération par le réseau supérieur	MTMDET et municipalités
Autoroute 410	Sherbrooke	Prolonger l'autoroute 410 jusqu'à la route 108 près de la ferme expérimentale	MTMDET
Chemin Madore	Barnston-Ouest	Asphalter cette partie de chemin (environ 1,5 km) qui fait partie du circuit du Chemin des Cantons	Barnston-Ouest

La MRC de Coaticook souhaiterait que le tronçon du Rang 9 entre Coaticook et Saint-Herménégilde, soit reconnu comme étant une route collectrice importante et donc, que son entretien puisse être effectué par le ministère des Transports. De plus, La MRC de Coaticook souhaiterait également que le ministère des Transports puisse assurer l'entretien du tronçon de la Route 251 entre Sainte-Edwidge-de-Clifton et Saint-Herménégilde puisque c'est une route numérotée.

CHAPITRE 4 LES OBJECTIFS ET STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Stratégies

1. Adopter des normes minimales de lotissement (superficie et largeur minimale) en bordure des routes publiques numérotées à l'extérieur des périmètres d'urbanisation
2. Assujettir la délivrance des permis de construction de nouveaux bâtiments à l'obligation d'obtenir l'autorisation du MTMDET pour un accès privé donnant sur une route publique numérotée à l'extérieur du périmètre urbain
3. Former un comité technique du transport regroupant tous les partenaires (MTMDET, infrastructures urbaines, environnement, urbanisme) qui seront consultés pour toute décision en matière de transport
4. Identifier clairement les attentes et les problématiques pouvant entraîner des problèmes de sécurité sur le réseau supérieur (voir tableau 4.6.1b)
5. Confier au service d'aménagement de la MRC et au comité technique du transport la tâche de promouvoir les interventions urbanistiques possibles pour bien définir les traversées d'agglomération.

SÉCURITÉ ET EFFICACITÉ DU RÉSEAU SUPÉRIEUR

Aperçu des règles et normes

Nouvelles constructions en bordure d'une route publique numérotée (à l'extérieur d'un périmètre d'urbanisation)

Aucun permis de construction de bâtiment principal autre qu'agricole ne sera accordé pour une construction dont l'accès donne sur une route publique numérotée à l'extérieur d'un périmètre d'urbanisation sans l'obtention préalable d'une autorisation du MTMDET.

Opération cadastrale en bordure d'une route publique numérotée (à l'extérieur du périmètre d'urbanisation)

Les règles suivantes sont applicables à toute opération cadastrale en bordure d'une route publique numérotée à l'extérieur d'un périmètre d'urbanisation :

- Superficie minimale : 4000 m²
- Frontage minimal : 50 m

4.6.2 : Gestion des contraintes liées au transport

Le transport peut constituer une contrainte à différents points de vue. Sur le territoire de la MRC, les contraintes liées au transport se déclinent en deux volets :

1. Routier (camion, voiture, etc.)
2. Ferroviaire

S'il faut assurer la fluidité, la sécurité et l'efficacité des transports sur le territoire de la MRC de Coaticook, il faut également limiter l'impact négatif des déplacements sur les milieux de vie et les populations. C'est ce que visent les objectifs et les stratégies énoncés ci-dessous.

Transport routier de la MRC de Coaticook

De façon générale, la population du territoire est très motorisée. En effet, plus de 90% de la population âgée de 15 ans et plus utilise la voiture comme mode de transport, en tant que conducteur ou passager. De plus, la MRC de Coaticook compte un important secteur industriel de première et de deuxième transformation qui génère beaucoup de transport routier par camion. Il s'agit essentiellement d'un transport de transit.

Les principales voies de camionnage de transit sont les routes 141, 143, 147 et 253. Les véhicules lourds sont autorisés sur toutes ces routes, à l'exception de la 141 à Saint-Herménégilde. Le transport par camion est assujéti à certaines restrictions sur d'autres voies de circulation moins importantes dans la MRC. (Voir figure 4.6.2a)

Il n'y a pas d'enjeux de congestion routière dans la MRC de Coaticook. La seule autoroute qui traverse le territoire (autoroute 55) n'est pas située à proximité de milieux construits de notre territoire.

Donc, les contraintes liées au transport routier sont davantage associées au bruit de cette circulation routière sur certains tronçons de routes publiques numérotées plus achalandées et situées à proximité de milieux construits.

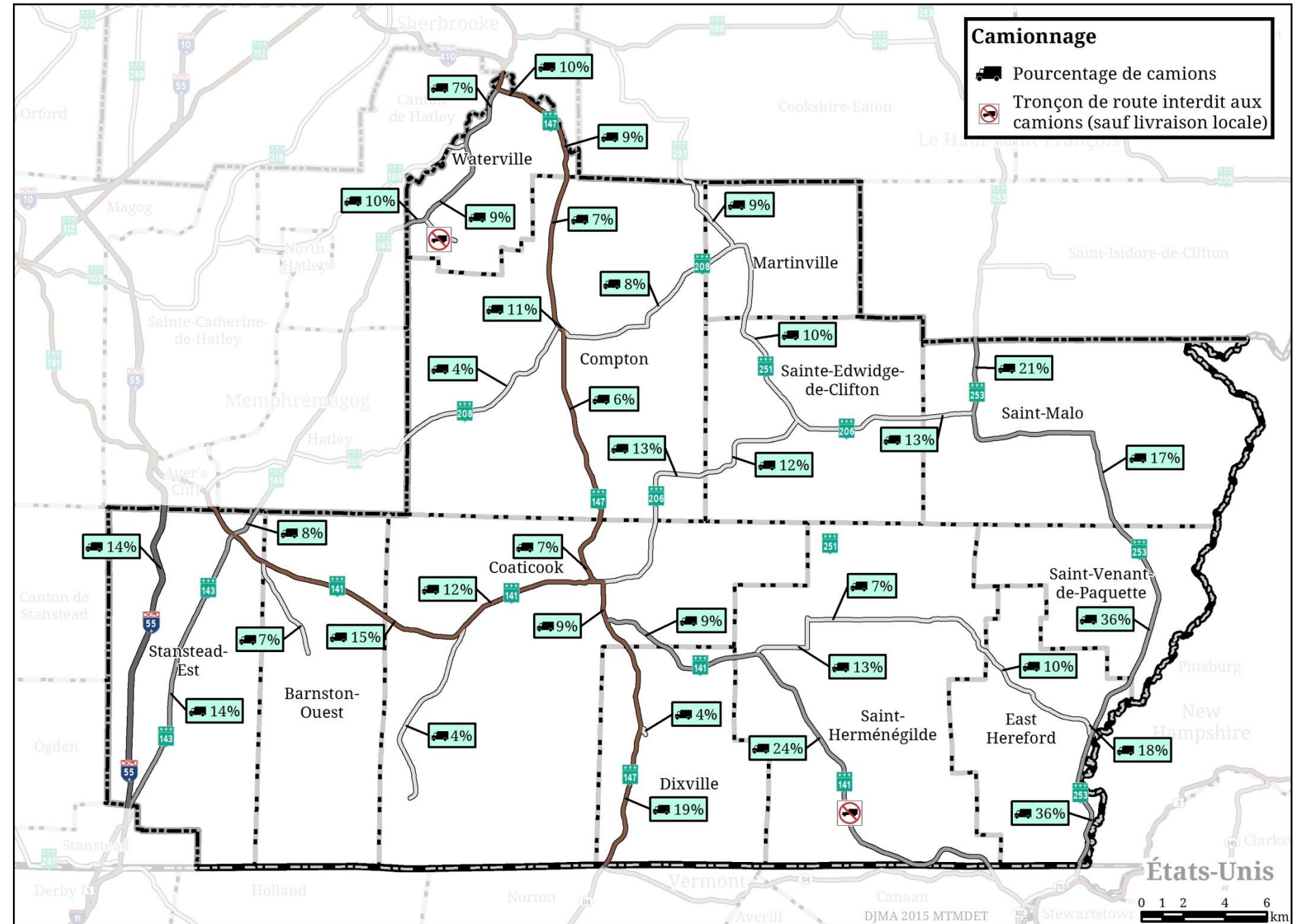


Figure 4.6.2a : Réseau de camionnage de la MRC de Coaticook

CHAPITRE 4 LES OBJECTIFS ET STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Transport ferroviaire de la MRC de Coaticook

Le Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique (SL&A), entré en fonction en 1853, offre un service ferroviaire sur une distance de plus de 416 kilomètres entre Portland au Maine et Sainte-Rosalie (Saint-Hyacinthe) au Québec. Le tracé passe par Dixville, Coaticook (en plein centre-ville), Compton et Waterville (en plein centre-ville). Le SL&A traverse la frontière canado-américaine à Norton au Vermont et se raccorde au réseau de son partenaire principal, le Chemin de fer Canadien National (CN) à Richmond au Québec. Des connexions sont possibles avec le CN (à Richmond) et avec le Montreal, Maine & Atlantic Canada (MMAC) à Sherbrooke du côté canadien.

Du côté américain, les connexions de Danville Auburn (Vermont) permettent de se raccorder au réseau CSX, au Norfolk Southern et au New Hampshire & Vermont Railroad.

Le SL&A achemine une variété de marchandises, notamment des produits forestiers (bois de construction, pulpe et papier), divers produits industriels (acier et métal, par exemple) et des produits agricoles. Il assure également des services de transport intermodal, mais non de transport de passagers.

Contraintes de niveau sonore élevé

Le bruit routier est une contrainte sur lesquels les MRC ont le pouvoir et le devoir d'agir. L'objectif est d'assurer un cadre et une qualité de vie adéquate aux habitants actuels et futurs du territoire. Les routes représentant des contraintes majeures dues au bruit routier sont les routes 147 et 143 et l'autoroute 55. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), en vertu de la Politique sur le bruit routier, préconise un niveau de bruit extérieur de 55 dBA $L_{eq, 24 h}$ qui est généralement reconnu comme un niveau acceptable pour les usages sensibles et qui permet d'assurer la quiétude nécessaire pour l'accomplissement de certaines activités humaines.

Les tronçons de route dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures ont été déterminés à l'aide de l'annexe D du *Guide à l'intention des MRC : Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, du MTMDET (1995). Selon ce document, toute portion de route dont le débit journalier moyen estival (DJME) est supérieur à 5 000 véhicules, dont les vitesses affichées sont supérieures à 50 km/h doit être considérée en tant que contrainte majeure. À l'aide d'un modèle simplifié présenté à l'annexe D de ce guide, la distance de

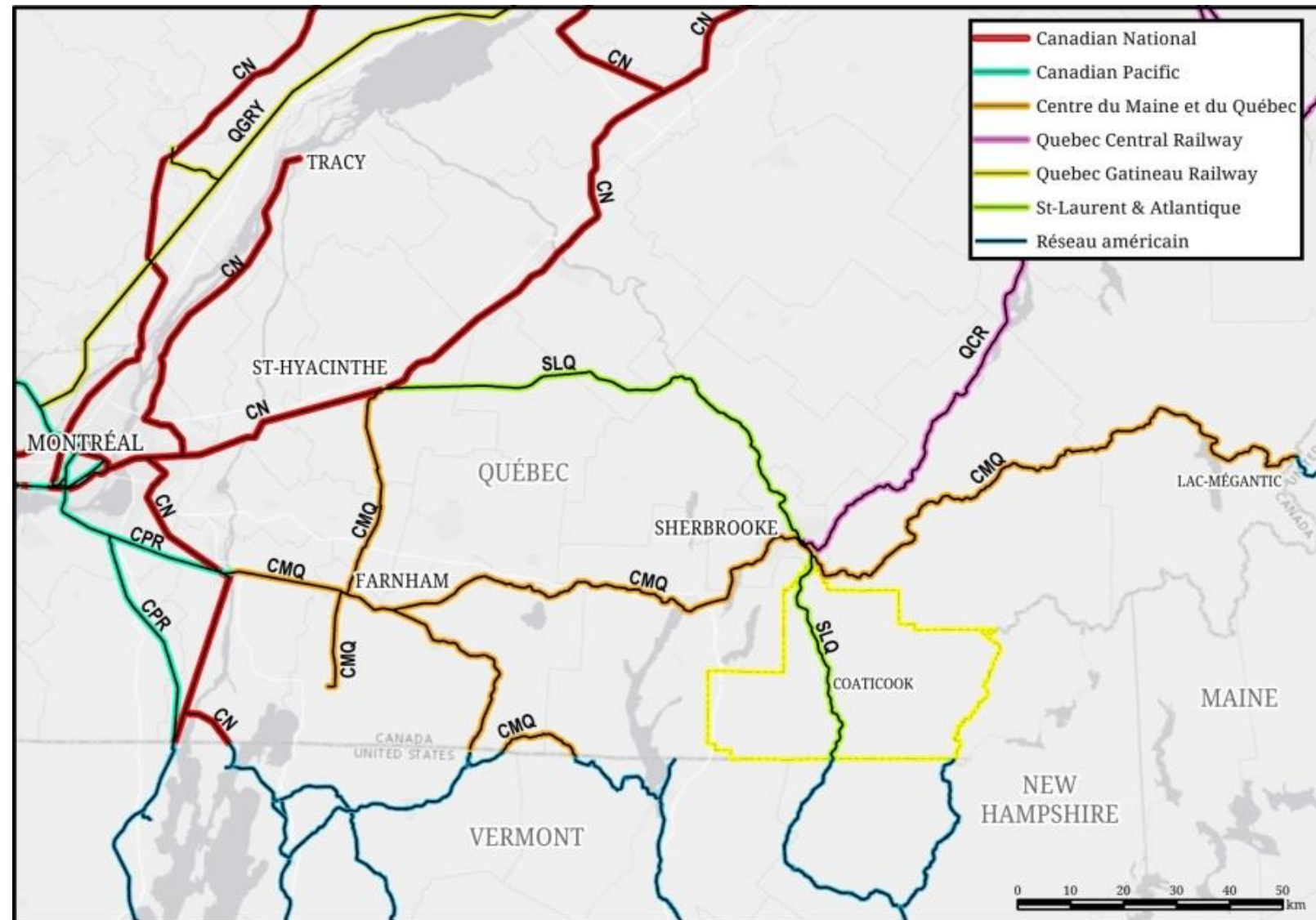


Figure 4.6.2b : Réseau de chemin de fer reliant la MRC de Coaticook

l'isophone 55 dBA $L_{eq, 24 h}$ mesurée à partir du centre de l'emprise routière / autoroutière a été déterminée.

Les données utilisées sont celles rendues disponibles par le MTMDET. (Voir carte 4.6.2-1 Contraintes de niveau sonore élevé). Cette distance est utilisée dans le SADD pour limiter l'implantation et l'expansion d'usages sensibles.

CHAPITRE 4 LES OBJECTIFS ET STRATEGIES D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT

a) Minimiser les contraintes anthropiques associées au bruit routier pour les usages sensibles

C'est en bordure des routes les plus utilisées par les camions et caractérisées par les DJME les plus élevés, soit l'autoroute 55 ainsi que les routes 143 et 147, que l'on observe le plus de contraintes anthropiques associées au bruit routier. Le niveau sonore varie principalement en fonction de la vitesse des véhicules et des débits de circulation. Il faut donc s'assurer que l'implantation d'usages sensibles en bordure de tous les tronçons de route affichant une vitesse supérieure à 50 km/h et un DJME supérieur ou égal à 5000 jouissent d'une protection suffisante pour assurer un climat sonore acceptable, soit 55 dBA_{Leq 24 h}, ou moins, niveau sonore mesuré à l'extérieur.

b) Minimiser les contraintes anthropiques associées aux voies ferrées affectant les usages sensibles

La voie ferrée traverse plusieurs cœurs villageois. Le pourtour de la voie ferrée est donc déjà fortement construit et les marges de recul sont souvent inférieures à 30 m. Ce chemin de fer n'est pas fortement utilisé et traverse plusieurs secteurs industriels, de sorte que les contraintes anthropiques pour ces milieux de vie sont limitées. Néanmoins, lors de l'implantation de nouvelles aires résidentielles, institutionnelles et récréatives, il conviendra d'adopter des mesures d'atténuation afin de maintenir la pollution sonore à un seuil acceptable de 55 dBA_{Leq 24 h} ou moins, niveau sonore mesuré à l'extérieur. Il conviendra également de minimiser les autres contraintes (comme les vibrations ou les contraintes d'ordre esthétique) et de maximiser la sécurité de ces nouveaux milieux de vie.

c) Minimiser les contraintes anthropiques associées aux véhicules hors route (VHR) affectant le cadre et la qualité de vie

Stratégies

1. Adopter des normes d'implantation pour les nouveaux usages sensibles à proximité des autoroutes
2. Adopter des normes d'implantation pour les nouveaux usages sensibles à proximité des chemins de fer¹
3. Adopter des normes d'implantation spécifiques pour les nouveaux usages sensibles sur les tronçons des routes publiques numérotées ayant un climat sonore trop élevé

Étude sur les mouvements de transport longue distance - entrants et sortants des entreprises de la MRC de Coaticook, octobre 2013

« En considérant qu'à partir de 800 km en moyenne, le transport ferroviaire devient rentable en comparaison avec le transport routier, que les produits transportés ne sont pas périssables, que 75 % des produits ne sont pas concernés par la saisonnalité, que le transport combiné rail-route permet de réduire significativement les émissions polluantes, et que le réseau ferroviaire permet de desservir l'intégralité des grandes villes du territoire canadien et nord-américain, le transport ferroviaire semble être une alternative intéressante aux entreprises expédiant sur de longues distances (à condition que les stocks tampons suffisants puissent être mis en place pour assurer une production et une distribution régulière en raison d'un temps de transit de 2 à 4 fois plus long avec le ferroviaire). »



Source image : CBC, 2012

¹ Pour plus de détails, voir le guide *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*, FCM et ACFC, 2013.

CHAPITRE 4 LES OBJECTIFS ET STRATEGIES D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT

GESTION DES CONTRAINTES LIÉES AU TRANSPORT

Aperçu des règles et normes

Implantation de construction en bordure de routes publiques numérotées

La marge de recul minimale est de **22,83 m** (Sauf exception : voir document complémentaire)

Contraintes de niveau sonore élevé

L'implantation de nouveaux usages sensibles est interdite (Sauf exceptions : voir document complémentaire)

Axe routier	Description du tronçon		Vitesse permise affichée ¹ (km/h)	DJME 2015 ² (véhicules/jour)	Véhicules lourds (%)	Distance minimale d'un usage sensible ³ (mètres)
	De :	A :				
Autoroute 55	Tout le tronçon sur le territoire de la MRC		100	4 600	14	200
Route 143	Autoroute 410	Carrefour giratoire (jonction de la route 143/route 147)	90	10 000	7	127
	Carrefour giratoire (jonction de la route 143/route 147)	Jonction de la route 108	90	7 500	7	106
Route 147	Carrefour giratoire (jonction de la route 143/route 147)	Limite nord du périmètre urbain de Huntingville (Waterville)	90	7 200	10	104
	Limite sud du périmètre urbain de Huntingville (Waterville)	Jonction du chemin de Milby/Orr	90	7 400	9	106
	Jonction du chemin de Milby/Orr	Limite nord du périmètre urbain de Compton	90	7 200	7	104
	Limite sud du périmètre urbain de Compton	Limite nord du périmètre urbain du centre-ville de Coaticook	90	7 200	6	104
	Limite sud du périmètre urbain du centre-ville de Coaticook	Jonction de la route 141	80	5 000	9	76

NOTES :

1. Les présentes dispositions s'appliquent seulement lorsque la vitesse permise réellement affichée sur la route est supérieure à 50 km/h.
2. DJME : Débit journalier moyen estival en 2015, MTMDET
3. Cette distance est calculée à partir du centre de l'emprise routière / autoroutière jusqu'à la limite du terrain de l'usage sensible

Implantation d'un usage sensible à proximité de voies ferrées

La marge de recul par rapport aux nouveaux usages sensibles sera de 30 m calculée à partir de la limite du terrain de cet usage sensible jusqu'à la limite de l'emprise ferroviaire.

* **Usage sensible** : essentiellement les usages résidentiel, récréatif et institutionnel (voir définition complète au document complémentaire)

CHAPITRE 4 LES OBJECTIFS ET STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

4.6.3 : Organisation du transport collectif et du transport actif

L'enjeu ici concerne le transport utilitaire alternatif à l'auto-solo, plus communément appelé transport collectif et transport actif. La MRC doit minimalement « décrire et planifier l'organisation du transport terrestre » dans son SADD. Voici l'inventaire de l'offre de transport collectif au sein de la MRC.

Tableau 4.6.3a : Transport collectif de la MRC de Coaticook

Fournisseurs	Territoire couvert	Fréquence
Transport scolaire		
Commission scolaire des Hauts-Cantons	Toute la MRC	Les journées scolaires seulement
Eastern Townships School Board	Tout le territoire selon la demande	
Commission scolaire de Sherbrooke	Territoire de Waterville	
Transport adapté (et collectif)		
Acti-Bus	Tout le territoire selon la demande	En tout temps
Transport interurbain		
Acti-Bus	Route 147 à Coaticook et Compton vers Sherbrooke	Les jours de semaine à l'année
Covoiturage		
Amigo express Covoiturage.ca	Tout le territoire, mais principalement les centres urbains	Selon l'offre
Transport bénévole		
CAB (service offert exclusivement aux personnes nécessitant un accompagnement pour un rendez-vous médical.)	Tout le territoire selon la demande	Selon le besoin
Service de taxi		
Taxi 300 Coaticook	Tout le territoire selon la demande	En tout temps
Taxi W (Waterville)	Tout le territoire selon la demande	En tout temps

CHAPITRE 4 LES OBJECTIFS ET STRATEGIES D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT

Objectifs

a) Favoriser les déplacements actifs dans la MRC

La MRC souhaite favoriser les déplacements actifs dans les nouveaux milieux de vie et, par conséquent, les projets permettant l'interconnectivité des réseaux cyclables locaux. En outre, plusieurs des interventions ciblées pour améliorer la sécurité favorisent également les modes de transport actif à l'intérieur des cœurs urbains et cœurs villageois, notamment par la végétalisation, l'élargissement des trottoirs et la réduction de la largeur des voies de circulation.

b) Intégrer le transport collectif dans la planification des développements résidentiels et les agrandissements aux périmètres d'urbanisation

La viabilité du transport collectif et interurbain dépend de bassins de population suffisants à proximité des axes de transport collectif existants et projetés. Les périmètres d'urbanisation doivent être planifiés dans une logique « concentrique » (équidistance du centre permettant une desserte optimale en transport collectif, le cas échéant) ou en bordure des axes de transport collectif en lien avec l'enjeu 4.3.1 Gestion durable de l'urbanisation.

c) Planifier l'organisation du transport collectif

Depuis 2016, la MRC de Coaticook a compétence en matière de transport collectif. La MRC entend mettre en œuvre les parties applicables de son plan de développement du transport collectif.

Stratégies

1. Considérer les circuits de transport collectif lors de projets de développement, l'établissement ou l'agrandissement des périmètres d'urbanisation (PU) et l'identification des zones d'expansion urbaine (ZEU)
2. Encourager les municipalités à confier au service d'aménagement de la MRC et au comité technique du transport la tâche de promouvoir les interventions urbanistiques possibles afin d'améliorer le déplacement actif dans les cœurs urbains et cœurs villageois (cf. : 4.6.1), notamment par la réduction de la largeur des rues locales et l'élargissement des trottoirs
3. Mettre en œuvre les actions applicables du plan de développement du transport collectif de la MRC

Plan de développement du transport collectif de la MRC de Coaticook

La MRC s'est dotée en décembre 2014 d'un plan de développement du transport collectif, lequel est mis à jour périodiquement.

La vision régionale énoncée dans le plan s'articule autour des objectifs suivants :

1. Offrir un service de transport qui saura répondre et s'adapter aux besoins futurs de la clientèle dans un contexte de vieillissement de la population
2. Augmenter l'attractivité du milieu et la vitalité des villages en offrant un moyen alternatif de mobilité à une clientèle plus jeune, ou encore, à une clientèle qui ne souhaite pas ou ne peut pas utiliser de voiture
3. Offrir une option accessible et attrayante de transport de groupe à des fins récréatives ou touristiques.

Pour ce faire, quatre axes d'intervention sont proposés et se résument ainsi :

1. Améliorer la concertation pour le développement optimal de l'offre de service
2. Faire preuve d'innovation
3. Surmonter les embûches législatives
4. Impliquer davantage les élus dans la définition des services.

CHAPITRE 4 LES OBJECTIFS ET STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

4.6.4 : Planification des réseaux de transport récréatifs

La mise en valeur du réseau de transport récréatif s'inscrit dans la volonté de la MRC de créer des milieux de vie de qualité pour les résidents et de favoriser le tourisme et les activités récréatives, tant pour les résidents que pour les visiteurs.

Vélo

Beaucoup de cyclistes d'expérience viennent à Coaticook pour la beauté de ses paysages et le défi de ses vallées. Les municipalités qui voient beaucoup de cyclistes l'été sont principalement Barnston-Ouest, Coaticook, Saint-Herménégilde, Martinville, Sainte-Edwidge-de-Clifton et Saint-Malo. La popularité du vélo a même incité certaines municipalités à mettre des installations à la disposition des cyclistes durant la saison estivale.

Malheureusement, la MRC de Coaticook n'a pas d'anciennes voies ferrées désaffectées qui pourraient être aménagées en pistes cyclables en site propre. En effet, ces voies sont souvent utilisées à des fins récréotouristiques, leur faible dénivelé les rendant propices à de nombreuses activités, pour tous les groupes de citoyens y compris les familles. Un petit tronçon du sentier longeant la rivière Tomifobia se trouve sur le territoire de la MRC, mais le départ et la fin se font dans la MRC Memphrémagog, ce qui réduit considérablement les retombées pour notre MRC.

Par ailleurs, plusieurs tronçons d'accotement asphalté sont assez étroits et la qualité de l'accotement asphalté est variable. On retrouve à Coaticook une piste cyclable locale de 15 km le long de la rivière Coaticook.

VHR (motoneige et QUAD)

Les pistes de motoneige et de QUAD sont importantes pour la MRC. Le sentier principal permanent de l'Estrie traverse les municipalités de Stanstead-Est, Martinville, Sainte-Edwidge-de-Clifton, Saint-Herménégilde, East Hereford, mais seulement le village de Martinville (QUAD et motoneige) et Stanstead-Est (sentier de motoneige seulement). Le sentier principal permanent estrien délimite l'armature des pistes et il est souhaitable que les tracés restent similaires.

Les objectifs et les stratégies qui suivent permettront de mettre en valeur et de promouvoir l'infrastructure physique de transport qui sous-tend ces activités récréatives et touristiques.

Objectifs

a) Reconnaître les sentiers permanents de VHR

Ces réseaux sont illustrés à titre indicatif à la carte 4.6.4-1 – Sentiers permanents de VHR

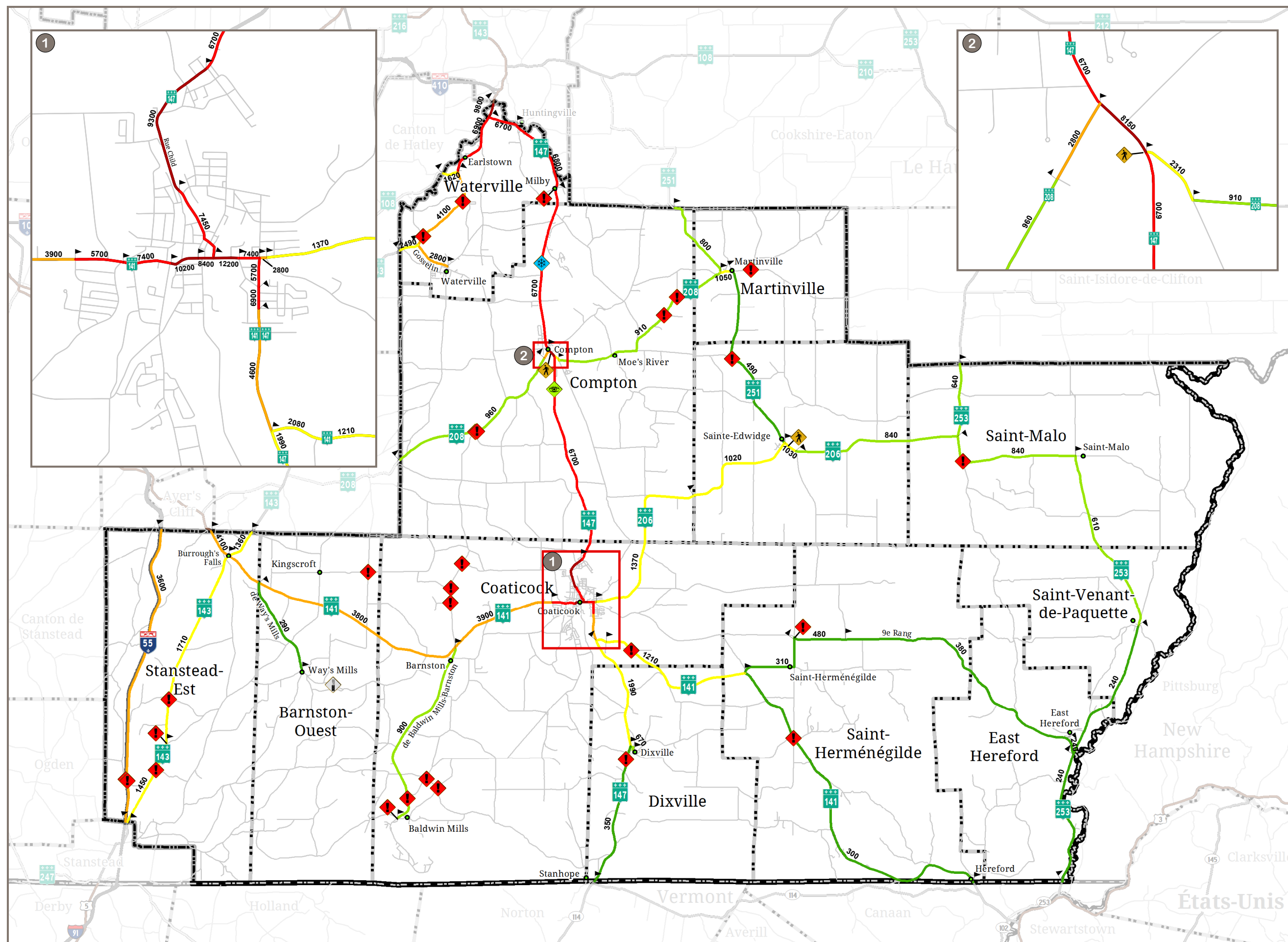
b) Reconnaître l'importance des déplacements cyclables récréatifs dans la MRC

Ces déplacements sont importants aussi bien pour l'économie que pour la visibilité de la MRC (mise en valeur des paysages, de ses attraits, etc.).

Stratégies

1. Identifier les sentiers permanents de VHR
2. Encourager le pavage des accotements des routes le long des corridors récréotouristiques régionaux (cf. : 4.10.1- Offre récréotouristique – la gestion d'une demande croissante)
3. Définir des axes cyclables prioritaires et secondaires sur le territoire de pair avec les MRC voisines.

**Réseau supérieur:
Débit journalier moyen
annuel et lieux de conflit
pour la sécurité**
Carte 4.6.1-1



Légende

Limites administratives

- Municipalité
- MRC
- États-Unis
- État (É.-U.)
- Ville, village ou hameau

Routes (Réseau du MTQ)

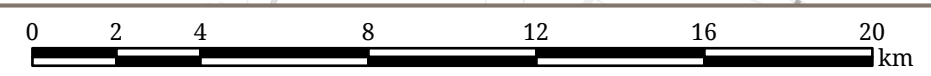
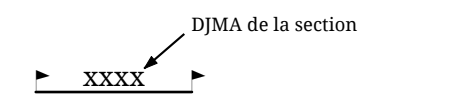
- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route locale (hors MTQ)

Lieux de conflit pour la sécurité

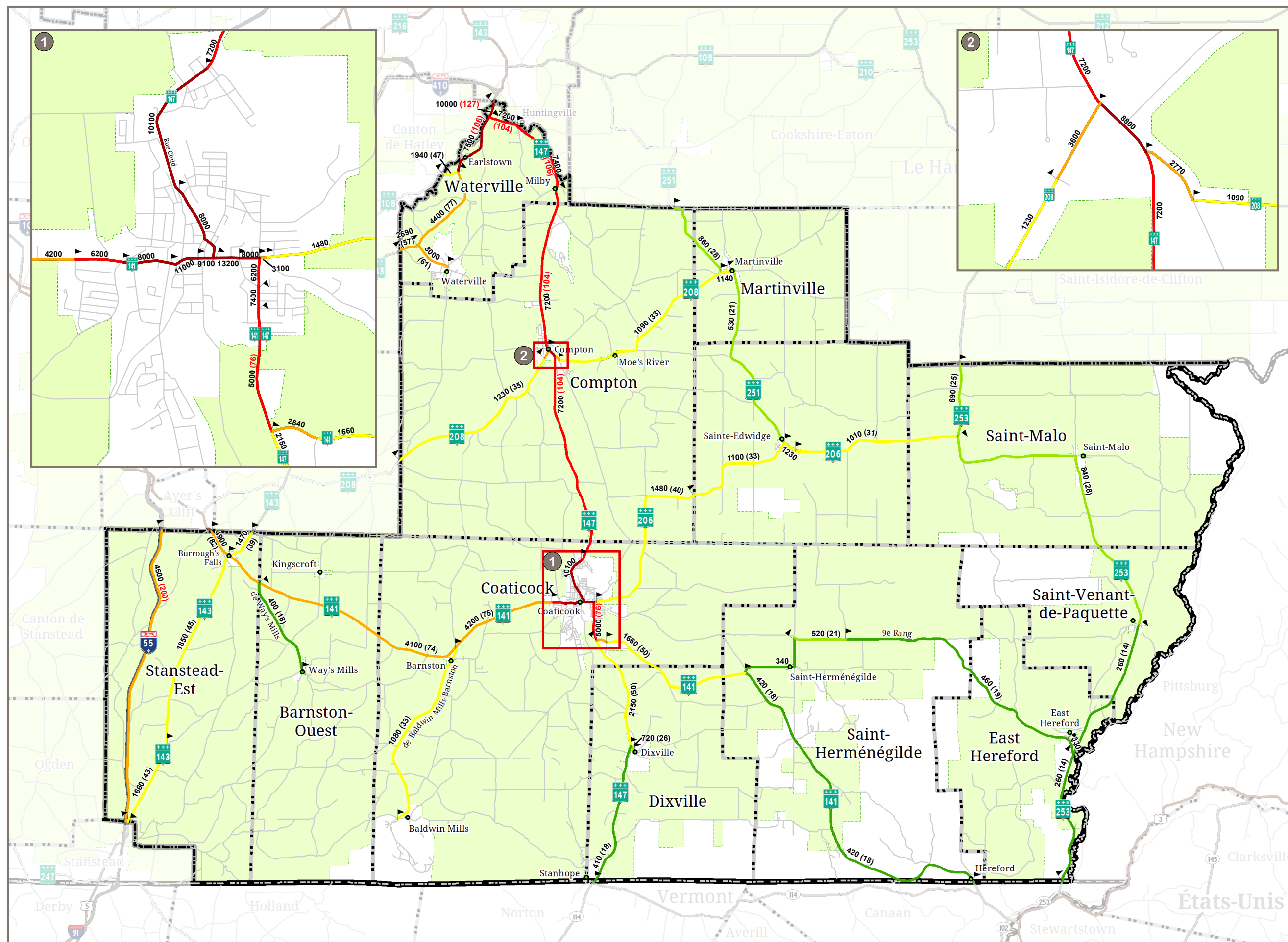
- Asphaltage nécessaire
- Conditions hivernales
- Intersection dangereuse
- Traversée d'agglomération
- Visibilité

Débit journalier moyen annuel (DJMA)

- Moins de 500
- 500 à 999
- 1000 à 2499
- 2500 à 4999
- 5000 à 7499
- 7500 à 12499



Contraintes de niveau sonore élevé
Carte 4.6.2-1



Légende

Limites administratives

- Municipalité
- MRC
- États-Unis
- État (É.-U.)
- Ville, village ou hameau
- Zone agricole protégée

Routes (Réseau du MTMDET)

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route locale (hors MTMDET)

Débit journalier moyen estival (DJME)

- Moins de 500
- 500 à 999
- 1000 à 2499
- 2500 à 4999
- 5000 à 7499
- 7500 à 13200

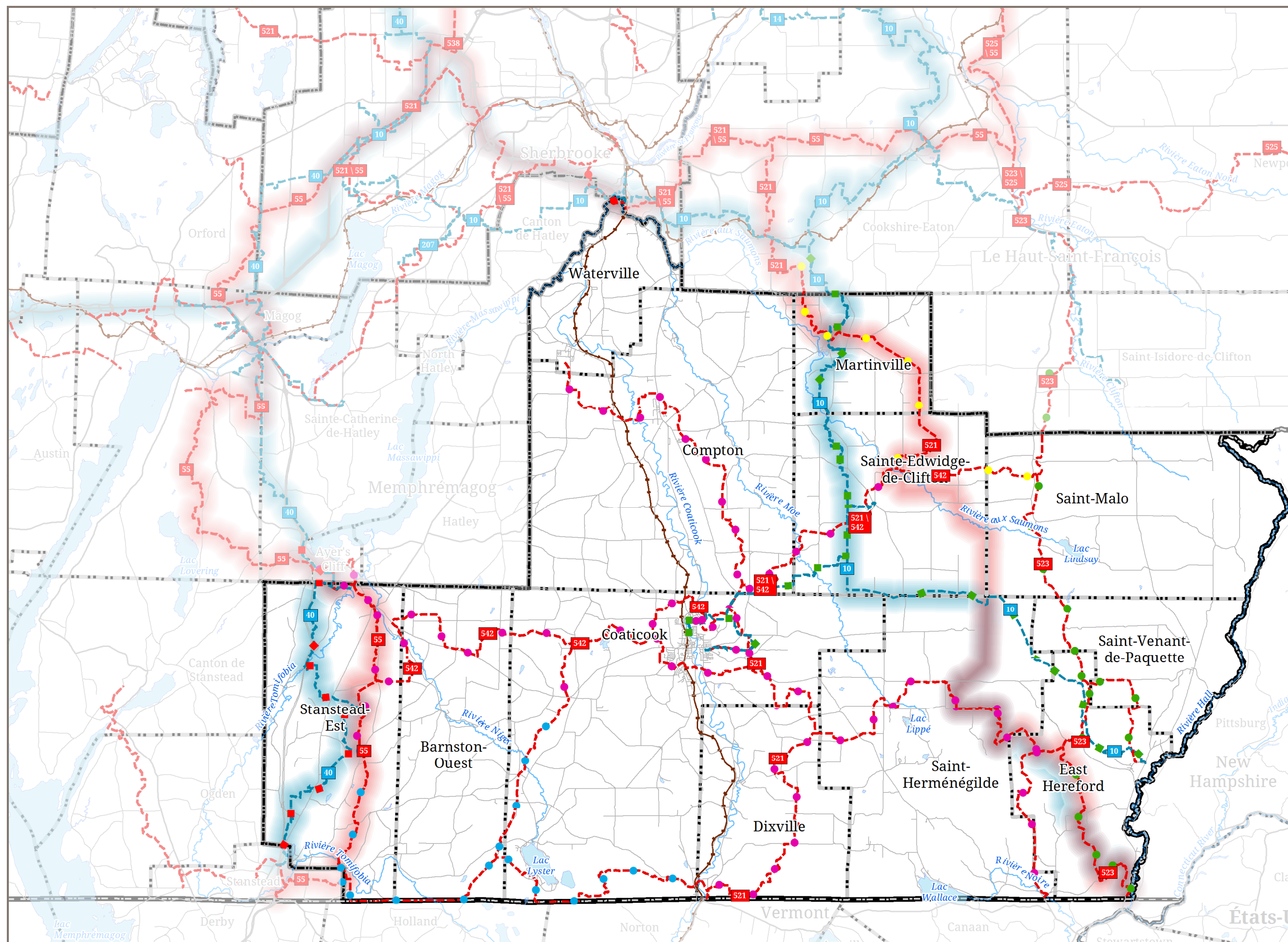
Distance minimale suggérée (m) d'un usage sensible

DJME de la section

Limite de section

Distance minimale obligatoire (m) d'un usage sensible

Sentiers permanents de VHR
Carte 4.6.4-1



Légende

Limites administratives

- Municipalité
- MRC
- États-Unis
- État (É.-U.)

Transport

- Route principale
- Route secondaire
- Voie ferrée

Hydrographie

- Rivière
- Plan d'eau

Réseau de VHR

- Sentier de quad
- Sentier de motoneige

Clubs de quad

- Estrie Sud Inc.
- Frontières-Estrie

Clubs de motoneige

- Harfang de l'Estrie
- Blancs Sommets
- Trois Villages
- Cookshire Inc.
- Étoile-de-l'Est Inc.

Projet de corridor estrien de VHR

- Corridor de motoneige
- Corridor de quad
- Corridor de quad et de motoneige

