

CHAPITRE 4 :

RÉSEAU DE TRANSPORT ROUTIER

Le présent chapitre décrit la hiérarchie du réseau routier du territoire municipal, traite des principaux problèmes liés au transport routier et identifie les principales voies de circulation projetées.

4.1 HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

Les deux principaux axes de transport du territoire municipal sont les routes 141 et 147. Cette dernière, ainsi que la section de la route 141 située à l'ouest de la 147 font partie des routes nationales.

La route 141 est le lien privilégié entre Coaticook et l'autoroute 55, laquelle rejoint l'autoroute 10 à la hauteur de Magog. C'est la principale porte d'entrée à Coaticook pour les usagers en provenance de la région montréalaise.

Quant à la route 147, elle relie Coaticook à Sherbrooke en direction nord et elle permet d'atteindre les États-Unis, via Dixville, en direction sud.

Les tronçons nord de la route 147 et ouest de la route 141 sont ceux qui supportent les plus forts débits de circulation.

Pour sa part, la section de la route 141 située à l'est de la 147 est considérée comme une route d'importance régionale.

Les voies de circulation considérées comme des routes collectrices sont la route 206 et le chemin Baldwin-Barnston.

4.2 PROBLÉMATIQUES DE TRANSPORT

Les principaux problèmes reliés au transport routier sont les suivants :

- la circulation lourde au centre ville et dans certaines zones résidentielles;
- la gestion de la circulation locale et de transit aux entrées nord et ouest.

Circulation lourde au centre ville et dans certaines zones résidentielles

Les transporteurs provenant de la route 141 ouest, qui désirent se diriger vers Sherbrooke ou les États-Unis, via la route 147, doivent traverser le centre ville. Il en est de même pour ceux qui proviennent du *parc industriel de la rue Merrill*. Bien que ce dernier soit localisé dans la portion sud du territoire, il n'existe pas de lien direct à la route 147. Les camions doivent transiter par la rue Main, ce qui entraîne toutes sortes d'inconvénients : congestion, sécurité, bruit, dommages accrus aux infrastructures routières, etc.

Par ailleurs, l'accès au *parc industriel de la rue Merrill* se fait principalement par la rue Merrill, une voie de circulation qui traverse des secteurs résidentiels, avant d'atteindre la zone industrielle. Ici également, cette situation occasionne des désagréments aux résidents en plus de poser un risque pour la sécurité des piétons et cyclistes.

À cet égard, la recherche d'un emplacement où la circulation lourde pourra se faire sans

entrer en conflit avec les zones d'habitation constituera un objectif à atteindre dans la recherche de nouveaux espaces industriels.

Quant à la présence de circulation lourde au centre ville, celle-ci ne pourra être évitée totalement. Cependant, la Ville estime qu'en favorisant un meilleur accès entre les espaces industriels et la route 141, cela créerait une incitation à une utilisation accrue de l'autoroute 55 pour le transport des marchandises.

La recherche d'un lien plus direct entre le *parc industriel de la rue Merrill* et la route 147 permettrait également de soulager le centre ville d'une partie de la circulation lourde.

Gestion des corridors routiers aux entrées nord et ouest

Comme il a été mentionné précédemment, les relevés montrent que les plus forts débits de circulation sont enregistrés dans le tronçon nord de la route 147 ainsi que dans le tronçon ouest de la route 141. S'agissant de routes d'importance nationale, il est important de veiller à conserver la fluidité de la circulation dans ces secteurs et d'assurer l'harmonisation des déplacements urbains et de transit.

La Ville entend mettre en place un certain nombre de mesures afin d'assurer une saine gestion de ces corridors routiers :

- 1⁰ Des normes seront intégrées à la réglementation afin d'obliger les établissements commerciaux ou autres, à prévoir des entrées bien identifiées à leur propriété et non avoir un accès qui s'étend sur toute la largeur du terrain.
- 2⁰ Dans sa planification du réseau de rues locales, la Ville veillera à réduire le plus

possible le nombre de rues qui débouchent sur une voie de circulation du réseau routier supérieur.

- 3⁰ En territoire d'affectation agricole, il sera prévu des normes de lotissement favorisant une très faible occupation du sol en bordure des voies majeures de circulation, de manière à réduire le nombre d'accès privés à ces routes.

4.3

TRACÉ PROJETÉ DES VOIES DE CIRCULATION

En ce qui concerne le réseau routier projeté, les seuls projets en voie de planification concernent la construction de rues locales visant à répondre aux besoins en espaces résidentiels. Le tracé de ces rues a déjà fait l'objet de plans d'ensemble acceptés par la Ville. Le réseau est complété au fur et à mesure que les besoins le justifient.

Dans un horizon à long terme, dans le cadre de l'amélioration de l'accès entre le parc industriel et la route 147, des travaux pourraient être envisagés, soit en améliorant le chemin Nadeau existant, soit en prolongeant le chemin Lavoie en direction est. Cette dernière solution exigerait la construction d'un pont pour enjamber la rivière avant de rejoindre la route 147.