PLAN DE MOBILITÉ DURABLE 2020-2040

DRUMMONDville
Capitale du développement

Crédit photo : Club Photo Drummond

mod>
MOBILITÉ
DURABLE
DMV

Crédit photo : Club Photo Drummond

PUBLIÉ EN SEPTEMBRE 2019
PAR LA VILLE DE DRUMMONDVILLE

COMITÉ DE TRAVAIL

MEMBRES

John Husk, conseiller municipal et président

Alain Martel, conseiller municipal

Dominic Martin, conseiller municipal

Daniel Pelletier, conseiller municipal

Clyde Crevier, ing., M. Ing., PMP, surintendant à la circulation routière
Service des travaux publics

Dominic Guimond, urbaniste
Service de l'urbanisme

Nancy Lussier, chef de division
Service à la vie citoyenne

Steven F. Watkins, DGA
Service à la vie citoyenne

COLLABORATEURS

Jean-François Bruneau, Ph. D. Ing.
Intersection Québec

Club Photo Drummond

RÉDACTION

Jean-François Bruneau, Ph. D. Ing.
Intersection Québec

Clyde Crevier, ing., M. Ing., PMP, surintendant à la circulation routière
Service des travaux publics

CORRESPONDANTS

François Bélanger, MBA, directeur
Service des travaux publics

François Pothier, ing., DGA
Gestion infrastructures et territoire

RÉVISION

Kathy Laberge

CONCEPTION VISUELLE

Signé François Roy

CETTE PUBLICATION EST DISPONIBLE À L'ADRESSE :
drummondville.ca/mobilite-durable

L'usage du masculin peut être utilisé à certains encroit dans le document dans le seul but d'alléger le texte.

MOT DU MAIRE

Alexandre Cusson
Maire de Drummondville

Notre souhait premier, en tant qu'élus municipaux, est d'être créateurs de bonheur pour les Drummondvilloises et les Drummondvillois. C'est donc en ce sens que le Conseil municipal propose, pour la première fois de l'histoire de la Ville, une vision à long terme de mobilité durable pour notre collectivité.

Cette mobilité durable permet d'ailleurs de contribuer de plusieurs façons à notre bonheur. Tout d'abord, elle favorise l'activité physique via le transport actif, soit la marche et le vélo, contribuant ainsi au développement de saines habitudes de vie par les citoyens. La diversification des modes de transports qu'implique la mobilité durable permet également de réduire la congestion routière ainsi que la pollution atmosphérique. Plus de choix de transports signifie plus de possibilités pour se rendre à destination. En nous déplaçant à pied, à vélo, en transport en commun ou en covoiturant, nous sommes directement en contact avec les gens qui nous entourent, nous amenant ainsi à socialiser davantage. Enfin, la mobilité durable augmente la sécurité des usagers de la route, réduisant ainsi les risques pour notre santé durant nos déplacements.

C'est donc avec grande fierté que nous proposons le premier Plan de mobilité durable de la Ville de Drummondville, un véritable outil pour accroître le bonheur dans notre collectivité. J'invite tous les citoyennes et citoyens, institutions, commerces et industries à participer à ce mouvement collectif, car c'est avec la collaboration de l'ensemble des acteurs que nous réussirons!

MOT DU PRÉSIDENT DU CHANTIER

John Husk, Président du Chantier
Conseiller municipal, District 5

La mobilité durable est à la base une question de transport, mais elle touche aussi de façon importante notre qualité de vie en y apportant plusieurs bénéfices.

Que ce soit la baisse des dépenses, la productivité et l'attractivité des entreprises, la santé physique et mentale, l'accessibilité aux services, la participation sociale, l'équité et la protection des personnes plus vulnérables, la diminution de la congestion et des émissions de gaz ou l'adaptation aux changements climatiques, la mobilité durable produit de nombreux bienfaits.

C'est pour toutes ces raisons qu'une vision à long terme a été développée à ce sujet par la Ville à l'horizon 2040. Basée sur les valeurs d'accessibilité, de sécurité, de confort et d'efficience, elle comprend trois éléments fondamentaux : le principe de rues complètes, l'objectif de sécurité optimale et le développement d'un réseau structurant arrimant urbanisme et transport en commun.

Fruit d'une démarche élaborée de consultation et concertation, cette vision est celle de l'ensemble de notre collectivité. Je tiens d'ailleurs à remercier chaleureusement toutes les personnes ayant participé à la démarche, qu'elles soient de la collectivité ou de l'organisation municipale : votre participation était essentielle. La Ville demeurera au cœur de la mise en œuvre de ce plan, mais son succès dépendra aussi de l'implication de nous tous. J'invite donc les citoyennes et citoyens, institutions, commerces, industries et tous les différents organismes à agir à la hauteur de leurs capacités pour y contribuer, car c'est tous ensemble que nous réussirons à prendre le virage de la mobilité durable.

Merci beaucoup et bonne lecture!

Crédit photo : Véronique St-Amand

TABLE DES MATIÈRES

VISION....7

DÉFINITION....8

DÉMARCHE ET CONSULTATION....10

VALEURS....12

DÉFIS DE LA MOBILITÉ....14

RESPONSABILITÉS DE LA VILLE ET DES ACTEURS LOCAUX....18

OBJECTIFS....19

- Accroître les déplacements actifs et collectifs....20
- Sécurité optimale....28
- Rues complètes....30
- Réseau structurant....31

ORIENTATIONS....32

- Urbanisme....33
- Marche....41
- Vélo....45
- Transport en commun....50
- Automobile....56
- Camionnage et véhicules d'urgence....60
- Encouragement, éducation et encadrement....63

MISE EN ŒUVRE....66

RÉFÉRENCES....68

VISION

En 2040, la population de Drummondville bénéficie de modes de déplacement accessibles, sécuritaires, confortables et efficients. La mobilité des personnes contribue à la création de milieux de vie à échelle humaine, au développement de saines habitudes de vie et au bonheur des citoyennes et citoyens. Cette mobilité favorise la participation sociale, génère des économies pour les ménages et soutient le développement économique, tout en réduisant son empreinte environnementale.

DÉFINITION

La mobilité durable se définit comme l'application des composantes du développement durable au domaine du transport. Dans sa composante économique, la mobilité doit être efficace. Elle doit aussi réduire les dépenses pour les ménages et favoriser le dynamisme économique et les corridors de commerce. Dans sa composante sociale, elle doit être accessible, équitable, sécuritaire et compatible avec les saines habitudes de vie. Finalement, dans sa composante environnementale, elle limite la consommation d'espace et de ressources, s'intègre au milieu et réduit les émissions de gaz à effet de serre[1].

ÉCONOMIQUE	SOCIAL	ENVIRONNEMENTAL
Efficace	Accessible et équitable	Limite la consommation
Favorise le dynamisme économique	Sécuritaire	S'intègre au milieu de vie
Réduit les dépenses pour les ménages	Compatible avec les saines habitudes de vie	Réduit les gaz à effet de serre

La mobilité durable s'articule autour des principes de développement durable, soit...

RÉDUIRE › TRANSFÉRER › AMÉLIORER

La réduction des déplacements motorisés et des distances à parcourir passe par un urbanisme moderne qui propose une planification de l'aménagement du territoire intégrant les besoins de mobilité.

Le transfert des déplacements motorisés se produit lorsque les modes de déplacements alternatifs sont attrayants, confortables, sécuritaires et compétitifs.

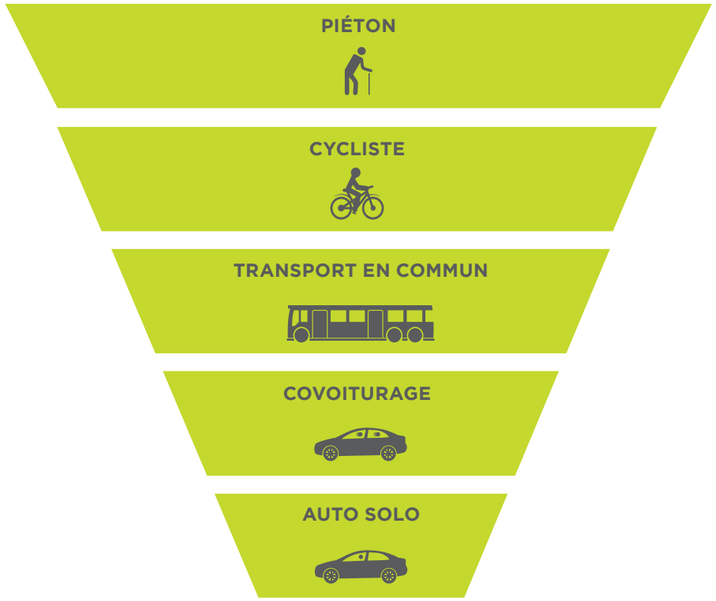
L'amélioration des déplacements motorisés s'atteint par différents moyens dont une gestion de la demande induite rigoureuse, le covoiturage et l'électrification des transports.

Crédit photo : Club Photo Drummond

Crédit photo : Club Photo Drummond

En mobilité durable, tous les modes de transports sont considérés à parts égales dans la gestion des réseaux, mais la priorité est accordée aux usagers plus vulnérables. Les choix pour aménager les infrastructures sont faits équitablement, donc en fonction des besoins des piétons, des utilisateurs de véhicules d'aide à la mobilité, des cyclistes, des usagers du transport en commun, des automobilistes et finalement, des conducteurs de véhicules lourds.

DÉPLACEMENT DES PERSONNES



LIVRAISON DES MARCHANDISES

DÉMARCHE ET CONSULTATION

La Ville de Drummondville a mis sur pied un Chantier de travail composé d'élus, d'employés municipaux et de spécialistes afin de proposer un Plan de mobilité durable axé sur la mobilité des personnes et répondant aux besoins de la population.

Une vaste consultation publique a été menée du mois de mai au mois d'août 2018. Au total, plus de 2400 Drummondvillois se sont mobilisés activement pour cette démarche à travers différentes tribunes offertes par la Ville, soit cinq soirées citoyennes, un forum avec les partenaires et les entreprises[2], un sondage en ligne (enquête Web), des entrevues dans les espaces publics et des activités menées en camp de jour.

Le Chantier a également mené douze rencontres de consultation de différents services administratifs et comités municipaux. Ces rencontres ont permis d'étoffer les besoins inhérents au déploiement des actions futures issues du Plan de mobilité durable.

En complément, le Club Photo Drummond s'est approprié le thème de la mobilité durable. Ses membres ont mené des ateliers photographiques aux quatre coins de la Ville, en toute saison, afin d'enrichir la démarche et le présent document.

EXPOSITION AUX PROMENADES DRUMMONDVILLE

Crédit photo : Club Photo Drummond

L'exercice de consultation a permis aux citoyens de réfléchir aux problématiques de mobilité sur le réseau, de soulever des enjeux importants et de faire des propositions concrètes en faveur d'une mobilité durable sur le territoire drummondvillois.

Parmi les enjeux abordés, des consensus se sont précisés autour de certaines thématiques. La sécurité et le confort sont des enjeux prioritaires pour les piétons et les cyclistes. De plus, la population souhaite un transport en commun efficace et davantage présent sur le territoire.

PATROUILLE VERTE

SOIRÉE DE CONSULTATION

FORUM AVEC LES PARTENAIRES

MOTS D'ENFANTS...

Qu'est-ce qu'on pourrait faire pour que ce soit plus facile de se déplacer à pied et en vélo?

« **Il faudrait plus d'arrêts et moins de feux rouges. On attendrait moins longtemps.**
Maxime, 10 ans »

« **Je mettrais des arbres et des fleurs partout sur le bord des pistes cyclables et des trottoirs.**
Andréanne, 9 ans. »

« **Si les rues étaient moins larges, on pourrait faire des trottoirs et des pistes cyclables à chaque rue.**
Élie, 8 ans »

« **Il faudrait des ponts et des tunnels pour que ce soit plus facile de traverser les rues.**
Emily, 7 ans. »

Les valeurs et les orientations du Plan de mobilité durable de la Ville de Drummondville rejoignent les consensus issus des consultations. De plus, la consultation a permis de raffiner les objectifs de mobilité durable, d'évaluer les potentiels de changement et d'identifier les stratégies porteuses pour déployer un Plan d'action cohérent répondant aux besoins de la population.

VALEURS

En complément aux valeurs de l'organisation que sont l'intégrité, le respect, l'ouverture et l'équité, la Ville de Drummondville s'est dotée de valeurs fondamentales servant de fondations au présent Plan de mobilité durable. Ces valeurs mettent de l'avant les qualités nécessaires au développement et à l'utilisation de réseaux de mobilité structurants, soit l'accessibilité, la sécurité, le confort et l'efficience.

Crédit photo : Ville de Drummondville

ACCESSIBILITÉ

La Ville de Drummondville souhaite rendre les lieux d'études, d'emplois, de commerces, de soins, de services et de loisirs accessibles. L'accessibilité se définit autant en termes d'accessibilité universelle que d'accès rapide, pratique et direct aux pôles de destination. L'accessibilité permet à tous, peu importe sa condition, de se déplacer et de favoriser la participation sociale.

SÉCURITÉ

Une conception sécuritaire des infrastructures et le sentiment de sécurité des usagers sont des conditions primordiales au développement des transports actifs et collectifs. Les citoyens aiment marcher et accéder au réseau de transport en commun sans craindre d'avoir à traverser des intersections dangereuses. Ils souhaitent aussi que leurs enfants puissent se rendre à l'école de façon sécuritaire à pied ou à vélo, que des aménagements les protègent et que les règles du Code de la sécurité routière soient respectées.

Crédit photo : Ville de Drummondville

CONFORT

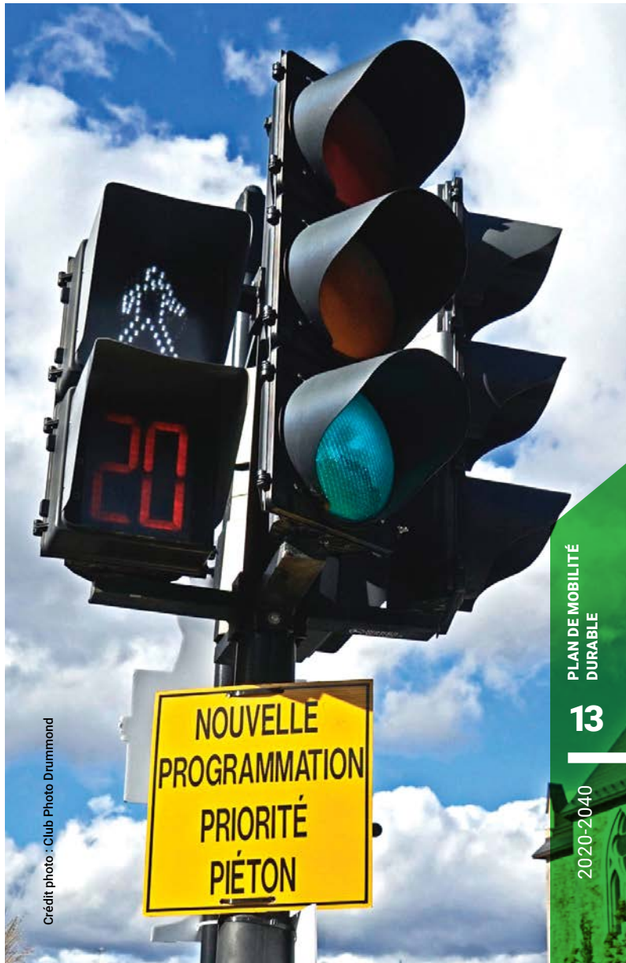
Le confort est une notion large et synonyme de qualité d'expérience. Le confort doit être maximisé pour tous les types de clientèles qui se déplacent à pied, à vélo et en transport en commun, incluant les personnes à mobilité réduite. Leurs efforts de circuler autrement et de manière durable méritent une attention particulière. Les infrastructures et les commodités qui leur sont consacrées doivent répondre à de hauts standards de qualité et offrir une valeur ajoutée à l'expérience citoyenne.

Crédit photo : Club Photo Drummond

Crédit photo : Club Photo Drummond

EFFICIENCE

Le temps et la distance sont parmi les plus grands obstacles à l'utilisation des modes de transport actifs et collectifs. Les infrastructures et les réseaux de mobilité doivent donc être conçus de manière à rendre ces alternatives plus compétitives. Pour concurrencer l'utilisation de l'automobile en solo, les trajets des piétons et des cyclistes doivent être directs et pratiques, voire avantageux. Ils doivent compter sur des raccourcis, des priorités de passages et des phases de feux pour piétons plus longs aux intersections difficiles à traverser. Les mesures concrètes qui visent à rendre ces modes efficients ont des répercussions positives sur la mobilité durable et doivent être priorisées.



Crédit photo : Club Photo Drummond

DÉFIS DE LA MOBILITÉ

Drummondville est reconnue comme la Capitale du développement. La croissance rapide de son activité économique et de sa population met une pression supplémentaire sur le réseau routier existant. L'évolution de la population et le développement du territoire affectent les modes de transport utilisés pour se déplacer et ces déplacements ont à leur tour un impact important sur la santé, la qualité de vie et l'environnement.

LE DÉVELOPPEMENT AVEC UN RÉSEAU ROUTIER LIMITÉ

La Ville de Drummondville bénéficie d'un vaste territoire d'une superficie de 260 km². La portion la plus densément construite est contenue dans un périmètre d'environ 6 km par 6 km et délimitée par un quadrilatère formé par les autoroutes 20 et 55 et les boulevards Foucault et Jean-De Brébeuf. Les espaces disponibles sur l'ensemble du territoire pour des usages résidentiels, commerciaux et industriels sont abondants et permettent le développement à un rythme soutenu.

Le réseau routier s'articule autour d'un nombre restreint d'artères urbaines. Les principaux boulevards sont Saint-Joseph et Lemire dans l'axe nord-sud, ainsi que René Lévesque, de l'Université et Jean-De Brébeuf dans l'axe est-ouest. Aussi, de nombreuses contraintes physiques limitent les possibilités de nouveaux axes routiers pour desservir les futurs pôles de destinations.

Les barrières à la construction de nouveaux liens routiers sont le cadre bâti actuel, la rivière Saint-François, le chemin de fer et les autoroutes 20 et 55. L'accessibilité aux nouveaux développements est donc contrainte à se réaliser essentiellement par les réseaux existants.

Sachant qu'à l'heure actuelle la mobilité des Drummondvillois s'articule en grande majorité autour de la voiture personnelle et que près de 90 % des déplacements entre les lieux de résidence et de travail s'effectuent seuls en automobile[3], la capacité des réseaux est compromise.

À cet égard, le développement du réseau routier ne serait pas une option responsable. Augmenter la capacité routière ne ferait qu'empirer la situation actuelle et rendrait de plus en plus difficile l'intervention en mobilité durable pour accommoder l'ensemble de la population. En effet, le principe de congestion routière obéit aux mêmes forces élastiques que la loi de l'offre et de la demande. Une capacité routière accrue se traduit par une demande accrue, provoquant un phénomène dont la spirale n'a plus de fin.

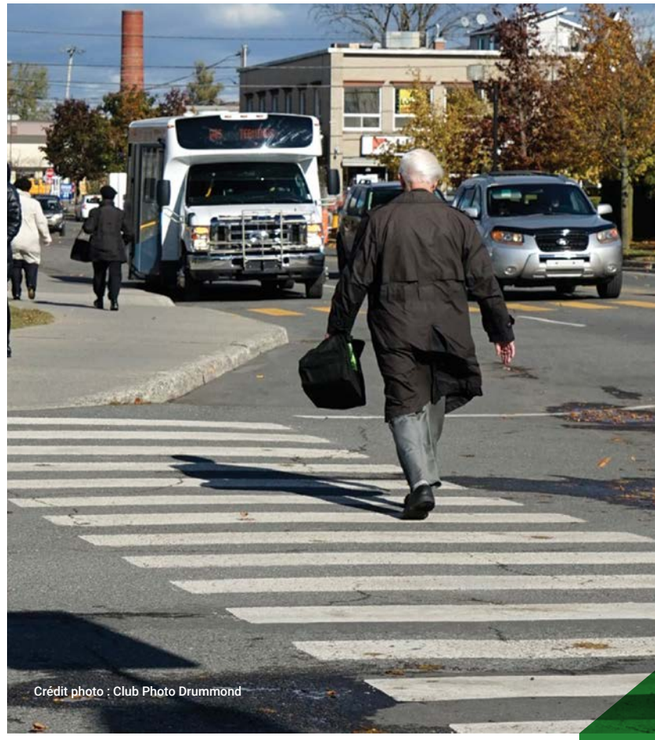
Crédit photo : Club Photo Drummond

Afin de diminuer les problématiques de congestion attendues sur le réseau routier, de réelles possibilités de se déplacer autrement doivent être disponibles pour les Drummondvillois. C'est pourquoi des réseaux piétonniers, cyclables et de transport en commun accessibles, sécuritaires, confortables et efficients doivent être mis à la disposition de la population. De plus, le développement et l'aménagement du territoire doit s'arrimer à ces réseaux afin de contribuer à leur efficacité et à la croissance de Drummondville.

L'IMPACT DES GÉNÉRATIONS SUR LA MOBILITÉ

La population de la Ville est en constante augmentation et aussi de plus en plus vieillissante. En 2016, la population âgée de 65 ans et plus constituait 20,5 % de la population, soit 1,4 % de plus que la moyenne de la MRC et 2,2 % de plus que la moyenne provinciale[4].

L'accessibilité à la marche et au transport en commun permet notamment aux aînés de maintenir leur autonomie et leurs activités quotidiennes. Ces derniers sont sensibles à la sécurité et au confort des infrastructures de mobilité. La difficulté d'accéder à ces modes de déplacement restreint grandement les opportunités pour les aînés de socialiser, augmente l'isolement et porte atteinte à leur qualité de vie. En ce sens, la mobilité durable contribue à l'épanouissement de la population et au maintien d'une vie active, tant sur le plan physique que social.


Crédit photo : Club Photo Drummond

Dans certaines villes et métropoles où les alternatives de mobilité sont intéressantes, la génération des milléniaux semble de moins en moins encline à posséder une automobile. Le nombre de véhicules assurés chez les 16 à 24 ans est en baisse constante depuis les cinq dernières années. Cette génération perçoit davantage le transport comme un service. Les jeunes trouvent satisfaction à leurs déplacements à travers des modes de transport variés comme la marche, le vélo, l'autopartage, le covoiturage, le transport en commun et autres services de transport.

Toutefois, cette tendance n'est pas observée à Drummondville, où les milléniaux semblent encore portés vers la possession d'un véhicule personnel. Ceci est probablement dû aux habitudes de déplacements transmises par les générations précédentes, mais aussi par un manque de compétitivité des réseaux cyclables et de transport en commun par rapport à l'automobile. La Ville de Drummondville souhaite donc, à travers le présent Plan de mobilité durable, mieux répondre aux besoins des nouvelles générations.

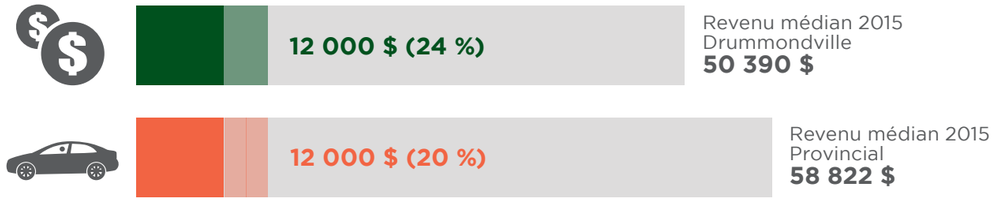
Crédit photo : Club Photo Drummond

L'IMPACT SUR LE REVENU DES FAMILLES

La Ville de Drummondville est un pôle industriel majeur au Québec[5]. La mobilité des travailleurs du secteur manufacturier est un enjeu très important. Les grandes entreprises installées dans les parcs industriels comptent des milliers d'emplois et des centaines de postes sont actuellement à combler.

Les Drummondvillois qui détiennent un diplôme de niveau universitaire représentent 22 % de la population. Cette proportion est en progression depuis les dernières années, même si elle est en retrait par rapport à la moyenne provinciale, établie à 36 %. Le revenu médian des ménages en 2015 se situait à 50 390 $, soit significativement sous la moyenne provinciale de 58 822 $.

Sachant que pour une distance parcourue de 18 000 km[6], le coût d'utilisation annuel d'un véhicule personnel est de 8 000 $ avec une petite berline et qu'il peut atteindre 12 000 $ avec un véhicule utilitaire sport de dimension intermédiaire, la possession d'un véhicule représente un montant substantiel pour un ménage drummondvillois. En effet, celle-ci accapare entre 16 et 24 % du revenu des ménages.



Le Plan de mobilité durable a pour objectif de donner le choix aux familles drummondvilloises de réduire le fardeau financier de l'automobile sur leurs activités. En offrant divers modes de transports compétitifs et moins coûteux à la population, de réelles alternatives permettront de diminuer leurs dépenses de déplacement.

Crédit photo : Ville de Drummondville

L'IMPACT SUR LA SANTÉ

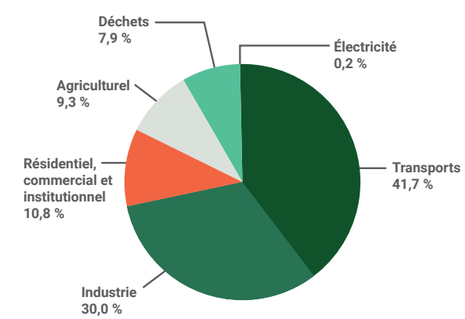
Conjuguer le travail, la famille, les activités quotidiennes et l'activité physique représente un défi en soi. Les déplacements actifs vers le travail sont un excellent moyen de maintenir un niveau régulier d'activité physique. Selon Vélo Québec[7], les personnes adoptant le vélo vers le travail sur une base régulière obtiennent une perte de poids moyenne de 6 kg la première année. De plus, ces mêmes personnes seraient entre 4 et 15 % plus productives au travail et elles présentent un taux d'absentéisme 15 % inférieur à la moyenne. Finalement, un trajet de 3 km effectué le matin et le soir représente 50 % de l'activité physique quotidienne recommandée pour les enfants.

À Drummondville, le relief est généralement plat et la majorité des activités économiques et des milieux de vie se concentrent dans un rayon accessible en moins de 20 minutes à vélo. Ces caractéristiques sont des avantages indéniables à la mobilité active et au développement de saines habitudes de vie. Les réseaux de mobilité doivent donc proposer une expérience agréable, confortable et sécuritaire aux usagers, ce qui aura pour effet d'encourager les transports actifs.

L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Les efforts pour contrer le réchauffement climatique passent inévitablement par nos habitudes de déplacement. La production des gaz à effet de serre origine au Québec à 41,7 % du secteur des transports[8]. Sur le territoire drummondvillois, le transport routier, incluant les émissions industrielles et collectives, représente le plus grand générateur d'émissions de gaz à effet de serre. Les plus récentes estimations démontrent que ce pourcentage serait également supérieur à la moyenne québécoise.

RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE GES AU QUÉBEC



RESPONSABILITÉS DE LA VILLE ET DES ACTEURS LOCAUX

Pour assurer une gestion efficace des réseaux de mobilité, les villes doivent considérer une multitude de facteurs tels la gestion du développement du territoire, l'état des infrastructures souterraines, la planification des travaux d'ingénierie, les contraintes environnementales et les besoins des différentes parties prenantes incluant les résidents, les industries, les commerces et les institutions.

Les responsabilités de la Ville de Drummondville en termes de mobilité sont donc de :

- Guider le développement du territoire de manière favorable à la mobilité durable;
- Construire et entretenir les infrastructures de mobilité de façon équitable et sécuritaire pour tous les types d'usagers;
- Guider l'aménagement du domaine privé;
- Encourager l'adoption de modes de déplacements durables;
- Réglementer et contrôler les déplacements sur le territoire;
- Faire preuve de leadership et supporter les initiatives en mobilité durable.

Le soutien des initiatives des acteurs locaux est incontournable pour l'atteinte de résultats probants en matière de mobilité durable. La Ville encourage donc les industries, les commerces, les institutions et les citoyens à poser des actions concrètes en faveur de l'adoption de modes de déplacements durables.

Crédit photo : Club Photo Drummond

Crédit photo : Club Photo Drummond

OBJECTIFS

Quatre objectifs principaux guident l'ensemble des actions et des mesures déployées au cours des 20 prochaines années. Ces objectifs de mobilité durable orientent les interventions de la Ville et les mesures à mettre en place avec les partenaires impliqués sur le territoire jusqu'à l'horizon 2040.

AUGMENTATION DE 20% DES MODES DURABLES

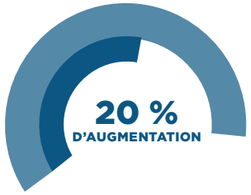
SÉCURITÉ OPTIMALE - RUES COMPLÈTES - RÉSEAU STRUCTURANT

Objectif 1	Objectif 2	Objectif 3	Objectif 4
= Accroître la part modale des déplacements actifs et collectifs de 20 % d'ici 2040	= Adopter une approche de sécurité optimale dans la conception des rues	= Guider l'aménagement de l'espace public par le principe de rues complètes	= Développer Drummondville autour d'un réseau de transport en commun structurant

Le premier objectif permet de suivre l'évolution de la mobilité des personnes et de mesurer l'impact des actions entreprises par la Ville de Drummondville en faveur de la mobilité durable.

Les second et troisième objectifs représentent des outils incontournables pour la bonification des modes de transports durables. Ensemble, l'objectif de sécurité optimale et le principe de rues complètes répondent aux besoins dictés par les valeurs d'accessibilité, de sécurité, de confort et d'efficience.

Le quatrième objectif, qui consiste à mettre en place un réseau de transport en commun structurant, permet d'accroître la part modale des déplacements durables et influence de façon notoire l'ensemble des gestes posés en matière d'urbanisme.



Crédit photo : Club Photo Drummond

Crédit photo : Club Photo Drummond

ACCROÎTRE LES DÉPLACEMENTS ACTIFS ET COLLECTIFS

À l'horizon 2040, la part modale des déplacements actifs et collectifs augmente de 20 %.

PORTRAIT ACTUEL

Selon Statistique Canada, la part des déplacements effectués en auto solo entre la résidence et le lieu de travail se chiffrait à 89 % en 2016. Dix ans auparavant, cette part était de 84 %. Cette croissance de l'utilisation de la voiture personnelle va à l'encontre des objectifs de mobilité durable et soulève des préoccupations importantes pour la qualité de vie de la population. La part du covoiturage a de son côté chuté de 2 % en 10 ans (4 % vs 6 %). La marche pour aller au travail a diminué de 3 % (4 % vs 7 %), soit une perte relative importante de 43 %. Le vélo et le transport en commun sont demeurés à un niveau très bas, soit 1 % chacun. Ces données concernent seulement les déplacements entre le domicile et le travail, mais elles démontrent tout de même une tendance inverse à la mobilité durable.

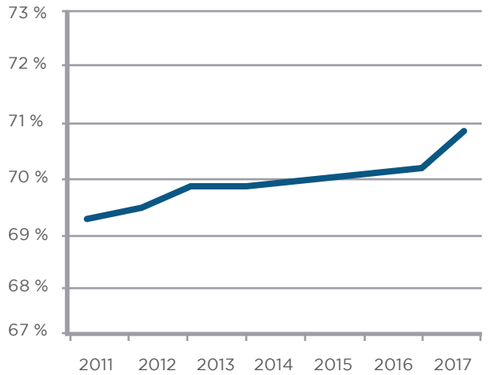
Crédit photo : Ville de Drummondville

Crédit photo : Club Photo Drummond

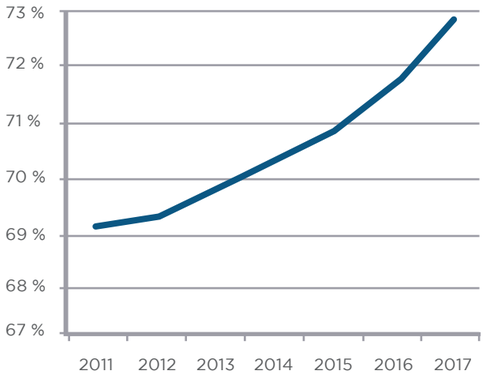
Les données récentes révèlent que le taux de titularisation et le taux de motorisation n'ont cessé d'augmenter entre 2011 et 2017. La proportion de la population qui détient un permis de conduire a grimpé de 1,2 %, passant de 69,5 % à 70,7 %. Cette croissance est identique chez les 20 à 24 ans, avec un taux de titularisation ayant grimpé de 85,7 % à 86,9 %. Cependant, une statistique vient peut-être annoncer le début d'un changement : le taux de titularisation des plus jeunes (15-19 ans) a baissé de 0,7 % au cours de la période (58,5 % à 57,8 %). La croissance des indicateurs pour la période 2011-2017 est toutefois plus marquée du côté des immatriculations. Le nombre de véhicules immatriculés est passé de 49 605 à 55 276, soit une augmentation de 11,4 %. En comparaison avec la croissance de la population de 6%, le nombre de véhicules immatriculés à Drummondville a crû près de deux fois plus vite.

Crédit photo : Club Photo Drummond

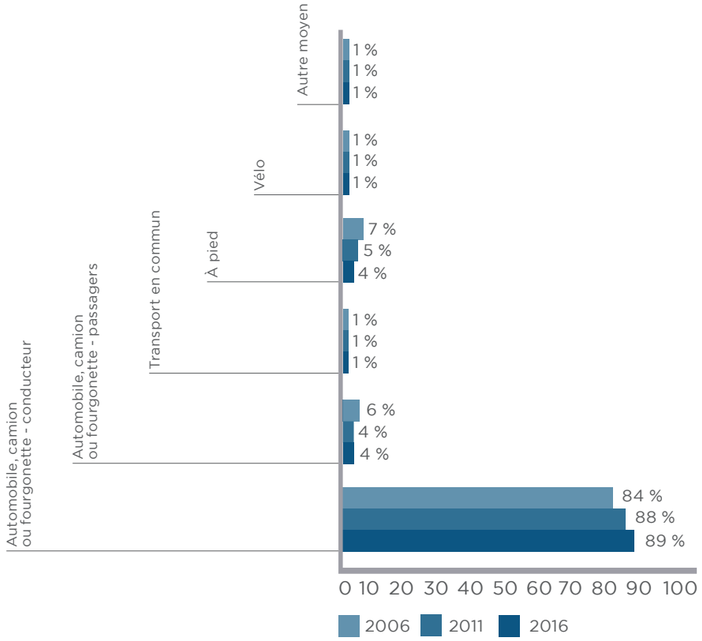
TAUX DE TITULARISATION
(PERMIS/POPULATION)



TAUX DE MOTORISATION
(VÉHICULES/POPULATION)



PRINCIPAL MODE DE TRANSPORT POUR LA NAVETTE DOMICILE-TRAVAIL



Les facteurs ayant influencé la perte de déplacements actifs et en covoiturage n'ont pas été ciblés par une étude spécifique. Le développement résidentiel en périphérie du territoire et la concentration des pôles commerciaux et industriels dans certains secteurs de la Ville peuvent expliquer en partie cette tendance en ayant pour effet d'augmenter les distances de transport entre les lieux de résidence et de travail. Le manque d'infrastructures pour les déplacements actifs et le niveau de service du transport en commun peuvent également contribuer au phénomène. De plus, la consultation publique a permis d'identifier une certaine réticence de la population envers le covoiturage. Une impression de perte d'autonomie, d'intimité et de flexibilité semble à l'origine de cette tendance à ne pas considérer le covoiturage comme alternative pour se rendre au travail.

En comparaison avec la moyenne provinciale, la Ville de Drummondville et la MRC de Drummond accusent un retard sur les modes de déplacements durables. Dans tous les cas, le transport personnel effectué comme conducteur de véhicule occupe le premier rang. Il représente 89 % des déplacements vers le travail à Drummondville contre 75 % pour l'ensemble de la province, soit un écart de 14 %.

PRINCIPAL MODE DE TRANSPORT UTILISÉ POUR SE DÉPLACER ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL

	VILLE	MRC	PROVINCE
CONDUCTEUR automobile, camion ou fourgonette	89 %	90 %	75 %
À PIED	4 %	4 %	5 %
PASSAGER automobile, camion ou fourgonette	4 %	3 %	4 %
TRANSPORT EN COMMUN	1 %	1 %	14 %
VÉLO	1 %	1 %	1 %
AUTRE MOYEN	1 %	1 %	1 %

Statistique Canada, recensement de la population, 2016.

Toutefois, les données pour la province incluent les grandes zones métropolitaines. Par exemple, à Repentigny et St-Jérôme, malgré des tailles de population similaires, le transport en commun est beaucoup plus utilisé qu'à Drummondville, en raison de la présence du train de banlieue. À Brossard, les différentes municipalités voisines forment un grand ensemble urbanisé et la densité du réseau d'autobus contribue à augmenter la part modale du transport en commun. Lorsqu'on compare Drummondville à Granby, deux cités régionales de taille moyenne, les parts modales sont à peu près identiques. La situation à Drummondville ne diffère donc pas significativement des villes de taille et de géographie comparables.

MODES DE TRANSPORT À DRUMMONDVILLE PAR RAPPORT AUX AUTRES VILLES

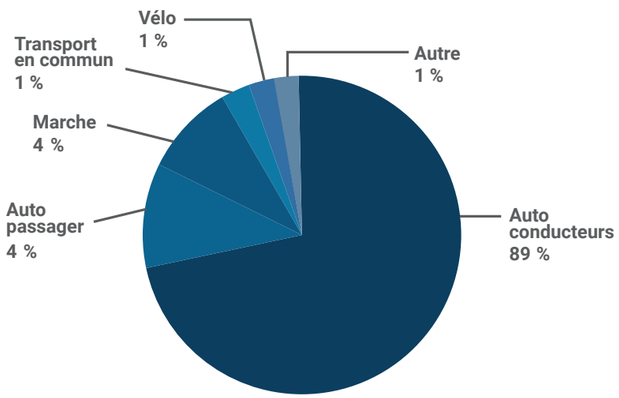
	GRANBY	SAINT-JÉROME	DRUMMONDVILLE	BROSSARD	REPENTIGNY
CONDUCTEUR automobile, camion ou fourgonette	87 %	86 %	89 %	64 %	85 %
À PIED	6 %	5 %	4 %	2 %	3 %
PASSAGER automobile, camion ou fourgonette	4 %	4 %	4 %	4 %	3 %
TRANSPORT EN COMMUN	1 %	4 %	1 %	28 %	8 %
VÉLO	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %
AUTRE MOYEN	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
TOTAL	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Statistique Canada, recensement de la population, 2016.

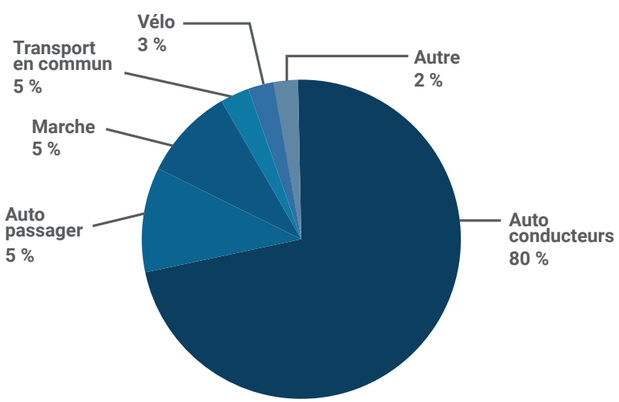
Crédit photo : Club Photo Drummond

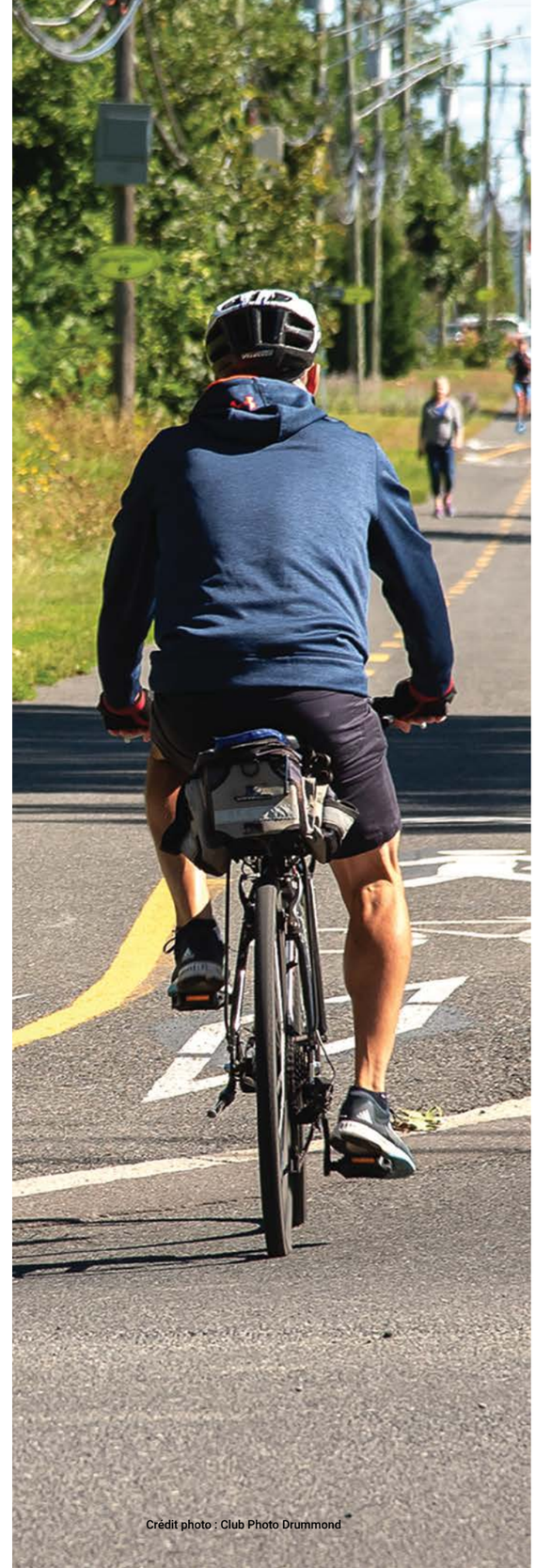
Dans le cadre des consultations publiques menées à l'été 2018, l'enquête Web a permis d'enrichir le portrait de la mobilité des Drummondvillois. Sans donner une image complètement fidèle de la mobilité dans la municipalité, l'échantillon constitué dans cette enquête vient nuancer les données du recensement. En comparaison avec les déplacements effectués vers le travail (89 %), l'utilisation de l'automobile comme principal mode de transport a été évaluée sur le Web à 79 %, soit 10 % de moins que les données sur le navettage. Les 1 930 citoyens ayant répondu au questionnaire ont aussi dit utiliser plus souvent le vélo et le transport en commun que ce qui est indiqué dans les données officielles liées au travail. Par exemple, l'écart avec les données de Statistique Canada est relativement important pour la part modale du transport en commun (6 % vs 1 %). Ceci est possiblement dû au fait que ce mode est peu employé par les travailleurs, qu'une proportion de 3 % des répondants avait été invitée à répondre au sondage par un encart distribué dans les autobus et que la consultation a probablement attiré des répondants plus sensibles que la moyenne au sujet de la mobilité durable.

PART MODALE VERS LE TRAVAIL STATISTIQUE CANADA 2016



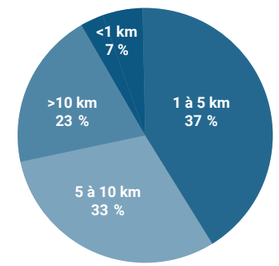
PART MODALE VERS LES ACTIVITÉS QUOTIDIENNES ENQUÊTE WEB 2018




Crédit photo : Club Photo Drummond

L'enquête Web documente aussi les distances à parcourir vers le travail et celles des Drummondvillois sont très variées. Alors que près du quart de la population (23 %) franchit quotidiennement une distance supérieure à 10 km, à l'aller et au retour des activités régulières, le tiers (33 %) parcoure entre 5 et 10 km. Finalement, 44 % des répondants au questionnaire habitent à une distance généralement acceptable pour un déplacement à vélo, soit moins de 5 km. Il y a donc à Drummondville un fort potentiel pour accroître cette part modale.

DISTANCE RÉSIDENCE / PRINCIPAL LIEU D'ACTIVITÉ ENQUÊTE WEB 2018



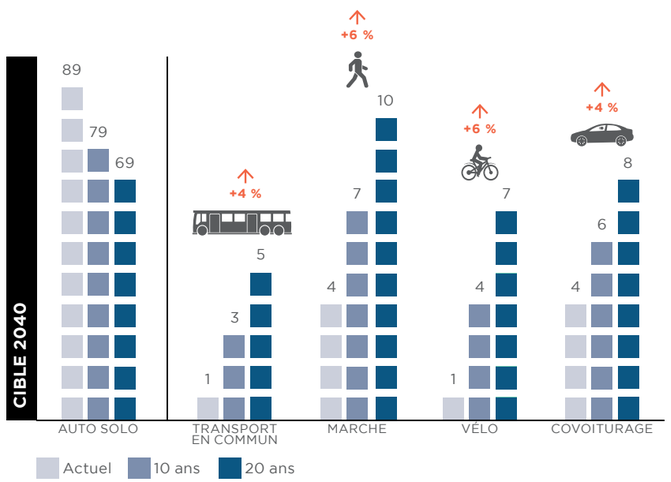
Pour les déplacements à la marche, peu de trajets sont potentiellement réalisables à pied. Seulement 7 % des répondants résident à moins d'un kilomètre de leur principal lieu de destination. Cet obstacle important au développement de la marche nécessite des actions soutenues et à long terme afin d'inverser la tendance actuelle observée pour ce mode de déplacement.

La distance et le temps de parcours constituent des composantes déterminantes dans le choix du mode de transport. Plus de la moitié des citoyens ayant répondu au questionnaire (56 %) habite à plus de 5 km de son principal lieu de destination. Une distance de déplacement comprise entre 5 et 10 km pourrait représenter un frein aux déplacements à vélo alors qu'il est peu probable que ceux qui habitent à plus de 10 km de leur principal lieu d'activité adoptent des modes de transport alternatifs. Cette caractéristique de la mobilité des Drummondvillois renforce l'importance d'organiser le transport en commun pour répondre aux besoins de la population et de mettre en place des mesures favorables au covoiturage.

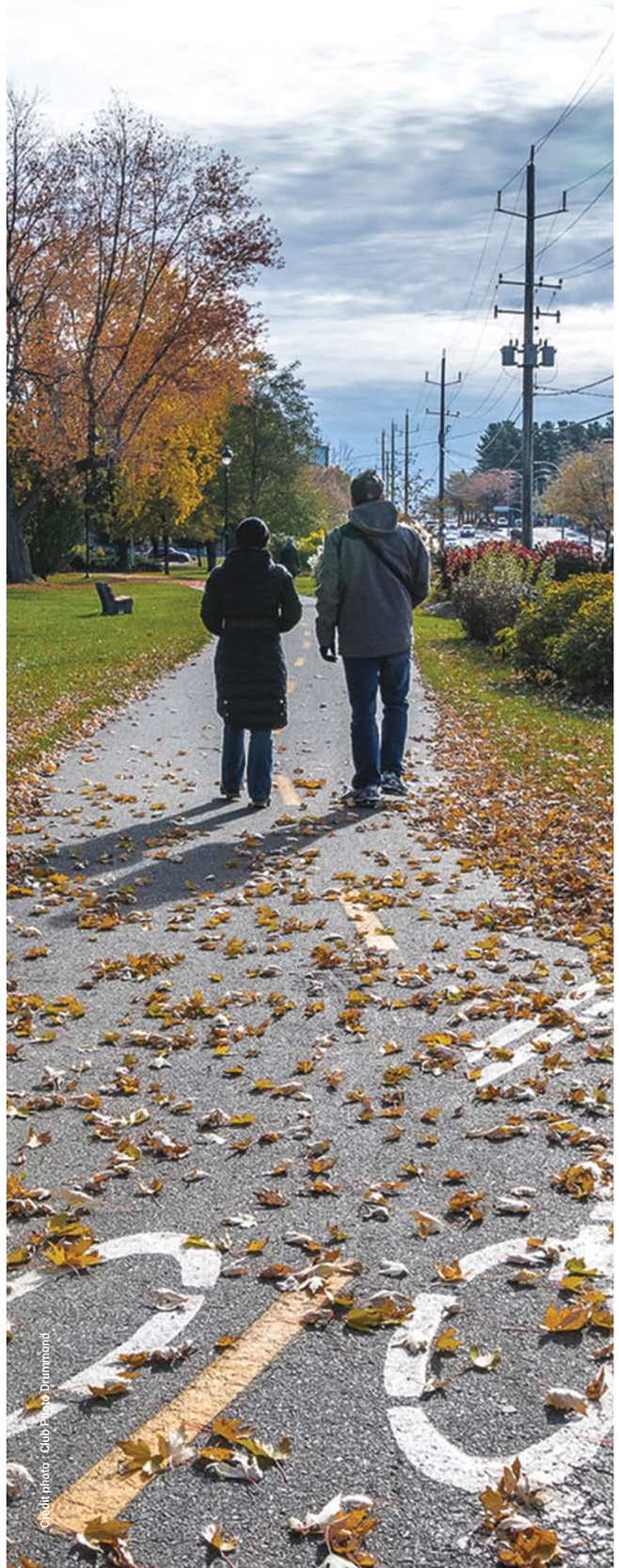
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Les déplacements locaux vers le travail sont effectués à 89 % en auto solo. Les habitudes de déplacement des Drummondvillois ont un impact significatif sur la circulation, sur le revenu disponible, sur la santé et sur l'environnement. Pour infléchir cette tendance, ce Plan de mobilité durable propose des moyens ambitieux qui donneront à la population de Drummondville, non seulement un réel choix de mobilité, mais aussi une qualité de vie améliorée contribuant au bonheur et à la santé des familles.

D'ici 2040, la Ville souhaite augmenter les déplacements effectués en transport en commun, en covoiturage, à pied et à vélo de 20 %. Ce changement se traduit par une réduction équivalente des déplacements en auto solo.



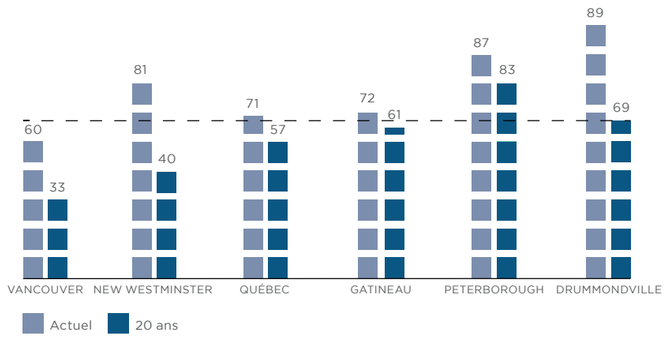
Ces objectifs appellent un changement progressif, mais important des habitudes de déplacement de la population. Cette transition nécessite aussi d'ouvrir de nouvelles avenues et d'agir sur la culture locale et organisationnelle. La mobilité durable permet de changer positivement notre ville et d'ancrer notre population dans un environnement convivial et prospère. L'ensemble de la société, les organismes publics et tous les partenaires doivent être mis à contribution pour que Drummondville devienne un modèle québécois de mobilité durable, de saines habitudes et de qualité de vie.



Les objectifs de gains en parts modales de mobilité durable sont plus importants dans le premier horizon de 10 ans, en cohérence avec le plan d'action proposé en parallèle à ce plan de mobilité durable. L'objectif est d'améliorer, dès les premières années, l'état de la mobilité sur le territoire, en implantant rapidement des mesures structurantes et susceptibles d'avoir des effets tangibles sur les habitudes de déplacement.

Drummondville vise une part modale globale de déplacements durables légèrement supérieure à ce qu'on observe actuellement à Québec et à Gatineau. En considérant les différences démographiques et territoriales de ces deux entités territoriales avec Drummondville, l'objectif poursuivi demeure ambitieux.

COMPARAISON DE LA PART MODALE AUTOMOBILE DE DIFFÉRENTES VILLES CANADIENNES

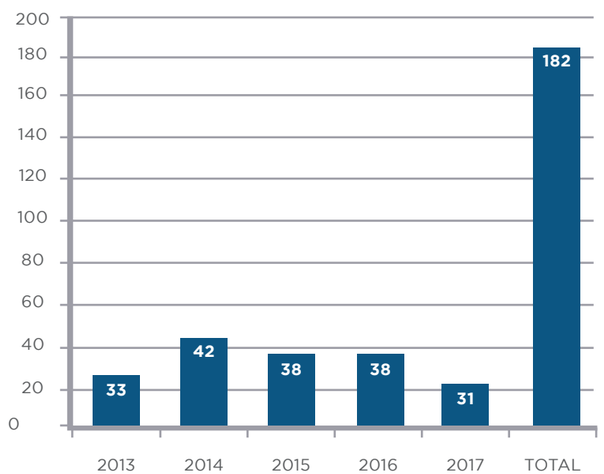


Les cibles de Drummondville rejoignent l'objectif que s'est donné le Gouvernement du Québec dans sa récente Politique de mobilité durable[9] et qui propose de réduire la part modale de l'auto solo de 20 % sur un horizon de 12 ans. Drummondville s'aligne donc avec les objectifs de la Politique nationale et vise une période de 20 ans pour y parvenir, en raison de son contexte très différent de celui des grands centres urbains. Drummondville doit atteindre ses cibles avec des contraintes plus élevées que dans bien des milieux plus denses. Pour y parvenir, la Ville de Drummondville prévoit notamment profiter des fonds annoncés et des programmes gouvernementaux qui seront offerts.

SÉCURITÉ OPTIMALE

La Ville de Drummondville priorise la sécurité de ses citoyens et de ceux qui fréquentent le territoire en intégrant à son Plan de mobilité durable un objectif phare : éliminer la survenue de collisions routières graves et mortelles. Développées en Scandinavie et aux Pays-Bas dans les années 70, les approches nommées « système-sûr » et « sécurité routière durable » supportent le concept de mobilité durable. À une époque où les citoyens ont réalisé que les collisions graves et mortelles n'étaient plus acceptables, que celles-ci ne pouvaient plus être le prix à payer pour le progrès, la sécurité routière durable a été enchâssée dans les politiques nationales.

ACCIDENTS IMPLIQUANT UN PIÉTON DE 2013 À 2017 À DRUMMONDVILLE



Le précepte de base est que l'on connaît maintenant les méthodes d'intervention qui permettent de prévenir la gravité des collisions. Sachant que des gestes concrets peuvent être posés pour prévenir l'irréparable, on ne peut dès lors accepter les collisions graves et mortelles comme une fatalité du progrès, une conséquence normale du rythme de vie dicté par la vitesse et l'omniprésence des véhicules motorisés. Dans les faits, presque toutes les collisions peuvent être évitées; elles ne sont pas le résultat du hasard. Les blessures infligées sur la route ne sont pas des « accidents », mais plutôt la conséquence d'erreurs humaines, d'une conception routière défaillante ou d'un environnement socio-législatif insuffisant à protéger les plus vulnérables. Il faut agir sur l'environnement sachant que les individus feront toujours des erreurs et que les usagers vulnérables continueront à être présents sur nos rues. La conception des rues doit anticiper l'erreur humaine. Les concepteurs doivent considérer, du mieux possible, l'ensemble des situations imprévisibles. Pour atteindre son objectif de sécurité optimale, la Ville de Drummondville tente d'éliminer, d'ici 2040, toute collision grave ou mortelle sur son territoire. Pour ce faire, les ingénieurs et les urbanistes agissent de façon cohérente, responsable et attentive en protégeant le parcours des piétons et des cyclistes dans les rues de la ville.

L'atteinte de tels objectifs exige de passer d'un mode de gestion traditionnel de la sécurité routière à un mode de gestion plus responsable. La gestion responsable appelle à une planification globale des interventions sur le réseau. Elle se fait en mode préventif plutôt qu'en mode réactif. D'un point de vue ingénierie, la cohérence des interventions planifiées doit remplacer l'approche par points noirs. Plutôt que d'attendre les collisions pour définir des lieux où agir, les réfections et les améliorations sont coordonnées et réfléchies de façon systémique, pour améliorer l'ensemble du système de transport et non uniquement les sites où des collisions sont survenues. Sans entrer dans le détail, les décennies de recherche en sécurité routière ont permis de mieux comprendre que des gains en sécurité routière sont obtenus lorsqu'on agit sur l'ensemble d'un réseau plutôt que sur des sites isolés.

COMPARAISON DES MODES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

GESTION TRADITIONNELLE	GESTION RESPONSABLE
Mode réactif	Mode préventif
Approche par points noirs (interventions aux lieux où des collisions sont survenues)	Approche systémique (interventions cohérentes sur l'ensemble du territoire)
Attendre la survenue d'accidents	Éliminer la probabilité de faille, de défaillance
Privilégier la fluidité	Privilégier la sécurité
Accidents inévitables, un coût du modernisme	Accidents inacceptables

Crédit photo : Club Photo Drummond

RUES COMPLÈTES

Pour atteindre les objectifs de réduction de l'auto solo et pour accroître substantiellement la part modale des transports actifs et collectifs, il est incontournable qu'une politique de rues complètes encadre l'aménagement de l'espace public. La rue complète ou rue conviviale est une rue accessible à tous, pensée et adaptée de façon à accommoder toutes les clientèles du réseau, qu'elles se déplacent à pied, à vélo, avec une aide à la mobilité ou en transport motorisé collectif ou individuel.

Une ville qui met de l'avant le principe de rues complètes acquiert le réflexe « piéton » et le réflexe « vélo » dans l'ensemble de ses interventions. Tout nouvel aménagement et toute réfection de rue doit prévoir une étape de réflexion lors de la planification qui vise à intégrer les besoins des clientèles vulnérables. Que ce soit pour favoriser la mobilité des jeunes vers l'école ou des aînés à destination des services et des commerces, que l'on pense aux joggeurs ou aux personnes en fauteuil roulant, chaque intervention sur le réseau est réfléchie de façon à améliorer le confort et la sécurité de tous les utilisateurs, peu importe leur moyen de déplacement.

Considérer en amont les différents besoins, dans la conception d'avant-projet, permet de diminuer au minimum les coûts requis pour ces aménagements. L'intégration des aménagements requis par l'ensemble des clientèles se fait à un coût quasi nul, lorsque le gabarit des voies de circulation est substantiellement réduit. Par exemple, un trottoir ou une voie cyclable isolée de la circulation a une durée de vie et des coûts d'exploitation moindres qu'une chaussée routière très large. Elles ont aussi des effets indéniables et des bénéfices non tangibles sur la santé, l'environnement et la sécurité des usagers, d'où l'importance de la démarche.

Peu importe le milieu et le type de rue, il est toujours possible d'intégrer des fonctionnalités nécessaires à l'ensemble des citoyens. De façon générale, plus la rue est achalandée par les véhicules, plus les cyclistes et les piétons doivent être protégés et disposer d'espaces séparés de la circulation motorisée.

Les espaces publics et de circulation doivent être partagés équitablement pour l'ensemble des citoyens. La politique de rue complète vise à redonner l'espace que les piétons et les autres clientèles vulnérables ont historiquement perdu au profit de l'automobile depuis les années 60. Une telle politique permettra de rééquilibrer l'allocation de l'espace public par souci d'équité envers tous les citoyens.

Crédit photo : Ville de Drummondville

RÉSEAU STRUCTURANT

Le réseau structurant est l'épine dorsale d'un système de transport urbain. Dans le cadre de ce Plan de mobilité durable, Drummondville propose de se doter d'un véritable réseau structurant de transport en commun. Ce réseau sera bâti autour de corridors de mobilité à haute fréquence et de zones de rabattement à plus faible densité, le tout relié par les nœuds de correspondance auxquels vont s'arrimer et s'attacher l'ensemble des modes et de l'offre en transport.

Un réseau structurant aide à définir les règles du jeu en matière de localisation des services et de densité résidentielle. Le transport en commun ne peut pas être compétitif s'il n'y a aucune concentration d'usagers et si les zones d'habitation sont éloignées des zones commerciales et des autres services. Un des principaux avantages d'un réseau structurant est de permettre de fixer d'avance les endroits où il sera opportun de favoriser une plus grande densité résidentielle. En effet, prolonger un réseau de transport en commun en suivant l'étalement spontané du développement résidentiel unifamilial est une bataille perdue d'avance dans toute municipalité.

Dans une ville comme Drummondville, chercher à couvrir le maximum de la superficie urbaine avec le transport en commun mène à un réseau moins performant. Le déploiement d'un réseau structurant, articulé autour de corridors à haute fréquence et de boucles de rabattement, est une occasion unique de développer ces secteurs à haute valeur foncière, où la densité présentera un intérêt certain pour les promoteurs.

Crédit photo : Club Photo Drummond

ORIENTATIONS

Les consultations menées par la Ville de Drummondville à l'été 2018 ont permis de tracer le portrait de la mobilité sur le territoire et d'identifier les enjeux les plus importants pour la population. Ces éléments ont été regroupés sous sept (7) grands axes d'orientations pour lesquels il s'est dégagé une série d'orientations spécifiques permettant de répondre aux besoins de la population et aux objectifs de mobilité durable.

- (U) URBANISME
- (M) MARCHE
- (V) VÉLO
- (T) TRANSPORT EN COMMUN
- (A) AUTOMOBILE
- (C) CAMIONNAGE ET VÉHICULES D'URGENCE
- (E) ENCOURAGEMENT, ÉDUCATION ET ENCADREMENT

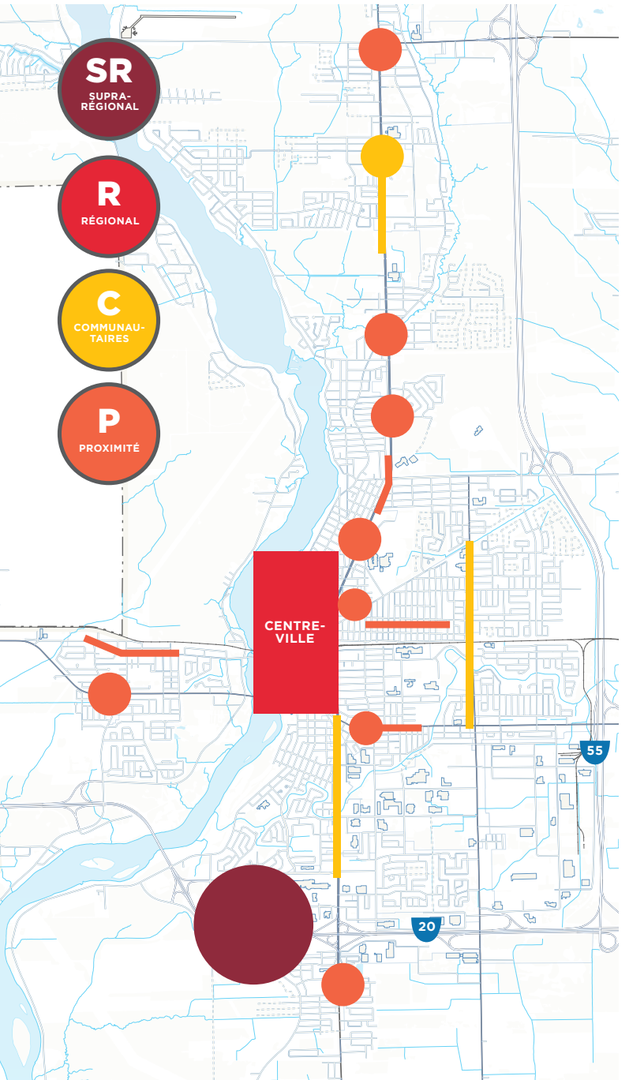
Crédit photo : Club Photo Drummond

URBANISME

L'aménagement du territoire dicte l'emplacement et la forme des usages. Les usagers déterminent à leur tour les déplacements requis pour passer d'une activité à l'autre. Plus la proximité des usages est grande, plus les déplacements à pied et en vélo deviennent intéressants. Plus la forme est dense, plus il devient nécessaire et rentable de desservir cet emplacement par le transport en commun.

PORTRAIT ACTUEL

Drummondville est une ville dotée d'un vaste périmètre d'urbanisation issu des derniers regroupements municipaux ayant eu lieu au début des années 2000 et qui se développe à un rythme remarquable et continu. L'abondance et l'étendue des espaces disponibles pour le développement posent des défis de taille pour l'utilisation du territoire et pour implanter avec succès des mesures axées sur la mobilité durable.



La Société de développement économique de Drummondville[10] recense sur le territoire de Drummondville 4 niveaux de desserte commerciale et 16 zones commerciales. Plus d'une vingtaine d'organisations comptent au-delà d'une centaine d'employés, dont notamment des commerces de détail, des services hôteliers et des firmes professionnelles. Le pôle des Promenades Drummondville regroupe à lui seul 40 % de l'offre commerciale et se situe au nord du noyau de la ville. À l'opposé, la Place Charpentier est un lieu qui concentre quelques commerces au sud dans un cadre bâti moins dense.

Du nord au sud, le boulevard Saint-Joseph constitue la seule véritable artère permettant de franchir l'ensemble du territoire. Cet axe de circulation, dont les feux de circulation sont bien synchronisés, a historiquement suffi à répondre aux besoins de la population. Cependant, la principale artère montre des signes de saturation aux heures de pointe et les prévisions de développement dans le secteur sud de la ville contribueront à augmenter cette problématique.

Crédit photo : Club Photo Drummond

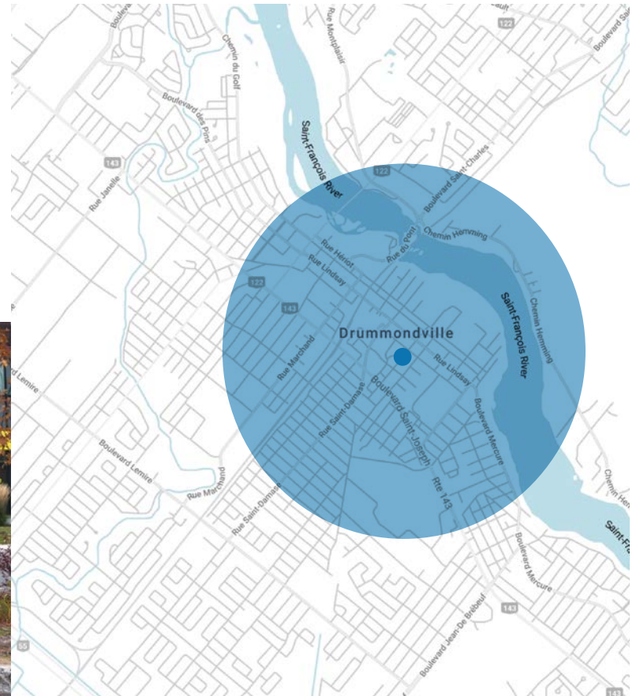
Parmi les institutions et les centres de services qui génèrent un grand nombre de déplacements, notons le Cégep de Drummondville, le campus de l'UQTR à Drummondville, la Maison des arts Desjardins, le Complexe sportif et l'Aquacomplexe, le Centre Marcel-Dionne, le parc Woodyatt, l'hôpital Sainte-Croix et le CLSC. Ces pôles de destination sont tous accessibles dans un rayon de 1,5 km, ce qui est favorable à la mobilité durable.

Les pôles industriels sont concentrés sur le territoire dans des secteurs généralement monofonctionnels situés en périphérie du cadre urbain. Cette position géographique augmente les distances de déplacement des travailleurs et complique la desserte fonctionnelle des industries avec le transport en commun. En contrepartie, la localisation des pôles industriels a l'avantage d'assurer la quiétude des milieux de vie et de permettre aux industries d'accéder au réseau routier supérieur de manière efficace.

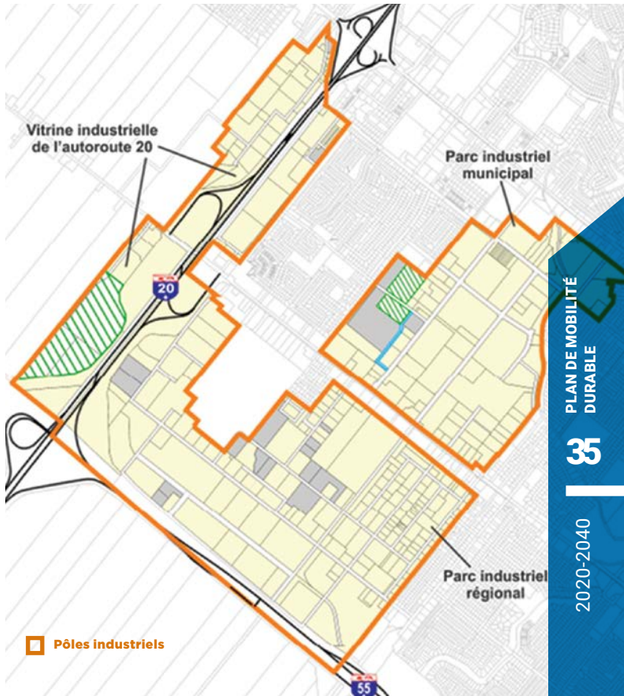
Les stationnements consomment une très grande portion de l'espace public. Souvent sous-utilisés, ils engendrent d'importantes barrières pour le passage des piétons et des cyclistes. Le stationnement sur rue est abondant et facile à trouver; il est inhabituel de chercher un espace libre. La tarification, très abordable, est limitée au centre-ville et à quelques emplacements de grande affluence. Comme cela est généralisé dans les villes moyennes du Québec, le stationnement face à un immeuble est considéré comme l'extension naturelle de la propriété, et ce, autant en milieu résidentiel que commercial. La réduction des opportunités de stationnement demeure donc un enjeu d'acceptabilité très sensible.

Alors qu'en général les centres-villes présentent une forte densité de leur cadre bâti, les chiffres pour Drummondville sont étonnants : seulement 18,5 % de la superficie du centre-ville est occupée par les bâtiments. Les aires de stationnement et les stationnements sur rue occupent des superficies supérieures aux bâtiments, soit 25,3 % et 23,6 % respectivement. Ces données sont préoccupantes car tous reconnaissent aujourd'hui l'importance de réduire les îlots de chaleur, de verdir et de mieux gérer les eaux pluviales. On peut aussi voir dans ces données une occasion d'agir et de valoriser le potentiel de la zone située au cœur de Drummondville.

RAYON DE 1,5 KM À PARTIR DU CENTRE-VILLE



LOCALISATION DES PÔLES INDUSTRIELS



ESPACES DE STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE

LÉGENDE

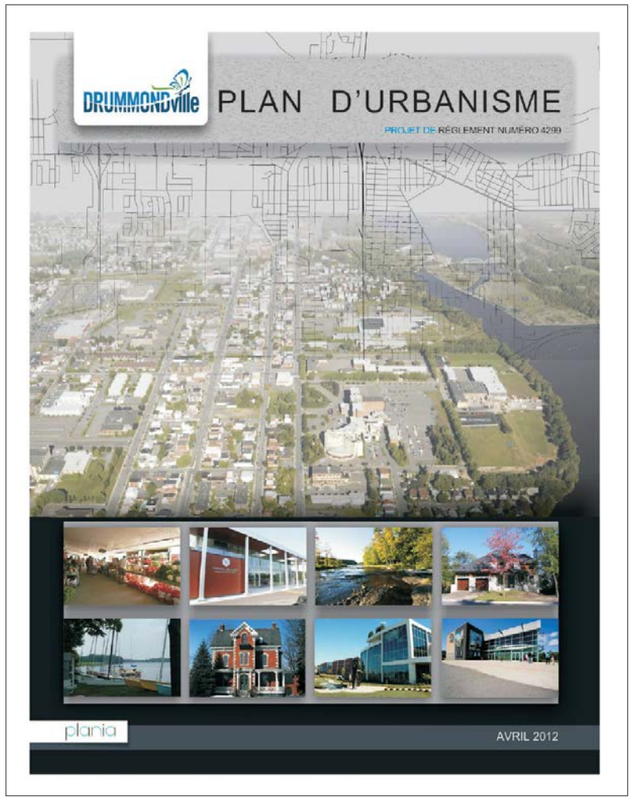
- espaces de stationnement (404 000 m²) - 23,6 %
- bâtiments (317 070 m²) - 18,5 %
- centre-ville (1 713 000 m²) - 100 %
- rues (434 000 m²) - 25,3 %

Total superficie minéralisée : 67,4 %

Un développement urbain monofonctionnel de basse densité contribue fortement aux problématiques de congestion routière. L'éloignement entre les pôles d'habitation, de travail, de services et de commerces augmente la quantité de véhicules qui doit passer du point A au point B à l'intérieur d'une même plage horaire sur des itinéraires communs. Ainsi, le développement du territoire joue un rôle clé sur la circulation et doit être réfléchi en considération des réseaux de mobilité.

Le Plan d'urbanisme prévoit infléchir les tendances défavorables à la mobilité durable par des mesures concrètes. À travers ses grands projets, ses objectifs et ses orientations, la Ville de Drummondville a déjà entrepris un virage vers des actions structurantes à l'échelle du territoire. Les éléments prévus au Plan d'urbanisme incluent notamment :

- La planification de la trame urbaine de façon à favoriser les déplacements sécuritaires à pied et à vélo;
- Le développement des milieux de vie autour des pôles de services de proximité ainsi que des équipements publics et communautaires locaux;
- La planification de secteurs avec une densité adaptée en fonction de la desserte en transport en commun, de la proximité des pôles commerciaux et institutionnels et des secteurs d'emplois;
- L'insertion de pôles de desserte à proximité et au sein des milieux de vie;
- La diversification des milieux de vie aux endroits clés sur le territoire;
- La requalification de certains sites avec une meilleure densité d'occupation du sol;
- Le renforcement du rôle de chef-lieu du centre-ville (pôle majeur);
- L'établissement de stratégies de gestion des stationnements;
- La limitation de l'implantation et de l'aménagement de stationnements privés au centre-ville;
- L'amélioration de l'accessibilité des pôles de destination.



Crédit photo : Club Photo Drummond

RÉSUMÉ DES PRINCIPAUX ENJEUX

Les enjeux majeurs d'urbanisme à Drummondville ayant un impact sur la mobilité durable sont :

- La faible densité du cadre bâti;
- La présence de plusieurs friches urbaines non développées;
- L'occupation importante du stationnement sur le territoire.

Afin de répondre aux problématiques relatives à ces enjeux et de favoriser la mobilité durable dans le développement de Drummondville, une série d'orientations sont proposées autour des trois grands thèmes suivants, soit :

- L'aménagement du territoire;
- La multimodalité;
- La gestion du stationnement.

Crédit photo : Club Photo Drummond

ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES

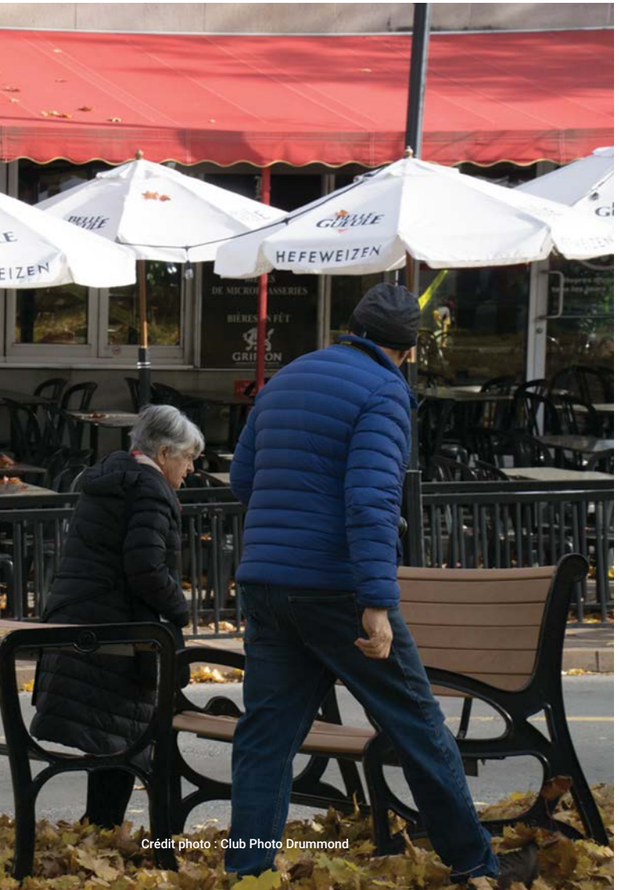
U1 - Aménagement du territoire
U1.1 - Assurer le développement central avec une plus grande densité
U1.2 - Favoriser la mixité des usages
U1.3 - Favoriser une forme urbaine à l'échelle humaine
U1.4 - Poursuivre la concertation des partenaires dans la planification des nouveaux développements
U1.5 - Accroître le verdissement des rues
U2 - Multimodalité
U2.1 - Privilégier le développement axé sur le transport en commun
U2.2 - Centraliser les services de transport dans des pôles d'échanges multimodaux
U2.3 - Assurer l'utilisation du vélo en complémentarité avec d'autres modes de transport
U3 - Gestion du stationnement
U3.1 - Réduire l'empreinte du stationnement sur le territoire
U3.2 - Développer le stationnement incitatif
U3.3 - Optimiser l'offre et la tarification du stationnement en fonction de la demande

L'aménagement du territoire est un aspect déterminant des choix individuels de mobilité. Le Québec tout entier a encouragé, au cours des dernières décennies, un modèle d'urbanisme axé sur les trois piliers essentiels à l'auto solo : l'étalement urbain, la capacité routière et l'espace réservé au stationnement. Notre paysage urbain est aujourd'hui le reflet de cet urbanisme qui a ses limites, où la faible densité, l'homogénéité de très grandes surfaces éloignées du centre et des zones d'habitation rendent difficile tout renversement de la tendance à l'auto solo.

Crédit photo : Club Photo Drummond

Dans une conception axée sur la mobilité durable, la circulation des voitures personnelles n'est qu'une façon parmi d'autres de se déplacer en ville. Les unités commerciales, d'emploi, de loisirs et institutionnelles se trouvent à proximité des lieux d'habitation, près du noyau urbain, loin des autoroutes, de sorte que les gens peuvent s'y rendre à pied ou à vélo. La densité des zones mixtes est accrue et incorpore d'autres modes d'habitation que les résidences unifamiliales isolées. Dans cet environnement densifié, la desserte du transport en commun devient efficace et le transport actif est encouragé. Le résultat est que d'autres modes que la voiture sont offerts aux citoyens pour se rendre de l'origine à la destination.

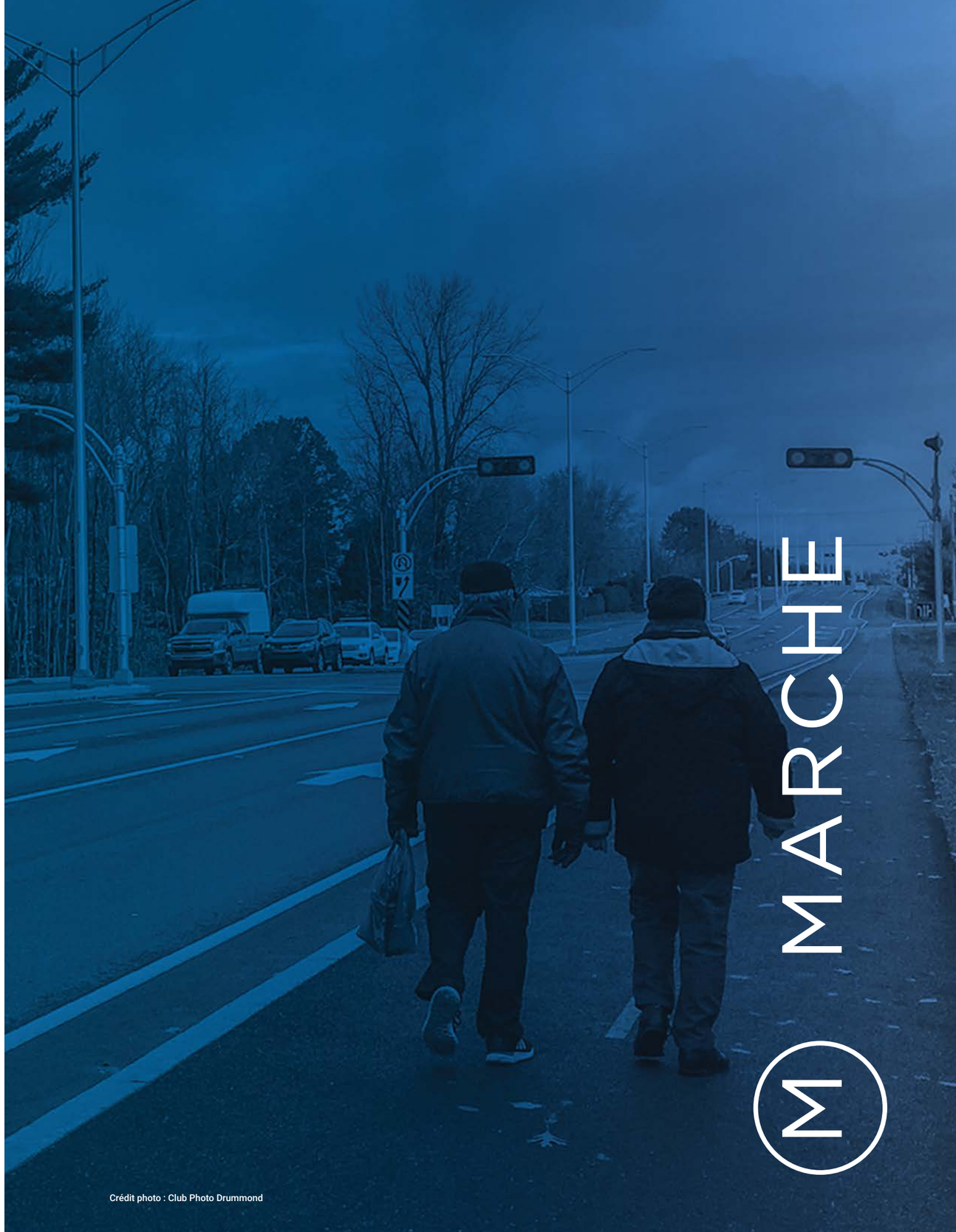
Pour instaurer les bases d'un nouvel urbanisme, il faut envisager des modifications sur le long terme, soit un horizon de 20 ans, car ces orientations sont liées à des changements de mentalités profondes qui doivent se faire progressivement. Le milieu actuel dans lequel nous vivons est un héritage des décisions du passé dont l'empreinte au sol ne peut être effacée. Toutefois, des insertions intelligentes dans le milieu existant, ainsi qu'une planification structurante des futurs développements tenant compte des besoins démographiques, permettront d'atteindre les objectifs de mobilité durable.



Crédit photo : Club Photo Drummond

Le lien entre l'environnement bâti et la mobilité durable est bien connu et très bien établi. La densité renforce l'efficacité du transport en commun et la mixité des usages favorise la marche à pied et les déplacements à vélo. La forme urbaine à l'échelle humaine propose, quant à elle, de concevoir les lieux et les espaces de circulation de sorte que le piéton accède rapidement et avec confort à l'ensemble des services et des lieux d'attrait. L'échelle humaine se distingue de l'échelle véhiculaire en réduisant l'espace consommé ainsi que les temps de parcours du piéton. Dans une forme urbaine à échelle humaine, le piéton est toujours près d'un point d'embarquement du transport en commun ou d'un service de transport alternatif à la voiture. Le verdissement accru et l'embellissement des cheminements viennent aussi accroître la qualité de l'expérience et exercent un pouvoir d'attrait pour se déplacer de façon active.

La Ville propose de structurer les grands axes de mobilité en fonction du transport en commun. De cette façon, un transport en commun efficace permettra de rallier les autres modes aux points de convergence du réseau en misant sur la multimodalité. Les stationnements incitatifs et la proximité entre le train et le transport en commun pourraient aussi faire en sorte que davantage de déplacements pour le travail seraient faits autrement qu'en voiture personnelle. La tarification variable en fonction du caractère plus ou moins stratégique des nœuds de correspondance pourrait aussi inciter la population à utiliser des modes alternatifs à la voiture sur l'ensemble de leur chaîne de déplacement. Par exemple, un stationnement payant au centre-ville ou dans une gare multimodale, combiné à une offre intéressante de transport en commun, de vélo-partage ou d'autopartage, pourrait rendre moins attrayante l'idée de prendre la voiture.


Crédit photo : Club Photo Drummond

MARCHER

MARCHE

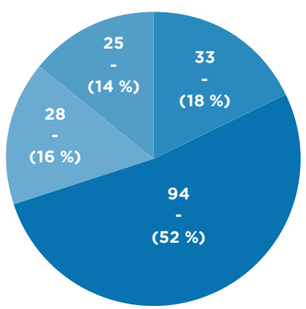
La marche est un moyen de transport accessible à tout âge et ne nécessitant aucun équipement particulier. Néanmoins, la distance franchissable à la marche est limitée par différents facteurs dont le temps disponible pour effectuer un trajet et la condition physique de chacun. Il est généralement admis qu'un déplacement de 1,25 km, soit environ 15 minutes, est favorable à la marche.

PORTRAIT ACTUEL

Les distances à parcourir à Drummondville font de la marche un mode peu attrayant, mais ce dernier doit tout de même être envisagé comme complément aux autres modes, puis comme mode à part entière dans les quartiers denses qui bénéficient de commerces de proximité. La marche est le plus petit dénominateur commun, le seul mode qui doit nécessairement être utilisé en complément à tous les autres modes. Même les conducteurs de véhicule deviennent piétons lorsqu'ils descendent de leur voiture pour accéder aux commerces, aux institutions et aux services. C'est donc l'ensemble des cheminements piétonniers qui doit être étudié pour garantir des lieux sécuritaires à tous.

Plusieurs freins à la marche sont de nature psychologique ou culturelle. Les gens peuvent être gênés de marcher de peur de projeter une image négative ou un statut précaire. Plusieurs croient aussi que marcher est dangereux. Les perceptions négatives associées à la marche créent une spirale de valeurs et de craintes qui réduisent chaque année la part des déplacements effectués à pied, notamment chez les enfants vers l'école. La baisse de la marche vers l'école mérite une attention particulière. L'inquiétude des parents envers les déplacements actifs représentent un frein à la marche.

NOMBRE D'ACCIDENTS AVEC PIÉTONS PAR EMPLACEMENT POUR LA PÉRIODE 2013-2017 À DRUMMONDVILLE



- Intersection
- Près d'une intersection
- Section
- Autres / privé

Crédit photo : Club Photo Drummond

Un dernier élément qui peut être considéré comme une force est l'importance des déplacements effectués avec des aides à la mobilité motorisées (AMM). Les utilisateurs d'AMM, bien présents sur le réseau, le seront de plus en plus puisque la population vieillit. Ils représentent un mode de transport intéressant puisqu'ils emploient un appareil électrique faiblement énergivore plutôt qu'une voiture à essence. Les utilisateurs d'AMM doivent donc faire partie intégrante de la réflexion pour planifier les infrastructures à Drummondville et les différentes mesures de mobilité durable.

ENJEUX

Certaines problématiques en lien avec les infrastructures piétonnières, notamment la discontinuité des infrastructures, la difficulté à traverser les rues, la configuration des trottoirs et leur accessibilité (ex. abaissement de trottoir, déneigement) peuvent freiner les déplacements à la marche. Cinq principaux enjeux caractérisant les déplacements à pied à Drummondville ont été soulevés lors des consultations tenues par la Ville, soit :

- L'entretien hivernal jugé insuffisant;
- Le confort inadéquat des trottoirs : dénivelé, pente forte, largeur insuffisante;
- L'attente trop longue et la durée de traversée insuffisante aux feux piétons;
- Le manque d'aménagements piétonniers;
- La cohabitation inconfortable entre les différents types d'usages.

De ces enjeux, plusieurs orientations se sont définies pour la marche et ont été regroupées sous les trois thématiques suivantes, soit :

- L'amélioration du réseau piétonnier;
- La conception des infrastructures piétonnières;
- L'efficacité et la convivialité des déplacements piétonniers.

Crédit photo : Club Photo Drummond

Crédit photo : Club Photo Drummond

ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES

M1 - Amélioration du réseau piétonnier

- M1.1 - Faciliter la traversée des voies de circulation
- M1.2 - Mailler le réseau piétonnier existant
- M1.3 - Rejoindre les milieux de vie et les pôles d'attraits

M2 - Conception des infrastructures piétonnes

- M2.1 - Adopter le « réflexe piéton » dans tout projet de réfection ou de développement
- M2.2 - Accroître l'espace consacré au piéton
- M2.3 - Assurer l'accessibilité et le confort de toutes les infrastructures piétonnières

M3 - Efficacité et convivialité des déplacements piétonniers

- M3.1 - Aménager et sécuriser les corridors et les zones scolaires
- M3.2 - Assurer un entretien hivernal prioritaire et de qualité supérieure
- M3.3 - Encadrer les aménagements et installations requises pour les industries, les commerces et les institutions
- M3.4 - Maintenir les infrastructures piétonnières en bon état

La marche est le mode de déplacement le plus répandu, mais il est aussi le moins bien compris de tous les modes. Si marcher semble inconcevable aux yeux de bien des automobilistes, une très grande portion de la population se déplace à pied sans le savoir ou à tout le moins sans s'en rendre compte. Le meilleur exemple est le centre d'achats. Les gens acceptent d'y marcher des distances bien supérieures à un kilomètre, car il y a de la place, c'est confortable et sécuritaire et on y retrouve de la densité, des attraits et une qualité d'expérience. En fait, les centres d'achats ont été inventés pour recréer la rue piétonne, mais sans l'aléa du climat qui vient parfois la ponctuer. Les grandes orientations pour la marche appliquent donc ces grands principes que sont les cheminements efficaces et sécuritaires, confortables et agréables et situés à l'intérieur d'un réseau cohérent et intégré avec les autres modes.

Crédit photo : Club Photo Drummond

V VÉLO

VÉLO

L'efficacité du vélo comme moyen de transport n'est plus à prouver. De nombreux pays nordiques et européens ont adopté ce mode de transport été comme hiver jusqu'à des proportions atteignant parfois plus du tiers des déplacements utilitaires.

PORTRAIT ACTUEL

Drummondville dispose d'un relief assez plat et d'un noyau bâti central accessible dans un rayon de moins de 20 minutes à vélo. Le réseau cyclable est assez développé et propose un nombre varié d'aménagements. Malgré la bidirectionnalité de certains tronçons et l'aspect peu pratique de certains liens, Drummondville possède l'embryon d'un réseau cyclable performant. Le potentiel de développement du réseau est donc très élevé et Drummondville compte d'ailleurs quelques sections de voies cyclables récemment érigées à des fins utilitaires.

Malgré un réseau cyclable utilitaire qui s'est amélioré graduellement au cours des dernières années, les cyclistes déplorent l'aspect bidirectionnel des pistes sur rue, de même que la difficulté de cohabiter avec les autres clientèles non motorisées sur certaines sections. Puisque les distances à parcourir sont assez longues, les boulevards constitueraient des axes de circulation privilégiés pour les cyclistes. Il manque donc des liens directs et surtout, un réseau structurant, lequel serait supporté par les réseaux secondaire et tertiaire existants et à développer. À plusieurs endroits, il serait possible de créer des raccourcis et d'éviter les obstacles. La fin abrupte de certains aménagements est problématique et peut devenir un facteur dissuasif à la pratique. La qualité du revêtement est parfois inappropriée et la notion de réseau hivernal n'est pas encore mise de l'avant sur le territoire.

À Drummondville, il n'y a aucun service de vélo-partage, ni de service de prêt ou de location destiné au vélo utilitaire. Les seules mesures complémentaires aux autres modes sont les supports à vélo présents sur les autobus et quelques abribus dotés de supports pour vélos. L'enjeu de la disponibilité de stationnement vélo sécuritaire a été mentionné à de nombreuses reprises lors des consultations. Plusieurs refusent de prendre leur vélo puisqu'une fois rendu à destination, il n'y a aucun lieu éclairé, surveillé ou à l'abri des intempéries pour ranger le vélo, souvent d'une valeur appréciable.

Crédit photo : Ville de Drummondville

Crédit photo : Club Photo Drummond

ENJEUX

Les constats précédents peuvent être résumés par cinq enjeux fondamentaux liés au vélo, soit :

- La sécurité des aménagements ;
- Le respect des usages ;
- Le manque d'installations de fin de parcours ;
- L'intermodalité difficile ;
- L'accessibilité 4 saisons.

Ces enjeux nécessitent de développer des mesures selon cinq grandes catégories d'orientations afin d'améliorer les déplacements utilitaires effectués à vélo à Drummondville, soit :

- Développer un réseau pratique et efficace ;
- Concevoir des voies cyclables sécuritaires et confortables ;
- Déployer des installations à destination attrayantes, conviviales et sécuritaires ;
- Assurer des conditions d'entretien supérieures ;
- Développer des mesures complémentaires.

Crédit photo : Club Photo Drummond

ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES

V1 - Développer un réseau pratique et efficace

- V1.1 - Mailler le réseau cyclable existant
- V1.2 - Accroître l'efficacité du vélo en développant un réseau cyclable intégré et structurant
- V1.3 - Assurer le cheminement sécuritaire des cyclistes vers les écoles

V2 - Concevoir des voies cyclables sécuritaires et confortables

- V2.1 - Adopter le « réflexe vélo » dans tout projet de réfection ou de développement
- V2.2 - Privilégier la mise en œuvre de voies cyclables unidirectionnelles
- V2.3 - Adapter les artères et les collectrices à la présence des cyclistes
- V2.4 - Améliorer la cohabitation entre les différents types d'usagers

V3 - Déployer des installations à destination attrayantes, conviviales et sécuritaires

- V3.1 - Améliorer et sécuriser les stationnements pour vélo
- V3.2 - Encadrer les aménagements et installations requises pour les industries, les commerces et les institutions
- V3.3 - Encourager l'aménagement des lieux de travail pour faciliter l'usage du vélo

V4 - Assurer des conditions d'entretien supérieures

- V4.1 - Assurer l'accès à un réseau cyclable à l'année
- V4.2 - Maintenir les infrastructures cyclables en bon état

V5 - Développer des mesures complémentaires

- V5.1 - Introduire le vélo en libre-service
- V5.2 - Favoriser le partage et le prêt de vélos

L'essor du vélo utilitaire repose en grande partie sur l'avantage concurrentiel par rapport à l'utilisation de la voiture comme outil de navettage. Les infrastructures mises à la disposition des utilisateurs de vélo doivent considérer cinq critères fondamentaux. Les cheminements cyclables doivent être directs, confortables, sécuritaires, pratiques et efficaces.

Au même titre que le réseau routier conventionnel, un réseau cyclable complet comporte à la base des axes structurants supportés par des axes secondaires et un réseau d'acheminement tertiaire. Un réseau ainsi hiérarchisé et maillé permet à tous d'aller vers les services, les écoles et les autres lieux de destination importants, ce qui est de nature à rendre l'option vélo plus attrayante.

Toute réfection de rue ou tout nouveau projet d'aménagement préalablement analysé avec le réflexe vélo sait répondre de façon adéquate aux craintes des utilisateurs de vélo occasionnels ou qui n'osent pas s'adonner à la pratique du vélo en raison des dangers réels ou perçus. Les perceptions négatives affectent aussi l'élan d'une personne à choisir ou pas le vélo comme mode de transport. C'est pourquoi la conception des futures infrastructures cyclables doit placer l'utilisateur du vélo au cœur de la logique de circulation, dans un cadre où il se sent à l'aise et confortable. On pourrait résumer le type d'intervention requis en généralisant comme suit : plus il y a de véhicules sur une rue ou sur une route, plus le cycliste doit être isolé et protégé des véhicules. Les axes importants doivent être unidirectionnels pour éliminer les conflits de trajectoires problématiques, notamment aux intersections avec feux. Ainsi, l'aménagement du réseau cyclable doit cibler en priorité les sites dangereux ou qui constituent des obstacles, des barrières au cheminement des usagers à vélo. Autrement dit, un réseau cyclable a la force de son maillon le plus faible.

Crédit photo : Club Photo Drummond

Si les cheminements sont très importants pour une majorité d'utilisateurs, certains sont aussi réticents en raison des risques de vols ou de l'absence de services à destination (douche et casier). Les mesures prévues dans ce plan permettent d'améliorer l'aménagement des infrastructures de destination, de sorte que les gens voient et notent la convivialité des sites où ils peuvent laisser leur vélo.

Par ailleurs, si le vélopartage ne semble pas avoir le potentiel d'être développé à grande échelle à Drummondville, comme c'est le cas dans les métropoles, les mesures complémentaires qui sont prévues dans le plan de mobilité durable permettent d'offrir des opportunités supplémentaires pour se déplacer à vélo. Par exemple, un employé se déplaçant seul en voiture, matin et soir, pourrait tout de même aller dîner à vélo s'il y avait un vélo libre-service mis à sa disposition par son entreprise.

Crédit photo : Club Photo Drummond

T TRANSPORT EN COMMUN

Crédit photo : Club Photo Drummond

TRANSPORT EN COMMUN

Le transport en commun possède le potentiel de réduire l'impact environnemental de la collectivité et de contribuer à la prospérité et au dynamisme économique de la ville. Il permet à la population de franchir des distances considérables sans effort physique important. Le transport en commun est aussi moins affecté par les intempéries. Il est incontournable dans les milieux denses où l'accessibilité en véhicule personnel est complexe. Il rend l'accès possible aux différents services et il augmente l'achalandage des commerces à proximité de son réseau.

PORTRAIT ACTUEL

À Drummondville, le transport en commun demeure méconnu et peu attrayant. Le réseau est configuré en trèfle à quatre feuilles, de sorte que quatre des six lignes constituent des boucles qui convergent toutes vers le terminus urbain, un point unique et commun à toutes les lignes qui dicte non seulement la fréquence du réseau, mais aussi son étendue. Cette configuration permet d'accroître la couverture du territoire, mais cela au détriment de l'efficacité. Dans bien des cas, les citoyens mentionnent que l'efficacité du transport en commun n'est pas compétitive avec le vélo.

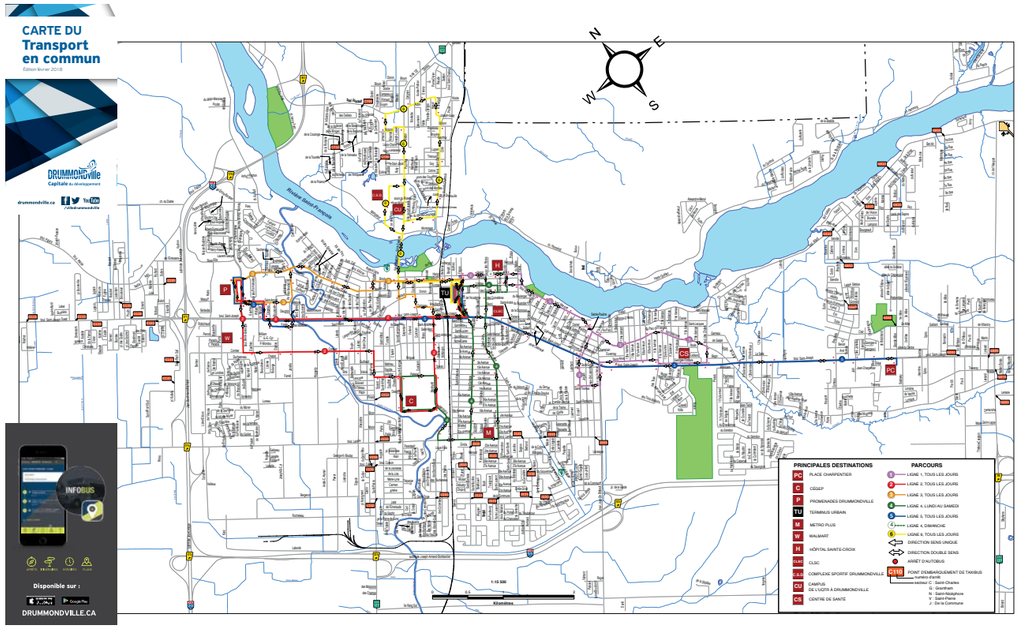
Plusieurs secteurs de la ville ne sont pas desservis comme le parc industriel et certains secteurs résidentiels. L'autobus ne semble pas être considéré par les citoyens comme un mode « à part entière ».

Le transport en commun de la Ville de Drummondville puise sa principale force dans la fidélité de sa clientèle. Les usagers réguliers du transport en commun connaissent parfaitement le service de transport et réussissent à en tirer profit au maximum. Ces acquis doivent être consolidés. Les grandes orientations en matière de transport en commun doivent conserver cette clientèle, tout en parvenant à en attirer une nouvelle.

Crédit photo : Club Photo Drummond

Crédit photo : Club Photo Drummond

CARTE DU TRANSPORT EN COMMUN



D'autres éléments freinent l'utilisation du transport en commun, notamment la localisation du nouveau terminal d'autobus interrégional et l'absence de connectivité directe avec les autres services de transport comme le taxi et le train. Les citoyens déplorent le manque d'abribus et le niveau d'accessibilité faible pour les personnes à mobilité réduite. Une partie de la clientèle estime que la tarification du transport en commun est élevée par rapport aux services rendus, alors que la majorité reconnaît son faible coût. Finalement, l'identification des lieux d'achat des titres de passage n'est pas adéquate, et peu de citoyens savent où se procurer des billets.

ENJEUX

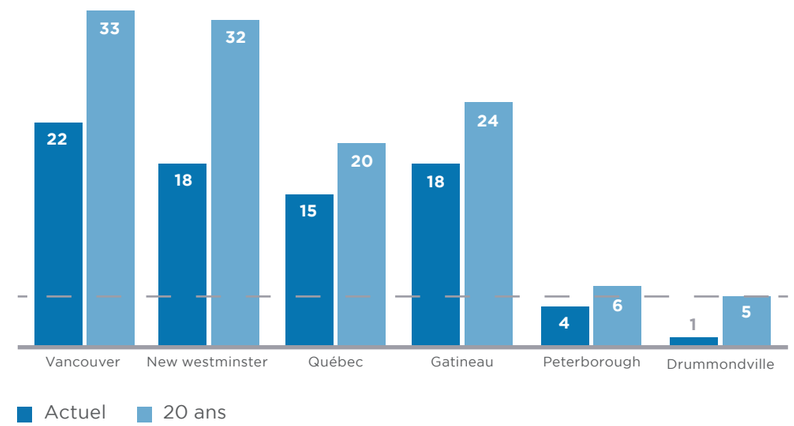
Les consultations ont permis d'identifier cinq enjeux principaux qui caractérisent le transport en commun à Drummondville, soit :

- Une perception négative du transport en commun;
- Un manque de compétitivité du réseau (temps de parcours, fréquence);
- Un manque de flexibilité du réseau (couverture, horaire);
- La dispersion des pôles de services de transport qui nuit à l'intermodalité (taxi, gare, terminus urbain et terminus interurbain à des emplacements physiques différents et éloignés);
- L'aménagement des points d'arrêt insuffisant (abri, banc, etc.);

À partir de ces constats, trois grandes orientations sont identifiées pour le transport en commun, soit :

- L'amélioration du réseau physique;
- L'offre d'une expérience client de niveau supérieur;
- L'offre de transport.

PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN ET OBJECTIFS DANS DIFFÉRENTES VILLES CANADIENNES



Afin d'être en mesure d'atteindre les objectifs fixés par le présent Plan de mobilité durable, la Ville de Drummondville reconnaît qu'un système de transport en commun performant doit répondre aux besoins des citoyens. Le réseau doit répondre positivement aux énoncés suivants :

1. Il m'amène où je veux aller;
2. Il m'amène quand je veux y aller;
3. C'est un bon usage de mon temps;
4. C'est un bon usage de mon argent;
5. Il me respecte;
6. Je peux lui faire confiance;
7. Il me donne la liberté de changer mes plans[12].

Avec la croissance rapide de la population et en raison des importants besoins soulignés lors des consultations, la Ville doit se positionner par rapport au type de service de transport en commun qu'elle désire offrir. La configuration d'un nouveau type de réseau de transport en commun doit cependant faire l'objet d'une fine analyse, centrée sur les objectifs d'amélioration de l'efficacité, afin de mieux répondre aux besoins de la population et à la croissance prévue sur l'ensemble du territoire.

Lorsqu'on essaie de couvrir avec le transport en commun une trop grande portion du territoire, cela finit par nuire à l'efficacité du service, donc à son attrait et à son achalandage. Quand on opte pour l'efficacité, il devient difficile, voire contre-indiqué de parcourir l'ensemble des nombreux quartiers résidentiels à faible densité. Les réelles opportunités à saisir sont plutôt sur l'amélioration de la desserte aux périodes de pointe, sur la possibilité de transférer d'une ligne à l'autre de manière efficace et sur l'amélioration de la rapidité de certains liens.

Un réseau performant ne peut rejoindre l'ensemble du territoire.
Les citoyens ont le choix d'en bénéficier en s'installant à proximité.

ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES

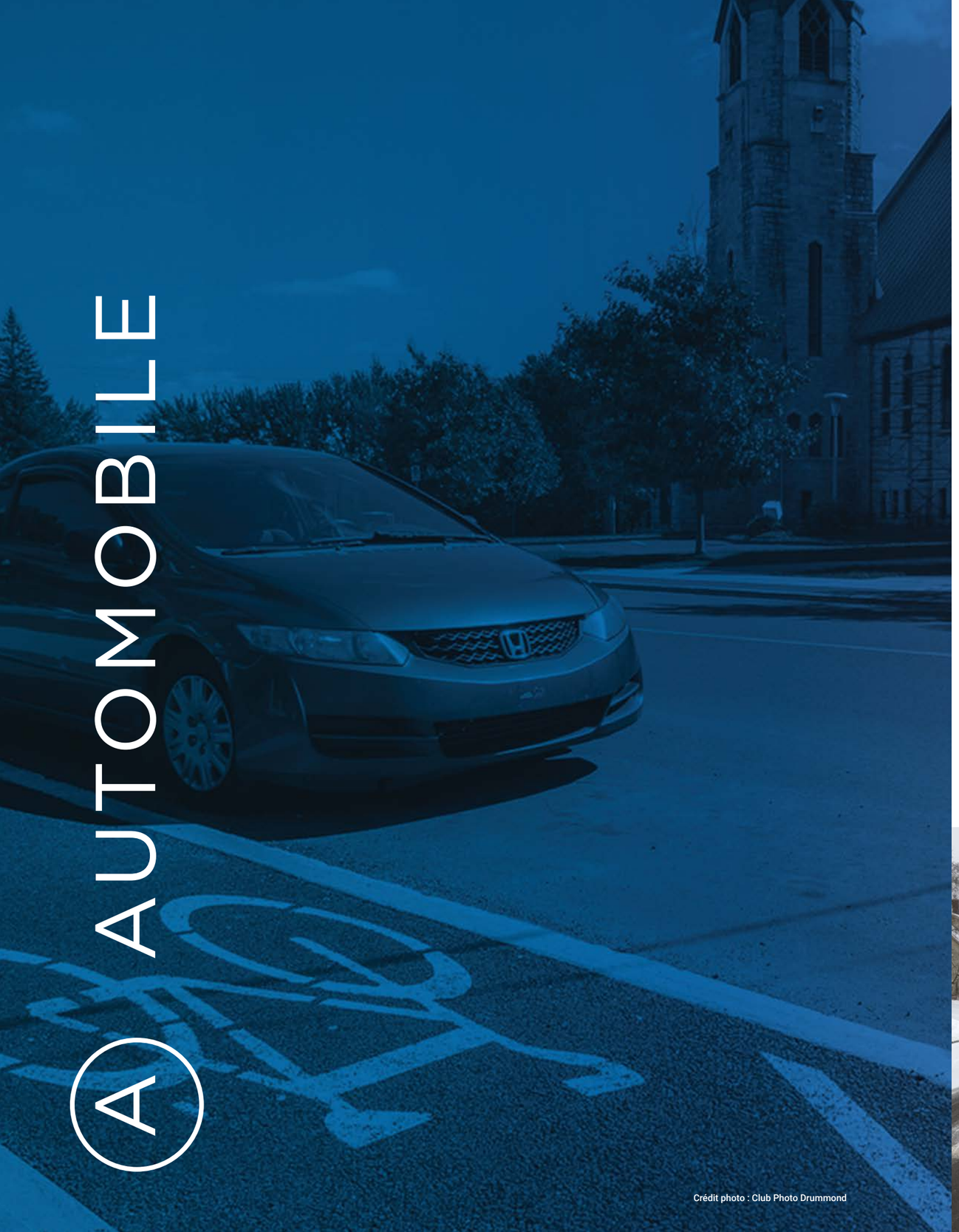
T1 - Amélioration du réseau physique
T1.1 - Assurer un entretien hivernal prioritaire des installations
T1.2 - Poursuivre l'aménagement de points d'arrêts confortables et accessibles
T2 - Expérience client de niveau supérieur
T2.1 - Développer une identité visuelle distinctive et attrayante
T2.2 - Améliorer l'accessibilité des autobus
T2.3 - Communiquer davantage les services offerts
T2.4 - Développer différents types de paiement et de forfaits
T2.5 - Intégrer les technologies de l'information en temps réel
T3 - Offre de transport
T3.1 - Bonifier les horaires de service
T3.2 - Développer des solutions de rabattement pour les secteurs isolés ou à faible densité
T3.3 - Développer des mesures collaboratives avec les employeurs
T3.4 - Améliorer l'efficacité des déplacements en transport en commun
T3.5 - Compléter la desserte des milieux de vie à haute densité

Drummondville n'a pas encore l'achalandage en transport en commun qui justifierait la volonté d'aller vers des voies réservées aux autobus telles qu'on en observe dans les zones métropolitaines ou fortement achalandées. Les orientations spécifiques à l'amélioration du réseau physique concernent surtout l'aménagement des points d'arrêt. Attendre l'autobus dans la rue, soumis aux intempéries, pourrait décourager l'utilisation au transport en commun. Un effort est donc consenti pour que les points d'arrêt soient accessibles à tous, confortables et bien entretenus.

Les principales mesures touchent la qualité de l'expérience client et veillent à bonifier l'offre du transport en commun. Pour sortir le transport en commun de l'anonymat, Drummondville développe une identité visuelle attrayante, communique davantage les services offerts et offre des alternatives de paiement, de nouveaux forfaits et de l'information en temps réel. Toutes ces mesures, de même qu'une accessibilité accrue aux autobus, permettent de rehausser au maximum la qualité de l'expérience client, ce qui est susceptible d'attirer une clientèle plus large, plus diversifiée et aussi plus nombreuse.

La bonification de l'offre du transport en commun implique une révision des horaires et des mesures collaboratives avec les employeurs, mais l'essentiel des nouvelles orientations vise à structurer un nouveau réseau plus performant. La nouvelle structure du réseau doit réduire considérablement la durée des trajets. Pour atteindre cet objectif, Drummondville compte créer davantage d'axes à haute fréquence et, en parallèle, trouver des solutions de rabattement pour les secteurs isolés ou à faible densité.

Crédit photo : Club Photo Drummond



Crédit photo : Club Photo Drummond

AUTOMOBILE

PORTRAIT ACTUEL

À Drummondville, il n'y a pas de congestion importante aux heures de pointe. L'automobile demeure le moyen le plus efficace pour se déplacer d'un point à l'autre et il n'y a aucun service d'autopartage et peu d'incitatifs au covoiturage. Les travailleurs de l'extérieur sont nombreux et ils accèdent en très grande majorité à leur lieu de travail en voiture. Cette facilité à se déplacer en voiture amène un lot d'impacts négatifs sur la population et le territoire.

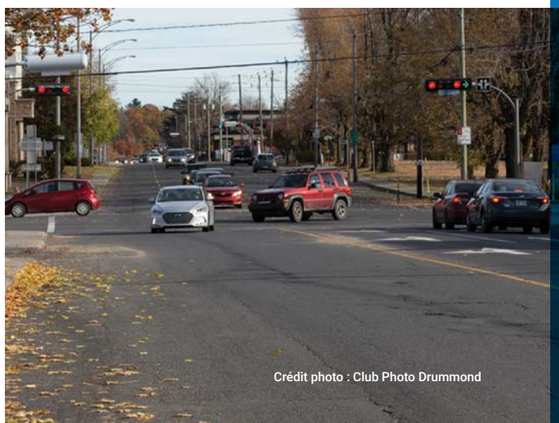
Historiquement, la configuration très large des rues de Drummondville a fait en sorte que l'automobile s'est rapidement accaparé la quasi-totalité de l'espace public. L'aisance et la facilité à circuler en voiture est probablement la plus grande force du réseau. Cependant, ceci explique en grande partie pourquoi les modes alternatifs à l'auto solo et la multimodalité arrivent très loin derrière en tant qu'options de transport intéressantes.

Aujourd'hui, l'automobile représente une contrainte majeure au développement d'habitudes de déplacement plus durables. Les consultations publiques ont également mis en lumière un phénomène particulier : plusieurs profitent de la rapidité de la voiture pour aller diner à la maison lorsqu'ils travaillent. Cette situation entraîne une multiplication des déplacements motorisés liés au travail. Cette principale force perçue par les Drummondvillois se révèle donc une importante barrière au développement de la mobilité durable. Pourtant, le développement à grande croissance de la population et l'augmentation prévisible des distances moyennes de déplacement sur le territoire compromettent la facilité des déplacements en voiture personnelle dans les années à venir.

Crédit photo : Ville de Drummondville

De plus, plusieurs rues sont surdimensionnées pour les véhicules routiers alors que les infrastructures sont inadaptées aux modes actifs et collectifs. À court terme, ces rues contribuent à freiner les modes de déplacement durables, mais elles offriront à moyen et long termes des opportunités de réduction de la largeur des voies de circulation et de bonification des infrastructures en faveur des autres usagers.

L'électrification des transports est également un sujet d'actualité. L'attrait environnemental du véhicule électrique est bénéfique pour l'environnement. Toutefois, utilisé en auto solo, ce mode de transport occupe la même empreinte au sol et apporte les mêmes problèmes de congestion et de sécurité qu'un véhicule à essence. De plus, la voiture électrique implique elle aussi une consommation importante de ressources. La mobilité durable ne se résume donc pas seulement à utiliser un véhicule électrique.


Crédit photo : Club Photo Drummond

COMPARAISON DES EFFETS DE DIVERSES STRATÉGIES DE TRANSPORT SUR DIFFÉRENTS ENJEUX[13]

	Statu quo	Auto électrique	Articulation de l'urbanisation et du transport en commun
Réduction du kilométrage parcouru			■
Réduction de la congestion			■
Coût des infrastructures routières			■
Coût du stationnement			■
Coût pour les usagers		▮	■
Sécurité routière			■
Indépendance énergétique		■	■
Réduction des émissions de GES		■	■
Santé publique		▮	■
Planification territoriale améliorée			■

Crédit photo : Club Photo Drummond

Même si la voiture électrique n'est pas la solution de premier plan pour accroître la durabilité des déplacements, la Ville de Drummondville assure le déploiement des infrastructures de recharge. Elle mise avant tout sur le changement des habitudes en regard du mode auto solo. En effet, un déplacement fait seul en voiture électrique laisse une empreinte environnementale beaucoup plus grande qu'un déplacement fait à pied, à vélo ou en autobus.

Par ailleurs, les consultations ont permis de soulever un enjeu majeur pour l'ensemble des villes du Québec, soit que les jeunes marchent de moins en moins et vont moins souvent à vélo ou à pied vers l'école. Les craintes des parents associées à leurs perceptions quant à la sécurité et à la vitesse dans les quartiers font en sorte qu'ils deviennent des parents taxis, donc eux-mêmes source de problèmes pour la circulation et pour la sécurité autour des écoles.

ENJEUX

Les quatre principaux enjeux pour l'automobile sont les suivants :

- La sécurisation des périmètres scolaires (éloigner les véhicules des écoles);
- La réduction de la vitesse des véhicules dans les milieux de vie;
- L'absence de stationnement incitatif (voir orientation U3.2);
- Le faible coût ou la gratuité du stationnement (voir orientation U3.3).

ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES

A1 - Assurer la quiétude des quartiers par l'aménagement de mesures de modération de la circulation et la réduction de la circulation de transit

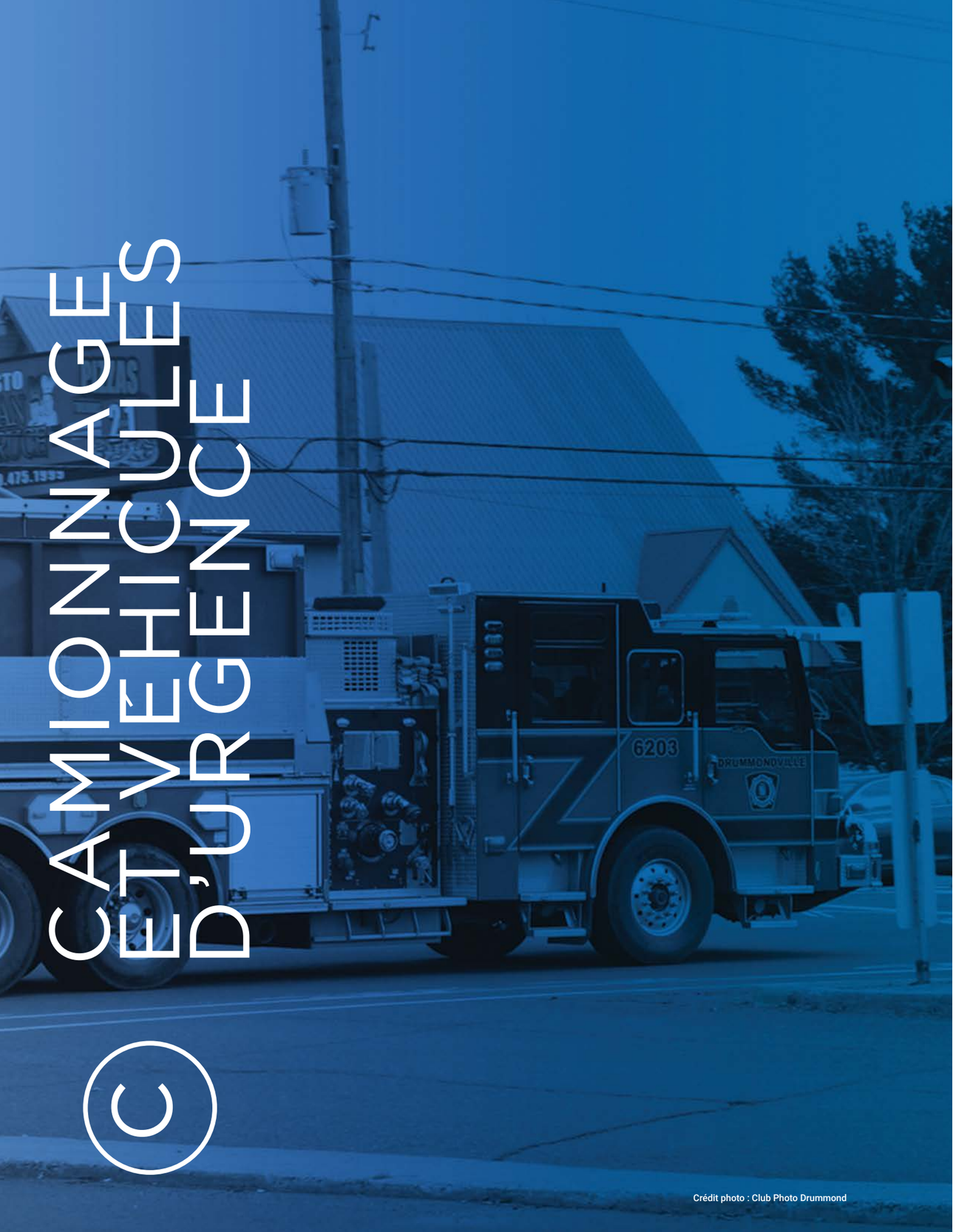
A2 - Prioriser les besoins des usagers vulnérables en considérant la fluidité et la synchronisation des artères

A3 - Déployer les infrastructures et les services requis pour les véhicules électriques et les nouvelles technologies

A4 - Appuyer les initiatives en autopartage et en covoiturage

Les grandes orientations pour l'automobile visent à valoriser les modes de transport durables tout en maintenant des conditions de circulation acceptables pour les automobilistes. À l'horizon 2040, la majorité des déplacements sur le territoire continuent de s'effectuer en véhicule personnel, mais l'objectif est de les réduire à une proportion de 69 %. Les besoins des automobilistes sont donc satisfaits, malgré la priorité accordée aux besoins des autres usagers plus vulnérables.

Crédit photo : Club Photo Drummond



CAMIONNAGE ET VÉHICULES D'URGENCE

C

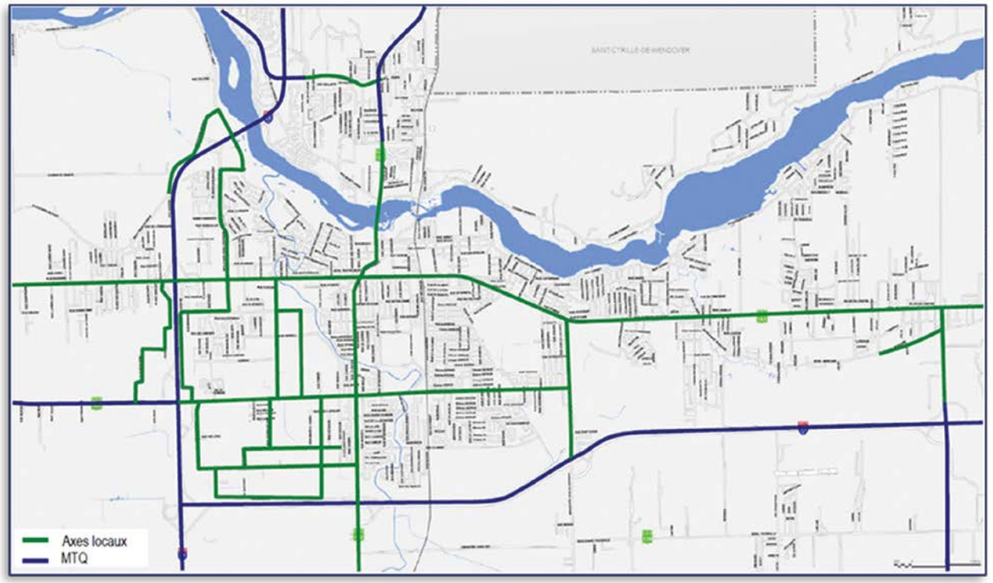
Crédit photo : Club Photo Drummond

CAMIONNAGE ET VÉHICULES D'URGENCE

PORTRAIT ACTUEL

En raison de l'importance de l'industrie manufacturière et de la présence des autoroutes 20 et 55, qui ont conditionné une bonne partie du développement économique local, le camionnage est une partie intégrante de la réalité drummondvilloise. Les industries qui génèrent beaucoup de déplacements de camions sont situées à l'écart des zones résidentielles, à quelques exceptions près.

RÉSEAU DE CAMIONNAGE



ENJEUX

La localisation optimale des industries fait en sorte que très peu d'enjeux sont liés au camionnage et que la population accepte la présence des camions. Une bonne cohabitation s'opère avec le camionnage et cette industrie engendre un impact faible sur le sentiment de sécurité de la population.

Crédit photo : Club Photo Drummond

ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES

Pour maintenir ce niveau de confort et assurer la durabilité du transport en lien avec le camionnage et les véhicules d'urgence, quatre grandes orientations sont mises de l'avant, soit :

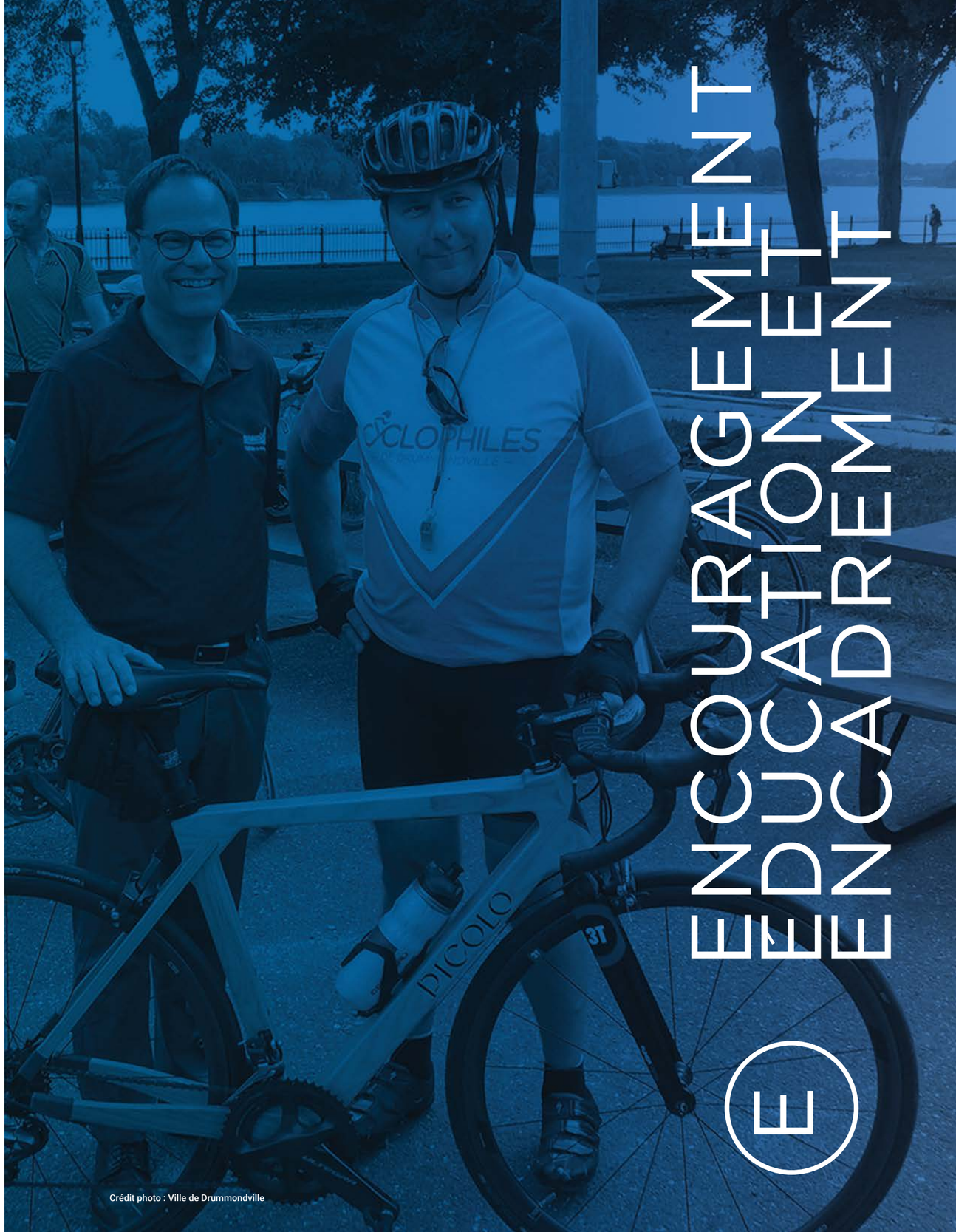
C1 - Maintenir l'accès à un réseau de camionnage efficace

C2 - Considérer l'impact sur l'accessibilité aux véhicules d'urgence et aux véhicules de livraison dans l'aménagement de la rue

C3 - Maintenir de bonnes conditions de cohabitation des véhicules lourds avec les usagers vulnérables

C4 - Encourager la mutualisation du transport de marchandises

Dans le sens de la continuité, le premier objectif consiste à maintenir l'efficacité du réseau de camionnage. Il est également souhaitable d'encourager la mutualisation des marchandises, car cela permet d'accroître la durabilité du transport lourd. Il faut également maintenir de bonnes conditions de cohabitation avec les autres véhicules et les usagers vulnérables. Enfin, l'accessibilité aux véhicules d'urgence a toujours été et restera une priorité pour la Ville.



Crédit photo : Ville de Drummondville

ENCOURAGEMENT, ÉDUCATION ET ENCADREMENT

PORTRAIT ACTUEL

L'encouragement, l'éducation et l'encadrement se rapportent aux efforts qui doivent être consentis pour la sensibilisation, l'information et la conscientisation de la population et des clientèles du réseau. Cette grande orientation fait aussi référence à la coercition et elle intègre des mesures valorisant l'ensemble des modes de transport durables.

Parmi les grands constats des consultations, il faut souligner l'importante perception d'insécurité chez ceux qui se déplacent à pied ou à vélo. Les citoyens ayant participé aux consultations s'entendent sur le fait que l'encouragement et la promotion ne suffiront pas à influencer de manière significative les habitudes acquises au fil des ans en mobilité. Seuls des incitatifs économiques réels, accompagnés de mesures plus contraignantes pour l'utilisation de la voiture, permettront de franchir les étapes menant vers la mobilité durable.

Finalement, les enfants doivent être mobilisés et éduqués sur l'impact de leurs modes de déplacements et sur les bienfaits associés aux transports actifs et collectifs. Apprendre à être autonome dans ses déplacements, à faire du vélo et à respecter les règles de sécurité routière renvoient à des compétences tout aussi importantes qu'apprendre à nager ou à jouer d'un instrument de musique.

Crédit photo : Ville de Drummondville

ENJEUX

Cinq grands enjeux résument l'ensemble des préoccupations soulevées lors des consultations, soit :

- Le manque d'encouragement, d'éducation et d'encadrement;
- Une culture à l'automobile qui alimente l'intolérance;
- Le besoin de changer les perceptions et de briser les habitudes;
- La mobilisation des enfants au plus jeune âge;
- Le manque d'incitatifs (financiers et autres).

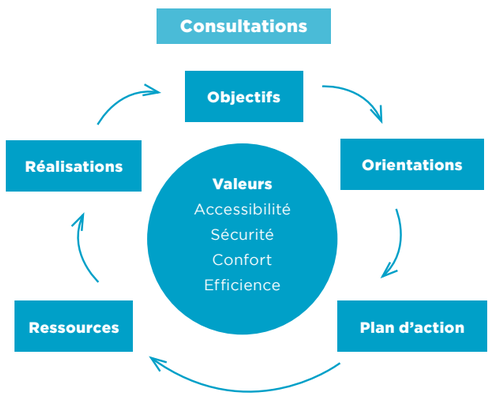
ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES

E1 - Promouvoir la mobilité active et le transport en commun comme moyens de transport efficaces, pratiques, sains et agréables
E2 - Augmenter le contrôle et les mesures coercitives favorisant la sécurité des usagers vulnérables
E3 - Encourager et supporter les programmes et initiatives scolaires et communautaires en mobilité durable
E4 - Participer à l'amélioration des connaissances et des compétences des jeunes afin d'augmenter leur sécurité et leur capacité à se déplacer autrement
E5 - Accompagner les entreprises dans le développement d'environnements et de programmes en faveur du transport actif et collectif
E6 - Développer, en partenariat, des incitatifs pour récompenser les efforts en mobilité durable
E7 - Miser sur l'image « mobilité durable » à Drummondville

L'éducation, l'encouragement et l'encadrement sont des mesures qui viennent compléter le noyau des mesures structurantes, davantage axées sur l'aménagement physique des réseaux. Récompenser les efforts des travailleurs et des étudiants qui se déplacent à vélo, à pied ou en transport en commun est une avenue visant à motiver les individus à modifier leurs habitudes de déplacement, surtout si les infrastructures requises sont présentes et qu'elles permettent de le faire. L'augmentation progressive des mesures coercitives favorise aussi la mobilité durable, car les usagers doivent se sentir en sécurité pour adhérer pleinement au transport actif. Une image de marque sera développée pour communiquer la vision d'avenir de la Ville en matière de mobilité durable dans l'intérêt collectif.

MISE EN ŒUVRE

Ce Plan de mobilité durable fixe les objectifs et les orientations de la Ville en fonction des valeurs fondamentales d'accessibilité, de sécurité, de confort et d'efficience. Il respecte les besoins et les aspirations de la population qui a répondu à l'appel en participant aux consultations publiques.



Suite à cette démarche, une consultation interne à la Ville et une consultation des partenaires ont eu lieu permettant de cibler les actions répondant le mieux aux orientations et ayant un impact réel sur l'atteinte des objectifs.

Le Plan d'action 2020-2024 en mobilité durable, qui accompagne le présent document, est donc le tout premier plan d'action d'une série de quatre. Combinés, ces plans d'action permettront à la Ville d'atteindre ses objectifs de mobilité durable à l'horizon 2040.

Crédit photo : Club Photo Drummond

Crédit photo : Club Photo Drummond

GOUVERNANCE

La responsabilité du suivi de l'évolution de la mobilité durable sera déléguée à un comité permanent. La Ville rendra public un rapport annuel incluant le bilan annuel des réalisations et le suivi des indicateurs de performance disponibles. Ces indicateurs permettront de suivre l'avancement de la mobilité durable sur le territoire pour chacun des quatre grands objectifs du présent Plan.

INDICATEURS DE PERFORMANCE DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Parts modales	Sécurité optimale	Rues complètes	Réseau structurant
Pourcentage de chaque mode	Nombre d'accidents	Longueur du réseau cyclable	Nombre de passages en transport en commun
Taux de détention de permis de conduire	Nombre de personnes blessées et gravité des blessures	Longueur du réseau piétonnier	Densité dans les limites du réseau structurant
Taux d'immatriculation		Longueur de réfection des rues	Densité globale sur le territoire
Indice d'utilisation du transport en commun		Nombre de requêtes en modération de la circulation	Population par longueur du réseau routier
		Enquête qualitative de convivialité	

À la dernière année de chaque plan d'action, un rapport quinquennal, substituant le rapport annuel et intégrant le dévoilement du prochain plan d'action, sera produit.

La gouvernance des actions et le suivi de la mobilité à travers des rapports périodiques et plusieurs indicateurs permettront à la Ville de connaître la progression et d'apporter les ajustements requis pour atteindre les objectifs du Plan. De plus, les publications permettront aux citoyens, ainsi qu'aux différents partenaires de suivre le fruit de leur collaboration puisqu'ils seront inévitablement consultés et invités à participer à de nombreuses actions et projets d'intérêt.

Crédit photo : Ville de Drummondville

RÉFÉRENCES

1 - Ministère des Transports du Québec, Politique de mobilité durable :
https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx

2 - Partenaires consultés : Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec, MRC de Drummond, Sûreté du Québec, Réseaux plein air Drummond, Cégep de Drummondville, Services incendie, Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Mauricie-et-du-Centre-du-Québec, Ministère des Transports du Québec, Association des Véhicules Électriques du Québec, Commission scolaire des Chênes, Emploi-Québec, Loisirs et sports Centre-du-Québec, Corporation de développement communautaire Drummond, Chambre de développement commercial, entreprises et autres.

3 - Statistique Canada, Recensement de la population de 2006 et 2016 ainsi que l'Enquête nationale auprès des ménages (l'ENM) de 2011.

4 - Profil Statistique Drummondville 2018, Commerce Drummond :
https://commerce-drummond.com/profil-statistique-de-drummondville-2018/

5 - Dessau, Plan directeur de gestion des déplacements pour la Ville de Drummondville, 2012.

6 - Association canadienne des automobilistes, Coûts d'utilisation d'une automobile, Édition 2013.

7 - Vélo Québec, Livret Vélosympatique :
https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/chiffres-arguments-velo-organisation/

8 - MDDELCC, Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2015 et leur évolution depuis 1990, 2018.

9 - Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification (2018) Transporter le Québec vers la modernité : Politique de mobilité durable – 2030.

10 - SDED, Charte de développement commercial 2016-2021 :
https://commerce-drummond.com/cartes/

11 - Ville de Drummondville, Plan d'urbanisme, 2012.

12 - Walker, Jarrett, Human Transit, How Clearer Thinking about Public Transit Can Enrich Our Communities and Our Lives, 2011 (adaptation).

13 - Collectivités viables, Mobilité durable.
Adaptation du tableau de Comparaison des effets de diverses stratégies de transport :
http://collectivitesviables.org/articles/mobilite-durable.aspx

NOTES :

3.4m

DRUMMONDville
Capitale du développement

mod>
MOBILITÉ
DURABLE
DMV