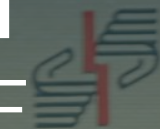


PLAN D'ACTION EN MOBILITÉ DURABLE 2026-2027



Cégep de Drummondville

960

mod[>]
MOBILITÉ DURABLE

DRUMMONDville
Capitale du développement



PAR LA VILLE DE DRUMMONDVILLE

COMITÉ DE TRAVAIL

MEMBRES

Sarah Saint-Cyr Lanoie, conseillère municipale

Philippe Cantin, conseiller stratégique

Bureau de la coordination stratégique

Jean-François Comeau, chargé de projet

Service de l'ingénierie

Jean-François Daigle, directeur général adjoint

Module de l'aménagement et développement durable du territoire

Etienne Hamel, chef de division

Service de l'environnement et de la mobilité durable

Marie-Ève Vadnais, directrice

Service de l'environnement et de la mobilité durable

RÉDACTION

Etienne Hamel, chef de division

Service de l'environnement et de la mobilité durable

Marie-Ève Vadnais, directrice

Service de l'environnement et de la mobilité durable

CONTRIBUTEUR

Jérôme Blanchette, directeur

Service des travaux publics

Benoit Carignan, trésorier et directeur

Service des finances

Audrey-Anne Claude, chef de division

Service des loisirs et de la vie communautaire

Jonathan Guay, directeur général adjoint

Module des services à la vie citoyenne, des loisirs et de la vie communautaire

Marc Lanoie, chef de division

Service de l'ingénierie

Philippe Mercure, directeur

Bureau de coordination stratégique

Nancy Ouimet, directrice

Service du capital humain

Julie René, chef de division

Service de l'ingénierie

Dominic Villeneuve, directeur

Service des communications

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION..... 5

OBJECTIFS DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE 6

ÉTAT D’AVANCEMENT..... 7

OBJECTIFS DU PLAN D’ACTION 2026-2027 8

1. UN TERRITOIRE FAVORABLE À LA MOBILITÉ DURABLE..... 9

2. UNE OFFRE DE TRANSPORT DIVERSIFIÉE 11

3. UNE POPULATION INFORMÉE ET SENSIBILISÉE..... 13

INTRODUCTION

Second plan d'action issu du Plan de mobilité durable 2020-2040, le présent exercice dresse un état d'avancement sommaire des objectifs fixés par celui-ci et propose une série d'interventions en matière de mobilité durable qu'entend réaliser la Ville de Drummondville et ses partenaires au cours de la période 2026-2027.

Depuis les années 50, les villes québécoises, dont Drummondville, ont été construites en ayant en tête la fluidité de la circulation automobile. Arrivés aux limites de ce modèle, nous connaissons désormais ses impacts sur les changements climatiques, l'étalement urbain, la santé physique et mentale, l'impact des zones minéralisées, les îlots de chaleur et bien plus encore.

Malgré une abondance de données scientifiques et techniques, nous éprouvons de sérieuses difficultés à communiquer celles-ci avec nos concitoyens. Une des raisons est que les géographes, ingénieurs, urbanistes ont, dans le cadre de leur vie professionnelle, un regard sur les 15, 20, 30 prochaines années et parfois même plus, alors que la perspective d'une majorité de citoyens est sur un terme généralement beaucoup plus court.

Comme l'adhésion de la population est un vecteur essentiel au changement de culture qu'imposent les enjeux de la mobilité durable. Nous devons combler le fossé idéologique qui nous sépare et c'est avec cette philosophie que nous avons abordé le présent plan d'action.



OBJECTIFS DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

OBJECTIF 1

Accroître la part modale des déplacements actifs et collectifs de 20% d'ici 2040

OBJECTIF 2

Adopter une approche de sécurité optimale dans la conception des rues

OBJECTIF 3

Guider l'aménagement de l'espace public par le principe de rues complètes

OBJECTIF 4

Développer Drummondville autour d'un réseau de transport en commun structurant

OBJECTIFS DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

OBJECTIF 1

Accroître la part modale des déplacements actifs et collectifs de 20% d'ici 2040



AUTOBUS DRUMMONDVILLE LIMITEE

S E R V I C E de V I L L E.

	1950	1951	1952
Nombre de passagers	1,181,289	1,006,550	863,280

**Nous étions capables
en 1950!**



ÉTAT D'AVANCEMENT

30 des 39 actions du premier plan d'action ont été réalisés

1. Parts modales

- Part modale automobile de 89% en 2016 vs 86,9% en 2021;
- Taux de détention de permis de conduire 66,7% en 2019 vs 66,9% en 2023;
- 1.86 véhicules par ménage en 2016 vs 1.82 en 2022.

2. Sécurité optimale

- 2 accidents mortels et 3 graves en 2019 vs 4 mortels et 6 graves en 2023.

3. Rues complètes

- 118 kilomètres de réseau cyclable en 2019 vs 141 kilomètres en 2023;
- Beaucoup d'enjeux de vitesse de circulation;
- Certains enjeux de mise en œuvre du guide de rue complète.

4. Réseau structurant

- 474 195 passages en transport collectif en 2021 vs 887 155 en 2024;
- Bien que bonifié, le réseau ne peut pas être considéré comme structurant.

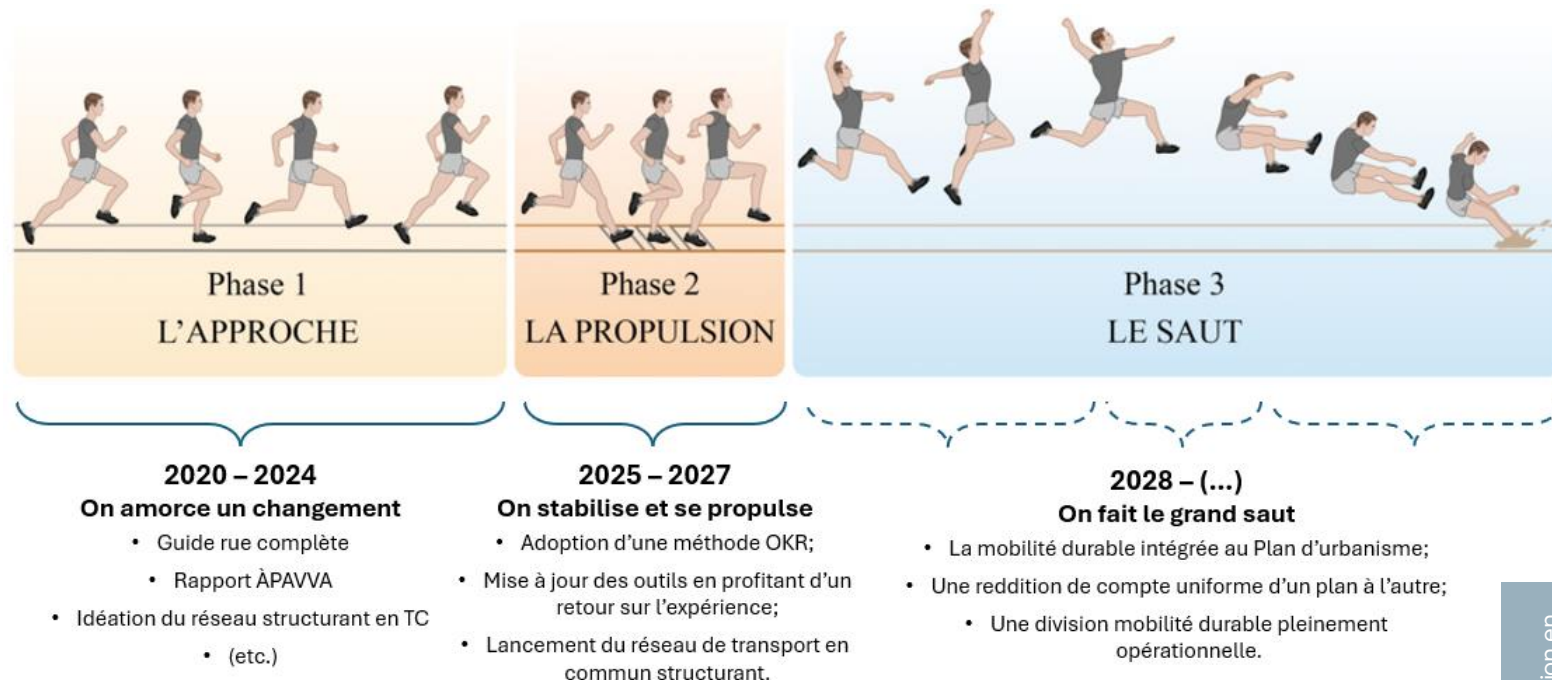
OBJECTIF DU PLAN D'ACTION 2026-2027

Objectifs du plan transitoire

À l'image d'un saut en longueur, où la phase d'approche correspond au premier plan d'action, ce nouveau plan représente l'élan décisif — la propulsion — qui permettra d'atteindre les ambitions du Plan de mobilité durable 2020-2040.

Ce plan transitoire se veut à la fois une consolidation et une accélération. Il s'appuie sur les apprentissages concrets des dernières années pour ajuster nos outils, renforcer notre dialogue avec les citoyens et amorcer les transformations durables de notre territoire. C'est une étape stratégique qui nous permet de passer de l'expérimentation à l'enracinement, du déploiement à la cohérence à grande échelle.

Il ne s'agit plus simplement d'agir : il s'agit de faire converger nos efforts vers une vision claire, structurée, et profondément ancrée dans les aspirations de notre collectivité.



1

UN TERRITOIRE FAVORABLE
À LA MOBILITÉ DURABLE



ORIENTATION STRATÉGIQUE 1

Un territoire favorable à la mobilité durable



OBJECTIFS

1.1

Réviser les cadres d'interventions et guides de conception

1.2

Assurer le maillage et la qualité des réseaux

CHANTIERS D'ACTION

- 1.1.1 Mettre à jour et fusionner les outils de planification
- 1.1.2 Accroître le niveau de connaissances fines de l'organisation
- 1.1.3 Définir une politique encadrant le stationnement automobile

- 1.2.1 Bonifier les aménagements cyclo-pédestres
- 1.2.2 Favoriser l'apaisement de la circulation des quartiers
- 1.2.3 Assurer la conservation et le maintien des infrastructures

2

UNE OFFRE DE TRANSPORT
DIVERSIFIÉE



ORIENTATION STRATÉGIQUE 2

Une offre de transport diversifiée



OBJECTIFS

2.1

Développer et consolider les offres alternatives à l'automobile

2.2

Bonifier le service de transport en commun

CHANTIERS D'ACTION

2.1.1 Déposer un plan directeur d'infrastructures structurantes

2.1.2 Accroître la notoriété et l'accessibilité de la mobilité durable

2.1.3 Poursuivre le déploiement du réseau cyclable hors chaussée

2.2.1 Améliorer la qualité de l'offre et le service à la clientèle

2.2.2 Définir et mettre en œuvre un réseau de transport en commun structurant

2.2.3 Augmenter les revenus du service de la mobilité durable

3

UNE POPULATION
INFORMÉE ET SENSIBILISÉE



ORIENTATION STRATÉGIQUE 3

Une population informée et sensibilisée



OBJECTIFS

3.1

Encourager la prise de conscience

3.2

Supporter la prise de décision

3.3

Soutenir la mise en œuvre et le maintien

CHANTIERS D'ACTION

3.1.1 Réaliser des campagnes de sensibilisation

3.1.2 Faire de nos employés des ambassadeurs de la sécurité routière

3.2.1 Supporter les programmes de formation et d'éducation

3.2.2 Inciter les drummondvillois à découvrir le réseau cyclable

3.2.3 Clarifier et diffuser les informations les plus pertinentes aux utilisateurs du transport collectif

3.3.1 Accompagner les organisateurs d'événements pour favoriser la mobilité durable

3.3.2 Supporter les initiatives structurantes des organisations partenaires

