

VILLE DE VICTORIAVILLE

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

**VOLET 1 - PORTRAIT ET DIAGNOSTIC
VERSION FINALE**

JANVIER 2019



Émission finale
Janvier 2019

Ce plan de mobilité durable a été élaboré par :
Geneviève Pharand , ing. D.E.S.S. (OIQ: 5010393)
Chloé Lalancette, graphiste
Charlene Saumure, graphiste







TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	11	3.6 CORRIDORS SCOLAIRES	93
MISE EN CONTEXTE	12	3.7 DEMANDE ET POTENTIEL DU VÉLO	94
INTRANTS PERTINENTS	13	3.8 RÉSEAU CYCLABLE	96
MÉTHODOLOGIE	14	3.9 STATIONNEMENT POUR VÉLOS	100
DÉMARCHE PARTICIPATIVE ET INTÉGRÉE	15	3.10 VÉLO COMMUNAUTAIRE	101
STRUCTURE DU PLAN DE MOBILITÉ	15	3.11 VÉLOGARE	103
1. CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE	15	3.12 AIDES À LA MOBILITÉ MOTORISÉES (AMM)	104
1.1 LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE	18	3.13 SÉCURITÉ DES USAGERS VULNÉRABLES	107
1.2 BARRIÈRES PHYSIQUES ET POINTS DE PASSAGE	19	4. TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO	111
1.3 TRAME URBAINE	23	4.1 TRANSPORTS COLLECTIFS PAR TAXI (TAXI RÉGULIER ET TAXIBUS)	112
1.4 PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE	25	4.2 TRANSPORT INTERMUNICIPAL	115
1.5 FAMILLES ET MÉNAGES	30	4.3 TRANSPORT ADAPTÉ « ROULI-BUS »	116
1.6 IMMIGRATION	31	4.4 TRANSPORT SCOLAIRE	117
1.7 MOBILITÉ ET MIGRATION	32	4.5 TRANSPORT AVEC ACCOMPAGNEMENT BÉNÉVOLE	118
1.8 REVENU, LOCATION ET EMPLOI	33	4.6 TRANSPORT MÉDICAL	120
1.9 MODE DE DÉPLACEMENT - MOTIF TRAVAIL	34	4.7 TRANSPORT INTERURBAIN - TERMINUS VICTORIAVILLE	121
1.10 UTILISATION DU SOL	35	4.8 ANALYSE DES BESOINS EN TRANSPORTS COLLECTIFS	122
1.11 PÔLES GÉNÉRATEURS	39	4.9 COVOITURAGE	129
1.12 OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT	43	4.10 NAVETTE SUBWAY-VOLKSWAGEN	130
1.13 SYNTHÈSE DES CONTRAINTES ET POTENTIELS DE L'ORGANISATION DU TERRITOIRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE	45	4.11 NAVETTE HOP LA VILLE	131
2. RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT	47	5. TRANSPORTS ÉCONOMIQUES	133
2.1 HIÉRARCHIE ROUTIÈRE	48	5.1 CAMIONNAGE	134
2.2 CARACTÉRISATION DE LA CIRCULATION ACTUELLE	51	5.2 AÉRODROME	136
2.3 MODE DE GESTION ET CONTRÔLE DE LA CIRCULATION	55	5.3 MOBILITÉ DES SALARIÉS	137
2.4 VITESSE	61	6. GESTION DE LA DEMANDE	139
2.5 MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION	65	6.1 SENSIBILISATION ET ÉDUCATION	140
2.6 STATIONNEMENT	68	7. CORRIDORS DE MOBILITÉ	143
2.7 BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES	75	7.1 BOULEVARD JUTRAS	144
2.8 SÉCURITÉ ROUTIÈRE	77	7.2 BOULEVARD DES BOIS-FRANCS	147
3. MODES ACTIFS	81	7.3 RUE NOTRE-DAME	150
3.1 LIGNES DE DÉSIR - MARCHÉ	82	8. SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC	153
3.2 RÉSEAU PIÉTONNIER	83	8.1 DÉFINITION DES ENJEUX ET PISTES DE SOLUTIONS	154
3.3 TRAVERSE PIÉTONNE	87		
3.4 PASSAGE / SENTIER PIÉTONNIER	90		
3.5 ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE	91		

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1.1 : LOCALISATION DE VICTORIAVILLE ET ITINÉRAIRES À PARTIR DES GRANDES MUNICIPALITÉS	18	FIGURE 2.5 : CONDITIONS DE CIRCULATION – HEURE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI (17H00)	53
FIGURE 1.2 : BARRIÈRES PHYSIQUES ET POINTS DE PASSAGE	22	FIGURE 2.6 : MODES DE GESTION DES CARREFOURS DE LA MUNICIPALITÉ DE VICTORIAVILLE	56
FIGURE 1.3 : TRAME URBAINE	24	FIGURE 2.7 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION NOTRE-DAME/DE BIGARRÉ	57
FIGURE 1.4 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION 1991 - 2011	25	FIGURE 2.8 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION NOTRE-DAME EST/CARTIER	57
FIGURE 1.5 : AUGMENTATION DE LA POPULATION RÉELLE ET PROJETÉE, VICTORIAVILLE ET MRC D'ARTHABASKA, 2001-2031	25	FIGURE 2.9 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION BOIS-FRANCS NORD/NOTRE-DAME/LAVIGNE	58
FIGURE 1.6 : DENSITÉ DE LA POPULATION, VICTORIAVILLE (2011)	26	FIGURE 2.10 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION JUTRAS/GAMACHE/CARIGNAN	58
FIGURE 1.7 : PYRAMIDE DES ÂGES	27	FIGURE 2.11 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION LAVIGNE/ROY/DE BIGARRÉ	59
FIGURE 1.8 : PROJECTION DE LA POPULATION (2006-2031) SELON LES GROUPES D'ÂGE	27	FIGURE 2.12 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION NOTRE-DAME OUEST/DE L'AQUEDUC	59
FIGURE 1.9 : PROPORTION DE LA POPULATION ÂGÉE DE 65 ANS ET PLUS, VICTORIAVILLE (2011)	28	FIGURE 2.13 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION NOTRE-DAME OUEST/JUTRAS OUEST	59
FIGURE 1.10 : RÉPARTITION DES MÉNAGES SELON LEUR GENRE (2011)	30	FIGURE 2.14 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION LAURIER OUEST /DU MOULIN ET LAURIER OUEST / PELLERIN	60
FIGURE 1.11 : RÉPARTITION DE LA POPULATION DE 15 ANS ET PLUS EN FONCTION DU MODE DE TRANSPORT CHOISI POUR SE RENDRE SUR LE LIEU DE TRAVAIL	34	FIGURE 2.15 : VITESSES AFFICHÉES	61
FIGURE 1.12 : FONCTION RÉSIDENTIELLE	35	FIGURE 2.16 : VITESSES AFFICHÉES VERSUS PRATIQUÉES (ZOOM À LA PAGE SUIVANTE)	63
FIGURE 1.13 : PROPORTION DES DIFFÉRENTES TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES À VICTORIAVILLE	35	FIGURE 2.17 : CHAMP DE VISION PÉRIPHÉRIQUE EN FONCTION DE LA VITESSE DE CIRCULATION DU VÉHICULE	65
FIGURE 1.14 : FONCTION COMMERCIALE	36	FIGURE 2.18 : DISTANCE DE VISIBILITÉ D'ARRÊT NÉCESSAIRE EN FONCTION DE LA VITESSE	65
FIGURE 1.15 : FONCTION INDUSTRIELLE	36	FIGURE 2.19 : PROBABILITÉ DE DÉCÈS DES PIÉTONS SELON LA VITESSE D'IMPACT	66
FIGURE 1.16 : FONCTION INSTITUTIONNELLE	37	FIGURE 2.20 : OFFRE DE STATIONNEMENT	69
FIGURE 1.17 : UTILISATION DU SOL	38	FIGURE 2.21 : ÉVOLUTION ANNUELLE DU NOMBRE TOTAL DE COLLISIONS SURVENUES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DE VICTORIAVILLE SELON LEURS GRAVITÉS (2010-2013)	77
FIGURE 1.18 : IDENTIFICATION DES PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS	41	FIGURE 2.22 : RÉPARTITION HORAIRE DES COLLISIONS (2010-2013)	77
FIGURE 1.19 : LOCALISATION DES TERRAINS VACANTS CLASSÉS SELON LEUR AFFECTATION À VICTORIAVILLE	44	FIGURE 2.23 : GENRE DES COLLISIONS (2010-2013)	79
FIGURE 2.1 : HIÉRARCHIE ROUTIÈRE	50	FIGURE 2.24 : TYPE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS (2010-2013)	79
FIGURE 2.2 : DJMA ESTIMÉS VERSUS HIÉRARCHIE ROUTIÈRE	52	FIGURE 2.25 : CODES D'IMPACTS DES COLLISIONS (2010-2013)	79
FIGURE 2.3 : CONDITIONS DE CIRCULATION – HEURE DE POINTE DU MATIN (8H00)	53	FIGURE 2.26 : LOCALISATION DES COLLISIONS, TOUS GENRES CONFONDUS (2010-2013)	80
FIGURE 2.4 : CONDITIONS DE CIRCULATION – HEURE DE POINTE DU MIDI (12H00)	53		

LISTE DES FIGURES (SUITE)

FIGURE 3.1 : TROTTOIRS DE LA VILLE DE VICTORIAVILLE	86
FIGURE 3.2 : RELIEF ET LIENS CYCLABLES	95
FIGURE 3.3 : RÉSEAU CYCLABLE	99
FIGURE 3.4 : ÉVOLUTION ANNUELLE DES COLLISIONS PIÉTONNES SURVENUES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DE VICTORIAVILLE SELON LEURS GRAVITÉS (2010-2013)	108
FIGURE 3.5 : ÉVOLUTION ANNUELLE DES COLLISIONS CYCLISTES SURVENUES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DE VICTORIAVILLE SELON LEURS GRAVITÉS (2010-2013)	108
FIGURE 3.6 : LOCALISATION DES COLLISIONS IMPLIQUANT DES USAGERS VULNÉRABLES	109
FIGURE 4.1 : DISPOSITION DES ARRÊTS – TAXIBUS	114
FIGURE 4.2 : PORTRAIT DE L'ACHALANDAGE DURANT LA PÉRIODE DE POINTE DU MATIN - EMBARQUEMENT	124
FIGURE 4.3 : PORTRAIT DE L'ACHALANDAGE DURANT LA PÉRIODE DE POINTE DU MATIN- DÉBARQUEMENT	124
FIGURE 4.4 : PORTRAIT DE L'ACHALANDAGE DURANT LA PÉRIODE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI - EMBARQUEMENT	125
FIGURE 4.5 : PORTRAIT DE L'ACHALANDAGE DURANT LA PÉRIODE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI- DÉBARQUEMENT	125
FIGURE 4.6 : ORIGINE-DESTINATION DES DÉPLACEMENTS PAR ZONES- PÉRIODE DE POINTE DU MATIN	127
FIGURE 4.7 : ORIGINE-DESTINATION DES DÉPLACEMENTS PAR ZONES- PÉRIODE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI	127
FIGURE 5.1 : RÉSEAU DE CAMIONNAGE	135
FIGURE 5.2 : RÉPARTITION DES MODES DE DÉPLACEMENTS MOTIF TRAVAIL DE LA MUNICIPALITÉ DE VICTORIAVILLE	138

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1.1 : PARCOURS POUR SE RENDRE À VICTORIAVILLE	18
TABLEAU 2.1 : PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA HIÉRARCHIE ROUTIÈRE	48
TABLEAU 2.2 : DJMA VERSUS HIÉRARCHIE	51
TABLEAU 2.3 : DIFFÉRENTIEL ENTRE LES VITESSES PRATIQUÉES ET LES VITESSES AFFICHÉES	61
TABLEAU 2.4 : RÉDUCTION DU BRUIT ASSOCIÉE À UNE BAISSSE DE VITESSE	67
TABLEAU 2.5 : OFFRE DE STATIONNEMENT HORS RUE DE LA VILLE DE VICTORIAVILLE	70
TABLEAU 3.1 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - VÉLOS COMMUNAUTAIRES	101
TABLEAU 3.2 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - VÉLOGARE	103
TABLEAU 4.1 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - TAXIBUS	112
TABLEAU 4.2 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - TRANSPORT INTERMUNICIPAL	115
TABLEAU 4.3 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - ROULI-BUS	116
TABLEAU 4.4 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - TRANSPORT SCOLAIRE	117
TABLEAU 4.5 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - ACCOMPAGNEMENT TRANSPORT DU CARREFOUR D'ENTRAIDE BÉNÉVOLE DES BOIS-FRANCS	118
TABLEAU 4.6 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - TRANSPORT MÉDICAL	120
TABLEAU 4.7 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - ORLÉANS EXPRESS ET LA QUÉBÉCOISE	121
TABLEAU 4.8 : ACHALANDAGE DU TAXIBUS DES ANNÉES 2000 À 2016	123
TABLEAU 4.9 : CARACTÉRISTIQUE DE L'OFFRE - COVOITURAGE	129
TABLEAU 4.10 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - NAVETTE SUBWAY-VOLKSWAGEN	130
TABLEAU 5.1 : RÉPARTITION DES EMPLOIS DU CENTRE-DU-QUÉBEC (2006)	137
TABLEAU 5.2 : ORGANISATION DU CENTRE-DU-QUÉBEC COMPTANT PLUS DE 500 EMPLOYÉS	137
TABLEAU 6.1 : ACTIVITÉS DE PROMOTION ET DE SENSIBILISATION DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET TOURISTES DE LA MUNICIPALITÉ DE VICTORIAVILLE	141

ANNEXE (VOIR AUTRE DOCUMENT)

ANNEXE A - INTRANTS

ANNEXE B - INFORMATIONS RECUEILLIES LORS DES ACTIVITÉS

ANNEXE C - PÔLES GÉNÉRATEURS

ANNEXE D - HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

ANNEXE E - DJMA

ANNEXE F - MODES DE GESTION ET CONTRÔLE
DE LA CIRCULATION

ANNEXE G - VITESSES PRATIQUÉES ET AFFICHÉES

ANNEXE H - OFFRE EN STATIONNEMENT

ANNEXE I - SÉCURITÉ ROUTIÈRE

ANNEXE J - RÉSEAUX PIÉTONNIER ET CYCLABLE

ANNEXE K - LOCALISATION DES ARRÊTS DE TAXIBUS

ANNEXE L - HORAIRES DES AUTOBUS INTERURBAINS

ANNEXE M - RÉSEAU DE CAMIONNAGE



1. INTRODUCTION



INTRODUCTION

MISE EN CONTEXTE

Victoriaville est la 25^e ville en importance dans la province de Québec (2016) avec une population de plus de 45 000 habitants. Cette municipalité connaît, depuis plusieurs années, une croissance économique et démographique significative. En effet, une croissance de 11% de la population de Victoriaville a été recensée depuis 2011 et une croissance de 32,7% est prévue d'ici 2031 (2011-2031). Graduellement, la ville de Victoriaville se transforme, se densifie et se diversifie. Cette dernière désire soutenir un développement durable au sein de son territoire.

Alors que l'organisation spatiale et la forme urbaine des municipalités se sont largement définies depuis les années 1960 en fonction de l'automobile, on assiste aujourd'hui à une demande sociale de plus en plus forte pour la mise en valeur d'une mobilité plus durable intégrant les modes actifs (marche, vélo, etc.) et collectifs. La Ville de Victoriaville n'échappe pas à cette tendance et souhaite mettre en place un cadre favorisant davantage les moyens de déplacement alternatifs à l'automobile individuelle (auto-solo).

La Ville de Victoriaville aspire à devenir la ville la plus actuelle au Québec¹. Pour y parvenir, l'administration municipale vise à se doter d'outils concrets qui aiguilleront son développement de manière responsable en plaçant les priorités de ses citoyens actuels et futurs au cœur de sa démarche stratégique. C'est à partir de cette volonté d'action concertée que la Ville de Victoriaville entreprend une démarche de révision de son plan d'urbanisme et l'élaboration de son premier plan de mobilité durable.

Le plan de mobilité durable, sujet du présent rapport, permettra à la municipalité de Victoriaville de se doter d'une vision commune et d'identifier les stratégies à mettre en place afin de favoriser une mobilité diversifiée et cohérente.

¹ ORIENTATION ÉTABLIE DANS LE CADRE DE CONSULTATION STRATÉGIQUE



SOURCE : FLICKR

INTRANTS PERTINENTS

Pour réaliser le plan de mobilité durable de Victoriaville, différentes sources d'informations ont été consultées :

- Géobase de la Ville;
- Profil sociodémographique² de Victoriaville réalisé dans le cadre du plan d'urbanisme³;
- Politiques de la Ville en vigueur et en préparation ;
- Liste des projets urbains;
- Hiérarchie du réseau routier;
- Limites de vitesse en vigueur;
- Inventaire des plaintes des citoyens;
- Réseau cyclable⁴;
- Réseau de trottoir⁵;
- Plans de déplacements scolaires réalisés par Réseaux Plein Air Drummond (RPAD);
- Comptages de circulation et les vitesses pratiquées;
- Collisions 2011-2014⁶;
- Études antérieures.

La liste complète des intrants est disponible à l'annexe A du présent document.



SOURCE : FLICKR



SOURCE : FLICKR



SOURCE : FLICKR

² PROVENCHER-ROY (2016), PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

³ PROVENCHER ROY (2016), PLAN D'URBANISME 2016 - VILLE DE VICTORIAVILLE

⁴ SELON RÉSEAU TRANSMIS EN NOVEMBRE 2016 PAR LA VILLE DE VICTORIAVILLE

⁵ SELON RÉSEAU TRANSMIS EN NOVEMBRE 2016 PAR LA VILLE DE VICTORIAVILLE

⁶ SEULES LES COLLISIONS DE 2010 À 2013 ONT ÉTÉ CONSIDÉRÉES POUR LES ANALYSES DU PRÉSENT MANDAT (ANNÉE 2014 INCOMPLÈTE).

INTRODUCTION

MÉTHODOLOGIE

L'approche technique proposée par CIMA+ est basée sur les grandes étapes présentées ci-dessous :

- Étape préparatoire – Collecte des données et visites terrain;
- Identification des objectifs locaux de transport – Les objectifs locaux ont été déterminés en fonction des intrants collectés et de la visite terrain;
- Établissement du portrait/diagnostic – À cette étape, il est important de dresser un portrait pour les différents modes, et ce, afin de connaître plus finement les systèmes et les problématiques de transport de la municipalité. Le portrait présente une description de la situation actuelle. Un diagnostic croisé entre les différents modes et l'adéquation de l'offre et de la demande permet de hiérarchiser les problématiques de transport. Les pistes de réflexion pour répondre aux problématiques y sont aussi proposées;
- Élaboration d'un plan d'intervention – Les pistes de réflexion proposées lors de l'étape précédente seront approfondies. Un inventaire des principaux projets liés au transport (infrastructure routière et transport collectif) sera également réalisé en partenariat avec les différents acteurs impliqués dans le domaine. Les stratégies d'intervention seront regroupées par famille (projets d'infrastructures, politiques, programme, etc.), puis analysées. Un plan d'intervention comprenant les coûts, les financements et les échéanciers de mise en œuvre sera ensuite réalisé;
- Production et dépôt du Plan de mobilité durable – Un document final présentant le plan de mobilité sera produit pour être diffusé à l'ensemble des citoyens et partenaires de Victoriaville.



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE

DÉMARCHE PARTICIPATIVE ET INTÉGRÉE

Tout au long de l'élaboration du plan de mobilité durable, les citoyens de Victoriaville seront consultés. Dans le cadre du portrait et diagnostic, les consultations suivantes ont eu lieu :

- Stand lors de l'événement de la rue Notre-Dame du samedi 14 mai 2016 - Lors de cet événement, les citoyens ont pu épingler sur une carte les secteurs qu'ils jugent problématiques selon les modes de transports (automobile, vélo, piéton et transport collectif). Les citoyens ont également pu répondre à un court sondage (5 questions) portant sur leurs habitudes de déplacements, les problèmes rencontrés et les pistes de solutions envisagées;
- Atelier de travail le 31 mai 2016 - Cet atelier a regroupé les principaux employeurs, groupes communautaires, institutions, associations et transporteurs du territoire. Au total près de 30 personnes ont participé à cet atelier. Par groupe, les participants ont travaillé sur les enjeux et les pistes de solutions pour assurer un meilleur partage de l'espace public et l'amélioration des transports pour les déplacements utilitaires;
- Stand lors de la vente trottoir de la rue Notre-Dame du samedi 18 juin 2016 - Lors de ce kiosque, les citoyens et visiteurs de Victoriaville ont été invités à prioriser les principaux enjeux de mobilité de la municipalité;
- Stand lors de la parade du Père Noël du samedi 3 décembre 2016 - Lors de ce kiosque, les citoyens et visiteurs ont été invités à faire un vœu pour leur municipalité selon une thématique définie (thématiques du plan d'urbanisme et du plan de mobilité durable);
- Site Internet MonIdee.ca - Site web où les citoyens sont invités à répondre à certaines interrogations quant aux enjeux de mobilité de la Ville de Victoriaville.

Il est à noter qu'une autre activité de consultation sera réalisée afin d'identifier et de prioriser les différentes pistes de solutions avec les intervenants de la Ville de Victoriaville. L'annexe B⁷ présente les résultats colligés de l'ensemble des activités réalisées.

STRUCTURE DU PLAN DE MOBILITÉ

Le plan de mobilité durable est composé de huit chapitres :

- Chapitre 1 : Caractérisation du secteur à l'étude - Ce chapitre traite des caractéristiques du secteur à l'étude : localisation géographique, profil sociodémographique, activités économiques et de l'emploi et pôles générateurs de déplacements;
- Chapitre 2 : Réseau routier et stationnement - Ce chapitre caractérise les différents points et paramètres du réseau routier de la municipalité : structure du réseau, conditions de circulation et stationnement;
- Chapitre 3 : Transports actifs - Ce chapitre vise à soulever les grands constats relatifs à la pratique de la marche et du vélo (loisir et utilitaire) sur le territoire de Victoriaville;
- Chapitre 4 : Transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo – Ce chapitre recense l'ensemble de l'offre de transports collectifs desservant le territoire de Victoriaville. Le covoiturage est également traité dans ce chapitre;
- Chapitre 5 : Transport à vocation économique - Ce chapitre traite de l'ensemble du transport en lien avec les industries et les activités économiques;
- Chapitre 6 : Gestion de la demande - Ce chapitre présente les mesures mises en place auprès des employés, des touristes, des élèves et des citoyens pour inciter à la pratique des modes alternatifs à l'auto-solo;
- Chapitre 7 : Corridors de mobilité - Ce chapitre présente les caractéristiques et les problématiques des trois principaux corridors routiers de la municipalité : rue Notre-Dame, boulevard des Bois-Francis et boulevard Jutras;
- Chapitre 8 : Synthèse du portrait et diagnostic- Ce chapitre synthétise les principaux enjeux et pistes de solutions identifiés dans les chapitres précédents, pour les différents modes de déplacements.

⁷ LES RÉSULTATS DU STAND DU 3 DÉCEMBRE 2016 N'ÉTAIENT PAS DISPONIBLES LORS DE L'ÉMISSION DU PRÉSENT RAPPORT.



1. CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE



Ce chapitre traite des caractéristiques de la ville de Victoriaville: localisation géographique, profil sociodémographique, activités économiques et de l'emploi et pôles générateurs de déplacements. Ces différentes caractéristiques de la municipalité de Victoriaville influencent grandement les déplacements des usagers: modes de transports utilisés et itinéraires empruntés.

Les déplacements dépendent largement des caractéristiques des personnes qui se déplacent et de l'activité humaine. Par ailleurs, les pôles d'emplois et d'activités institutionnelles constituent des générateurs de déplacements des personnes et des biens.

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

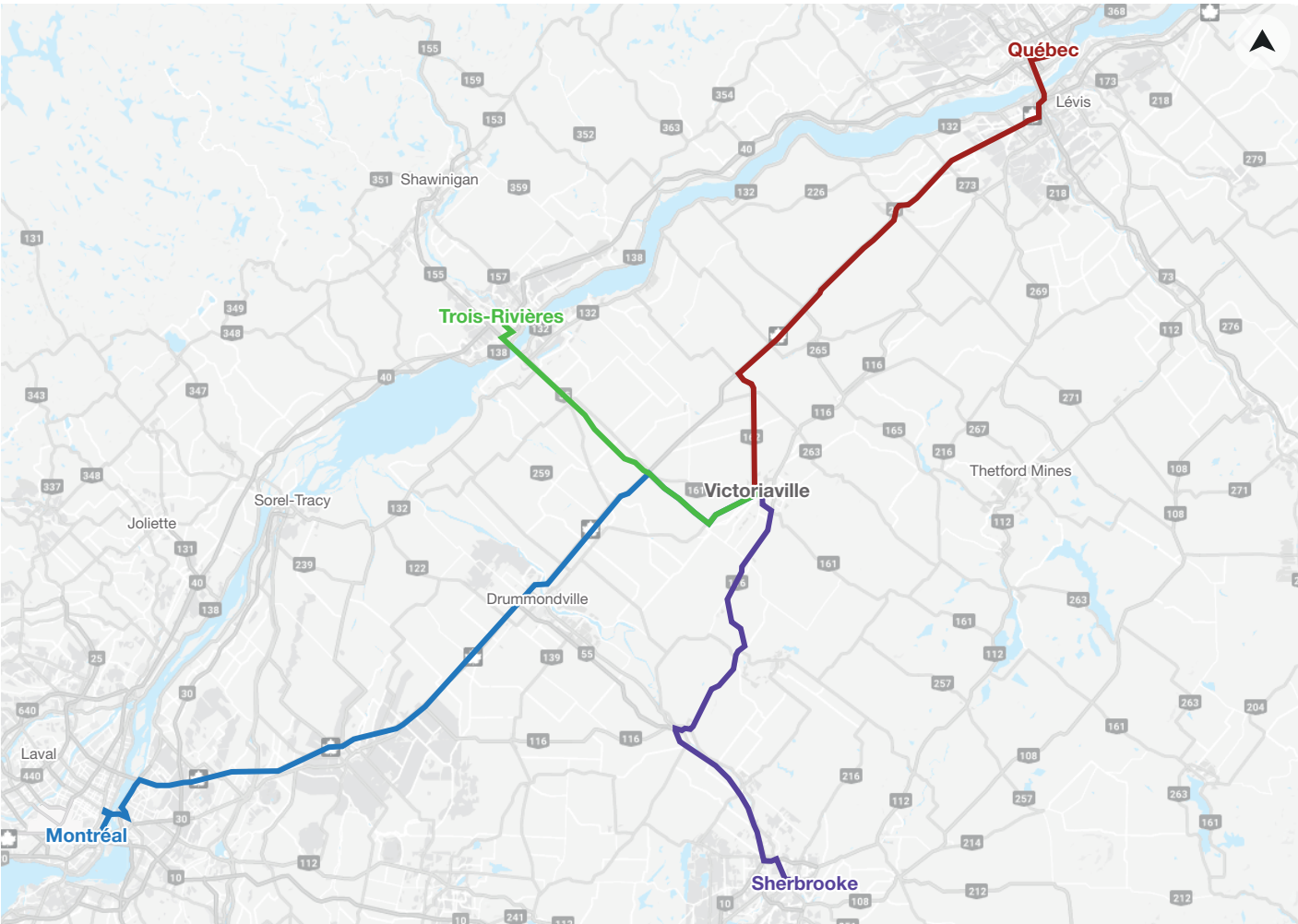
1.1 LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE

Victoriaville est située dans la municipalité régionale de comté (MRC) d'Arthabaska, dont elle est le chef-lieu, dans la région administrative du Centre-du-Québec. Cette ville est localisée à environ 1h00 des villes de Québec, Trois-Rivières et Sherbrooke et à 1h30 de Montréal. La ville de Victoriaville est bordée par les routes 162, 116 et 122. L'autoroute 20 (A-20) permet quant à elle de rejoindre Québec et Montréal. Le tableau 1.1 et la figure 1.1 présentent les itinéraires d'accès à Victoriaville à partir des grandes municipalités de la province de Québec : Montréal, Québec, Sherbrooke et Trois-Rivières.

TABEAU 1.1 : PARCOURS POUR SE RENDRE À VICTORIAVILLE

ORIGINE (FIGURE 1.1.)	PARCOURS VERS VICTORIAVILLE
Montréal	Sortie 210 de l'autoroute 20. Suivre l'autoroute 955 Sud et la route 122 Est.
Québec	Sortie 235 de l'autoroute 20. Suivre la route 162 Sud.
Sherbrooke	Sortie 88 de l'autoroute 55. Suivre la route 116.
Trois-Rivières	Suivre l'autoroute 55, poursuivre sur la 955 et la route 122 Est.

FIGURE 1.1 : LOCALISATION DE VICTORIAVILLE ET ITINÉRAIRES À PARTIR DES GRANDES MUNICIPALITÉS



SOURCE: GOOGLE MAPS, TRAITEMENT CIMA+

1.2 BARRIÈRES PHYSIQUES ET POINTS DE PASSAGE

Les barrières physiques (figure 1.2) sont des obstacles difficiles à franchir pour les différents modes de transport : piétons, cyclistes et automobilistes. Il existe principalement deux types de barrières physiques soit, les barrières naturelles (cours d'eau, relief et autres) et les barrières anthropiques, c'est-à-dire celles créées par l'homme (voies ferrées, axes autoroutiers et autres). Il est à noter que certaines barrières peuvent pénaliser la mobilité des modes actifs et favoriser la mobilité motorisée. C'est le cas, entre autres, des boulevards larges et des viaducs.

La municipalité de Victoriaville comporte plusieurs obstacles naturels qui représentent des barrières physiques à la mobilité, soit :

Réservoir Beaudet et Rivière Bulstrode

La rivière Bulstrode alimente le réservoir Beaudet (axe en méandre sud-ouest /nord-est). Un seul pont permet de franchir la rivière. Il s'agit du pont de la route de la Grande-Ligne (une voie/direction et accotements pavés). Il existe également une passerelle réservée aux modes actifs dans la continuité de la rue des Mésanges à l'est du réservoir Beaudet. Il est à noter que le pont qui était situé sur la rue Garand à proximité du pont de la route de la Grande-Ligne a été enlevé.

Rivière Nicolet

La rivière Nicolet sépare la ville d'ouest en est. Elle compte quatre points de franchissement tous modes et un dédié aux modes actifs. D'ouest en est, les points de passage de la rivière Nicolet sont les suivants :

- Pont de la rue de l'Académie composée de deux voies contiguës (une voie/direction) avec trottoir de chaque côté;
- Pont de la rue Gamache composé de deux voies contiguës (une voie/direction) avec un trottoir du côté ouest seulement;
- Piste multifonctionnelle située dans l'emprise de l'ancienne voie ferrée (Route verte);
- Pont du boulevard d'Arthabaska (route 116) composé de deux voies contiguës (une voie/direction) avec des accotements pavés;
- Pont de l'avenue Pie X (route 161) composé de deux voies contiguës (une voie/direction) avec des accotements pavés.



SOURCE : GOOGLE MAPS - PONT DE LA GRANDE-LIGNE



SOURCE : GOOGLE MAPS - PONT DE LA RUE DE L'ACADÉMIE



SOURCE : GOOGLE MAPS - PONT DE LA RUE GAMACHE



SOURCE : GOOGLE MAPS - PONT DU BOULEVARD D'ARTHABASKA

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

1.2 BARRIÈRES PHYSIQUES ET POINTS DE PASSAGE

Rivière Gosselin

La rivière Gosselin est située dans la portion est de la municipalité. Ce cours d'eau qui se déverse dans la rivière Nicolet compte quatre points de passage, tous modes confondus :

- Pont du boulevard d'Arthabaska (route 116) composé de deux voies contiguës (une voie/direction) avec des accotements pavés;
- Pont du boulevard des Bois-Francis composé de deux voies contiguës (une voie/direction) avec trottoir de chaque côté;
- Pont de la rue Girouard composé de deux voies contiguës (une voie/direction) avec un trottoir du côté nord et une bande cyclable délimitée par des bollards du côté sud;
- Pont du boulevard Jutras (route 161) composé de deux voies contiguës (une voie/direction) avec des accotements pavés.



SOURCE : GOOGLE MAPS - PONT DU BOULEVARD D'ARTHABASKA



SOURCE : GOOGLE MAPS - PONT DU BOULEVARD DES BOIS-FRANCIS



SOURCE : GOOGLE MAPS - PONT DE LA RUE GIROUARD



SOURCE : GOOGLE MAPS - PONT DU BOULEVARD JUTRAS

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

Artères - barrières pour les modes actifs

Certains grands axes de la ville de Victoriaville (routes numérotées) peuvent également être considérés comme des barrières pour les modes actifs :

- Boulevard Jutras (route 161);
- Boulevard Pierre-Roux (route 122);
- Boulevard Arthabaska (route 116);
- Route de la Grande-Ligne (route 162).

Ces routes numérotées régies par le MTMDET¹ ont été implantées afin de relier entre elles des agglomérations d'importance et permettre efficacement à la population d'avoir accès tant aux lieux de travail qu'aux biens et services. Pour les entreprises, ils assurent également l'accès aux ressources humaines et matérielles ainsi qu'aux marchés intérieurs et extérieurs, constituant dès lors un facteur déterminant de leur compétitivité et de la prospérité économique collective. Ces routes ne sont pas conviviales pour les piétons et cyclistes, car elles n'ont pas nécessairement été conçues pour la marche et le vélo utilitaires.

Il est à noter que l'ancienne voie ferrée était auparavant une barrière aux déplacements actifs. Cette dernière est désormais un des liens forts pour les piétons et cyclistes, la Route verte.



SOURCE : CIMA+ - ARTÈRE LARGE ET PEU CONVIVIALE POUR LES MODES ACTIFS

Défis mobilité et transport

La présence de seulement deux ponts pour traverser la rivière Nicolet apparaît comme un enjeu de mobilité quant à l'accessibilité au centre-ville de Victoriaville.

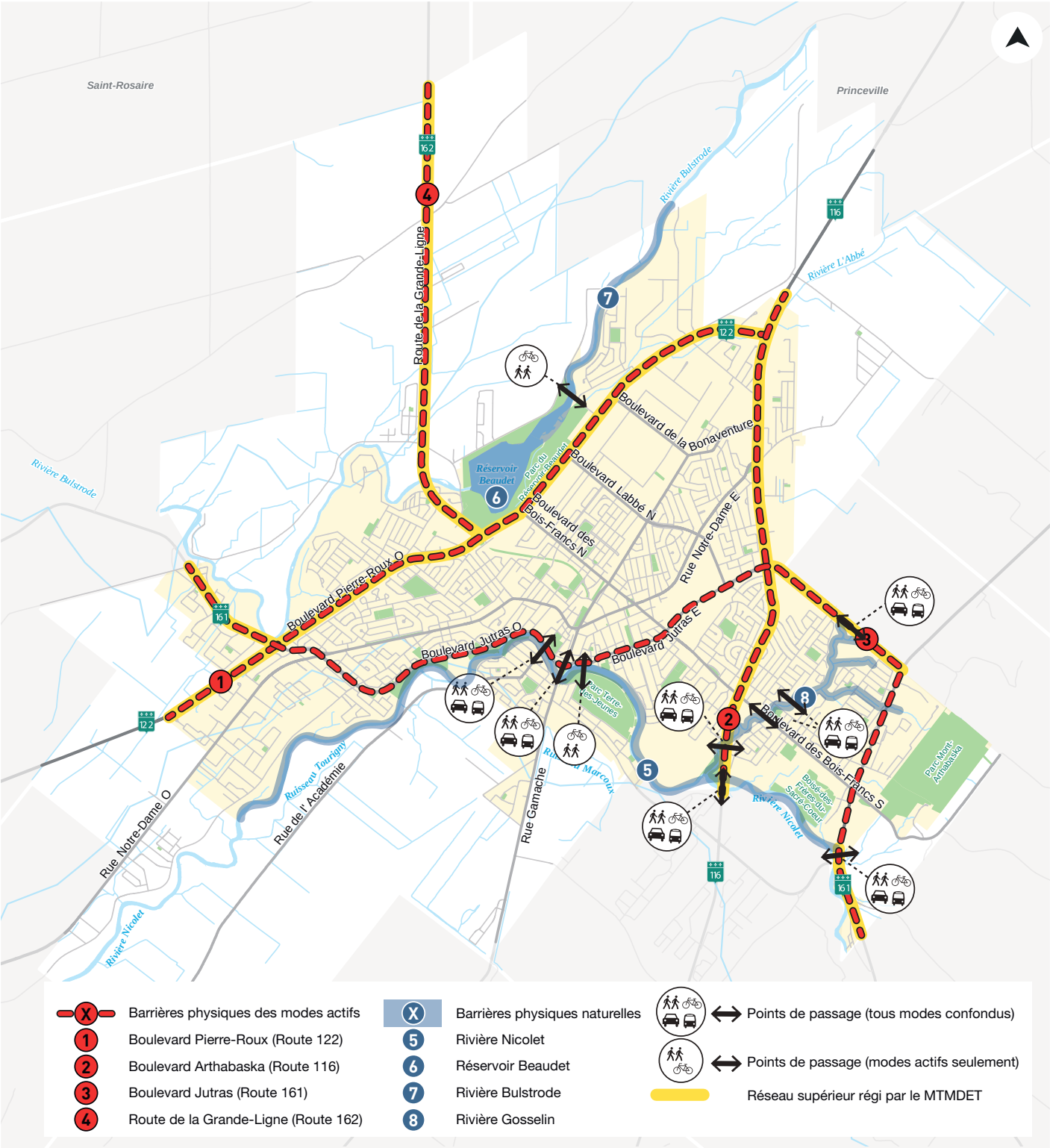
Pour ce qui est des déplacements des modes actifs, la présence de routes numérotées est un défi à la mobilité durable. Ces routes n'ont initialement pas été conçues pour s'harmoniser aux modes actifs et ne doivent pas toujours être traversées, en regard à de nombreux critères¹ reliés principalement à la sécurité, d'où l'importance de planifier globalement et en concertation (la perméabilité ou la connectivité) tout en mesurant les impacts potentiels. Il est à noter que conserver la fonctionnalité du réseau supérieur, notamment par une saine gestion des accès et des intersections, constitue un défi stratégique pour le gestionnaire² de ces routes, ainsi qu'aux administrations municipales et régionales.

¹ MTMDET (1997), la gestion des corridors routiers - Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations, 140 pages

² Loi sur la voirie (L.R.Q., chapitre V-9)

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

FIGURE 1.2 : BARRIÈRES PHYSIQUES ET POINTS DE PASSAGE



SOURCE: VILLE DE VICTORIAVILLE, TRAITEMENT CIMA+

1.3 TRAME URBAINE

La trame urbaine correspond au maillage du réseau routier de la ville de Victoriaville (figure 1.3). Ce dernier contraint les déplacements des piétons et cyclistes étant donné son tracé sinueux et le manque de connexion entre les axes routiers qui prolongent les parcours des usagers vulnérables. Il est à noter que cette configuration est typique du tissu suburbain. L'aménagement des secteurs résidentiels en impasse permet d'éviter la circulation de transit sur le réseau local, mais décourage les déplacements utilitaires des piétons et cyclistes.

Défis mobilité et transport

La trame urbaine de Victoriaville est caractérisée par un nombre peu élevé de liens permettant de traverser la ville. Ces liens deviennent donc des corridors routiers importants canalisant la circulation véhiculaire, mais également les déplacements actifs. Ainsi, une problématique de cohabitation est observable le long de ces axes.

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

FIGURE 1.3 : TRAME URBAINE



SOURCE: VILLE DE VICTORIAVILLE, TRAITEMENT CIMA+

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

1.4 PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

La section suivante résume les faits saillants du « Profil socio-démographique » réalisé en juin 2016 par la firme Provencher Roy¹ dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme de Victoriaville. Les principaux défis en termes de mobilité qui sont liés aux caractéristiques démographiques y sont présentés.

Population actuelle

Victoriaville comptait près de 43 500 habitants en 2011, soit 11 % de plus que lors du recensement de 2001 (figure 1.4).

En termes de densité (figure 1.5), le secteur urbain affichait, en 2011, une densité de plus de 3 000 habitants au kilomètre carré tandis que les secteurs ruraux présentaient une densité plus faible (soit moins de 1 000 habitants par kilomètre carré).

Victoriaville comptait en 2011, 62,8 % de la population totale de la MRC d'Arthabaska. Cette concentration de la population lui confère le rôle de pôle régional. Elle concentre donc une majeure partie des services à l'échelle régionale tels que les services de santé (Hôpital, CSSS), les centres commerciaux et les services d'éducation (Cégep, écoles secondaires). Il est à noter que Victoriaville attire aussi les populations des MRC limitrophes, plus particulièrement celle de la MRC de l'Érable.

Défis mobilité et transport

La répartition de la densité de la municipalité induit une recherche de solutions différentes en fonction des secteurs. En termes de transport et de mobilité, ceci se traduit par une hétérogénéité des besoins. Les besoins et l'offre en transport qui en découlent sont différents entre les espaces ruraux et les espaces plus denses.

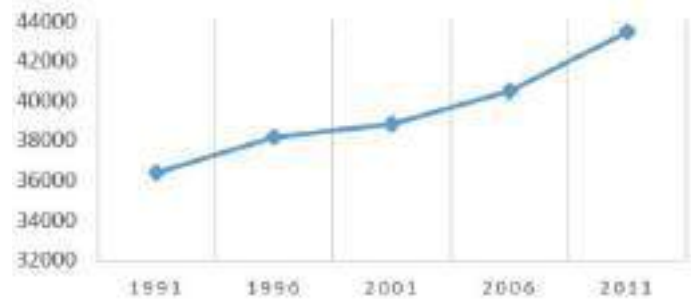
Population projetée

D'après les projections réalisées par l'ISQ² (figure 1.6), la population de Victoriaville devrait augmenter de 32,7 % entre 2001 et 2031, soit un rythme d'augmentation au-delà de celui observé pour la MRC d'Arthabaska (22,5 %) et même à l'échelle provinciale (27,4 %).

Défis mobilité et transport

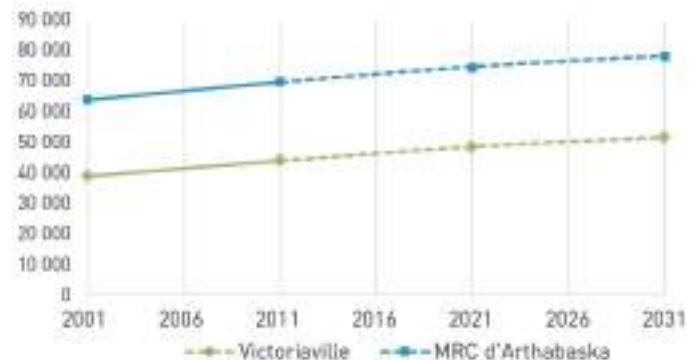
L'arrivée de nouveaux citoyens induit une augmentation des besoins en mobilité.

FIGURE 1.4 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION 1991 – 2011



SOURCE : STATISTIQUES CANADA, RECENSEMENT 2011

FIGURE 1.5 : AUGMENTATION DE LA POPULATION RÉELLE ET PROJETÉE, VICTORIAVILLE ET MRC D'ARTHABASKA, 2001–2031



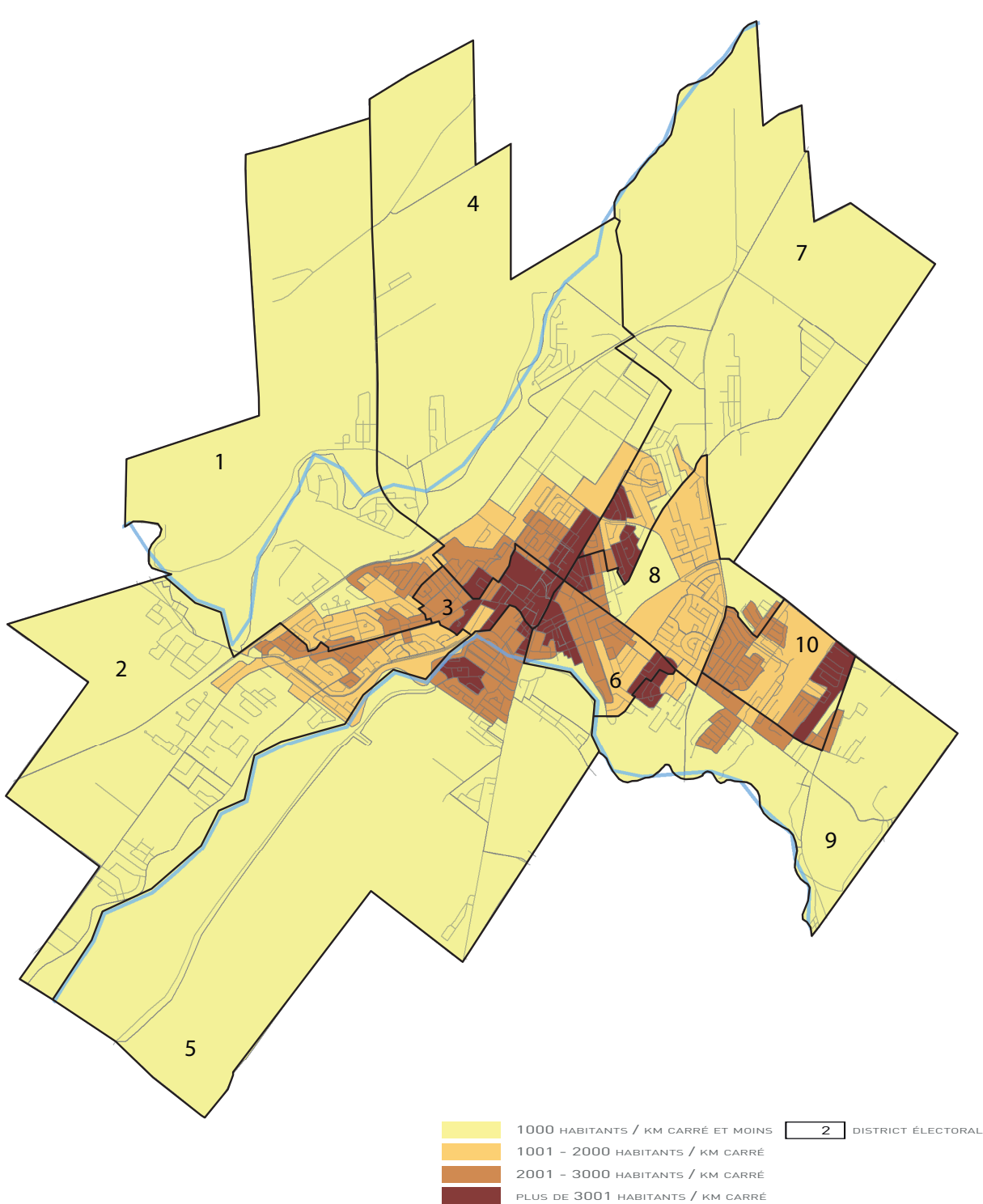
SOURCE : ISQ

¹ PROVENCHER-ROY (2016), PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE, 93 PAGES

² PROJECTION ÉTABLIE DANS L'ÉDITION 2014 DES PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES DU QUÉBEC ET DES RÉGIONS DE L'ISQ. POUR LES BESOINS DU PRÉSENT MANDAT, LES RÉSULTATS DE PROJECTION ISSUS DU SCÉNARIO A (HYPOTHÈSES ISSUES DE LA TENDANCE MOYENNE) ONT ÉTÉ CONSIDÉRÉS.

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

FIGURE 1.6 : DENSITÉ DE LA POPULATION, VICTORIAVILLE (2011)



SOURCE: PROVENCHER ROY, PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

Âge

Le phénomène de vieillissement de la population est plus important à Victoriaville, et ce, autant par rapport à la MRC d'Arthabaska que par rapport à la province Québec.

En effet, 19,7 % de la population de Victoriaville est âgée de plus de 65 ans (figure 1.7), tandis que cette même cohorte correspond à 17,5 % des citoyens de la MRC et 15,9 % du bassin démographique de la province.

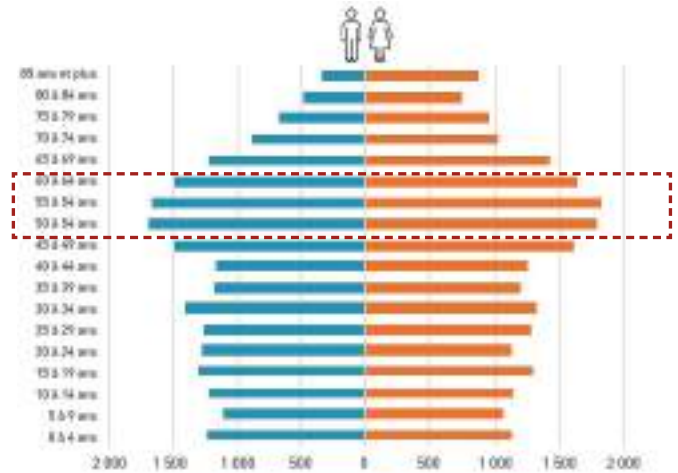
Les analyses statistiques indiquent que le nombre d'individus âgés de 65 ans a augmenté, à Victoriaville, de 1 730 entre 2006 et 2011, tandis que la cohorte des 0 à 14 s'est accru de seulement 200 personnes durant cette même période (figure 1.8).

Les secteurs centraux de Victoriaville présentent d'ailleurs une proportion importante d'aînés de plus de 65 ans (figure 1.9). Les autres secteurs urbains de Victoriaville comprennent généralement entre 20 % et 40 % de la population de plus de 65 ans alors que les quartiers ruraux au nord-ouest affichent des proportions relativement faibles.

Il est à noter que la cohorte de la population âgée entre 50 et 64 ans constitue aussi une part importante de la population de Victoriaville.

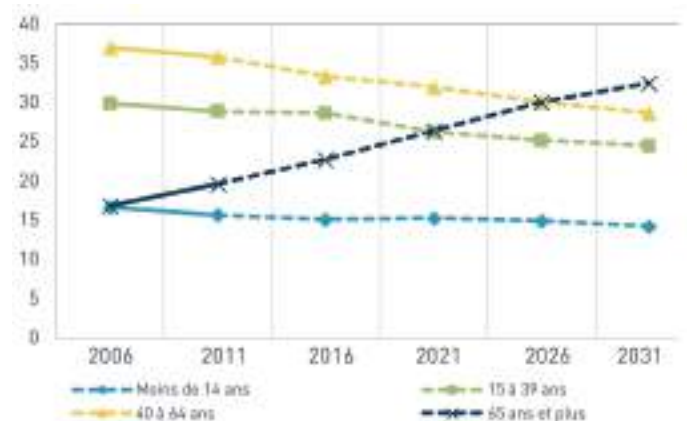
Le vieillissement de la population devrait s'accroître au fil des ans puisque l'ISQ anticipe une importante croissance de la population de plus de 65 ans à Victoriaville, d'ici 2031. Les aînés de plus de 65 ans formeront près de 35 % de l'ensemble de la population.

FIGURE 1.7 : PYRAMIDE DES ÂGES



SOURCE : STATISTIQUES CANADA, RECENSEMENT 2011

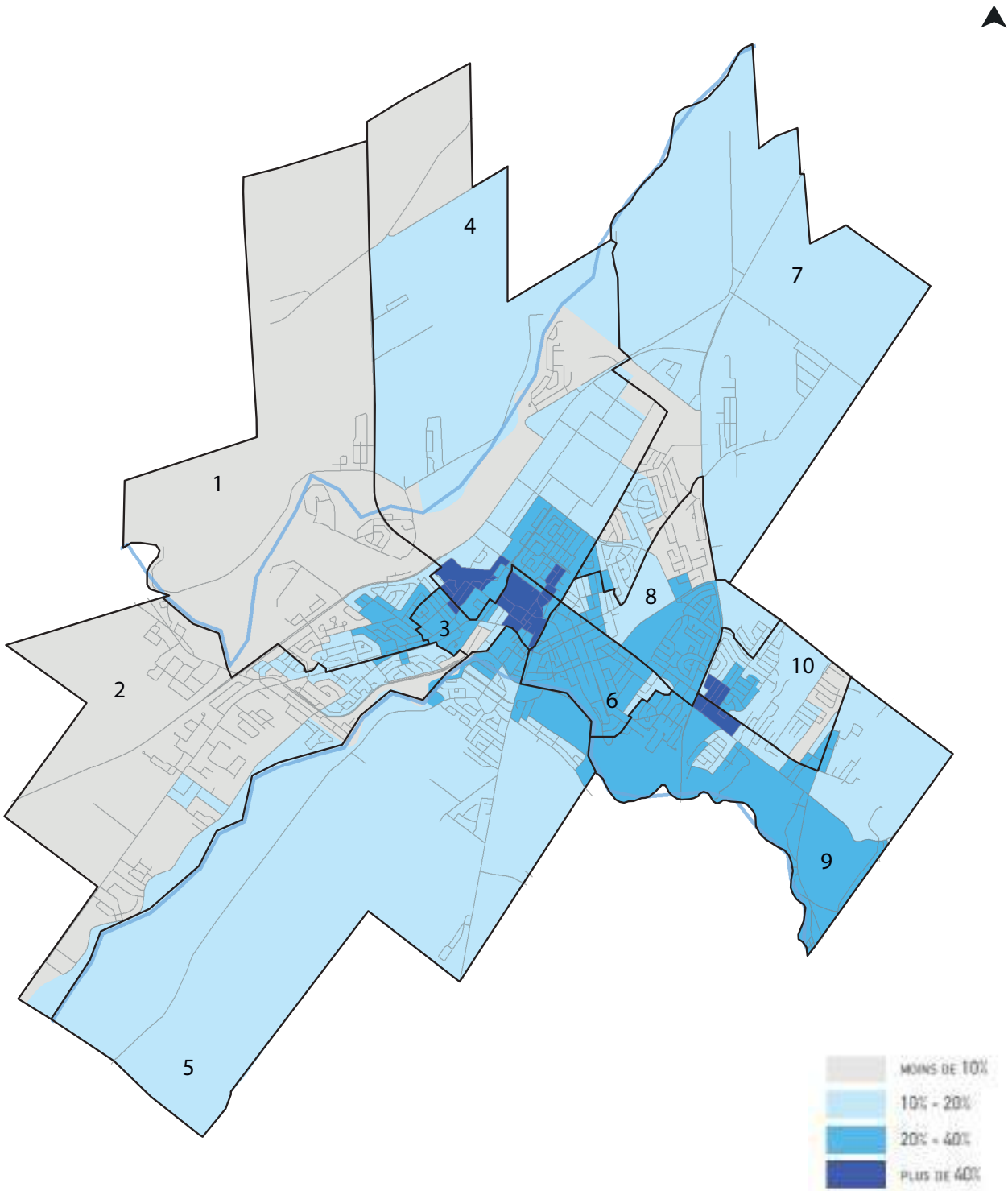
FIGURE 1.8 : PROJECTION DE LA POPULATION (2006-2031)
SELON LES GROUPES D'ÂGE



SOURCE : ISQ

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

FIGURE 1.9 : PROPORTION DE LA POPULATION ÂGÉE DE 65 ANS ET PLUS, VICTORIAVILLE (2011)



SOURCE : STATISTIQUES CANADA, RECENSEMENT 2011

Âge

Défis mobilité et transport

Les personnes âgées et les enfants sont les usagers de la route les plus vulnérables puisqu'ils se déplacent plus lentement et que leur vigilance peut être réduite. C'est pourquoi des efforts doivent être faits afin de protéger ces usagers.

Aînés

Le vieillissement constaté et à venir de la population est un défi majeur pour Victoriaville quant à l'accessibilité pour sa population aux institutions de santé et aux services en général, mais également par rapport au maintien à domicile des aînés. Ce phénomène de vieillissement de la population est plus marqué à Victoriaville que dans le reste de la région et de la province.

Le risque de décéder des suites d'un accident double toutes les décennies après 60 ans. Pour un même accident, les conséquences s'aggravent avec l'âge, ce qui est un enjeu pour la qualité de vie et l'autonomie des seniors.

De manière générale, les seniors enfreignent moins la réglementation que les piétons plus jeunes. Lorsque ces piétons de plus de 65 ans sont responsables de la collision, un manque de prudence de leur part en est principalement la cause. Les piétons seniors n'ont pas toujours conscience du fait qu'ils ne sont pas forcément vus par les conducteurs (visibilité).

Une étude recueillie par le Cerema¹ montre qu'outre la fatigue, le principal facteur de renoncement à se déplacer à pied évoqué par les seniors est un sentiment de peur (chute, accident, victime d'incivilités, etc.).

¹ Cerema (2016), *Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain*, 44 pages

La marche est un mode plus important pour les seniors que pour l'ensemble de la population. Ceci s'explique par la cessation d'activité professionnelle et/ou l'arrêt de la conduite automobile. La marche permet de maintenir les liens sociaux. La visite terrain a permis de valider ce fait. Sur les pistes multifonctionnelles de Victoriaville, les journées ensoleillées, un nombre important de personnes âgées se promenant (avec des aides à la mobilité ou non) y est observé.

Un des facteurs importants de la mobilité des personnes âgées est la proximité des lieux de sortie. Les motivations de déplacements les plus fréquemment citées par les seniors sont le lien social (famille, amis, observer les gens dans les lieux publics), les loisirs (spectacles, cinéma, espaces verts) et les services et destinations commerciales.

Enfants

Tel que mentionné précédemment, 15,7% de la population de Victoriaville est âgée de moins de 14 ans. Les enfants sont des usagers vulnérables de par leur petite taille, leur faible vitesse de déplacement et leur manque de vigilance. De bonnes pratiques de mobilité durable peuvent être enseignées aux enfants et inscrites dans leurs habitudes de mobilité, plus particulièrement, pour les déplacements vers l'école.

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

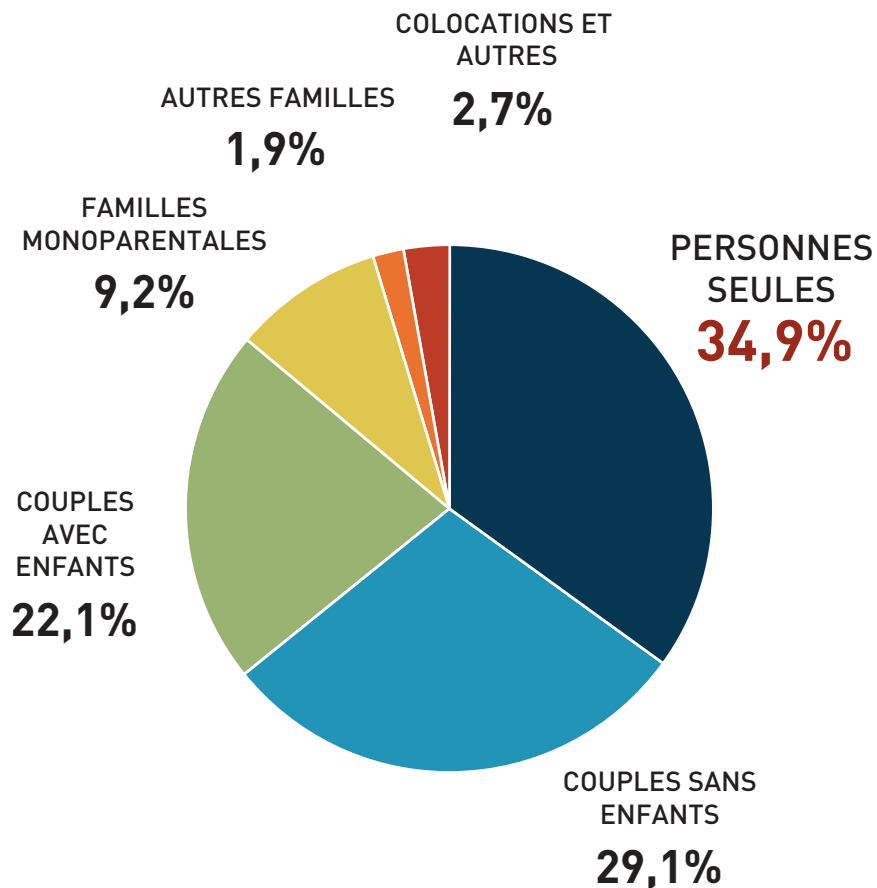
1.5 FAMILLES ET MÉNAGES

En 2011, 34,9 % des ménages de Victoriaville sont composés de personnes vivant seules, ce qui correspond à une croissance de 2,1 % par rapport à 2006. À ce type de ménage s'ajoutent, 29,1 % de couples sans enfant, 33,2 % de familles avec enfants (22,1 % de couples avec enfants, 9,2 % de familles monoparentales et 1,9 % d'autres familles) et 2,7 % de ménages en collocation ou autres. La figure 1.10 illustre cette répartition.

Défis mobilité et transport

Les enjeux des familles et ménages sont les mêmes que pour le vieillissement de la population soit le maintien à domicile et l'accessibilité des services.

FIGURE 1.10 : RÉPARTITION DES MÉNAGES SELON LEUR GENRE (2011)



SOURCE : STATISTIQUES CANADA , RECENSEMENT 2011

1.6 IMMIGRATION

La population de Victoriaville est à 97,4 % non-immigrante (gens dont la famille est établie au Canada). Entre 2006 et 2011, la municipalité a accueilli 550 immigrants dont 49% proviennent de la Colombie.

Défis mobilité et transport

L'intégration sociale et économique durable des personnes immigrantes est un enjeu important pour la municipalité de Victoriaville.

Pour assurer une implication sociale des nouveaux arrivants et contrer l'isolation, des modes alternatifs à l'auto-solo doivent être mis à la disposition de ces nouveaux arrivants : transport collectif et autopartage. Ces modes doivent être fonctionnels et répondre aux besoins des immigrants (taille des familles, horaires et autres).

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

1.7 MOBILITÉ ET MIGRATION

La tendance migratoire des cinq années précédant le recensement de 2011 révèle une bonne capacité de rétention des habitants de Victoriaville. En effet, 63 % des Victoriavillois avaient, en 2011, la même adresse que 5 ans auparavant. Pour ce qui est des personnes qui ont déménagé dans la municipalité (37 %), 63 % ont changé d'adresse à l'intérieur même de Victoriaville, 33 % provenaient d'une autre ville au Québec, 3 % provenaient de l'extérieur du Canada et 1 % provenaient d'une autre province canadienne.

Défis mobilité et transport

La majorité des nouveaux arrivants de Victoriaville proviennent d'autres régions du Québec. Il est à noter que les nouveaux résidents de la municipalité provenant de Montréal, de Québec ou de Sherbrooke voient leur offre en matière de modes alternatifs à l'auto-solo diminuer.

1.8 REVENU, LOCATION ET EMPLOI

Revenu

En 2011, 97,1 % de la population de 15 ans et plus de Victoriaville avait un revenu. Un écart important est observé entre les revenus des ménages à Victoriaville. Les ménages gagnant un revenu moyen faible se concentrent au centre-ville et ses alentours tandis que ceux gagnant un revenu moyen plus élevé sont situés aux limites du périmètre urbain.

Location

Les résidents de Victoriaville sont en grande majorité propriétaires de leur logement (61 %). Cependant, dans les secteurs centraux de la municipalité, la majorité des ménages sont locataires de leur logement puisque la proportion de propriétaires atteint parfois moins de 25 % au centre-ville.

Emploi

En 2011, Statistique Canada¹ a réparti la population active de 15 ans et plus de Victoriaville selon la Classification nationale des professions (CNP) comme suit :

- 24 % travaillent dans le domaine de la vente et des services;
- 15 % exercent une profession dans d'autres services (sauf administrations publiques);
- 19 % exercent un emploi dans l'industrie de l'administration publique;
- 15 % exercent un emploi dans le domaine des transports et de la machinerie lourde;
- 2 % exercent une profession ayant un lien avec les ressources naturelles, l'agriculture et la production connexe;
- 13 % exercent une profession dans le domaine de l'hébergement et des services de restauration;
- 12 % exercent une profession dans 17 autres industries identifiées par le SCIAN 2011².

Défis mobilité et transport

Le défi pour les résidents de Victoriaville est de maintenir un revenu personnel par habitant stable, voire de l'augmenter. Les secteurs avec un revenu plus faible ont probablement moins d'argent disponible pour le transport. Ces secteurs devraient avoir une meilleure offre en transport collectif et en autopartage. Cette optimisation des modes alternatifs à l'auto-solo favoriserait l'accès à l'emploi et la socialisation (briser la solitude).

¹ STATISTIQUE CANADA, RECENSEMENT 2011

² SYSTÈME DE CLASSIFICATION DES INDUSTRIES DE L'AMÉRIQUE DU NORD, CANADA 2011

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

1.9 MODE DE DÉPLACEMENT - MOTIF TRAVAIL

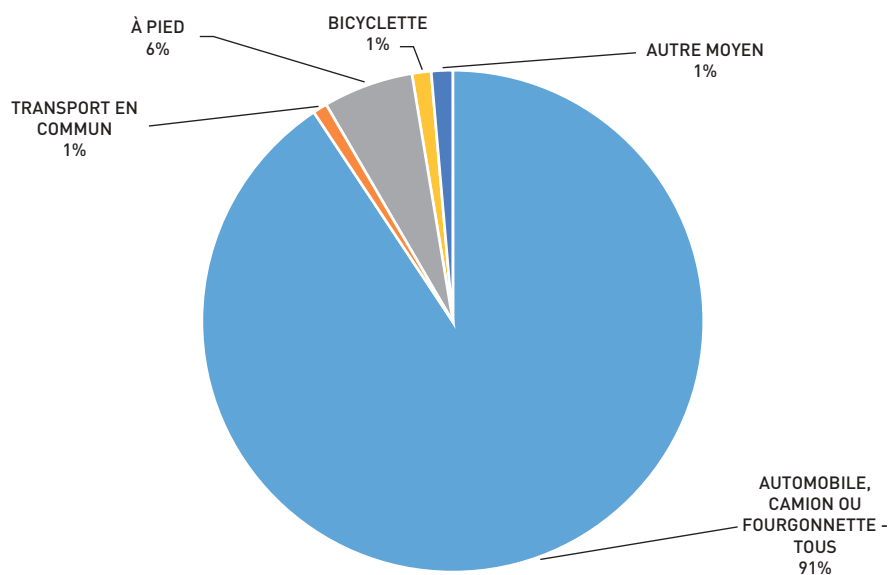
Les analyses ci-dessous sont issues des données de recensement de Statistiques Canada¹ concernant le mode de transport choisi pour se rendre sur le lieu de travail de la population active (15 ans et plus).

Le mode de transport de prédilection des citoyens de Victoriaville pour se rendre au travail ainsi que ceux de l'ensemble de la MRC est l'automobile. En effet, les enquêtes statistiques de 2006 et de 2011 dénotent que 91 % des déplacements pour se rendre sur le lieu de travail se font en véhicules motorisés individuels (figure 1.11): 87 % auto-conducteurs et 3 % auto-passagers.

Les déplacements actifs (marche et vélo) constituent le deuxième mode de transport pour se rendre au travail avec moins de 10 % de l'ensemble des déplacements.

¹ STATISTIQUE CANADA, RECENSEMENT 2011, ENQUÊTE NATIONALE SUR LES MÉNAGES

FIGURE 1.11 : RÉPARTITION DE LA POPULATION DE 15 ANS ET PLUS EN FONCTION DU MODE DE TRANSPORT CHOISI POUR SE RENDRE SUR LE LIEU DE TRAVAIL



SOURCE : STATISTIQUES CANADA, RECENSEMENT 2011

Défi mobilité et transport

Les résultats du recensement montrent une prédominance de l'automobile comme mode de transport pour se rendre au travail, alors qu'une enquête menée par la Ville de Victoriaville et affichée sur leur site Internet montre que la distance moyenne d'un aller-retour domicile-travail est de 3,3 km, soit une distance praticable en vélo.

Les transports collectifs sont très peu utilisés pour les déplacements domicile-travail (moins de 1%), ceci s'explique principalement par le fait que TaxiBus, qui est un système de transport collectif fonctionnant à la demande, impose des contraintes à son utilisation spontanée:

- Nécessite une adhésion comme membre;
- Nécessite une réservation de la demande de déplacement 45 minutes avant l'heure souhaitée du déplacement.

Bien que TaxiBus permette un déplacement sans correspondance du point A au point B, il demeure un système offrant une mobilité de base pour les citoyens ne possédant pas de voiture, mais ne peut concurrencer les déplacements automobiles selon les paramètres généralement utilisés pour évaluer la compétitivité et l'attractivité des différents modes de transport: temps de parcours, coûts, confort, flexibilité et autres.

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

1.10 UTILISATION DU SOL

La Ville de Victoriaville foisonne d'activités humaines sur l'ensemble de son territoire. Qu'elles soient économiques, politiques ou culturelles, celles-ci donnent à la municipalité son caractère distinctif. La présente section dresse un portrait sommaire de l'utilisation du sol. Il est à noter que ces informations sont tirées du plan d'urbanisme¹ de la municipalité.

Fonction résidentielle (figure 1.12)

La fonction résidentielle victorivilloise s'est originellement développée entre les rivières Bulstrode et Nicolet. Les deux premiers centres urbains se sont construits autour des rues Notre-Dame et de Bigarré, ainsi qu'autour du boulevard des Bois-Francs Sud et de la rue Laurier. L'étalement du tissu urbain s'est ensuite déroulé de manière progressive à partir du noyau central.

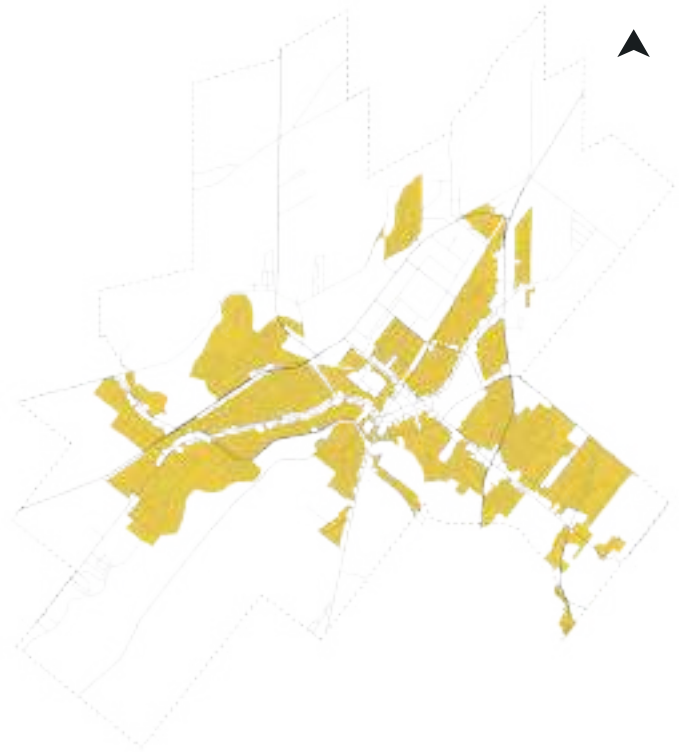
Le tissu résidentiel de Victoriaville est découpé en quatre secteurs affichant des caractéristiques distinctes qui se déclinent de la manière suivante :

- Quartiers centraux, où l'on retrouve des constructions datant des prémices de l'urbanisation, où le cadre bâti est généralement plus dense et la mixité des fonctions urbaines bien consolidée;
- Quartiers périphériques aux quartiers centraux, qui témoignent de phases d'urbanisation plus récentes et où le cadre bâti correspond majoritairement à la typologie de résidences unifamiliales en mode pavillonnaire;
- Noyau villageois du Vieil-Arthabaska, second pôle fondateur de la ville située au pied du mont Arthabaska, comporte plusieurs bâtiments d'inspiration victorienne datant de la fin du 19^e siècle;
- Quartiers périphériques non desservis, situés à la limite du périmètre d'urbanisation vers l'ouest de la ville et où l'importante superficie des lots individuels contribue à la faible densité du cadre bâti.

Le type d'habitation le plus populaire de la municipalité est la maison individuelle isolée dans une proportion de 46,2% (figure 1.13). Il est à noter que la typologie résidentielle dominante du centre-ville de Victoriaville correspond aux appartements et multiplex.

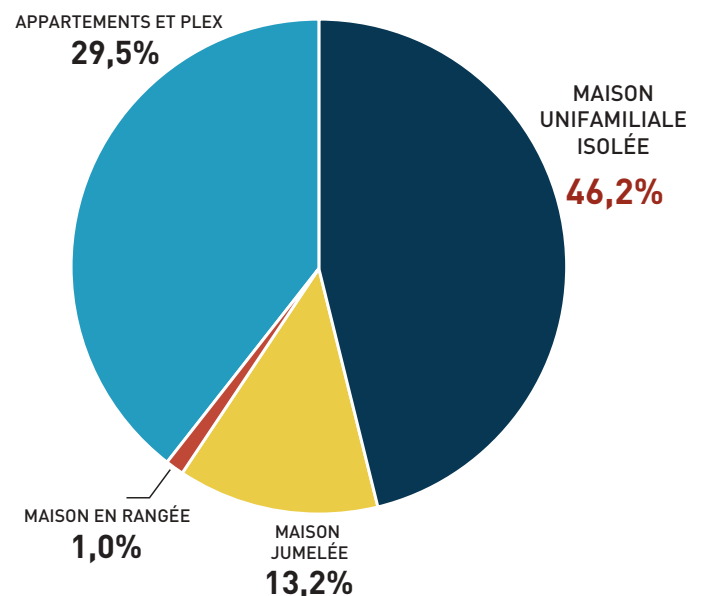
Entre les recensements de 2006 et de 2011, plus de 2 000 logements ont été ajoutés au parc de logements, et ce, principalement dans le secteur des Éboulis et des boulevards Labbé et Jutras.

FIGURE 1.12: FONCTION RÉSIDENTIELLE



SOURCE : PROVENCHER-ROY (2016), PLAN D'URBANISME 2016- VILLE DE VICTORIVILLE

FIGURE 1.13 : PROPORTION DES DIFFÉRENTES TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES À VICTORIVILLE



SOURCE : PROVENCHER-ROY (2016), PLAN D'URBANISME 2016- VILLE DE VICTORIVILLE

¹ PROVENCHER ROY (2016), PLAN D'URBANISME 2016 - VILLE DE VICTORIVILLE

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

Fonction commerciale (figure 1.14)

Victoriaville propose une offre commerciale comptant près de 350 établissements² de divers gabarits: commerces de grandes surfaces, de détail ou de proximité, centres commerciaux, et une gamme diversifiée de services. Une grande proportion de l'activité économique de Victoriaville est concentrée dans la région d'Arthabaska.

La plupart des établissements se concentrent au sein de trois grands pôles commerciaux d'envergure régionale, soit :

1. Centre-ville de Victoriaville;
2. Centre de Victoriaville;
3. Grande Place des Bois-Francis.

À ceux-ci s'ajoutent quatre pôles secondaires, essentiellement constitués de commerces de proximités. Quatre axes desservent, par ailleurs, la majorité des établissements de la municipalité:

- Rue Notre-Dame;
- Boulevard Arthabaska Ouest;
- Boulevard des Bois-Francis;
- Boulevard Jutras Est.

Fonction industrielle (figure 1.15)

La Ville de Victoriaville possède trois secteurs industriels localisés à la limite nord-est de son périmètre d'urbanisation, totalisant un peu plus de 388 hectares de terrains. Les principaux pôles industriels de la municipalité sont :

1. Parc industriel Paul-André-Poirier (270 ha), le plus vaste secteur d'emplois de Victoriaville;
2. Parc Fidèle-Édouard-Alain (130 ha) qui regroupe 45 industries. Une section de ce parc d'emploi accueille le premier écoparc industriel de la municipalité qui est voué au développement économique durable;
3. Secteur de l'aéroport régional André-Fortin qui comprend des terrains vacants et qui affichent un grand potentiel de développements en lien avec ce pôle de mobilité.

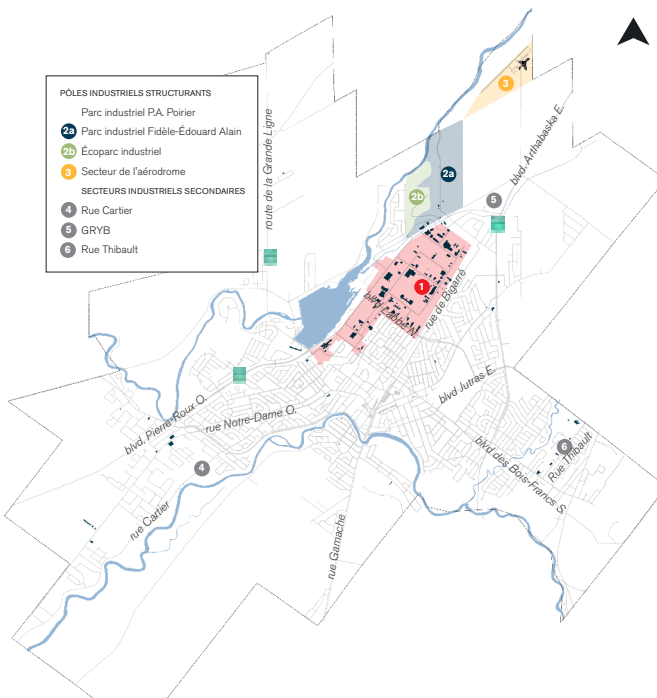
À ces pôles industriels structurants s'ajoutent des secteurs d'emplois secondaires : site du Groupe R.Y. Beaudoin, site au nord de la rue Thibault et site sur la rue Cartier dans le sud-ouest de la municipalité.

FIGURE 1.14 : FONCTION COMMERCIALE



SOURCE : PROVENCHER-ROY (2016), PLAN D'URBANISME 2016- VILLE DE VICTORIAVILLE

FIGURE 1.15 : FONCTION INDUSTRIELLE



SOURCE : PROVENCHER-ROY (2016), PLAN D'URBANISME 2016- VILLE DE VICTORIAVILLE

² [HTTP://WWW.VICTORIAVILLE.CA/PAGE/652/PORTRAIT-ECONOMIQUE.ASPX](http://www.victoriaville.ca/page/652/portrait-economique.aspx), CONSULTÉ LE 2 MAI 2016.

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

Fonction institutionnelle (figure 1.16)

Les Victoriavillois profitent d'une offre d'espace public et communautaire de choix, que ce soit en termes d'institutions académiques collégiales, de services communautaires, d'infrastructures récréatives ou autres. Il est à noter que la Ville de Victoriaville constitue un acteur de premier plan au niveau régional, et ce, grâce à la présence d'institutions dont le rayonnement dépasse largement les frontières municipales. La municipalité est également reconnue pour son modèle de développement communautaire et ses investissements pour diminuer l'empreinte écologique de son capital immobilier.

Les principaux établissements institutionnels de Victoriaville se regroupent au sein de trois grands pôles institutionnels localisés sur le territoire de la municipalité :

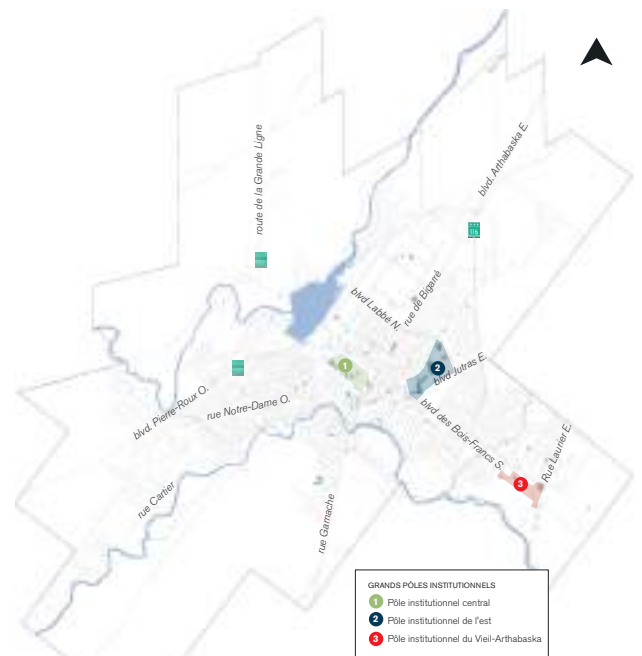
- Pôles institutionnel central : pôle situé immédiatement au nord-ouest du centre-ville de Victoriaville. Les services offerts au sein de ce secteur sont principalement reliés aux soins de santé et à l'éducation : institutions scolaires, la Corporation de développement communautaire des Bois-Francis (CDCBF), centres d'hébergement et soins de santé;
- Pôles institutionnel de l'est : pôle situé à l'est du centre-ville de Victoriaville. Cet îlot institutionnel est bordé des rues Notre-Dame Est et de l'Exposition ainsi que des boulevards Jutras Est et Labbé Sud. Les principales institutions présentes dans son enceinte sont des établissements à vocation académique, des équipements sportifs et récréatifs, le centre d'exposition du Pavillon du Centenaire, un jardin communautaire et les bureaux de la Société d'agriculture des Bois-Francis;
- Pôles institutionnel du Vieil-Arthabaska : pôle majeur situé à l'ouest du centre-ville. Les établissements présents sont principalement localisés sur le boulevard des Bois-Francis Sud et sur la rue Laurier. Ce pôle dessert une vaste population provenant autant de Victoriaville que des régions immédiates. Les principaux services offerts sont des établissements à vocation académique, l'hôpital de l'Hôtel-Dieu d'Arthabaska, le palais de justice de Victoriaville, la bibliothèque Alcide-Fleury et l'église Saint-Christophe.

La figure 1.17 illustre l'occupation du sol de la municipalité.

Défi mobilité et transport

La ségrégation spatiale des activités peut avoir des répercussions sur les déplacements. Les quartiers monofonctionnels dominés par la maison unifamiliale constituent un obstacle à la mobilité active et durable. Leur faible densité rend difficile la rentabilité du transport collectif et implique des distances importantes entre les lieux de destination de par leur forte consommation d'espace. De plus, ces milieux adoptent souvent une trame sinueuse peu perméable et peu interconnectée qui allonge de façon significative les déplacements actifs, nuisant à leur efficacité. Une telle forme urbaine accentue la dépendance à l'automobile.

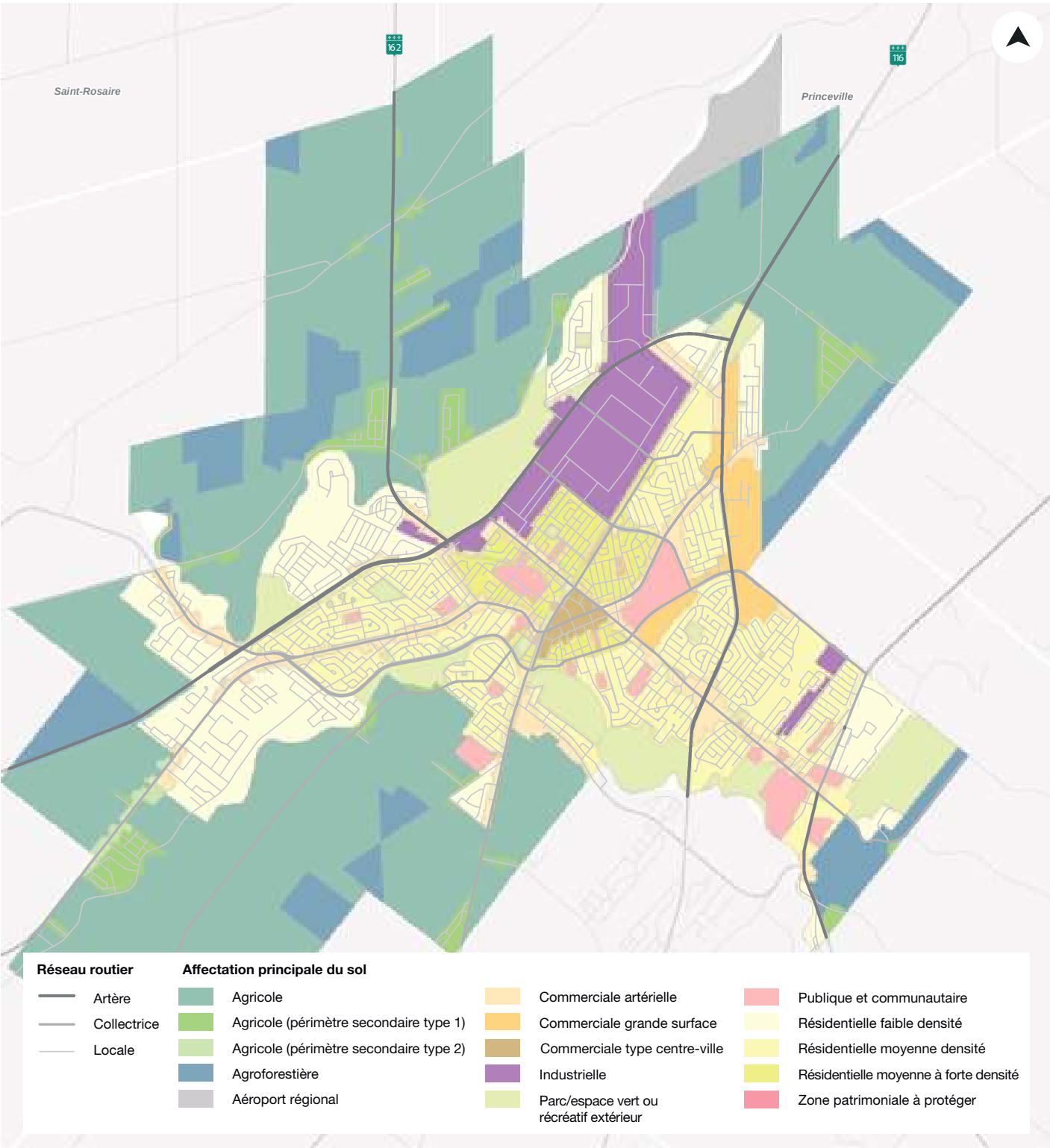
FIGURE 1.16 : FONCTION INSTITUTIONNELLE



SOURCE : PROVENCHER-ROY (2016), PLAN D'URBANISME 2016- VILLE DE VICTORIAVILLE

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

FIGURE 1.17 : UTILISATION DU SOL



1.11 PÔLES GÉNÉRATEURS

Par son statut de capitale régionale, la Ville de Victoriaville dispose d'importants générateurs de déplacements sur son territoire. Les principaux pôles générant un nombre important de déplacements ludiques et utilitaires sont identifiés à la figure 1.18 (annexe C).

Domaine de l'éducation

La Ville de Victoriaville compte trois établissements régionaux :

- Cégep de Victoriaville;
- Centre de formation professionnelle;
- Centre d'éducation des adultes Monseigneur-Côté.

La municipalité compte également des écoles secondaires et des écoles primaires.

Défi mobilité et transport

La mobilité des élèves et des étudiants est un défi important pour les villes. En effet, favoriser le déplacement de ces derniers par des modes alternatifs à l'auto-solo encourage grandement le développement de la mobilité durable à l'échelle de la société. Il est donc important de proposer aux élèves un contexte urbain sécuritaire et convivial pour faciliter les déplacements actifs utilitaires.

Dans le cadre du programme « À pied, à vélo, ville active » de Vélo Québec, l'association Réseaux Plein Air Drummond a réalisé des plans de déplacement scolaire pour l'ensemble des écoles primaires (13 écoles primaires) de Victoriaville.

« À pied, à vélo, ville active » est un programme de Vélo Québec visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment à proximité des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des écoliers et citoyens.

Domaine de la santé

Quatre pôles de santé régionaux sont recensés à Victoriaville :

- Hôpital Hôtel-Dieu D'Arthabaska;
- CLSC Suzor-Côté et des Bois-Francis;
- CHSLD de l'Ermitage et du Roseau;
- Centre de prélèvement.

Défi mobilité et transport

Les pôles de santé d'importance régionaux attirent une clientèle et des employés (2 300 employés¹) qui se déplacent principalement en automobile. Cet afflux de véhicules peut engendrer de la pression sur le réseau local adjacent que ce soit en matière de circulation, mais également de stationnement notamment dans les secteurs résidentiels.

¹ [HTTPS://WWW.APESQUEBEC.ORG/LAPES/HISTOIRE/FICHES-HISTORIQUES/CSSS-DARTHABASKA-ET-DE-L-ERABLE](https://www.apesquebec.org/lapes/histoire/fiches-historiques/csss-darthabaska-et-de-l'erable)

Résidences pour aînés

La Ville de Victoriaville compte de nombreuses résidences destinées aux personnes âgées. Tel qu'illustré à la figure 1.18, plusieurs de ces établissements sont situés aux abords du boulevard des Bois-Francis.

Défi mobilité et transport

La marche est un mode de déplacement plus important pour les seniors que pour l'ensemble de la population. Ceci s'explique par la cessation d'activité professionnelle et/ou l'arrêt de la conduite automobile. La marche permet ainsi aux aînés de maintenir les liens sociaux et de réaliser leurs activités quotidiennes.

Il est donc important de proposer aux aînés un contexte urbain sécuritaire et convivial qui répond à leurs besoins en déplacements actifs utilitaires.

Institutions municipales et publiques

La Ville de Victoriaville compte plusieurs institutions municipales et publiques, celles-ci sont principalement localisées dans le centre-ville de la municipalité:

- Hôtel de ville;
- Bibliothèques;
- Complexes sportifs;
- Centres communautaires;

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

- Centre local d'emploi;
- Centre jeunesse.

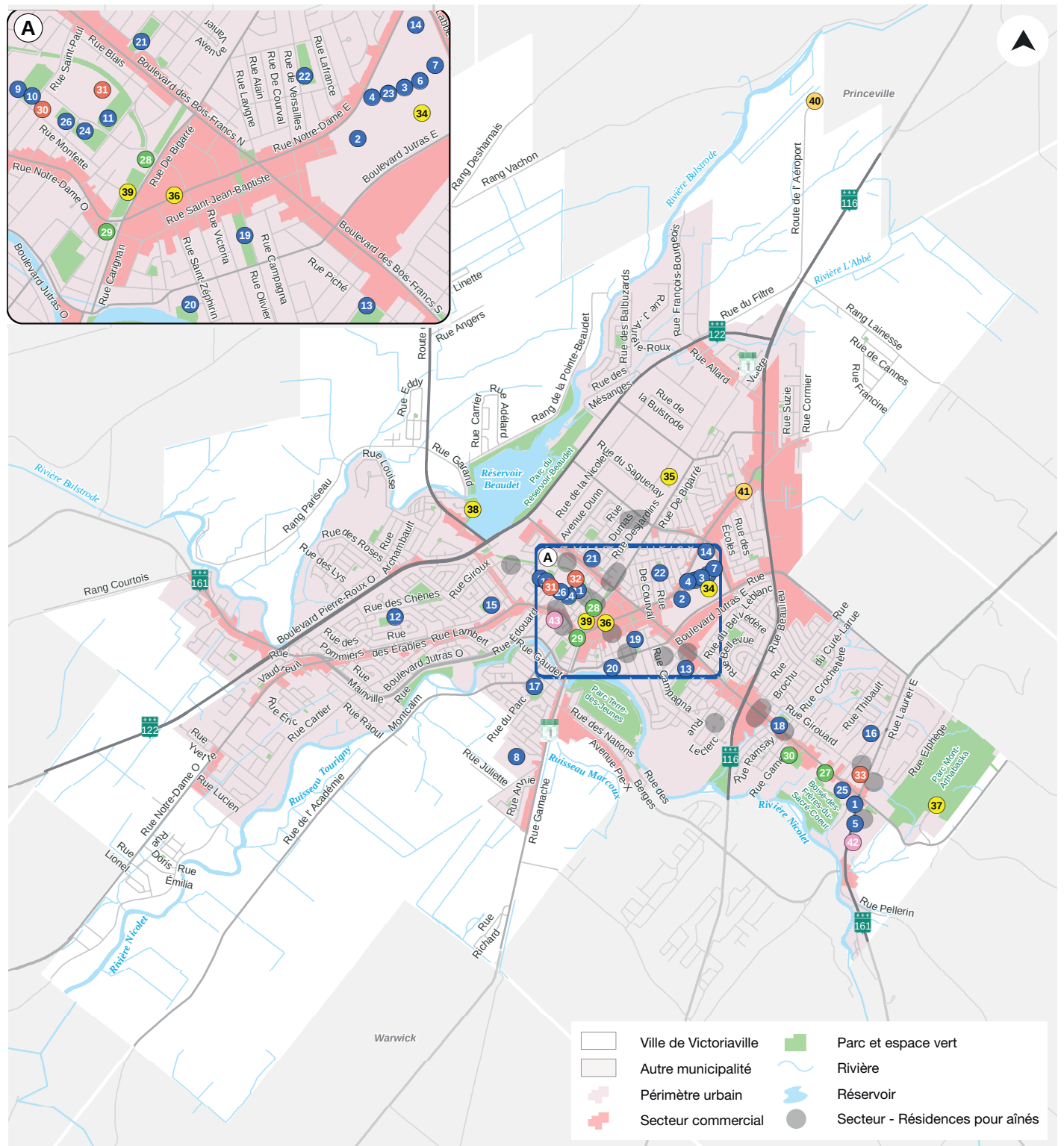
Défi mobilité et transport

Les institutions municipales et publiques accueillent un public varié. L'accessibilité vers ces pôles doit donc être offerte avec les différents modes alternatifs à l'auto-solo. Il faut inculquer une routine des déplacements quotidiens avec modes alternatifs vers des pôles utilitaires qui sont sécuritaires, agréables et compétitifs (comparativement aux automobiles).

Plusieurs autres générateurs de déplacements d'importance sont présents sur le territoire tel que la zone industrielle, les centres commerciaux et les établissements religieux.

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

FIGURE 1.18 : IDENTIFICATION DES PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS



SOURCE : VILLE DE VICTORIOVILLE, TRAITEMENT CIMA+

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

Pôles générateurs

Établissements scolaires

- 1 Académie Internationale Zig Zag
- 2 Cégep de Victoriaville
- 3 Centre de formation professionnel Le Trécarré
- 4 Centre de formation professionnel Vision 20 20
- 5 Centre Monseigneur-Côté
- 6 CFER Normand-Maurice
- 7 CIFIT
- 8 Collège Clarétain
- 9 École Communautaire l'Eau Vive
- 10 École La Myriade J.-P.-H. Massicotte
- 11 École Le manège
- 12 École Monseigneur-Grenier
- 13 École Monseigneur-Milot
- 14 École nationale du meuble et de l'ébénisterie
- 15 École Notre-Dame-de-l'Assomption
- 16 École Notre-Dame-des-Bois-Francis
- 17 École Pie-X
- 18 École Saint-Christophe
- 19 École Saint-David
- 20 École Saint-Gabriel-Lalemant
- 21 École Sainte-Famille
- 22 École Sainte-Marguerite-Bourgeoys
- 23 École secondaire Le boisé
- 24 École secondaire Le tandem
- 25 École Vision
- 26 La ribambelle Wilfrid-Labbé

Services municipaux

- 27 Bibliothèque Alcide-Fleury
- 28 Bibliothèque Charles-Édouard-Mailhot
- 29 Hôtel de Ville
- 30 Centre communautaire Arthabaska

Soins de santé

- 31 CLSC Suzor-Coté
- 32 CHSLD Ermitage
- 33 Hôtel-Dieu d'Arthabaska

Sports et loisirs

- 34 Complexe multisport Promutuel
- 35 Complexe sportif Sani Marc
- 36 Le Carré 150
- 37 Pavillon Arthabaska
- 38 Pavillon de service du réservoir Beaudet
- 39 Vélogare du Grand-Tronc

Transport

- 40 Aérodrome régional André-Fortin
- 41 Terminus d'autobus de Victoriaville

Établissements religieux

- 42 Église Sainte-Victoire
- 43 Église Saint-Christophe d'Arthabaska

1.12 OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT

Dans le cadre du plan d'urbanisme¹, la Ville de Victoriaville a identifié 177,7 hectares de terrains constructibles (excluant les zones de contraintes naturelles) à des fins résidentielles sur l'ensemble du territoire. La figure 1.19 présente les terrains vacants de la municipalité selon leur affectation.

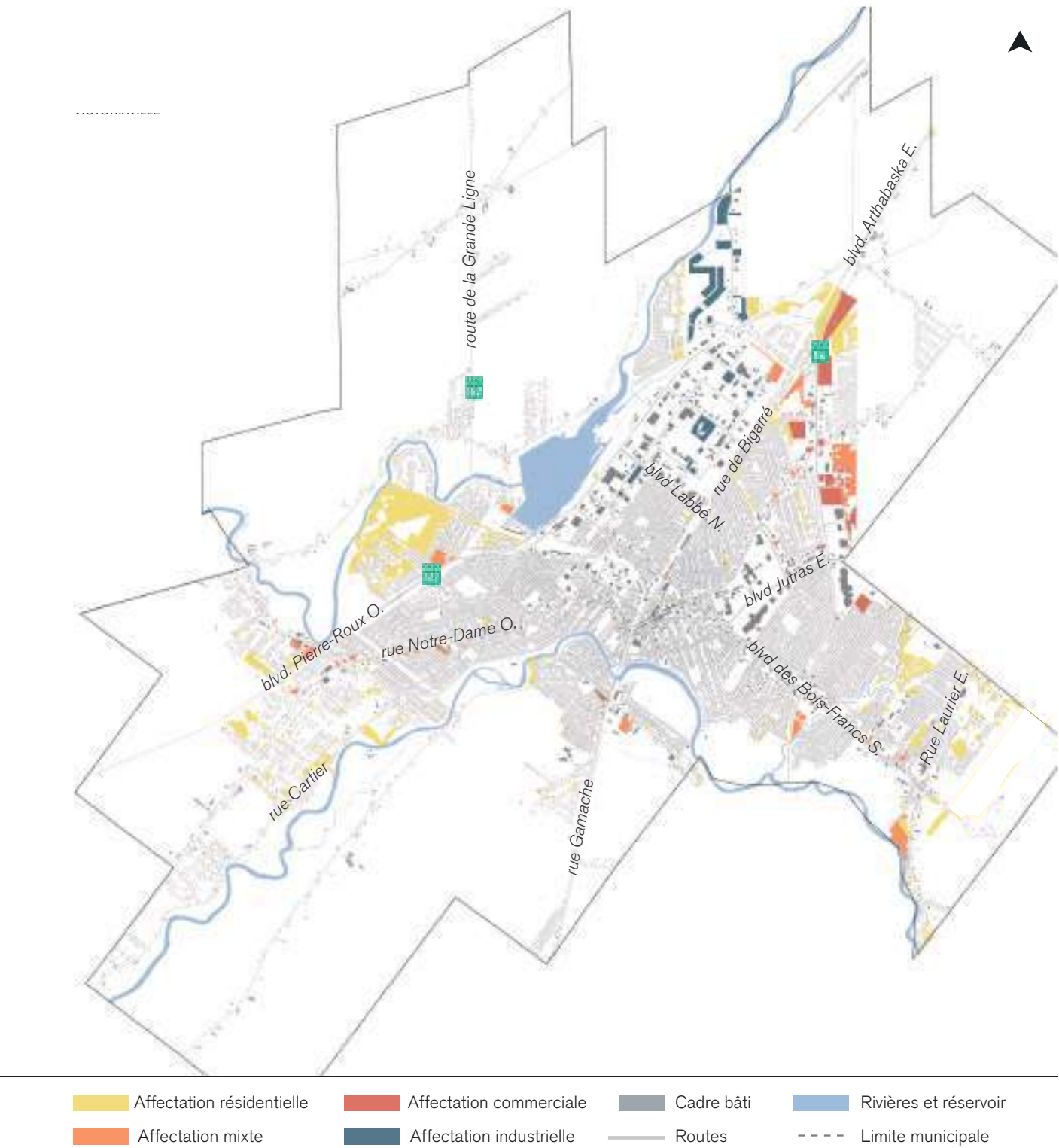
Défi mobilité et transport

L'arrivée de nouvelles habitations, commerces et industries à Victoriaville aura une incidence sur la mobilité. Il sera donc nécessaire de développer des modes alternatifs à l'auto-solo et d'inciter les citoyens à ces pratiques (planification intégrée des transports actifs et collectifs en amont de chacun des projets de développements).

¹ PROVENCHER-ROY, PLAN D'URBANISME 2016- VILLE DE VICTORIAVILLE, OCTOBRE 2016

CARACTÉRISATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

FIGURE 1.19 : LOCALISATION DES TERRAINS VACANTS CLASSÉS SELON LEUR AFFECTATION À VICTORIAVILLE



SOURCE : PROVENCHER-ROY (2016), PLAN D'URBANISME - VILLE DE VICTORIAVILLE

1.13 SYNTHÈSE DES CONTRAINTES ET POTENTIELS DE L'ORGANISATION DU TERRITOIRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE

En somme, l'organisation spatiale de Victoriaville présente des contraintes et des potentiels en matière de mobilité durable. Les principaux axes de la municipalité sont :

- Boulevard Jutras (route 161);
- Route de la Grande-Ligne (route 162);
- Rue Notre-Dame;
- Boulevard des Bois-Francis;
- Boulevard Arthabaska (route 116);
- Boulevard Pierre-Roux (route 122);
- Rue Gamache/rue Carignan.

Contraintes

Les principales contraintes sont :

- Ségrégation des fonctions commerciales et résidentielles (excepté au centre-ville), ce qui augmente la longueur des parcours actifs utilitaires. La dominance résidentielle de certains secteurs incite aux déplacements utilitaires motorisés;
- Manque de lien nord-sud contribue à canaliser les déplacements à la fois automobiles, mais également actifs sur ces axes créant une problématique de cohabitation entre les usagers;
- Trame sinueuse et peu connectée de certains quartiers résidentiels nuit aux déplacements actifs;
- Rivières et certains axes routiers (routes numérotées) constituent des barrières limitant la connectivité de la trame;
- Faible densité implique une forme urbaine plus relâchée, ce qui augmente la longueur des parcours actifs et rend plus difficiles la rentabilité et la performance d'un service de transport collectif;
- Offre en transport collectif, en covoiturage et autopartage de Victoriaville est limitée.

Potentiels

Les principaux potentiels sont :

- Présence du réservoir et de rivières offre un environnement attractif aux déplacements actifs récréatifs;
- Densification du territoire permettra de mieux supporter les déplacements actifs, collectifs et alternatifs à l'auto-solo, notamment dans le centre-ville;
- Environnement de la municipalité est attractif aux déplacements actifs, principalement récréatifs;
- Présence de parcs et espaces verts dont certains sont reliés par un réseau de pistes multifonctionnelles (avec aires de repos) constitue un attrait.



2. RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT



Ce chapitre caractérise les différents paramètres du réseau routier de Victoriaville, que ce soit la structure de celui-ci, les conditions de circulation du réseau ou le stationnement.

Le réseau routier de Victoriaville est détaillé selon la hiérarchie routière des axes, les modes de gestion des carrefours, la vitesse affichée des axes et les mesures de mitigation de la municipalité.

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

2.1 HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

Définition

La hiérarchie routière est basée à partir d'une logique de circulation et d'urbanisme. Elle sert principalement aux planificateurs et gestionnaires du réseau routier. La classification du réseau routier est basée selon les caractéristiques suivantes (tableau 2.1) :

- Caractéristiques physiques (nombre de voies, raccordement, chaussée et accès);
- Caractéristiques opérationnelles (écoulement, vitesse, stationnement);
- Caractéristiques de l'utilisation (débits, fonction prédominante).

TABLEAU 2.1 : PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

HIÉRARCHIE ROUTIÈRE	VITESSE AFFICHÉE	DÉBIT DE CIRCULATION JOURNALIER
Artère	50-100 km/h	< 30 000
Collectrice	50-80 km/h	1000-12000
Locale	30 – 50 km/h	< 3000

SOURCE : ATC, GEOMETRIC DESIGN GUIDE FOR CANADIAN ROADS, ÉDITION 1999

Constats

Analyse de la hiérarchie actuelle

Le réseau routier de Victoriaville est constitué d'un réseau structurant qui dessert la circulation de transit et d'échanges avec les municipalités limitrophes (figure 2.1 et annexe D). Ce réseau supérieur constitué de routes numérotées régies par le MTMDet borde la municipalité. Plus précisément, les artères¹ constituant le réseau supérieur de la municipalité de Victoriaville sont :

- Boulevard Arthabaska (R-116) qui permet de traverser du nord au sud la municipalité dans sa limite est. Ce boulevard offre un accès au boulevard Pierre-Roux (R-122), à la rue Notre-Dame, au boulevard Jutras et au boulevard des Bois-Francis;
- Boulevard Pierre-Roux (R-122) qui permet de traverser d'est en ouest la municipalité dans sa limite nord. Les usagers peuvent accéder au boulevard Arthabaska (R-116), au boulevard de la Bonaventure, au boulevard Labbé, au boulevard des Bois-Francis, à la route de la Grande-Ligne (R-162) et au boulevard Jutras;

- Route de la Grande-Ligne (R-162) qui permet aux résidents de Saint-Valère et de Saint-Rosère d'accéder à Victoriaville. Cet axe se termine à la jonction avec le boulevard Pierre-Roux (R-122).

Le réseau routier est également composé de collectrices. Ces axes ont pour fonction d'assurer l'écoulement de la circulation et de desservir les différents quartiers de la municipalité. Elles sont connectées aux artères et/ou aux rues locales, ce qui assure une meilleure connectivité et efficacité des déplacements.

La ville de Victoriaville est composée de huit (8) collectrices, soit :

- Rue Laurier;
- Rues Gamache, Carignan et de Bigarré. Ces axes assurent une connexion vers la municipalité de Warwick. Cet axe nord-sud se termine au croisement avec le boulevard de la Bonaventure;
- Rue de l'Acadie qui assure une connexion vers les municipalités de Warwick et Saint-Albert. Cet axe nord-sud se termine à la jonction avec le boulevard Jutras Ouest;
- Rue Notre-Dame qui permet de traverser d'est en ouest la municipalité. Cet axe assure une connexion avec la municipalité de Saint-Albert et se rend jusqu'à la R-116;
- Boulevard Jutras qui permet de traverser d'est en ouest la municipalité dans sa limite sud. Cet axe assure une connexion avec la municipalité de Saint-Valère. À l'ouest de la R-122 et à l'est de la R-116, le boulevard Jutras est une collectrice régie par le MTMDet;
- Boulevard des Bois-Francis qui offre une connexion entre le réservoir Beaudet et le parc du Mont Arthabaska;
- Boulevard Labbé qui permet de traverser d'est en ouest les quartiers résidentiels de la municipalité entre la R-122 et le boulevard Jutras Est;
- Boulevard de la Bonaventure qui permet de traverser d'est en ouest le quartier industriel de la municipalité entre la R-122 et la R-116.

Les autres rues complètent le réseau local de la municipalité. La vocation principale des rues locales est de desservir les quartiers et d'assurer l'accès aux propriétés. L'écoulement de la circulation est de moindre importance sur ces axes qui sont rattachés à des liens de divers niveaux hiérarchiques.

¹ POUR LES BESOINS DES ANALYSES DU PRÉSENT MANDAT, LA HIÉRARCHIE FONCTIONNELLE (ARTÈRES, COLLECTRICES ET RUES LOCALES) DE LA MUNICIPALITÉ EST UTILISÉE ET NON LA HIÉRARCHIE ADMINISTRATIVE DU MTMDet (ROUTES NATIONALES, RÉGIONALES ET COLLECTRICES)

Enjeux

- Aucun enjeu majeur ne ressort de l'analyse de la hiérarchie routière;
- Selon le MTMDET², l'un des enjeux quant à la hiérarchie routière consiste en la conservation de la fonctionnalité de leur réseau supérieur, incluant une saine gestion des corridors routiers.

Pistes de solutions

- Assurer une saine gestion des accès et des intersections sur le réseau supérieur (régi par le MTMDET) de la municipalité.

² COMMENTAIRE ÉMIS PAR LE MTMDET EN AOÛT 2016

1 50

2.2 CARACTÉRISATION DE LA CIRCULATION ACTUELLE

Définition

Cette section présente, dans un premier temps, les analyses effectuées pour déterminer les débits journaliers moyens annuels (DJMA), ainsi que l'analyse comparative effectuée entre les DJMA et la hiérarchie routière théorique. Dans un second temps, les conditions de circulation identifiées à l'aide de Google Traffic sont présentées.

Constats

Débits journaliers moyens (DJMA)

Afin d'estimer les débits journaliers moyens annuels (DJMA), les comptages véhiculaires réalisés par la Ville de Victoriaville et le MTMDet ont été utilisés. Étant donné que les comptages de la Ville ont été réalisés pour des périodes variables d'un carrefour à l'autre, des facteurs de pondération des débits pour le jour et le mois ont été appliqués à l'estimation du DJMA. Ces facteurs sont tirés du logiciel de comptages utilisés par la Ville, Metrocount. Il est à noter qu'aucun facteur de pondération n'a été appliqué au DJMA des routes numérotées régies par le MTMDet (comptages aux postes permanents). Le détail de la méthodologie et la carte des DJMA estimés sont présentés en annexe E.

Adéquation entre la hiérarchie et les débits actuels

Une analyse de la classification hiérarchique attribuée aux différents axes routiers de Victoriaville a été réalisée à l'aide des DJMA estimés. La figure 2.2 et le tableau 2.2 présentent cette analyse faite en fonction des débits théoriques et de la hiérarchie routière de l'ATC (tableau 2.1).

Ainsi, certains axes accueillent des débits plus importants que leur classification le prévoit. Le fait que certains axes jouent un rôle plus important que celui qu'ils devraient occuper peut causer des situations dangereuses, car les aménagements routiers ne sont pas conçus pour accueillir sécuritairement de tels débits.

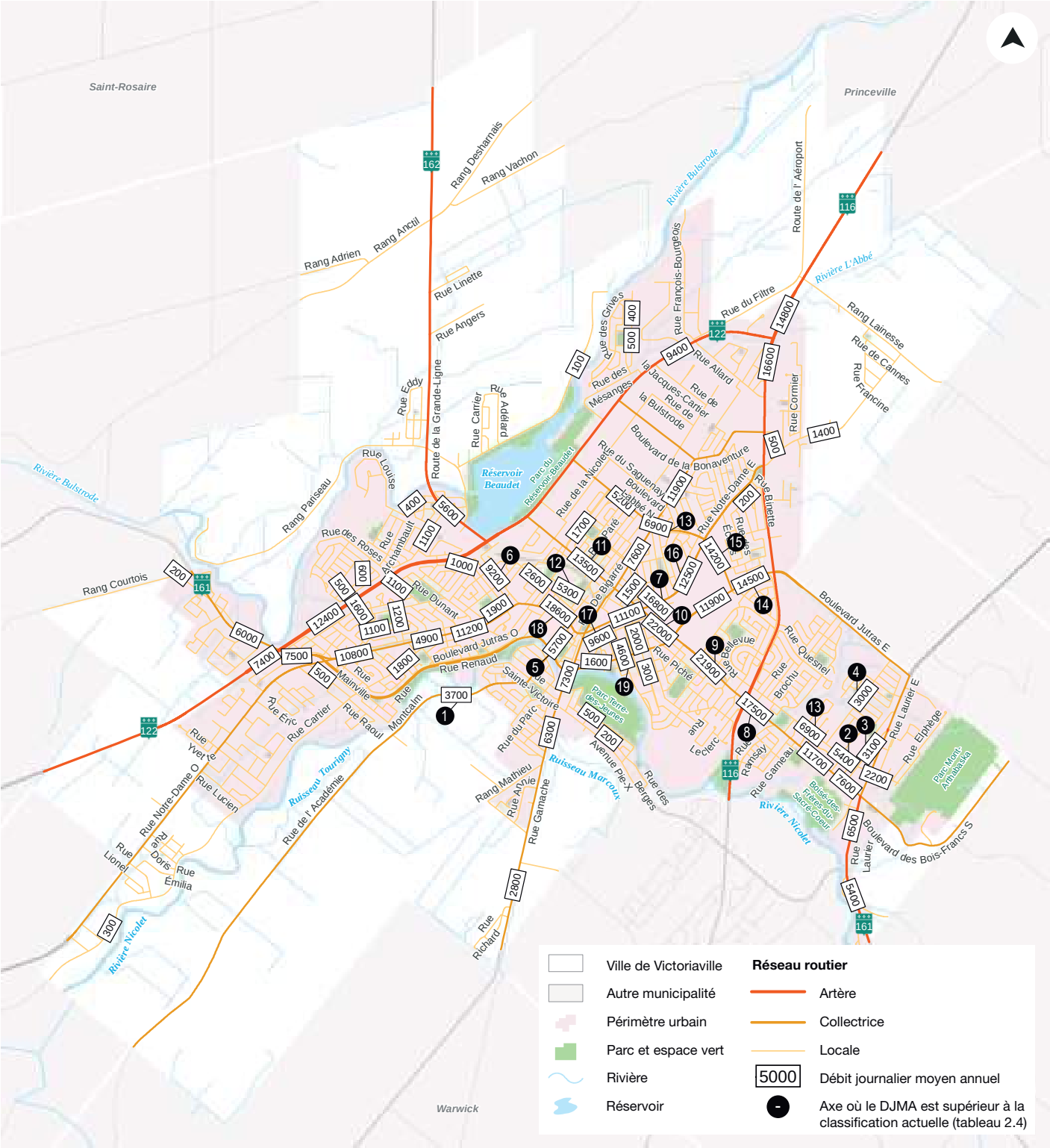
Il est à noter qu'outre les axes routiers présentés à la figure 2.2 et au tableau 2.2, d'autres rues de Victoriaville (pour lesquels aucun débit véhiculaire n'était disponible) jouent un rôle plus important que leur classification routière. Selon les intervenants de la municipalité, les rues Pie-X, Dunn et Saint-Paul actuellement identifiées comme étant des rues locales (figure 2.1) desservent de nombreux véhicules et jouent plutôt le rôle de collectrices ou d'artères.

TABEAU 2.2 : DJMA VERSUS HIÉRARCHIE

NO. (FIGURE 2.16)	RUE	CLASSI- FICATION ACTUELLE	DJMA	RÔLE JOUÉ
1	Rue de l'Académie	Locale	3700	Collectrice
2	Rue Girouard	Locale	5400	Collectrice
3	Rue des Hospitalières	Locale	3100	Collectrice
4	Rue Thibault	Locale	3000	Collectrice
5	Rue de l'Académie	Locale	5700	Collectrice
6	Rue de l'Aqueduc	Locale	9200	Collectrice
7	Boulevard des Bois-Francis S	Collectrice	16800	Artère
8	Boulevard des Bois-Francis S	Collectrice	17500	Artère
9	Boulevard des Bois-Francis S	Collectrice	21900	Artère
10	Boulevard des Bois-Francis S	Collectrice	22000	Artère
11	Boulevard des Bois-Francis N	Collectrice	13500	Artère
12	Rue de l'Ermitage	Locale	5300	Collectrice
13	Rue Girouard	Locale	6900	Collectrice
14	Boulevard Jutras E	Collectrice	14500	Artère
15	Boulevard Labbé S	Collectrice	14200	Artère
16	Rue Notre-Dame E	Collectrice	12500	Artère
17	Rue Saint-Jean-Baptiste	Locale	9600	Collectrice
18	Rue Notre-Dame O	Collectrice	18600	Artère
19	Rue Perreault	Locale	4600	Collectrice

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

FIGURE 2.2 : DJMA ESTIMÉS VERSUS HIÉRARCHIE ROUTIÈRE



SOURCE : VILLE DE VICTORIOVILLE , TRAITEMENT CIMA+

Congestion et problématiques de circulation

Google Traffic est un outil qui a été ajouté en 2009 au site de cartographie et d'images satellites Google Maps¹. Ce dernier permet de voir les conditions de déplacements véhiculaires en temps réel à l'aide d'une échelle de vitesse représentée par des codes de couleur. Ces vitesses sont établies à l'aide des données cellulaires des automobilistes qui se connectent au site de Google Maps. Il est à noter que ces vitesses ne tiennent pas compte des données cellulaires des piétons ou cyclistes qui biaiserait les calculs.

Pour les déplacements véhiculaires en milieu urbain, l'échelle de vitesse se décrit comme suit :

- Couleur verte : vitesse supérieure à 40 km/h;
- Couleur orange : vitesse entre 25 km/h et 40 km/h;
- Couleur rouge : moins de 25 km/h.

En plus des données en temps réel, Google Traffic fournit également les vitesses de déplacements historiques par jour et par heure. Ces vitesses historiques constituent les moyennes des vitesses observées pendant les douze derniers mois par Google.

Les conditions affichées par Google Traffic sont jugées représentatives des heures de pointe du matin (figure 2.3), du midi (figure 2.4) et de l'après-midi (figure 2.5) de Victoriaville. Les agrandissements des cartes sont disponibles en annexe E.

Aucun ralentissement véhiculaire important n'est observé sur le réseau routier de la municipalité, et ce, aux trois heures de pointe de la journée. En effet, certains axes routiers présentent de légers ralentissements où la vitesse de circulation des usagers varie entre 25 km/h et 40 km/h. Ces ralentissements sont principalement observés sur les artères et collectrices qui permettent une connexion entre Victoriaville et les municipalités limitrophes. Plus précisément, les axes où de légers ralentissements sont recensés à l'une ou l'ensemble des heures de pointe sont :

- Rue Notre-Dame Ouest;
- Rue Gamache;
- Rue Laurier Est;
- Boulevard des Bois-Francis;
- Boulevard Jutras Est;
- R-116;
- R-161.

FIGURE 2.3 : CONDITIONS DE CIRCULATION – HEURE DE POINTE DU MATIN (8H00)



SOURCE : GOOGLE TRAFFIC

FIGURE 2.4 : CONDITIONS DE CIRCULATION – HEURE DE POINTE DU MIDI (12H00)



SOURCE : GOOGLE TRAFFIC

FIGURE 2.5 : CONDITIONS DE CIRCULATION – HEURE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI (17H00)



SOURCE : GOOGLE TRAFFIC

¹ [HTTPS://WWW.GOOGLE.CA/MAPS](https://www.google.ca/maps)

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Il est à noter que les légers ralentissements sont plus nombreux aux heures de pointe du midi et de l'après-midi. L'heure de pointe du midi s'explique par le fait que de nombreux citoyens rentrent dîner chez eux, ce qui crée une « mini » heure de pointe durant cette période.

Enjeux

- La classification routière en place ne correspond pas aux rôles joués par certains axes, ce qui peut causer des situations dangereuses, car les aménagements routiers ne sont pas conçus pour accueillir sécuritairement des débits plus importants;
- Enjeu de fluidité aux heures de pointe du midi et de l'après-midi. Selon la Ville de Victoriaville, la tolérance au trafic des citoyens est très basse, car, hors des heures de pointe, l'ensemble des carrefours de la municipalité de la ville se vident en un seul cycle. Cependant, lors des heures de pointe, les conducteurs doivent attendre quelques cycles de feux (2 ou 3 cycles) à certains carrefours névralgiques pour compléter leurs déplacements. Cet enjeu de fluidité est jugé problématique sur le boulevard des Bois-Francis entre les boulevards Jutras et Notre-Dame.

Pistes de solutions

- Réviser la hiérarchie routière de la municipalité;
- Établir un gabarit/standard des aménagements dédiés aux axes routiers selon la classification routière;
- Modifier la gestion et/ou la géométrie de certaines intersections afin de fluidifier la circulation et de répondre aux débits véhiculaires;
- Synchroniser les feux de circulation du boulevard des Bois-Francis afin d'améliorer la fluidité de l'axe et sécuriser certaines manoeuvres de virage (mandat octroyé par la Ville qui débutera à l'automne 2016);
- Développer le cocktail transport pour proposer des modes alternatifs à l'auto-solo;
- Modifier les horaires de pause du dîner dans les entreprises et institutions de Victoriaville afin d'étaler l'heure de pointe du midi (11 h 30 à 13 h 30);
- Inciter les employés à rester sur leur lieu de travail ou à proximité de ce dernier, durant la pause du midi (installation d'aire extérieure animée, salle de repos, etc.).

2.3 MODE DE GESTION ET CONTRÔLE DE LA CIRCULATION

Définition

Les modes de gestion sont des mesures implantées aux intersections de la municipalité afin d'assurer la fluidité des déplacements motorisés et d'en assurer la sécurité. La présente section relate ces modes recensés aux différents carrefours de Victoriaville. Les problématiques en lien avec la géométrie de certains carrefours sont, de plus, soulevées.

Constats

Modes de gestion

De manière générale, les intersections situées sur le réseau artériel et collecteur de Victoriaville sont gérées par des feux de circulation (figure 2.6 et annexe F). Les intersections situées sur le réseau local sont majoritairement gérées par des arrêts : arrêts toutes directions ou arrêts aux approches secondaires. À certains carrefours, les arrêts sont accompagnés de feux clignotants rouges. Il est à noter que certaines intersections sont gérées par des « Cédez le passage ». Ce mode de gestion n'est pas toujours bien compris par les usagers de la route (risque de collisions).

En raison de la configuration et du mode de gestion de certaines intersections, des ralentissements véhiculaires peuvent y être recensés, et ce, malgré le fait que le territoire de Victoriaville n'a pas d'enjeu majeur lié à la congestion (voir section 2.2).

Configuration des intersections

Certaines intersections de la municipalité ont une configuration irrégulière, ce qui peut surprendre les usagers de la route et générer des problématiques de visibilité et des conflits, tous modes confondus. Les carrefours de Victoriaville (figure 2.6 et annexe F) ayant une géométrie complexe pour les usagers de la route sont :

- Notre-Dame Est/de Bigarré;
- Notre-Dame Est/Cartier;
- Jutras/Gamache/Carignan;
- Lavigne/Roy/de Bigarré;
- Notre-Dame Ouest/de l'Aqueduc;
- Bois-Francis Sud/Notre-Dame Est/Lavigne;
- Notre-Dame Ouest/Jutras Ouest;
- Laurier Ouest/Dumoulin et Laurier Ouest/Pellerin.

| 56

Intersection Notre-Dame/de Bigarré (figure 2.7)

- Intersection gérée par des arrêts toutes approches;
- Une voie véhiculaire/direction à chaque approche de l'intersection;
- Baies de virage à gauche aménagées sur la rue Notre-Dame et à l'approche nord de la rue de Bigarré;
- Large îlot de virage à droite aménagé à l'approche ouest de l'intersection;
- Problématiques recensées :
 - Intersection large, ce qui a une incidence sur les déplacements des modes actifs;
 - Visibilité déficiente des conducteurs. Étant donné la configuration particulière de l'intersection, les conducteurs provenant de l'approche sud de l'intersection ne peuvent pas voir adéquatement les véhicules de l'approche est. Ce manque de visibilité peut causer des collisions;
 - Configuration inhabituelle de l'intersection, ce qui peut surprendre les conducteurs et causer des collisions. Par ailleurs, la gestion par des arrêts de ce carrefour ne fait qu'amplifier cette problématique. Les conducteurs doivent assimiler la configuration tout en établissant leur ordre de passage.

Intersection Notre-Dame Ouest/Cartier (figure 2.8)

- Rue Cartier contrôlée par un arrêt;
- Rue Notre-Dame : deux voies véhiculaires/direction;
- Rue Cartier : une voie véhiculaire/direction;
- Problématiques recensées :
 - Visibilité déficiente des conducteurs provenant de la rue Cartier. En raison de l'angularité de l'intersection, les conducteurs désirant accéder à la rue Notre-Dame n'arrivent pas à percevoir les véhicules qui circulent dans leur direction, ce qui peut causer des conflits;
 - La configuration particulière de l'intersection oblige les conducteurs provenant de l'approche est de la rue Notre-Dame Est à devoir couper une voie à sens opposé non contrôlée pour accéder à la rue Cartier.

FIGURE 2.7 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION NOTRE-DAME/DE BIGARRÉ



SOURCE : PROVENCHER ROY, PPU CENTRE-VILLE

FIGURE 2.8 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION NOTRE-DAME EST/CARTIER



SOURCE : GOOGLE MAPS

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

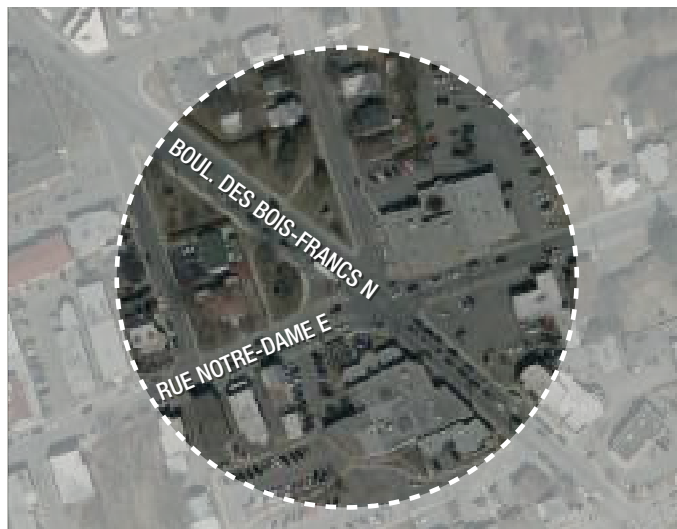
Intersection Bois-Francis Nord/Notre-Dame Est/Lavigne (figure 2.9)

- Intersection à cinq approches gérées par des feux de circulation;
- Rue Lavigne : rue unidirectionnelle vers le nord composée d'une voie véhiculaire;
- Boulevard des Bois-Francis : une voie véhiculaire/direction;
- Rue Notre-Dame Est : une voie véhiculaire/direction;
- Baies de virage à gauche aménagées sur les différentes approches du boulevard des Bois-Francis et de la rue Notre-Dame Est;
- Îlot de virage droite aménagée à l'approche nord de l'intersection;
- Problématiques recensées:
 - Configuration inhabituelle de l'intersection, ce qui peut surprendre les usagers de la route;
 - L'intersection est large, ce qui augmente la distance de traversée des piétons et cyclistes. Il est à noter que les usagers désirant emprunter les traverses nord et ouest doivent traverser l'intersection en deux temps en raison de l'îlot de virage à droite.

Intersection Jutras/Gamache/Carignan (figure 2.10)

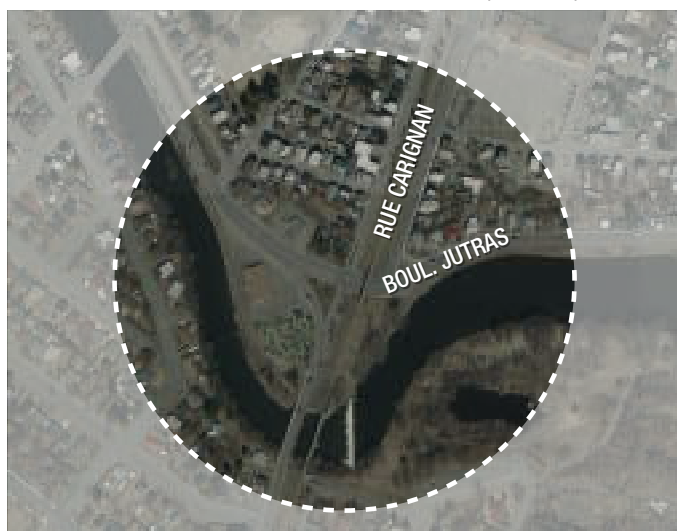
- Intersection à trois approches gérées par des feux de circulation;
- Boulevard Jutras : une voie véhiculaire/direction avec baie de virage à gauche;
- Rue Carignan : une voie véhiculaire/direction;
- Problématiques recensées:
 - Configuration inhabituelle de l'intersection, ce qui peut surprendre les usagers de la route;
 - Proximité des intersections Jutras/Carignan et Jutras/Gamache, ce qui peut surprendre les conducteurs et causer des conflits véhiculaires;
 - Le passage à niveau obstrue la visibilité des conducteurs des différentes approches du carrefour.

FIGURE 2.9 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION BOIS-FRANCIS NORD/NOTRE-DAME/LAVIGNE



SOURCE : PROVENCHER ROY, PPU CENTRE-VILLE

FIGURE 2.10 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION JUTRAS/GAMACHE/CARIGNAN



SOURCE : PROVENCHER ROY, PPU CENTRE-VILLE

Intersection Lavigne/Roy/de Bigarré (figure 2.11)

- Intersection à quatre approches gérées par des arrêts toutes directions;
- Rue Lavigne : une voie véhiculaire/direction;
- Rue Roy : une voie véhiculaire/direction;
- Rue de Bigarré : une voie véhiculaire/direction;
- Problématiques recensées :
 - Configuration inhabituelle de l'intersection, ce qui peut surprendre les usagers de la route;
 - Visibilité déficiente des conducteurs circulant aux différentes approches de ce carrefour. Étant donné l'angularité des différentes approches, les conducteurs ne peuvent pas voir correctement les véhicules qui circulent dans leur direction ou établir leur créneau de passage.

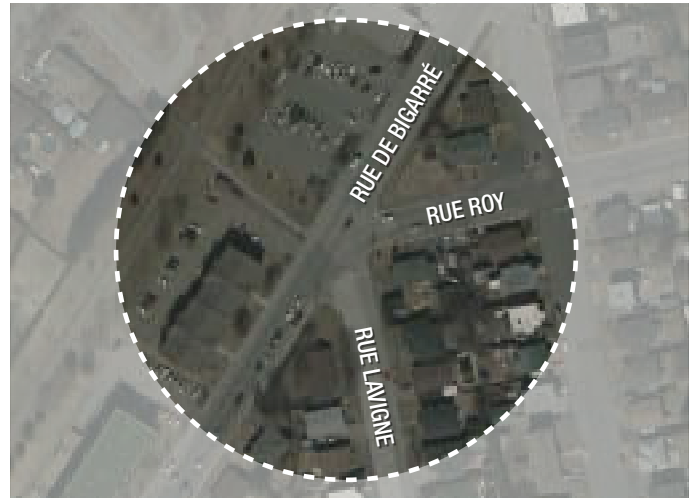
Intersection Notre-Dame Ouest/de l'Aqueduc (figure 2.12)

- Intersection à trois approches gérées par des feux de circulation;
- Rue Notre-Dame Ouest : une voie véhiculaire/direction;
- Rue de l'Aqueduc : une voie véhiculaire/direction;
- Problématique recensée:
 - Configuration inhabituelle de l'intersection, ce qui peut surprendre les usagers de la route.

Intersection Notre-Dame Ouest/Jutras Ouest (figure 2.13)

- Intersection à quatre approches gérée par des arrêts toutes directions et des feux clignotants rouges;
- Boulevard Jutras Ouest : deux voies véhiculaires/direction;
- Rue Notre-Dame Ouest : deux voies véhiculaires/direction;
- Îlots de virage à droite aménagés aux approches nord et ouest de l'intersection;
- Problématiques recensées:
 - Configuration inhabituelle de l'intersection, ce qui peut surprendre les usagers de la route. Par ailleurs, la gestion par des arrêts de ce carrefour ne fait qu'amplifier cette problématique. Les conducteurs doivent assimiler la configuration tout en établissant leur ordre de passage;
 - L'intersection est large, ce qui augmente la distance de traversée des piétons et cyclistes. Il est à noter que les usagers désirant emprunter les traverses nord et ouest doivent traverser l'intersection en deux temps dus aux îlots de virage à droite.

FIGURE 2.11 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION LAVIGNE/ROY/DE BIGARRÉ



SOURCE : GOOGLE MAPS

FIGURE 2.12 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION NOTRE-DAME OUEST/DE L'AQUEDUC



SOURCE : GOOGLE MAPS

FIGURE 2.13 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION NOTRE-DAME OUEST/JUTRAS OUEST



SOURCE : GOOGLE MAPS

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Intersections Laurier Ouest/Dumoulin et Laurier Ouest/Pellerin (figure 2.14)

- Laurier/Pellerin : intersection à quatre approches où seules les rues secondaires sont contrôlées par des arrêts;
- Laurier/Dumoulin : intersection à trois approches où seules les rues secondaires sont contrôlées par des arrêts;
- Rue Laurier Ouest : une voie véhiculaire/direction;
- Rue Pellerin : une voie véhiculaire/direction;
- Rue Dumoulin : une voie véhiculaire/direction;
- Problématique recensée :
 - Configuration inhabituelle des intersections, ce qui peut surprendre les usagers de la route.

Configuration des rues

La trame de rue bordant le boulevard des Bois-Francis Sud, le boulevard Jutras et la rue Laurier a une incidence sur les déplacements véhiculaires et les modes actifs. En effets, ces axes ont un nombre minimal de rues transversales. Une telle configuration incite les véhicules à circuler plus rapidement malgré les limites de vitesse et complexifie la traversée des piétons et cyclistes (voir section 2.4).

Enjeux

- Enjeu de sécurité aux intersections ayant une géométrie irrégulière;
- Enjeux de sécurité et d'accessibilité sur le boulevard des Bois-Francis Sud, le boulevard Jutras et la rue Laurier;
- Enjeu de fluidité des intersections ayant une géométrie et/ou un mode de gestion particulier.

Pistes de solutions

- Revoir la géométrie des intersections ayant une configuration pouvant avoir une incidence négative sur les déplacements des usagers de la route;
- Réviser les modes de gestion des carrefours ayant une géométrie particulière et/ou présentant des ralentissements véhiculaires;
- Mettre en place des mesures physiques sur le boulevard des Bois-Francis Sud, le boulevard Jutras et la rue Laurier afin de réduire la vitesse de circulation et favoriser les déplacements des modes actifs;
- Optimiser les aménagements dédiés aux piétons et cyclistes sur le boulevard des Bois-Francis Sud, le boulevard Jutras et sur la rue Laurier.

FIGURE 2.14 : CONFIGURATION DE L'INTERSECTION LAURIER OUEST / DU MOULIN ET LAURIER OUEST / PELLERIN



SOURCE : GOOGLE MAPS

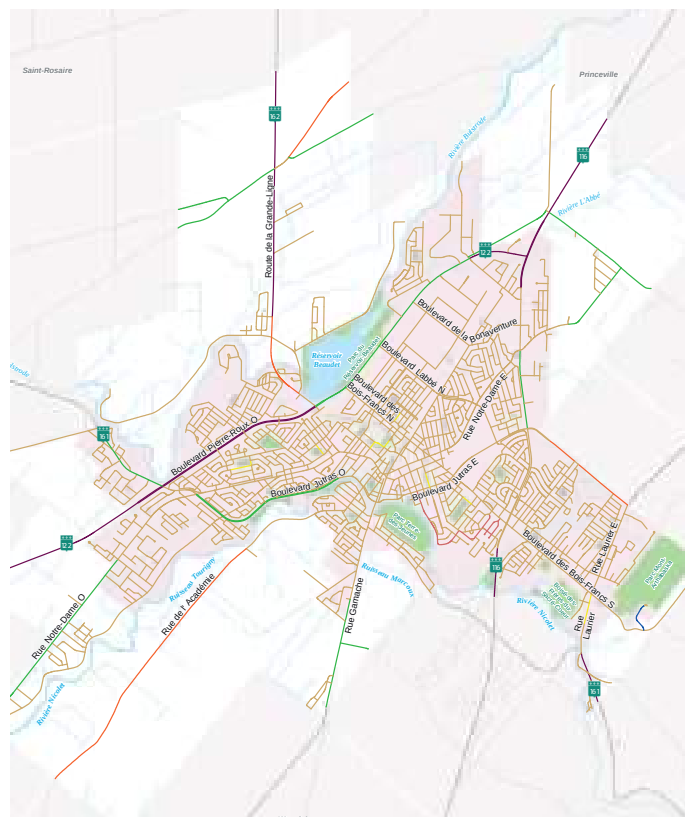
2.4 VITESSE

Définition

La vitesse est définie comme étant une distance parcourue par unité de temps. Dans la présente section, il sera question de la limite de vitesse que doivent respecter les conducteurs (vitesse affichée) ainsi que la vitesse de circulation de 85 % des usagers sur un même axe routier (vitesse au 85^e centile/vitesse pratiquée).

L'analyse des vitesses pratiquées a été réalisée sur les axes routiers de Victoriaville pour lesquels des relevés de vitesse étaient disponibles. Une comparaison de la vitesse pratiquée au 85^e centile et de la vitesse affichée a été réalisée afin de connaître les tronçons problématiques où le différentiel est élevé. La figure 2.15 illustre les vitesses affichées des différents axes du réseau routier tandis que la figure 2.16 présente les différentiels de vitesse (affichée vs 85^e centile). Le tableau 2.3 présente les interventions à implanter selon les différentiels de vitesse (d'après le guide de gestion du MTMDET¹) .

FIGURE 2.15 : VITESSES AFFICHÉES



SOURCE : VILLE DE VICTORIAVILLE. LIMITES DE VITESSE DU RÉSEAU ROUTIER. TRAITE-

¹ LES TROIS NIVEAUX D'INTERVENTIONS SONT TIRÉS DU DOCUMENT DU MTMDT, GESTION DE LA VITESSE SUR LE RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL EN MILIEU URBAIN ÉMIS EN AVRIL 2015. LES DIFFÉRENTIELS DE VITESSE SONT DES STANDARDS ÉTABLIS PAR CIMA+ POUR DES RUES RÉSIDENTIELLES EN MILIEU URBAIN.

TABLEAU 2.3 : DIFFÉRENTIEL ENTRE LES VITESSES PRATIQUÉES ET LES VITESSES AFFICHÉES

VITESSE	40 KM/H / 50 KM/H	30 KM/H
Aucune intervention	0-8 km/h	0-5 km/h
Intervention de sensibilisation	9-14 km/h	6-9 km/h
Intervention physique	15 km/h	10 km/h

SOURCE : MTMDET / TRAITEMENT: CIMA+

Vitesse affichée

À l'exception de quelques tronçons artériels et collecteurs qui ont une vitesse affichée entre 70 km/h et 90 km/h, du chemin d'accès au parc Mont Arthabaska affichée à 15 km/h, des abords de certains parcs et écoles de Victoriaville où la limite de vitesse est de 30 km/h et des rues Campagna, Chevalier, Canon et Perrault affichées à 40 km/h, la majorité des axes routiers de la municipalité ont une vitesse affichée de 50 km/h (figure 2.15 et annexe G).

Vitesse pratiquée

Les vitesses affichées ne sont pas nécessairement les vitesses pratiquées (vitesse au 85^e centile) par les conducteurs. Ces usagers choisissent généralement leur vitesse de circulation d'après les paramètres suivants :

- Caractéristiques de la chaussée carrossable : état, largeur et homogénéité;
- Caractéristiques des abords de l'axe routier : présence d'aménagements dédiés aux modes actifs (trottoirs, pistes cyclables et autres), d'accès et d'entrées charretières;
- Comportement des différents usagers de la route que ce soit les autres conducteurs de véhicules particuliers, les camionneurs, les chauffeurs d'autobus, les cyclistes et les piétons;
- Présence de signalisation le long de l'axe routier;
- Présence policière;
- Marge acceptable qui est perçue par les conducteurs (vitesse qui est non sanctionnée par les policiers).

La vitesse affichée des différents axes routiers ainsi que la nécessité d'agir sur ces axes selon le différentiel de vitesse ont été analysées et présentées à la figure 2.16. Les plaintes de vitesse excessive des citoyens qui ont été recueillies par la municipalité de Victoriaville depuis 2014 ont été localisées sur cette même figure (total de 45 plaintes de vitesse dont 31 plaintes sont localisées).

Selon les données recueillies, le différentiel entre la vitesse pratiquée et la vitesse affichée pourrait justifier une intervention physique sur les axes suivants :

- Rue des Balbuzards;
- Boulevard Jutras Ouest;
- Rang de Lainesse;
- Rue Larivière;
- Rue Laurier Ouest;
- Rue du Manège;
- Rue Nault;
- Rue Notre-Dame Ouest;
- Rang de la Pointe Beaudet.

Des interventions de sensibilisation sont aussi nécessaires sur 12 axes. Il est à noter que la majorité des plaintes de vitesse excessive sont localisées sur des tronçons de rues de Victoriaville où aucun relevé de la vitesse pratiquée n'est disponible. En effet, l'analyse de la vitesse pratiquée a pu être réalisée à trois des 31 sites où des citoyens se sont plaints de la vitesse, soit :

- Rue Carignan entre les rues Héon et Tourigny;
- Rue Octave entre les rues Carignan et Paradis;
- Rue de l'Académie entre le boulevard Jutras Ouest et la rue du Parc.

L'analyse de ces trois sites tend à démontrer qu'il n'y a pas de problématique de vitesse à ces endroits (aucune intervention nécessaire aux trois sites) et qu'il s'agit plutôt d'une perception des citoyens.

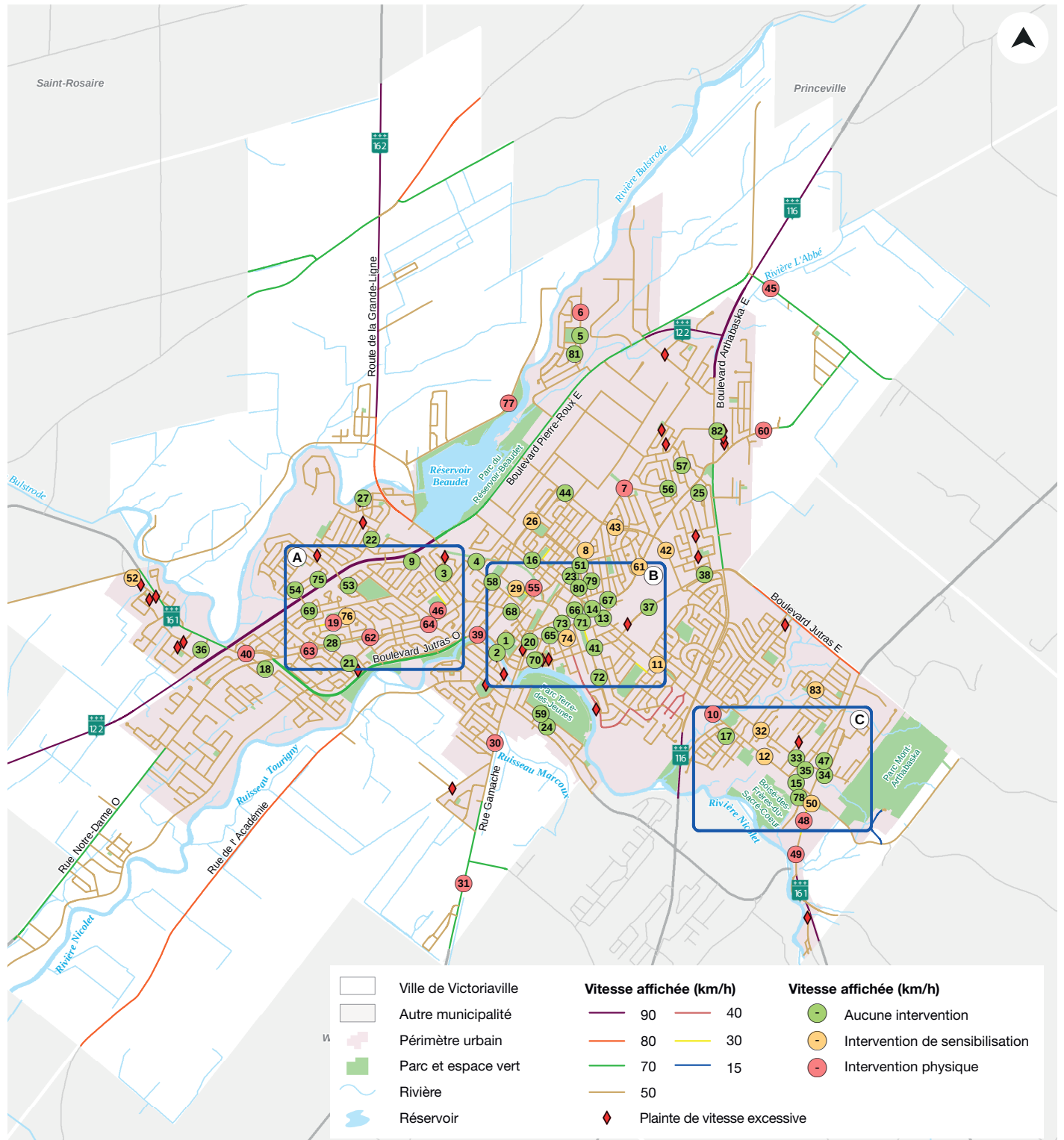
L'analyse complète des enjeux de vitesse est présentée en annexe G (cartes et tableau).

Enjeux

- Inadéquation de la vitesse affichée pour les rues résidentielles de la municipalité;
- Enjeu de sécurité dû à la vitesse pratiquée élevée sur certains axes.

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

FIGURE 2.16 : VITESSES AFFICHÉES VERSUS PRATIQUÉES (ZOOM À LA PAGE SUIVANTE)



SOURCE : VITESSES AFFICHÉES : VILLE DE VICTORIAVILLE, LIMITES DE VITESSE DU RÉSEAU ROUTIER / VITESSES PRATIQUÉES : RELEVÉS DE VITESSES RÉALISÉS PAR LA VILLE DE VICTORIAVILLE /

[illegible]

2.5 MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION

Définition

Depuis la mise en place de la loi 42¹ modifiant le Code de la sécurité routière (adoptée le 21 décembre 2007 par l'Assemblée nationale), les municipalités québécoises peuvent modifier les limites de vitesse des rues collectrices et locales à 40 km/h et à 30 km/h, aux abords des établissements scolaires et des parcs. La maîtrise de la vitesse dans les secteurs résidentiels permet de mieux prendre en considération la présence des piétons et cyclistes et de réduire la circulation véhiculaire. La vitesse des véhicules est une des causes majeures de l'insécurité routière des usagers vulnérables. L'exercice d'une vitesse² élevée induit une :

- Diminution du champ de vision des conducteurs;
- Augmentation des distances d'arrêt;
- Augmentation de la gravité des collisions;
- Augmentation du sentiment d'insécurité chez les piétons et cyclistes;
- Augmentation du bruit routier.

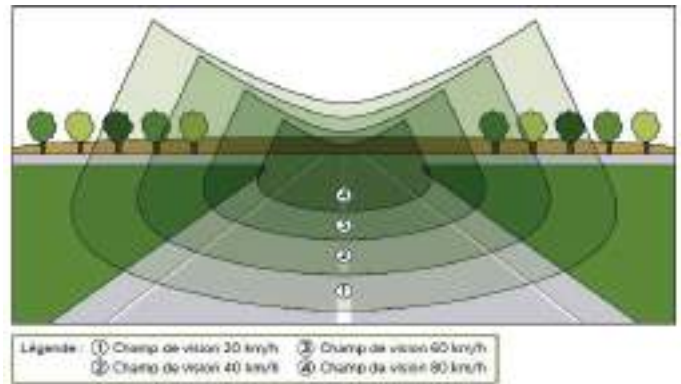
Diminution du champ de vision

La vision périphérique s'élargit lorsque la vitesse diminue. En modérant sa vitesse, le conducteur repère et anticipe mieux les déplacements des piétons et cyclistes. Cependant, plus les conducteurs circulent rapidement, plus leurs champs de vision rétrécissent (figure 2.17).

Augmentation des distances d'arrêt

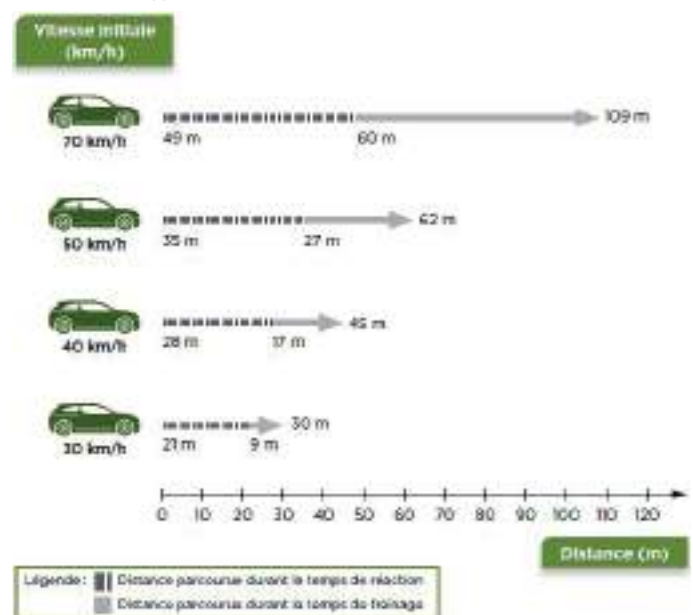
Plus la vitesse pratiquée est réduite, plus la distance d'arrêt en cas de freinage d'urgence est faible (figure 2.18). La distance d'arrêt est la somme de la distance parcourue pendant le temps de réaction et pendant le freinage. Ainsi, il faut seulement 9 m pour qu'un conducteur circulant à 30 km/h arrête son véhicule lorsqu'un piéton ou un cycliste traverse devant l'automobile versus 27 m pour un véhicule circulant à 50 km/h. Dans le premier cas, l'enfant peut être évité, dans le second cas, le conducteur risque de le percuter.

FIGURE 2.17 : CHAMP DE VISION PÉRIPHÉRIQUE EN FONCTION DE LA VITESSE DE CIRCULATION DU VÉHICULE



SOURCE: MTMDT (2015), GESTION DE LA VITESSE SUR LE RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL EN MILIEU URBAIN

FIGURE 2.18 : DISTANCE DE VISIBILITÉ D'ARRÊT NÉCESSAIRE EN FONCTION DE LA VITESSE



SOURCE: MTMDT (2015), GESTION DE LA VITESSE SUR LE RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL EN MILIEU URBAIN

¹ [HTTP://WWW2.PUBLICATIONSDUQUEBEC.GOUV.QC.CA/DYNAMICSEARCH/TE-LECHARGE.PHP?TYPE=5&FILE=2007C40F.PDF](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicsearch/te-lecharge.php?type=5&file=2007C40F.PDF)

² MTMDT, GESTION DE LA VITESSE SUR LE RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL EN MILIEU URBAIN, 44 PAGES, 2015

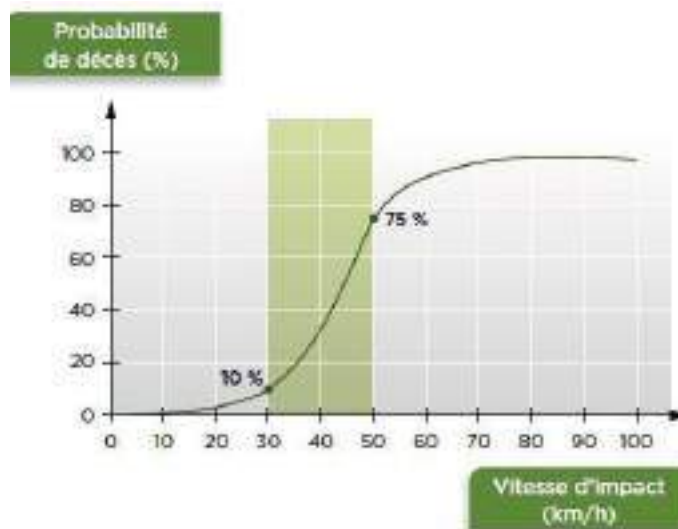
RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Augmentation de la gravité des collisions

La probabilité de décès d'un piéton augmente lors d'un impact avec une voiture en fonction de la vitesse pratiquée, telle que présentée à la figure 2.19. La vitesse des véhicules motorisés est un facteur déterminant dans les accidents et dans la gravité des impacts, tout particulièrement sur les piétons. La vitesse de l'impact influe directement sur les risques de décès du piéton : 10 % pour un impact à 30 km/h contre 75 % pour un impact à 50 km/h. Dans le cas d'un impact à 70 km/h, les chances de survie d'un piéton sont nulles.

Un simple panneau de signalisation n'induit pas une diminution de la vitesse pratiquée par les automobilistes. En effet, lorsque la vitesse affichée n'est pas appropriée au milieu et aux caractéristiques de la route, celle-ci n'est pas respectée par les conducteurs. Les caractéristiques géométriques de la route telle que la largeur de la chaussée pavée, le nombre de voies, le nombre d'axes et d'accès transversaux, le dégagement latéral, la qualité de la chaussée et la présence de stationnement auront des impacts sur la vitesse pratiquée. Ainsi, une largeur considérable de chaussée ou la présence de plus d'une voie véhiculaire dans chaque direction procure un sentiment de confort et une sensation de sécurité aux conducteurs. De plus, la présence de places de stationnement sur rue réduit le champ de vision du conducteur et attire son attention sur la possibilité qu'un événement se produise, ce qui implique généralement une réduction de la vitesse affichée. Les aménagements situés à proximité du tronçon routier, de même que l'environnement immédiat, peuvent également inciter le conducteur à adopter une vitesse en conséquence. La complexité du milieu influencera le comportement du conducteur. Ainsi, la présence de liens cyclables et piétonniers incitera aussi les conducteurs à une plus grande attention aux autres usagers de la route. L'éloignement des infrastructures et de la végétation par rapport au tronçon routier donne l'impression aux conducteurs qu'ils circulent moins rapidement. Il est à noter que des mesures de modération de la vitesse peuvent être aménagées afin que la limitation de vitesse soit respectée.

FIGURE 2.19: PROBABILITÉ DE DÉCÈS DES PIÉTONS SELON LA VITESSE D'IMPACT



SOURCE: MTMDT (2015), GESTION DE LA VITESSE SUR LE RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL EN MILIEU URBAIN

Augmentation du sentiment d'insécurité chez les piétons et cyclistes

Le sentiment d'insécurité³ est lié, entre autres, à la vitesse perçue et peut s'accroître particulièrement chez les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées qui ont davantage de difficulté à apprécier les vitesses des véhicules. Des études⁴ montrent que ce manque de sécurité peut amener des personnes à favoriser un mode de déplacements motorisés. Des parents peuvent aussi être incités à limiter les déplacements à pied ou à vélo de leurs enfants.

Augmentation du bruit sonore

Tel que mentionné dans le guide de gestion de la vitesse sur le réseau routier du MTMD⁵, les effets négatifs des vitesses élevées sur la santé et la qualité de vie se traduisent également sous la forme de nuisances associées au bruit routier. Le bruit, au-delà de certains niveaux, perturbe la santé et le bien-être des personnes touchées.

Le bruit routier est la nuisance la plus répandue qui est modulée par plusieurs facteurs : débit véhiculaire, nombre de véhicules lourds et la vitesse.

À vitesse constante, le bruit est principalement induit par le contact entre les pneus et la chaussée et par le moteur. Jusqu'à 50 km/h, le bruit du moteur prédomine. Au-delà de cette limite, le bruit de roulement est prépondérant. À partir d'environ 40 km/h, le niveau de bruit est proportionnel à la vitesse pratiquée. Ainsi, toute baisse de vitesse est susceptible de contribuer à une réduction des nuisances sonores.

Le tableau 2.4 présente les réductions de bruit associées à une baisse de vitesse (pour une vitesse initiale située entre 60 km/h et 100 km/h). Il est à noter que toute diminution trop faible du niveau sonore ne sera pas perceptible par l'oreille humaine (diminution de moins de 3 dBA est peu perceptible). Pour améliorer le climat sonore de manière significative, il faut donc que la réduction de la vitesse pratiquée soit accompagnée de mesures complémentaires : mesures visant à réduire les débits véhiculaires ou le nombre de véhicules lourds.

Constats

Sur le territoire de Victoriaville, les composantes de certaines rues n'incitent pas les conducteurs à respecter la limite de vitesse. La largeur des rues, le peu d'accès ou de routes transversales et le manque d'encadrement visuel peuvent expliquer ce non-respect.

³ MTMD⁵ (2015), GESTION DE LA VITESSE SUR LE RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL EN MILIEU URBAIN, 44 PAGES

⁴ DIRECTEUR DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL (2006), LE TRANSPORT URBAIN, UNE QUESTION DE SANTÉ, RAPPORT ANNUEL 2006 SUR LA SANTÉ DE LA POPULATION, 132 PAGES

⁵ MTMD⁵, GESTION DE LA VITESSE SUR LE RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL EN MILIEU URBAIN, 44 PAGES, 2015

Peu de rues de Victoriaville sont munies de mesures d'apaisement de la circulation. Les mesures de modération de la circulation présentes sur le territoire sont principalement des saillies de trottoir (généralement aménagés aux abords des institutions scolaires) et des chicanes. Il est à noter que la Ville⁶ envisage d'implanter des bollards, des dos-d'âne ou de réaliser un rétrécissement de la chaussée sur certains axes routiers afin de favoriser un meilleur partage de la route.

Enjeux

- Les dispositifs de modération de la circulation sont limités à quelques axes résidentiels à proximité des établissements scolaires;
- Il y a une absence de politique de modération de la vitesse définie au sein de la municipalité.

Pistes de solutions

- Mettre en place une démarche d'évaluation systématique des mesures de mitigation (grille de conception, analyse avant/après et autres). Il est à noter que la municipalité a commencé l'élaboration d'un tel exercice;
- Implanter des mesures de modération de la circulation : mesures de sensibilisation, mesures temporaires et mesures permanentes.

TABLEAU 2.4 : RÉDUCTION DU BRUIT ASSOCIÉE À UNE BAISSSE DE VITESSE

BAISSE DE VITESSE (KM/H)	RÉDUCTION DU BRUIT (DBA)
10	1,5
20	2,5 à 3
30	4 à 4,5

SOURCE: MTMD⁵ (2015), GESTION DE LA VITESSE SUR LE RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL EN MILIEU URBAIN



© VILLE DE VICTORIAVILLE, CHICANES SUR LA RUE SAINT-JUDE

⁶ [HTTP://WWW.VICTORIAVILLE.CA/NOUVELLE/201607/2816/NOUVELLES-SIGNALISATIONS-POUR-UN-MEILLEUR-PARTAGE-DE-LA-ROUTE.ASPX](http://www.victoriaville.ca/nouvelle/201607/2816/NOUVELLES-SIGNALISATIONS-POUR-UN-MEILLEUR-PARTAGE-DE-LA-ROUTE.ASPX)

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

2.6 STATIONNEMENT

Définition

Le stationnement consiste à laisser un véhicule immobilisé un certain temps dans un site autorisé et sécuritaire. Un véhicule stationné dans un espace réservé à cet effet permet d'éviter un conflit avec un autre usager de la route. Il permet aussi aux conducteurs de garer leurs véhicules à proximité de leur lieu de destination.

Constats

L'offre en stationnement est variée à Victoriaville. En complément du stationnement sur rue, on retrouve 30 stationnements publics hors rue et de nombreuses surfaces de stationnements privés (centres commerciaux, institutions, etc.).

Stationnement municipal hors rue

La municipalité de Victoriaville compte 30 stationnements publics hors rue pour un total de 3 104 cases : 2 193 cases gratuites (71 % du total des places) et 911 cases payantes (29 % du total des places). Ces stationnements sont situés à proximité des principaux pôles générateurs et commerces de la municipalité (figure 2.20 et annexe H). Les citoyens peuvent acheter une vignette annuelle au coût de 100 \$. Cette dernière permet aux citoyens de se garer dans des stationnements municipaux prescrits (les vignettes sont acceptées dans 6 des 30 stationnements publics hors rue).

Par ailleurs, des vignettes gratuites sont mises à la disposition des touristes provenant de l'extérieur des MRC Arthabaska et de l'Érable. Les touristes peuvent se procurer ces vignettes afin de se stationner gratuitement dans les espaces de stationnement avec parcomètre ou horodateur de Victoriaville (à l'exception de la rue Notre-Dame). Les vignettes¹ sont valables trois jours et sont offertes aux établissements suivants : Tourisme Victoriaville et sa région, Vélogare du Grand-Tronc, Le Victorin Hôtel & Congrès, Quality Inn & Suites, Z Plaza Hôtel et Motel le Victo.

Les stationnements municipaux de la Ville de Victoriaville ont fait l'objet d'un recensement² détaillé, présenté au tableau 2.5. On y retrouve le nombre de cases offert, le type de stationnement (gratuit/payant), le stationnement avec vignettes (oui/non) et la présence de cases pour personnes handicapées (oui/non).

¹ [HTTP://WWW.TOURISMEREGERIONVICTORIAVILLE.COM/VACANCES-FORFAITS/ MEMBRES/ATTRAITES---ACTIVITES---SERVICES/INFORMATION---PERMIS-DE-STATIONNEMENT---BORNES-DE-RECHARGE---ZONES-WI-FI/VIGNETTES-DE-STATIONNEMENT-GRATUIT.ASPX](http://www.tourismeregionvictoriaville.com/vacances-forfaits/membres/attraits---activites---services/information---permis-de-stationnement---bornes-de-recharge---zones-wi-fi/vignettes-de-stationnement-gratuit.aspx)

² LES DONNÉES SONT TIRÉES DES DOCUMENTS SUIVANTS: FONDATION RUES PRINCIPALES, ENQUÊTE SUR LE STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE DE VICTORIAVILLE, 2014 (POUR STATIONNEMENTS AU CENTRE-VILLE) ET VILLE DE VICTORIAVILLE, [HTTP://WWW.VICTORIAVILLE.CA/CARTES/STATIONNEMENTS/](http://www.victoriaville.ca/CARTES/STATIONNEMENTS/) (POUR STATIONNEMENTS AUTRES QU'AU CENTRE-VILLE).



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE - STATIONNEMENT DE COURTOISIE



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE - PARCOMÈTRES DU CENTRE-VILLE



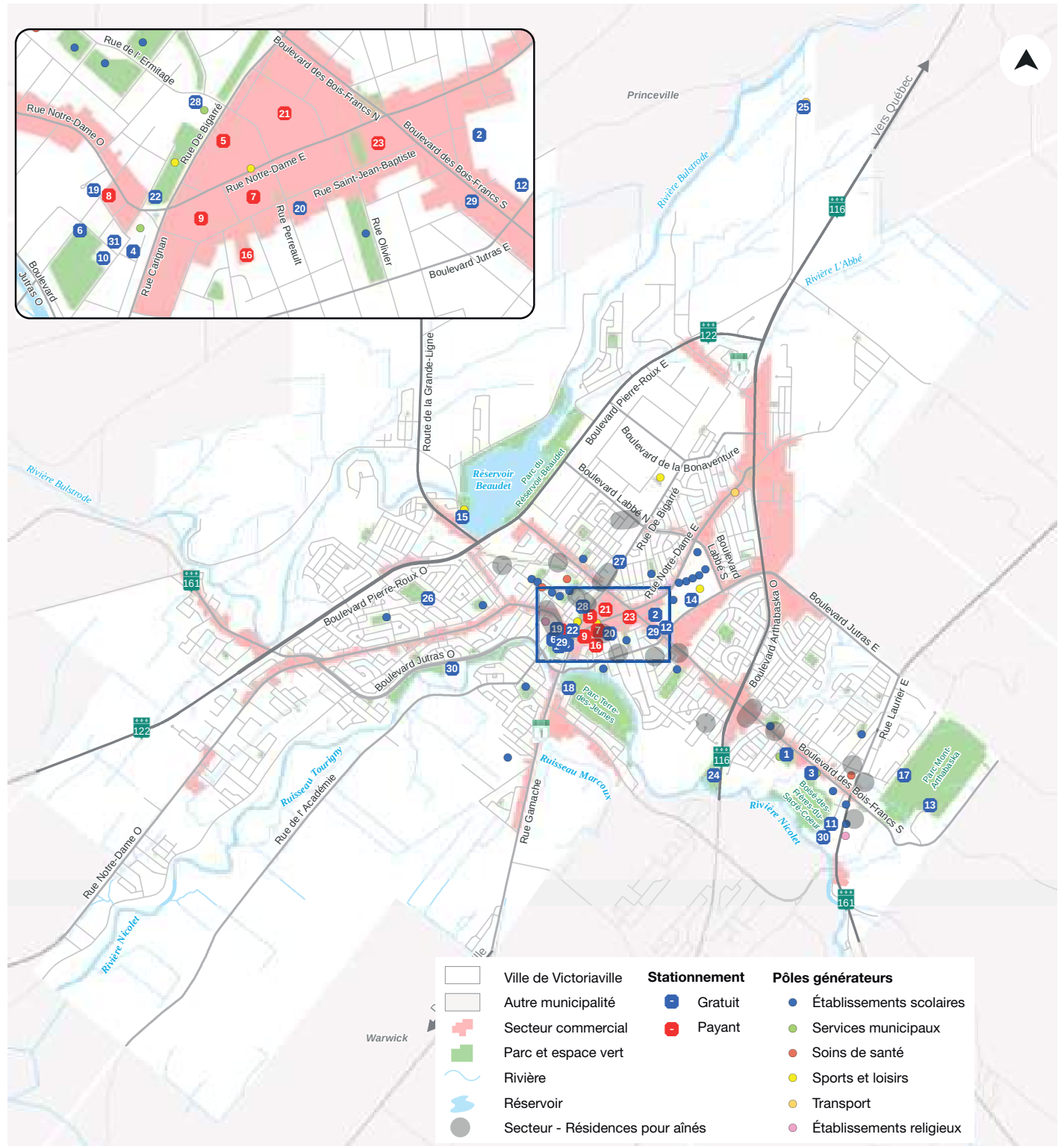
SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE - STATIONNEMENT DE COURTOISIE



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE - STATIONNEMENT COURTE DURÉE ET STATIONNEMENT

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

FIGURE 2.20 : OFFRE DE STATIONNEMENT



SOURCE : VILLE DE VICTORIAVILLE, TRAITEMENT CIMA+

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

TABEAU 2.5 : OFFRE DE STATIONNEMENT HORS RUE DE LA VILLE DE VICTORIAVILLE

N°	STATIONNEMENT	CAPACITÉ	GRATUIT (G)/ PAYANT (P)	STATIONNEMENT À VIGNETTE	CASES DE STATIONNEMENT POUR PERSONNES HANDICAPÉES
1	Stationnement du centre communautaire d'Arthabaska	179	G	X	V
2	Stationnement Agri-Sports	501	G	X	V
3	Stationnement Alcide-Fleury	88	G	X	X
4	Stationnement Alexandre-Boucher	87	G	X	V
5	Stationnement De Bigarré	267	P 0,25\$/h	V	V
6	Stationnement de l'Académie	22	G	X	V
7	Stationnement Demers	122	P 0,25\$/h	X	V
8	Stationnement des Forges	23	P 0,25\$/h	X	V
9	Stationnement Desjardins	167	P 0,25\$/h	X	V
10	Stationnement Drouin	85	G	X	X
11	Stationnement du Boisé des Frères	N.D	G	X	X
12	Stationnement du Colisée Desjardins	191	G	X	V
13	Stationnement du Mont Arthabaska	113	G	X	V
14	Stationnement du pavillon Jean-Béliveau	192	G	X	V
15	Stationnement du réservoir Beaudet	53	G	X	V
16	Stationnement Foisy	88	P 0,25\$/h	V	V
17	Stationnement Girouard	112	G	X	X
18	Stationnement Hamel	70	G	X	X
19	Stationnement Notre-Dame-des-Anges	66	G	X	V
20	Stationnement Perreault	54	G	V	V
21	Stationnement Pierre-Laporte	180	P 0,25\$/h	V	V
22	Stationnement Saint-Louis	80	G	V	V
23	Stationnement Thomas-Grégoire	64	P 0,25\$/h	V	V
24	Stationnement de la halte d'Arthabaska	31	G	X	X
25	Stationnement de l'Aérodrome	87	G	X	X
26	Stationnement du parc de l'Amitié	64	G	X	X
27	Stationnement de l'édifice Robert-Caron	73	G	X	V
28	Stationnement Charles-Édouard Mailhot	37	G	X	V
29	Stationnement de la Joujouthèque	8	G	X	X
30	Stationnement Louis-Ovide-Pépin	N.D	G	X	X
	Total	3104			

(X : non V : Oui)

SOURCE : FONDATION RUES PRINCIPALES, ENQUÊTE SUR LE STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE DE VICTORIAVILLE, 2014 ET VILLE DE VICTORIAVILLE, [HTTP://WWW.VICTORIAVILLE.CA/CARTES/STATIONNEMENTS/](http://www.victoriaville.ca/cartes/stationnements/)
TRAITEMENT: CIMA+.

Stationnement sur rue

Le stationnement sur rue est permis sur l'ensemble des axes routiers de la municipalité, à l'exception de certains tronçons :

- Rue Laurier Ouest entre la route Pouliot (route 161) et le boulevard des Bois-Francis Ouest;
- Rue Laurier Est entre l'Hôtel-Dieu d'Arthabaska et la rue Grimard;
- Rue Girouard entre la rue Suzor-Côté et la limite du secteur Vieil-Arthabaska;
- Boulevard des Bois-Francis Sud entre la rue Laurier et la rue Saint-Jude;
- Rue des Hospitalières entre le boulevard des Bois-Francis Sud et la rue Girouard;
- Rue de Bigarré entre la rue Notre-Dame Ouest et le boulevard des Bois-Francis Nord.

Stationnement réservé aux personnes handicapées

Dans son règlement municipal³, la Ville de Victoriaville exige que les stationnements de 25 cases ou plus qui disposent d'au moins une case réservée pour le stationnement de véhicules utilisés par les personnes handicapées. Or, sept stationnements municipaux présentés dans le tableau 2.5 ne disposent pas de places réservées pour les personnes handicapées malgré le fait que le nombre de places de stationnement soit supérieur à 25 cases. Le règlement prévoit également pour chaque tranche de 50 cases additionnelles, une case additionnelle pour les personnes handicapées.

Les cases de stationnement pour les personnes handicapées doivent satisfaire les conditions suivantes :

1. La case de stationnement doit être localisée à moins de 30 m d'une entrée accessible du bâtiment principal et à proximité d'un parcours sans obstacle permettant d'atteindre le bâtiment;
2. Chaque case de stationnement peut être jumelée à une allée latérale de circulation. Deux cases de stationnement peuvent être desservies par la même allée latérale lorsque l'espace est insuffisant pour le faire autrement. La largeur disponible pour chaque case de stationnement, en considérant la largeur de l'allée de circulation s'il y en a une, doit être de 4,6 m, quel que soit l'angle de la case. L'allée latérale de circulation doit présenter un marquage de lignes obliques peintes de couleur contrastante;
3. Chaque case est pavée et ne comporte aucune pente;

4. Chaque case doit être identifiée par le panneau prescripteur « Stationnement réglementé pour les personnes atteintes de déficience physique » placé à au moins 1,5 m du sol, sur un mur ou un poteau.

Stationnement de courtoisie (enfants et poussettes)

Dans son règlement municipal⁴, la Ville de Victoriaville mentionne que pour tout édifice autre que résidentiel accessible au public, sauf pour les usages industriels, lorsque le règlement exige 25 cases de stationnement ou plus, au moins une case de stationnement doit être réservée et aménagée pour le stationnement de véhicules dont l'usager ou le passager utilise une poussette avec jeunes enfants pour se rendre dans l'immeuble. Pour chaque tranche de 50 cases additionnelles requises par le règlement, une case de courtoisie additionnelle doit être réservée et aménagée.

Les cases de stationnement pour les véhicules avec poussette doivent satisfaire les conditions suivantes :

1. La case de stationnement doit être localisée à moins de 30 m de l'accès au bâtiment principal;
2. La case de stationnement doit avoir une largeur minimale de 3 m, quel que soit l'angle du stationnement par rapport à l'allée de circulation.

Il est à noter que des places de courtoisie sont aménagées dans les stationnements des bâtiments municipaux et elles sont appréciées par les citoyens. Cependant, ces cases ne sont pas prescriptives dans leur utilisation (aucune amende n'est donnée aux citoyens qui utilisent ces cases sans avoir de poussette ou de jeunes enfants).

Stationnement et déneigement

Du 1^{er} décembre au 1^{er} avril, le stationnement sur rue est interdit sur l'ensemble des axes routiers de la municipalité de Victoriaville, entre 0 h 01 à 7 h 00. En période de chargement de la neige, la Ville met à la disposition des citoyens plus de 2 882 places gratuites de stationnement hors rues (de nuit seulement).

En novembre 2016, la Ville de Victoriaville a annoncé la mise en place d'une nouvelle mesure pour le stationnement de nuit. La réglementation visant à interdire le stationnement sur rue et dans les stationnements publics de minuit à 7 h, du 1^{er} décembre au 1^{er} avril, demeure valide. La Ville évaluera plutôt, de manière quotidienne, la possibilité d'autoriser le stationnement de nuit. Les citoyens auront la responsabilité de valider chaque jour, par téléphone ou sur le site Internet mis à leur disposition, s'ils ont l'autorisation ou non de garer leur véhicule dans la rue.

³ VILLE DE VICTORIANVILLE, RÈGLEMENT MUNICIPAL, 7.0 - LE STATIONNEMENT

⁴ VILLE DE VICTORIANVILLE, RÈGLEMENT MUNICIPAL, 7.0 - LE STATIONNEMENT

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Deux secteurs disposent d'un nombre important de stationnements municipaux. Il s'agit du secteur du centre-ville et du Vieil-Arthabaska. Ces deux secteurs font l'objet d'une analyse détaillée dans les sections suivantes.

Zoom sur l'offre de stationnement au centre-ville

Tel que mentionné dans le cadre du programme particulier d'urbanisme du centre-ville de Victoriaville (PPU)⁵, ce secteur de la municipalité offre plusieurs espaces aux conducteurs désirant garer leurs véhicules sur rue ou hors rue. La superposition des espaces verts et des surfaces pavées fait cependant ressortir l'effet d'îlot de chaleur dans le centre-ville.

Le centre-ville de Victoriaville⁶ comporte 11 stationnements publics pour un total de 1 676 cases de stationnement : 882 cases gratuites et 794 cases payantes. Le tableau 2.5 détaille les différentes caractéristiques de ces stationnements.

Certains de ces stationnements atteignent la saturation, notamment les stationnements Desjardins et Demers. Des relevés du taux d'occupation réalisés dans le cadre des relevés de 2014 de la Fondation Rues Principales⁷ démontrent que ces stationnements atteignent à deux reprises une pointe d'occupation les jours de semaine, soit durant l'heure du dîner et après 17 h. Globalement, le nombre de places de stationnements dans le centre-ville est assez important pour répondre à la demande. Cependant, la signalisation permettant d'acheminer les conducteurs vers ces stationnements hors rue est déficiente. Le manque de signalisation peut causer un usage plus important du stationnement sur rue et une recherche parfois plus longue par les conducteurs d'un emplacement libre. L'annexe H localise les stationnements hors rue du centre-ville.

Le centre-ville de Victoriaville compte aussi 170 cases de stationnement sur rue. À l'exception de la rue Notre-Dame Est où les cases de stationnement sur rue ont un taux d'occupation pouvant atteindre 100 % avec un taux de rotation, les cases sur rue sont généralement moins utilisées que celles des stationnements hors rue. Ce phénomène peut s'expliquer par l'absence de marquage et de panneau de signalisation qui régit l'utilisation du stationnement qui borde les rues. Les périodes d'achalandage du stationnement sur rue correspondent à celle du stationnement hors rue : au dîner et après 17 h.

D'après les analyses réalisées dans le cadre du PPU et des relevés réalisés par Fondation Rues Principales, le centre-ville de Victoriaville a une offre en stationnement qui permet de répondre à la demande journalière, mais les citoyens tendent à percevoir un manque de stationnement dans le quartier.



SOURCE : CIMA+ - STATIONNEMENT DE L'HÔPITAL



SOURCE : CIMA+ - STATIONNEMENT DE L'HÔPITAL



SOURCE : CIMA+ - STATIONNEMENT DU RÉSERVOIR BEAUDET



SOURCE : CIMA+ - PANNEAU DE STATIONNEMENT EN PARALLÈLE, AUX ABORDS DU RÉSERVOIR BEAUDET. IL EST À NOTER QUE CE PANNEAU N'EST PAS STANDARD ET PEUT SURPRENDRE LES USAGERS DE LA ROUTE.

⁵ PROVENCHER-ROY (2015), PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU CENTRE-VILLE DE VICTORIOVILLE, 71 PAGES

⁶ FONDATION RUES PRINCIPALES (2014), ENQUÊTE SUR LE STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE DE VICTORIOVILLE

⁷ FONDATION RUES PRINCIPALES (2014), ENQUÊTE SUR LE STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE DE VICTORIOVILLE

Zoom sur le stationnement aux abords de l'hôpital Hôtel-Dieu et du palais de justice

Le secteur Vieil-Arthabaska est constitué d'environ 400 cases de stationnement sur rue, de six stationnements hors rue publics (total de 514 cases de stationnement) et de six stationnements hors rue privés (total de 1 744 cases de stationnement) pour un total 2 658 cases de stationnement. L'annexe H illustre l'offre en stationnement sur rue et hors rue du secteur Vieil-Arthabaska.

D'après le PPU du Vieil-Arthabaska⁸, la proximité des pôles de soins de santé et du palais de justice accroît l'occupation des places de stationnement sur la voie publique. En effet, la forte fréquentation de l'Hôtel-Dieu et du centre de prélèvement augmente les taux d'occupation des cases situés sur les rues limitrophes à ces établissements. Les établissements scolaires créent, pour leur part, un achalandage plus ponctuel dans le secteur, soit aux heures de début et de fin des classes.

Pour ce qui est des stationnements hors rue, ces derniers desservent principalement les pôles de soins de santé du Vieil-Arthabaska. Au cours des dernières années, l'achalandage des institutions a crû, ce qui a créé une pression sur les stationnements publics et privés. Une partie de l'espace vert bordant l'Hôtel-Dieu a d'ailleurs été transformé en un stationnement et trois bâtiments centenaires ont été démolis pour les mêmes raisons. Il est à noter que le stationnement de l'hôpital est payant. Les personnes ne souhaitant pas payer de frais de stationnement essayent de garer leur véhicule dans les rues adjacentes, ce qui crée une pression sur le stationnement sur rue aux abords de l'hôpital et pénalise les résidents. Pour contrer cette problématique, la Ville de Victoriaville a limité la durée du stationnement sur les rues bordant les établissements de soins de santé (maximum 2h).

Zoom sur le stationnement aux abords du pôle institutionnel

Le pôle institutionnel compte trois grands générateurs de déplacements : le Cégep de Victoriaville, la Commission scolaire des Bois-Francs et l'école polyvalente Le Boisé. La piscine et des complexes sportifs sont aussi contigus à ces institutions. L'ensemble de ces pôles attire de nombreux déplacements en automobile. Chacun dispose de grands espaces de stationnement qui sont régis par des vignettes. Les élèves et employés du Cégep de Victoriaville (incluant ceux de l'École nationale du meuble et de l'ébénisterie de Victoriaville) doivent se procurer une vignette autocollante (abonnement annuel, par session, ou mensuel, respectivement 130\$, 85\$, 25\$) ou se procurer un billet d'horodateur (1 \$ par heure, 5\$ pour 24 heures maximum) pour utiliser ces stationnements.

La commission scolaire compte près de 425 places de stationnement. Les aires de stationnement du Cégep de Victoriaville comportent approximativement 500 espaces répartis autour de plusieurs bâtisses. Ils sont accessibles par la rue Notre-Dame Est et par le boulevard Jutras.

L'augmentation du nombre d'étudiants et d'employés a induit une pression sur les places de stationnements disponibles. Les personnes ne souhaitant pas payer le stationnement du Cégep et ils garent leur véhicule sur les stationnements des autres institutions et dans les rues adjacentes.

Débarquement des enfants au niveau des écoles

La Direction de la santé publique de Montréal⁹ évoque un cercle vicieux qui mine le développement du transport actif scolaire dans son rapport annuel de 2006. Il est nécessaire d'inverser ce cercle pour inciter la pratique aux modes alternatifs à l'auto-solo. En effet, certains parents déposent leurs enfants à l'école en voiture et stationnement en double file. Plusieurs écoles comptent des débarcadères automobiles.

⁸ PROVENCHER-ROY [2015], PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU VIEIL-ARTHABASKA, 81 PAGES

⁹ DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL, RAPPORT ANNUEL DE 2006. CE RAPPORT CITE L'ÉTUDE DE L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (OMS 2002)

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Enjeux

- Optimisation du stationnement dans le secteur du centre-ville (absence de signalétique, cheminement vers les stationnements);
- Accessibilité universelle des stationnements municipaux;
- Sécurisation des abords des écoles de la municipalité;
- Canalisation du stationnement au niveau des pôles générateurs (hôpital et pôles institutionnels);
- Amélioration de la signalisation des stationnements.

Pistes de solutions

- Aménager des îlots de fraîcheur dans les stationnements par l'implantation de jardins de pluie, la plantation d'arbres et de végétation ainsi que l'utilisation de revêtement composé de matériaux clairs et perméables;
- Aménager des cases de stationnement pour les personnes à mobilité réduite dans les stationnements municipaux de plus de 25 cases qui n'en ont pas actuellement;
- Mettre en place un système de signalisation de stationnement intelligent afin d'indiquer la direction, la distance et le nombre de places de stationnement disponibles, en temps réel, au moyen de panneaux disposés le long des axes stratégiques;
- Réaliser une étude de gestion du stationnement de Victoriaville. Cet exercice permettra de dresser un portrait de l'offre en stationnement de la municipalité, des problématiques qui y sont associées et des mesures à mettre en place pour optimiser le stationnement;
- Doter la Ville d'une nouvelle politique de stationnement offrant des périodes de gratuité (ex.: 15 premières minutes gratuites);
- Travailler de concert avec les pôles générateurs ayant des problèmes liés au stationnement afin d'optimiser l'offre. Cet exercice implique une vision intégrée et partenariale de l'ensemble des intervenants.

2.7 BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Définition

Les bornes de recharge publiques permettent aux propriétaires de véhicules électriques de planifier plus aisément leurs déplacements et leurs longs voyages.

Constats

Stationnements municipaux

Depuis 2009, la Ville de Victoriaville a mis à la disposition des citoyens des cases de stationnement avec bornes de recharge pour les véhicules électriques. Ces places dédiées aux véhicules électriques sont situées dans cinq stationnements municipaux :

- Stationnement de Bigarré (borne rapide et borne à 240 volts);
- Stationnement du réservoir Beaudet (borne à 240 volts);
- Vélogare du Grand-Tronc-Stationnement Saint-Louis (borne à 240 volts);
- Stationnement Thomas-Grégoire (borne à 240 volts).

Il y a deux types de bornes de recharge : les bornes régulières (à 240 Volts) et les bornes rapides.

Pour les bornes à 240 Volts, le tarif est de 2,50\$ par recharge (peu importe la durée de la recharge ou 1\$ de l'heure facturée à la minute). La recharge rapide est offerte à 10\$ l'heure et facturée à la minute.

Il est à noter que l'inscription préalable au réseau est requise. La carte de membre permet d'utiliser les bornes du Circuit électrique, celles du RéseauVER de Victoriaville et celles des autres municipalités de la province de Québec.

Le nombre de séances de chargement¹ réalisées en 2015, aux cinq bornes situées dans les stationnements municipaux est détaillé ci-dessous :

- Stationnement de Bigarré (borne rapide) : 1 031 sessions pour un total de 8 302 kWh;
- Stationnement de Bigarré (borne à 240 volts) : 25 sessions pour un total de 224 kWh;
- Stationnement du réservoir Beaudet (borne à 240 volts) : trois sessions kWh (période du 20 octobre au 31 décembre);
- Vélogare du Grand-Tronc - Stationnement Saint-Louis (borne à 240 volts) : 155 sessions pour un total de 924 kWh;
- Stationnement Thomas-Grégoire (borne à 240 volts) : 243 sessions pour un total de 2 146 kWh.

¹ D'APRÈS LES INFORMATIONS TRANSMISES PAR LA VILLE DE VICTORIAVILLE, LE 23 AOÛT 2016



SOURCE : CIMA+ - BORNE ÉLECTRIQUE DU RÉSERVOIR BEAUDET



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE -BORNE DE LA VÉLOGARE



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Outre les bornes de recharge visant à favoriser et faciliter l'utilisation de véhicules électriques, la Ville de Victoriaville offre la gratuité des stationnements publics sur son territoire pour tous les véhicules électriques possédant une plaque d'immatriculation verte.

Stationnements commerciaux

Selon le site Plugshare², des commerces et entreprises de Victoriaville offrent à leurs employés et clients des bornes de recharges pour véhicules électriques :

- Restaurant Saint-Hubert - Arthabaska (borne à 240 volts);
- Hôtel Quality Inn and Suites;
- Groupe Binette+Binette Architecte.

Enjeux

- Promotion et sensibilisation des citoyens et touristes de Victoriaville quant à l'usage de véhicules électriques et des bornes de recharge mises à leur disposition;
- Selon la Ville de Victoriaville, le nombre d'utilisations des bornes tend à démontrer que l'offre actuelle suffit à répondre à la demande actuelle.

Pistes de solutions

- Munir, à moyen ou long terme, chaque édifice public d'une borne de recharge de 240 volts;
- Faire la promotion auprès des citoyens et entrepreneurs de la certification Victoriaville Habitation Durable³ (VHD). Ce programme vise à offrir aux citoyens et entrepreneurs une subvention pour la construction de nouveaux bâtiments résidentiels ou la réfection de bâtiments existants si ces derniers respectent les conditions de développement durable de la municipalité. La grille de pointage de la certification VHD inclut l'installation de bornes de recharge aux abords des aires de stationnement.

² [HTTP://WWW.PLUGSHARE.COM/](http://www.plugshare.com/)

³ HABITATION DURABLE, [HTTP://WWW.HABITATIONDURABLE.COM/](http://www.habitationdurable.com/)

2.8 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Définition

L'analyse des collisions permet d'établir un portrait d'ensemble des caractéristiques des collisions ayant eu lieu sur le réseau routier de la municipalité de Victoriaville. Les données de collisions ont été fournies par les intervenants de Victoriaville et font référence aux données de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) recensée entre 2010 et 2013 inclusive-ment (4 ans).

Au total, 3 165 collisions ont été recensées à Victoriaville. De ce nombre, 659 événements n'ont pas été considérés dans la présente analyse, car ils ont eu lieu sur des chemins ou terrains privés de la municipalité (ex. : stationnement).

Les sous-sections suivantes présentent sommairement les principales caractéristiques des 2 506 collisions survenues sur le réseau routier de Victoriaville (moyenne annuelle 627 collisions). Le détail de l'analyse est présenté à l'annexe I. Plus précisément, l'analyse des collisions tend à caractériser la sécurité routière de la municipalité selon quatre axes distincts, soit :

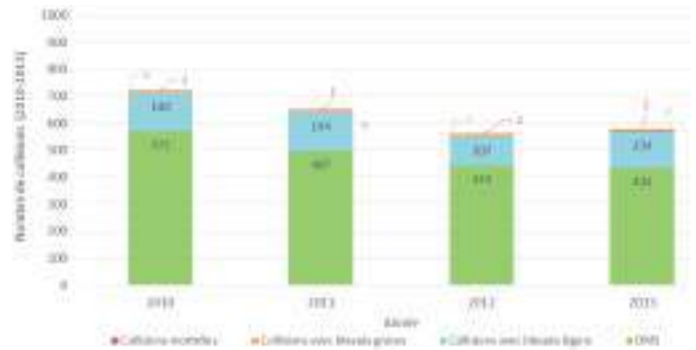
- Caractérisation temporelle des collisions (quand?);
- Personnes impliquées lors de ces événements (qui?);
- Causes de ces collisions (comment?);
- Localisation des collisions (où?).

Constats

Quand?

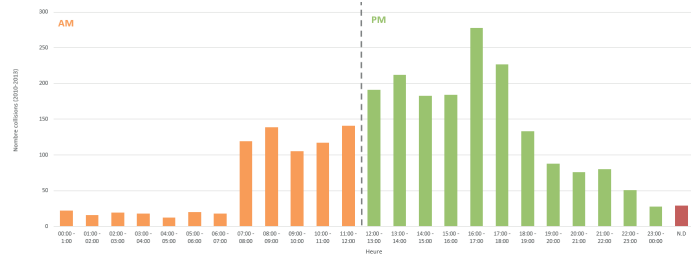
- Le nombre de collisions est en décroissance depuis 2010;
- Parmi les 2 506 collisions, six d'entre elles (0,2 %) ont occasionné la mort, 554 ont occasionné des blessures corporelles (28,9 %) et 1 946 n'ont occasionné aucune blessure apparente (DMS : 77,7 %) (figure 2.21);
- 1 044 des 2 506 collisions (41,6 %), toutes gravités confondues, sont survenues sur une période de quatre mois successifs, soit de novembre à février (période hivernale). Il est à noter que 43,7 % des collisions avec DMS surviennent durant cette période (852 collisions);
- 1 828 des 2 506 collisions (72,9 %), toutes gravités confondues, sont survenues la semaine (du lundi au vendredi) tandis que 678 collisions (27,1 %) sont survenues la fin de semaine;
- 1 233 des 2 506 collisions (49,2 %) sont survenues durant les périodes de pointe du réseau routier de Victoriaville où les déplacements véhiculaires sont nombreux (figure 2.22);
- 56 % des collisions, toutes gravités confondues, sont survenues par temps clairs.

FIGURE 2.21 : ÉVOLUTION ANNUELLE DU NOMBRE TOTAL DE COLLISIONS SURVENUES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DE VICTORIANVILLE SELON LEURS GRAVITÉS (2010-2013)



SOURCE : BASE DE DONNÉES DE COLLISIONS 2010-2013 DE VICTORIANVILLE, TRAITEMENT CIMA+

FIGURE 2.22 : RÉPARTITION HORAIRE DES COLLISIONS (2010-2013)



SOURCE : BASE DE DONNÉES DE COLLISIONS 2010-2013 DE VICTORIANVILLE, TRAITEMENT CIMA+

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Qui?

- 2 057 des 2 506 collisions (82,1 %) impliquent un ou des véhicules routiers. Il est à noter que deux de ces collisions ont causé la mort du ou des usagers impliqués (figure 2.23);
- 103 des 2 506 collisions (4,1 %) impliquent des usagers vulnérables : 50 collisions avec piétons et 53 collisions avec cyclistes (figure 2.23);
- 89,1 % des véhicules impliqués dans les collisions sont des automobiles et camions légers. Les camions lourds sont les deuxièmes en importance avec un taux de 5,3 % (figure 2.24).

Comment?

- 548 des 2 506 collisions (21,9 %) sont des collisions arrière (figure 2.25);
- 557 des 2 506 collisions (22,2 %) survenues sur le réseau routier de Victoriaville ont pour code d'impact les codes divers 88 et 99. Ces codes d'impacts englobent toutes les collisions impliquant un ou plusieurs véhicules qui ne correspondent pas aux types de collisions particuliers (figure 2.25);
- 487 des 2 506 collisions (19,4 %) sont des collisions à angle droit (figure 2.25);
- 454 des 2 506 collisions (18,1 %) sont des collisions avec manœuvres de virage à gauche (figure 2.25).

Où?

Parmi les 2 506 collisions, 2 260 (90 %) ont été géolocalisées¹ sur l'ensemble du réseau routier de la municipalité de Victoriaville. Pour ce faire, la méthode de regroupement² des collisions aux intersections et en section courante a été considérée. Ainsi, 77 % des collisions, tous genres confondus, sont survenues aux intersections de Victoriaville et 23 % sont survenues en section courante.

Les intersections présentant un nombre important de collisions sont (figure 2.26 et annexe I) :

- Boulevards des Bois-Francs Sud et Jutras Est (66 collisions);
- Boulevards Arthabaska Ouest et des Bois-Francs Sud (55 collisions);

- Boulevard des Bois-Francs Sud et Rue Thibodeau (39 collisions);
- Boulevards Pierre-Roux Est et Bois-Francs Nord (37 collisions);
- Boulevards Bois-Francs Nord et de Bigarré (30 collisions);
- Boulevards Pierre-Roux Ouest et Jutras Ouest (29 collisions);
- Boulevards Labbé Sud et Jutras Est (27 collisions);
- Boulevards Arthabaska Ouest et Jutras Est (26 collisions).

Les collisions recensées à ces carrefours sont principalement des collisions arrière et des collisions lors de manœuvres de virage à gauche.

Un tronçon routier de Victoriaville présente de nombreuses collisions. Il s'agit d'un tronçon de 900 m du boulevard Jutras entre le boulevard des Bois-Francs Sud et le boulevard Labbé Sud (51 collisions). Ce tronçon comporte de nombreux accès commerciaux, ce qui peut expliquer la prépondérance des collisions lors de manœuvre de virage à gauche (43 % des collisions) sur le tronçon.

Enjeux

- Prépondérance de collisions à certains carrefours et tronçons de la municipalité.

Pistes de solutions

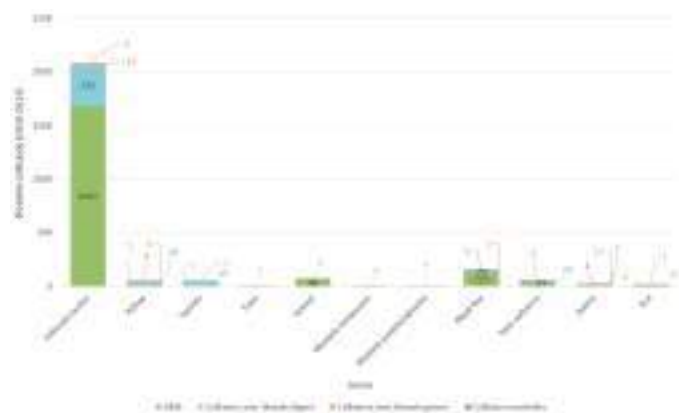
- Réaliser une analyse de sécurité aux différentes intersections et tronçons de route de Victoriaville ayant un nombre de collisions important. Cette analyse permettra d'identifier les éléments pouvant avoir une incidence sur la sécurité des usagers (géométrie, signalisation et marquage et comportements des usagers) de même que les mesures à mettre en place.

¹ D'APRÈS LES ADRESSES CIVIQUES DES COLLISIONS (2010-2013) TRANSMISES PAR LA VILLE.

² LES COLLISIONS SURVENUES DANS UN RAYON DE 30 M DE L'INTERSECTION ONT ÉTÉ RETENUES. LES COLLISIONS HORS DE CE RAYON SONT CONSIDÉRÉES EN SECTION COURANTE.

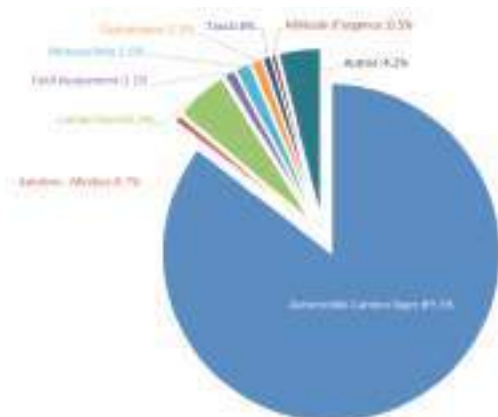
RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

FIGURE 2.23 : GENRE DES COLLISIONS (2010-2013)



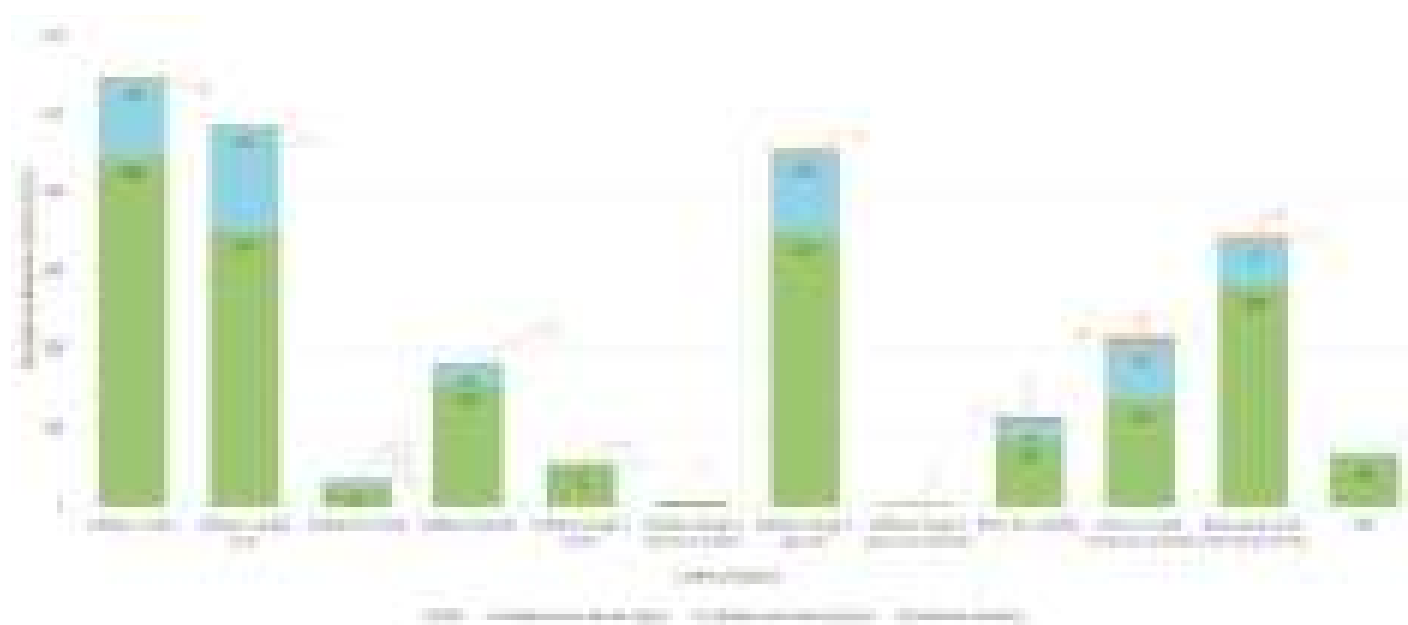
SOURCE : COLLISIONS 2010-2013 DE VICTORIAVILLE, TRAITEMENT CIMA+

FIGURE 2.24 : TYPE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS (2010-2013)



SOURCE : COLLISIONS 2010-2013 DE VICTORIAVILLE, TRAITEMENT CIMA+

FIGURE 2.25 : CODES D'IMPACTS DES COLLISIONS (2010-2013)



SOURCE : COLLISIONS 2010-2013 DE VICTORIAVILLE, TRAITEMENT CIMA+

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

FIGURE 2.26 : LOCALISATION DES COLLISIONS, TOUS GENRES CONFONDUS (2010-2013)



SOURCE : COLLISIONS 2010-2013 DE VICTORIAVILLE, TRAITEMENT CIMA+

3. MODES ACTIFS

Vélo Québec¹ définit le transport actif comme étant toute forme de locomotion où l'énergie motrice est apportée par l'individu qui se déplace pour un motif utilitaire. Il peut s'agir, par exemple, de la marche, du vélo, des patins à roues alignées, de la trottinette et de la planche à roulettes.

Le portrait et diagnostic des modes actifs est issu des visites terrain, des éléments recueillis lors des consultations, et de l'analyse des études précédentes. Ce chapitre vise à soulever les grands constats relativement à la pratique de la marche et du vélo sur le territoire de Victoriaville et de faire une analyse de la situation actuelle.

Les cyclistes et les piétons ont des besoins similaires, s'articulant autour des principes de base que sont la réduction des distances, le confort, la sécurité, la continuité et l'homogénéité des réseaux actifs².

L'analyse des déplacements des piétons a été réalisée en tenant compte de la notion d'accessibilité universelle. Le nombre de personnes avec des incapacités est en augmentation constante. Cette augmentation est principalement liée au vieillissement de la population.

¹ VÉLO QUÉBEC (2011)

² VÉLO QUÉBEC (2011)

MODES ACTIFS

3.1 LIGNES DE DÉSIR - MARCHÉ

Définition

Une ligne de désir est définie comme étant un parcours emprunté de manière répétitive par des piétons. Ces parcours peuvent être formels avec des aménagements dédiés aux piétons (trottoir, bande et/ou sentier) ou informels.

Les pôles générant de nombreux déplacements piétons à Victoriaville sont :

- Centre-ville de Victoriaville et artère commerçante qu'est la rue Notre-Dame;
- Parcs du réservoir Beaudet et du Mont Arthabaska;
- Commerces du boulevard Arthabaska;
- Établissements scolaires.

Constats

- De nombreux piétons circulent sur les pistes cyclables (ex. : Route verte) et pistes multifonctionnelles de la municipalité;
- Certains axes et infrastructures routiers ne comportent pas d'aménagement dédié aux déplacements des piétons (trottoir, bande et/ou sentier). Cette absence d'aménagement pénalise les déplacements des piétons ainsi que l'accessibilité à certains pôles;
- Discontinuité des aménagements piétonniers le long de certains axes routiers.

Enjeux

- Sécurité des piétons;
- Accessibilité des piétons.

Pistes de solutions

- Développer un plan d'aménagement des trottoirs, sentiers et/ou bandes piétonnes de Victoriaville afin d'identifier et prioriser les axes où des aménagements piétonniers s'avèrent nécessaires.



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE



SOURCE : GOOGLE MAPS - PONT DU BOULEVARD D'ARTHABASKA OÙ IL Y A ABSENCE

3.2 RÉSEAU PIÉTONNIER

Définition

Les trottoirs sont aménagés de manière à séparer les piétons de la circulation véhiculaire en créant une barrière physique les isolant des conflits en section courante. Ils sont généralement aménagés sur les axes à des vitesses et à des débits plus élevés afin d'augmenter le confort et la sécurité des piétons. Sur les rues locales, ils ne sont pas toujours jugés essentiels pour favoriser la marche puisque les risques de conflits avec les véhicules motorisés y sont moindres.

Constats

Actuellement, la ville de Victoriaville comporte 104 km de trottoirs sur son territoire. Ces derniers desservent principalement le centre-ville de la municipalité et sont discontinus. Il est à noter que la Ville de Victoriaville détruira environ 9,5 km de trottoirs pour des raisons de sécurité et de fonctionnalité (trottoir étroit). La Ville prévoit, cependant, reconstruire des aménagements piétonniers sur les axes touchés. Les nouveaux aménagements favoriseront l'expérience de marche des usagers (corridor de marche de 1,5 m de largeur et, si possible, aménagement de banquettes de végétation). La figure 3.1 et l'annexe I présentent le réseau piétonnier de Victoriaville ainsi que les pôles générateurs de la municipalité.

Présence de trottoirs

Les principaux constats identifiés quant à la présence de trottoirs dans la municipalité sont :

- Diverses époques d'aménagement des secteurs de Victoriaville font en sorte que certaines rues locales bénéficient de trottoirs, alors que certaines rues collectrices et des artères n'en ont pas;
- Absence de trottoirs ne permet pas aux aînés et aux personnes à mobilité réduite (particulièrement les personnes ayant une déficience visuelle) de se déplacer en toute sécurité. La rue Girouard ainsi que certaines sections de la rue Laurier ne sont munies que d'un seul trottoir;
- Absence de trottoir au niveau de l'intersection Jutras/Pierre Roux. Il est difficile pour les piétons de marcher en sécurité sur ces boulevards;
- Secteur commercial de la R-116 (entre la rue Notre-Dame Est et le boulevard Jutras Est) non accueillant pour les modes actifs. Malgré la présence d'une route fortement fréquentée, aucun aménagement dédié aux modes actifs n'est présent aux abords de la route et sur les sites commerciaux. Les piétons et les cyclistes doivent traverser les stationnements pour se rendre aux commerces.



SOURCE : CIMA+ - RUE RÉSIDENTIELLE LOCALE TYPIQUE SANS TROTTOIR



SOURCE : CIMA+ - RUE RÉSIDENTIELLE LOCALE TYPIQUE SANS TROTTOIR



SOURCE : CIMA+ - RUE INDUSTRIELLE PEU ATTRACTIVE POUR LES MODES ACTIFS



SOURCE : CIMA+ - BOULEVARD DES BOIS-FRANCS, SECTEUR COMMERCIAL PEU ATTRACTIF

MODES ACTIFS

Largeur des trottoirs

La majorité des rues du Vieil-Arthabaska offrent des trottoirs de largeur réduite (entre 1 et 1,2 m). La présence de poteaux électriques le long des rues et parfois à même la chaussée compromet toutes interventions futures pour l'amélioration du confort des piétons.

Qualité du réseau piétonnier

Lors des kiosques et ateliers, plusieurs personnes ont identifié des problématiques en lien avec les aménagements piétonniers, soit :

- Détérioration des aménagements du centre-ville de Victoriaville, ce qui pénalise les déplacements des personnes à mobilité réduite et n'incite pas les résidents à opter pour la marche dans le secteur;
- Discontinuité des aménagements piétonniers de la municipalité, ce qui peut entraîner un acheminement difficile des usagers vers les différents sites d'intérêts de la municipalité;
- Absence de connexion piétonne et cycliste entre les établissements hôteliers de la municipalité et les principaux pôles générateurs. Ceci apparaît comme un frein à l'usage du transport actif pour les visiteurs de Victoriaville.

Entretien hivernal

En période hivernale, la Ville de Victoriaville déneige 91 % des trottoirs¹ de la municipalité. Les trottoirs déneigés sont principalement localisés au centre-ville de la municipalité.

Piste multifonctionnelle

En plus de son réseau de trottoirs, la Ville de Victoriaville a développé un réseau important hors rue dédié aux piétons et aux cyclistes. Les pistes multifonctionnelles relient différents pôles générateurs de déplacements. La forte fréquentation de ces pistes par les cyclistes, usagers d'aides à la mobilité motorisée (AMM) et piétons (dont une proportion importante de piétons âgés) peut entraîner des conflits entre les différents usagers.

Enjeux

- Accessibilité : manque d'attractivité pour les modes actifs dans certains secteurs, malgré le potentiel de desserte (manque d'aménagements favorisant les modes actifs alors que les distances à parcourir sont courtes);
- Sécurité des piétons, plus particulièrement, celle des usagers dits plus vulnérables : les aînées et les enfants;
- Cohabitation des modes sur les pistes multifonctionnelles (meilleur partage de la chaussée);
- Entretien des passages et sentiers piétonniers.

Pistes de solutions

- Développer un plan d'aménagement des trottoirs, sentiers et/ou bandes piétonnes afin d'identifier et de prioriser les axes où des aménagements piétonniers s'avèrent nécessaires;
- Revoir les aménagements piétonniers de manière à sécuriser et favoriser l'expérience de marche des usagers. La Ville de Victoriaville a d'ailleurs commencé à aménager sur son territoire des trottoirs séparés de la chaussée carrossable par une bande de végétation (banquette);
- Améliorer la signalisation d'acheminement des différents usagers de la route vers les différents pôles d'intérêts de Victoriaville;
- Sensibiliser et éduquer les résidents et touristes de Victoriaville à l'utilisation des modes actifs et aux aménagements mis à leur disposition;
- Aménager des haltes visant à favoriser la marche (un projet pilote de halte-jasette est en cours);
- Dans les secteurs fortement fréquentés par les cyclistes, revoir le partage de l'espace public pour favoriser la marche (élargissement des pistes multifonctionnelles, création de sentiers piétonniers, aménagements distincts pour la marche et le vélo);
- Continuer d'assurer l'entretien du réseau piétonnier en période hivernale.

¹ LE 10 % DES TROTTOIRS QUI N'EST PRÉSENTEMENT PAS DÉNEIGÉ SERA DÉTRUIT ET RECONSTRUIT (SI L'EMPRISE LE PERMET) DE MANIÈRE À SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS PIÉTONNIERS ET FAVORISER L'EXPÉRIENCE PIÉTONNE.



SOURCE : CIMA+ - TROTTOIR ÉTROIT DU VIEIL- ARTHABASKA



SOURCE : CIMA+ - PRÉSENCE DE POTEAUX DANS LA RUE (TROTTOIR ÉTROIT)



SOURCE : CIMA+ - BANDE CYCLABLE PARTAGÉE VÉLO-PIÉTON



SOURCE : CIMA+ - SENTIER PIÉTON PARALLÈLE À LA PISTE CYCLABLE

MODES ACTIFS

FIGURE 3.1 : TROTTOIRS DE LA VILLE DE VICTORIAVILLE



SOURCE : VILLE DE VICTORIAVILLE, TRAITEMENT CIMA+

3.3 TRAVERSE PIÉTONNE

Définition

Une traverse piétonne est une section de la chaussée aménagée afin de permettre aux piétons de traverser celle-ci en toute sécurité, à l'égard de la circulation automobile. Les traverses piétonnes sont souvent positionnées à des intersections, mais elles peuvent également être créées en section courante pour sécuriser la traversée des piétons au niveau d'un pôle générateur. Les passages sont matérialisés au sol par des bandes de couleurs, délimitant la zone de traverse. Dans certains cas, notamment lorsque la circulation véhiculaire est dense, la traverse piétonne peut être gérée par des feux de circulation.

Constats

Tous les carrefours ne sont pas équipés de passages piétons. Ces derniers ont été aménagés aux zones critiques et où la circulation automobile est dense. Il y a deux types de passages piétons :

- Plusieurs bandes parallèles aux trottoirs;
- Deux bandes pleines perpendiculaires aux trottoirs.

Signalisation des traversées

Les traverses sont aménagées en jaune, blanc et rouge. Il est à noter que la couleur rouge ne devrait pas être utilisée pour cet usage, car seules les couleurs blanche et jaune sont normées par le MTMDET¹. La couleur rouge est réservée au marquage des voies de secours et des voies réservées exclusives aux autobus. Il est à noter que l'utilisation de couleurs inhabituelle pour le marquage des traverses piétonnes peut porter à confusion les usagers de la route. Ces derniers risquent de ne pas traiter le droit de passage des piétons de la même façon (traverses rouges/jaunes et blanches/rouges pourraient être considérées plus importantes que les traverses jaunes et blanches).

Il est à noter que lors du premier kiosque (sur la rue Notre-Dame) et lors des ateliers, plusieurs personnes ont mentionné le marquage coloré et contrasté des traverses piétonnes comme étant un bon aménagement qui, selon eux, est à la fois esthétique et sécuritaire.

Aux abords de certaines traverses piétonnes, des feux clignotants ont, de plus, été installés de même que des panneaux empilables flexibles indiquant « Priorité aux piétons ».



SOURCE : CIMA+ - TRAVERSE PIÉTONNE PEINTE EN ROUGE



SOURCE : CIMA+ - TRAVERSE PIÉTONNE MI-JAUNE, MI-BLANCHE



SOURCE : CIMA+ - TRAVERSE PIÉTONNE PEINTE EN ROUGE ET JAUNE



SOURCE : CIMA+ - BOULEVARD DES BOIS-FRANCS, TRAVERSE PIÉTONNE LARGE

¹ MTMDET (2015), TOME V - SIGNALISATION ROUTIÈRE, CHAPITRE 6 - MARQUES SUR LA CHAUSSÉE, 22 PAGES

MODES ACTIFS

Couleur du marquage des traverses piétonnes (selon MTMD²):

- Marquage de couleur jaune : délimite, à une intersection, les passages pour personnes où il n'y a pas de feux de circulation ou de panneaux d'arrêt (passages non contrôlés);
- Marquage de couleur blanche : indique, à une intersection, les passages pour personnes contrôlés par des feux de circulation ou des panneaux d'arrêt;

Mode de gestion

La plupart des intersections de la municipalité de Victoriaville qui sont gérées par des feux de circulation ont des feux pour piétons dans le but de faciliter les déplacements des usagers vulnérables. Ces feux sont composés d'un décompte numérique et de pictogrammes lumineux (main et silhouette piétonne). Ils sont généralement en mode appel exclusif, c'est-à-dire que la phase piétonne est appelée selon les besoins des piétons et que l'ensemble des véhicules sont arrêtés (tout rouge). À certains carrefours de la municipalité, l'implantation de feux piétons exclusifs s'avère problématique, car le délai d'attente des usagers vulnérables avant que la phase piétonne débute est long. Ces derniers sont donc tentés de ne pas respecter les feux piétons et de traverser le carrefour au moment qu'ils jugent opportun. D'après une étude réalisée par le TCRP², le délai d'attente des piétons pour l'obtention de son créneau de passage est de moins de 30 secondes (délai valable pour tout mode de gestion des traverses piétonnes). Après ce délai, il y a un non-respect de leur part.

Identification de certaines intersections problématiques pour les piétons

Les intersections présentées ci-dessous apparaissent comme problématiques pour les piétons :

- Intersection Arthabaska Ouest/Jutras Est : l'intersection est large et a une configuration particulière, ce qui pénalise les déplacements des piétons et des cyclistes;
- Intersection Jutras Est/de la Paix : les aînés ont de la difficulté à traverser cette intersection gérée par des arrêts toutes directions. Par ailleurs, aucun aménagement destiné aux modes actifs n'est aménagé du côté nord de l'intersection;
- Intersection Notre-Dame Ouest/Cartier : l'intersection est large et a une configuration particulière, ce qui pénalise les déplacements des piétons et des cyclistes;
- Intersection Jutras Est/Olivier : les conducteurs ne voient pas à l'avance les piétons qui désirent traverser à l'intersection;
- Intersection Notre-Dame Est/de Bigarré/Carignan : l'intersection est large et a une configuration particulière, ce qui



SOURCE : CIMA+ - TRAVERSE PIÉTONNE MUNIE DE FEUX PIÉTONS



SOURCE : CIMA+ - LONGUE TRAVERSE PIÉTONNE EN UN TEMPS



SOURCE : CIMA+ - AVANCÉE DE TROTTOIR ET LIEN PIÉTONNIER AU NIVEAU D'UNE ÉCOLE



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE - TRAVERSE PEINTE ROUGE ET BLANCHE (NON CONFORME SELON LES EXIGENCES DU MTMD²)

² TCRP (2006), IMPROVING PEDESTRIAN SAFETY AT UNSIGNALIZED CROSSINGS, REPORT 112, P. 14.

pénalise les déplacements des piétons.

Enjeux

- Sécurisation des intersections : temps de traverse plus long et délai minimum d'attente des piétons pour l'obtention de leur créneau de passage, plaques podotactiles et autres;
- Sécurité des piétons. Une attention particulière devra être portée aux piétons plus vulnérables : personnes âgées et enfants.

Pistes de solutions

- Revoir la géométrie / mode de gestion des intersections problématiques;
- Revoir le marquage des traverses piétonnes afin que les couleurs de ces dernières répondent aux exigences du MTMDET (traverses blanches ou jaunes);
- Revoir la politique quant à l'implantation des feux pour piétons;
- Évaluer la possibilité d'implanter des feux pour piétons à des carrefours ou des traverses en section courante névralgiques du réseau artériel ou collecteur de la municipalité (plus particulièrement sur les axes composés de plus de quatre voies);
- Sensibiliser les usagers au partage de la route et à la sécurité des piétons aux abords des traverses.

MODES ACTIFS

3.4 PASSAGE / SENTIER PIÉTONNIER

Définition

Les raccourcis et les sentiers permettent aux piétons de rejoindre des destinations de façon linéaire et ils offrent des échanges entre certains secteurs qui, autrement, ne seraient accessibles rapidement qu'en voiture. Ils permettent de désenclaver certains secteurs en « cul-de-sac » ou en boucle. De ce fait, ils offrent une plus grande perméabilité du tissu urbain pour les modes actifs.

Constats

Bien que ces aménagements aient d'abord été conçus pour les piétons, il n'est pas interdit d'y circuler à vélo.

Les diverses époques d'aménagement de la ville de Victoriaville font en sorte que certains secteurs ne possèdent aucun raccourci piéton. Les secteurs à trame orthogonale n'ont pas besoin de passages piétonniers, puisqu'il est rapide de rejoindre sa destination en suivant la trame de rue. À l'opposé, les secteurs résidentiels aménagés en arcs de cercle et culs-de-sac rendent plus difficiles les déplacements à pied. Plusieurs raccourcis ont donc été aménagés dans ces secteurs afin d'améliorer la perméabilité des secteurs.

Au centre-ville, quelques liens piétonniers relient les espaces de stationnement situés derrière le front bâti de la rue Notre-Dame Est et offrent un accès facile à la rue, tout en étant agrémentés d'aménagements paysagers et de mobiliers urbains.

Il est à noter que la Ville évalue présentement la possibilité d'implanter un nouveau passage piétonnier sur la rue de Bigarré entre les rues Marika et Gabriel.

Enjeux

- Entretien des passages et sentiers piétonniers, plus particulièrement en hiver. La plupart d'entre eux sont actuellement déneigés;
- Manque de perméabilité piétonne de certains développements résidentiels.

Pistes de solutions

- Continuer d'assurer l'entretien des passages piétonniers durant la période hivernale;
- Mettre en place une politique, dans le cadre du plan d'urbanisme, visant à obliger la création de passages et de sentiers piétonniers dans tous nouveaux développements résidentiels;
- Revitaliser et signaler les passages et sentiers piétonniers afin d'inciter les piétons à emprunter ces aménagements mis à leur disposition.

3.5 ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Définition

Les personnes en situation de handicap¹ regroupent à la fois les personnes handicapées ayant une déficience motrice, sensorielle ou cognitive entraînant une incapacité significative et persistante de même que les personnes à mobilité réduite ayant des limitations permanentes ou provisoires. On peut notamment mentionner les aînés en perte d'autonomie, les personnes de petite taille et les enfants, les personnes de forte taille, les femmes enceintes, les personnes avec des charges encombrantes (poussettes, paquets et autres), les personnes accidentées et les utilisateurs de chariots de livraison.

Constats

Selon l'Enquête² québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement, 33 % de la population du Québec âgée de plus de 15 ans présente une incapacité permanente. Les principaux types d'incapacités sont liés à l'agilité, la mobilité et l'audition.

Le nombre de personnes en situation de handicap peut s'avérer important. Ces personnes risquent de rencontrer les problématiques suivantes :

- Obstacles dans leurs déplacements, avec ou sans aide à la mobilité (fauteuil roulant, déambulateur, béquilles et autres);
- Difficulté d'utilisation des équipements mis à leur disposition (ex. : feux pour piétons);
- Difficulté à repérer, à s'orienter et à comprendre la signalétique de l'environnement de manière visuelle, sonore ou tactile.

Freins à l'accessibilité

Plusieurs freins aux déplacements des personnes à mobilité réduite ont été recensés :

- Dans le centre-ville, l'irrégularité, l'étroitesse et la discontinuité des trottoirs ne favorisent pas la marche;
- Circulation de nombreux usagers d'aides à la mobilité motorisées (AMM);
- Déficience de l'accessibilité : pente des trottoirs, présence de terrasses, absence de bateau-pavé, joints des dalles, absence de contrastes visuels et tactiles de certains aménagements et autres.

¹ DÉFINITION BASÉE SUR LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DE LA VILLE DE VICTORIAVILLE

² INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, ENQUÊTE QUÉBÉCOISE SUR LES LIMITATIONS D'ACTIVITÉS, LES MALADIES CHRONIQUES ET LE VIEILLISSEMENT 2010-2011, 261 PAGES, OCTOBRE 2013

Des aménagements spécifiques

La Ville de Victoriaville a réalisé plusieurs projets tenant compte de l'accessibilité universelle :

- Aménagement de la Promenade des Aînés. Cette promenade est composée d'une piste cyclable et d'une bande piétonne délimitée par une bande de verdure;
- Aménagement de bancs dans certains secteurs de la ville. Ces bancs ont été installés afin de proposer des aires de repos pour les personnes à mobilité réduite. Il est à noter que toutes les pistes cyclables comportent des aires de repos avec du mobilier urbain;
- Développement de parcours sans obstacle destinés aux modes actifs. Pour ce faire, les équipements et le mobilier urbain sont aménagés hors du corridor de déplacements des piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et AMM;
- Aménagement de passages piétonniers avec contrastes de couleurs accentuées. Certains passages piétons de Victoriaville sont marqués à l'aide de blocs de couleurs, rouge et blanc ou rouge et jaune dans le but d'offrir un meilleur repérage aux personnes ayant une déficience visuelle. Il est à noter que l'utilisation de la couleur rouge pour le marquage des traverses piétonnes ne respecte pas les exigences du MTMDet³ et peut porter à confusion les usagers de la route. Selon les critères de l'institut Nazareth & Louis-Braille⁴, le marquage composé de blocs blancs ou jaunes est privilégié pour favoriser le repérage des personnes ayant une déficience visuelle.

³ MTMDet (2015), TOME V - SIGNALISATION ROUTIÈRE, CHAPITRE 4 - MARQUES SUR LA CHAUSSEE, 22 PAGES

⁴ INSTITUT NAZARETH & LOUIS-BRAILLE (2014), CRITÈRES D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE: DÉFICIENCE VISUELLE, AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS, 190 PAGES.



SOURCE : CIMA+ - BANC BORDANT LA PISTE MULTIFONCTIONNELLE



SOURCE : CIMA+ - INTERSECTION ABAISSÉE

MODES ACTIFS

Enjeux

- Accessibilité universelle des rues étroites du centre-ville;
- Maintien de l'autonomie des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite;
- Enjeu de sécurité des déplacements actifs des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

Pistes de solutions

- Ajouter des aires de repos pour les piétons;
- Privilégier l'accessibilité universelle dans le réaménagement de l'espace public;
- Poursuivre les pratiques d'installation de plaques podotactiles aux descentes de bateaux pavés sur les trottoirs dont le contexte le justifie, et ce, dans le but de faciliter le déplacement des personnes non voyantes ou malvoyantes;
- Revoir le temps de traverse des piétons aux intersections;
- Évaluer la possibilité de modifier le gabarit des abaissés de trottoirs au niveau des accès véhiculaires de manière à améliorer l'expérience des modes actifs. Plus précisément, l'abaissée destinée à l'entrée/sortie des véhicules se ferait au niveau de la banquette de végétation et les trottoirs resteraient droit, sans inclinaison.

3.6 CORRIDORS SCOLAIRES

Définition

La mobilité des élèves et des étudiants est un défi important pour les villes. Ces dernières tendent à favoriser les déplacements des écoliers par des modes alternatifs à l'auto-solo, ce qui encourage grandement le développement de la mobilité durable à l'échelle de la société. Il est donc important de proposer aux élèves un contexte urbain sécuritaire et convivial pour faciliter les déplacements actifs. Un corridor scolaire¹ est un environnement sécuritaire favorisant la marche vers l'école. Plus spécifiquement, il s'agit de :

- Rues désignées que les élèves empruntent pour aller à l'école;
- Pictogrammes (ex.: points bleus peints) sur les trottoirs qui indiquent le chemin sécuritaire;
- Circulation automobile ralentie par des passages piétonniers, dos d'âne, saillies de trottoir, débarcadères et passages d'écoliers supervisés par un brigadier.

Constats

Plan de déplacement scolaire

Au printemps 2013, la Ville de Victoriaville et la commission scolaire des Bois-Francis ont confirmé leur participation au programme « À pied, à vélo, ville active », programme d'envergure nationale institué par Vélo Québec et dont la visée est de favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment autour des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens. Dans le cadre de ce programme, des plans de déplacement scolaire ont été réalisés. Ces études ont pour but de réaliser un portrait et diagnostic précis des déplacements d'une école et de proposer des interventions pour sécuriser les déplacements des élèves. Dans les aménagements mis en place, on note l'aménagement d'avancées de trottoirs aux abords des établissements scolaires de la municipalité.

Plus précisément, l'association Réseaux Plein Air Drummond a réalisé les plans de déplacements scolaires pour 13 écoles primaires de Victoriaville.

Enjeux

- Continuer à sécuriser les abords des écoles de la municipalité.

Pistes de solutions

- Évaluer le potentiel d'implantation des recommandations émises par Réseaux Plein Air Drummond dans le cadre des plans de déplacements scolaires.

¹ DÉFINITION DE LA COMMISSION SCOLAIRE DE LA RÉGION DE SHERBROOKE :
[HTTP://WWW.CSRQ.QC.CA/FR/PARENT/ORGANISATION-SCOLAIRE/CORRIDORS-SCOLAIRES/INDEX.HTML](http://www.csrq.qc.ca/fr/PARENT/ORGANISATION-SCOLAIRE/CORRIDORS-SCOLAIRES/INDEX.HTML)

MODES ACTIFS

3.7 DEMANDE ET POTENTIEL DU VÉLO

Vélo Québec¹ vient de publier une étude traitant de l'état du vélo dans la province de Québec en 2015. Cette étude tend à démontrer que l'usage du vélo ne cesse d'augmenter. Cette étude s'appuie sur le ressenti de plusieurs personnes rencontrées lors des kiosques et ateliers (utilisation croissante du vélo).

La saison du vélo est plus longue. On constate une évolution des tendances, les cyclistes sortent leur vélo dès la fin de l'hiver et le range plus tard pour la saison froide. En effet, il a été observé que pour 28 % des cyclistes, l'utilisation du vélo rime avec transport en avril, et 47 % en octobre. Chez ceux qui n'utilisent jamais le vélo comme mode de transport, ces proportions sont de 10% en avril et de 29 % en octobre. Lors des ateliers, il a été mentionné que plusieurs étudiants du Cégep utilisent le vélo à l'année longue.

Au Québec, un travailleur sur trois parcourt moins de 5 km pour se déplacer jusqu'à son lieu de travail. À cette distance, qui prend tout au plus 25 minutes à vélo, le vélo-boulot est une option simple et efficace vers laquelle se tournent déjà de nombreux travailleurs des quartiers centraux. Vélo Québec identifie un potentiel de 60 % pour la ville de Victoriaville.

La piste cyclable de la Route verte longeant la rue de Bigarré est empruntée par un nombre important de cyclistes, piétons et usagers d'AMM. Cette piste est utilisée à des fins de loisirs, mais également pour le transit.

La topographie plane (figure 3.2 et annexe J) et la distance médiane de navettage se situe entre 3 et 4 km. Cette situation indique un bon potentiel pour les déplacements à vélo.



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE - VÉLO COMMUNAUTAIRE



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE



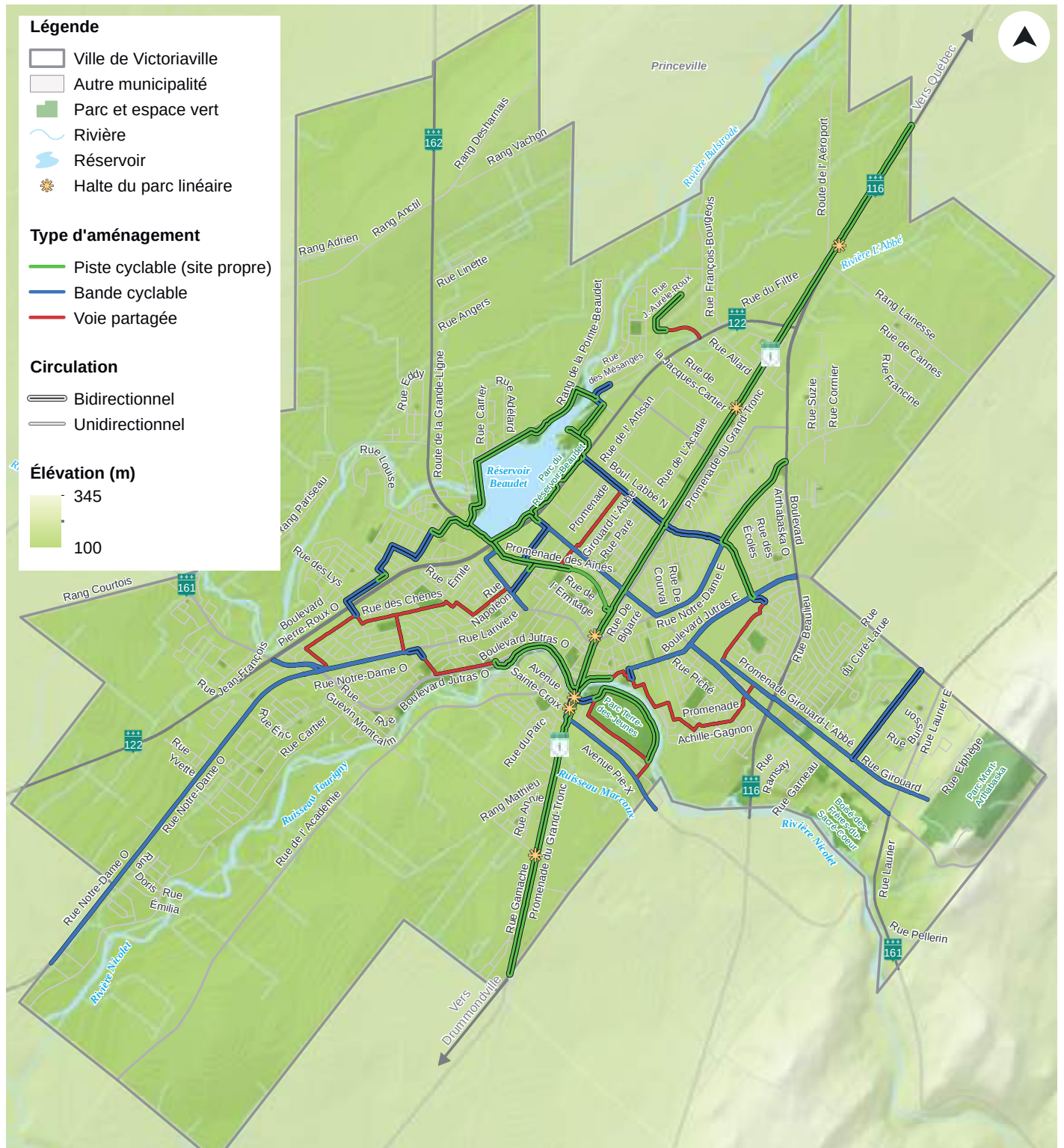
SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE - CYCLISTES SUR LA ROUTE VERTE



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE - PISTE CYCLABLE EN PÉRIODE HIVERNALE

¹ VÉLO QUÉBEC (2015), ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC EN 2015, 24 PAGES

FIGURE 3.2 : RELIEF ET LIENS CYCLABLES



SOURCE : VILLE DE VICTORIAVILLE, TRAITEMENT CIMA+

MODES ACTIFS

3.8 RÉSEAU CYCLABLE

Définition

Il existe principalement cinq types d'aménagements cyclables couramment utilisés au Québec :

- Accotement revêtu (ou asphalté) : généralement aménagé en milieu rural sur les routes intermunicipales où la vitesse prescrite est supérieure à 50 km/h. L'accotement n'est pas réservé à l'usage exclusif des cyclistes et sa signalisation est différente;
- Chaussées désignées : elles ne comportent pas de corridor réservé aux cyclistes, mais sont signalisées au moyen de panneaux. De plus, un pictogramme représentant un vélo est peint sur la chaussée;
- Bandes cyclables unidirectionnelles : bandes aménagées à même la chaussée. La signalisation et le marquage indiquent qu'elles sont réservées à l'usage exclusif des cyclistes;
- Pistes cyclables : elles sont situées à l'écart de toute circulation automobile ou séparées de celle-ci par une barrière physique;
- Pistes polyvalentes : elles sont situées à l'écart de toute circulation automobile ou séparées de celle-ci par une barrière physique. Toutefois, à la différence des pistes cyclables, les pistes multifonctionnelles sont conçues pour accueillir les piétons et les cyclistes.

Constats

Réseau cyclable existant

Le réseau cyclable de Victoriaville¹ compte 82,1 km de liens cyclables répartis comme suit (figure 3.3 et annexe J) :

- Chaussée désignée (voie partagée) : 10,8 km soit 13,1 % du réseau;
- Bande cyclable bidirectionnelle : 7,2 km soit 8,8 %;
- Bande cyclable unidirectionnelle : 39 km soit 47,5 %;
- Piste cyclable en site propre : 25,1 km soit 30,6 %.

Il est à noter que la forte majorité de ces voies sont asphaltées.

Dans les secteurs plus ruraux, les cyclistes utilisent les accotements pavés qui sont, dans certains cas, dégradés.

Il est à noter que la ville de Victoriaville est traversée par la Route verte reliant Québec à Montréal.



SOURCE : CIMA+ - PISTE CYCLABLE VERS LE RÉSERVOIR BEAUDET



SOURCE : CIMA+ - USAGES MULTIPLES DES PISTES MULTIFONCTIONNELLES



SOURCE : GOOGLE MAPS - BANDE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE



SOURCE : CIMA+ - CIRCULATION DE CYCLISTES SUR LE TROTTOIR MALGRÉ LA PRÉSENCE DE LA BANDE CYCLABLE

¹ SELON LA CARTE DU RÉSEAU CYCLABLE FOURNIE PAR LA VILLE EN NOVEMBRE 2016

Aménagement des liens cyclables et signalisation

Les intervenants rencontrés lors des ateliers trouvent l'aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles plus sécuritaires que les pistes cyclables bidirectionnelles. Selon eux, le marquage délimitant les bandes confine les conducteurs dans leur voie véhiculaire et les incite à réduire leur vitesse de circulation.

Lors du relevé terrain, l'absence de pictogramme indiquant les bandes cyclables unidirectionnelles sur certains axes routiers de la municipalité a été observée. Ce manque de pictogramme indiquant le mode et la direction de circulation peut porter à confusion certains usagers et causer des conflits (ex. : cyclistes circulant dans la bande cyclable en rive, dans la direction opposée à la circulation véhiculaire).

Desserte du territoire et des pôles générateurs

Les principaux constats soulevés lors des kiosques et de l'atelier quant à la desserte du réseau cyclable sont les suivants :

- Aménagements cyclables principalement à vocation récréative. Ces derniers ne permettent pas une connexion directe et rapide entre les différents pôles générateurs de la municipalité. Une discontinuité du réseau cyclable existant est aussi observée (ex. : rue Notre-Dame, boulevard Jutras et route 116);
- Accessibilité limitée à vélo des parcs de quartiers et des parcs sportifs;
- Potentiel de desserte cyclable important au centre-ville de Victoriaville. En effet, les rues du centre-ville sont principalement dédiées à la circulation véhiculaire malgré la forte concentration de pôles générateurs qui pourraient être facilement accessible en vélo.

Collectivité Vélosympathique²

Le Mouvement Vélosympathique vise à encourager les collectivités et les organisations à faire du vélo une réelle option en matière de transport et de loisirs pour tous. En 2016, la Ville de Victoriaville a déposé un formulaire d'adhésion à la certification « Collectivité Vélosympathique ». Or, cette demande a été rejetée par les différents intervenants du Mouvement, car ils jugeaient que la municipalité pourrait en faire plus en termes d'environnement cyclable, d'éducation, d'encouragement, d'évaluation et de planification de la mobilité à vélo.



SOURCE : CIMA+ - PRÉSENCE DE BARRIÈRES POUR LIMITER L'ACCÈS À LA PISTE



SOURCE : CIMA+ - ACCOTEMENT UTILISÉ PAR LES CYCLISTES



SOURCE : CIMA+ - BANDE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE



SOURCE : ©CIMA+ - BANDE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE

² [HTTP://WWW.VELO.QC.CA/VELOSYPATHIQUE/MVS](http://www.velo.qc.ca/velosympathique/mvs)

MODES ACTIFS

Enjeux

- Enjeux de sécurité et d'accessibilité au centre-ville pour les modes actifs;
- Enjeu d'accessibilité pour la desserte des pôles générateurs de déplacement sur l'ensemble du territoire;
- Sécurisation du réseau cyclable actuel;
- Discontinuité du réseau cyclable existant;
- Promotion et sensibilisation des usagers de la route à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement.

Pistes de solutions

- Mettre en place les différentes recommandations émises par le Mouvement Vélosympathique³. Ces dernières touchent les aménagements cyclables, l'éducation et la sensibilisation des usagers de la route, et l'évaluation et la planification du réseau cyclable de la municipalité;
- Mettre en oeuvre une politique reposant sur le concept de « rues complètes »;
- Convertir les bandes cyclables bidirectionnelles en unidirectionnelles pour améliorer la sécurité et le confort des cyclistes;
- Signaliser et marquer les bandes cyclables de la municipalité;
- Élaborer un réseau cyclable utilitaire permettant une connexion directe et rapide aux différents pôles de la municipalité;
- Aménager de nouveaux liens cyclables pour desservir le centre-ville. Les rues citées ci-après présentent un potentiel cycliste intéressant par la desserte de pôles générateurs et leurs liaisons au réseau cyclable existant : rue Perreault, rue de Coursol, boulevard des Bois-Francis et rue Carignan;
- Aménager de nouveaux liens cyclables pour desservir les parcs de quartiers et les parcs sportifs de la municipalité;
- Éduquer les cyclistes au Code de la route⁴ (respect et cohabitation des modes);
- Assurer une planification intégrée du réseau cyclable en amont des projets de développements de la municipalité.



SOURCE : CIMA+ - ATTENTE DE CYCLISTES À L'INTERSECTION ARTHABASKA /BOIS-FRANCIS



SOURCE : CIMA+ - PISTE MULTIFONCTIONNELLE



SOURCE : CIMA+, ROUTE VERTE

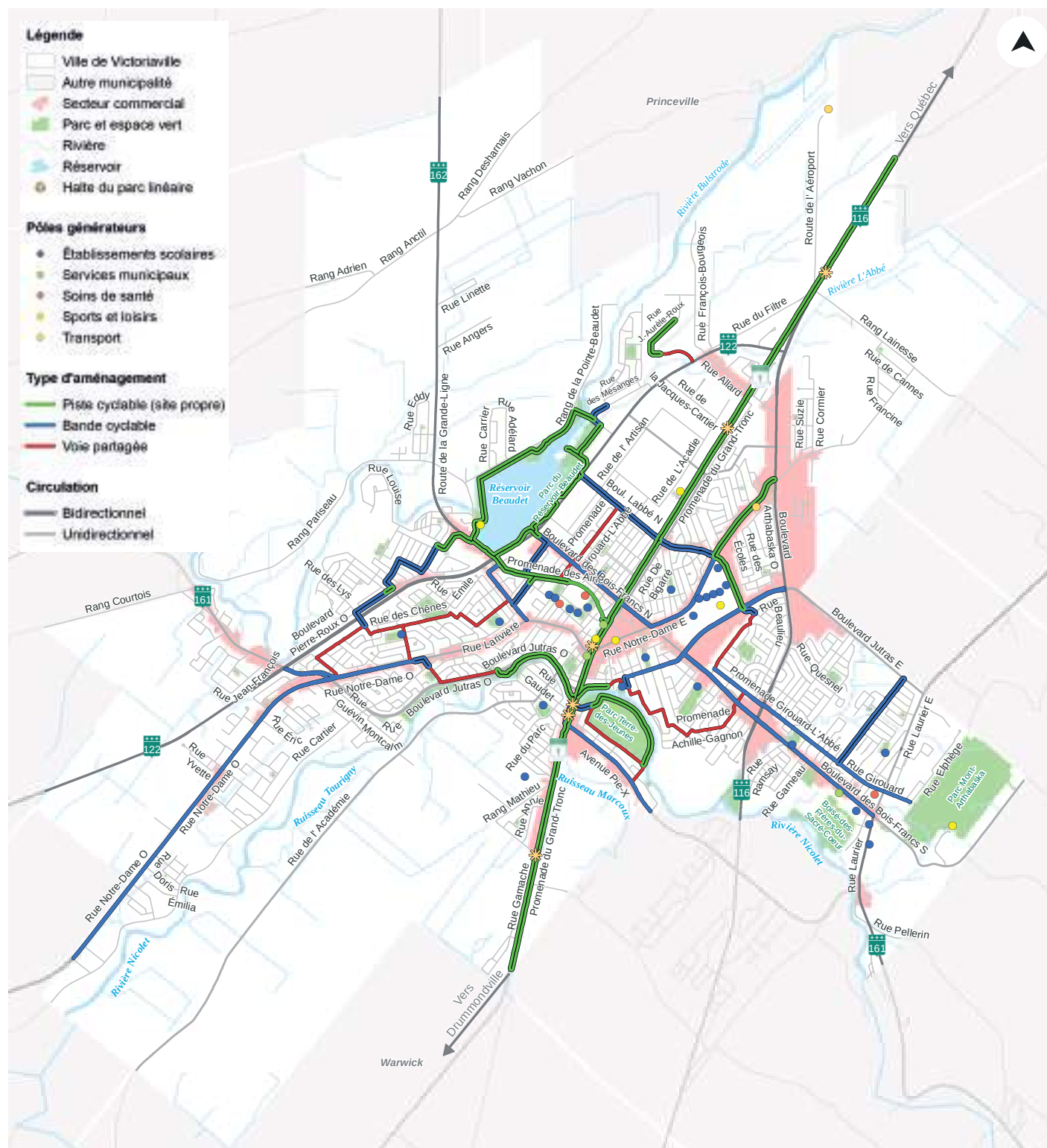


SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE - SIGNALISATION CYCLABLE

³ COLLECTIVITÉ VÉLOSYPATHIQUE (2016), RAPPORT DE RÉTROACTION, PRINTEMPS 2016, 14 PAGES

⁴ [HTTP://LEGISQUEBEC.GOUV.QC.CA/FR/SHOWDOC/CS/C-24](http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/c-24).

FIGURE 3.3 : RÉSEAU CYCLABLE



SOURCE : VILLE DE VICTORIANVILLE, RÉSEAU CYCLABLE, TRAITEMENT CIMA+

MODES ACTIFS

3.9 STATIONNEMENT POUR VÉLOS

DÉFINITION

Une offre adéquate de stationnement est un élément clé d'une politique visant à favoriser l'usage du vélo. Un stationnement de vélos sécurisé réduit la crainte du vol, principal frein à l'usage du vélo comme mode de déplacement utilitaire.

Constats

Les principaux constats identifiés quant au stationnement vélos sont :

- Seuls quelques sites de la municipalité sont équipés de stationnements pour vélos. En effet, des stationnements à vélos ont été observés au sein d'écoles et aux abords de quelques commerces, ainsi qu'auprès d'édifices municipaux. Il y a un manque de support à vélo dans le centre-ville de Victoriaville;
- Certains supports à vélos ne sont pas sécuritaires. Ces derniers ne permettent pas d'attacher le cadre et la roue, ce qui n'empêche pas le vol de vélos;
- Lors des kiosques et ateliers, plusieurs personnes ont mentionné le manque de stationnement pour vélos à Victoriaville.

Enjeux

- Offre en places de stationnement pour vélos;
- Sécurisation du stationnement des vélos.

Pistes de solutions

- Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos sur le territoire de Victoriaville;
- Mettre en place des programmes visant à inciter les écoles, entreprises et commerçants à aménager des places de stationnement pour vélos à l'intention de leurs employés, étudiants et clients;
- Réserver des places de stationnements pour vélos sur les artères commerciales et au niveau des principaux pôles générateurs de déplacements;
- Mettre en place des abris vélos / supports à vélos permettant d'attacher les vélos à un point fixe (ex. : le Cégep va installer un abri pour vélos, hôpital avec garage vitré et accès avec carte).



SOURCE : CIMA+ - STATIONNEMENT POUR VÉLOS DU PARC DU MONT ARTHABASKA



SOURCE : CIMA+ - STATIONNEMENT POUR VÉLOS DU JARDIN COMMUNAUTAIRE

3.10 VÉLO COMMUNAUTAIRE

DÉFINITION

Victoriaville met gratuitement à la disposition des citoyens et touristes, des vélos communautaires à partir de la Vélogare du Grand-Tronc, au centre-ville, ainsi qu'au centre de location du réservoir Beaudet.

Il s'agit de bicyclettes récupérées au cours de l'année par la Sûreté du Québec et qui n'ont pas été réclamées. Celles-ci sont réparées par l'entreprise d'insertion sociale Parvélo et sont ensuite prêtées aux citoyens et touristes.

Constats

Cette initiative intéressante permet de favoriser le transport actif chez les citoyens. La gratuité est un incitatif majeur pour l'utilisation de ce mode de transport (tableau 3.1).

Enjeux

- Offre de vélos ne répondant plus à la demande, plus précisément, les vélos prêtés aux familles à faibles revenus.

Pistes de solutions

- Ajouter d'autres points de service sur le territoire;
- Augmenter l'offre de vélos prêtés;
- Proposer un système de prêt à l'année pour les étudiants du Cégep et des écoles secondaires (en partenariat avec le Cégep et la Commission scolaire);
- Mettre en place un service de vélos en libre-service;
- Agrandir le parc de vélos communautaires (location longue durée) – prévoir des vélos avec remorque pour permettre aux usagers d'aller magasiner;
- Proposer la livraison à domicile des courses aux citoyens pour favoriser l'usage du vélo pour magasiner.

TABEAU 3.1 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - VÉLOS COMMUNAUTAIRES¹

DÉTAILS DU SERVICE	VÉLOS COMMUNAUTAIRES
Territoire	Ensemble du territoire de la ville de Victoriaville.
Type de service	Prêt de vélos pour une durée variant entre 1 et 3 jours.
Inscription	Aucune inscription nécessaire. Les utilisateurs désirant louer un vélo doivent présenter deux pièces d'identité (avec photos et adresse) et effectuer un dépôt de 10\$ (argent comptant).
Réservation et annulation	Les vélos doivent être rapportés au moins 15 minutes avant la fermeture des deux points de location.
Types vélos communautaires (voir photos à la page 99)	▪ Vélos pour les citoyens (couleur jaune); ▪ Vélos pour les touristes (couleur orange); ▪ Vélos prêtés aux familles et individus à faible revenu (référés par les groupes communautaires); ▪ Remorques pour enfants; ▪ Vélos adaptés : les personnes handicapées ou à mobilité réduite peuvent aussi profiter du service de vélos communautaires en empruntant un vélo tandem régulier ou côte à côte, un tricycle d'adulte ou un tricycle pour fauteuil roulant ou vélo à main (handcycle).
Tarif	Gratuit
Amendes applicables	▪ 1,00\$ par jour de retard; ▪ 10\$ pour le bris ou la perte d'un cadenas; ▪ 100\$ pour un vélo perdu ou volé.
Horaire du service	▪ Du 1 juin au 5 septembre 2016 : tous les jours de 9h à 21h; ▪ Du 6 septembre au 10 octobre : tous les jours de 10h à 19h.
Lieu de location	▪ Vélogare du Grand Tronc, 20 rue de Bigarré; ▪ Centre de location du réservoir Beaudet.

¹ VILLE DE VICTORIAVILLE, [HTTP://WWW.VICTORIAVILLE.CA/PAGE/199/VELOS-COMMUNAUTAIRES.ASPX](http://www.victoriaville.ca/page/199/velos-communautaires.aspx)

MODES ACTIFS



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE - TRICYCLE POUR FAUTEUIL ROULANT



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE - VÉLO (TOURISTE) ET REMORQUE POUR ENFANTS



SOURCE : FLICKR, VILLE DE VICTORIAVILLE - VÉLO À MAIN

3.11 VÉLOGARE

Définition

La Vélogare du Grand-Tronc est située au coeur du centre-ville de Victoriaville, en bordure du parc linéaire des Bois-Francis (20, rue de Bigarré). En plus d'offrir une panoplie d'activités et de services, les citoyens peuvent notamment y faire la location de vélos communautaires.

Constats

Aire d'accueil disposant d'une zone climatisée à l'intérieur (bancs, distributeurs de boissons, toilettes publiques, réseau WiFi, table à langer) et une zone extérieure (pompe à air gratuite, borne de recharge pour véhicules électriques, abreuvoir, aire de pique-nique). La Vélogare offre un service de prêt de vélos ou de chariots pour enfants (remorques) à coût modique. Tous les vélos loués sont équipés d'un cadenas. Le tableau 3.2 caractérise l'offre de la Vélogare.

Enjeux

- Aucun enjeu majeur ne ressort quant à la Vélogare.

Pistes de solutions

- Non applicable.

TABEAU 3.2 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - VÉLOGARE

DÉTAILS DU SERVICE	VÉLOGARE
Adresse	20 rue de Bigarré à Victoriaville.
Clientèle	Résidents et touristes de la ville de Victoriaville.
Détails des services	▪ Informations touristiques; ▪ WiFi disponible; ▪ Prêt de vélos communautaires et de vélos adaptés; ▪ Toilettes, eau potable et douches; ▪ Tables de pique-nique; ▪ Jeux d'eau et balançoire adaptée; ▪ Spectacles et événements.
Inscription	Aucune inscription.
Tarif	Accès libre.
Jours et heures d'ouverture	▪ Pavillon ouvert de la fin avril à la mi-octobre; ▪ Horaire estival de 9h à 21h.



SOURCE : FLICKR, VICTORIAVILLE - VÉLOGARE

MODES ACTIFS

3.12 AIDES À LA MOBILITÉ MOTORISÉES (AMM)

Définition

Comme son nom l'indique, l'aide à la mobilité motorisées (AMM)¹ vise à pallier une incapacité à la marche. L'AMM inclut les motorisés individuels suivants :

- Fauteuil roulant motorisé: fauteuil muni d'un moteur électrique. Les déplacements sont commandés à l'aide d'une manette de contrôle disposée sur un des bras de l'appareil. Il est utilisé par les personnes qui n'ont plus l'usage de leurs jambes;
- Triporteur: véhicule propulsé par un moteur électrique et muni de trois roues de petit diamètre (au moins 20 cm), d'un plancher plat, d'un fauteuil et d'un guidon pour diriger l'appareil;
- Quadriporteur: véhicule propulsé par un moteur électrique et muni de quatre roues de petit diamètre (au moins 20 cm), d'un plancher plat, d'un fauteuil et d'un guidon pour diriger l'appareil.

Outre l'AMM, d'autres motorisés individuels ont vu le jour dans les dernières années :

- Vélos à assistance électrique (VAE) : bicyclettes équipées d'un moteur électrique auxiliaire et d'une batterie de rechange. Ce mode motorisé individuel peut atteindre une vitesse d'environ 25 km/h;
- Cyclomoteurs² : scooters à deux ou trois roues dont la vitesse maximale est de 70 km/h. Il est équipé d'une transmission automatique et d'un moteur électrique ou à essence de 50 cm³ au maximum.

Constats

Projet-pilote

Le MTMDet³ a mis en place, en juin 2015, un projet pilote d'une durée de 3 ans visant à réglementer la circulation des AMM (règles de circulation et équipements obligatoires). Plus précisément, les usagers d'AMM ont le droit de circuler dans les aménagements suivants :

- Sur les trottoirs, les voies cyclables et les pistes multifonctionnelles (sans compromettre la sécurité des autres usagers, dans le sens de la circulation);
- À l'extrême droite de la chaussée des rues où il y a une voie de circulation par direction et où la limite de vitesse est de moins de 50 km/h;
- Sur l'accotement d'une rue où la limite de vitesse est supérieure à 50 km/h (si l'accotement est sécuritaire).

¹ SAAQ, [HTTPS://SAAQ.GOUV.QC.CA/SECURITE-ROUTIERE/MOYENS-DEPLACEMENT/FAUTEUIL-ROULANT-MOTORISE/CE-QUE-DIT-LA-LOI/](https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/moyens-deplacement/fauteuil-roulant-motorise/ce-que-dit-la-loi/)

² SAAQ, BIEN TÔT CONDUCTEUR D'UN CYCLOMOTEUR

³ MTMDet (2015), AIDES À LA MOBILITÉ MOTORISÉES (AMM) PROJET PILOTE EN VIGUEUR LE 1^{er} JUIN 2015, 2 PAGES

Ces règles permettent d'assurer une meilleure cohabitation entre les conducteurs d'AMM et les autres usagers de la route. Elles valorisent la prudence de tous les usagers de la route, rappellent le discernement dont doit faire preuve chaque utilisateur d'AMM et permettent une plus grande flexibilité quant à leurs choix de parcours.

Il est à noter que malgré les activités de promotion et de sensibilisation réalisées par les intervenants de Victoriaville⁴, la réglementation est peu connue par les usagers d'AMM.

Problématiques associées à la circulation des AMM

Problématiques associées aux déplacements des usagers d'AMM et autres petits motorisés individuels :

- Les usagers de l'AMM et des motorisés individuels circulent où bon leur semble : dans les aménagements dédiés aux modes actifs et dans les voies véhiculaires;
- Certains usagers d'AMM arrêtent leur fauteuil électrique, triporteur ou quadriporteur dans les aménagements cyclables, ce qui pénalise les déplacements des modes actifs (phénomène observé dans les secteurs achalandés principalement). Il est à noter que la Ville de Victoriaville mettra sur pied deux projets pilotes visant à offrir des aires aux usagers d'AMM pour garer leurs véhicules, soit :
 - Aménagement de haltes-jasettes aux abords des aménagements piétonniers et cyclables grandement utilisés par les usagers d'AMM;
 - Aménagement de cases de stationnement pour les AMM, aux abords de pôles générateurs grandement fréquentés par les usagers d'AMM (ex.: pharmacie). Ces places seraient situées à proximité des établissements et permettraient aux usagers de charger leurs petits motorisés.

Enjeux

- Vieillesse de la population, augmentation croissante de l'usage des AMM;
- Enjeu de sécurité des usagers d'AMM et des petits motorisés individuels.

⁴ VICTORIANVILLE EST L'UNE DES 3 MUNICIPALITÉS PARTICIPANTES AU COMITÉ PROVINCIAL INTERSECTORIEL ASSOCIÉ À L'INSTAURATION DU PROJET-PILOTE.

Pistes de solutions

- Favoriser et sécuriser la circulation des usagers d'AMM et d'autres petits motorisés individuels;
- Consulter les usagers d'AMM afin d'identifier leurs besoins en déplacements dans la municipalité;
- Sensibiliser et éduquer les usagers d'AMM à la réglementation en vigueur (projet-pilote);
- Sensibiliser et éduquer les usagers d'AMM à l'utilisation des modes légers motorisés;
- Identifier/développer des liens destinés aux usagers d'AMM.

MODES ACTIFS



SOURCE : CIMA+ - COHABITATION AMM/PIÉTONS/CYCLISTES SUR LES PISTES CYCLABLES



SOURCE : CIMA+ - AMM SUR LA PISTE CYCLABLE



SOURCE : CIMA+ - AMM SUR LA PISTE CYCLABLE

3.13 SÉCURITÉ DES USAGERS VULNÉRABLES

Définition

L'analyse des collisions impliquant des piétons et cyclistes permet d'établir un portrait d'ensemble des caractéristiques de ces événements ayant eu lieu sur le réseau routier de la municipalité de Victoriaville. Les données de collisions piétonnes et cyclistes ont été fournies par les intervenants de Victoriaville et font référence aux données de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) recensée entre 2010 et 2013 inclusive-ment (4 ans).

Au total, 103 collisions impliquant des usagers vulnérables sont survenues sur le réseau routier de Victoriaville : 50 collisions piétonnes et 53 collisions cyclistes. Le détail de l'analyse des collisions impliquant des usagers vulnérables est présenté à l'annexe I (inclus dans l'analyse des collisions véhiculaires). Le résumé ci-dessous fait état de l'évolution, de la gravité et de la localisation des collisions piétonnes et cyclistes.

Constats

Quand?

- 45 des 50 collisions piétonnes (90 %) occasionnent le décès ou des blessures corporelles aux piétons impliqués : deux collisions mortelles, 38 collisions avec blessés légers et cinq collisions avec blessés graves;
- 33 des 50 collisions piétonnes (66 %) sont survenues en 2010 (19 collisions) et 2011 (14 collisions) (figure 3.4);
- Les 2 collisions piétonnes mortelles sont survenues en 2010 et 2011 (figure 3.4);
- 52 des 53 collisions cyclistes (98,1 %) occasionnent des blessures corporelles aux cyclistes impliqués : 49 collisions avec blessés légers et trois collisions avec blessés graves;
- Les 3 collisions cyclistes avec blessés graves sont survenues en 2012 (1 collision) et 2014 (deux collisions) (figure 3.5);
- 21 des 53 collisions cyclistes (39,6 %) sont survenues en 2013 (figure 3.5);
- La seule collision cycliste ayant causé des dommages matériels est survenue en 2011 (figure 3.5).

Où?

Un exercice de géolocalisation¹ a été réalisé pour les collisions impliquant des usagers vulnérables (50 collisions piétonnes et 53 collisions avec cyclistes). Au total, 93 des 103 collisions² (90 %) ont pu être localisées sur le réseau routier : 76 % des collisions avec usagers vulnérables sont survenues aux intersections du réseau routier de Victoriaville et 24 % sont, pour leur part, survenues en sections courantes (figure 3.6).

Les sites présentant un nombre important de collisions avec des piétons et des cyclistes sont :

- Intersection des boulevards Notre-Dame Est et de Bigarré (7 collisions ayant impliqués des piétons et cyclistes);
- Intersection du boulevard Notre-Dame Ouest et rue Albert (4 collisions ayant impliqué des piétons et cyclistes);
- Intersection des boulevards Bois-Francs Sud et Arthabaska Ouest (quatre collisions ayant impliqué des piétons et cyclistes).

Il est à noter que ces carrefours se trouvent sur les axes routiers de la municipalité où des aménagements piétonniers et cyclistes ont été recensés.

Par ailleurs, aucun tronçon de la municipalité ne présente une prépondérance de collisions impliquant des piétons et cyclistes (tronçons routiers ayant entre une et deux collisions impliquant des piétons et cyclistes).

Enjeux

- Sécurité des piétons et cyclistes à certains carrefours et tronçons de la municipalité.

Pistes de solutions

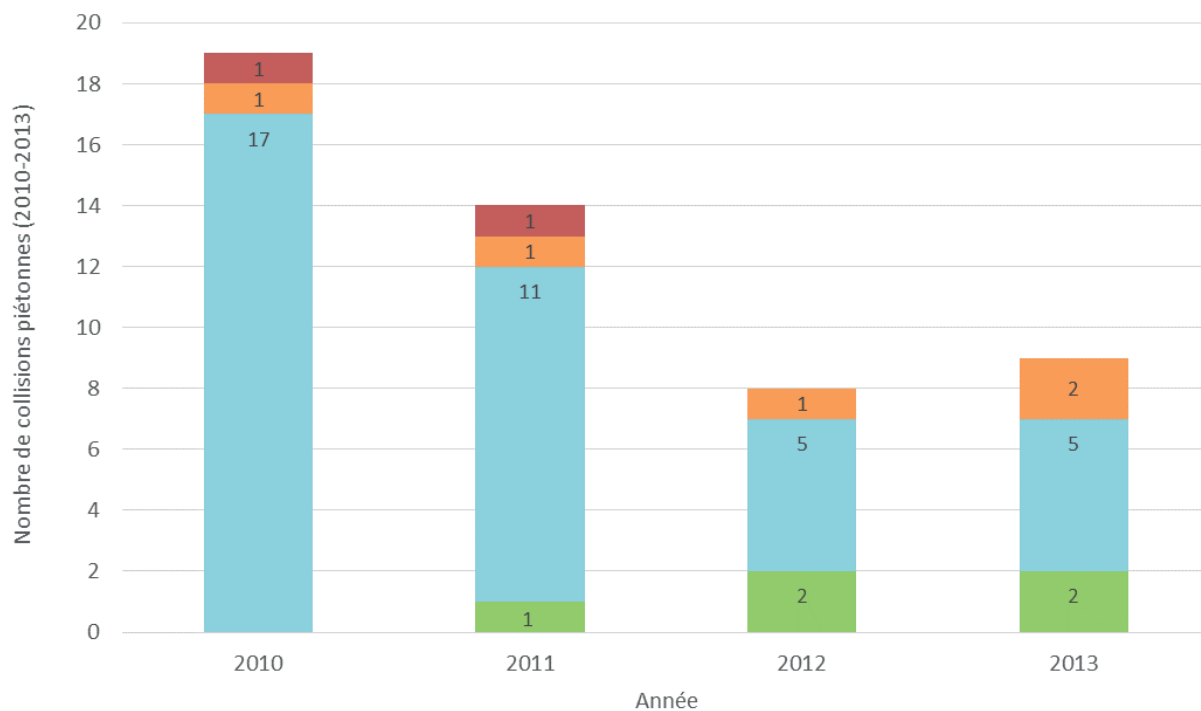
- Réaliser une analyse de sécurité aux différentes intersections de Victoriaville où un nombre important de collisions impliquant des usagers vulnérables a été recensé. Cette analyse permettrait d'identifier les causes des collisions ainsi que les mesures à mettre en place.

¹ D'APRÈS LES ADRESSES CIVIQUES DES COLLISIONS (2010-2013) TRANSMISES PAR LA VILLE

² LES COLLISIONS SURVENUES DANS UN RAYON DE 30 M DE L'INTERSECTION ONT ÉTÉ RETENUES. LES COLLISIONS HORS DE CE RAYON SONT CONSIDÉRÉES EN SECTION COURANTE.

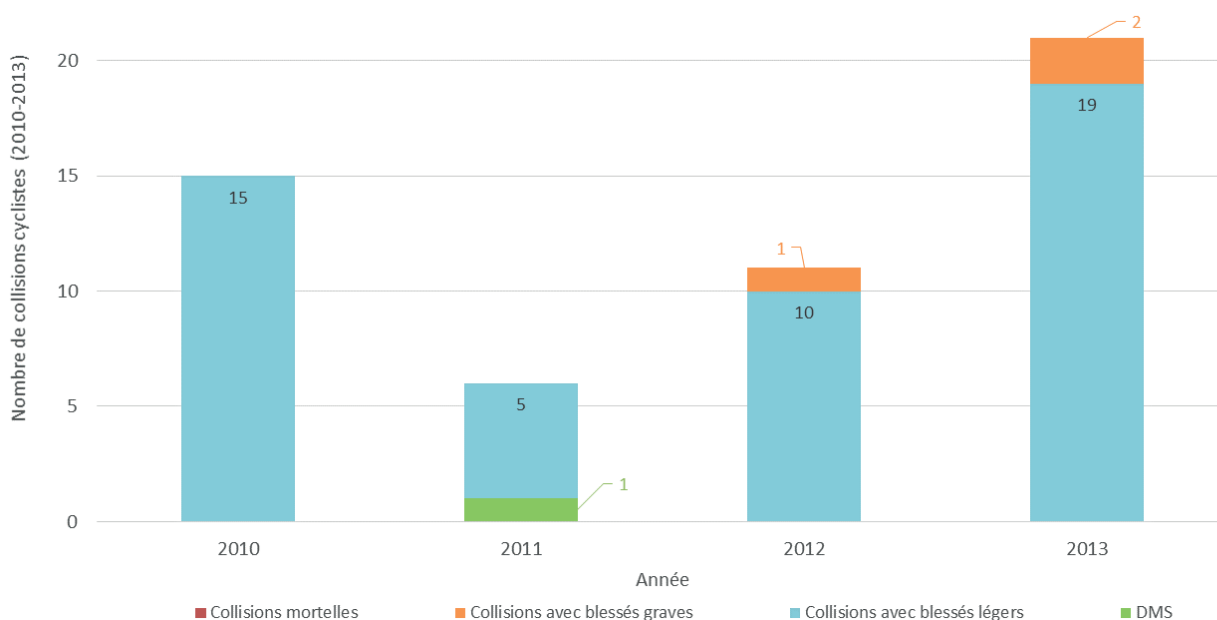
MODES ACTIFS

FIGURE 3.4 : ÉVOLUTION ANNUELLE DES COLLISIONS PIÉTONNES SURVENUES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DE VICTORIAVILLE SELON LEURS GRAVITÉS (2010-2013)



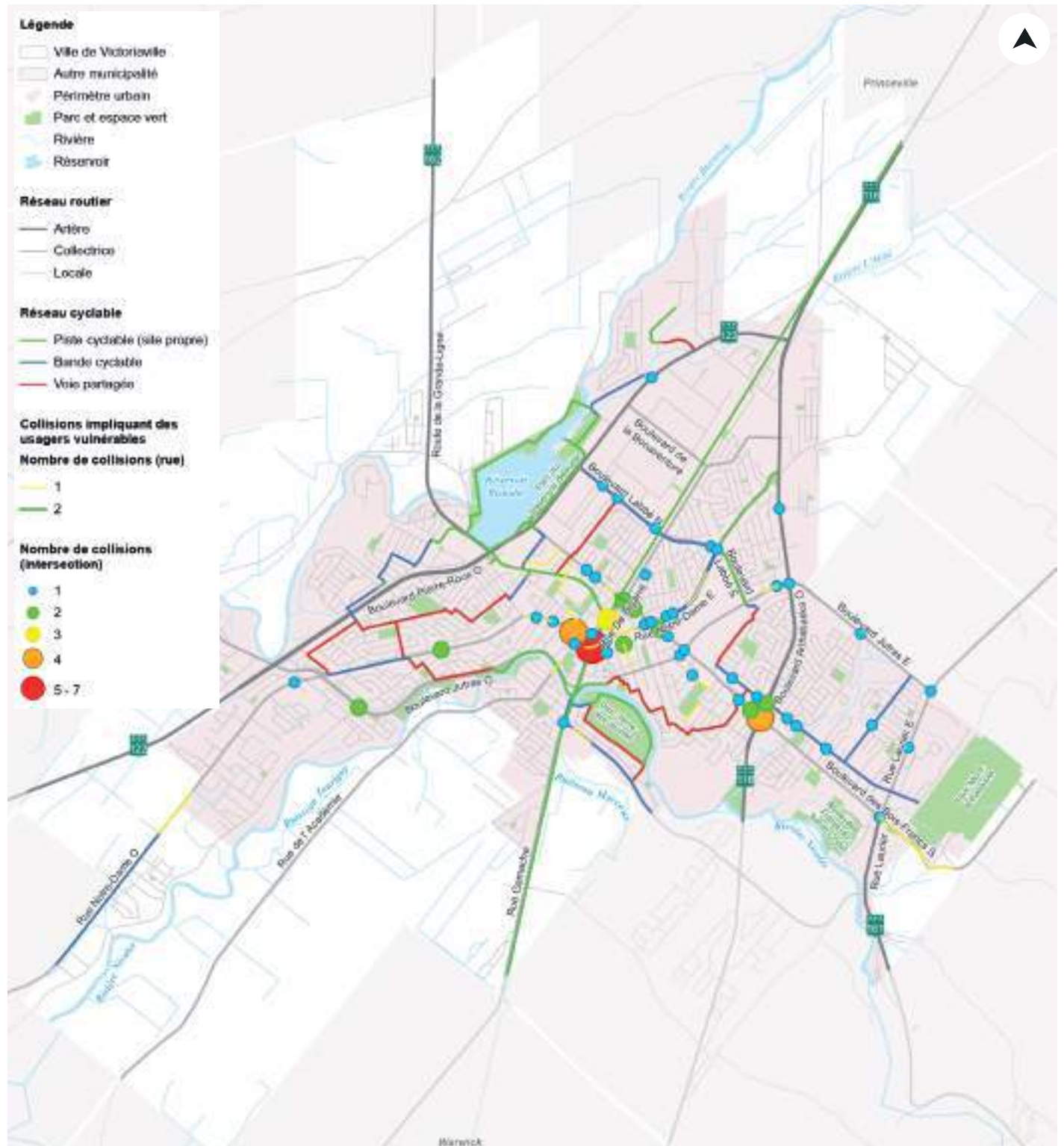
SOURCE : COLLISIONS 2010-2013 DE VICTORIAVILLE TRAITEMENT : CIMA+

FIGURE 3.5 : ÉVOLUTION ANNUELLE DES COLLISIONS CYCLISTES SURVENUES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DE VICTORIAVILLE SELON LEURS GRAVITÉS (2010-2013)



SOURCE : COLLISIONS 2010-2013 DE VICTORIAVILLE TRAITEMENT : CIMA+

FIGURE 3.6 : LOCALISATION DES COLLISIONS IMPLIQUANT DES USAGERS VULNÉRABLES



SOURCE : VILLE DE VICTORIOVILLE, HIÉRARCHIE ROUTIÈRE DU RÉSEAU ROUTIER, TRAITEMENT CIMA+



4. TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO



Plusieurs services de transports collectifs et adaptés sont présents à Victoriaville et dans les territoires limitrophes:

- Transport collectif par taxi (taxi régulier et TaxiBus);
- Service de transport par autobus;
- Transport adapté « Rouli-Bus »;
- Transport scolaire;
- Accompagnement-transport du Carrefour d'entraide bénévole des Bois-Francis;
- Transport médical;
- Transport interrégional;
- Navette Subway-Volkswagen;
- Navette Hop la Ville.

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

4.1 TRANSPORTS COLLECTIFS PAR TAXI (TAXI RÉGULIER ET TAXIBUS)

Définition

La Ville de Victoriaville offre à ses citoyens depuis octobre 2000 un système de transport collectif, TaxiBus, sur l'ensemble de son territoire. Ce service de transport fonctionne sur réservation et est assuré par des taxis. Le service a été bonifié au fil des ans (ajout de points de service, amélioration des plages horaires). La Ville de Victoriaville a d'ailleurs remporté le prix d'excellence décerné par l'Union des municipalités du Québec (UMQ) en 2008 pour son service de TaxiBus. Le tableau 4.1 caractérise l'offre de service de TaxiBus.

Constats

Couverture du territoire

Les arrêts TaxiBus couvrent harmonieusement l'ensemble du territoire de Victoriaville. L'utilisateur peut ainsi se déplacer presque partout sur le territoire de la municipalité aux heures de service disponibles (figure 4.1 et annexe K).

Réservation

Les services de TaxiBus et de transport adapté nécessitent un abonnement. Les visiteurs ne peuvent donc pas utiliser ces services ponctuellement (tourisme, transport depuis l'aéroport et autres).

Horaires, fréquence

Il n'y a pas de circuit fixe. Les trajets sont élaborés selon l'horaire, en fonction des réservations des usagers. Le TaxiBus ne prend à son bord que les usagers ayant réservé leur transport.

Flotte de véhicules et disponibilités des véhicules

Le service TaxiBus est assuré par 30 véhicules réguliers (dont 50 % de véhicules hybrides). Tous les véhicules sont récents et le plus vieux est âgé de 7 ans (année 2009).

Les périodes les plus achalandées sont le matin de 7 h 00 à 9 h 00 et l'après-midi de 15 h 30 à 17 h 00. Durant ces périodes, le service TaxiBus est à capacité. Il n'y a pas assez de véhicules pour augmenter l'offre.

Le système de TaxiBus commence à atteindre ses limites dans un contexte de surutilisation du parc de taxi actuellement disponible et l'atteinte du quota actuel des permis de taxis (30). De plus, le nombre de taxis affectés au service TaxiBus diminue considérablement le nombre de taxis régulier disponible sur le territoire de Victoriaville aux périodes de pointe du matin et du soir (20 à 30 véhicules affectés exclusivement au TaxiBus).

Il est à noter que les taxis comptent quatre à cinq places, ce qui implique l'utilisation de plus d'un véhicule pour les familles nombreuses.

TABEAU 4.1 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - TAXIBUS

DÉTAILS DU SERVICE	TAXIBUS VICTORIAVILLE
Territoire	Ensemble du territoire de la Ville de Victoriaville.
Type de service	Transport à la demande.
Nombre d'arrêts	800
Inscription	- Adhésion annuelle obligatoire au service (carte personnalisée avec photo, valide 12 mois); - L'inscription se fait sur place uniquement au coût de 5\$ pour la carte.
Réservation et annulation	- Réservation obligatoire au moins 45 minutes à l'avance; - Par téléphone uniquement; - Annulation du service au moins 30 minutes avant l'heure prévue de départ (par téléphone également).
Types de véhicules utilisés	Véhicules réguliers (4 à 5 places).
Tarif	Coûts variables selon la clientèle (voir page suivante)
Horaire du service	7 jours sur 7; - Service régulier en semaine : Lundi au vendredi, de 6 h 00 à 00 h 10; - Samedi : de 7 h 30 à 00 h 10; - Dimanche: de 7 h 30 à 00 h 10.
Fréquence	- Service régulier en semaine: Entre 30 min et 40 min; - Samedi: Entre 40 et 60 min; - Dimanche: Entre 40 et 60 min.
Jours et heures d'ouverture	- Réservation 24 heures sur 24, 7 jours sur 7; - Inscription entre 9 h 00 et 18 h 00.

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

Tarification

En août 2016, la tarification de TaxiBus a été révisée. Cette dernière est désormais variable selon la clientèle :

- Prix par déplacement :
 - 5 ans et moins (accompagné d'un adulte): gratuit;
 - 6 à 17 ans : 3,00\$;
 - 18 à 64 ans : 4,00\$;
 - 65 ans et plus : 3,00\$;
 - Étudiant de 18 ans et plus (sur présentation de carte) : 3,00\$.
- Carnet de 10 passages prépayés :
 - 6 à 17 ans : 25,00\$;
 - 18 à 64 ans : 35,00\$;
 - 65 ans et plus : 25,00\$;
 - Étudiant de 18 ans et plus (sur présentation de carte) : 25,00\$.
- Laissez-passer mensuel :
 - 6 à 17 ans : 75,00\$;
 - 18 à 64 ans : 100,00\$;
 - 65 ans et plus : 75,00\$;
 - Étudiant de 18 ans et plus (sur présentation de carte) : 75,00\$.

Problématiques spécifiques

Lors des ateliers et kiosques, des points particuliers ont été ciblés en lien avec le service de TaxiBus :

- Boulevard Pierre-Roux : difficulté de récupérer les usagers aux arrêts (peu sécuritaire);
- Accès des rues étroites du Vieux-Victoriaville. La présence de stationnement sur rue peut nuire à la circulation des TaxiBus / Autobus;
- Obligation de débarquer les usagers du TaxiBus et du transport adapté en double file dans le centre-ville de Victoriaville (ex. : pharmacie).

Enjeux

- Système à capacité durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi;
- Service de réservation non offert en ligne;
- Aucun service offert aux visiteurs de la municipalité.

Pistes de solutions

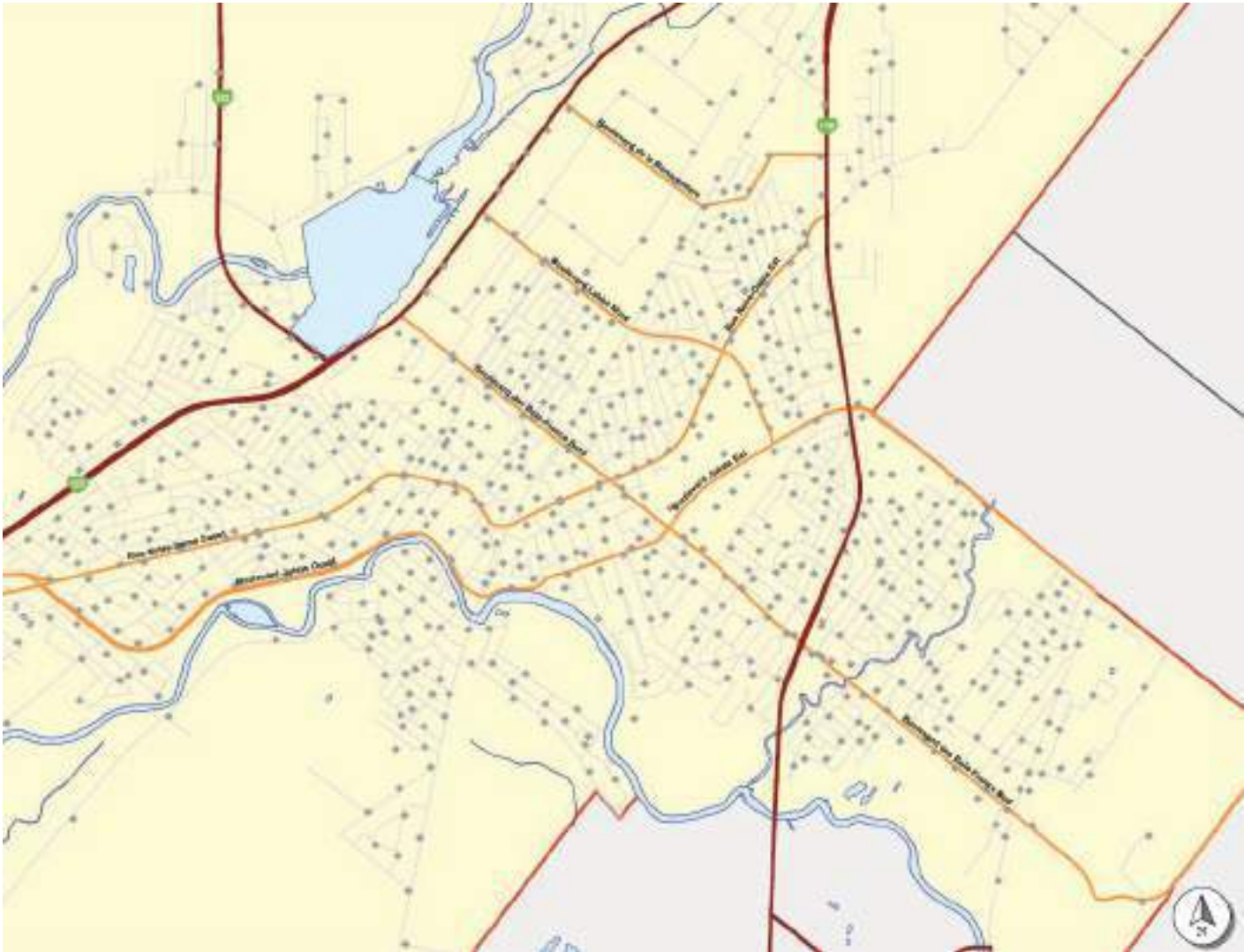
- Mise en commun des services de répartition des transports collectifs et adaptés de Victoriaville;
- Offrir un service de réservation en ligne;
- Offrir un service aux visiteurs et touristes de la municipalité;
- Modifier la politique de stationnement afin de ne pas permettre le stationnement dans les rues étroites;
- Aménager des débarcadères pour autobus adaptés / TaxiBus (proximité pharmacie Brunet dans le centre-ville, Cégep) et y prévoir du mobilier urbain : abribus, bancs et affichage du réseau;
- Mettre à disposition des véhicules de plus grandes capacités (camionnette de sept places, minibus);
- Mettre en place des navettes régulières pour certains horaires et lieux précis (ex. : Cégep et centre éducation Monseigneur Côté).



SOURCE : VICTORIAVILLE - TAXIBUS

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

FIGURE 4.1 : DISPOSITION DES ARRÊTS – TAXIBUS



Légende

Réseau de taxis (Victoriaville)

- ◆ Points d'arrêts (taxibus)

Organisation territoriale

- Routes principales
- Rues secondaires
- Rues locales
- Victoriaville
- Limites municipales

SOURCE : GESTRANS (2015), RAPPORT FINAL – ANALYSE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF, NOVEMBRE 2015.

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

4.2 TRANSPORT INTERMUNICIPAL

Définition

Municar¹ est un service de transports collectifs basé sur la mise en commun de l'ensemble des services de transport existants sur le territoire de la MRC d'Arthabaska tel que le transport scolaire, le transport adapté, le covoiturage et les voitures taxis (TaxiBus). Les personnes qui réservent peuvent par la suite disposer des places disponibles à bord du transport scolaire, transport adapté et transport des services de santé et services sociaux. Ce service permet de relier Victoriaville aux autres municipalités de la MRC d'Arthabaska. Le tableau 4.2 présente les caractéristiques de ce service.

Constats

Les principaux constats soulevés quant à Municar sont :

- Entente entre le transport adapté et scolaire, la MRC et les transporteurs. Cette dernière permet de faire bénéficier aux usagers du transport collectif régulier des places disponibles à bord du transport adapté. Cela permet de mutualiser les offres disponibles;
- Numéro d'appel différent de celui du TaxiBus;
- Possibilité de réserver plusieurs déplacements à la fois;
- Tarif intéressant pour les usagers. Il apparaît comme étant l'un des moins chers parmi les transports collectifs offerts dans la région.

Enjeux

- Faible fréquence de service;
- Le service est peu connu par la population.

Pistes de solutions

- Mise en commun des services de répartition des transports collectifs et adaptés de Victoriaville;
- Intégrer les services Municar et TaxiBus pour certains déplacements;
- Optimiser les partenariats avec les différents intervenants des transports collectifs et adaptés de Victoriaville de manière à améliorer l'offre et les services offerts aux usagers.

TABEAU 4.2 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - TRANSPORT INTERMUNICIPAL

DÉTAILS DU SERVICE	MUNICAR
Territoire	Ensemble du territoire de la MRC d'Arthabaska, dont Victoriaville.
Type de service	▪ Trois lignes régulières; ▪ Transport à la demande (place dans les autres transports existants).
Nombre d'arrêts	N.D.
Inscription	▪ Adhésion annuelle obligatoire au service (carte personnalisée avec photo, valide 12 mois) avec un coût annuel de 5\$; ▪ Le formulaire d'inscription est offert en ligne ou disponible sous format papier; ▪ Nécessite l'extrait plumeitif pour toute personne de plus de 18 ans.
Réservation et annulation	▪ Réservation par téléphone : 24 h à l'avance; ▪ Annulation par téléphone : au moins une heure à l'avance.
Types de véhicules utilisés	▪ Autobus 40 passagers; ▪ Minibus scolaire de 24 places; ▪ Véhicules de type fourgonnette
Tarif	▪ Par transports scolaire, adapté, et réseau de la santé : le coût de chaque déplacement est de 3,50\$; ▪ Coûts pour les membres réguliers: - 1 billet : 3,50\$; - 10 billets : 30,00\$; - 25 billets : 70,00\$. ▪ Coûts pour les membres de la catégorie «Famille»: - 1 à 10 billets : 2,80\$; - 25 billets : 62,50.
Horaire du service	Transport régulier : un passage à l'heure de pointe du matin et un passage à l'heure de pointe de l'après-midi, du lundi au vendredi.
Fréquence	N.A
Jours et heures d'ouverture	Du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00.

¹ [HTTP://WWW.MUNICAR.COM/SERVICES-OFFERTS//TERRITOIRE-DESSERVI.ASPX](http://WWW.MUNICAR.COM/SERVICES-OFFERTS//TERRITOIRE-DESSERVI.ASPX)

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

4.3 TRANSPORT ADAPTÉ « ROULI-BUS »

Définition

Le service de transport adapté s'adresse à toute personne handicapée ayant une déficience significative et persistante. Il peut s'agir d'une déficience physique, intellectuelle, visuelle ou psychique. Le chauffeur apporte une aide à l'embarquement et au débarquement à partir des lieux déterminés par le membre utilisateur. C'est un service de porte-à-porte accessible sur réservation.

Le service de transport adapté Rouli-Bus (tableau 4.3) de la municipalité de Victoriaville a été mis en place spécialement pour répondre aux besoins des personnes handicapées qui ne peuvent pas utiliser le transport en commun régulier.

Constats

Le transport adapté couvre l'ensemble du territoire de Victoriaville. Son prix est avantageux (tarif unique, peu importe l'origine et la destination sur le territoire des 18 municipalités couvertes).

En 2015, Rouli-Bus¹ comptait 477 membres à Victoriaville. Un total d'environ 31 231 déplacements a été réalisé dans la municipalité et les principaux pôles (plus de 1000 déplacements/année) qui y sont desservis sont :

- Cliniques de médecine familiale;
- Corporation de développement communautaire des Bois-Francis;
- Centres dentaires;
- CHSLD du Chêne.

Enjeux

- Service offert uniquement aux personnes ayant un handicap permanent. Ce service n'est donc pas disponible pour les personnes qui pourraient avoir besoin de ce service pour une certaine durée (invalidité temporaire);
- Demandes de déplacements non comblées.

Pistes de solutions

- Offrir un meilleur délai pour répondre aux demandes d'adhésion;
- Mise en commun des services de répartition des transports collectifs et adaptés de Victoriaville;
- Optimiser les partenariats avec les différents intervenants des transports collectifs et adaptés de Victoriaville de manière à améliorer l'offre et les services offerts aux usagers.

TABEAU 4.3 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - ROULI-BUS

DÉTAILS DU SERVICE	ROULI-BUS
Territoire	18 municipalités sur les 23 de la MRC d'Arthabaska, dont Victoriaville.
Type de service	Transport à la demande.
Nombre d'arrêts	Pas d'arrêt défini, mais porte à porte.
Inscription	▪ Formulaire d'admission (à faire remplir par le médecin traitant); ▪ Comité d'admissibilité.
Réservation et annulation	▪ Réservation par téléphone 24 h à l'avance (48 h pour déplacement hors territoire); ▪ Annulation par téléphone au moins une heure à l'avance.
Types de véhicules utilisés	▪ Cinq véhicules de 25 passagers; ▪ Deux véhicules de taxi adapté; ▪ Plusieurs véhicules de taxis réguliers à contrat.
Tarif	▪ Tarif fixe; ▪ 3,25\$ par passage (en argent comptant); ▪ Carnet de 10 passages prépayés à 32,50\$; ▪ Laissez-passer mensuel à 115\$.
Horaire du service	7 h 20 à 23 h 30 pour les circuits réguliers.
Fréquence	N.A
Jours et heures d'ouverture	▪ Réservation de 8 h 30 à 12 h 00 et de 13 h 00 à 16 h 30, du lundi au vendredi; ▪ Les réservations pour un déplacement le lundi doivent se faire le vendredi.

¹ D'APRÈS LES INFORMATIONS FOURNIES PAR M. ANDRÉ BEAUDRY DE ROULI-BUS

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

4.4 TRANSPORT SCOLAIRE

Définition

Pour les besoins de transport de leurs élèves, les Commissions scolaires concluent des ententes avec différents transporteurs selon leurs critères et leurs besoins. Pour ce qui est du cadre légal du fonctionnement des Commissions scolaires, ces dernières sont soumises à Loi sur l'instruction publique¹ et au règlement sur le transport des élèves².

Sur l'ensemble de son territoire, la Commission scolaire des Bois-Francis dessert environ 8 000 élèves qui profitent de ce service pour se rendre à l'école. Le service de transport scolaire gère et organise les parcours de plus de 150 véhicules. Le service est assuré à contrat avec plusieurs transporteurs privés.

La Commission scolaire des Bois-Francis autorise l'utilisation de son service de transport scolaire régulier à toute personne qui en fait la demande, en respectant le nombre de places disponibles. Cette réservation se fait via le service Muncar (voir section 4.2) : formulaire d'inscription et extrait plumeitif obligatoires pour toute personne de plus de 18 ans.

Le tableau 4.4 caractérise l'offre de transport scolaire de la municipalité.

Constats

Le transport scolaire couvre l'ensemble des écoles publiques de Victoriaville. Une entente entre la Commission scolaire et la MRC permet de faire bénéficier aux usagers du transport collectif régulier des places disponibles à bord du transport scolaire.

Enjeux

- La mise à disponibilité du transport scolaire aux usagers du transport collectif régulier semble peu connue de la population;
- Demandes de déplacements non comblées des institutions privées.

Pistes de solutions

- Sensibiliser la population à la disponibilité du transport scolaire pour les usagers du transport collectif régulier;
- Optimiser les partenariats avec les différents intervenants des transports collectifs et adaptés de Victoriaville de manière à améliorer l'offre et les services offerts aux usagers.

TABEAU 4.4 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - TRANSPORT SCOLAIRE

DÉTAILS DU SERVICE	TRANSPORT SCOLAIRE
Territoire	Ensemble du territoire de la commission scolaire des Bois-Francis : - Daveluyville; - Kingsey Falls; - Plessisville; - Princeville; - Victoriaville; - Warwick.
Type de service	Transport scolaire.
Nombre d'arrêts	N.D.
Inscription	- Aucune inscription nécessaire pour les élèves; - Usagers réguliers : d'après les conditions du système Muncar (voir section 4.2 pour plus amples précisions).
Réservation et annulation	- Aucune réservation nécessaire pour les élèves réguliers; - Usagers réguliers : d'après les conditions du système Muncar (voir section 4.2 pour plus amples précisions).
Types de véhicules utilisés	Flotte de 150 véhicules de type berline, autobus ou autres.
Tarif	- Gratuit pour les élèves; 5\$ par jour et par banquette de 2 personnes pour la clientèle régulière du transport collectif.
Horaire du service	Circuits préétablis par le service de transport scolaire selon le début et la fin des cours.
Fréquence	N.D.
Jours et heures d'ouverture	Du lundi au vendredi de 8 h 15 à 11 h 45 et de 13 h à 16 h.

¹ L.R.Q., CHAPITRE I-13,3

² CHAPITRE I-13,3, R.12

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

4.5 TRANSPORT AVEC ACCOMPAGNEMENT BÉNÉVOLE

Définition

Le service d'accompagnement du Carrefour d'entraide bénévole des Bois-Francs¹ est offert aux personnes en perte d'autonomie temporaire ou permanente qui ont besoin de l'aide de la part d'un bénévole lors de rendez-vous (les gens qui sont aptes à utiliser les services de transport en commun tel que le taxi ou TaxiBus ne sont pas admissibles). Le bénévole accompagne le bénéficiaire tout au long du rendez-vous à l'exception de rendez-vous de plus de trois heures : traitement en hémodialyse, chimiothérapie, colonoscopie et chirurgie d'un jour. Dans de tels cas, le bénévole va mener le bénéficiaire et le récupérer lorsqu'il est prêt. Il est à noter que le bénévole peut aussi fournir un soutien physique.

Le tableau 4.5 caractérise l'offre de transport d'accompagnement.

Constats

Pour l'année 2015-2016, le Carrefour d'entraide bénévole des Bois-Francs a réalisé 2 130 déplacements. La demande est plus forte durant les périodes automnale et hivernale. Les principaux pôles de destination sont : Victoriaville, Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke, Montréal, Plessisville, Princeville et Warwick. Il est à noter qu'aucun service n'est offert vers les urgences hospitalières et les cliniques sans rendez-vous (délai trop variable et important).

Enjeux

- Maintien de l'autonomie des personnes;
- Moins de bénévoles disponibles durant les fins de semaine, ce qui limite le nombre de transports offert durant ces journées;
- Absence de service d'accompagnement pour les personnes en fauteuil roulant. Le Carrefour d'entraide bénévole des Bois-Francs n'accepte pas les bénéficiaires en fauteuil roulant pour éviter tout risque de blessure chez les bénévoles. Il est à noter qu'aucun autre organisme dans le secteur n'offre ce service (Rouli-Bus offre le transport adapté, mais pas l'accompagnement au rendez-vous).

TABEAU 4.5 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - ACCOMPAGNEMENT TRANSPORT DU CARREFOUR D'ENTRAIDE BÉNÉVOLE DES BOIS-FRANCS

DÉTAILS DU SERVICE	ACCOMPAGNEMENT -TRANSPORT DU CARREFOUR D'ENTRAIDE BÉNÉVOLE DES BOIS-FRANCS
Territoire	▪ Accompagnement local : Victoriaville. ▪ Accompagnement extérieur : Québec, Drummondville, Sherbrooke, Trois-Rivières, Montréal et autres.
Type de service	Transport et accompagnement à la demande pour les personnes en perte d'autonomie.
Nombre d'arrêts	N.D.
Critères d'admissibilité:	Aucune inscription nécessaire. Les critères d'admissibilité sont : ▪ Être une personne en perte d'autonomie ou ayant des limitations fonctionnelles temporaires ou permanentes; ▪ Avoir vérifié la disponibilité de son entourage avant de demander l'aide du Carrefour d'entraide bénévole; ▪ Accepter de défrayer les coûts reliés à l'accompagnement (utilisation du véhicule, stationnement et repas, s'il y a lieu).
Réservation et annulation	▪ 24 h à l'avance pour un déplacement à Victoriaville; ▪ 72 h pour un déplacement à l'extérieur de la Victoriaville.
Types de véhicules utilisés	Divers types de véhicules de type berline appartenant aux bénévoles.
Tarif	▪ Paiement en argent seulement; ▪ 7,75\$ aller-retour pour les déplacements à Victoriaville et 0,40\$/km pour les déplacements à l'extérieur de la municipalité; ▪ Le bénéficiaire doit payer les frais de stationnement, lorsqu'il y en a; ▪ Le bénéficiaire doit payer les frais de diner ou souper du bénévole (si le bénévole est sur place durant ces heures de repas) jusqu'à un maximum de 8,00\$.
Horaire du service	▪ Tous les jours de la semaine; ▪ Horaire variable selon les demandes des bénéficiaires.
Fréquence	N.D.
Jours et heures d'ouverture	Du lundi au vendredi de 8 h 00 à 12 h 00 et de 13 h à 16h.

¹ D'APRÈS LES INFORMATIONS FOURNIES PAR MME AUDREY BOUCHARD DU CARREFOUR D'ENTRAIDE BÉNÉVOLE DES BOIS-FRANCS

Pistes de solutions

- Mise en commun des services de répartition des transports collectifs et adaptés de Victoriaville;
- Instaurer une tarification sociale (mesure qui n'est pas à l'étude actuellement);
- Optimiser les partenariats avec les différents intervenants des transports collectifs et adaptés de Victoriaville de manière à améliorer l'offre et les services offerts aux usagers;
- Évaluer le potentiel d'implantation d'un service d'accompagnement bénévole pour les personnes en chaise roulante.

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

4.6 TRANSPORT MÉDICAL

Définition

Les centres d'hébergement du Chêne et du Roseau offrent un service de transport adapté pour leurs résidents. Le tableau 4.6 caractérise l'offre en transport médical de ces centres.

Constats

Ce service couvre l'ensemble du territoire de Victoriaville. Il répond aux besoins des résidents des centres d'hébergement du Chêne et du Roseau qui ont besoin d'accompagnement lors de rendez-vous d'ordre médical.

Enjeux

Aucun enjeu spécifique n'a été identifié quant à ce service.

Pistes de solutions

Non applicable.

TABEAU 4.6 CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - TRANSPORT MÉDICAL

DÉTAILS DU SERVICE	TRANSPORT MÉDICAL
Territoire	Ensemble du territoire de la ville de Victoriaville.
Type de service	Transport adapté privé.
Nombre d'arrêts	N.D
Inscription	Uniquement pour les résidents des centres d'hébergement du Chêne et du Roseau.
Réservation et annulation	Selon les besoins de la clientèle et la planification interne des activités (médicales et de loisirs).
Types de véhicules utilisés	Un minibus de 24 places.
Tarif	Service gratuit pour tous les résidents (les chauffeurs sont des bénévoles).
Horaire du service	Horaires et circuits préétablis par les centres d'hébergement.
Fréquence	N.D
Jours et heures d'ouverture	N.D

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

4.7 TRANSPORT INTERURBAIN - TERMINUS VICTORIAVILLE

Définition

Situé au 1215 rue Notre-Dame Est, le terminus de Victoriaville accueille des autocars qui se destinent de manière quotidienne vers les principales municipalités de la province : Montréal, Québec, Sherbrooke, Drummondville et Longueuil. Les transporteurs responsables de ce service interurbain sont Orléans Express et La Québécoise. Il est à noter que ce transport par autocar sert aussi à l'expédition et à la réception de colis partout au Canada.

Constats

Le transport interurbain permet aux citoyens et touristes de Victoriaville de se rendre vers les principales municipalités de la province de Québec.

Enjeux

Selon les intervenants de Victoriaville, les principales problématiques en lien avec le transport interurbain par autobus sont :

- Localisation problématique du terminus de Victoriaville. Cette dernière ne favorise pas l'usage du transport interurbain. Ce dernier est situé dans un quartier résidentiel et est éloigné des pôles névralgiques de la municipalité;
- Service d'autobus interurbain non optimal. Les parcours comportent de nombreux arrêts (aucune ligne directe) et ont des délais importants;
- Aucune ligne ne dessert les grands équipements de transport collectif des municipalités environnantes (ex. : aucune navette entre Victoriaville et la gare de Drummondville).

Pistes de solutions

- Évaluer le potentiel de relocalisation du Terminus Victoriaville afin que ce dernier soit situé à proximité des pôles névralgiques de la municipalité;
- Faire la promotion auprès des transporteurs Orléans Express et la Québécoise quant aux besoins des Victoriavillois en termes de transport interurbain et des mesures à mettre en place;
- Évaluer la possibilité de mettre en place une navette qui desservirait Victoriaville et la gare de Drummondville;
- Sensibiliser et promouvoir les modes alternatifs à l'auto-solo, dont le transport interurbain.

TABEAU 4.7 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - ORLÉANS EXPRESS ET LA QUÉBÉCOISE

DÉTAILS DU SERVICE	ORLÉANS EXPRESS ET LA QUÉBÉCOISE
Territoire	Montréal, Longueuil, Saint-Hyacinthe, Drummondville et Victoriaville.
Type de service	Transport régulier par autocar.
Gare d'autobus	1215, rue Notre-Dame Est.
Inscription	Aucune inscription
Réservation et annulation	▪ À la gare de Victoriaville; ▪ Via Internet.
Types de véhicules utilisés	Autocar
Tarif	Tarif variable selon la destination des usagers et l'âge de ces derniers : tarif régulier, étudiant / 60 ans, enfant 5 à 12 ans et tout petit (moins de 5 ans).
Horaire du service	7 jours sur 7
Fréquence (Annexe L)	▪ À destination de Sainte-Foy-Québec : 2 départs par jour (milieu matinée et soirée); ▪ À destination de Sherbrooke : 2 départs par jour (milieu matinée et soirée); ▪ À destination de Drummondville : 2 départs par jour (matin et soirée); ▪ À destination de Longueuil et Montréal : 2 départs par jour (matin et soirée); ▪ À destination de Victoriaville, départ de Montréal, Longueuil et Drummondville : 2 arrivées par jour (matin et soirée); ▪ À destination de Victoriaville, départ de Québec - Sainte-Foy : 2 arrivées par jour (milieu matinée et soirée); ▪ À destination de Victoriaville, départ de Sherbrooke : 2 arrivées par jour (milieu matinée et soirée).
Jours et heures d'ouverture de la gare	▪ Lundi au vendredi : 7 h 30 à 12 h 00 16 h 45 à 20 h 50; ▪ Samedi : 7 h 45 à 11 h 30 15 h 30 à 19 h 50 19 h 30 à 20 h 50; ▪ Dimanche : 7 h 45 à 11 h 19 h 30 à 20 h 50.

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

4.8 ANALYSE DES BESOINS EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Définition

Tel que mentionné précédemment, la Ville de Victoriaville offre à ses citoyens un système de transport collectif en TaxiBus sur l'ensemble de son territoire. Ce service de transport fonctionnant sur réservation commence à atteindre ses limites dans un contexte de surutilisation du parc de taxi actuellement disponible et du quota de permis de taxis offert.

En novembre 2015, le groupe GESTRANS¹ a réalisé une étude visant à identifier les besoins actuels en transport collectif de la municipalité de Victoriaville. Des pistes de solutions ont d'ailleurs été identifiées. Cette section présente les faits saillants de cette étude.

Constats

Achalandage du service du TaxiBus

Entre 2001 et 2015, l'achalandage du service de TaxiBus de Victoriaville a augmenté de 52 %, ce qui correspond à une croissance annuelle moyenne de 3,4 %. Entre 2014 et 2015, l'achalandage a augmenté de 11 %. Le tableau 4.8 présente les données d'achalandage du TaxiBus des années 2000 à 2016 (janvier à octobre).

Analyse Origine-Destination

Une analyse origine-destination des usagers du service de TaxiBus a été réalisée à partir des données collectées au mois d'octobre 2014. Plus précisément, un total de 12 568 déplacements en TaxiBus a été relevé durant cette période, dont 34,6 % durant la période de pointe du matin (4 347 déplacements de 6 h 30 à 9 h 10) et 27,9 % durant la période de pointe du soir (3 512 déplacements de 15 h 10 à 17 h 10).

Cette analyse a été réalisée d'après les arrêts de TaxiBus (environ 800) et par zone municipale.

Par arrêt

Les figures 4.2 à 4.5 présentent, respectivement, les principaux arrêts d'embarquement et de débarquement des périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

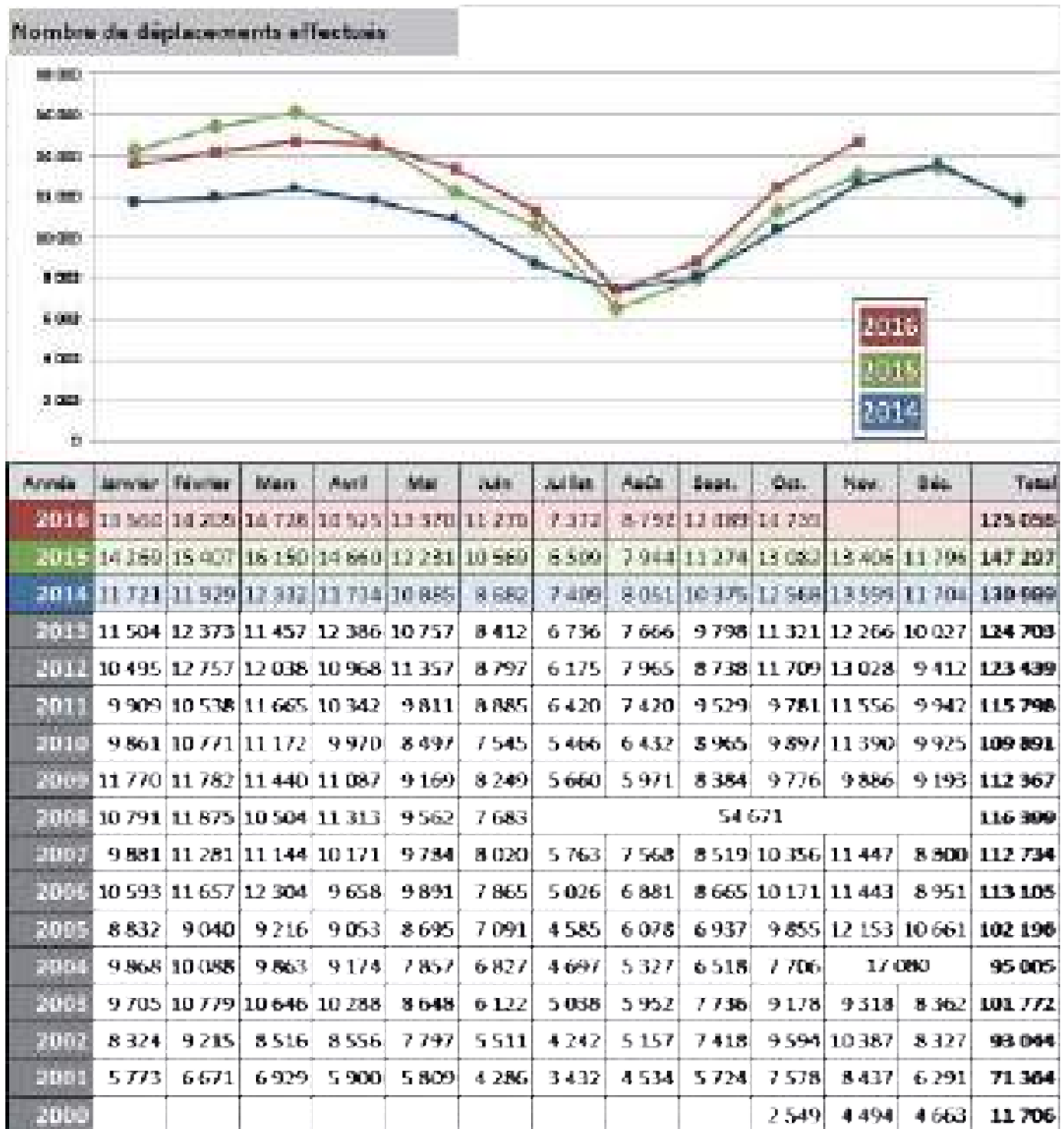
Les principaux constats tirés de cette analyse par arrêt sont :

- Durant la période de pointe du matin, 29,7 % des embarquements d'usagers se font à des arrêts se trouvant dans les secteurs résidentiels de la municipalité;

¹ SOCIÉTÉ GESTRANS (2015), ANALYSE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF DE LA VILLE DE VICTORIAVILLE, RAPPORT FINAL, 133 PAGES .

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

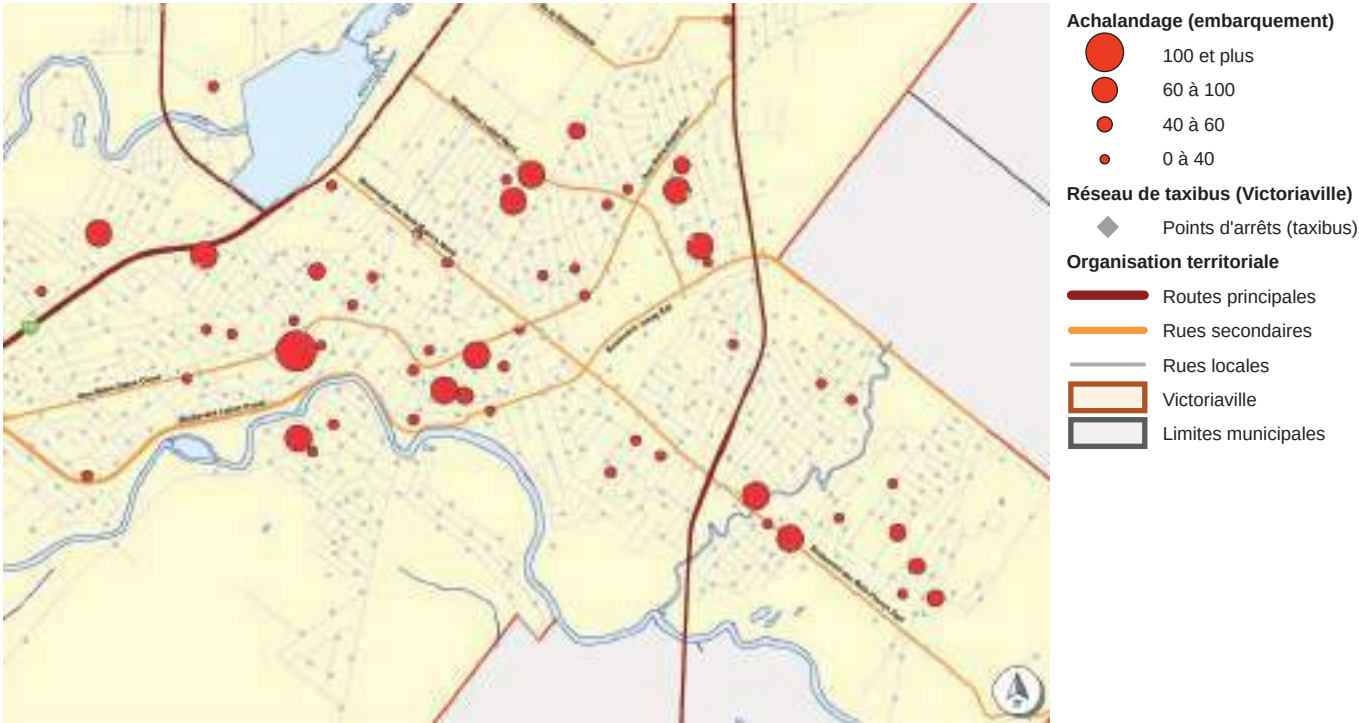
TABEAU 4.8 : ACHALANDAGE DU TAXIBUS DES ANNÉES 2000 À 2016



SOURCE : VILLE DE VICTORIAVILLE

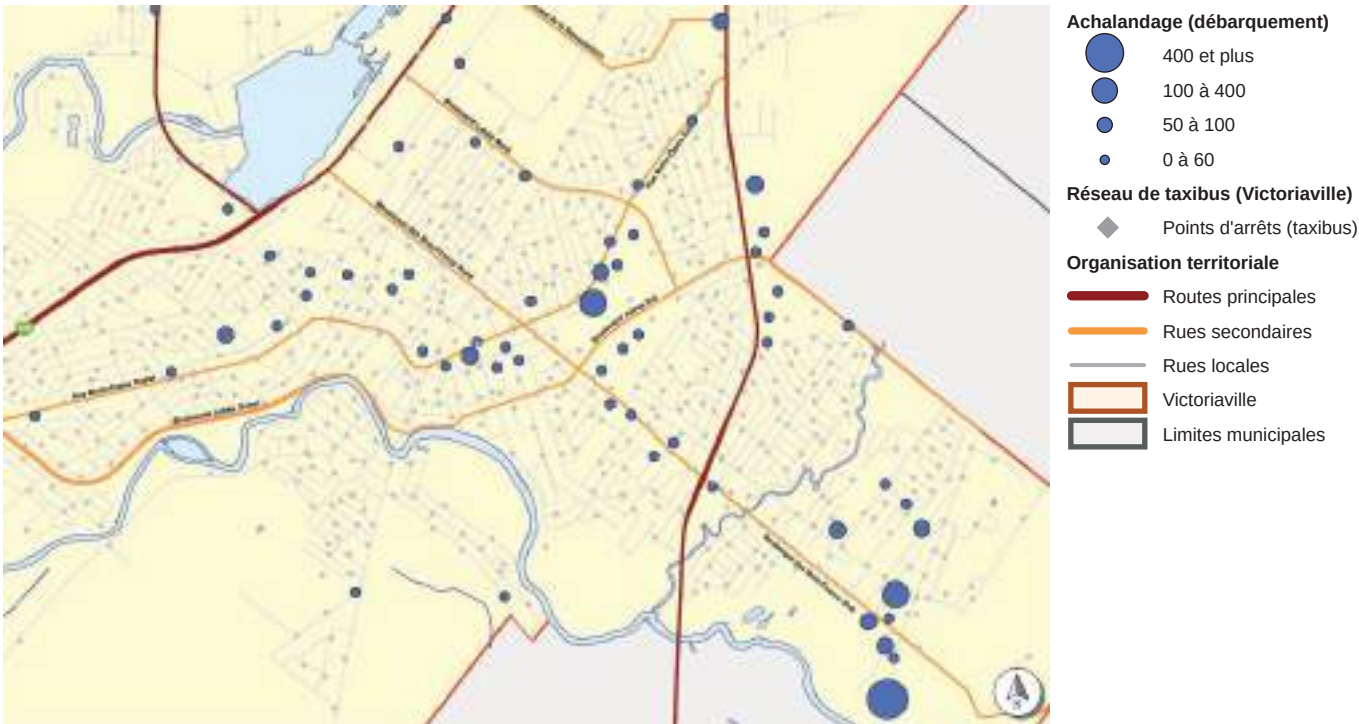
TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

FIGURE 4.2 : PORTRAIT DE L'ACHALANDAGE DURANT LA PÉRIODE DE POINTE DU MATIN - EMBARQUEMENT



SOURCE : SOCIÉTÉ GESTRANS (2015), RAPPORT FINAL – ANALYSE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF

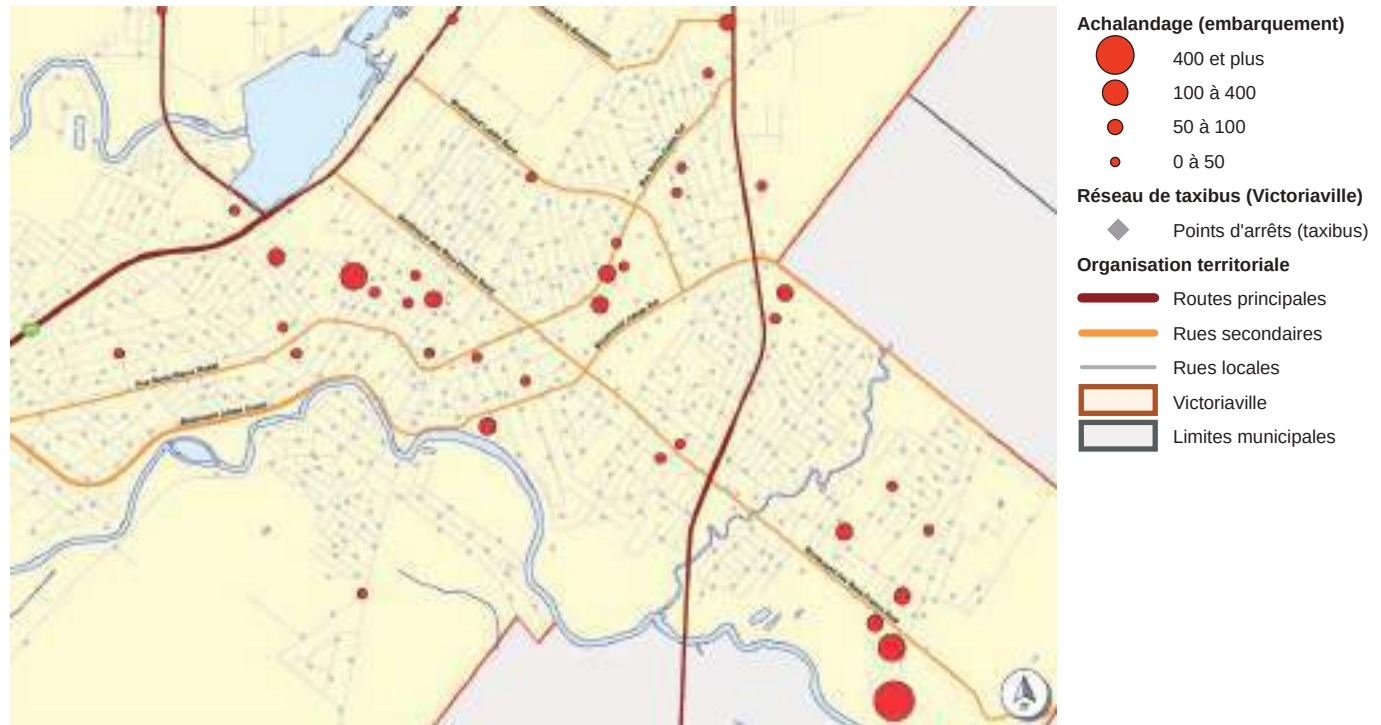
FIGURE 4.3 : PORTRAIT DE L'ACHALANDAGE DURANT LA PÉRIODE DE POINTE DU MATIN- DÉBARQUEMENT



SOURCE : SOCIÉTÉ GESTRANS (2015), RAPPORT FINAL – ANALYSE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

FIGURE 4.4 : PORTRAIT DE L'ACHALANDAGE DURANT LA PÉRIODE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI - EMBARQUEMENT



SOURCE : SOCIÉTÉ GESTRANS (2015), RAPPORT FINAL – ANALYSE DU SYSTÈME DE TRANSPORT

FIGURE 4.5 : PORTRAIT DE L'ACHALANDAGE DURANT LA PÉRIODE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI- DÉBARQUEMENT



SOURCE : SOCIÉTÉ GESTRANS (2015), RAPPORT FINAL – ANALYSE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF.

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

- Durant la période de pointe du matin, 49,3 % de ces usagers débarquent à des arrêts situés à proximité des pôles institutionnels et commerciaux. Les principaux arrêts de débarquement sont CEA Monseigneur-Côté (17,4 %), Cégep de Victoriaville (5,3 %) et hôpital Hôtel-Dieu d'Arthabaska (3,6 %);
- Durant la période de pointe de l'après-midi, 49,4 % des embarquements d'usagers se font à des arrêts se trouvant à proximité des pôles institutionnels et commerciaux de la municipalité. Les principaux arrêts d'embarquement sont: CEA Monseigneur-Côté (15,2%), Académie internationale Zigzag (4%) et Place Rita Saint-Pierre (3,4 %);
- Durant la période de pointe de l'après-midi, 28,4 % des débarquements d'usagers se font à des arrêts se trouvant dans les secteurs résidentiels de la municipalité.

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

FIGURE 4.6 : ORIGINE-DESTINATION DES DÉPLACEMENTS PAR ZONES- PÉRIODE DE POINTE DU MATIN



SOURCE : SOCIÉTÉ GESTRANS (2015), RAPPORT FINAL - ANALYSE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF.

FIGURE 4.7 : ORIGINE-DESTINATION DES DÉPLACEMENTS PAR ZONES- PÉRIODE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI



SOURCE : SOCIÉTÉ GESTRANS (2015), RAPPORT FINAL - ANALYSE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF.

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

Zones municipales

Afin de mieux comprendre les déplacements des usagers du TaxiBus et d'établir les flux importants de déplacements entre les zones aux périodes de pointe du matin et de l'après-midi, la municipalité a été divisée en 8 secteurs distincts (numérotés de 100 à 800).

Les figures 4.6 et 4.7 présentent, respectivement, les déplacements des usagers du service de TaxiBus par zone pour les périodes de pointe du matin et de l'après-midi des jours de semaines.

À l'heure de pointe du matin, de nombreux déplacements en TaxiBus s'effectuent entre les secteurs 300 (6,2 %) et 700 (11,5 %). Les secteurs 300, 500 et 700 présentent des taux de déplacements internes en TaxiBus de plus de 4 %.

À l'heure de pointe de l'après-midi, de nombreux déplacements en TaxiBus s'effectuent entre les secteurs 500 (8,3 %) et 300 (8,1 %). Les secteurs 300, 500 et 700 présentent des taux de déplacements internes en TaxiBus de plus de 4 %.

Bref, les zones 300, 500 et 700 sont les secteurs les plus achalandés. Ces zones génèrent le plus d'embarquements le matin avec 69,8 % de l'achalandage global à l'embarquement. Il s'agit aussi des zones de destination les plus achalandées avec 85,6 % de l'achalandage global du débarquement le matin. Durant la période de pointe de l'après-midi, ces zones deviennent les plus achalandées à l'embarquement avec 85,7 % de l'achalandage global.

Sondage de la Ville de Victoriaville

La Ville de Victoriaville a réalisé un sondage quant à l'utilisation du service de TaxiBus et à son appréciation auprès des usagers. Les principaux faits saillants de ce sondage sont :

- 75 % des personnes sondées connaissent le service de TaxiBus contre 25 % qui ne le connaissent pas;
- 64 % des répondants n'ont jamais utilisé le service de TaxiBus, 18 % l'utilisent actuellement et 18 % n'utilisent pas le service de TaxiBus actuellement, mais l'ont déjà utilisé (tableau 4.9);
- 31 % des répondants utilisent le TaxiBus pour les études et le travail, 21 % pour les activités personnelles, 17 % pour les soins de santé, 16 % pour l'épicerie et 13 % pour visiter famille et amis (tableau 4.10);
- 37 % des répondants seront incités à utiliser le service de TaxiBus si le service est amélioré, 19 % si les tarifs sont réduits, 17 % si les délais sont améliorés et 11 % si les points de destination sont augmentés (tableau 4.11);
- 77,2 % des répondants sont satisfaits du service de TaxiBus contre 15,8 % qui le trouvent passable et 7 % le trouvent médiocre.

Enjeux

- Système à capacité durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi;
- Manque d'information quant au service de TaxiBus;
- Coût élevé d'utilisation du service;
- Délai de réservation élevé;
- Desserte des municipalités limitrophes déficiente.

Pistes de solutions

- Sensibiliser les résidents à l'usage du TaxiBus;
- Tarification sociale (pas à l'étude actuellement);
- Guichet unique de réservation;
- Réservation du service en ligne.

Il est à noter que la Société GESTRANS et la Ville de Victoriaville ont étudié des scénarios de desserte potentiels de la municipalité.

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

4.9 COVOITURAGE

Définition

Au niveau de la MRC d'Arthabaska et de la Ville de Victoriaville, il n'existe pas de structure officielle dédiée au covoiturage. Cependant, quelques sites Internet ainsi que quelques groupes informels sur les médias sociaux offrent ce type de transport.

Le tableau 4.12 présente les principales caractéristiques de l'offre en covoiturage de la municipalité de Victoriaville.

Constats

Les principaux constats soulevés quant au covoiturage sont :

- Plusieurs sites Internet offrent du covoiturage sur le territoire de Victoriaville, de la MRC et vers les grands pôles urbains. Les usagers s'organisent également de manière informelle via des groupes de discussion sur les médias sociaux;
- La municipalité n'a pas d'aire de covoiturage clairement définie. Il y a cependant présence de covoiturage dans certains stationnements du secteur commercial (ex.: Wal-Mart);
- La plate-forme Muncar qui propose aussi la mise en relation de covoitureurs est peu conviviale et peu connue;
- Le covoiturage est une option intéressante aux problématiques de stationnement aux abords des pôles institutionnels (Cégep, Commission scolaire et autres).

Enjeux

- Méconnaissance des plates-formes et services en place;
- Absence d'infrastructure municipale, régionale ou institutionnelle dédiée au covoiturage (stationnement incitatif, places réservées au covoiturage);
- Favorisation du covoiturage pour les distances plus importantes;
- Favorisation du covoiturage pour régler les enjeux de stationnements de certains pôles.

Pistes de solutions.

- Éduquer et sensibiliser les citoyens à l'offre de covoiturage disponible;
- Développer la multimodalité (stationnement covoiturage, borne électrique, stationnement pour vélos);
- Offrir une trousse d'informations pour les employeurs afin de les inciter à mettre en place du stationnement pour covoiturage aux abords de leurs bureaux/commerces/industries et de sensibiliser les travailleurs à l'usage de ce mode alternatif;
- Réviser la réglementation municipale légiférant le station-

nement de manière à y intégrer les places de covoiturages et les places de stationnement pour vélos;

- Étudier l'opportunité de mettre en place d'un service d'autopartage.

TABEAU 4.9 : CARACTÉRISTIQUE DE L'OFFRE - COVOITURAGE

DÉTAILS DU SERVICE	COVOITURAGE
Territoire	Très diversifié.
Type de service	Service de mise en relation de covoitureurs.
Description du service et fonctionnement	Les sites Internet répertoriés sont : ▪ www.covoiturage.ca; ▪ www.amigoexpress.com; ▪ http://www.muncar.com. Plusieurs groupes informels sur Facebook offrent du covoiturage entre Victoriaville, Sherbrooke, Montréal et Trois-Rivières.
Inscription	Pour utiliser ce service, ou pour déposer une offre de covoiturage, l'utilisateur doit s'inscrire lui-même sur ces sites ou groupes et entreprendre les démarches de manière autonome.
Réservation et annulation	▪ Via les plates-formes Internet ou par courriel/téléphone; ▪ Contact avec l'annonceur (réservation et annulation).
Types de véhicules utilisés	Véhicules des particuliers.
Tarif	Variables, selon la distance, l'offre et le nombre de passagers.
Horaire du service	Horaires et circuits préétablis par la personne qui offre le covoiturage. L'utilisateur doit consulter les détails de l'offre de covoiturage pour s'informer du coût et des restrictions.
Jours et heures d'ouverture	En tout temps.

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

4.10 NAVETTE SUBWAY-VOLKSWAGEN

DÉFINITION

Service de navettes offert durant la période hivernale entre, Victoriaville, Warwick et le mont Gleason. Ce service est en fonction les vendredis soir, le samedi de jour et le samedi de soir. Il est rendu possible par les restaurants Subway, le concessionnaire Volkswagen Victoriaville, la Ville de Victoriaville et les Autobus Victoriaville.

Le tableau 4.13 présente les caractéristiques de ce service de navettes.

Constats

Ce service offert en période hivernale permet aux citoyens de Victoriaville de pratiquer les sports hivernaux offerts au Mont Gleason en prenant une navette à des points d'arrêts préétablis (restaurants Subway et dépanneurs).

Enjeux

Aucun enjeu spécifique n'a été identifié quant à ce service.

Pistes de solutions

Non applicable.

TABEAU 4.10 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE - NAVETTE SUBWAY-VOLKSWAGEN

DÉTAILS DU SERVICE	NAVETTE SUBWAY-VOLKSWAGEN
Territoire	Victoriaville, Warwick et mont Gleason.
Type de service	Navette
Description du service et fonctionnement	Service de navettes durant la période hivernale permettant aux résidents de Victoriaville et Warwick de se rendre au mont Gleason pour pratiquer des sports hivernaux.
Inscription	Aucune inscription nécessaire.
Types de véhicules utilisés	Autobus.
Tarif	▪ 2\$ par transport; ▪ 4\$ aller-retour; ▪ Gratuit durant le congé des Fêtes.
Horaire du service (annexe M)	▪ Vendredi soir (aller : 18 h 00 / retour : 22 h 30) ▪ Samedi de jour (aller : 8 h 30 / retour : 16 h 30); ▪ Samedi soir (aller : 15 h 30 / retour : 22 h 30).

4.11 NAVETTE HOP LA VILLE

DÉFINITION

La navette Hop La Ville¹ offre un service de transport entre les différents plateaux sportifs de Victoriaville, lors des journées d'activités gratuites qui se déroulent mensuellement.

Constats

La navette Hop la Ville était d'abord utilisée pendant les journées mensuelles pour offrir du transport entre les différents plateaux qui offraient des activités. Comme elle était peu utilisée, la vocation de la navette a été transformée pour offrir un service similaire à des groupes ciblés (nouveaux arrivants, par exemple), sous la forme de visite guidée des installations sportives, lors des journées d'activités gratuites mensuelles.

Enjeux

Aucun enjeu spécifique n'a été identifié quant à ce service.

Pistes de solutions

Non applicable.



¹ D'APRÈS L'INFORMATION TRANSMISE PAR MARIE PIER GENOIS-GÉLINAS, CHARGÉE DE PROJET HOP LA VILLE



5. TRANSPORTS ÉCONOMIQUES



Ce chapitre traite de l'ensemble du transport en lien avec les industries et les activités économiques.

TRANSPORTS ÉCONOMIQUES

5.1 CAMIONNAGE

Définition

Un réseau de camionnage permet à une municipalité de gérer le trafic de camions à travers son territoire et il a pour but de limiter les désagréments d'un tel trafic auprès de la population locale tout en assurant la desserte des parcs industriels et des secteurs commerciaux. Ce réseau canalise la circulation des camions et il précise les points d'entrées autorisés pour les camions.

Constats

Réseau de camionnage

D'après l'Atlas des transports du MTMDET¹ (figure 5.1 et annexe M), seules les artères limitrophes de Victoriaville font partie des routes de transit dont l'accès est autorisé à tous les véhicules lourds. Plus précisément, ces routes de transit sont (figure 5.1) :

- Boulevard Pierre-Roux (R-122);
- Avenue Pie-X (R-161);
- Boulevard d'Arthabaska (R-116);
- Route de la Grande-Ligne (R-162).

Trois tronçons routiers de la municipalité permettent, de manière restreinte, le passage de véhicules lourds :

- Boulevard Jutras (R-161) au nord du boulevard Pierre-Roux;
- Boulevard Jutras entre la R-116 et le chemin Laurier;
- Chemin Laurier au nord du boulevard Jutras.

Ainsi, la circulation de véhicules lourds n'est pas permise à l'intérieur de la municipalité. Les camionneurs doivent rester le plus longtemps possible sur les routes numérotées afin de se rendre à destination.

Problématiques identifiées par les citoyens

- Intersections François-Bourgeois/R-122, Jacques-Cartier/R-122 : les véhicules lourds provenant des axes secondaires de la R-122 ont de la difficulté à s'insérer sur l'axe;
- Ponceau du boulevard des Bois-Francis Sud entre les rues Saint-Christophe et Bécotte : les véhicules lourds empiètent dans les bandes cyclables lorsqu'ils circulent sur la structure;
- Certains quartiers résidentiels de la municipalité sont accessibles via le quartier industriel de la municipalité;

- Le bruit généré par les véhicules lourds circulant sur le réseau routier de la municipalité. De nombreuses plaintes sont émises à la Ville à cet effet.

Enjeux

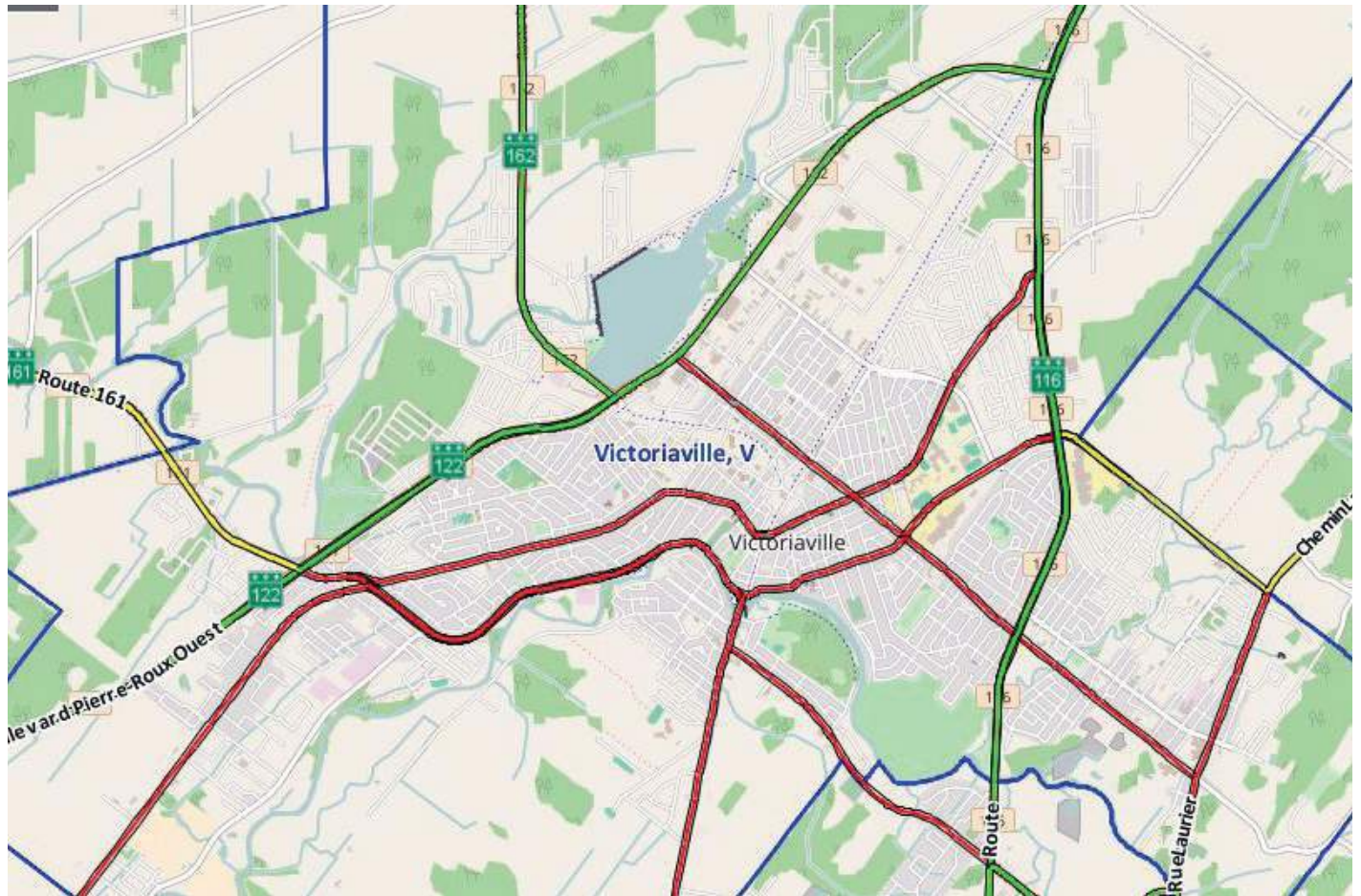
- Circulation des véhicules lourds à l'intérieur de la municipalité de Victoriaville;
- Sécurité routière.

Pistes de solutions

- Mise à jour de la politique de camionnage de la municipalité en fonction des projets urbains et de transport;
- Aménager les axes routiers où la circulation de transit des véhicules lourds sera permise de manière à ce que les différents usagers de la route (piétons, cyclistes et conducteurs) puissent circuler sécuritairement.

¹ MTMDET, ATLAS DES TRANSPORTS, [HTTP://TRANSPORTS.ATLAS.GOUV.QC.CA/INFRASTRUCTURES/INFRASTRUCTURESROUTIER.ASP](http://TRANSPORTS.ATLAS.GOUV.QC.CA/INFRASTRUCTURES/INFRASTRUCTURESROUTIER.ASP)

FIGURE 5.1 : RÉSEAU DE CAMIONNAGE



CLASSIFICATION DU RÉSEAU DE CAMIONNAGE

Routes de transit

Routes dont l'accès est autorisé à tout véhicule lourd. Ces routes comportent un minimum de restrictions à la circulation des véhicules lourds.
Note : Le niveau de restriction minimale pour le camionneur sur ce réseau fait en sorte que ce dernier devrait être incité à l'emprunter le plus souvent possible.

Routes restreintes

Routes dont l'accès est autorisé à tout véhicule lourd. Ces routes comportent certaines restrictions à la circulation des véhicules lourds.
Exemple : Pont et viaduc faisant l'objet d'une restriction de charge, viaduc de faible hauteur, pente raide, route sinueuse et étroite, etc.

Routes interdites partiellement

Routes dont l'accès est interdit partiellement aux véhicules lourds. Les caractéristiques motivant une telle classification peuvent concerner :

- des périodes d'interdiction (heures, jours);
- une limite en ce qui a trait au nombre d'essieux autorisé;
- une limite en ce qui concerne le poids des véhicules (tonnage);
- une limite concernant la longueur des véhicules autorisés à circuler sur le chemin à codifier.

Routes interdites

Routes dont l'accès est interdit aux véhicules lourds. Des exceptions sont prévues essentiellement pour les besoins de transport local. Ces routes comportent de nombreuses restrictions à la circulation des véhicules lourds.
Note : Ces routes sont identifiées par le panneau de signalisation "Accès interdit aux véhicules lourds" auquel est joint un panneau « Excep-té livraison locale ».

Autres routes ou chemins

Routes ou chemins non classifiés.

SOURCE : MTMDT, ATLAS DES TRANSPORTS, SEPTEMBRE 2016

TRANSPORTS ÉCONOMIQUES

5.2 AÉRODROME

Définition

Appartenant à la Ville de Victoriaville depuis 1977, l'aérodrome est actuellement exploité par la Corporation d'Initiative Industrielle de Victoriaville (CIIV). L'aérodrome régional André-Fortin de Victoriaville accueille actuellement les avions (jet) d'affaires et les petits avions privés.

Il est ouvert 365 jours par année et n'exige aucune redevance aux visiteurs.

Constats

- L'aérodrome est desservi par un arrêt du TaxiBus (n° 435);
- Plusieurs entreprises privées de la région utilisent l'aérodrome à des fins d'affaires (l'entreprise Cascades de Kingsey Falls y possède deux avions privés et la coopérative de transport aérien CoopAir gérée par l'entreprise Aviation Bois-Francs offre un nolisement d'affaires);
- L'entreprise Héli Centre offre divers services à sa clientèle corporative, notamment des liaisons rapides (personnes ou par affaires) et l'épandage ou l'arrosage agricole par hélicoptère;
- Une école de parachutisme et une agence de tours d'hélicoptères sont présentes et actives sur le site;
- L'aérodrome compte actuellement une seule piste asphaltée orientée 06-24, d'une longueur de 1 200 mètres (3 936 pieds) et d'une largeur de 23 mètres (75 pieds);
- Des travaux prévus en 2016 permettront de prolonger de 1 220 à 1 676 mètres (4 000 à 5 500 pieds) la piste de l'aérodrome. Ce prolongement permettra à l'aérodrome d'accueillir plus d'avions de type jet (aviations générale et affaire). La part des avions de type jet pourrait ainsi passer de 34 % à 95 %;
- En 2013, 4 000 vols itinérants et 4 000 vols locaux ont été effectués depuis et vers l'aérodrome de Victoriaville. Il est prévu une augmentation de 22 % du trafic aérien à l'horizon 2023.

Enjeux

- Mise en valeur de l'aérodrome;
- Accessibilité de l'aérodrome.

Pistes de solutions

- Améliorer l'accessibilité à l'aérodrome pour les différents modes de déplacements (piétons, cyclistes, transport collectif et véhicules de particuliers), selon les bonifications prévues sur le site.



SOURCE : FLICKR VICTORIAVILLE - AÉRODROME

5.3 MOBILITÉ DES SALARIÉS

Définition

En octobre 2012, le Conseil régional de l'environnement et du Centre-du-Québec (CRECQ)¹ a réalisé une étude visant à analyser le potentiel de développement de la mobilité durable des travailleurs de la région du Centre-du-Québec. L'analyse du CRECQ se concentre sur la gestion de la demande en transport pour les déplacements journaliers domicile-travail. La présente section relate les principaux faits saillants de cette étude.

Constats

- Le Centre-du-Québec a une population de 233 509 habitants répartie sur un territoire de 6 921 km², ce qui correspond à une densité de 34 hab/km² (2011). La population rurale de la région correspond à 36,7 %, soit deux fois plus élevées que dans l'ensemble du Québec (19,5 %);
- Le Centre-du-Québec compte 102 415 emplois (en 2006, d'après l'Atlas Emploi de la région). Deux secteurs d'activités se démarquent dans la région, soit le secteur secondaire (31 %) et le secteur des services à la consommation (28 %). Le tableau 5.1 présente la répartition des emplois au Centre-du-Québec par secteurs d'activité;
- Le Centre-du-Québec compte 12 organisations comptant plus de 500 employés. Parmi ces organisations, 6 sont des grandes institutions de santé ou d'éducation et 6 sont de grandes industries de transformation (tableau 5.2).

Déplacements Centre-du-Québec - Autres régions (2006)

- Parmi les 102 415 emplois du Centre-du-Québec, 10 450 sont comblés par des travailleurs de l'extérieur de la région: 43 % de Trois-Rivières, 9 % de la MRC d'Asbestos, 5 % de l'Amiante, 5 % d'Acton, 4 % des Maskoutains et 4 % de l'ancienne MRC du Centre de la Mauricie;
- Bécancour, Nicolet et Drummondville sont les trois principaux pôles générateurs de déplacements pour le travail entre le Centre-du-Québec et les autres régions. Bécancour et Nicolet interagissent davantage avec la Mauricie tandis que les échanges avec Victoriaville se font surtout avec les MRC situées au sud.

TABEAU 5.1 : RÉPARTITION DES EMPLOIS DU CENTRE-DU-QUÉBEC (2006)

SECTEURS D'ACTIVITÉS	CENTRE-DU-QUÉBEC		QUÉBEC
	NOMBRE D'EMPLOIS	%	%
Primaire	8 310	8	3
Secondaire	31 440	31	18
Service à la consommation	29 020	28	31
Service à la production	13 155	13	22
Service public	20 490	20	27
Total	102 415	100	100

SOURCE : CRECQ, ANALYSE DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE DES TRAVAILLEURS AU CENTRE-DU-QUÉBEC, RÉALISÉE DANS LE CADRE DU PROJET AU BOULOT SANS MA VOITURE, OCTOBRE 2012, 109 PAGES

TABEAU 5.2 : ORGANISATION DU CENTRE-DU-QUÉBEC COMPTANT PLUS DE 500 EMPLOYÉS

ENTREPRISE	VILLES OU TERRITOIRES	PRODUITS ET SERVICES	EMPLOIS
Centre de santé et de services sociaux d'Arthabaska-Érable	Lyster, Plessisville, Princeville, Saint-Ferdinand, Victoriaville et Warwick	Hôpital, CLSC, CHSLD	2 197
Centre de santé et de services sociaux Drummond	Drummondville et Notre-Dame-du-Bon-Conseil	Hôpital, CLSC, CHSLD	2 179
Commission scolaire des Chênes	MRC Drummond	Enseignement primaire et secondaire	2 000
Commission scolaire des Bois-Francis	MRC D'Arthabaska et L'Érable	Enseignement primaire et secondaire	1 994
Cascades et Norampac	Kingsey Falls, Drummondville, Victoriaville et Notre-Dame-du-Bon-Conseil	Récupération, emballage et papiers	1 923
CSSS Bécancour-Nicolet-Yamaska	Bécancour, Deschailons-sur-Saint-Laurent, Fortierville, Pierreville, Nicolet, Saint-Célestin, Saint-Léonard-d'Aston et Saint-Pierre-les-Becquets	CLSC et CHSLD	1 014
Aluminerie de Bécancour inc.	Bécancour	Aluminium	1 000
Groupe Soucy	Drummondville	Pièces pour véhicules de transport	998
Olymel	Drummondville et Princeville	Transformation du porc	867
Commission scolaire de la Rivière	MRC Nicolet-Yamaska et Bécancour	Enseignement primaire et secondaire	766
Centre nucléaire de Gentilly 2	Bécancour	Production d'électricité	765
S.G.T. 2000 inc.	Saint-Germain-de-Grantham	Transport par camion	500

SOURCE : CRECQ, ANALYSE DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE DES TRAVAILLEURS AU CENTRE-DU-QUÉBEC, RÉALISÉE DANS LE CADRE DU PROJET AU BOULOT SANS MA VOITURE, OCTOBRE 2012, 109 PAGES

¹ CRECQ, ANALYSE DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE DES TRAVAILLEURS AU CENTRE-DU-QUÉBEC, RÉALISÉE DANS LE CADRE DU PROJET AU BOULOT SANS MA VOITURE, OCTOBRE 2012, 109 PAGES

TRANSPORTS ÉCONOMIQUES

Déplacements à l'intérieur de la région (2006)

- Drummondville et Victoriaville sont les deux pôles générant le plus de déplacements domicile-travail à l'intérieur du Centre-du-Québec. Dans ces municipalités, 80 % des travailleurs occupent un emploi local. Le taux d'attraction² est de 1,12 à Drummondville et 1,09 à Victoriaville. Le taux de départ³ est plutôt faible (0,17 à Drummondville et 0,23 à Victoriaville);
- Deux axes de déplacements internes à la région sont prépondérants, soit l'axe Plessisville-Warwick (R-116) et l'axe Notre-Dame-du-Bon-Conseil - Saint-Germain-de-Gratham (R-122 et A-20);
- 50 % des citoyens de Victoriaville et Drummondville parcourent une distance de moins de 4 km;
- Le Centre-du-Québec compte 0,67 véhicule de promenades par habitant et plus de 85 % des travailleurs de la région se rendent au travail en auto-solo (figure 5.2);
- Les modes de déplacements pour motif travail de la municipalité de Victoriaville sont 86 % en voiture, 5 % en covoiturage, 4 % à la marche, 4 % à vélo et 1 % en transport collectif (figure 5.2).

Enjeux

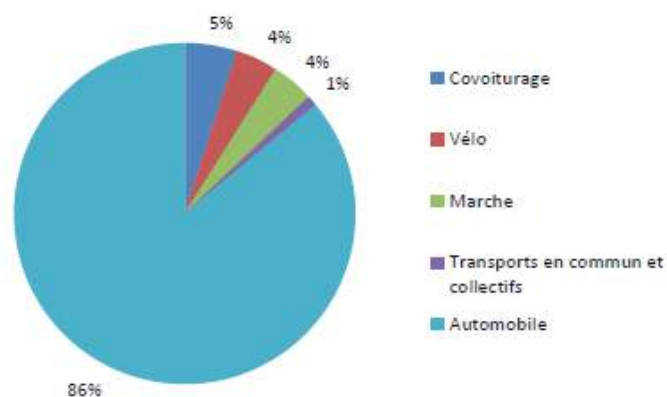
- Problématique de stationnement chez certains employeurs du Centre-du-Québec;
- Importance accordée par les employeurs à la mobilité de leurs employés. D'après les résultats d'un sondage réalisé par le CRECQ⁴, 50 % des entreprises sondées (108 intervenants) accorderont, dans les prochaines années, une priorité moyenne ou haute à la mobilité durable de leurs employés. Une plus grande importance est accordée chez les entreprises comptant plus de 200 employés.

Pistes de solutions

- Sensibiliser et éduquer les grands employeurs de la région (plus particulièrement à Victoriaville) quant aux mesures à mettre en place pour favoriser la mobilité durable de ses employés;

- Faire appel à Roulons Vert : Centre de gestion des déplacements (CGD) sans but lucratif dont la mission principale est de participer à la gestion des déplacements des entreprises et établissements publics et parapublics;
- Mettre en place plusieurs outils réglementaires ou fiscaux visant à favoriser la mobilité durable sur le territoire.

FIGURE 5.2 : RÉPARTITION DES MODES DE DÉPLACEMENTS MOTIF TRAVAIL DE LA MUNICIPALITÉ DE VICTORIAVILLE



SOURCE : CRECQ, ANALYSE DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE DES TRAVAILLEURS AU CENTRE-DU-QUÉBEC, RÉALISÉE DANS LE CADRE DU PROJET AU BOULOT SANS MA VOITURE, OCTOBRE 2012, 109 PAGES

² TAUX D'ATTRACTION: RAPPORT DU NOMBRE D'EMPLOIS DANS LA ZONE SUR LE NOMBRE DE TRAVAILLEURS RÉSIDENTS DANS LA ZONE

³ TAUX DE DÉPART: PROPORTION DES TRAVAILLEURS D'UNE ZONE QUI QUITTENT CETTE ZONE POUR LEUR TRAVAIL

⁴ CRECQ (2012), ANALYSE DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE DES TRAVAILLEURS AU CENTRE-DU-QUÉBEC, RÉALISÉE DANS LE CADRE DU PROJET AU BOULOT SANS MA VOITURE, 109 PAGES

6. GESTION DE LA DEMANDE



Ce chapitre présente les mesures mises en places auprès des employés, des élèves et des citoyens pour inciter à la pratique des modes alternatifs à l'auto-solo.

GESTION DE LA DEMANDE

6.1 SENSIBILISATION ET ÉDUCATION

Définition

Les activités de sensibilisation et d'éducation sont définies comme étant des exercices préparatoires qui visent à intéresser le public à une cause particulière. Dans le cas échéant, la cause des activités de sensibilisation et d'éducation recensées à Victoriaville est la sécurité routière et la promotion des modes actifs.

Constats

Dans le cadre des plans de déplacement des écoles primaires de la Ville de Victoriaville (analyses réalisées par Réseaux Plein Air Drummond dans le cadre du programme « À pied, à vélo, ville active »), les activités de promotion et de sensibilisation des citoyens, visiteurs et écoliers et leurs parents ont été identifiées. Le tableau 6.1 présente ces différentes activités.

Il est à noter que la Ville de Victoriaville a tenté d'obtenir la certification « Collectivité Vélosympathique¹ » et que cette dernière n'a pas été accordée par les juges. L'une des raisons soulevées pour ce refus est le manque de promotion et de sensibilisation des citoyens à l'usage du vélo comme mode de déplacements et au partage sécuritaire de la route.

Enjeux

- Promotion de la mobilité active chez les citoyens et touristes de Victoriaville;
- Promotion et sensibilisation du partage de la route;
- Promotion de la mobilité durable auprès des entreprises de la municipalité.

Pistes de solutions

- Réaliser des activités de promotion et de sensibilisation auprès des usagers vulnérables. Une attention particulière devra être apportée aux cohortes les plus vulnérables : les enfants et les aînés;
- Réaliser des activités de communication et de sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du plan de mobilité durable;
- Inviter les grands employeurs à se doter de mesures favorisant la mobilité durable (ex. : mise en place de service de covoiturage entre les employés, une journée « Au travail sans ma voiture » et autres);
- Sensibiliser la population de Victoriaville à l'importance du partage de la route en toute sécurité;
- Encourager des rapports harmonieux entre cyclistes et automobilistes;
- Promouvoir le vélo comme mode de déplacement auprès des citoyens et touristes de Victoriaville;
- Organiser, commanditer ou encourager la tenue d'activités communautaires cyclistes;
- Promouvoir le mois du vélo à Victoriaville;
- Sensibiliser les usagers de la route au respect du Code de la sécurité routière;
- Mettre en place un programme visant à remettre des contraventions positives aux usagers de la route qui respecte le Code de la sécurité routière (la Ville de Gatineau a mis en place cette initiative en 2015);
- Mettre en place une mesure qui permet aux cyclistes et automobilistes arrêtés pour une infraction de suivre une formation plutôt que de payer une amende (la Ville de Longueuil a instauré, en 2016, une telle mesure).

¹ [HTTP://WWW.VELO.QC.CA/VELOSYMPATHIQUE/MVS](http://www.velo.qc.ca/velosympathique/mvs)

TABLEAU 6.1 : ACTIVITÉS DE PROMOTION ET DE SENSIBILISATION DES CITOYENS, ÉCOLIERS ET TOURISTES DE LA MUNICIPALITÉ DE VICTORIAVILLE

EMPLACEMENT	INTERVENTION	MESURES PRÉVUES OU RECOMMANDÉES		
		ACTEURS CONCERNÉS	RÉALISATION	PHOTO
Le territoire de la Commission scolaire des Bois-Francis (CSBF)	Campagne de sensibilisation « M'as-tu-vu? » pour le respect de la signalisation en zone scolaire de l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ)	Commission scolaire et service de police	Annuellement, en hiver (Février)	
Le territoire de la ville de Victoriaville	Campagne de sensibilisation sur le civisme "Fier citoyen"	Ville de Victoriaville et ses citoyens	Annuellement, du printemps à l'automne	
Le territoire de la ville de Victoriaville et la MRC d'Arthabaska	Parents-Secours sur le territoire de la ville de Victoriaville et de la MRC d'Arthabaska	Ville, Parents-Secours et CPQ coordonnateur des services de garde en milieu familial	Dès que possible	
Le territoire de la ville de Victoriaville (toutes les écoles primaires et leurs services de garde)	Campagne annuelle « La rue pour tous » de Vélo Québec (VQ)	Mandataire de VQ (RPAD), CSBF, Services de garde et, s'il y a lieu, Service de police	Annuellement, au printemps (Mai)	
Le territoire de la ville de Victoriaville (toutes les écoles primaires et secondaires)	Campagne annuelle MIME (Mois International marchons vers l'école)	Mandataire de VQ (RPAD), CSBF	Annuellement, en automne (Octobre)	

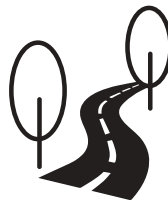
SOURCE : RÉSEAUX PLEIN AIR DRUMMOND

GESTION DE LA DEMANDE

EMPLACEMENT	INTERVENTION	MESURES PRÉVUES OU RECOMMANDÉES		
		ACTEURS CONCERNÉS	RÉALISATION	PHOTO
À proximité des écoles primaires, sur le territoire de la ville de Victoriaville	Présence policière accrue aux heures d'entrée et de sortie des classes	Service de police	Toute l'année avec plus d'insistance en début d'année scolaire	
Chacune des écoles participantes	Atelier d'initiation aux bienfaits du transport actif	Mandataire de VQ (RPAD), CSBF, AEenForme	Lorsque sollicité et planifié, tout au long de l'année	
Chacune des écoles participantes	Distribution du magazine « L'Aller-Retour »	Clientèle visée : élèves du 2 ^{ème} et 3 ^{ème} cycle (distribution via RPAD)	Automne et printemps de chaque année scolaire	
Domicile des parents	Distribution du "Bulletin aux parents"	Tous les parents des élèves de 2 ^{ème} et 3 ^{ème} cycle (distribution via RPAD)	Automne et printemps de chaque année scolaire	
Chacune des écoles inscrites	Activités ludiques en lien avec le transport actif (rallye urbain, défi de Podtz, atelier de mécanique vélo, etc.)	Mandataire de VQ (RPAD), CSBF	Lorsque souhaité par l'équipe-école durant l'année scolaire	

SOURCE : RÉSEAUX PLEIN AIR DRUMMOND

7. CORRIDORS DE MOBILITÉ



Ce chapitre présente les caractéristiques et problématiques des principaux corridors de mobilité de la municipalité : boulevards Jutras et des Bois-Francis et rue Notre-Dame.

CORRIDORS DE MOBILITÉ

7.1 BOULEVARD JUTRAS

Définition

Collectrice desservant d'est en ouest la municipalité de Victoriaville tout en offrant une connexion aux municipalités de Saint-Christophe-d'Arthabaska et Saint-Valère. Dans les limites de Victoriaville, cette collectrice comporte différentes configurations géométriques :

- Entre la rue Comtois et le boulevard Pierre-Roux : axe composé de deux voies contiguës (1 voie/direction). La limite de vitesse de ce tronçon est de 70 km/h et il ne comporte aucun aménagement destiné aux piétons et cyclistes;
- Entre le boulevard Pierre-Roux et la rue Notre-Dame : axe composé de quatre voies contiguës (2 voies/direction). La limite de vitesse de ce tronçon est de 50 km/h et il ne comporte aucun aménagement destiné aux piétons et cyclistes;
- Entre la rue Notre-Dame et la rue Laflamme : axe composé de quatre voies véhiculaires délimitées par un large mail central (2 voies/direction). La limite de vitesse de ce tronçon est de 70 km/h. Il est à noter que ce tronçon ne compte aucun aménagement piétonnier;
- Entre la rue Laflamme et le boulevard des Bois-Francis : axe composé de deux voies contiguës (1 voie/direction). La limite de vitesse de ce tronçon en milieu résidentiel est de 50 km/h. Des aménagements destinés aux piétons sont aménagés sur ce tronçon. Entre le boulevard des Bois-Francis et l'église Saint-Gabriel de Lalemant, des trottoirs sont aménagés des deux côtés du boulevard Jutras;
- Entre les boulevards des Bois-Francis et Arthabaska : axe composé de quatre voies contiguës (2 voies/direction). La limite de vitesse de ce tronçon bordé de commerces est de 50 km/h. Un trottoir est aménagé de manière discontinue sur le tronçon (entre Arthabaska et le centre commercial Le Centre: trottoir au nord / entre Le Centre et des Bois-Francis: trottoir au sud);
- Entre le boulevard Arthabaska et l'accès au cinéma Galaxy Victoriaville : axe composé de quatre voies véhiculaires délimitées par un mail central (2 voies/direction). La limite de vitesse de ce tronçon est de 50 km/h et aucun aménagement destiné aux piétons n'y est recensé;
- Entre l'accès au cinéma Galaxy Victoriaville et la rue Laurier : axe composé de deux voies véhiculaires contiguës (1 voie/direction) affiché à 50 km/h (un court tronçon est affiché à 80 km/h). Ce tronçon du boulevard Jutras ne comporte aucun aménagement destiné aux piétons.



SOURCE : GOOGLE MAPS - ENTRE LE RANG COURTOIS ET LE BOULEVARD PIERRE-ROUX



SOURCE : GOOGLE MAPS - ENTRE LE BOULEVARD PIERRE-ROUX ET LA RUE NOTRE-DAME



SOURCE : GOOGLE MAPS - ENTRE LA RUE NOTRE-DAME ET LA RUE LAFLAMME



SOURCE : GOOGLE MAPS - ENTRE LA RUE LAFLAMME ET LE BOULEVARD DES BOIS-FRANCIS



SOURCE : GOOGLE MAPS - ENTRE LES BOULEVARDS DES BOIS-FRANCIS ET ARTHABASKA



SOURCE : GOOGLE MAPS - ENTRE LE BOULEVARD ARTHABASKA ET L'ACCÈS AU CINÉMA GALAXY



SOURCE : GOOGLE MAPS - ENTRE L'ACCÈS AU CINÉMA GALAXY VICTORIAVILLE ET LA RUE LAURIER

Des aménagements cyclables¹ sont offerts sur le boulevard Jutras :

- Bandes cyclables entre le boulevard Pierre-Roux et la rue Notre-Dame et entre la rue Victoria et le boulevard Arthabaska;
- Piste cyclable entre la rue Laflamme et la rue Paradis;
- Chaussée partagée entre la rue Paradis et la rue Victoria.

Constats

Les principales problématiques recensées sur ce corridor de mobilité de Victoriaville sont :

- Selon l'analyse de la classification hiérarchique attribuée aux différents axes routiers de Victoriaville, le boulevard Jutras Est entre les boulevards Labbé et Arthabaska joue un rôle plus important que celui prévu par la classification routière. En effet, ce tronçon classifié comme étant une collectrice accueille environ 14 500 véhicules, ce qui correspond plutôt au DJMA d'une artère. Il est à noter que cette discordance entre le DJMA et la classification routière peut générer des problématiques, car les aménagements routiers de ce tronçon du boulevard Jutras ne sont pas conçus pour accueillir sécuritairement de tels débits;
- Léger ralentissement véhiculaire recensé sur le boulevard Jutras. D'après les conditions de circulation affichées par Google Traffic, ces ralentissements sont observés sur deux tronçons du boulevard Jutras : à l'ouest du boulevard Pierre-Roux (route 122) et entre la rue de l'Académie et le boulevard des Bois-Francis Sud;
- Selon les données recueillies, le différentiel entre la vitesse pratiquée et la vitesse affichée justifie des interventions physiques sur deux tronçons du boulevard Jutras Ouest : entre le boulevard Pierre-Roux et la rue Notre-Dame Ouest et entre les rues Saint-Henri et Saint-Philippe;
- Gestion problématique des intersections Jutras Ouest/Lambert, Jutras Est/de la Paix et Jutras Est/accès au Colisée Desjardins. Ces intersections larges sont actuellement gérées par des arrêts toutes approches. Les usagers de la route (conducteurs, piétons et cyclistes) doivent assimiler la configuration de ces carrefours tout en établissant leur ordre de passage. De légers ralentissements véhiculaires ponctuels sont aussi observés à ces carrefours;
- La trame de rue bordant le boulevard Jutras a une incidence sur les déplacements véhiculaires et les modes actifs. En effet, cet axe comporte un nombre minimal de rues transversales. Une telle configuration incite les véhicules à circuler plus rapidement malgré les limites de vitesse et complexifie la traversée des piétons et cyclistes;
- Le boulevard Jutras comporte deux intersections ayant une configuration complexe : intersections Jutras/Gamache/Carignan et Notre-Dame Ouest/Jutras Ouest. Ces carrefours ont une géométrie inhabituelle qui peut avoir une incidence sur les déplacements véhiculaires et les déplacements des modes actifs;
- Un nombre important de collisions, tous genres confondus, a été recensé à deux carrefours du boulevard Jutras, soit :
 - Bois-Francis Sud/Jutras Est (66 collisions) : les collisions lors de manoeuvres de virage à gauche et les collisions arrière sont prépondérantes à cette intersection. La programmation des feux de circulation de même que les files d'attente qui sont observées à l'intersection peuvent expliquer ces conflits véhiculaires;
 - Arthabaska Ouest/Jutras Est (26 collisions) : les collisions arrière sont prépondérantes à cette intersection. La présence d'une courbe à l'approche est de l'intersection de même que les files d'attente observées peuvent expliquer ces conflits véhiculaires.
- Un tronçon de 900 m du boulevard Jutras comporte de nombreuses collisions. Il s'agit du tronçon du boulevard Jutras entre les boulevards des Bois-Francis et Labbé Sud (51 collisions). Ce segment comporte de nombreux accès commerciaux, ce qui peut expliquer la prépondérance des collisions lors de manoeuvres de virage à gauche sur le tronçon;
- Discontinuité des aménagements destinés aux piétons et cyclistes, le long de l'axe, ce qui peut engendrer des comportements dangereux chez ces usagers et causer des conflits piétons/véhicules et cyclistes/véhicules;
- Traversée difficile des piétons et cyclistes sur le boulevard Jutras, plus particulièrement, aux intersections ayant des approches à quatre voies de circulation et étant gérées par des arrêts : Jutras Ouest/Pierre-Roux, Jutras Ouest/Notre-Dame Ouest, Cartier/Jutras Ouest et Beauchemin/Jutras Ouest;
- Déficience de la signalisation et du marquage des aménagements destinés aux usagers vulnérables.

¹ SELON RÉSEAU CYCLABLE TRANSMIS PAR LA VILLE DE VICTORIAVILLE EN NOVEMBRE 2016

CORRIDORS DE MOBILITÉ

Enjeux

- La classification routière en place ne correspond pas au rôle joué par le boulevard Jutras;
- La gestion de la circulation de certaines intersections du boulevard Jutras;
- Sécurité et fluidité des intersections ayant une géométrie particulière;
- Sécurité en raison de la vitesse pratiquée élevée sur certains tronçons du boulevard Jutras;
- Prépondérance des collisions aux intersections Bois-Francis Sud/Jutras Est et Arthabaska/Jutras Est;
- Accessibilité et sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes).

Pistes de solutions

- Réviser la hiérarchie routière des axes routiers de la municipalité, dont la hiérarchie du boulevard Jutras. Il est à noter que cet exercice implique une validation et/ou modification du gabarit des axes routiers afin que ces derniers concordent avec les besoins associés à leurs nouvelles classes et à la demande véhiculaire;
- Modifier la gestion et/ou la géométrie de certains carrefours du boulevard Jutras (à l'ouest du boulevard Pierre-Roux et entre la rue de l'Académie et le boulevard des Bois-Francis Sud) afin de fluidifier la circulation et de répondre aux débits véhiculaires;
- Revoir la configuration du boulevard Jutras entre le boulevard Pierre-Roux et la rue Notre-Dame Ouest et entre les rues Saint-Henri et Saint-Philippe pour assurer un respect des limites affichées sur ces tronçons;
- Réviser les modes de gestion des intersections Jutras Ouest/Lambert, Jutras Est/de la Paix et Jutras Est/accès au Colisée Desjardins;
- Revoir l'aménagement et/ou les modes de gestion des intersections Jutras/Gamache/Carignan, Jutras Ouest/Pierre-Roux, Jutras Ouest/Notre-Dame Ouest, Cartier/Jutras Ouest, Beauchemin/Jutras Ouest;
- Réaliser une étude de sécurité visant à dresser un portrait des problématiques de mobilité et de sécurité du boulevard Jutras et à identifier les mesures et aménagements à implanter sur cet axe. Une attention particulière devrait être portée aux intersections (intersections Bois-Francis Sud/Jutras Est) et section courante (900 m du boulevard Jutras entre les boulevards des Bois-Francis et Labbé) où une prépondérance de collisions a été soulevée;

- Évaluer la possibilité d'implanter des feux pour piétons à des carrefours ou des traverses en section courante du boulevard Jutras;
- Privilégier l'accessibilité universelle dans les aménagements destinés aux modes actifs, le long de l'axe;
- Assurer la continuité et l'uniformité des aménagements destinés aux piétons et cyclistes;
- Revoir la signalisation et le marquage des aménagements destinés aux usagers vulnérables.

7.2 BOULEVARD DES BOIS-FRANCS

DÉFINITION

Collectrice desservant du nord au sud la municipalité de Victoriaville tout en offrant une connexion entre le réservoir Beaudet et le parc du Mont Arthabaska. Cet axe du secteur commercial qui est affiché à 50 km/h comporte différentes configurations géométriques :

- Entre la R-122 et la rue Rubin : axe composé de trois voies véhiculaires contiguës (1 voie en direction sud et 2 voies en direction nord);
- Entre les rues Rubin et Saint-Paul : axe composé de deux voies véhiculaires contiguës (1 voie/direction) et d'une voie de virage à gauche dans les deux sens. Un trottoir est aménagé du côté est de l'axe;
- Entre la rue Saint-Paul et le boulevard Jutras : axe composé de deux voies véhiculaires contiguës (1 voie/direction). Aux abords des principaux carrefours de l'axe, des baies de virage à gauche sont aménagées. Des trottoirs bordent cette portion du boulevard des Bois-Francis;
- Entre le boulevard Jutras et la rue Trottier : axe composé de quatre voies véhiculaires contiguës (2 voie/direction). Des trottoirs bordent les deux côtés de ce tronçon;
- Entre la rue Trottier et la limite de la municipalité : axe composé de deux voies véhiculaires contiguës (1 voie/direction). Des trottoirs bordent les deux côtés de ce tronçon.

Il est à noter que des aménagements cyclables¹ sont offerts sur le boulevard des Bois-Francis entre le boulevard Pierre-Roux et la rue Laurier :

- Bandes cyclables entre la rue Rubin et la rue Notre-Dame Est et entre le boulevard Jutras Est et la rue Laurier;
- Piste multifonctionnelle (sentier polyvalent) entre la rue Rubin et le boulevard Pierre-Roux.



SOURCE : GOOGLE MAPS - ENTRE LA R-122 ET LA RUE RUBIN



SOURCE : GOOGLE MAPS - ENTRE LES RUES RUBIN ET SAINT-PAUL



SOURCE : GOOGLE MAPS - ENTRE LA RUE SAINT-PAUL ET LE BOULEVARD JUTRAS



SOURCE : GOOGLE MAPS - ENTRE LE BOULEVARD JUTRAS ET LA RUE TROTTIER



SOURCE : GOOGLE MAPS - ENTRE LA RUE TROTTIER ET LA LIMITE DE LA MUNICIPALITÉ

¹ SELON RÉSEAU CYCLABLE TRANSMIS PAR LA VILLE DE VICTORIAVILLE EN NOVEMBRE 2016

CORRIDORS DE MOBILITÉ

Constats

Les principales problématiques recensées sur ce corridor de mobilité de Victoriaville sont :

- Selon l'analyse de la classification hiérarchique attribuée aux différents axes routiers de Victoriaville, le boulevard des Bois-Francis entre le boulevard Arthabaska Ouest et la rue de Bigarré joue un rôle plus important que celui prévu par la classification routière. En effet, les DJMA recensés sur ce tronçon correspondent à une artère plutôt qu'à une collectrice. Il est à noter que cette discordance entre les DJMA et la classification routière peut générer des problématiques, car les aménagements routiers ne sont pas conçus pour accueillir sécuritairement de tels débits;
 - Léger ralentissement véhiculaire recensé sur le boulevard des Bois-Francis, d'après les conditions de circulation affichées par Google Traffic. Ces ralentissements sont observés sur le boulevard des Bois-Francis entre les boulevards Pierre-Roux (route 122) et Arthabaska (route 116);
 - Selon les intervenants de la Ville de Victoriaville, la tolérance au trafic des citoyens est très basse, car, hors des heures de pointe, l'ensemble des carrefours se vident en un seul cycle. Lors des heures de pointe les conducteurs circulant sur le boulevard des Bois-Francis entre les boulevards Jutras et Notre-Dame, doivent attendre quelques cycles de feux (2 ou 3 cycles) à certains carrefours névralgiques pour compléter leur déplacement;
 - La programmation des feux de circulation du boulevard des Bois-Francis ne comporte pas de phase protégée pour les manoeuvres de virage à gauche. Cette absence d'un délai dédié aux mouvements de virage est problématique aux heures de pointe du midi et de l'après-midi : ralentissement véhiculaire, formation de files d'attente et risque de collisions véhiculaires. Il est à noter que cette problématique sera enrayée suite à la synchronisation des feux de circulation du boulevard des Bois-Francis (mandat qui débutera à l'automne 2016);
 - L'intersection Bois-Francis/Notre-Dame/Lavigne a une configuration inhabituelle, ce qui peut avoir une incidence sur les déplacements des véhicules et des modes actifs;
 - La trame de rue bordant le boulevard des Bois-Francis entre les rues Thibodeau et Lavigne a une incidence sur les déplacements véhiculaires et les modes actifs. En effet, ce tronçon de 700 m comporte un nombre minimal de rues transversales. Une telle configuration incite les véhicules à circuler plus rapidement malgré les limites de vitesse et complexifie la traversée des piétons et cyclistes (traverse des piétons et cyclistes en section courante, hors des aménagements mis à leur disposition);
 - Selon les données recueillies, le différentiel entre la vitesse pratiquée et la vitesse affichée justifie des activités de sensibilisation sur deux tronçons du boulevard des Bois-Francis Sud : entre les boulevards Jutras Est et Arthabaska Ouest et entre les rues Saint-Christophe et Laurier. Des interventions physiques sont aussi justifiées sur le boulevard des Bois-Francis Sud entre le boulevard Arthabaska Ouest et la rue Saint-Christophe;
 - Un nombre important de collisions, tous genres confondus, a été recensé à quatre carrefours du boulevard des Bois-Francis, soit :
 - Bois-Francis Sud/Jutras Est (66 collisions) : les collisions lors de manoeuvres de virage à gauche et les collisions arrière sont prépondérantes à cette intersection. La programmation des feux de circulation de même que les files d'attente qui sont observées à l'intersection peuvent expliquer ces conflits véhiculaires;
 - Arthabaska Ouest/Bois-Francis Sud (55 collisions) : les collisions lors de manoeuvres de virage à gauche et les collisions à angle droit sont prépondérantes à cette intersection. La programmation des feux de circulation de même que la configuration de l'intersection peuvent expliquer ces conflits véhiculaires;
 - Bois-Francis Sud/Thibodeau (39 collisions) : les collisions arrière sont prépondérantes à cette intersection. La présence de files d'attente aux approches de l'intersection peut expliquer ces conflits véhiculaires;
 - Bois-Francis Nord/de Bigarré (26 collisions) : les collisions arrière sont prépondérantes à cette intersection. La présence d'une courbe à l'approche est de l'intersection de même que les files d'attente observées peuvent expliquer ces conflits véhiculaires.
- Il est à noter que l'intersection Bois-Francis Sud/Arthabaska Ouest est l'un des carrefours de la municipalité où un nombre important de collisions impliquant des piétons et cyclistes a été recensé (4 collisions).
- Discontinuité des aménagements destinés aux piétons et cyclistes, le long de l'axe, ce qui peut engendrer des comportements dangereux chez ces usagers et causer des conflits piétons/véhicules et cyclistes/véhicules;
 - Traversée difficile des piétons et cyclistes sur le boulevard des Bois-Francis entre les rues Thibodeau et Lavigne (absence de traverse contrôlée sur ce tronçon);
 - Déficience de la signalisation et du marquage des aménagements destinés aux usagers vulnérables.

Enjeux

- La classification routière en place ne correspond pas au rôle joué par le boulevard des Bois-Francis;
- Sécurité en raison de la vitesse pratiquée élevée sur certains tronçons du boulevard des Bois-Francis;
- Sécurité et fluidité de l'intersection Bois-Francis/Notre-Dame Est/Lavigne qui a une géométrie particulière;
- Sécurité et accessibilité sur le boulevard des Bois-Francis Sud;
- Fluidité véhiculaire aux heures de pointe;
- Prépondérance des collisions aux intersections Bois-Francis Sud/Jutras Est, Arthabaska Ouest/Bois-Francis Sud, Bois-Francis Sud/Thibodeau et Bois-Francis Nord/de Bigarré;
- Accessibilité et sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes).

Pistes de solutions

- Réviser la hiérarchie routière des axes routiers de la municipalité, dont la hiérarchie du boulevard des Bois-Francis. Il est à noter que cet exercice implique une validation et/ou modification du gabarit des axes routiers afin que ces derniers concordent avec les besoins associés à leurs nouvelles classes et à la demande véhiculaire;
- Revoir la configuration de l'intersection Bois-Francis/Notre-Dame Est/Lavigne;
- Réaliser des activités de promotion et de sensibilisation quant aux limites de vitesse du boulevard des Bois-Francis. Une attention particulière devrait être portée aux tronçons suivants : boulevard des Bois-Francis Sud entre les boulevards Jutras Est et Arthabaska Ouest et entre les rues Saint-Christophe et Laurier;
- Planter des mesures physiques (mesures de mitigation, revoir le gabarit de la rue et autres) sur le boulevard des Bois-Francis Sud entre le boulevard Arthabaska Ouest et la rue Saint-Christophe afin d'assurer le respect de la limite de vitesse de ce tronçon;
- Modifier la gestion et/ou la géométrie de certains carrefours du boulevard des Bois-Francis entre les boulevards Pierre-Roux et Arthabaska, afin de fluidifier la circulation et de répondre à la demande véhiculaire;
- Évaluer la possibilité d'aménager une traverse piétonne contrôlée sur le boulevard des Bois-Francis entre les rues Thibodeau et Lavigne;
- Réaliser une analyse de sécurité aux intersections Bois-Francis Sud/Jutras Est, Arthabaska Ouest/Bois-Francis

Sud, Bois-Francis Sud/Thibodeau, Bois-Francis Nord/de Bigarré et Bois-Francis Sud/Arthabaska Ouest. Cette analyse permettra d'identifier les éléments pouvant avoir une incidence négative sur la sécurité et la mobilité des usagers de la route et de déterminer les mesures à instaurer;

- Synchroniser les feux de circulation du boulevard des Bois-Francis afin d'améliorer la fluidité de l'axe et sécuriser certaines manœuvres de virages (mandat octroyé par la Ville et qui débutera à l'automne 2016);
- Privilégier l'accessibilité universelle;
- Assurer la continuité et l'uniformité des aménagements destinés aux usagers vulnérables;
- Revoir la signalisation et le marquage des aménagements destinés aux usagers vulnérables.

CORRIDORS DE MOBILITÉ

7.3 RUE NOTRE-DAME

Définition

Collectrice desservant d'est en ouest la municipalité de Victoriaville tout en offrant une connexion avec la municipalité de Saint-Albert. Cet axe principalement affiché à 50 km/h et qui est bordés de commerces (principalement entre les rues Éric et Cormier) et résidences comporte différentes configurations géométriques :

- De la limite municipale à la rue Boucher : axe composé de deux voies véhiculaires contiguës (1 voie/direction). Aucun aménagement destiné aux piétons n'est recensé sur ce tronçon;
- De la rue Boucher au boulevard Jutras : axe composé de quatre voies véhiculaires contiguës (2 voies/direction). Aucun aménagement destiné aux piétons n'est recensé sur ce tronçon;
- Du boulevard Jutras à la rue Pépin : axe composé de trois voies véhiculaires contiguës (2 voies en direction ouest et une voie en direction est). Des trottoirs et/ou des bandes piétonnes sont aménagés sur ce tronçon (alternance des aménagements d'un côté ou de l'autre de l'axe);
- De la rue Pépin à la rue Pigeon : axe composé de quatre voies contiguës (2 voies/direction) où des aménagements destinés aux piétons sont aménagés : trottoir d'un seul côté de l'axe entre les rues Pépin et Cartier et trottoirs des deux côtés entre les rues Pépin et Pigeon;
- De la rue Pigeon au boulevard Labbé : axe composé de deux voies contiguës (1 voie/direction) où des trottoirs sont aménagés des deux côtés. Des cases de stationnements sur rue marquées sont recensées sur ce tronçon;
- Du boulevard Labbé au boulevard Arthabaska : axe composé de deux voies contiguës (1 voie/direction). La limite de vitesse de ce tronçon est de 50 km/h et compte une piste multifonctionnelle (piétons et vélos).

Il est à noter que des aménagements cyclables¹ sont offerts sur la rue Notre-Dame sur les tronçons suivants :

- Bandes cyclables de la limite municipale à la rue des Plaines et entre le boulevard des Bois-Francis Nord et le boulevard Labbé;
- Piste multifonctionnelle entre les boulevards Labbé et Arthabaska;
- Chaussée partagée entre les rues des Plaines et Pépin.



SOURCE : GOOGLE MAPS - DE LA LIMITE MUNICIPALE À LA RUE BOUCHER



SOURCE : GOOGLE MAPS - DE LA RUE BOUCHER AU BOULEVARD JUTRAS



SOURCE : GOOGLE MAPS - DU BOULEVARD JUTRAS À LA RUE PÉPIN



SOURCE : GOOGLE MAPS - DE LA RUE PÉPIN À LA RUE PIGEON



SOURCE : GOOGLE MAPS - DE LA RUE PIGEON AU BOULEVARD LABBÉ



SOURCE : GOOGLE MAPS - DU BOULEVARD LABBÉ AU BOULEVARD ARTHABASKA

¹ SELON RÉSEAU CYCLABLE TRANSMIS PAR LA VILLE DE VICTORIAVILLE EN NOVEMBRE 2016

Constats

Les principales problématiques recensées sur ce corridor de mobilité de Victoriaville sont :

- Selon l'analyse de la classification hiérarchique attribuée aux différents axes routiers de Victoriaville, la rue Notre-Dame entre la rue Lafrance et le boulevard Labbé Sud joue un rôle plus important que celui prévu par la classification routière. En effet, le DJMA recensé sur ce tronçon correspond à une artère plutôt qu'une collectrice. Il est à noter que cette discordance entre les DJMA et la classification routière peut générer des problématiques, car les aménagements routiers ne sont pas conçus pour accueillir sécuritairement de tels débits;
- Léger ralentissement véhiculaire recensé sur la rue Notre-Dame. D'après les conditions de circulation affichées par Google Traffic, ces ralentissements sont observés sur la rue Notre-Dame Ouest, au sud du boulevard Jutras Ouest et sur la rue Notre-Dame Est entre la rue de l'Aqueduc et le boulevard Labbé Sud;
- La rue Notre-Dame comporte cinq intersections ayant une configuration complexe : intersections Notre-Dame Est/de Bigarré, Notre-Dame Est/Cartier, Bois-Francs/Notre-Dame Est/Lavigne, Notre-Dame Ouest/de l'Aqueduc et Notre-Dame Ouest/Jutras Ouest. Ces carrefours ont une géométrie inhabituelle qui peut avoir une incidence sur les déplacements des véhicules et des modes actifs;
- Selon les données recueillies, le différentiel entre la vitesse pratiquée et la vitesse affichée justifie des mesures physiques sur la rue Notre-Dame Ouest entre le boulevard Jutras Ouest et la rue de l'Aqueduc. Il est à noter que des activités de sensibilisation de la vitesse sont justifiées sur la rue Notre-Dame Est, à proximité du Cégep;
- Un nombre important de collisions piétonnes et cyclistes a été recensé sur deux carrefours de la rue Notre-Dame, soit :
 - Notre-Dame Est/de Bigarré (7 collisions) : intersection à la fois large et complexe qui est régie par des arrêts à toutes les approches. Les usagers de la route doivent assimiler cet environnement particulier tout en établissant leur ordre de passage;
 - Notre-Dame Ouest/Albert (4 collisions) : la traverse piétonne de la rue Notre-Dame n'est pas contrôlée. Les piétons traversent donc au moment qu'ils jugent opportun.
- Discontinuité des aménagements destinés aux piétons et cyclistes, le long de l'axe, ce qui peut engendrer des comportements dangereux chez ces usagers et causer des conflits piétons/véhicules et cyclistes/véhicules;
- Traversée difficile des piétons et cyclistes sur la rue Notre-Dame plus particulièrement, aux carrefours larges (4 voies) gérés par des arrêts (Jutras/Notre-Dame, Notre-Dame/des Plaines, Notre-Dame/Pratte, Notre-Dame/Bouffard et Notre-Dame/de Bigarré) et sur un tronçon de 700 m de la rue Notre-Dame entre les rues de l'Académie et de l'Aqueduc (tronçon comportant uniquement deux traverses en section courante non contrôlée).

Enjeux

- La classification routière en place ne correspond pas au rôle joué par la rue Notre-Dame;
- Sécurité et fluidité des intersections ayant une géométrie particulière;
- Sécurité en raison de la vitesse pratiquée élevée sur la rue Notre-Dame Ouest;
- Fluidité véhiculaire aux heures de pointe;
- Prépondérances des collisions impliquant des usagers vulnérables aux intersections Notre-Dame Est/de Bigarré et Notre-Dame Ouest/Albert;
- Accessibilité et sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes).

Pistes de solutions

- Réviser la hiérarchie routière des axes routiers de la municipalité, dont la hiérarchie de la rue Notre-Dame. Il est à noter que cet exercice implique une validation et/ou modification du gabarit des axes routiers afin que ces derniers concordent avec les besoins associés à leurs nouvelles classes et à la demande véhiculaire;
- Revoir la configuration des intersections Notre-Dame Est/de Bigarré, Notre-Dame Est/Cartier, Bois-Francs/Notre-Dame Est/Lavigne, Notre-Dame Ouest/de l'Aqueduc et Notre-Dame Ouest/Jutras Ouest afin de fluidifier la circulation, de sécuriser les déplacements des usagers de la route et de répondre à la demande véhiculaire;
- Revoir la configuration de la rue Notre-Dame entre le boulevard Pierre-Roux et la rue Notre-Dame Ouest entre le boulevard Jutras Ouest et la rue de l'Aqueduc pour assurer un respect des limites affichées sur ces tronçons;
- Réaliser des activités de sensibilisation (ex. : afficheur de vitesse) aux abords du Cégep de Victoriaville;

CORRIDORS DE MOBILITÉ

- Évaluer la possibilité d'aménager une traverse piétonne contrôlée sur la rue Notre-Dame entre les rues de l'Académie et de l'Aqueduc;
- Revoir l'aménagement des intersections Jutras/Notre-Dame, Notre-Dame/des Plaines, Notre-Dame/Pratte, Notre-Dame/Bouffard et Notre-Dame/de Bigarré de manière à faciliter les déplacements des modes actifs;
- Réaliser une étude de sécurité visant à dresser un portrait des problématiques de mobilité et de sécurité de la rue Notre-Dame et à identifier les mesures et aménagements à implanter sur cet axe. Une attention particulière devrait être portée aux intersections où une prépondérance de collisions impliquant des usagers vulnérables a été soulevée (intersections Notre-Dame Est/de Bigarré et Notre-Dame Ouest/Albert);
- Privilégier l'accessibilité universelle;
- Assurer la continuité et l'uniformité des aménagements destinés aux usagers vulnérables;
- Évaluer la possibilité d'implanter des feux pour piétons à des carrefours ou des traverses en section courante de la rue Notre-Dame;
- Revoir la signalisation et le marquage des aménagements destinés aux usagers vulnérables.

8. SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC



Ce chapitre synthétise l'ensemble des enjeux et pistes de solutions qui furent identifiés préalablement dans le présent diagnostic.

SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

8.1 DÉFINITION DES ENJEUX ET PISTES DE SOLUTIONS

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT



Enjeux

HIÉRARCHIE ROUTIÈRE ET DÉBITS VÉHICULAIRES

- Selon le MTMDET, l'un des enjeux quant à la hiérarchie routière consiste en la conservation de la fonctionnalité du réseau supérieur, incluant une saine gestion des corridors routiers;
- La classification routière en place ne correspond pas aux rôles joués par certains axes;
- Enjeu de fluidité sur le boulevard des Bois-Francis entre les boulevards Jutras et Notre-Dame aux heures de pointe du midi et de l'après-midi;
- Enjeux de sécurité et d'accessibilité sur le boulevard des Bois-Francis Sud, le boulevard Jutras et sur la rue Laurier;
- Enjeu de fluidité des intersections ayant une géométrie et/ou un mode de gestion particulier.

VITESSE

- Inadéquation des vitesses affichées et pratiquées sur certains axes routiers de la municipalité;
- Enjeu de sécurité dû à la vitesse pratiquée élevée sur certains axes;
- Les dispositifs de modération de la circulation sont limités à quelques axes résidentiels à proximité des établissements scolaires;
- Absence de politique de modération de la vitesse au sein de la municipalité.



Pistes de solutions

- Assurer une saine gestion des accès et des intersections sur le réseau supérieur (régi par le MTMDET) de la municipalité;
 - Réviser la hiérarchie routière de la municipalité;
 - Établir un gabarit/standard des aménagements dédiés aux axes routiers selon la classification routière;
 - Modifier la gestion et/ou la géométrie de certaines intersections afin de fluidifier la circulation et de répondre aux débits véhiculaires;
 - Synchroniser les feux de circulation du boulevard des Bois-Francis (mandat octroyé par la Ville qui débutera à l'automne 2016);
 - Développer le cocktail transport pour proposer des modes alternatifs à l'auto-solo;
 - Modifier les horaires de pause du dîner dans les entreprises et institutions de Victoriaville afin d'étaler l'heure de pointe du midi (11 h 00 à 13 h 30);
 - Inciter les employés à rester sur leur lieu de travail ou à proximité durant la pause du midi;
 - Revoir la géométrie des intersections ayant une configuration pouvant avoir une incidence négative sur les déplacements des usagers de la route;
 - Réviser les modes de gestion des carrefours ayant une géométrie particulière et/ou présentant des ralentissements véhiculaires;
 - Mettre en place des mesures physiques sur le boulevard des Bois-Francis Sud, le boulevard Jutras et la rue Laurier afin de réduire la vitesse de circulation et favoriser les déplacements des modes actifs.
-
- Élaborer un plan directeur des limites de vitesse;
 - Mettre en place des mesures physiques de modération de la vitesse sur les axes routiers où une vitesse pratiquée élevée a été recensée;
 - Revoir le gabarit des rues de la municipalité (existantes et projetées) pour inciter les conducteurs à réduire leur vitesse de circulation;
 - Proposer des interventions de sensibilisation sur les axes routiers ayant une vitesse pratiquée un peu plus élevée que la vitesse pratiquée (ex. : panneau publicitaire et intervention policière);
 - Mettre en place une démarche d'évaluation des mesures de mitigation;
 - Implanter des mesures de modération de la circulation : mesures de sensibilisation, mesures temporaires et mesures permanentes.

SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

STATIONNEMENT

- Optimisation du stationnement dans le secteur du centre-ville (absence de signalétique, cheminement vers les stationnements);
- Accessibilité universelle des stationnements municipaux;
- Sécurisation des abords des écoles de la municipalité;
- Canalisation du stationnement au niveau des pôles générateurs (hôpital et pôles institutionnels);
- Amélioration de la signalisation des stationnements.

BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE

- Promotion et sensibilisation des citoyens et touristes de Victoriaville à l'usage de véhicules électriques et des bornes de recharge mises à leur disposition.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Prépondérance des collisions à certains carrefours et tronçons de la municipalité.

- Aménager des îlots de fraîcheur dans les stationnements;
- Aménager des cases de stationnement pour les personnes à mobilité réduite dans les stationnements municipaux de plus de 25 cases qui n'en ont pas actuellement;
- Mettre en place un système de signalisation de stationnement intelligent;
- Réaliser une étude de gestion du stationnement de Victoriaville;
- Doter la Ville d'une nouvelle politique de stationnement offrant des périodes de gratuité;
- Travailler de concert avec les pôles générateurs ayant des problèmes liés au stationnement afin de trouver des solutions.

- Munir, à moyen ou long terme, chaque édifice public d'une borne de recharge de 240 volts;
- Promouvoir la certification Victoriaville Habitation Durable (VHD).

- Réaliser une analyse de sécurité aux différentes intersections et tronçons de routes de Victoriaville ayant un nombre de collisions important.

SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

MODES ACTIFS (PIÉTONS ET CYCLISTES)



Enjeux

- Accessibilité universelle;
- Maintien de l'autonomie des personnes âgées;
- Accessibilité des piétons et cyclistes;
- Sécurité des piétons et cyclistes à certains carrefours et tronçons de la municipalité. Une attention particulière doit être portée aux usagers plus vulnérables (enfants et aînés) et aux usagers d'AMM;
- Sécurité des intersections, des abords des établissements scolaires, du réseau cyclable existant et des stationnements pour vélos;
- Entretien des aménagements destinés aux modes actifs;
- Cohabitation des modes sur les pistes multifonctionnelles;
- Manque de perméabilité piétonne de certains développements résidentiels;
- Discontinuité du réseau cyclable existant;
- Promotion et sensibilisation des usagers de la route à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement utilitaire;
- Offre insuffisante en places de stationnement pour vélos;
- Offre de vélo communautaire ne répondant plus à la demande.



Pistes de solutions

GÉNÉRALITÉ

- Privilégier l'accessibilité universelle dans le réaménagement de l'espace public;
- Revoir le partage de l'espace public pour favoriser les modes actifs;
- Mettre en oeuvre une politique reposant sur le concept de « rues complètes »;
- Développer un plan d'aménagement des équipements destinés aux piétons et cyclistes;
- Revoir les aménagements piétonniers et cyclistes de manière à sécuriser et favoriser l'expérience de marche des usagers;
- Améliorer la signalisation d'acheminement des piétons et cyclistes vers les différents pôles d'intérêts de Victoriaville;
- Sensibiliser et éduquer les résidents et touristes à l'utilisation des modes actifs pour leur déplacement et aux aménagements mis à leur disposition;
- Éduquer les piétons et cyclistes au Code de la route (respect et cohabitation des modes);
- Évaluer la possibilité de modifier le gabarit des abaissés de trottoirs au niveau des accès véhiculaires de manière à améliorer l'expérience des modes actifs;
- Évaluer le potentiel d'implantation des recommandations émises par Réseaux Plein Air Drummond dans le cadre des plans de déplacement scolaire;
- Continuer d'assurer l'entretien des réseaux piétonnier et cyclable en période hivernale;
- Réaliser une analyse de sécurité aux différentes intersections de Victoriaville ayant un nombre important de collisions impliquant des usagers vulnérables.

PIÉTONS

- Évaluer la possibilité d'implanter des feux pour piétons à des carrefours ou des traverses en section courante névralgiques du réseau artériel ou collecteur de la municipalité (plus particulièrement sur les axes composés de plus de 4 voies);
- Aménager des haltes visant à favoriser la marche (un projet pilote de halte-jasette est en cours);
- Sensibiliser les usagers au partage de la route et à la sécurité des piétons aux abords des traverses;
- Mettre en place une politique visant à obliger la création de passages et de sentiers piétonniers dans tous nouveaux développements résidentiels;
- Revitaliser et signaler les aménagements destinés aux modes actifs;
- Revoir le temps de traverse des piétons aux intersections;
- Identifier/développer des liens destinés aux usagers d'AMM;

SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

- Consulter les usagers d'AMM afin d'identifier leurs besoins en déplacements dans la municipalité;
- Favoriser et sécuriser la circulation des usagers d'AMM et d'autres petits motorisés individuels;
- Poursuivre les pratiques d'installation de plaques podotactiles aux descentes de bateaux pavés sur les trottoirs dont le contexte le justifie, et ce, dans le but de faciliter le déplacement des personnes non ou malvoyantes.

CYCLISTES

- Mettre en place les différentes recommandations émises par le Mouvement Vélosympathique;
- Convertir les bandes cyclables bidirectionnelles en unidirectionnelles pour améliorer la sécurité et le confort des cyclistes;
- Assurer une planification intégrée du réseau cyclable en amont des projets de développements de la municipalité;
- Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos sur le territoire de Victoriaville;
- Mettre en place des programmes visant à inciter les écoles, entreprises et commerçants à aménager des places de stationnement pour vélos à l'intention de leurs employés, étudiants et clients;
- Réserver des places de stationnements pour vélos sur les artères commerciales et au niveau des principaux pôles générateurs de déplacements;
- Mettre en place des abris vélos / supports à vélos permettant d'attacher les vélos à un point fixe;
- Proposer un système de prêt de vélos à l'année pour les étudiants du Cégep et des écoles secondaires de Victoriaville;
- Mettre en place un service de vélos en libre-service;
- Agrandir le parc de vélos communautaires;
- Proposer la livraison à domicile des courses aux citoyens pour favoriser l'usage du vélo pour magasiner.

SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO



Enjeux

TAXIBUS

- Système à capacité durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi;
- Service de réservation non offert en ligne;
- Aucun service offert aux visiteurs de la municipalité.

TRANSPORT INTERMUNICIPAL

- Faible fréquence de service;
- Service peu connu par la population.

TRANSPORT ROULI-BUS

- Service offert uniquement aux personnes ayant un handicap permanent;
- Demandes de déplacements non comblées.

TRANSPORT SCOLAIRE

- Mise à disponibilité méconnue du transport scolaire aux usagers du transport collectif régulier ;
- Demandes de déplacements non comblées des institutions privées.

TRANSPORT AVEC ACCOMPAGNEMENT BÉNÉVOLE

- Maintien de l'autonomie des personnes;
- Moins de bénévoles disponibles durant les fins de semaine;
- Absence de service d'accompagnement pour les personnes en fauteuil roulant;
- Plusieurs demandes de transport ne sont pas répondues.



Pistes de solutions

- Mise en commun des services de répartition des transports collectifs et adaptés de Victoriaville;
- Offrir un service de réservation en ligne;
- Offrir un service aux visiteurs de la municipalité;
- Modifier la politique de stationnement afin de ne pas permettre le stationnement dans les rues étroites;
- Aménager des débarcadères pour autobus adaptés/TaxiBus et y prévoir du mobilier urbain : abribus, bancs et affichage du réseau;
- Mettre à disposition des véhicules de plus grandes capacités;
- Mettre en place de navettes régulières pour certains horaires et lieux précis.

- Mise en commun des services de répartition des transports collectifs et adaptés de Victoriaville;
- Intégrer les services Municar et TaxiBus pour certains déplacements;
- Optimiser les partenariats avec les différents intervenants des transports collectifs et adaptés de Victoriaville de manière à améliorer l'offre et les services offerts aux usagers.

- Offrir un meilleur délai pour répondre aux demandes d'adhésion;
- Mise en commun des services de répartition des transports collectifs et adaptés de Victoriaville;
- Optimiser les partenariats avec les différents intervenants des transports collectifs et adaptés de Victoriaville de manière à améliorer l'offre et les services offerts aux usagers.

- Sensibiliser la population à la mise en disponibilité du transport scolaire aux usagers du transport collectif régulier;
- Optimiser les partenariats avec les différents intervenants des transports collectifs et adaptés de Victoriaville de manière à améliorer l'offre et les services offerts aux usagers.

- Mise en commun des services de répartition des transports collectifs et adaptés de Victoriaville;
- Tarification sociale (mesure qui n'est pas à l'étude actuellement);
- Optimiser les partenariats avec les différents intervenants des transports collectifs et adaptés de Victoriaville de manière à améliorer l'offre et les services offerts aux usagers;
- Évaluer le potentiel d'implantation d'un service d'accompagnement bénévole pour les personnes en chaise roulante.

SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

TRANSPORT INTERURBAIN - TERMINUS VICTORIAVILLE

- Localisation problématique du terminus de Victoriaville. Cette dernière ne favorise pas l'usage du transport interurbain;
- Service d'autobus interurbain non optimal;
- Aucune ligne ne dessert les grands équipements de transport collectif des municipalités environnantes.

- Évaluer le potentiel de relocalisation du Terminus Victoriaville afin que ce dernier soit situé à proximité des pôles névralgiques de la municipalité;
- Faire la promotion auprès d'Orléans Express et de la Québécoise des besoins des Victoriavillois en termes de transport interurbain et des mesures à mettre en place;
- Évaluer la possibilité de mettre en place une navette qui desservirait Victoriaville et la gare de Drummondville;
- Sensibiliser et promouvoir les modes alternatifs à l'auto-solo, dont le transport interurbain.

COVOITURAGE

- Méconnaissance des plates-formes et services en place;
- Absence d'infrastructure municipale, régionale ou institutionnelle dédiée au covoiturage;
- Favorisation du covoiturage pour les distances plus importantes;
- Favorisation du covoiturage pour régler les enjeux de stationnements de certains pôles.

- Éduquer et sensibiliser les citoyens quant à l'offre de covoiturage disponible;
- Développer la multimodalité (stationnement covoiturage, borne électrique, stationnement pour vélos);
- Offrir une trousse d'informations pour les employeurs afin de les inciter à mettre en place du stationnement pour covoiturage aux abords de leurs bureaux/commerces/industries et sensibiliser les travailleurs à l'usage de ce mode alternatif;
- Réviser la réglementation portant sur l'aménagement de stationnement de manière à y intégrer une clause sur l'ajout de places de covoiturages et de places de stationnement pour les vélos;
- Étudier l'opportunité de mettre en place d'un service d'autopartage.

TRANSPORT ÉCONOMIQUE

! Enjeux

CAMIONNAGE

- Circulation des véhicules lourds à l'intérieur de la municipalité de Victoriaville;
- Sécurité routière.

AÉRODROME

- Mise en valeur de l'aérodrome;
- Accessibilité de l'aérodrome.

MOBILITÉ DES SALARIÉS

- Problématique de stationnement chez certains employeurs du Centre-du-Québec;
- Importance accordée par les employeurs à la mobilité de leurs employés.

💡 Pistes de solutions

- Mise à jour de la politique de camionnage de la municipalité en fonction des projets urbains et de transport;
- Aménager les axes routiers où la circulation de transit des véhicules lourds sera permise.
- Améliorer l'accessibilité à l'aérodrome pour les différents modes de déplacements.
- Sensibiliser et éduquer les grands employeurs de la région quant aux mesures à mettre en place pour favoriser la mobilité durable;
- Faire appel à Roulons Vert;
- Mettre en place plusieurs outils réglementaires ou fiscaux visant à favoriser la mobilité durable à Victoriaville.

SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

GESTION DE LA DEMANDE	
! Enjeux	💡 Pistes de solutions
SENSIBILISATION ET ÉDUCATION • Promotion de la mobilité active chez les usagers de la route; • Promotion et sensibilisation du partage de la route; • Promotion de la mobilité durable auprès des entreprises de la municipalité.	• Réaliser des activités de promotion et de sensibilisation auprès des usagers vulnérables; • Réaliser des activités de communication et de sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du plan de mobilité durable; • Inviter les grands employeurs à se doter de mesures favorisant la mobilité durable; • Sensibiliser la population de Victoriaville à l'importance du partage de la route en toute sécurité; • Encourager des rapports harmonieux entre cyclistes et automobilistes; • Promouvoir le vélo comme mode de déplacement auprès des citoyens et touristes de Victoriaville; • Organiser, commanditer ou encourager la tenue d'activités communautaires cyclistes; • Promouvoir le mois du vélo à Victoriaville; • Sensibiliser les usagers de la route au respect du Code de la sécurité routière; • Mettre en place un programme visant à remettre des contraventions positives aux usagers de la route qui respecte le Code de la sécurité routière; • Mettre en place une mesure qui permet aux cyclistes et automobilistes arrêtés pour une infraction de suivre une formation plutôt que de payer une amende.

SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

CORRIDORS DE MOBILITÉ



Enjeux

RUE NOTRE-DAME

- Classification routière problématique. Cette dernière ne correspond pas au rôle joué par la rue Notre-Dame;
- Sécurité et fluidité des intersections ayant une géométrie particulière;
- Sécurité en raison de la vitesse pratiquée élevée sur la rue Notre-Dame Ouest;
- Prépondérance des collisions impliquant des usagers vulnérables aux intersections Notre-Dame Est/de Bigarré et Notre-Dame Ouest/Albert;
- Fluidité véhiculaire aux heures de pointe;
- Accessibilité et sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes).



Pistes de solutions

- Réviser la hiérarchie routière des axes routiers de la municipalité, dont la hiérarchie de la rue Notre-Dame. Il est à noter que cet exercice implique une validation et/ou modification du gabarit des axes routiers afin que ces derniers concordent avec les besoins associés à leurs nouvelles classes et à la demande véhiculaire;
- Revoir la configuration des intersections Notre-Dame Est/de Bigarré, Notre-Dame Est/Cartier, Bois-Francs/Notre-Dame Est/Lavigne, Notre-Dame Ouest/de l'Aqueduc et Notre-Dame Ouest/Jutras Ouest afin de fluidifier la circulation, de sécuriser les déplacements des usagers de la route et de répondre à la demande véhiculaire;
- Revoir la configuration de la rue Notre-Dame entre le boulevard Pierre-Roux et la rue Notre-Dame Ouest entre le boulevard Jutras Ouest et la rue de l'Aqueduc pour assurer un respect des limites affichées sur ces tronçons;
- Réaliser des activités de sensibilisation (ex. : afficheur de vitesse) aux abords du Cégep de Victoriaville;
- Évaluer la possibilité d'aménager une traverse piétonne contrôlée sur la rue Notre-Dame entre les rues de l'Académie et de l'Aqueduc;
- Revoir l'aménagement des intersections Jutras/Notre-Dame, Notre-Dame/des Plaines, Notre-Dame/Pratte, Notre-Dame/Bouffard et Notre-Dame/de Bigarré de manière à faciliter les déplacements des modes actifs;
- Réaliser une étude de sécurité visant à dresser un portrait des problématiques de mobilité et de sécurité de la rue Notre-Dame et à identifier les mesures et aménagements à implanter sur cet axe. Une attention particulière devrait être portée aux intersections où une prépondérance de collisions impliquant des usagers vulnérables a été soulevée (intersections Notre-Dame Est/de Bigarré et Notre-Dame Ouest/Albert);
- Privilégier l'accessibilité universelle;
- Assurer la continuité et l'uniformité des aménagements destinés aux usagers vulnérables;
- Évaluer la possibilité d'implanter des feux pour piétons à des carrefours ou des traverses en section courante de la rue Notre-Dame;
- Revoir la signalisation et le marquage des aménagements destinés aux usagers vulnérables.

SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

BOULEVARD DES BOIS-FRANCS

- Classification routière problématique. Cette dernière ne correspond pas au rôle joué par le boulevard des Bois-Francis;
- Sécurité en raison de la vitesse pratiquée élevée sur certains tronçons du boulevard des Bois-Francis;
- Sécurité et fluidité de l'intersection Bois-Francis/Notre-Dame Est/Lavigne qui a une géométrie particulière;
- Sécurité et accessibilité sur le boulevard des Bois-Francis Sud;
- Fluidité véhiculaire aux heures de pointe;
- Prépondérance des collisions aux intersections Bois-Francis Sud/Jutras Est, Arthabaska Ouest/Bois-Francis Sud, Bois-Francis Sud/Thibodeau et Bois-Francis Nord/de Bigarré;
- Accessibilité et sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes).

- Réviser la hiérarchie routière des axes routiers de la municipalité, dont la hiérarchie du boulevard des Bois-Francis. Il est à noter que cet exercice implique une validation et/ou modification du gabarit des axes routiers afin que ces derniers concordent avec les besoins associés à leurs nouvelles classes et à la demande véhiculaire;
- Revoir la configuration de l'intersection Bois-Francis/Notre-Dame Est/Lavigne;
- Réaliser des activités de promotion et de sensibilisation quant aux limites de vitesse du boulevard des Bois-Francis. Une attention particulière devrait être portée aux tronçons suivants : boulevard des Bois-Francis Sud entre les boulevards Jutras Est et Arthabaska Ouest et entre les rues Saint-Christophe et Laurier;
- Implanter des mesures physiques (mesures de mitigation, revoir le gabarit de la rue et autres) sur le boulevard des Bois-Francis Sud entre le boulevard Arthabaska Ouest et la rue Saint-Christophe afin d'assurer le respect de la limite de vitesse de ce tronçon;
- Modifier la gestion et/ou la géométrie de certains carrefours du boulevard des Bois-Francis entre les boulevards Pierre-Roux et Arthabaska, afin de fluidifier la circulation et de répondre à la demande véhiculaire;
- Évaluer la possibilité d'aménager une traverse piétonne contrôlée sur le boulevard des Bois-Francis entre les rues Thibodeau et Lavigne;
- Réaliser une analyse de sécurité aux intersections Bois-Francis Sud/Jutras Est, Arthabaska Ouest/Bois-Francis Sud, Bois-Francis Sud/Thibodeau, Bois-Francis Nord/de Bigarré et Bois-Francis Sud/Arthabaska Ouest. Cette analyse permettra d'identifier les éléments pouvant avoir une incidence négative sur la sécurité et la mobilité des usagers de la route et de déterminer les mesures à instaurer;
- Synchroniser les feux de circulation du boulevard des Bois-Francis afin d'améliorer la fluidité de l'axe et sécuriser certaines manoeuvres de virages (mandat octroyé par la Ville et qui débutera à l'automne 2016);
- Privilégier l'accessibilité universelle;
- Assurer la continuité et l'uniformité des aménagements destinés aux usagers vulnérables;
- Revoir la signalisation et le marquage des aménagements destinés aux usagers vulnérables.

SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

BOULEVARD JUTRAS

- Classification routière problématique. Cette dernière ne correspond pas au rôle joué par le boulevard Jutras;
 - Gestion problématique de la circulation de certaines intersections du boulevard Jutras;
 - Sécurité et fluidité des intersections ayant une géométrie particulière;
 - Sécurité en raison de la vitesse pratiquée élevée sur certains tronçons du boulevard Jutras;
 - Prépondérance des collisions aux intersections Bois-Francis Sud/Jutras Est et Arthabaska/Jutras Est;
 - Accessibilité et sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes).
- Réviser la hiérarchie routière des axes routiers de la municipalité, dont la hiérarchie du boulevard Jutras. Il est à noter que cet exercice implique une validation et/ou modification du gabarit des axes routiers afin que ces derniers concordent avec les besoins associés à leurs nouvelles classes et à la demande véhiculaire;
 - Modifier la gestion et/ou la géométrie de certains carrefours du boulevard Jutras (à l'ouest du boulevard Pierre-Roux et entre la rue de l'Académie et le boulevard des Bois-Francis Sud) afin de fluidifier la circulation et de répondre aux débits véhiculaires;
 - Revoir la configuration du boulevard Jutras entre le boulevard Pierre-Roux et la rue Notre-Dame Ouest et entre les rues Saint-Henri et Saint-Philippe pour assurer un respect des limites affichées sur ces tronçons;
 - Réviser les modes de gestion des intersections Jutras Ouest/Lambert, Jutras Est/de la Paix et Jutras Est/accès au Colisée Desjardins;
 - Revoir l'aménagement et/ou les modes de gestion des intersections Jutras/Gamache/Carignan, Jutras Ouest/Pierre-Roux, Jutras Ouest/Notre-Dame Ouest, Cartier/Jutras Ouest, Beauchemin/Jutras Ouest;
 - Réaliser une étude de sécurité visant à dresser un portrait des problématiques de mobilité et de sécurité du boulevard Jutras et à identifier les mesures et aménagements à implanter sur cet axe. Une attention particulière devrait être portée aux intersections (intersections Bois-Francis Sud/Jutras Est) et section courante (900 m du boulevard Jutras entre les boulevards des Bois-Francis et Labbé) où une prépondérance de collisions a été soulevée;
 - Évaluer la possibilité d'implanter des feux pour piétons à des carrefours ou des traverses en section courante du boulevard Jutras;
 - Privilégier l'accessibilité universelle dans les aménagements destinés aux modes actifs, le long de l'axe;
 - Assurer la continuité et l'uniformité des aménagements destinés aux piétons et cyclistes;
 - Revoir la signalisation et le marquage des aménagements destinés aux usagers vulnérables.



VILLE DE VICTORIAVILLE

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

**VOLET 1 - PORTRAIT ET DIAGNOSTIC
ANNEXE - VERSION FINALE**

JANVIER 2019



ANNEXE

ANNEXE A	LISTE DES INTRANTS
ANNEXE B	RÉSULTATS DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE ET CONSULTATIVE
ANNEXE C	PÔLES GÉNÉRATEURS
ANNEXE D	HIÉRARCHIE ROUTIÈRE
ANNEXE E	DJMA
ANNEXE F	MODES DE GESTION
ANNEXE G	VITESSE
ANNEXE H	OFFRE EN STATIONNEMENT
ANNEXE I	SÉCURITÉ ROUTIÈRE
ANNEXE J	AMÉNAGEMENTS DESTINÉS AUX MODES ACTIFS
ANNEXE K	LOCALISATION DES ARRÊTS DU TAXIBUS
ANNEXE L	HORAIRES DES AUTOBUS INTERURBAINS
ANNEXE M	RÉSEAU DE CAMIONNAGE

ANNEXE A

Liste des intrants

**Liste des intrants pour la réalisation du Plan de mobilité durable
Ville de Victoriaville**

- 1. Comptages**
- 2. Relevés de vitesses**
- 3. Données géoréférencées que la ville présente sur son site internet**
 - 3.1 Géobase (avec vitesse affichée, hiérarchie, sens de rue)**
 - 3.2 Taxibus**
 - 3.3 Bornes de recharge de véhicules**
 - 3.4 Liens cyclables (actuels et projetés) et stationnement pour les vélos**
 - 3.5 Projets urbains**
 - 3.6 Pôles générateurs**
- 4. Plaintes des citoyens (dernière année)**
- 5. Données recueillies sur mon.idee.ca**
- 6. Programmation des feux**
- 7. Données sur le stationnement (nombre de places, localisation)**
- 8. Données de collisions (5 dernières années)**
- 9. Études antérieures pertinentes pour le projet (circulation, sécurité, etc...)**
- 10. Étude sur le taxibus (usagers, origine-destination)**

ANNEXE B

RÉSULTATS DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE ET CONSULTATIVE

ACTIVITÉ NO.1

KIOSQUE LORS DE L'ÉVÉNEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME (SAMEDI 14 MAI 2016)

DR00108A - Kiosque no.1 (14 mai 2016) : Réponses des citoyens

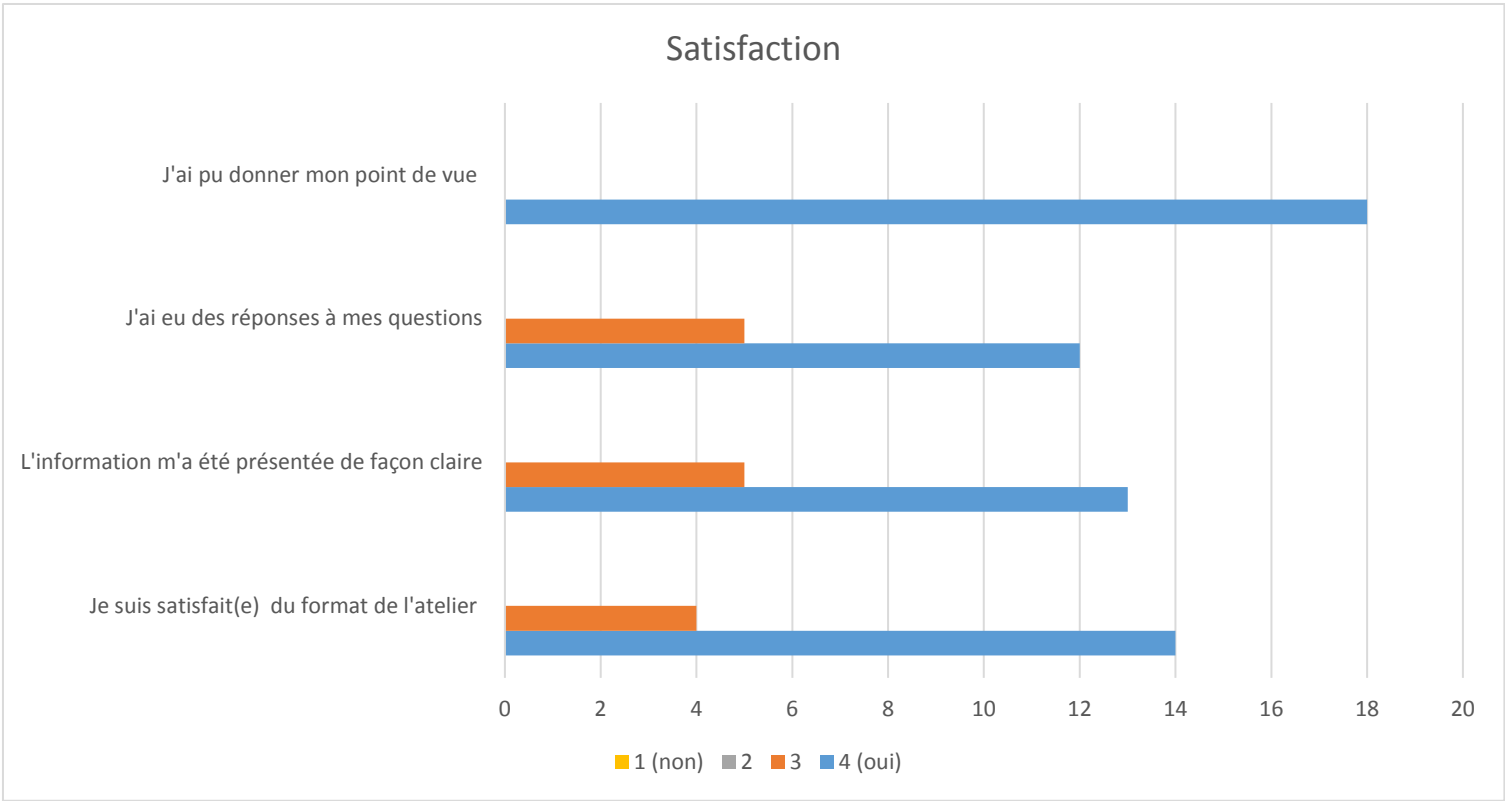
Date	Question d'introduction	Habitudes de déplacements	Enjeux				Âge	Sexe	Type de réponse
	Quel mode de transport avez-vous utilisé pour vous rendre ici aujourd'hui?	Quel mode de transport utilisez-vous le plus souvent dans vos activités régulières (ex. : travail, études, etc.)?	Percevez-vous des problèmes de sécurité routière lors de vos déplacements à Victoriaville?	Si oui, avec quel mode de transport?	Avez-vous d'autres commentaires/suggestions en lien au transport à Victoriaville?	Pistes de solution proposées(s)			
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Vélo	Traverse pour les vélos Jutra/Pepin dangereux avec les enfants	Mise en place d'un flash/ feu pour la traverse Jutra/Pepin	25 – 34 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Automobile (conducteur/passager)	Non				65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Automobile (conducteur/passager)	Non				45 – 54 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Oui	Marche	Passage piéton difficile Notre Dame/Saint Louis - uniquement du marquage - difficile pour la traversée des personnes âgées.		65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Vélo	Trop de monde autour du lac - mauvaise cohabitation vélo/roller/piéton/porteur électrique		35 – 44 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Vélo	Oui	Fauteuil roulant	Commerces non accessibles (marches à l'entrée). Pentés des trottoirs fait perdre l'équilibre. Pas assez de bateau pavé pour monter les trottoirs. Problème de la surface de roulement des trottoirs (joints sur les anciens trottoirs)	Rendre accessible les commerces. Revoir la pente des trottoirs lorsque reconstruction et la surface pavée.	35 – 44 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Transport collectif (régulier/adapté)	Manque de liens en autobus sur les grands axes	Création de lignes d'autobus régulières sur Bois Franc (desserte hôpital) et Notre-Dame (desserte Cv et écoles)	35 – 44 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Vélo	Intersection Bigarré (au niveau de la bibliothèque) - intersection avec arrêts non fonctionnelle.		35 – 44 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Beaucoup de trafic sur la rue Olivier - Nombreuses personnes âgées habitent dans la rue	Souhait d'une rue en sens unique	65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Non				45 – 54 ans	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Non				55 – 64 ans	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Vélo	Oui	Vélo	Intersection Laflamme / Jutras --> Problème pour aller sur la piste cyclable depuis Laflamme vers Jutras car celle-ci est séparée par un terre-plein ce qui induit un détours de 300 m environ.	Ouverture du terre-plein -Développement de la piste cyclable sur Jutras entre Justras et Bigarré.	35 – 44 ans	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Vélo	Oui	Vélo	Problème circulation des cyclistes non agréable sur Pierre Roux.		35 – 44 ans	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Non respect de la vitesse affichée par les automobilistes qui circulent dans la rue Bigarré.		65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Vélo	Oui	Marche	Intersection Bigarré/Notre Dame non conviviale/non sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Pas de priorité aux piétons. Rue Notre Dame problématique pour les piétons avec les véhicules qui stationnement.	Donner la priorité aux piétons.	55 – 64 ans	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Intersection Bigarré/Notre Dame non conviviale/non sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Pas de priorité aux piétons. Rue Notre Dame problématique pour les piétons avec les véhicules qui stationnement.		55 – 64 ans	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Problématique au centre-ville à venir avec les travaux. Routes en mauvaise état : Gamache (de Pie X au marcéh public), et rue montette (à partir de Saint-Paul)		45 – 54 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Rue Bourassa - Mauvais état de la chaussée (trous et bosses)		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Rue Bourassa - Mauvais état de la chaussée (trous et bosses)		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Intersection Mésanges/Bois Franc non sécuritaire		25 – 34 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Problématique des terrasses des rues commerçantes qui sont gênantes pour le cheminement piéton.		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Problématique des terrasses des rues commerçantes qui sont gênantes pour le cheminement piéton.		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Oui	Marche	Rue Aqueduc/la Rivière (en face du IGA) - problème de sécurité. Intersection dangereuse.		55 – 64 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Traverse problème de sécurité pour les piétons lorsque l'on traverse les grands boulevards		65 ans et +		Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	vélo	Accès au centre-ville difficile pour les vélos . (accueil des cyclistes)		65 ans et +		Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Oui	Marche	Poitras/ Jutras depuis Hôtel de ville en auto on est obligé de forcer le mouvement pour se rendre vers le viaduc.		35 – 44 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	vélo	Problème éducation des automobilistes qui ne laissent pas assez de place entre les auto et les vélos	Élargir les pistes cyclables pour une meilleure cohabitation entre les piétons /cyclistes /roller	55 – 64 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	vélo	Cohabitation difficile entre les vélos et les autres modes au niveau du CEGEP		25 – 34 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Intersection Du Manège/ Bois France non sécuritaire		25 – 34 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Non				55 – 64 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Oui	Marche	Cohabitation difficile au niveau de la piste cyclable en face de la bibliothèque (piéton / auto au niveau de l'intersection)		65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Problème non respect du code de la route par les triporteurs électriques		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Problème non respect du code de la route par les triporteurs électriques		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Marche	Oui	Marche	Trop de monde autour du lac et pistes cyclables - mauvaise cohabitation vélo/roller/piéton/porteur électrique		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Marche	Oui	Marche	Trop de monde autour du lac et pistes cyclables - mauvaise cohabitation vélo/roller/piéton/porteur électrique		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Non			Mise en sens unique de la rue Notre-Dame	25 – 34 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Trop de monde autour du lac - mauvaise cohabitation vélo/roller/piéton/porteur électrique		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Trop de monde autour du lac - mauvaise cohabitation vélo/roller/piéton/porteur électrique		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Rue de l'Académie - Mauvais état de la chaussée (trous et bosses)		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Rue de l'Académie - Mauvais état de la chaussée (trous et bosses)		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Difficulté de la traversée du viaduc. Problème de la traversée au niveau du marché public.		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Difficulté de la traversée du viaduc. Problème de la traversée au niveau du marché public.		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Non respect de la priorité des piétons par les automobilistes. Traversée difficile de l'intersection St Philipe/Jutras et St Paul/piste cyclable		55 – 64 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	vélo	L'intersection Bois France et piste cyclable non gérée par le feu de Bigarré/Bois Franc ce qui est problématique car les cyclistes ont du mal à passer.		45 – 54 ans	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	vélo	L'intersection Bois France et piste cyclable non gérée par le feu de Bigarré/Bois Franc ce qui est problématique car les cyclistes ont du mal à passer.		45 – 54 ans	Masculin	Réponse en couple

Date	Question d'introduction	Habitudes de déplacements	Enjeux				Âge	Sexe	Type de réponse
	Quel mode de transport avez-vous utilisé pour vous rendre ici aujourd'hui?	Quel mode de transport utilisez-vous le plus souvent dans vos activités régulières (ex. : travail, études, etc.)?	Percevez-vous des problèmes de sécurité routière lors de vos déplacements à Victoriaville?	Si oui, avec quel mode de transport?	Avez-vous d'autres commentaires/suggestions en lien au transport à Victoriaville?	Pistes de solution proposées(s)			
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Intersection Bois Franc/ Dunn au niveau du feu la flèche verte pour tourner à gauche est sur la même phase des deux bords (problématique).		45 – 54 ans	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Intersection Bois Franc/ Dunn au niveau du feu la flèche verte pour tourner à gauche est sur la même phase des deux bords (problématique).		45 – 54 ans	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Intersection Bigarré/ Labbé non sécuritaire . Problème de visibilité des piétons et des cyclistes		25 – 34 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Autre : scotter	Oui	Autre : scotter	Bois Franc - problème de la qualité de la chaussée		18 - 24 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Marche	Oui	Marche	Problème accessibilité universelle des trottoirs (pente, terrasses, joint des trottoirs et fissures).		55 – 64 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	vélo	Traverse Bigarré/Notre-Dame non sécuritaire pour les cyclistes		55 – 64 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Les cyclistes ne sont pas respectueux . Intersection à proximité du réservoir Beaudet problématique.		45 – 54 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Marche	Non				18 - 24 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Oui	Marche	Intersection non sécuritaire - les automobilistes ne s'arrêtent pas pour laisser passer les piétons.		45 – 54 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Vélo	Oui	vélo	Intersection Perreault/Notre Dame problème de circulation et de signalisation.		65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Autre : Roller	Autre : Roller	Oui	Autre : Roller	Intersection Pie X/route 116 problématique		55 – 64 ans	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Autre : Roller	Autre : Roller	Oui	Autre : Roller	Intersection Pie X/route 116 problématique		55 – 64 ans	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Non				65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Non				65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Problème accessibilité universelle et cheminement avec un déambulateur et les terrasses dans les rues commerçantes		65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Oui	Marche	Problème de cohabitation cyclistes /piétons Bigarré/Notre Dame, Bois Franc/ Notre Dame		65 ans et +	Masculin	Réponse individuelle

DR00108A - Kiosque no.1 (14 mai 2016): Satisfaction des participants à l'activité

	4 (oui)	3	2	1 (non)	Ne s'applique pas	Total
Je suis satisfait(e) du format de l'atelier	14	4				18
L'information m'a été présentée de façon claire	13	5				18
J'ai eu des réponses à mes questions	12	5			1	17
J'ai pu donner mon point de vue	18					18

Commentaires sur l'atelier	Nombre de fois cité
Très pertinent de consulter les différents intervenants de la ville et d'apporter des idées différentes.	3
Bien dirigé, intelligent, ouvert et à l'écoute.	3
J'aurais aimé avoir une meilleure vue d'ensemble de ce qu'est un plan d'urbanisme. La présentation du début était intéressante , mais je n'avais pas le temps d'absorber les informations pertinentes.	1
J'espère que nous avons permis d'atteindre vos objectifs. Les conversations étaient plutôt ouvertes.	1
Belle initiative! Merci d'avoir pensé à inviter les politiques sociales. Bonne journée!	1
les ateliers de travail demeurent un outil pertinent dans le cadre des consultations publiques.	1
Accueil déficient (atelier du matin)- une table d'accueil aurait été appréciée	2
Plusieurs études et recherches ont été faites dans les années. Voir à les retracer avant de les refaire (ex: piste cyclable).	
Bonification à apporter pour les prochains ateliers	
Il serait bien d'avoir les questions d'avance pour réfléchir un peu plus avant de donner notre opinion.	1



ACTIVITÉ NO.2
ATELIER DE TRAVAIL (MARDI 31 MAI 2016)

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

PROJET
Plan d'urbanisme et plan de mobilité, Victoriaville
Consultation ciblée 1

DOSSIER URBANISME
160089

ANIMATEURS	CIE	RÔLE / TITRE	<u>COURRIELS</u>
Sylvain Gariépy	Provencher Roy	Chargé de projet / Urbaniste	sgariepy@provencherroy.ca
Samuel Ferland	Provencher-Roy	urbaniste	sferland@provencherroy.ca
Marina Fressancourt	CIMA+	Spécialiste, Transport et Génie des déplacements	marina.fressancourt@cima.ca
Geneviève Pharand	CIMA+	Ingénieure, Transport et Génie des déplacements	Genevieve.Pharand@cima.ca
Jean-François Morissette	Ville de Victoriaville	Directeur de la gestion du territoire	jean-francois.morissette@ville.victoriaville.qc.ca
Jean Demers	Ville de Victoriaville	Urbaniste, coordonateur de l'urbanisme	Jean.demers@victoriaville.ca
Simon L'Allier	Ville de Victoriaville	Coordonateur transport et projets spéciaux	Simon.lallier@victoriaville.ca

Les ateliers se sont déroulés au Pavillon Arthabaska le 31 mai 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h30.

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION	
1	Mot de bienvenue
	▪ Accueil des participants à la consultation; ▪ M. Simon L'Allier en avant midi et M. Jean-François Morissette, en après-midi, de la Ville de Victoriaville, ont souhaité la bienvenue aux participants en plus d'introduire les firmes consultantes; ▪ M. Sylvain Gariépy a présenté l'équipe de travail ainsi que le déroulement de l'activité.
2	Présentation des objets de discussion de la consultation
	▪ Une courte présentation visuelle a été projetée. Cette dernière énonçait les principaux constats urbanistiques et de mobilité (réseaux de déplacements véhiculaires et actifs).
3	Ateliers de discussion (tables du plan d'urbanisme)
	<u>Développement urbain :</u> Selon les constats présentés par l'animateur des tables de discussion, les participants ont soulevé les éléments suivants : 1- Fonction résidentielle : ▪ La réappropriation de l'espace à l'intérieur du périmètre urbain actuel est souhaitable; ▪ Le redéveloppement des friches présentes sur le territoire devrait être priorisé afin d'accueillir les nouveaux résidents. Pour réaliser cela, des projets novateurs tels les éco-quartiers devraient être mis de l'avant. Les exemples d'Estimauville, à Québec, ainsi que Fribourg, en Allemagne ont été cités; ▪ Ces nouveaux ensembles bâtis devraient être situés près des espaces naturels et des cours d'eau pour en faciliter l'accès aux résidents. De plus, ils devraient être conçus sur la base d'un partage de l'espace et des services (jardins communautaires, piscines et modules de jeux pour enfants); ▪ Tous nouveaux développements résidentiels devraient également favoriser la mixité sociale ainsi qu'intergénérationnelle; ▪ Les participants ont souligné que le territoire actuel n'est pas planifié en fonction du vieillissement projeté de la population : - o Le délai des feux de circulation qui donne la priorité aux piétons est trop court; - o Le mobilier urbain semble inadéquat. ▪ La densification du territoire est intéressante, cependant, un travail d'éducation et de sensibilisation de la population devra être initié en amont; ▪ Victoriaville se targue d'être une ville pionnière en matière de développement durable, elle devrait donc être conséquente avec sa philosophie et ajuster la gestion du territoire en conséquence et promouvoir un développement plus dense; ▪ Une densification « douce » devrait être mise en place; ▪ Malgré l'intérêt des intervenants pour la densification du territoire urbain, la vie communautaire devrait être développée selon :

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

- o La sécurité de la population;
- o La proximité des services;
- o L'entraide entre les citoyens;
- o L'intégration des nouveaux résidents, peu importe leur âge et leur origine.
- En tant que ville durable, Victoriaville devrait optimiser l'existant;
- Afin d'attirer des jeunes, le développement résidentiel incluant les paramètres suivants devrait envisager :
 - o Les coops d'habitation en forme d'éco-quartier modulés selon des salaires de chacun;
 - o Une offre de typologie d'habitation variée.
- Les programmes de subventions de la ville devraient encourager la construction d'éco-quartier;
- Des normes de zonage strictes devraient être établies afin d'obliger les entrepreneurs à construire des habitations plus denses. De plus, le zonage devrait permettre une mixité des fonctions urbaines afin de réduire les déplacements motorisés;
- Une étude sur la décroissance future de la popularité des centres de personnes âgées devrait être faite afin de savoir où en sera le stock d'appartements et de maisons unifamiliales isolées dans 50 ans;
- Les nouveaux projets résidentiels plus denses devraient faire l'objet d'une planification détaillée par des spécialistes de l'aménagement (urbanistes, architectes, designers);
- Toutes les nouvelles initiatives devraient inclure un volet environnemental;
- Les projets de construction résidentielle devraient permettre la transformation des espaces existants afin de favoriser le maintien à domicile des personnes vieillissantes;
- Le programme actuel de rénovation de bâtiments pourrait être bonifié;
- La hauteur maximale des bâtiments devrait être de 3 étages avec un décroché minimisant l'impact d'ensoleillement;
- Tous nouveaux projets d'éco-quartier ou favorisant la densité devraient s'harmoniser avec le tissu urbain actuel afin de minimiser les impacts négatifs et de ne pas créer d'incongruités architecturales au centre d'un quartier résidentiel de faible densité;
- Selon plusieurs participants, il existe une résistance réelle à la densification à Victoriaville;
- Une politique de la « qualité de vie » devrait être élaborée;
- Pour un participant, l'avenir du domaine de la construction passerait par la rénovation des bâtiments existants;
- Les quartiers à densifier devraient être clairement circonscrits.

2- Commerciale :

- La très grande majorité des besoins commerciaux sont résolus avec l'offre commerciale présente sur le territoire de la ville;
- Les besoins commerciaux non résolus touchent à des achats spécialisés (jouets pour enfants, vêtements pour professionnels, etc.);
- L'achat en ligne permet de résoudre la majorité des besoins commerciaux en produits spécialisés;

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

- Les principaux magasins pour lesquels les gens sortent de Victoriaville sont :
 - o Costco;
 - o Simons.
- Selon les participants, il y aurait plus de gens de l'extérieur qui viennent magasiner en ville que le contraire;
- Plusieurs quartiers de la ville n'ont pas accès aux produits frais, une étude sur les déserts alimentaires devrait être réalisée;
- Les services de proximité sont déficients, car l'utilisation de l'automobile est nécessaire pour acheter des produits de bases;
- Les heures d'ouverture de certains magasins sont restreintes (ex : pharmacie, SAQ);
- Les commerces où la marchandise est à bas prix sont majoritairement accessibles en voiture, quant aux commerces plus chers, ils sont localisés à des endroits plus facilement accessibles en transport actif (centre-ville);
- Il existe beaucoup de commerces bas de gamme;
- La qualité de l'expérience de magasinage devrait être accrue;
- Selon certains intervenants, les produits locaux seraient difficilement accessibles;
- L'espace vacant laissé par le départ du Loblaws devrait être réutilisé afin d'y accueillir des marchands ambulants;
- De petits commerces de proximité (café, boulangerie) devraient être autorisés dans les milieux résidentiels;
- Plusieurs participants dénotent que les produits locaux sont de plus en plus accessibles.

3- Institutionnelle :

- Les besoins en équipements institutionnels et communautaires sont satisfaits. Cependant, la présence d'établissements qui offrent de la formation de niveau universitaire à Victoriaville serait souhaitable;
- Le pôle institutionnel central est peu perméable. Il manque de visibilité;
- Il existe une problématique de stationnement au Cégep;
- Les transports collectifs sont mal adaptés à la desserte des pôles institutionnels.

4- Industrielle :

- Il existe un problème de cohabitation entre certaines usines et les résidences, en particulier concernant les odeurs;
- Les industries présentes sur la rue Thibault ont un impact négatif sur la vie de quartier avoisinante. Les participants souhaitent que les industries présentes hors des parcs industriels y soient transférées;
- Avant toute expansion du parc industriel, une densification et une réappropriation de certains terrains devraient être envisagées;
- Des intervenants envisagent que certaines industries n'étant pas dans le parc industriel pourraient rester en place si elles n'occasionnent pas de nuisances;

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

- Un seul pôle industriel permet aux entreprises d'effectuer des synergies et une économie en infrastructure municipale, une expansion du parc existant devrait donc être envisagée au moment opportun;
- Une mixité d'usages pourrait être envisagée dans le pôle industriel;
- Des bandes tampons pourraient être aménagées entre le pôle industriel et les quartiers résidentiels;
- Des initiatives pour développer les terrains vacants appartenant à des entreprises privées devraient être prises;
- La démarche d2 est appréciée des industrielles. Le fait qu'une seule entreprise est présente dans l'Écoparc s'explique plus par les circonstances économiques actuelles et la faible superficie des terrains offerts que par une les contraintes de la démarche d2.

Environnement, espaces naturels et agriculture :

Selon les constats présentés par l'animateur des tables de discussion, les participants ont soulevé les éléments suivants :

1- Environnement :

- S'il y a une expansion du périmètre urbain à réaliser, celle-ci devrait avoir lieu au sud du périmètre urbain actuel entre la rue Gamache et la municipalité de Saint-Christophe-d'Arthabaska;
- Les entrées de ville sur les routes 116, 122, 161, 162 et sur le boulevard Arthabaska Est devraient être soulignées et les cours d'eau qu'on y retrouve mis en valeur;
- L'occupation commerciale faite par la Grande-Place des Bois-Francis et le cinéma devrait être révisée;
- Le secteur entourant l'église Sainte-Victoire devrait être revalorisé;

2- Parcs et espaces verts :

- Un lien actif devrait relier le mont Arthabaska au réservoir Beaudet en suivant la rivière Nicolet pour ensuite emprunter les boulevards Jutras et Pierre-Roux;
- L'offre de services récréatifs au parc Terre-des-Jeunes devrait être développée;
- Le centre-ville et l'est de celui-ci ainsi que le quartier du « Petit Canada » pourraient faire l'objet d'un verdissement;
- Les fronts agricoles devraient être mis en valeur (boulevard Jutras et réservoir Beaudet);
- Le parc de la Halte d'Arthabaska devrait être amélioré;
- Le Boisé-des-Frères-du-Sacré-Cœur devrait être relié au boulevard des Bois-Francis-Sud;
- Il y a un manque de liens cyclables dans l'ouest de la ville;
- Le secteur au nord-ouest de la 122 ne bénéficie pas d'assez de parcs et espaces verts.

4 Attractivité des transports actifs et collectifs dans un contexte urbain favorable à l'automobile (efficacité, convivialité et sécurité)

Automobile

Constats soulevés

- Culture importante de l'automobile à Victoriaville. Augmentation du parc d'automobile;

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

- Problématique fluidité / sécurité / cohabitation des modes de certaines intersections aux heures de fort achalandage (8h00, midi et fin PM) (ex. : Bigaré / Bois-Franc);
- Meilleur respect des intersections gérées par des arrêts;
- Incompréhension des « Cédez le passage »;
- Enjeux de fluidité / circulation et stationnement :
 - o Nombreux pôles générateurs dans le quadrilatère Hermitage / St Paul / Moufette.
 - o Boulevard Industriel, boulevard Bois-Franc.
- Problématique du transport des enfants vers les écoles (débarcadère, mais aussi déplacements multi motifs) Comment faire pour inciter les parents à prendre les transports alternatifs?;
- Stationnement du CLCS, hôpital et CÉGEP. Le stationnement est payant, les personnes ne souhaitant pas payer se stationnent dans les rues adjacentes. Problème de stationnement saturé au niveau du pôle institutionnel (CÉGEP, commission scolaire);
- Circulation de trafic (vitesse élevée) dans le stationnement du Colisée.

Enjeux

- Sécurisation des intersections / fluidité de la circulation;
- Sécurisation des abords des écoles;
- Canalisation du stationnement au niveau des pôles générateurs.

Pistes de solutions

- Revoir le mode de gestion de certaines intersections;
- Révision de la politique de stationnement / tarification des pôles payants;
- Révision de l'aménagement du stationnement du Colisée pour réduire les vitesses pratiquées dans le stationnement;
- Modification des horaires de pause pour le déjeuner (11h30 à 13h30) afin d'allonger l'heure pointe du midi – décalage des horaires à discuter avec les grands employeurs (ex. : expérience réalisée avec les entreprises du parc industriel). Aménagement sur place pour manger le midi (salle de repos, aire extérieure avec animation);
- Développement du cocktail transport (support vélo sur taxi)

Modes actifs (piétons / vélos)

Constats soulevés

- Non-respect des arrêts par les cyclistes;
- Piste cyclable à vocation de loisirs – artères peu conviviales pour les cyclistes;
- Discontinuité du réseau cyclable existant, réseau non structuré (ex. : Notre-Dame, Jutras, route 116);
- Manque de support à vélo dans le centre- ville. Certains supports à vélo ne sont pas sécuritaires. Vol de vélo;
- La ville de Victoriaville prête des vélos pour les familles à faible revenu (location de longue durée –

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

seulement 10 vélos). Demande plus importante que l'offre;

- Évolution des tendances, accroissement de la popularité du vélo / usage en hiver (ex. : étudiants du CÉGEP);
- Dénivellement des pistes cyclables en hiver. Néanmoins certains trottoirs ne sont pas déneigés en hiver.

Enjeux

- Sécurisation du stationnement des vélos;
- Aménagement d'un réseau cyclable utilitaire;
- Pour inciter à la pratique du vélo / marche, les transports actifs doivent être compétitifs par rapport à l'auto (temps).

Pistes de solutions

- Éducation des cyclistes au Code de la route – respect / cohabitation des modes;
- Éducation des enfants au plus jeune âge pour initier aux bonnes pratiques;
- Mise en place d'abris vélos / support à vélo permettant d'attacher le vélo à un point fixe. (ex. : Le CÉGEP va installer un abri vélos, ex. : Hôpital avec garage vitré et accès avec carte);
- Aménagement de sentiers piétons / raccourcis pour proposer le chemin le plus court;
- Aménagement d'un réseau cyclable continu. Création de liens piétonniers et cyclables plus directs et sécuritaires;
- Mise en place d'un service de vélo en libre-service;
- Agrandissement du parc de vélos communautaires (location longue durée) – prévoir vélo avec remorque pour permettre d'aller magasiner;
- Proposer de la livraison à domicile des courses aux citoyens (en vélo) pour favoriser l'usage du vélo pour magasiner;
- Mise en place d'une flotte de vélo pour prêt aux étudiants du CÉGEP (vélos aux couleurs du CÉGEP avec cadenas)- travail à réaliser avec un organisme de réinsertion professionnelle;
- Travail avec les employeurs pour inciter à la mobilité durable (projet expérience D2 – 10 entreprises participent à Victoriaville) – Éducation de la population à mener.

Taxibus

Constats soulevés

- Périodes les plus achalandées : 7h30 - 8h00 et 9h00 et 15h3 - 17h00. Saturation du service Taxibus aux heures de pointe (pas assez de véhicules);
- Secteurs problématiques pour le Taxibus :
 - o Boulevard Pierre – Roux : Difficulté de récupérer les usagers aux arrêts (peu sécuritaire).
 - o Problème – accès des rues étroites du Vieux Victoriaville. La présence de stationnement peut nuire à la circulation des Taxibus / autobus.
 - o Dans centre-ville (ex. : pharmacie Brunet) nécessité de débarquer les usagers taxibus et transport adapté en double file.

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

- Horaires limités les soirs et fin de semaine. Non adapté aux déplacements des jeunes (ex. : travail le soir, sorties).
- Tarification mensuelle élevée pour les jeunes, les aînés et les personnes à faible revenu.
- Les taxis comptent 4 à 5 places ce qui oblige de séparer les familles nombreuses dans plusieurs véhicules.
- Prévoir une réservation en ligne – plus de flexibilité pour la réservation (est –ce possible moins de 45 min)? Note de la ville, une plateforme de réservation en ligne devrait être proposée dans les prochains mois (en cours d'étude).
- Offre de transport interurbain peu performante (terminus éloigné du centre-ville et peu de fréquence).
- Taxibus / transport adapté – nécessité de s'abonner. Les visiteurs ne peuvent donc pas l'utiliser ponctuellement (tourisme, transport depuis l'aéroport).

Enjeux

- Favorisation du transport collectif;
- Valider l'usage du transport interurbain.

Pistes de solutions

- Modification de la politique de stationnement pour ne pas permettre le stationnement dans les rues étroites afin de permettre une bonne circulation des autobus;
- Aménagement de débarcadère pour les autobus adaptés / taxi bus (proximité pharmacie Brunet dans le centre –ville, CÉGEP) – prévoir des abribus, bancs et affichage du réseau;
- Révision de l'offre du Taxibus :
 - o Utilisation de véhicules plus grands (van de 7 places, minibus);
 - o Mise en place de navette régulière pour certains horaires et lieux précis (ex. : CÉGEP et centre éducation Monseigneur Côté);
 - o Proposition d'une tarification sociale. Note de la ville cette proposition est en cours d'analyse pour une tarification pour les étudiants et les aînés. Aucune tarification pour les personnes à faible revenu n'est prévue pour le moment;
 - o Adaptation des horaires plus tard le soir, et plus tôt et plus tard en fin de semaine. Les horaires pourraient être adaptés en fonction des secteurs de desserte (ex. : zone commerciale, centre-ville, retour après spectacle). Note de la ville, les horaires seront prolongés dès le mois d'août prochain.
- Ouverture du service Taxibus aux touristes, tarification unique pour les taxis entre l'aéroport et le centre-ville.

Covoiturage

Constats soulevés

- Actuellement pas d'aire de covoiturage définie clairement, mais présence de covoiturage (ex. : Walmart);
- Plateforme Muncar qui propose aussi la mise en relation de covoitureurs est peu connue;
- Problème de stationnement saturé au niveau du pôle institutionnel (CÉGEP, commission scolaire).

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

Enjeux

- Covoiturage non organisé.

Pistes de solutions

- Projet de développement d'un réseau de stationnement pour covoiturage dans le centre du Québec (projet interrégional). Aménagement de plusieurs aires de covoiturage (au niveau des routes numérotées pour inciter au covoiturage interurbain);
- Communication sur la plateforme de Muncar – proposer une plateforme de covoiturage locale;
- Développement de la multimodalité (stationnement covoiturage, borne électrique, stationnement vélo);
- Offrir une trousse pour les employeurs – mise en place du stationnement pour covoiturage- travail sur le covoiturage avec les employeurs;
- Révision de la réglementation de stationnement – plan d'urbanisme pour intégrer les places familles, les places de covoiturations et les places de stationnement vélos;
- Mise en place de place de covoiturage pour le CÉGEP (ex. : Université de Sherbrooke avec bus gratuit pour les étudiants et stationnements chers). Limitation de l'usage du stationnement pour les étudiants habitant à plus de 5 km du CÉGEP;
- Étude de l'opportunité pour la mise en place d'un service d'autopartage. Note de la ville Communauto n'est présentement pas intéressé de s'implanter à Victoriaville.

5 Partage de l'espace public entre les modes

Bons coups

- L'aménagement d'avancées de trottoirs aux abords des établissements scolaires de la municipalité;
- La mise en place de bandes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre des axes routiers : Les intervenants trouvent ces aménagements plus sécuritaires que les pistes cyclables bidirectionnelles. Selon eux, le marquage délimitant les bandes confine les conducteurs dans leur voie véhiculaire et les incitent à réduire leur vitesse de circulation;
- Le marquage coloré et contrasté de certaines traverses piétonnes de la municipalité;
- L'implantation de feux clignotants aux abords de certaines traverses piétonnes;
- L'implantation de panneaux empilables flexibles au centre de la chaussée indiquant « Priorité aux piétons »;
- Les aménagements de la Promenade des Aînées (piste cyclable délimitée par une bande de verdure d'une bande piétonne);
- Les nouveaux aménagements du boulevard Labbé;
- L'accessibilité de la Ville de Victoriaville par les usagers de véhicules hors route (VTT et motoneige).

Problématiques générales

- Réseau cyclable utilitaire déficient : Les aménagements cyclables mis à la disposition des résidents

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

de Victoriaville ont principalement une vocation loisir. Ces derniers ne permettent pas une connexion directe et rapide entre les différents pôles générateurs de la municipalité;

- Détérioration des aménagements piétonniers du centre-ville de Victoriaville, ce qui pénalise les déplacements des personnes à mobilité réduite et n'inciterait pas les résidents à accéder à la marche au secteur;
- Discontinuité des aménagements piétonniers de la municipalité;
- Acheminement difficile des usagers vers les différents sites d'intérêts de la municipalité, et ce, pour les différents modes;
- Absence de connexion piétonne et cycliste entre les établissements hôteliers de la municipalité et les principaux pôles générateurs;
- Les parcs de quartiers de même que les parcs sportifs ne sont pas accessibles à vélo.
- Problématiques associées aux déplacements des aînés en quadriporteur, triporteur, fauteuils motorisés et autres petits modes motorisés (ex. : vélo électrique) :
 - o Aucune législation ne régit l'endroit où les usagers de ces modes motorisés doivent circuler. Les intervenants ont observé que les aînés utilisant le quadriporteur ou le triporteur circulent où bon leur semble : dans les aménagements dédiés aux modes actifs et dans les voies véhiculaires.
 - o Non-respect de la signalisation en vigueur.
 - o Certains aînés arrêtent leur petit motorisé dans les aménagements cyclables, ce qui pénalise les déplacements des modes actifs (phénomène observé dans les secteurs achalandés principalement). Il est à noter que des haltes-jassettes seront créées afin de permettre aux aînés de garer leur triporteur en bordure des aménagements.
- Absence des pictogrammes indiquant les bandes cyclables unidirectionnelles sur certains axes routiers de la municipalité. Selon certains intervenants, ce manque de schémas indiquant le mode et la direction de circulation peut porter à confusion certains usagers et causer des conflits (ex. : cyclistes circulant dans la bande cyclable en rive, dans la direction opposée à la circulation véhiculaire);
- Accessibilité difficile au quartier résidentiel situé au nord de la R-122, à proximité du quartier industriel;
- Manque de stationnements pour vélos.

Problématiques spécifiques

- Boulevard des Bois-Francis Sud entre les boulevards Jutras et Arthabaska Ouest : Connexion piétonne et cycliste limitée entre les quartiers résidentiels situés de part et d'autre du boulevard des Bois-Francis;
- Intersection De Bigarré/Jutras Est : Les piétons ne peuvent pas circuler sous le viaduc étant donné l'étroitesse de l'espace offert. Ces derniers doivent donc contourner le carrefour en empruntant la piste cyclable;
- Boulevard Bois-Francis : La synchronisation des feux de circulation favorise les déplacements des véhicules au détriment des piétons et cyclistes. Ces derniers doivent attendre la fin du cycle des feux véhiculaires pour traverser;
- Intersection Notre-Dame Est/De Bigarré/Carignan : L'intersection est large et a une configuration particulière, ce qui pénalise les déplacements des piétons et des cyclistes;
- Intersection Notre-Dame Ouest/Cartier : L'intersection est large et a une configuration particulière, ce qui pénalise les déplacements des piétons et des cyclistes;

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

- Intersection Jutras Est/Olivieri : Les conducteurs ne voient pas à l'avance les piétons qui désirent traverser à l'intersection;
- Intersection Notre-Dame Est/Olivieri : Des conducteurs désirant débarquer leur enfant à l'école effectuent des manœuvres dangereuses à l'intersection;
- Intersection Jutras Est/de la Paix : Les aînés ont de la difficulté à traverser cette intersection gérée par des arrêts toutes directions. Par ailleurs, aucun aménagement destiné aux modes actifs n'est aménagé du côté nord de l'intersection;
- Intersection Arthabaska Ouest/Jutras Est : L'intersection est large et a une configuration particulière, ce qui pénalise les déplacements des piétons et des cyclistes;
- Intersection Pie-X/Gamache : Problématique d'insertion des véhicules lourds provenant de la Coop. (des travaux d'aménagement sont présentement réalisés à l'intersection). Certains intervenants ont affirmé que ce carrefour est un point d'accès à la municipalité qui est sous-estimé;
- Intersections François-Bourgeois/R-122, Jacques-Cartier/R-122 : Les véhicules lourds provenant des axes secondaires de la R-122 ont de la difficulté à s'insérer sur l'axe;
- Traverse piétonne de la rue De Bigarré aux abords du resto-bar Le Grand Union : Les conducteurs ne respectent pas la priorité de passage, et ce, malgré les aménagements mis en place (traverses marquées et feux clignotants);
- Ponceau du boulevard Bois-Francis Sud entre les rues Saint-Christophe et Bécotte : Les véhicules lourds empiètent dans les bandes cyclables lorsqu'ils circulent sur la structure;
- Secteur commercial de la R-116 entre la rue Notre-Dame Est et le boulevard Jutras Est : L'accès aux différents commerces de la R-116 à pied ou à vélo est déficient (priorité aux véhicules). Aucun aménagement dédié aux modes actifs n'est aménagé aux abords de la route et sur les sites commerciaux (piétons et cyclistes doivent traverser les stationnements pour se rendre aux commerces);
- Boulevard Pierre-Roux : Non-respect de la limite de vitesse;
- R-116 : Non-respect de la limite de vitesse. Cette route est actuellement affichée à 50 km/h alors que le milieu bâti est peu dense.

Enjeux :

- Favoriser un meilleur partage de la chaussée;
- Sécuriser les intersections problématiques.

Pistes de solutions

- Améliorer la signalisation d'acheminement des différents usagers de la route vers les différents pôles d'intérêts de Victoriaville;
- Sensibiliser et éduquer les résidents et touristes à l'utilisation des modes actifs et aux aménagements mis à leur disposition;
- Signaliser et marquer les bandes cyclables de la municipalité;
- Élaborer un réseau cyclable utilitaire permettant une connexion directe et rapide aux différents pôles de la municipalité;

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

	▪ Créer des stationnements pour vélos; ▪ Améliorer les liens actifs du quadrilatère formé des boulevards Notre-Dame Est, Jutras Est, des Bois-Francis Sud et Labbé Sud; ▪ Aménager des haltes visant à favoriser la marche (un projet de halte-jasette est présentement en cours); ▪ Revoir la limite de vitesse de l'axe de la R-116 et du boulevard Pierre-Roux; ▪ Favoriser et sécuriser la circulation des aînés : - o Consulter les aînés afin d'identifier leurs besoins en déplacements dans la municipalité; - o Légiférer les endroits où les usagers du triporteur, fauteuil motorisé et autres modes légers motorisés peuvent circuler dans la municipalité; - o Sensibiliser et éduquer les aînés à l'usage des modes légers motorisés; - o Identifier/développer des liens destinés aux aînés. ▪ Revoir les aménagements dédiés aux modes actifs de manière à éviter tout conflit avec les motorisés légers : Élargir les pistes, créer des pistes/voies pour motorisés légers, offrir des aménagements distincts pour la marche et le vélo (ex. : Promenade des Aînés).
6	Suggestions apportées par les participants lors du retour sur les ateliers
	▪ La consultation publique à la vente trottoir du 18 juin 2016 devrait être déplacée à la Grande-Place des Bois-Francis; ▪ Le pôle de l'Ermitage (ensemble résidentiel multifamilial pour personnes âgées) souffre de problèmes de circulation, ceux-ci devraient faire l'objet d'une analyse spécifique.
7	Fin de la rencontre
	Les ateliers se sont terminés à 16h30.

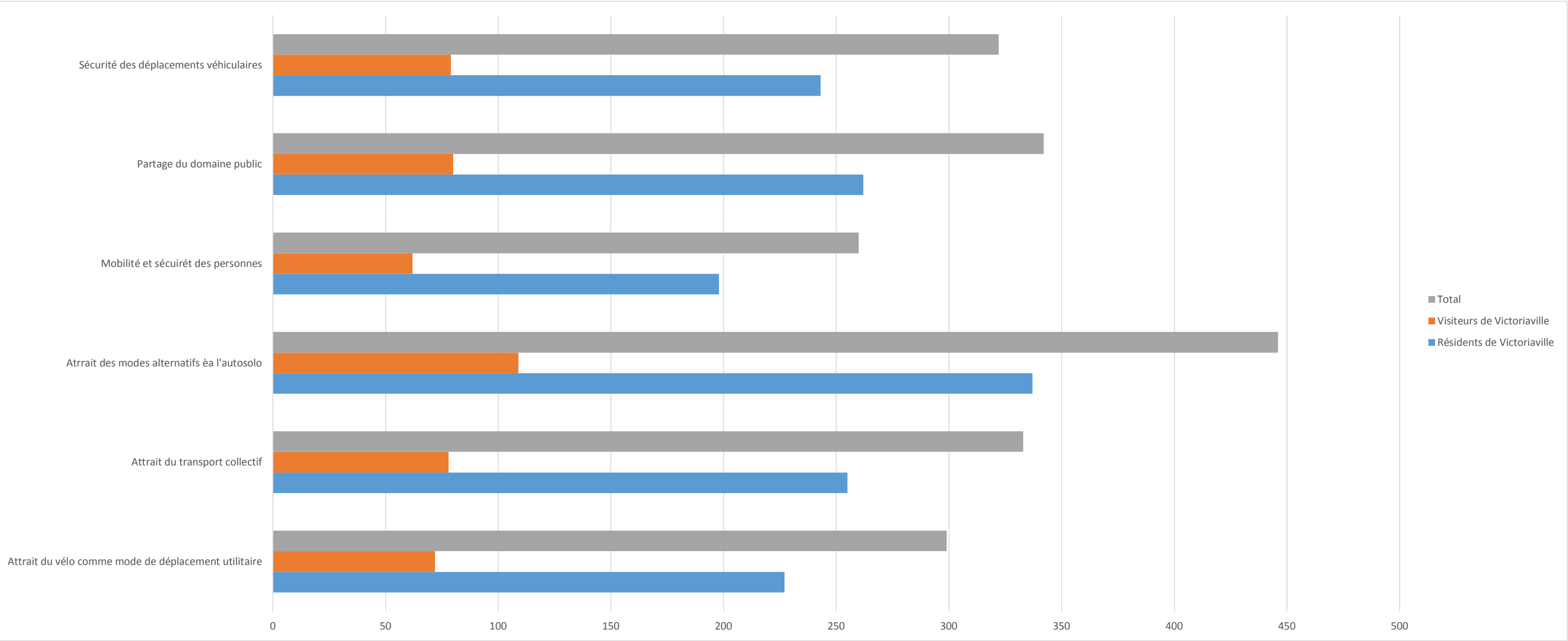
Rédaction du procès-verbal de la réunion

Ce procès-verbal de réunion est préparé par Samuel Ferland le 6 juin 2016 et révisé par Sylvain Gariépy le 9 juin 2016.

ACTIVITÉ NO.3

KIOSQUE LORS DE LA VENTE TROTTOIR DE LA RUE NOTRE-DAME (SAMEDI 18 JUIN
2016)

Résultats - Priorisation des enjeux lors du stand du 18 juin 2016



Commentaires des participants

Refaire les trottoirs: Déplacements plus sécuritaire
C'est compliqué d'accomoder tout le monde sans frustration.
Autobus!
Deux voies cyclables: un déplacement rapide et un déplacement lent
Indication claire sur la chaussée.
Améliorer la circulation spécifiquement en face du Jean Coutu près de l'hôtel de Victo

J'aime les pistes cyclables, mais parfois celles-ci ne sont pas bien interconnercètes ou n'offre pas une possibilité optimale. Un système du genre Bixi comme à MTL serait intéressant ou un autre système de partage (je déplore être obligée d'utiliser ma voiture si souvent pour me déplacer - Autobus ou autres. Systèmes permettant plus les déplacements non planifiés. Taxibus est bon mais pour déplacements réguliers.

Arrêt obligatoire à être respecté sur virage à droite
Centre-ville piétons été-hiver ouvert
Faire tout votre possible pour du nouveau stationnement autant que faire se peut
Centre-ville pour café, aire de repos, petites musique. Commerçants un bel endroit pour eux autres endroits.

Améliorer les trottoirs
Avoir plus d'affiches contre les vélos sur les trottoirs.
Respecter les passages à piétons pour les véhicules
Plus de piste cyclable accessible et sécuritaire
Moi cela me plaît comme cela
On devrait avoir des lois pour interdire les triporteurs ou plus les encadrés. Très déplaisant, plusieurs pas de stop, pas de lumières et passe trop vite des enfants.
Avoir un système de transport en commun
Promouvoir la courtoisie au volant
Aménager l'espace urbain pour les piétons et les gens âgés.

BULLETINS RÉSIDENTS (88)		Enjeu prioritaire	Enjeu intermédiaire	Enjeu mineur	Moyenne de notation
Densifier le territoire tout en en respectant le cadre bâti	Votes	25	30	33	5.41
	%	28.41%	34.09%	37.50%	
Harmoniser et intégrer différentes typologies d'habitations	Votes	39	25	24	4.44
	%	44.32%	28.41%	27.27%	
Assurer la complémentarité des pôles commerciaux	Votes	38	26	24	4.48
	%	43.18%	29.55%	27.27%	
Concentrer les activités industrielles au sein d'un même territoire dédié à cette fonction	Votes	38	26	24	4.39
	%	43.18%	29.55%	27.27%	
Anticiper les besoins d'une expansion du parc industriel	Votes	32	21	35	5.07
	%	36.36%	23.86%	39.77%	
Adapter les équipements et les services institutionnels afin de répondre aux besoins de tous les groupes d'âge	Votes	54	21	13	3.34
	%	61.36%	23.86%	14.77%	
Favoriser une cohabitation harmonieuse entre le développement des activités agricoles et résidentielles	Votes	41	21	26	4.32
	%	46.59%	23.86%	29.55%	
S'assurer que la typologie des nouveaux espaces récréatifs respecte les intérêts de chaque groupe d'âge	Votes	57	16	15	3.38
	%	64.77%	18.18%	17.05%	
Identifier des bâtiments et ensembles bâtis présentant une valeur patrimoniale	Votes	31	26	31	5.00
	%	35.23%	29.55%	35.23%	

BULLETINS NON-RÉSIDENTS (34)		Enjeu prioritaire	Enjeu intermédiaire	Enjeu mineur	Moyenne de notation
Densifier le territoire tout en en respectant le cadre bâti	Votes	10	8	14	5.41
	%	31.25%	25.00%	43.75%	
Harmoniser et intégrer différentes typologies d'habitations	Votes	12	9	11	4.91
	%	37.50%	28.13%	34.38%	
Assurer la complémentarité des pôles commerciaux	Votes	11	11	10	4.78
	%	34.38%	34.38%	31.25%	
Concentrer les activités industrielles au sein d'un même territoire dédié à cette fonction	Votes	14	7	11	4.50
	%	43.75%	21.88%	34.38%	
Anticiper les besoins d'une expansion du parc industriel	Votes	14	8	10	4.88
	%	43.75%	25.00%	31.25%	
Adapter les équipements et les services institutionnels afin de répondre aux besoins de tous les groupes d'âge	Votes	17	11	4	3.63
	%	53.13%	34.38%	12.50%	
Favoriser une cohabitation harmonieuse entre le développement des activités agricoles et résidentielles	Votes	18	10	4	3.63
	%	56.25%	31.25%	12.50%	
S'assurer que la typologie des nouveaux espaces récréatifs respecte les intérêts de chaque groupe d'âge	Votes	16	9	7	3.84
	%	50.00%	28.13%	21.88%	
Identifier des bâtiments et ensembles bâtis présentant une valeur patrimoniale	Votes	16	6	10	4.22
	%	50.00%	18.75%	31.25%	

ACTIVITÉ NO.4

KIOSQUE LORS DE LA PARADE DU PÈRE NOËL (SAMEDI 3 DÉCEMBRE 2016)

CONSULTATION PUBLIQUE_3 DÉCEMBRE_PU-VICTORIAVILLE COMPTE-RENDU

Synthèse :

Dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan d'urbanisme et de mobilité durable de Victoriaville, une consultation publique a été entreprise auprès de la population dans le cadre du Défilé de Noël 2016. Celui-ci s'est déroulé le 3 décembre 2016 entre 13 h et 16 h au parc.

Cette séance de consultation/d'idéation s'est concrétisée par la mise en œuvre d'un jeu interactif. Les Victoriavillois étaient appelés à exprimer leurs souhaits et leurs préoccupations en ce qui trait à l'aménagement de leur ville. Chaque commentaire était écrit sur une boule de Noël qui était déposé sur un sapin implanté à cet effet.

Sur plus d'une centaine de citoyens interrogés et 77 « bulletins exprimés » ; 75 souhaits ont été formulés. Ils se répartissent comme suit :

25 personnes ont déclaré vouloir une bonification de l'offre d'équipements récréatifs notamment à destination des familles et des enfants :

<i>Équipements récréatifs</i>	26	34,7 %
<i>Jeux d'eau</i>	7	9,3 %
<i>Jeux pour enfants</i>	6	8,0 %
<i>Patinoire</i>	4	5,3 %
<i>Piscine</i>	3	4,0 %
<i>Trek Park; gymnase extérieur</i>	2	2,7 %
<i>Cinéma</i>	1	1,3 %
<i>Zoo;</i>	2	2,7 %

19 répondants ont exprimé leurs préoccupations en ce qui trait à la quantité et la qualité des espaces publics. Certains secteurs résidentiels pourraient notamment être ciblés afin de répondre à un besoin croissant en parcs et espaces verts de proximité. En outre, l'aménagement d'infrastructures dédiées à la baignade au bord de la rivière Nicolet, au sein du parc Terre-des-Jeunes, a été mainte fois souligné. À cet égard, l'aménagement d'une plage fictionnelle, distincte des activités de pêche pourrait être entrepris. D'autres participants ont déclaré que malgré un réaménagement viaire apprécié et réussi au centre-ville, il manquait encore une place publique rassembleuse en son sein. En outre, certains citoyens ont souhaité que la végétation soit l'objet d'une attention plus poussée, tout comme la propreté des parcs et des espaces verts (pas de poubelles dans les sentiers piétonniers Terre-des-Jeunes par exemple). Enfin, une problématique d'éclairage, rue Notre-Dame, a été soulevée.

<i>Espaces publics</i>	21	28,0%
<i>Augmentation de l'offre de parcs de proximité</i>	6	8,0%
<i>Diversification et intensification de la végétation dans les parcs et en bordure des voiries</i>	4	5,3%
<i>Aménagement des berges de la rivière Nicolet / Plage</i>	4	5,3%
<i>Jardins communautaires</i>	1	1,3%
<i>Implantation d'une place publique au Centre-Ville</i>	2	2,7%
<i>Amélioration de la propreté des parcs et des espaces verts</i>	1	1,3%
<i>Réaménagement de certains secteurs comme au centre-ville</i>	1	1,3%
<i>Éclairage le long de Notre-Dame (+Portion Arthabaska</i>	2	2,7%

Parmi les enjeux de mobilité discutés au cours de cette consultation, la construction de nouvelles pistes cyclables a été régulièrement citée par les participants. Un d'entre eux a notamment souhaité que les pistes cyclables soient déneigées durant la saison hivernale.

Mobilité	14	18,7 %
<i>Pistes cyclables</i>	6	8,0 %
<i>Cheminements piétons</i>	2	2,7 %
<i>Saillies</i>	1	1,3 %
<i>Transport collectif</i>	1	1,3 %
<i>Accessibilité universelle</i>	1	1,3 %
<i>Stationnement Hôtel-Dieu Arthabaska</i>	1	1,3 %
<i>Aménagement Centre-Ville_Idem</i>	1	1,3 %
<i>Trop de saillies</i>	1	1,3 %

Les citoyens souhaiteraient également voir inaugurer les équipements publics suivants :

<i>Équipement public</i>	5	6,7 %
<i>Marché public [Centre-Ville]</i>	4	5,3 %
<i>Musée régional</i>	1	1,3 %

<i>Autres :</i>	8	10,7 %
<i>Programme d'aide aux producteurs et aux petits commerçants locaux</i>	2	2,7 %
<i>Préservation du patrimoine bâti [Union]</i>	1	1,3 %
<i>Informations en ligne</i>	1	1,3 %
<i>Fontaine/Réservoir Baudet</i>	1	1,3 %
<i>Emplois pour travailleurs qualifiés</i>	1	1,3 %
<i>« + » d'activités et d'événements municipaux</i>	2	2,7 %

Bulletins :

Aménagement de la rivière pour faciliter les sports nautiques;
Aménagement des berges de la rivière Nicolet au centre-ville;
Avoir des jeux d'eau;
Avoir le droit au chien sur les pistes cyclables
Avoir un zoo;
Avoir une lumière au bas du centre-ville;
Cinéma au centre-ville;
Continuer d'embellir la ville
De belles décorations colorées pour Noël et les fêtes;
Des fontaines sur le lac;
Diviser la plage et la pêche;
Emplois pour travailleurs qualifiés;
Glissades d'eau;
Glissades d'eau;
Gymnase extérieur pour les enfants et les adultes;
Jardins de fleurs;
Je souhaite qu'il y ait un parc de jeux d'eau;
Je souhaite qu'il y ait plus de patinoires;
Je souhaite un autre jeu d'eau pour les enfants. C'est si agréable d'y aller en famille;
Je souhaiterais que le grand « U » soit conservé et restauré;
Jeux familiaux à l'année [occuper les jeunes];
Lumière sur Notre-Dame et le boulevard Arthabaska
Marché public dans le centre-ville l'été pour promouvoir les produits locaux;
Marché public;
Marché public;
Merci pour les belles pistes cyclables. Nous voulons un circuit en Or pour 2017;
Musée régional;

On souhaite plus de jeux pour les enfants;
Panneaux d'information mis en ligne;
Parc d'attractions avec glissades d'eau;
Parcs à chien;
Parcs à chien;
Parcs pour enfants;
Parcs;
Passages ludiques;
Patin à glace dans un aréna;
Patinoire de quartier;
Patinoire gratuite;
Piscine gratuite [bain libre];
Piscine;
Piste piétonne;
Pistes cyclables déneigées l'hiver [Rue Girouard];
Pistes cyclables;
Pistes cyclables;
Place publique près du Carré 150;
Place publique rassembleuse en centre-ville;
Plage plus propre pour se baigner.
Plus d'accessibilité pour handicapé
Plus d'activités;
Plus d'arbres et de végétations en bordure de rue;
Plus d'arbres et de parcs verts;
Plus d'avancée de trottoirs pour sécuriser les écoles; [Saillies];
Plus de glissades et des jeux d'hiver;
Plus de jardins communautaires;
Plus de jeux dans les parcs;
Plus de jeux d'eau;
Plus de jeux gonflables;
Plus de modules de jeux;
Plus de parcs et de fêtes;
Plus de parcs;
Plus de pistes cyclables;
Plus de poubelles dans les sentiers à Terres-des-Jeunes;
Plus de stationnements à l'hôpital notamment pour les personnes âgées ou à mobilité réduite;
Programme d'aide aux petits producteurs;
Réasphalter les pistes cyclables;
Reproduire les aménagements de rues du centre-ville dans d'autres secteurs de la ville;
Service de transport autobus;
Soutenir les commerçants locaux;

Trek Park;
Trop de saillies;
Un marché public hebdomadaire en centre-ville;
Une piscine;
Une plus grosse plantation d'arbres dans les parcs;
Zoo;

Non applicables :

Conscientiser les gens à ramasser les excréments de leur chien;
J'aimerais qu'il y ait moins d'écoles

ACTIVITÉ NO.5

RÉSULTAT DE LA CONSULTATION EN LIGNE - [MON IDÉE.CA](http://MONIDEE.CA)

Victoriaville : plan d'urbanisme et de mobilité durable

DOCUMENT SYNTHÈSE

Regroupant les réponses à tous les volets de la consultation Web

(Préparé par Élise Tardif Turcotte le 9 février 2017. Approuvé par Jean Demers le 9 février 2017)

Ce document a été élaboré à partir des propos recueillis auprès de tous les répondants au formulaire en ligne en date du 26 janvier 2017.

Il présente, en ordre de priorité, ce qui a été mentionné le plus souvent. Un code de couleur identifie l'ordre de priorité des énoncés.

Code des couleurs :

Rouge : Très important

Orange : Important

Bleu : Moyennement important

Vert : Mentionné une fois (ou quelques fois seulement)

Pour plus de détails, au besoin :

Jean Demers, Ville de Victoriaville

Élise Tardif-Turcotte, par courriel au : eliset.turcotte@gmail.com

Table des matières

Volet réseau routier.....	3
Volet stationnement	10
Volet transport actif	14
Volet transport collectif et covoiturage	24
Volet parcs et espaces verts	31
Volet développement résidentiel	34
Volet offre commerciale	39
Volet héritage patrimonial (espaces naturels et bâtiments historiques)	42
Volet développement industriel.....	46
Volet développement agricole.....	49

Volet réseau routier

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales :

Les gens ont manifesté beaucoup de mécontentement par rapport aux changements de phasage au coin Jutras et Gamache (marché public).

Les gens ont manifesté aussi beaucoup de mécontentement par rapport aux terrepleins installés au milieu des rues. Ces deux réponses correspondent à environ 35 % des réponses à la question « Quels sont les problèmes rencontrés? »

Les pourcentages ne totalisent pas nécessairement 100% puisqu'il était possible de choisir plusieurs réponses et/ou de ne pas répondre à la question. Il s'agit toutefois d'un indicateur fiable de l'opinion de la population.

Questions	Réponses
Avez-vous rencontré des problèmes de circulation à Victoriaville?	Oui : 339 réponses (86 %) Non : 57 réponses (14 %)
Quels sont les problèmes rencontrés?	• Coin du viaduc Jutras/Gamache : nouvelle signalisation c'est un problème • Terrepleins : leur ajout un peu partout est source de dangers (entrave la vision) • Synchronisation des feux : fait défaut (ex. : route 116 et boul. Bois-Francis) • Heures de pointe : circulation peu fluide à certains endroits (route 116, boul. Labbé, boul. Pierre-Roux, Bois-Francis, etc.) • Traverses pour piétons ou pistes cyclables : ne sont pas très respectées

	• Traverses pour piétons et des pistes cyclables : indication et marquage difficiles à suivre • Virages protégés à gauche : il en manque • Intersection Carignan et Jutras : la lumière au coin est problématique • Boul. Bois-Francis : traverser la ville en l'empruntant est difficile • Boul. Bois-Francis devant le Tim Hortons et au coin de Notre-Dame : problèmes • Secteur des centres d'achat : mal desservi pour les piétons • Quartiers familiaux ou scolaires ou près des résidences pour personnes âgées : manque de mesures pour ralentir la circulation • Rue Aqueduc : les nouvelles configurations • Traverses de piétons : mauvais éclairage • Intersection Bonaventure et route 116 • Coin Bois-Francis et Jutras : problématique • Coin Bois-Francis et Labbé : voie pour tourner à droite serait appréciée • Priorités de passage : pas toujours claires • Traverses de piétons : longue attente • Boul. Pierre-Roux : circulation dangereuse • Intersection Gamache et Carignan : problématique • Angle de Bigarrée et Notre-Dame : problématique • Marquage des voies difficiles à suivre (sur le boul. Labbé et sur la rue Girouard particulièrement) • Trottoirs : il en manque à certains endroits • Permission de tourner à droite partout : serait appréciée
Quels changements devraient être apportés sur le réseau routier?	• Feux de circulation : les synchroniser (particulièrement sur Bois-Francis) • Nouveau phasage des feux coin Jutras et Gamache : l'annuler

- Signalisations et sécurité des traverses pour piétons et vélos : à améliorer
- Terrepleins : en diminuer le nombre et les repenser (pour la vision)
- Détecteurs de mouvement : en instaurer pour assurer la fluidité de la circulation
- Virages protégés à gauche ou virage à deux voies : en ajouter
- Voies cyclables et mesures pour améliorer la cohabitation et la sécurité : en ajouter
- Rues et des nids de poule : meilleur entretien
- Pistes cyclables : les enlever des artères principales pour améliorer la fluidité de la circulation
- Moins de « Stop » et plus de lumières (particulièrement devant le Jean-Coutu sur Notre-Dame)
- Traverses pour piétons : en améliorer l'efficacité (prendre exemple sur Montréal où les voitures et les piétons traversent en même temps)
- Circulation sur boul. Pierre-Roux : à améliorer sur toute la longueur
- Carrefours giratoires en mettre davantage
- Lumières de circulation : les faire clignoter le soir et la nuit
- Virages à droite permis aux lumières de circulation : à instaurer
- Voies piétonnes et cyclables : marquage à améliorer
- Rues à sens unique : en avoir davantage
- Adopter plus de mesures pour ralentir la circulation (dos d'âne)
- Moins de lumières et plus de « Stop »
- Policiers : en avoir davantage pour faire respecter les règles de circulation
- Rues piétonnes au centre-ville : en avoir davantage
- Poids lourds en ville : en diminuer la circulation
- Attention à l'éclairage au LED bleue qui cause de la pollution lumineuse

	• Services en transports en commun : en ajouter • Terrepleins : en ajouter à certains endroits où la circulation va trop vite • Élargissement les rues, surtout pour l'hiver • Prendre des mesures pour diminuer le nombre de voitures
Quels changements devraient être apportés en premier lieu par le responsable de la circulation de la Ville?	• Synchroniser les feux de circulation (et ajuster pour la conduite de nuit) • Ajuster les feux au coin de Jutras et Gamache • Enlever les terrepleins • Implanter un système de transport collectif efficace • Plus de voies sur les grandes artères • Implanter des carrefours giratoires aux grosses intersections • Améliorer l'efficacité des travers pour piétons (bouton ou traverse à la lumière verte) • Ajouter des voies pour tourner à droite ou des virages à droite permis • Favoriser le transport actif • Créer des voies de contournement pour les heures de pointe ou événements spéciaux • Améliorer la cohabitation des voies cyclables et des rues • Améliorer la circulation du boul. Pierre-Roux • Améliorer la circulation sur Labbé • Ralentir la circulation, surtout près des écoles • Améliorer la sécurité des piétons • Marquage des lignes et signalisation plus claire • Virage en double • Présence policière accrue pour faire respecter les règlements • Réduire la quantité de lumières de circulation

	• Virage à gauche prioritaire
Quels devraient être les 3 usagers de la route à prioriser lors de l'élaboration de solutions de mobilité durable?	Automobilistes : 291 réponses (75 %) Piétons : 258 réponses (67 %) Cyclistes : 241 réponses (62 %) Transport collectif : 117 réponses (30 %) Personnes à mobilité réduite : 91 réponses (24 %) Passagers (covoiturage) : 81 réponses (21 %) Camionneurs : 76 réponses (20 %)
Pour les 3 modes de transport sélectionnés, quelles mesures devraient être mises en place pour les favoriser?	• Automobilistes : • Synchroniser les feux • Élargir les grandes artères (réservé pour les autos) • Améliorer la fluidité aux heures de pointe • Éliminer les terrepleins • Détecteurs aux feux de circulation • Améliorer la circulation sur boul. Pierre-Roux • Carrefours giratoires • Virage à droite permis partout • Améliorer la visibilité partout • S'assurer que les règles sont respectées (présence policière) • Piétons : • Ajouter et améliorer l'efficacité des traverses pour piétons • Rues piétonnes • Penser aux marcheurs avec leurs chiens (pas sur les pistes cyclables)

- Trottoirs partout
- Améliorer l'éclairage
- Réduire la vitesse au centre-ville (dos d'âne)
- Entretien des trottoirs
- **Cyclistes :**
 - Ajouts de pistes cyclables (ex. : pour aller travailler)
 - Cohabitation sur la route (faire respecter les règles)
 - Assurer la sécurité sur les pistes cyclables (campagne de sensibilisation)
 - Meilleur entretien des pistes cyclables (l'hiver aussi)
 - Couvrir la ville entière
 - Ajouter des supports à vélo partout à travers la ville
 - Enlever le virage à droite lorsqu'on croise une piste cyclable
 - Améliorer le marquage
- **Transport collectif :**
 - Favoriser le transport actif par des incitatifs
 - Inciter à faire du covoiturage (rabais sur l'essence, voies réservées, stationnements réservés, etc.)
 - Améliorer TaxiBus (baisser le prix, améliorer l'horaire, abribus)
 - Mettre en place un système d'autobus
 - Système de navette aux heures de pointe
 - Communauto
- **Personnes à mobilité réduite :**
 - Penser le réseau routier pour les personnes âgées
 - Faire des voies réservées aux triporteurs et quadriporteurs
 - S'assurer que tous connaissent et respectent les règles de circulation

- Plus d'accessibilité pour tous

- **Camionneurs :**

- Éliminer tous les terrepleins
- Voie de contournement pour les heures de pointe
- Élargir les artères principales (plus de voies)
- Débarcadères mieux organisés au centre-ville
- Allonger les lumières vertes pour les poids lourds

Révision linguistique à faire

Volet stationnement

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales :

Les niveaux de satisfaction sont indiqués en ordre d'importance. Un niveau de satisfaction 1 est faible et un niveau 5 est fort.

Les pourcentages ne totalisent pas nécessairement 100% puisqu'il était possible de choisir plusieurs réponses et/ou de ne pas répondre à la question. Il s'agit toutefois d'un indicateur fiable de l'opinion de la population.

Questions	Réponses	
Quel est votre niveau de satisfaction quant au stationnement sur rue?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 146 réponses (38 %) 3 : 99 réponses (26 %) 5 : 85 réponses (22 %) 2 : 30 réponses (8 %) 1 : 21 réponses (6 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Augmentation des espaces gratuits - Augmentation des espaces - Meilleur déneigement des espaces de stationnement - Avertissement par texto (ex. : Trois-Rivières et Gatineau) - Signalisation à améliorer - Permission de stationner sur Notre-Dame - Diminution des pistes cyclables

		- Augmentation des rues à sens unique - Élimination des terrepleins - Allongement des délais de permission de stationnement - Vignettes pour résidents dans certains secteurs - Amélioration des parcomètres - Augmentation des espaces pour les vélos - Mêmes zones hiver comme été
Quel est votre niveau de satisfaction quant au stationnement hors rue?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 146 réponses (40 %) 5 : 89 réponses (24 %) 3 : 82 réponses (22 %) 2 : 34 réponses (9 %) 1 : 14 réponses (4 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Augmentation des places au centre-ville, surtout les soirs de spectacle - Gratuité partout - Gratuité au centre-ville - Augmentation des espaces - Amélioration des parcomètres (paiement par carte) - Stationnement en étage au centre-ville - Meilleure signalisation - Meilleur déneigement - Achat de terrains pour faire plus d'espaces de stationnement

		- Espaces réservés aux voitures électriques - Meilleur entretien des stationnements
Quel est votre niveau de satisfaction quant à la tarification des places de stationnements (sur rue et hors rue)?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 5 : 128 réponses (34 %) 4 : 114 réponses (30 %) 3 : 65 réponses (17 %) 1 : 41 réponses (11 %) 2 : 27 réponses (7 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Instaurer des limites de temps - Permettre des petites courses gratuites (15 minutes gratuites) - Gratuit - Moins cher - Prix identique partout - Possibilité de payer avec une carte (application cellulaire) - Augmentation des prix pour inciter aux transports actif et collectif - Gratuité les jours moins achalandés (lundi au mercredi)
Quel est votre niveau de satisfaction par rapport à la signalisation indiquant les espaces de stationnement?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 152 réponses (42 %) 5 : 90 réponses (25 %) 3 : 83 réponses (23 %) 2 : 23 réponses (6 %) 1 : 16 réponses (4 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Clarté à améliorer - Davantage de panneaux

	- Marquage des lignes à améliorer - Affiches lumineuses - Davantage d'affiches sur Notre-Dame - Application pour mobile - Privilégier les noms et non les numéros de stationnement - Meilleure signalisation
Autres problèmes avec le stationnement?	- Manque de stationnement au Carré 150 les soirs de spectacle (les gens stationnent dans les places réservées aux commerces et ça dérange beaucoup) - Manque de stationnements dans le secteur de l'hôpital - Manque d'espace pour le Brunet et les Escomptes Lecomte au centre-ville - Les terrepleins qui font perdre des espaces de stationnement dans les rues - Le non-respect des stationnements pour handicapés et pour les familles - Améliorer les parcomètres - Déneigement des espaces de stationnement - Déneigement dans les rues (indiquer quand on déneige et permettre de stationner quand il n'y a pas de déneigement de prévu) - Stationnement de nuit plus flexible - Stationnements gratuits pour les employés - Manque de place pour les véhicules de livraison

Volet transport actif

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales :

Les niveaux de satisfaction sont indiqués en ordre d'importance. Un niveau de satisfaction 1 est faible et un niveau 5 est fort.

Les pourcentages ne totalisent pas nécessairement 100% puisqu'il était possible de choisir plusieurs réponses et/ou de ne pas répondre à la question. Il s'agit toutefois d'un indicateur fiable de l'opinion de la population.

Questions	Réponses		
Quel est votre niveau de satisfaction quant à l'état des trottoirs?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 140 réponses (37 %) 3 : 117 réponses (31 %) 2 : 50 réponses (13 %) 5 : 47 réponses (13 %) 1 : 20 réponses (5 %) <table><tr><td>Qu'est-ce qui peut être amélioré?</td><td> - Améliorer l'entretien (les réparations temporaires ne suffisent pas) - Élargir les trottoirs - Penser aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées, aux poussettes, etc. - Mettre moins d'abrasif l'hiver - Permettre la circulation des vélos - Améliorer le déneigement </td></tr></table>	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Améliorer l'entretien (les réparations temporaires ne suffisent pas) - Élargir les trottoirs - Penser aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées, aux poussettes, etc. - Mettre moins d'abrasif l'hiver - Permettre la circulation des vélos - Améliorer le déneigement
Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Améliorer l'entretien (les réparations temporaires ne suffisent pas) - Élargir les trottoirs - Penser aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées, aux poussettes, etc. - Mettre moins d'abrasif l'hiver - Permettre la circulation des vélos - Améliorer le déneigement		

		- Mettre des trottoirs dans toutes les rues - Mettre des bancs et des aires de repos - Mettre des trottoirs dans toutes les zones scolaires
Quel est votre niveau de satisfaction quant à l'entretien saisonnier des trottoirs (déneigement, abrasif, etc.)?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 185 réponses (51 %) 3 : 76 réponses (21 %) 5 : 76 réponses (21 %) 2 : 21 réponses (6 %) 1 : 8 réponses (2 %)	
Quel est votre niveau de satisfaction quant à la signalisation et marquage des traverses piétonnes?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 145 réponses (39 %) 5 : 97 réponses (26 %) 3 : 77 réponses (21 %) 2 : 38 réponses (10 %) 1 : 17 réponses (5 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Meilleure visibilité pour que les traverses soient respectées - Pancartes clignotantes ou avec des couleurs voyantes - Utiliser une peinture durable et plus visible - Plus d'affiches au centre des voies - Donner des contraventions aux personnes (piétons) qui ne traversent pas aux bons endroits - Émettre des contraventions pour les gens (conducteurs) qui ne respectent

		- pas les priorités pour les piétons - Meilleur éclairage de soir - Mettre des arrêts obligatoires aux endroits les plus achalandés - Marquage d'hiver
Quel est votre niveau de satisfaction quant à la sécurité des traverses piétonnes?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 144 réponses (38 %) 3 : 92 réponses (24 %) 5 : 65 réponses (17 %) 2 : 48 réponses (13 %) 1 : 28 réponses (7 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Affiches clignotantes - Sensibilisation des usagers de la route envers les priorités piétons - Mesures répressives (amendes) - Alertes sonores - Constructions de passerelles pour piétons, joggeurs et cyclistes - Meilleur d'éclairage
Niveau satisfaction quant à la sécurité des aménagements proches des écoles?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) Total 101 % 4 : 178 réponses (50 %) 5 : 113 réponses (32 %)	

	3 : 45 réponses (13 %) 2 : 15 réponses (4 %) 1 : 6 réponses (2 %) <table border="1"> <tr> <td data-bbox="802 315 1398 946">Qu'est-ce qui peut être amélioré?</td><td data-bbox="1398 315 1986 946"> - Mise en place de débarcadères - Ajuster la vitesse hors des heures d'école - Problèmes de stationnement aux heures de pointe (manœuvres dangereuses) - Mettre des dos d'âne - Présence policière accrue ou mettre des radars photo - Présence de brigadiers partout - Mettre des voyants lumineux - Problèmes avec les avancées de trottoirs </td></tr> </table>	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Mise en place de débarcadères - Ajuster la vitesse hors des heures d'école - Problèmes de stationnement aux heures de pointe (manœuvres dangereuses) - Mettre des dos d'âne - Présence policière accrue ou mettre des radars photo - Présence de brigadiers partout - Mettre des voyants lumineux - Problèmes avec les avancées de trottoirs
Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Mise en place de débarcadères - Ajuster la vitesse hors des heures d'école - Problèmes de stationnement aux heures de pointe (manœuvres dangereuses) - Mettre des dos d'âne - Présence policière accrue ou mettre des radars photo - Présence de brigadiers partout - Mettre des voyants lumineux - Problèmes avec les avancées de trottoirs		
D'autres problèmes entourant sécurité des piétons?	- Réglementer la circulation des triporteurs et des quadriporteurs - Le non-respect des règles aussi par les piétons et cyclistes - Sensibiliser tous les usagers au respect des règles de sécurité routière - Manque de mobilier urbain - Certains trottoirs n'ont pas de montée en pente douce - S'assurer que les trottoirs soient déneigés et déglacés - Travailler la « culture du piéton » au lieu de la « culture de l'automobile » - Mettre des abris contre la pluie sur les pistes cyclables les plus achalandées - Le non-respect trop fréquent des traverses pour piétons		
Quels changements ou améliorations devraient	- Meilleur entretien des trottoirs		

être apportés aux aménagements piétonniers de Victoriaville pour favoriser la marche?	- Pistes pour marcher avec son chien - Meilleur éclairage - Plus de mobilier urbain et des aires de repos - Avoir des traverses sécuritaires - Mettre des abreuvoirs - Faire des trottoirs plus larges - Relier les quartiers entre eux avec des aménagements pour la marche - Des toilettes publiques accessibles - Rues piétonnes - Meilleur marquage des lignes - Programmes pour inciter à marcher - Éliminer la présence de vélos, triporteurs et quadriporteurs sur les trottoirs - Meilleure signalisation - Trottoir pour se rendre sur le mont Arthabaska - Aménager de jolies platebandes et des espaces verts - Aménager des bandes piétonnières - Sensibiliser à l'importance de la marche
Quels sont les axes routiers où les aménagements piétonniers devraient être ajoutés/bonifiés en priorité?	- Centre-ville (Notre-Dame) - Jutras Ouest - Bois-Francis - De Bigarré - Secteur de la Grande Place (Vers Walmart et coin du cinéma) - - Secteur Pierre-Roux (Coin du réservoir Beaudet et secteur industriel) - Labbé - Aqueduc - Bonaventure - Perreault - Girouard - Boulevard Arthabaska - Secteur de l'hôtel de ville -

	- Rang Nault - Bibliothèque C-E-M - Secteur de l'hôpital - Gamache/Jutras - Secteurs scolaires - Ermitage - Entretenir ce qu'on a avant de faire du neuf - Pie X - Campagna	
En bordure de rue, vous êtes plus à l'aise de marcher sur... a. Un trottoir étroit b. Une bande piétonne	Un trottoir étroit : 260 réponses (71 %) Une bande piétonne : 108 réponses (29 %)	
Quel est votre niveau de satisfaction quant aux aménagements cyclables à Victoriaville?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 165 réponses (45 %) 5 : 109 réponses (30 %) 3 : 63 réponses (17 %) 2 : 21 réponses (6 %) 1 : 11 réponses (3 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Éviter les pistes cyclables sur les grandes artères - Asphalter et entretenir tout le réseau cyclable - Penser aux déplacements utilitaires (sans détour) - Repenser la piste cyclable devant Burger King - Sécuriser les pistes cyclables (pas seulement des bandes)

		- Pistes cyclables à l'écart des piétons - Permettre les chiens - Repenser le changement sur la rue Girouard - Les pistes cyclables devraient être uniquement pour les vélos - Élargir les pistes - Couvrir toute la ville - Éliminer les véhicules motorisés sur les pistes cyclables - Essayer de dévier des artères principales - Meilleure signalisation - Une voie de chaque côté de la rue (dans le sens de la circulation) - Proposer une carte du réseau cyclable - Améliorer le marquage des lignes
Quel est votre niveau de satisfaction quant à l'entretien saisonnier des aménagements cyclables à Victoriaville?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 166 réponses (48 %) 5 : 107 réponses (31 %) 3 : 57 réponses (17 %) 2 : 9 réponses (3 %) 1 : 4 réponses (1 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Améliorer le déneigement (surtout réservoir Beaudet) - Nettoyer et balayer les pistes cyclables plus souvent

		- Ne pas investir davantage et plutôt entretenir les rues - Ajouter davantage de supports à vélo
Quel est votre niveau de satisfaction quant à la signalisation et au marquage des aménagements cyclables?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 176 réponses (51 %) 5 : 94 réponses (27 %) 3 : 54 réponses (16 %) 1 : 13 réponses (4 %) 2 : 9 réponses (3 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Sécuriser les pistes cyclables avec des poteaux - Ne pas changer les lignes chaque année - Affiches clignotantes - Meilleur marquage d'hiver - Éviter les pistes cyclables sur les grandes artères - Revoir le lignage sur Girouard - Ne pas permettre de stationner sur les pistes cyclables - Miser sur le partage de la route et le respect des signalisations
Quel est votre niveau de satisfaction quant à la sécurité des aménagements cyclables?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 172 réponses (52 %) 5 : 98 réponses (29 %)	

	3 : 48 réponses (14 %) 1 : 11 réponses (3 %) 2 : 10 réponses (3 %)
Quels changements devraient être apportés aux aménagements cyclables pour favoriser le vélo?	- Sensibilisation de cohabitation vélo-voiture - Interdire les scooters, triporteurs et quadriporteurs sur les pistes cyclables - Patrouilles pour faire respecter les codes de la route - Asphalter les pistes - Plus de supports à vélo et d'abreuvoirs - Favoriser les déplacements utilitaires - Couloir à part pour les piétons - Ajouter des poteaux pour sécuriser les pistes - Entretien régulier, été comme hiver - Améliorer le lignage et la signalisation - Améliorer l'éclairage - Élargir les pistes cyclables - Permettre les chiens - Centre-ville sans voiture - Rendre les stationnements des centres d'achat et du centre-ville plus sécuritaires pour les vélos - Essayer de fournir de l'ombre sur les pistes cyclables - Aménager des aires de repos - Instaurer des Bixis - Policiers en vélos - Offrir des parcours sécuritaires pour les familles
Quels sont les axes routiers où les aménagements cyclables devraient être ajoutés/bonifiés en priorité?	- Jutras - Bois-Francis - Pierre-Roux - Notre-Dame - De Bigarré

	- Girouard - Ermitage - Perreault - Les grandes artères - Gamache (secteur du marché public) - Secteur de la Grande Place - Labbé - Pie X - Boulevard Arthabaska - Bonaventure - Aqueduc - Rang Nault - Le rond-point devant le Jean Coutu du centre-ville - Les petites rues pour libérer les grandes artères

Révision linguistique à faire

Victoriaville : plan d'urbanisme et de mobilité durable

Volet transport collectif et covoiturage

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales :

Les niveaux de satisfaction sont indiqués en ordre d'importance. Un niveau de satisfaction 1 est faible et un niveau 5 est fort.

Les pourcentages ne totalisent pas nécessairement 100% puisqu'il était possible de choisir plusieurs réponses et/ou de ne pas répondre à la question. Il s'agit toutefois d'un indicateur fiable de l'opinion de la population.

TaxiBus	
Questions	Réponses
Êtes-vous un utilisateur du service TaxiBus?	Non : 339 réponses (89 %) Oui : 42 réponses (11 %)
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant au processus de réservation?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 16 réponses (39 %) 3 : 10 réponses (24 %) 5 : 10 réponses (24 %) 1 : 3 réponses (7 %) 2 : 2 réponses (5 %)

	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Réserver à plus court terme - Clarifier les procédures pour les personnes âgées - Instaurer un système de réservations en ligne		
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant à la tarification?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 18 réponses (44 %) 3 : 10 réponses (24 %) 5 : 8 réponses (20 %) 1 : 3 réponses (7 %) 2 : 2 réponses (5 %) <table><tr><td>Qu'est-ce qui peut être amélioré?</td><td> - Avoir différents forfaits (tarif à la journée, 10 passages, etc.) - Avoir un tarif moins cher pour les étudiants - Avoir un tarif moins cher pour les réguliers - Avoir un tarif moins cher pour les 60 ans et plus - Trop dispendieux pour le peu de services offerts </td></tr></table>		Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Avoir différents forfaits (tarif à la journée, 10 passages, etc.) - Avoir un tarif moins cher pour les étudiants - Avoir un tarif moins cher pour les réguliers - Avoir un tarif moins cher pour les 60 ans et plus - Trop dispendieux pour le peu de services offerts
Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Avoir différents forfaits (tarif à la journée, 10 passages, etc.) - Avoir un tarif moins cher pour les étudiants - Avoir un tarif moins cher pour les réguliers - Avoir un tarif moins cher pour les 60 ans et plus - Trop dispendieux pour le peu de services offerts			

Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant aux horaires?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 3 : 16 réponses (40 %) 4 : 13 réponses (33 %) 5 : 9 réponses (23 %) 1 : 2 réponses (5 %) 2 : 0 réponse (0 %) <table border="1"> <tr> <td data-bbox="804 410 1276 800"> Qu'est-ce qui peut être amélioré? </td><td data-bbox="1276 410 2039 800"> - Avoir plus de plages horaires (commencer plus tôt et finir plus tard) - Pouvoir réserver moins longtemps d'avance - Avoir moins de délais - Avoir plus de services la fin de semaine - Avoir des horaires fixes </td></tr> </table>	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Avoir plus de plages horaires (commencer plus tôt et finir plus tard) - Pouvoir réserver moins longtemps d'avance - Avoir moins de délais - Avoir plus de services la fin de semaine - Avoir des horaires fixes
Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Avoir plus de plages horaires (commencer plus tôt et finir plus tard) - Pouvoir réserver moins longtemps d'avance - Avoir moins de délais - Avoir plus de services la fin de semaine - Avoir des horaires fixes		
Ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant aux délais?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 16 réponses (42 %) 5 : 7 réponses (18 %) 2 : 6 réponses (16 %) 3 : 6 réponses (16 %) 1 : 3 réponses (8 %) <table border="1"> <tr> <td data-bbox="804 1092 1419 1377"> Qu'est-ce qui peut être amélioré? </td><td data-bbox="1419 1092 2039 1377"> - Réduire le délai pour réserver - Avoir plus de voitures disponibles - Rendre les heures plus flexibles </td></tr> </table>	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Réduire le délai pour réserver - Avoir plus de voitures disponibles - Rendre les heures plus flexibles
Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Réduire le délai pour réserver - Avoir plus de voitures disponibles - Rendre les heures plus flexibles		

Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant aux destinations?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 5 : 18 réponses (45 %) 4 : 17 réponses (43 %) 3 : 3 réponses (8 %) 2 : 2 réponses (5 %) 1 : 0 réponse (0 %) <table border="1" data-bbox="804 495 2039 716"> <tr> <td data-bbox="804 495 1419 716"> Qu'est-ce qui peut être amélioré? </td><td data-bbox="1419 495 2039 716"> - Augmenter le nombre d'arrêts - Augmenter les services vers les municipalités voisines </td></tr> </table>	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Augmenter le nombre d'arrêts - Augmenter les services vers les municipalités voisines
Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Augmenter le nombre d'arrêts - Augmenter les services vers les municipalités voisines		
Quels changements devraient être apportés pour que vous deveniez un usager du service TaxiBus?	- Raccourcir et rendre plus flexible le temps de réservation - Rendre le service mieux adapté aux familles - Offrir plus de destinations (avec municipalités voisines) - Faire connaître le service par une campagne de sensibilisation - Offrir un vrai système d'autobus - Augmenter le nombre de voitures qui offrent le service - Avoir des horaires fixes - Commencer plus tôt et terminer plus tard - Offrir plus de flexibilité - Réduire le tarif - Offrir un service plus fiable, respecter les délais - Pouvoir être géré via une application mobile - Abolir la carte de membre et pouvoir l'utiliser ponctuellement - Plus de clarté et de facilité à utiliser le service		

Transport interurbain par autobus	
Êtes-vous un usager du transport interurbain par autobus?	Non : 339 réponses (91 %) Oui : 32 réponses (9 %)
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant à l'emplacement du terminus de Victoriaville?	1 : 10 réponses (32 %) 5 : 7 réponses (23 %) 2 : 5 réponses (16 %) 4 : 5 réponses (16 %) 3 : 4 réponses (13 %)
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant aux horaires des autobus interurbains?	3 : 7 réponses (24 %) 1 : 6 réponses (21 %) 2 : 6 réponses (21 %) 4 : 6 réponses (21 %) 5 : 4 réponses (14 %)
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant aux destinations offertes par les autobus interurbains?	4 : 9 réponses (32 %) 3 : 7 réponses (25 %) 2 : 6 réponses (21 %) 1 : 3 réponses (11 %) 5 : 3 réponses (11 %)
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant aux délais de déplacement des autobus interurbains?	2 : 10 réponses (34 %) 4 : 7 réponses (24 %) 3 : 5 réponses (17 %) 5 : 5 réponses (17 %) 1 : 2 réponses (7 %)
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre	4 : 11 réponses (38 %)

niveau de satisfaction quant à la tarification du service de transport interurbain?	2 : 7 réponses (24 %) 3 : 6 réponses (21 %) 1 : 3 réponses (10 %) 5 : 2 réponses (7 %)
Comment le service de transport interurbain peut être amélioré? (J'ai joint les réponses aux questions : « Comment le service transport interurbain pourrait être amélioré, à votre avis? » « Quels changements/améliorations devraient être apportés au service de transport? »	- Abaisser les tarifs - Faire connaître les services offerts - Situer le terminus de meilleure façon (centre-ville) - Augmenter la fréquence des départs - Ajouter des destinations (Trois-Rivières, Drummondville en particulier) - Instaurer des tarifs pour les familles - Miser sur le covoiturage - Diminuer le nombre d'arrêts par trajet - Ajouter des plages horaires - Augmenter l'efficacité - Instaurer des forfaits pour usagers réguliers - Offrir le service Wifi

Covoiturage

Questions	Réponses
Êtes-vous un usager des services organisés de covoiturage?	Non : 317 réponses (88 %) Oui : 45 réponses (12 %)
Ceux qui ont répondu oui, quelles plateformes utilisez-vous actuellement pour le covoiturage?	Page Facebook : 40 réponses (91 %) Amigo Express: 23 réponses (52 %) Autre : 1 réponse (2 %) Covoiturage.ca : 1 réponse (2 %) Municar : 0 réponse (0 %)

Pour ceux qui ont répondu oui, qu'est-ce qui peut être amélioré?

- Faire mieux connaître le service
- Encadrer l'utilisation via une application Web
- Améliorer les communications entre chauffeurs et passagers
- Établir certains points stratégiques dans la ville pour trouver un transport de façon ponctuelle
- Répartir équitablement les coûts
- Établir un partenariat avec les villes voisines
- Instaurer des voies réservées pour le covoiturage
- Assurer la sécurité des passagers

Révision linguistique à faire

Volet parcs et espaces verts

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales : Aucune

Questions	Réponses
Quelle(s) activité(s) pratiquez-vous dans les différents parcs verts de la ville?	Marche : 286 réponses (80 %) Vélo : 242 réponses (68 %) Course à pied : 119 réponses (33 %) Jeux d'eau : 100 réponses (28 %) Patin à roues alignées : 83 réponses (23 %) Natation : 80 réponses (22 %) Tennis : 58 réponses (16 %) Soccer : 36 réponses (10 %) Autre : 35 réponses (10 %) Baseball ou balle-molle : 25 réponses (7 %) Volleyball : 21 réponses (6 %) Skateboard : 15 réponses (4 %) BMX : 10 réponses (3 %)

	Autres activités : - Modules de jeux - Hockey - Raquette - Parc à chien - Deck hockey - Frisbee - Vélo de montagne - Basketball - CrossFit - Bateau dragon - Badminton - Ornithologie - Pickelball - Boxe
Quel(s) parc(s) ou espace(s) vert(s) pourraient faire l'objet d'un circuit touristique régional?	- Terre-des-Jeunes - Réservoir Beaudet - Mont Arthabaska - Le Boisé des frères - Vélogare - Autour du Cégep - Des forges - Route verte (parc linéaire) - Les berges des rivières - Parc des Abénaquis - Parc de l'Amitié

	- Parc Bellevue - Parc Quesnel - Mont Gleason

Révision linguistique à faire

Volet développement résidentiel

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales :

À la question : « Devrions-nous conserver ce règlement, ou permettre la construction de bâtiments comptant davantage d'étages? Expliquez ce qui motive votre opinion, SVP », nous n'avons pas les pourcentages exacts des réponses « oui » et « non », mais j'ai classé les réponses par ordre d'importance. Nous voyons donc que les citoyens ont répondu en majorité qu'ils souhaiteraient abolir ce règlement, avec certaines conditions décrites plus bas.

Questions	Réponses
Quels secteurs de la ville pourraient accueillir de nouveaux développements résidentiels?	- Conserver les espaces verts et les zones agricoles et limiter l'étalement urbain - Centraliser au centre-ville les constructions en hauteur - Rénover de façon durable plutôt que de construire du neuf - Derrière le Home Depot, en face de la Grande Place - Utiliser les terrains vacants avant de défricher - Rang Lainesse - Secteur de Saint-Christophe - Domaine Colonial - Sur la route 122 vers Saint-Albert - Derrière la Coop - Ancien Loblaws au centre-ville - Vers Princeville - Vers la Grande-Ligne - Loin des cours d'eau - Arrêter de construire sur la montagne

Quelles mesures devraient être prises pour harmoniser le développement résidentiel tout en préservant l'environnement?	- Planifier des zones vertes dans les nouveaux quartiers (jardins communautaires, etc.) - Couper moins d'arbres et conserver les arbres matures dans les nouveaux développements - Offrir des subventions pour la construction de maisons écologiques - Construire en hauteur - Faire des quartiers de minimaisons et des écoquartiers - Éviter l'étalement urbain - Promouvoir l'achat de maisons usagées - Gestion des eaux de pluie dans les nouveaux quartiers - Ne pas tout permettre aux promoteurs (que la Ville soit impliquée dans les nouvelles constructions) - Favoriser les énergies renouvelables - Sensibiliser les gens à la protection de l'environnement - Limiter la pollution lumineuse
Le nombre de terrains disponibles pour de nouvelles constructions à Victoriaville diminue rapidement. Il faut penser à augmenter la densité urbaine pour maximiser l'espace disponible. Comment cette densification devrait-elle s'opérer, selon vous?	- Construire en hauteur - Racheter de vieilles infrastructures pour construire des logements - Pourquoi vouloir augmenter la densité urbaine? - Procéder à des fusions municipales - Instaurer un quartier de mini maisons (écoquartier) - Prévoir des constructions près du centre-ville pour éviter les problèmes de circulation - Construire des plex à plusieurs logements - Éviter de bâtir en hauteur - Construire des habitations bigénérationnelles (subventions ou baisses de taxes) - Réduire la taille des terrains - Encourager à acheter des maisons usagées (subventions pour rénover)

	- Penser au vieillissement de la population (options d'hébergement au centre-ville, avec services) - Respecter les besoins d'espaces verts, parcs pour enfants, dans tous les quartiers - Penser à diversifier les constructions (pas des jumelés identiques) - Prévoir des espaces verts dans des édifices qui contiennent plusieurs logements - Instaurer des zones partagées (cours arrières, piscines, cabanons, etc.) - Encourager les coopératives d'habitation		
Sauf exception, les immeubles résidentiels de Victoriaville ne possèdent pas plus de 3 étages, ce qui limite le nombre de logements pour les nouveaux arrivants. Devrions-nous conserver ce règlement, ou permettre la construction de bâtiments comptant davantage d'étages? Expliquez ce qui motive votre opinion, SVP	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="802 532 1352 1490"> Oui, nous devrions permettre les constructions en hauteur (mais avec certaines conditions) **La majorité des réponses** </td><td data-bbox="1352 532 2041 1490"> - Oui, mais elles devraient se limiter au centre-ville ou dans des secteurs délimités - Oui, mais elles ne doivent pas affecter la vue et la qualité de vie des secteurs avoisinants - Oui, mais avec un maximum de 4 ou 5 étages - Oui, cela dynamiserait et moderniserait la ville - Oui, mais avec des ascenseurs - Oui, on couperait ainsi moins d'arbres et on n'empièterait pas sur les zones agricoles - Oui, mais sans diminuer la qualité de vie au profit de la quantité de logements (insonorisation) - Oui, mais penser à ne pas sacrifier la verdure (jardins sur le toit, etc.) - Oui, mais de façon sécuritaire (en cas d'incendie) - Oui, pour aider les gens à faibles revenus </td></tr> </table>	Oui, nous devrions permettre les constructions en hauteur (mais avec certaines conditions) **La majorité des réponses**	- Oui, mais elles devraient se limiter au centre-ville ou dans des secteurs délimités - Oui, mais elles ne doivent pas affecter la vue et la qualité de vie des secteurs avoisinants - Oui, mais avec un maximum de 4 ou 5 étages - Oui, cela dynamiserait et moderniserait la ville - Oui, mais avec des ascenseurs - Oui, on couperait ainsi moins d'arbres et on n'empièterait pas sur les zones agricoles - Oui, mais sans diminuer la qualité de vie au profit de la quantité de logements (insonorisation) - Oui, mais penser à ne pas sacrifier la verdure (jardins sur le toit, etc.) - Oui, mais de façon sécuritaire (en cas d'incendie) - Oui, pour aider les gens à faibles revenus
Oui, nous devrions permettre les constructions en hauteur (mais avec certaines conditions) **La majorité des réponses**	- Oui, mais elles devraient se limiter au centre-ville ou dans des secteurs délimités - Oui, mais elles ne doivent pas affecter la vue et la qualité de vie des secteurs avoisinants - Oui, mais avec un maximum de 4 ou 5 étages - Oui, cela dynamiserait et moderniserait la ville - Oui, mais avec des ascenseurs - Oui, on couperait ainsi moins d'arbres et on n'empièterait pas sur les zones agricoles - Oui, mais sans diminuer la qualité de vie au profit de la quantité de logements (insonorisation) - Oui, mais penser à ne pas sacrifier la verdure (jardins sur le toit, etc.) - Oui, mais de façon sécuritaire (en cas d'incendie) - Oui, pour aider les gens à faibles revenus		

		- Oui, mais prévoir des stationnements souterrains - Oui, mais en portant une attention particulière à l'esthétisme - Oui, ça amènerait plus de main-d'œuvre, à Victo
	Non, nous ne devrions pas permettre les constructions en hauteur	- Non, Victoriaville est une petite ville et ça enlèverait de son charme - Non, ce serait de la pollution visuelle - Non, parce que cela enlèverait de la verdure - Non, parce que ça diminue l'ensoleillement - Non, pour une meilleure harmonie - Non, il y a déjà des terrains vacants et des immeubles à rénover - Non, parce que les gens préfèrent des maisons unifamiliales - Non, la tendance est aux petits logements
Quels types de constructions devrions-nous privilégier pour les projets de développements résidentiels?	Maisons unifamiliales : 196 réponses (59 %) Condos urbains : 141 réponses (42 %) Appartements : 121 réponses (36 %) Maisons en rangée : 109 réponses (33 %) Maisons jumelées : 108 réponses (32 %) Autre : 35 réponses (11 %)	
	Autres types de constructions?	- Minimaisons, écoquartier

		- Maisons bigénérationnelles - Immeubles multilogements - Résidences écoresponsables - HLM - Coopératives d'habitation

Révision linguistique à faire

Volet offre commerciale

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales :

Plusieurs noms de bannières ont été cités en exemples dans les réponses. Nous avons choisi les bannières les plus populaires parmi les réponses.

Questions	Réponse		
Quels sont vos secteurs commerciaux favoris?	La Grande Place des Bois-Francis : 225 réponses (61 %) Centre-ville : 218 réponses (59 %) Le Centre de Victoriaville : 140 réponses (38 %) Boulevard Jutras Est : 91 réponses (25 %) Boulevard Bois-Francis : 65 réponses (18 %) Autre : 23 réponses (6 %) <table border="1"> <tr> <td>Autres secteurs</td><td> - Autres villes pour les bannières - Secteur du Walmart - Boulevard Labbé - Boulevard Arthabaska </td></tr> </table>	Autres secteurs	- Autres villes pour les bannières - Secteur du Walmart - Boulevard Labbé - Boulevard Arthabaska
Autres secteurs	- Autres villes pour les bannières - Secteur du Walmart - Boulevard Labbé - Boulevard Arthabaska		
Quels aménagements pourraient bonifier votre expérience de magasinage?	- Stationnements gratuits surtout au centre-ville - Plus grande variété et diversité de magasins - Grandes bannières (ex. : H&M, Simons, SAQ Dépôt, Costco, etc.) - Plus de stationnements, surtout au centre-ville - Traverses piétonnières, améliorer les accès piétons et cyclables existants		

	- Piétonniser le centre-ville - Tout va bien - Planter des arbres, davantage d'espaces verts et d'aires de repos - Salles d'allaitement familiales accessibles au centre-ville et dans les centres d'achat - Toilettes publiques accessibles au centre-ville - Sens unique sur Notre-Dame au centre-ville - Commerce de proximité dans chaque quartier - Minimarchés, kiosques extérieurs - Redynamiser le centre-ville - Stationnements gratuits pour personnes à mobilité réduite - Meilleure gestion des feux de circulation - Circulation plus fluide - La ville devrait compter moins de restaurants et plus de magasins - Commerces plus écologiques (ex: épicerie zéro déchet, vrac, produits durables, diminution emballage) - Meilleur taux d'occupation au centre-ville - Rendre la rue Saint-Jean attrayante aux commerçants et aux citoyens - Repenser les accès des centres d'achats - Carte privilège pour commerçants au centre-ville - Ajout d'une voie centrale sur le boulevard Jutras pour le virage à gauche - Halte-garderie à la Grande Place - Aménagement de coins de jeux pour les enfants - Factory Outlets - Rénover le centre d'achat - Meilleures heures d'ouverture pour commerces du centre-ville - Ajout d'une terrasse à la Grande Place - Autoriser les camions de bouffe de rue dans la ville - Promouvoir les locaux vacants et les occuper au lieu de construire
Quelles balises permettraient d'encadrer l'affichage commercial pour que celui-ci contribue à enrichir l'expérience de magasinage ainsi que le décor urbain?	- Uniformiser et encadrer l'affichage par une politique d'affichage (couleur, thème, etc.) - Réglementer la pollution lumineuse, particulièrement la nuit (ex. : concessionnaires automobiles)

	- Limiter la taille des affiches - Interdire l'affichage à panneaux lumineux ou LED trop aveuglants - Hauteur raisonnable et intelligente de l'affichage - Affichage uniquement sur les bâtisses et non sur le trottoir ou le terrain - Attention à la pollution visuelle (trop d'affiches) - Instaurer une commission d'urbanisme - Uniformiser les façades commerciales au centre-ville (subvention) - Belles façades chaleureuses, affichage plus joyeux, plus attrayant - Pas de problème - Affichage en français - Image plus rustique (la ville à la campagne) - Espaces verts - S'inspirer des belles villes européennes (ex. : Grenoble) - Ne pas limiter les commerçants sur l'affichage - Interdire la restauration rapide au centre-ville - Affiches faites par les gens créatifs - Affichage des produits locaux - Offre commerciale plus variée, grandes bannières (ex. : H&M, Forever 21, American Eagle, etc.)

Volet héritage patrimonial (espaces naturels et bâtiments historiques)

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales : Aucune

Questions	Réponses
Quelles mesures devrions-nous prendre afin de préserver les espaces naturels?	- Valorisation et promotion des espaces pour les citoyens avec activités, aménagement pour loisirs et tourisme, aires de détente, restaurants, poubelles - Interdiction ou modération de la construction dans ces espaces verts - Planter davantage d'arbres, de jardins et d'aménagement paysagers - Faire des zones protégées ou réserves naturelles, zonage conséquent - Arrêter l'étalement urbain et la construction de nouveaux développements, limiter développement résidentiel - Légiférer l'abattage d'arbres, pénalités et amendes aux contrevenants - Protéger les es espaces verts - Tout va bien, citoyen satisfait - Construire davantage de parcs - Entretenir assidûment les espaces verts - Conserver et protéger les milieux humides - Aide financière pour la préservation et l'entretien - Législation d'inclusion d'une zone verte dans tout nouveau développement résidentiel et commercial, replanter - Participation des citoyens à l'entretien et la préservation des espaces verts (comité citoyen) - Reconnaissance et identification des espaces - Il n'est pas important de préserver les espaces naturels - Laisser plus de place à la verdure et moins au pavage, lors de la réfection des

	rues - Mettre en place des initiatives d'agriculture urbaine - Faire la promotion de la construction écologique - Préserver le Boisé des frères - Éloigner les zones de chasse des résidences des citoyens
Quelles mesures devrions-nous prendre afin de préserver les bâtiments patrimoniaux?	- Aide financière pour les propriétaires et les acheteurs pour rénover de façon responsable (subventions, allègement fiscal, diminutions taxes, incitatifs) - Législation et réglementation patrimoniale plus sévère et/ou adéquate pour obliger l'entretien et la préservation (éviter la négligence) - Mise sur pied d'un comité informatif pour la préservation et l'entretien du patrimoine (soutien spécialisé aux propriétaires, encadrement, services d'architectes et de designers spécialisés) - Création de sites touristiques patrimoniaux - Valorisation de notre patrimoine (événements, circuit patrimonial, etc.) - Interdire la démolition et la pénaliser avec des lois - La Ville ne devrait pas investir dans ce domaine (les générations futures ne s'y intéressent pas) - Faciliter et alléger la bureaucratie nécessaire pour l'achat et la rénovation de ces bâtiments - Les efforts faits sont suffisants - Rendre ces bâtiments disponibles pour des événements et activités - Assouplir les règlements concernant la restauration des bâtiments, pour encourager l'achat et éviter l'abandon - Financer la préservation du patrimoine par une taxe du patrimoine ou une levée de fonds annuelle
Quelles mesures devrions-nous prendre pour assurer un développement urbain harmonieux?	- Mise sur pied d'une commission d'urbanisme - Maintien des consultations publiques ou en faire davantage - Protéger les arbres et les espaces verts et en créer davantage - Améliorer la fluidité de la circulation, diminuer les feux de circulation, repenser le réseau routier en fonction de la démographie

	- Équilibre entre ville et nature, entre patrimoine et modernité - Revaloriser les terrains vagues et bâtisses abandonnées, - Éviter l'étalement urbain - Penser à l'harmonie entre les styles des bâtisses d'un même quartier - Interdire l'utilisation des pesticides - Offre de zones distinctes pour piétons, vélos et autos plutôt que de toujours partager la route - Commerces de proximité suffisants et intéressants pour chaque quartier - Meilleure coordination des travaux municipaux - Diminution de la pollution sonore - Amélioration des services de transport - Création d'un lac dans le secteur Arthabaska - Inclusion de tous les secteurs de la ville dans le développement urbain - Entretien adéquat des bâtiments et installations, revitalisation des vieux bâtiments - Encourager les fêtes de quartier et financer de tels événements - Limiter la construction de condos - Embellir la ville en collaboration avec des artistes - Favoriser la mixité des espaces : Résidentiel et commercial, jardins et potagers urbains - Uniformiser l'affichage des éléments municipaux, des commerces, des noms de rues, etc.
Quels moyens permettraient d'augmenter la visibilité et la connaissance de nos bâtiments et sites patrimoniaux?	- Panneaux explicatifs ou plaques devant les bâtiments historiques - Circuit touristique historique et patrimonial, audioguide, application, carte routière descriptive du circuit (ex. : Hop la ville) - Publicité pour faire connaître nos sites patrimoniaux - Création d'événements culturels et d'activités spéciales pour faire connaître les sites - Section historique sur le site de la Ville avec carte interactive et répertoire des lieux - Signalisation routière indiquant les lieux historiques et patrimoniaux - Création d'un site Web et/ou d'une application mobile sur l'histoire de la ville,

visites virtuelles à 360°, réalité augmentée

- Office du tourisme/bureau touristique ouvert et accessible
- Intégration d'éléments patrimoniaux dans le calendrier annuel de la Ville distribué aux citoyens, thème du prochain calendrier
- Embellir l'environnement immédiat des sites patrimoniaux, lieux de détente
- Création d'un livre sur l'histoire de la ville
- Kiosque informatif sur le patrimoine lors de la tenue d'événements dans la ville
- Afficher photos des sites patrimoniaux dans les endroits publics, les commerces et restaurants de la ville
- Création d'une journée du patrimoine où l'accès aux sites patrimoniaux serait gratuit

Révision linguistique en français

Volet développement industriel

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales : Aucune

Questions	Réponses
Quelles initiatives pourraient contribuer à la promotion de l'entrepreneuriat local?	- Allègement ou abolition des taxes pour les nouvelles entreprises et pour les entreprises du centre-ville - Programmes de financement et subventions pour les projets locaux et les entreprises locales - Promotion de l'achat local (ex. : publicité, projets de valorisation, etc.) - Promotion de l'entrepreneuriat (ex. : formations, projets de mentorat, séances d'information dans les écoles, concours d'excellence, etc.) - Incubateurs d'entreprises et d'idées (ex. : Hubs de travail, bureaux partagés avec services communs) - Locaux abordables pour les entreprises et liste claire des locaux disponibles - Programmes d'aide au démarrage et de support et soutien aux PME - Marché extérieur récurrent, marché public au centre-ville - Organisation d'un salon local de l'entrepreneuriat et de l'emploi - Terrains abordables pour construire des entreprises - Augmentation des taxes des compagnies étrangères - Carte fidélité aux commerces de Victoriaville - Agriculture de proximité - Stationnement gratuit au centre-ville - Babillard électronique aux entrées de la ville faisant la promotion des entreprises locales - Carte situant les entreprises locales

	- Logo commun des entreprises locales - Programmes d'études spécifiques selon les besoins de la ville (ex. : agriculture biologique du cégep)
Quels aménagements assureraient une cohabitation optimale entre les secteurs industriels et résidentiels?	- Zone verte : bandes épaisses d'arbres uniformes entre les secteurs servant à diminuer bruits, odeurs et autres désagréments - Éloigner les parcs industriels dédiés des quartiers résidentiels - Davantage d'arbres, de végétation, de jardins et de parcs au sein des secteurs industriels - Meilleure délimitation des quartiers - Accès piétonniers et pistes cyclables dans les secteurs industriels pour permettre aux travailleurs d'y accéder autrement qu'en voiture - Réglementer l'éclairage et le bruit des industries à proximité des secteurs résidentiels, surtout en dehors des heures d'ouverture - Murs antibruits - Initiatives et aménagements durables et soucieux de l'environnement de la part des secteurs industriels - Faire respecter la réglementation du transport routier et interdire les poids lourds dans les quartiers résidentiels - Métissage des PME et quartiers résidentiels - Accessibilité améliorée du parc industriel, fluidité du trafic - Rue large entre les deux secteurs - Garderie en milieu industriel - Visite guidée des industries de la ville - Davantage de restaurants dans les secteurs industriels - Bâtisses résidentielles à condos sur plusieurs étages avec locaux commerciaux au rez-de-chaussée
À votre avis, quel est le créneau industriel d'avenir pour Victoriaville?	- Environnement : développement durable et technologies vertes - Nouvelles technologies, haute technologie - Transformation et récupération des matières (recyclage) - Agroalimentaire, culture en serre, agriculture urbaine - - Informatique, logiciels et électronique

	- Meubles et bois ouvré, ébénisterie - PME - Secteur manufacturier - Centres d'appels, centres de services - Entreprises qui embauchent des professionnels, meilleurs salaires, emplois de qualité - Innovation - Agriculture biologique - Métallurgie - Transformation alimentaire - Produits locaux - Assemblage/montage - Ingénierie - Transports - Robotique - Parc industriel vert - Culture du chanvre et du cannabis (multiples usages, textiles, matériaux de construction, fibres, etc.) - Secteur biomédical - Aquaculture - Technologie du savoir - Produits laitiers - Aéroportuaire - Produits nettoyants - Peinture - Vêtements - Machinerie agricole - Familles et enfants - Tourisme

Victoriaville : plan d'urbanisme et de mobilité durable

Volet développement agricole

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales : Aucune

Questions	Réponses
Quelles actions permettraient à nos commerçants d'offrir et mettre en valeur les produits locaux?	- Construire un nouveau marché public au centre-ville ouvert à l'année. - Tenir des petits marchés urbains dans les parcs l'été - Améliorer et unifier la promotion des produits locaux dans les journaux, les épiceries, les restaurants (ex. : logo dans les vitrines de commerces) - Améliorer l'offre et l'accessibilité des produits au marché public - Regroupement encadré de marchands locaux (Made in Victo) - Baisse de taxes et des prix sur l'achat de produits locaux - Faire la promotion du marché de solidarité et en améliorer la superficie et l'accessibilité - Subvention, avantages et financement pour les entreprises locales - Augmenter le nombre de ballades gourmandes - Carte localisant les producteurs et marchands, route gourmande à l'année - Obligation des commerces à offrir des produits locaux ou section dédiée aux produits locaux - Outil de recherche sur le site de la Ville pour la promotion des produits locaux - Livraison de paniers saisonniers ou de paniers de produits locaux - Tenir un événement de « bouffe de rue » (ex. : foodtrucks) - Vente-trottoir au centre-ville l'été - Marché des artisans - Continuer la tenue des lieux d'échange de jardins

Quels sont nos principaux attraits agrotouristiques?	- Balades gourmandes - Fromageries (du Presbytère et Victoria) et fromages de la région - Festival Fromages, Bouffe et Traditions - Marché public - Cabanes à sucre, érablières et produits de l'érable - Ferme école du Cégep de Victoriaville (agriculture biologique) - Exposition agricole - Artisans et producteurs locaux, fermes locales - Les vergers - Marché de solidarité - Chocolat (Crystalina) - Poutine - Marché Notre-Dame - Salon de Noël - Jardins comestibles - Marché Godefroy - Marché des Bois-Francis - Maïs - Journée portes ouvertes de l'UPA - Canard goûteux *** Plusieurs attraits nommés ne sont pas agrotouristiques *** Par ordre d'importance : - Mont Arthabaska - Le réservoir Beaudet et ses oies - Hop la ville - Terre-des-Jeunes - Musée Wilfrid Laurier - Grand défi - Fêtes victoriennes - Pavillon Agri-Sport

	- Mont Saint-Michel - FIMAV - Carré 150 - Expositions - Bonjour printemps

Révision linguistique à faire

ANNEXE C

PÔLES GÉNÉRATEURS

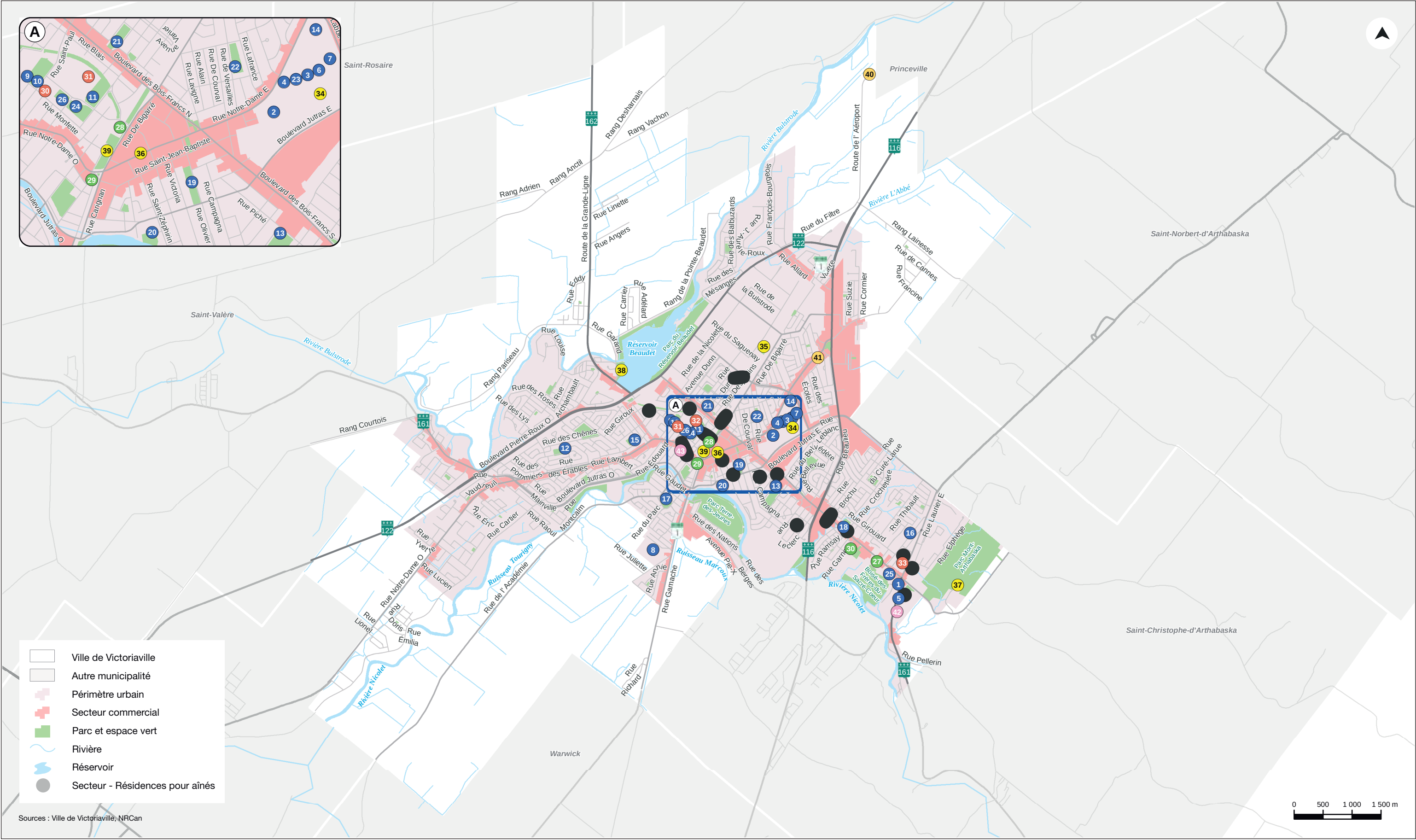


FIGURE C-1
Pôles générateurs

ANNEXE D

HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

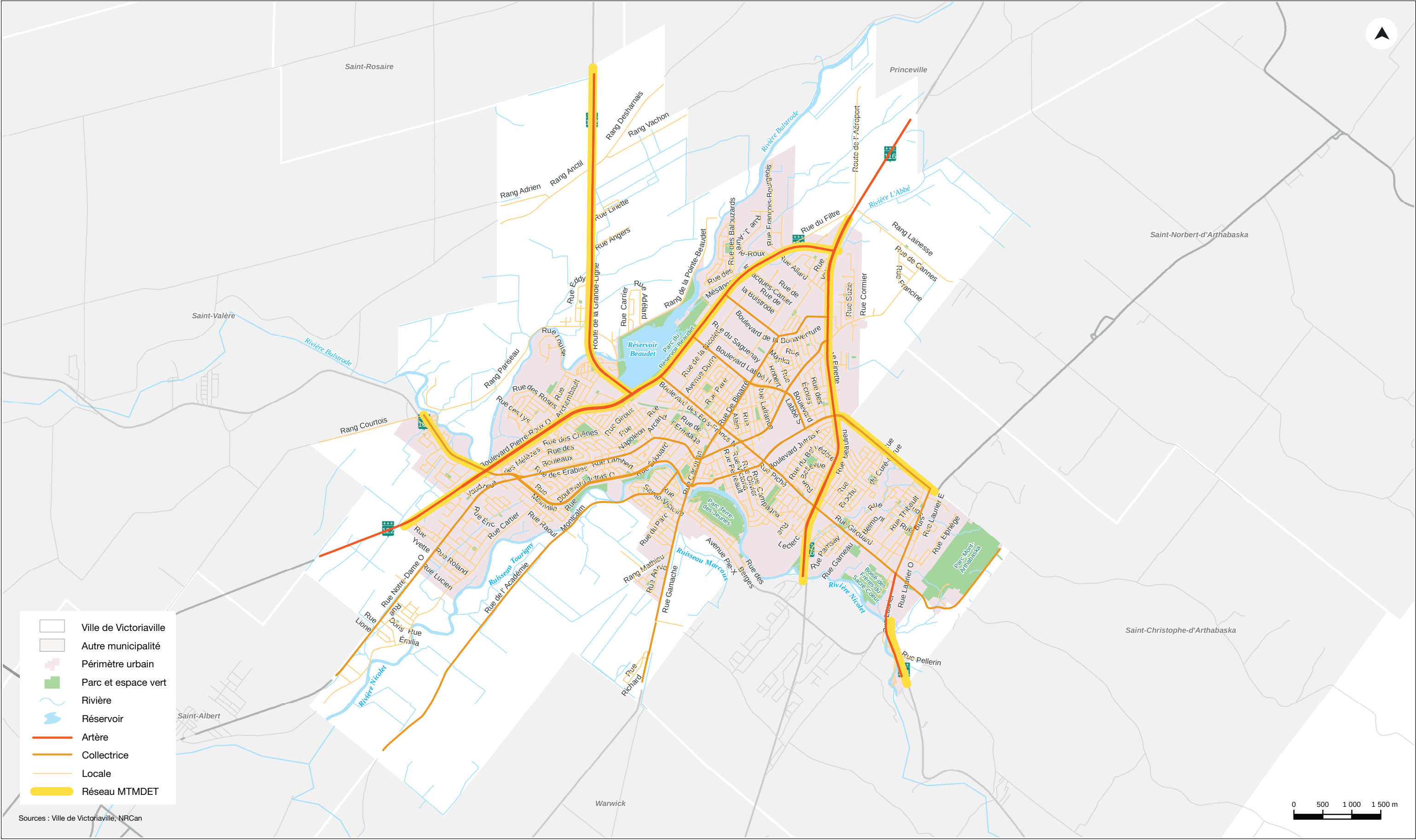


FIGURE D-1
Hiérarchie routière

ANNEXE E

DJMA

E.1 - DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS (DJMA)

Afin d'estimer les débits journaliers moyens annuels (DJMA), les comptages véhiculaires réalisés par la Ville de Victoriaville et le MTMDET ont été utilisés. Étant donné que les comptages de la Ville ont été réalisés pour des périodes variables d'un carrefour à l'autre, des facteurs de pondération des débits pour le jour et le mois ont été appliqués à l'estimation du DJMA (tableau E-1). Ces facteurs sont tirés du logiciel de comptages utilisés par la Ville, Metrocount. Il est à noter qu'aucun facteur de pondération n'a été appliqué au DJMA des routes numérotées régies par le MTMDET (comptages aux postes permanents). La figure E-1 présente les DJMA estimés sur le réseau routier de la municipalité de Victoriaville.

Tableau E-1. Facteurs de correction jour/mois

Jours	
Lundi	0.9599
Mardi	0.928
Mercredi	0.922
Jeudi	0.9108
Vendredi	0.9266
Samedi	1.16
Dimanche	1.318
Mois	
Janvier	1.04
Février	0.979
Mars	0.973
Avril	1
Mai	1
Juin	1
Juillet	1
Août	1
Septembre	1
Octobre	1
Novembre	0.973
Décembre	0.9965

Source: MetroCount

E.2 - ADÉQUATION ENTRE LA HIÉRARCHIE ET LES DÉBITS ACTUELS

Une analyse de la classification hiérarchique attribuée aux différents axes routiers de Victoriaville a été réalisée à l'aide des DJMA estimés (tableau 2.4) . La figure E-1 et le tableau E-2 présentent cette analyse, faite en fonction des débits théoriques selon la hiérarchie routière de l'ATC¹ (tableau E-3).

Ainsi, certains axes accueillent des débits plus importants que leur classification le prévoit. Le fait que certains axes jouent un rôle plus important que celui qu'ils devraient jouer peut causer des situations dangereuses, car les aménagements routiers ne sont pas conçus pour accueillir sécuritairement de tels débits.

Tableau E-3 : Principales caractéristiques de la hiérarchie routière

Hiérarchie routière	Vitesse affichée	Débit de circulation journalier
Artère	50-100 km/h	< 30 000
Collectrice	50-80 km/h	1000-12000
Locale	30 – 50 km/h	<3000

Source : ATC, Geometric Design Guide for Canadian Roads, Édition 1999

¹ ATC, Geometric Design Guide for Canadian Roads, Édition 1999

Tableau E-2: DJMA versus hiérarchie

No.	Rue	Classification actuelle	DJMA	Rôle joué
1	Rue de l' Académie	Locale	3700	Collectrice
2	Rue Girouard	Locale	5400	Collectrice
3	Rue des Hospitalières	Locale	3100	Collectrice
4	Rue Thibault	Locale	3000	Collectrice
5	Rue de l' Académie	Locale	5700	Collectrice
6	Rue de l' Aqueduc	Locale	9200	Collectrice
7	Boulevard des Bois-Francis S	Collectrice	16800	Artère
8	Boulevard des Bois-Francis S	Collectrice	17500	Artère
9	Boulevard des Bois-Francis S	Collectrice	21900	Artère
10	Boulevard des Bois-Francis S	Collectrice	22000	Artère
11	Boulevard des Bois-Francis N	Collectrice	13500	Artère
12	Rue de l' Ermitage	Locale	5300	Collectrice
13	Rue Girouard	Locale	6900	Collectrice
14	Boulevard Jutras E	Collectrice	14500	Artère
15	Boulevard Labbé S	Collectrice	14200	Artère
16	Rue Notre-Dame E	Collectrice	12500	Artère
17	Rue Saint-Jean-Baptiste	Locale	9600	Collectrice
18	Rue Notre-Dame O	Collectrice	18600	Artère
19	Rue Perreault	Locale	4600	Collectrice

E.3 - CARACTÉRISATION DE LA CIRCULATION ACTUELLE

Les conditions de circulation de la Ville de Victoriaville sont basées sur les données de trafic habituel de Google Traffic pour un jeudi aux heures de pointe du matin (8 h), du midi (12 h) et de l'après-midi (17 h).

Google Traffic est un outil qui a été ajouté en 2009 au site de cartographie et d'images satellites Google Maps. Ce dernier permet de voir les conditions de déplacements véhiculaires en temps réel à l'aide d'une échelle de vitesse représentée par des codes de couleur. Ces vitesses sont établies à l'aide des données cellulaires des automobilistes qui se connectent au site de Google Maps. Il est à noter que ces vitesses ne tiennent pas compte des données cellulaires des piétons ou cyclistes, qui biaiseraient les calculs.

Pour les déplacements véhiculaires, l'échelle de vitesse se décrit comme suit :

- Couleur verte : vitesse supérieure à 40 km/h;
- Couleur orange : vitesse entre 25 km/h et 40 km/h;
- Couleur rouge : moins de 25 km/h.

En plus des données en temps réel, Google Traffic fournit également les vitesses de déplacement historiques par jour et par heure. Ces vitesses historiques constituent les moyennes des vitesses observées pendant les douze derniers mois par Google. La figure E-2 présente les conditions affichées par Google Traffic pour les heures de pointe du matin (8 h), du midi (12 h) et de l'après-midi (17 h). Ces résultats sont jugés représentatifs des heures de pointe.

Aucun ralentissement véhiculaire important n'est observé sur le réseau routier de la municipalité, et ce, aux trois heures de pointe de la journée. En effet, certains axes routiers présentent de légers ralentissements où la vitesse de circulation des usagers varie entre 25 km/h et 40 km/h. Ces ralentissements sont principalement observés sur les artères et collectrices qui permettent une connexion entre Victoriaville et les municipalités limitrophes. Plus précisément, les axes où de légers ralentissements sont recensés à l'une ou l'ensemble des heures de pointe sont :

- Rue Notre-Dame Ouest;
- Rue Gamache;
- Rue Laurier Est;
- Boulevard des Bois-Francis;
- Boulevard Jutras Est;
- R-116;
- R-161.

Il est à noter que les légers ralentissements sont en plus grand nombre aux heures de pointe du midi et de l'après-midi.

AM



MIDI



PM



FIGURE E-2
Captures Google Traffic (AM, Midi et PM)

ANNEXE F

MODES DE GESTION

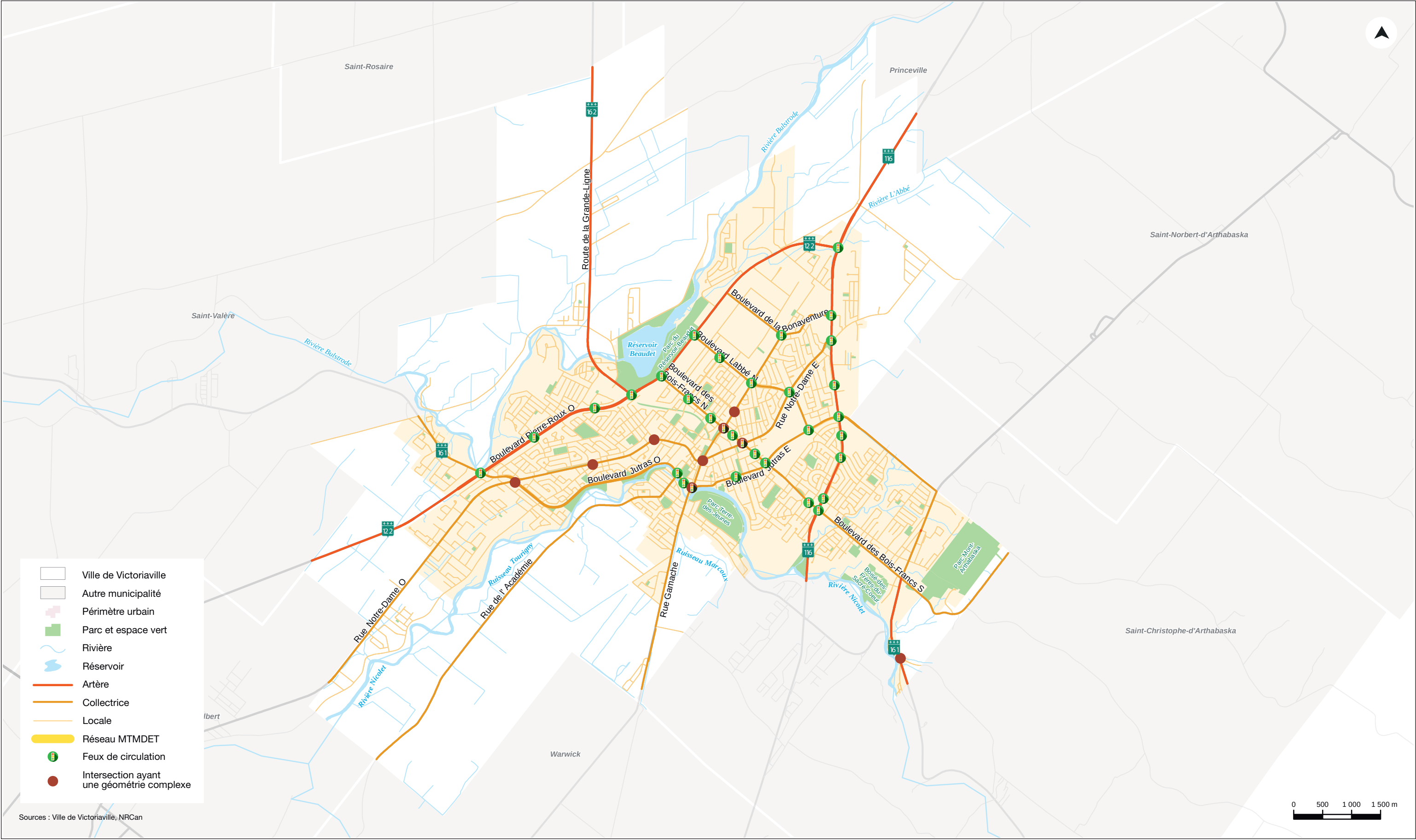


FIGURE F-1
Modes de gestion

ANNEXE G

VITESSE

G.1 - VITESSE AFFICHÉE

ANALYSE DE LA VITESSE PRATiquÉE

À l'exception de quelques tronçons artériels et collecteurs qui ont une vitesse affichée entre 70 km/h et 90 km/h, du chemin d'accès au parc Mont-Arthabaska affichée à 15 km/h, des abords de certains parcs et écoles de Victoriaville où la limite de vitesse est de 30 km/h et des rues Campagna, Chevalier et Canon affichées à 40 km/h, la majorité des axes routiers de la municipalité ont une vitesse affiche de 50 km/h. La figure G-1 illustre la vitesse affichée des différents axes routiers de Victoriaville.

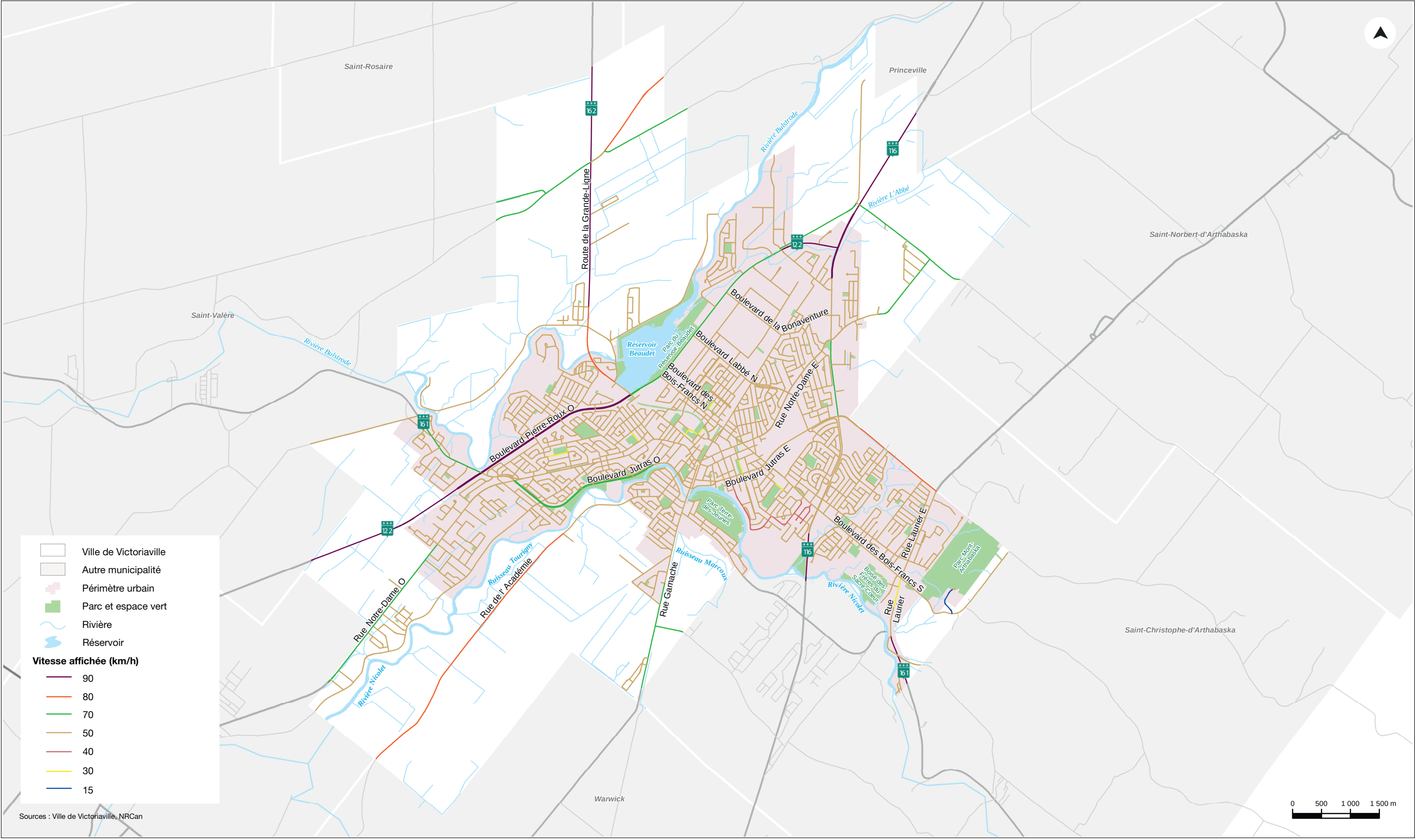


FIGURE G-1
Vitesse affichées

G.2 - ANALYSE DE LA VITESSE PRATiquÉE

ANALYSE DE LA VITESSE PRATiquÉE

Les vitesses affichées ne sont pas nécessairement les vitesses pratiquées (vitesses au 85e centile) par les conducteurs. Ces derniers choisissent généralement leur vitesse de circulation d'après les paramètres suivants :

- Les caractéristiques de la chaussée carrossable : état, largeur et homogénéité ;
- Les caractéristiques des abords de l'axe routier : présence d'aménagements dédiés aux modes actifs (trottoirs, pistes cyclables et autres), d'accès et d'entrées charretières ;
- Le comportement des différents usagers de la route : autres conducteurs de véhicules particuliers, camionneurs, chauffeurs d'autobus, cyclistes et piétons ;
- La présence de signalisation le long de l'axe routier ;
- La présence policière ;
- La marge acceptable qui est perçue par les conducteurs (vitesse qui est non sanctionnée par les policiers).

Le tableau G-1 présente les mesures à prendre selon les différentiels recensés entre la vitesse pratiquée et la vitesse affichée.

La figure G-2 illustre la vitesse affichée des différents axes routiers ainsi que la nécessité d'agir sur ces axes d'après le différentiel de vitesses. Il est à noter que les plaintes de vitesses excessives des citoyens qui ont été recueillies par la municipalité de Victoriaville depuis 2014 ont été localisées sur cette même figure (total de 45 plaintes de vitesses dont 31 plaintes sont localisées sur la figure G-2). Le tableau G-2 détaille l'analyse de la vitesse pratiquée.

Tableau G-1. Différentiel entre les vitesses pratiquées et les vitesses affichées

Vitesse	40 km/h / 50 km/h	30 km/h
Aucune intervention	0-8 km/h	0-5 km /h
Intervention de sensibilisation	9-14 km/h	6-9 km/h
Intervention physique	15 km/h	10 km/h

Note: Les trois niveaux d'interventions sont tirés du document du MTMDET, Gestion de la vitesse sur le réseau routier en milieu urbain émis en avril 2015. Les différentiels de vitesses sont des standards établis par CIMA+ pour des rues résidentielles en milieu urbain.

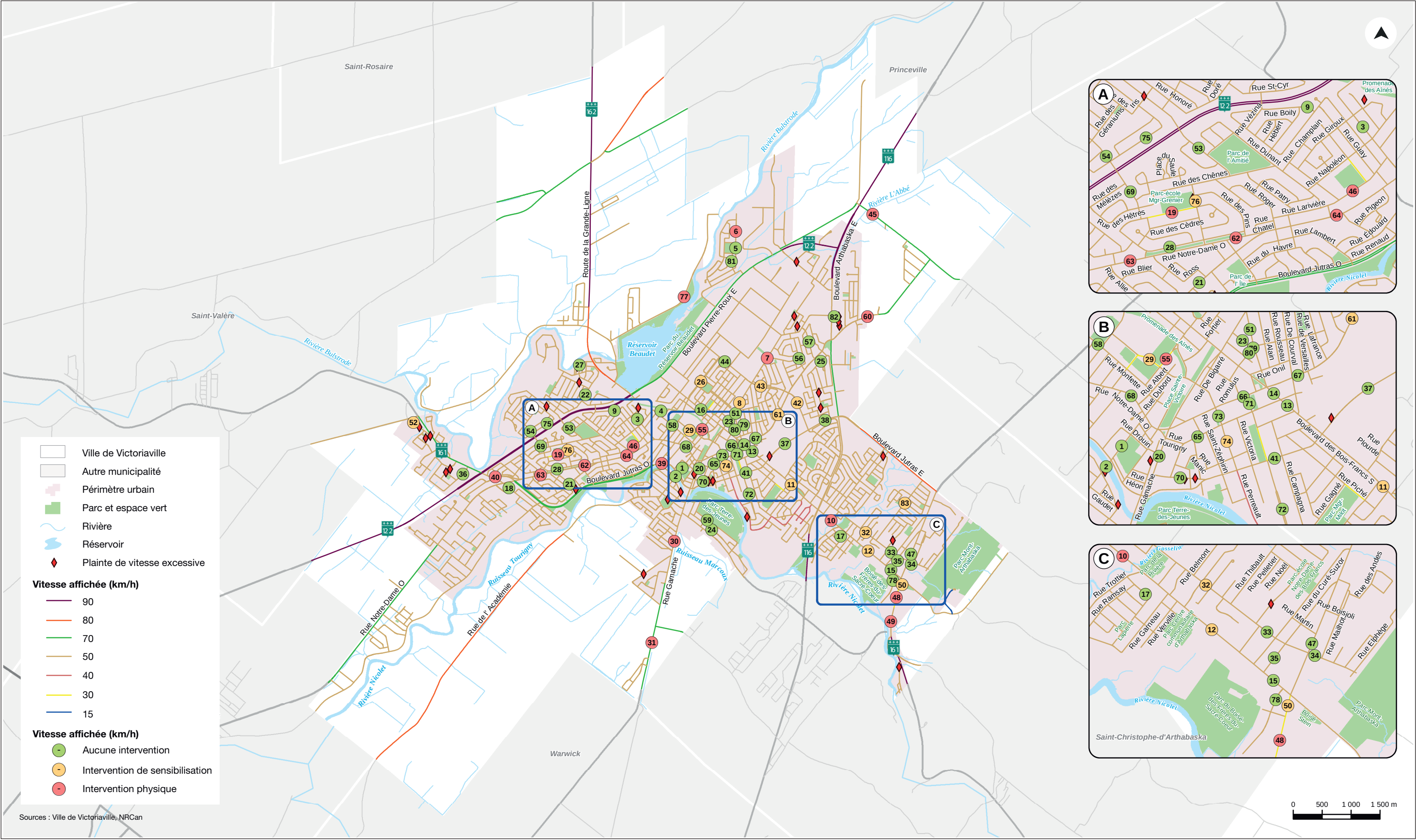
Certaines rues de la municipalité présentent des différentiels entre les vitesses affichées et les vitesses mesurées suffisamment élevées pour justifier des interventions physiques. Ces rues sont les suivantes :

- Rue des Balbuzards;
- Boulevard Jutras Ouest;
- Rang de Lainesse;
- Rue Larivière;
- Rue Laurier Ouest;
- Rue du Manège;
- Rue Nault;
- Rue Notre-Dame Ouest;
- Rang de la Pointe Beaudet.

Des interventions de sensibilisation sont aussi nécessaires sur douze (12) axes. Il est à noter que la majorité des plaintes de vitesses excessives sont localisées sur des tronçons de rues de Victoriaville où aucun relevé de la vitesse pratiquée n'est disponible. En effet, l'analyse de la vitesse pratiquée a pu être réalisée à 3 des 31 sites où des citoyens se sont plaints de la vitesse, soit :

- Rue Carignan entre les rues Héon et Tourigny;
- Rue Octave entre la rue Carignan et Paradis;
- Rue de l'Académie entre le boulevard Jutras Ouest et la rue du Parc.

L'analyse de ces trois sites tend à démontrer qu'il n'y a pas de problématique de vitesse à ces endroits (aucune intervention nécessaire aux trois sites) et qu'il s'agit plutôt d'une perception des citoyens.



G.2 - ANALYSE DE LA VITESSE PRATiquÉE

Tableau G-1. Vitesses affichées vs, vitesses pratiquées

No.	Rue	Limite de vitesse (km/h)	Vitesse au 85e centile (km/h)	Différentiel (km/h)	Nécessité d'intervention
1	Rue de l'Académie	50	45	-6	Aucune intervention
2	Rue de l'Académie	50	56	5	Aucune intervention
3	Rue de l'Aqueduc	50	58	7	Aucune intervention
4	Rue Arcand	50	46	-4	Aucune intervention
5	Rue des Balbuzards	50	50	0	Aucune intervention
6	Rue des Balbuzards	50	104	-40	Intervention physique
7	Rue de Bigarré	50	66	15	Intervention physique
8	Rue de Bigarré	50	63	13	Intervention de sensibilisation
9	Rue Boily	50	44	-7	Aucune intervention
10	Boulevard des Bois-Francis Sud	50	69	18	Intervention physique
11	Boulevard des Bois-Francis Sud	50	59	8	Intervention de sensibilisation
12	Boulevard des Bois-Francis Sud	50	60	10	Intervention de sensibilisation
13	Boulevard des Bois-Francis Sud	50	49	-2	Aucune intervention
14	Boulevard des Bois-Francis Sud	50	39	-12	Aucune intervention
15	Boulevard des Bois-Francis Sud	50	54	4	Aucune intervention
16	Boulevard des Bois-Francis Nord	50	57	7	Aucune intervention
17	Boulevard des Bois-Francis Nord	50	57	6	Aucune intervention
18	Rue Boucher	50	55	5	Aucune intervention
19	Rue des Bouleaux	30	51	21	Intervention physique
20	Rue Carignan	50	56	5	Aucune intervention
21	Rue Cartier	50	49	-2	Aucune intervention
22	Rue Catherine	50	50	-1	Aucune intervention
23	Rue Cécile	50	40	-11	Aucune intervention
24	Rue de la Colline	50	49	-2	Aucune intervention
25	Rue Desrochers	50	46	-5	Aucune intervention
26	Rue Dunn	50	60	9	Intervention de sensibilisation

G.2 - ANALYSE DE LA VITESSE PRATiquÉE

27	Rue des Éboulis	50	52	1	Aucune intervention
28	Rue des Érables	50	54	4	Aucune intervention
29	Rue de l'Ermittage	30	37	6	Intervention de sensibilisation
30	Rue Gamache	50	67	17	Intervention physique
31	Rue Gamache	50	89	38	Intervention physique
32	Rue Girouard	50	60	9	Intervention de sensibilisation
33	Rue Girouard	50	58	8	Aucune intervention
34	Rue Girouard	50	49	-2	Aucune intervention
35	Rue des Hospitalières	50	39	-12	Aucune intervention
36	Rue Jean-François	50	57	6	Aucune intervention
37	Boulevard Jutras Est	50	56	5	Aucune intervention
38	Boulevard Jutras Est	50	52	1	Aucune intervention
39	Boulevard Jutras Ouest	50	71	21	Intervention physique
40	Boulevard Jutras Ouest	50	70	20	Intervention physique
41	Boulevard Jutras Est	50	55	5	Aucune intervention
42	Boulevard Labbé Sud	50	64	13	Intervention de sensibilisation
43	Boulevard Labbé Nord	50	62	12	Intervention de sensibilisation
44	Boulevard Labbé Nord	50	57	7	Aucune intervention
45	Rang de l'Aïnesse	50	88	37	Intervention physique
46	Rue Larivière	30	50	20	Intervention physique
47	Rue Laurier Est	50	55	5	Aucune intervention
48	Rue Laurier Ouest	30	61	30	Intervention physique
49	Rue Laurier Ouest	50	71	21	Intervention physique
50	Rue Laurier Ouest	50	61	10	Intervention de sensibilisation
51	Rue Lavigne	50	46	-4	Aucune intervention
52	Rue Lavoie	50	61	11	Intervention de sensibilisation
53	Rue des Lilas	50	57	7	Aucune intervention
54	Rue des Lys	50	53	2	Aucune intervention
55	Rue du Manège	30	44	14	Intervention physique
56	Rue Marthe-Lemaire	50	54	4	Aucune intervention

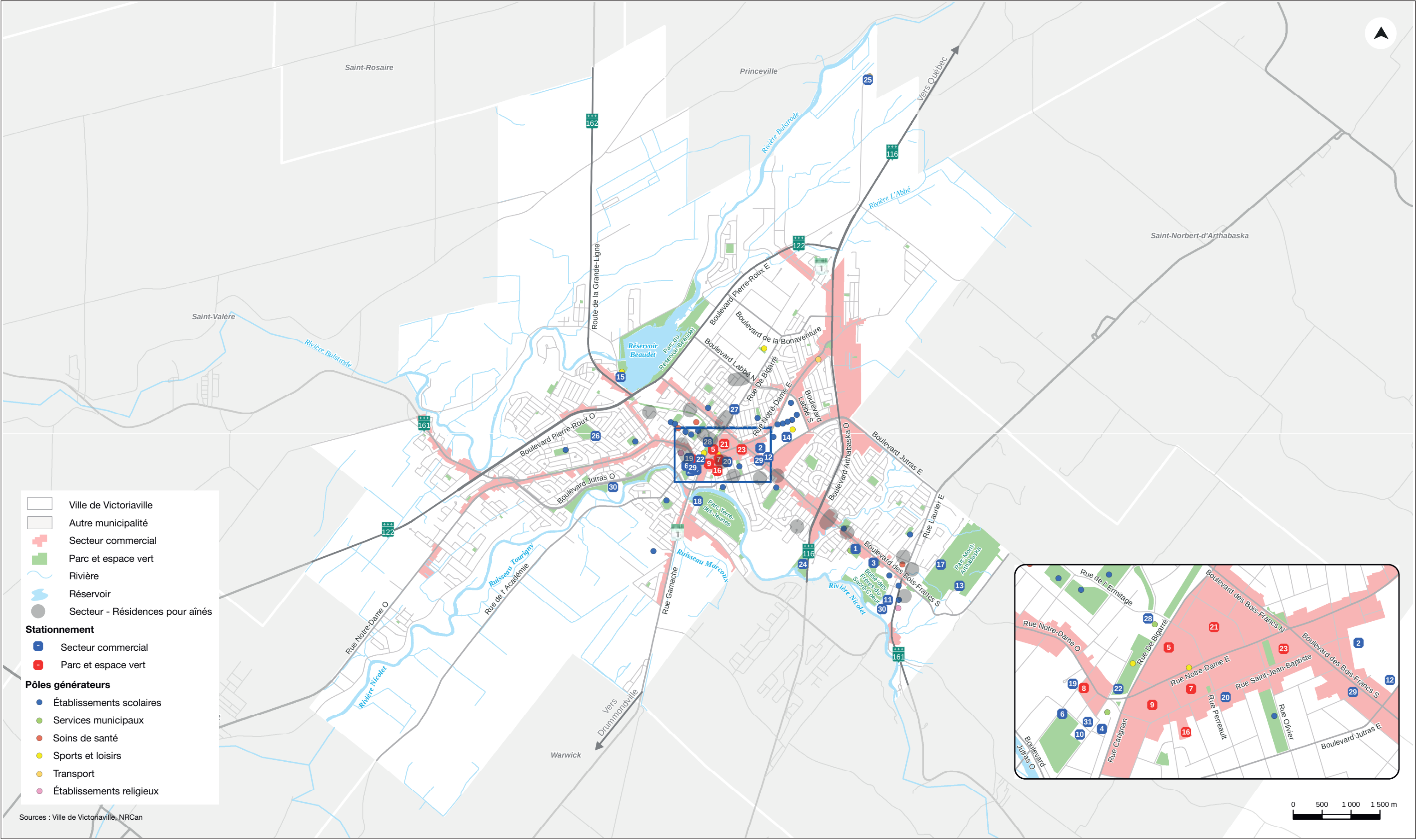
G.2 - ANALYSE DE LA VITESSE PRATiquÉE

57	Rue de la Mère Simon	50	58	8	Aucune intervention
58	Rue Monfette	50	45	-5	Aucune intervention
59	Rue des Nations	50	51	0	Aucune intervention
60	Rue Nault	50	66	15	Intervention physique
61	Rue Notre-Dame Est	50	59	9	Intervention de sensibilisation
62	Rue Notre-Dame Ouest	50	64	14	Intervention physique
63	Rue Notre-Dame Ouest	50	64	14	Intervention physique
64	Rue Notre-Dame Ouest	50	64	14	Intervention physique
65	Rue Notre-Dame Est	50	39	-12	Aucune intervention
66	Rue Notre-Dame Est	50	44	-7	Aucune intervention
67	Rue Notre-Dame Est	50	34	-16	Aucune intervention
68	Rue Notre-Dame Ouest	50	52	1	Aucune intervention
69	Rue des Noyers	50	46	-4	Aucune intervention
70	Rue Octave	50	51	0	Aucune intervention
71	Rue Olivier	50	40	-10	Aucune intervention
72	Rue Olivier	50	56	5	Aucune intervention
73	Rue Perreault	50	37	-14	Aucune intervention
74	Rue Perreault	50	63	12	Intervention de sensibilisation
75	Rue des Pétunias	50	46	-4	Aucune intervention
76	Rue des Plaines	30	36	6	Intervention de sensibilisation
77	Rang de la Pointe Beudet	50	67	16	Intervention physique
78	Rue Poisson	50	58	7	Aucune intervention
79	Rue Romulus	50	48	-3	Aucune intervention
80	Rue Romulus	50	48	-2	Aucune intervention
81	Rue des Sittelles	50	55	5	Aucune intervention
82	Rue Steve	50	44	-7	Aucune intervention
83	Rue Thibault	50	63	12	Intervention de sensibilisation

Source : Base de données de collisions 2010-2013 de Victoriaville Traitement : CIMA+

ANNEXE H

OFFRE EN STATIONNEMENT



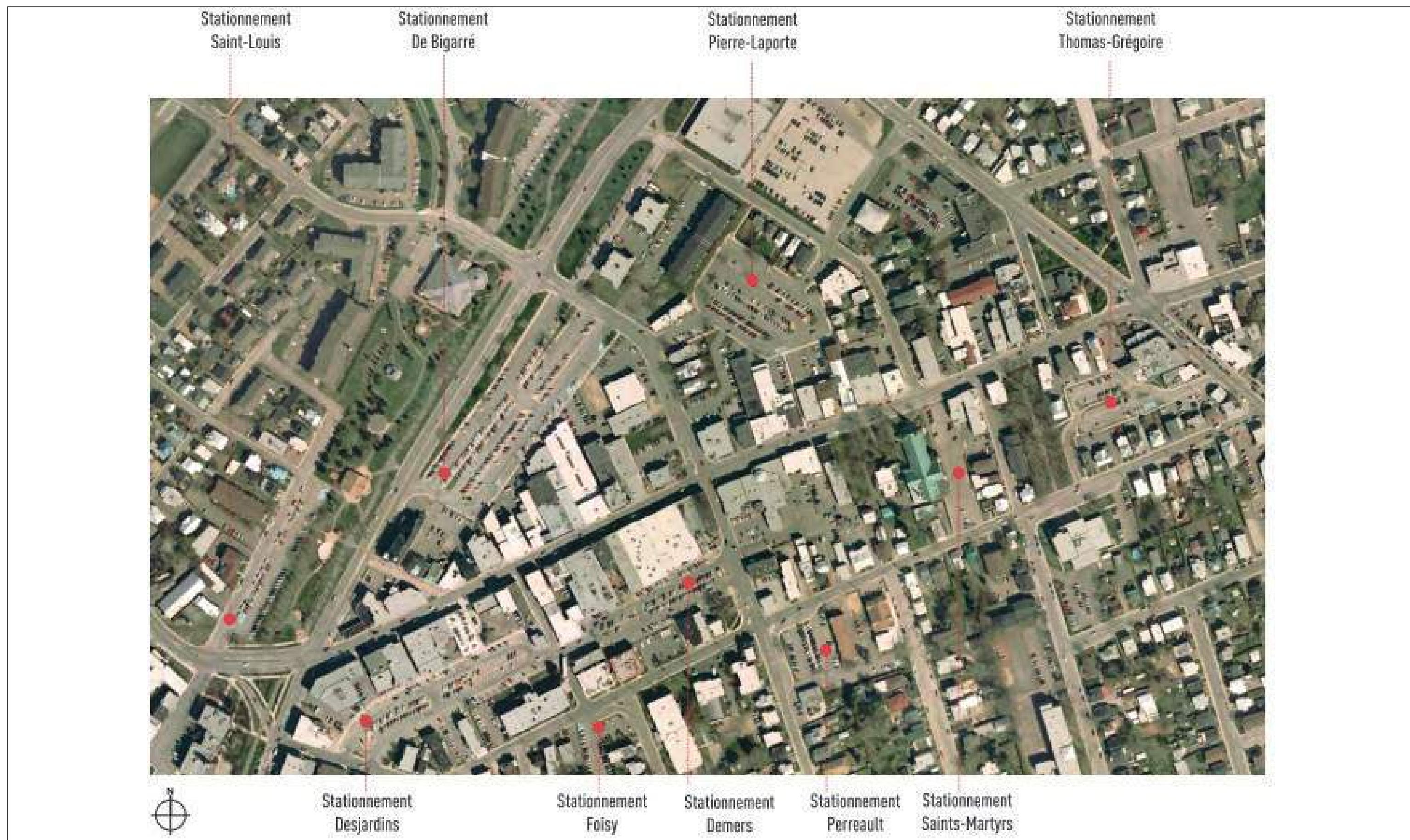
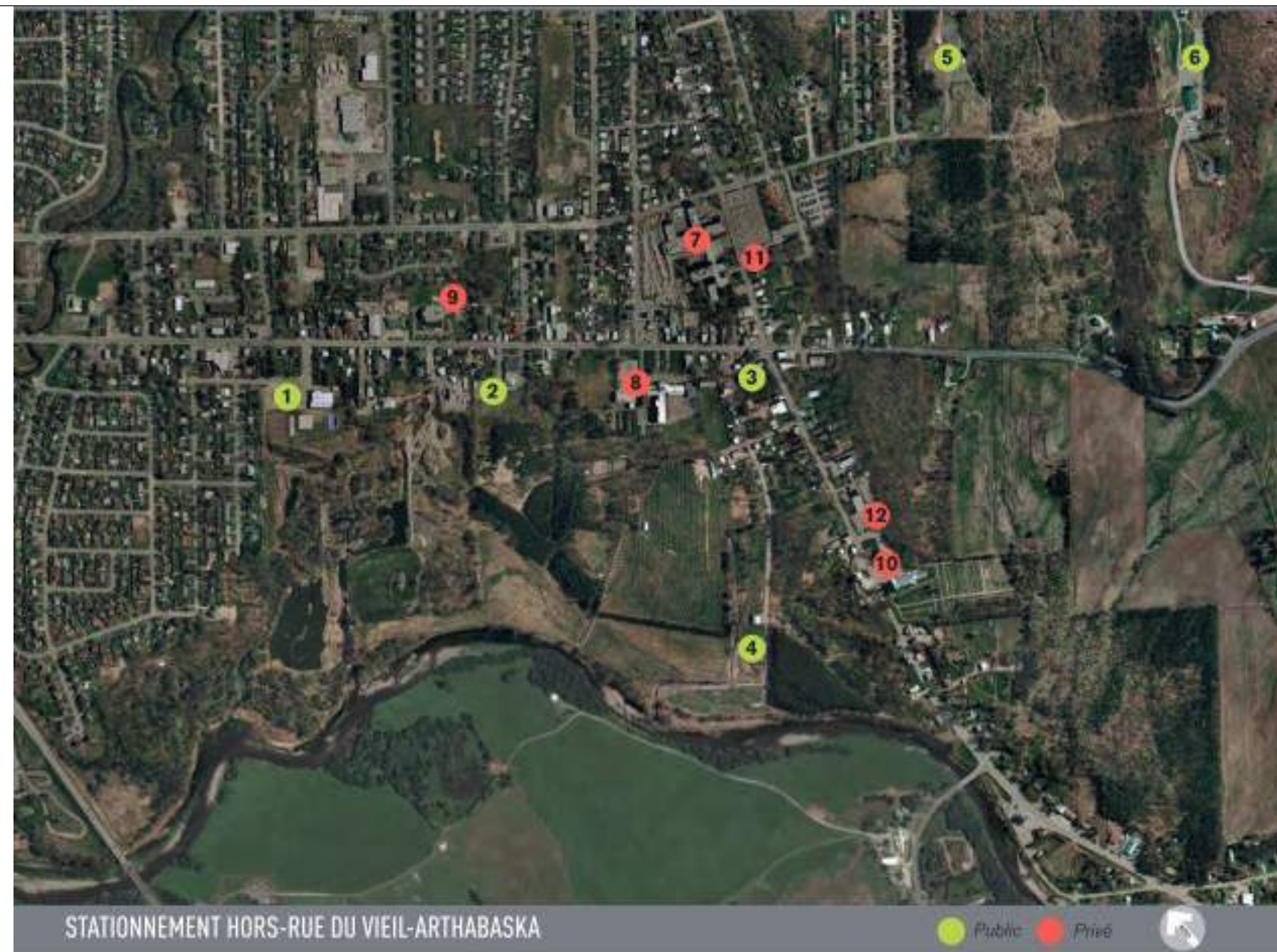


FIGURE H-2
Stationnement hors rue - Centre-Ville de Victoriaville



1 Stationnement du centre communautaire Gratuit 174 places	5 Stationnement Girouard Gratuit 115 places	9 Stationnement palais de justice 132 places
2 Stationnement Alcide-Fleury Gratuit 78 places	6 Stationnement Mont Arthabaska Gratuit 113 places	10 Stationnement église Saint-Christophe d'Arthabaska 103 places
3 Stationnement Louis-Ovide Pêpin Gratuit 8 places	7 Stationnement CIUSSS-MCO d'Arthabaska Payant 1 112 places	11 Clinique Laurier 143 places
4 Stationnement Boisé des Frères du Sacré-Cœur Gratuit 26 places	8 Stationnement Complexe Sacré-Cœur 164 places	12 Stationnement école Monseigneur Côté 90 places

FIGURE H-3
Stationnement hors rue Vieil-Arthabaska

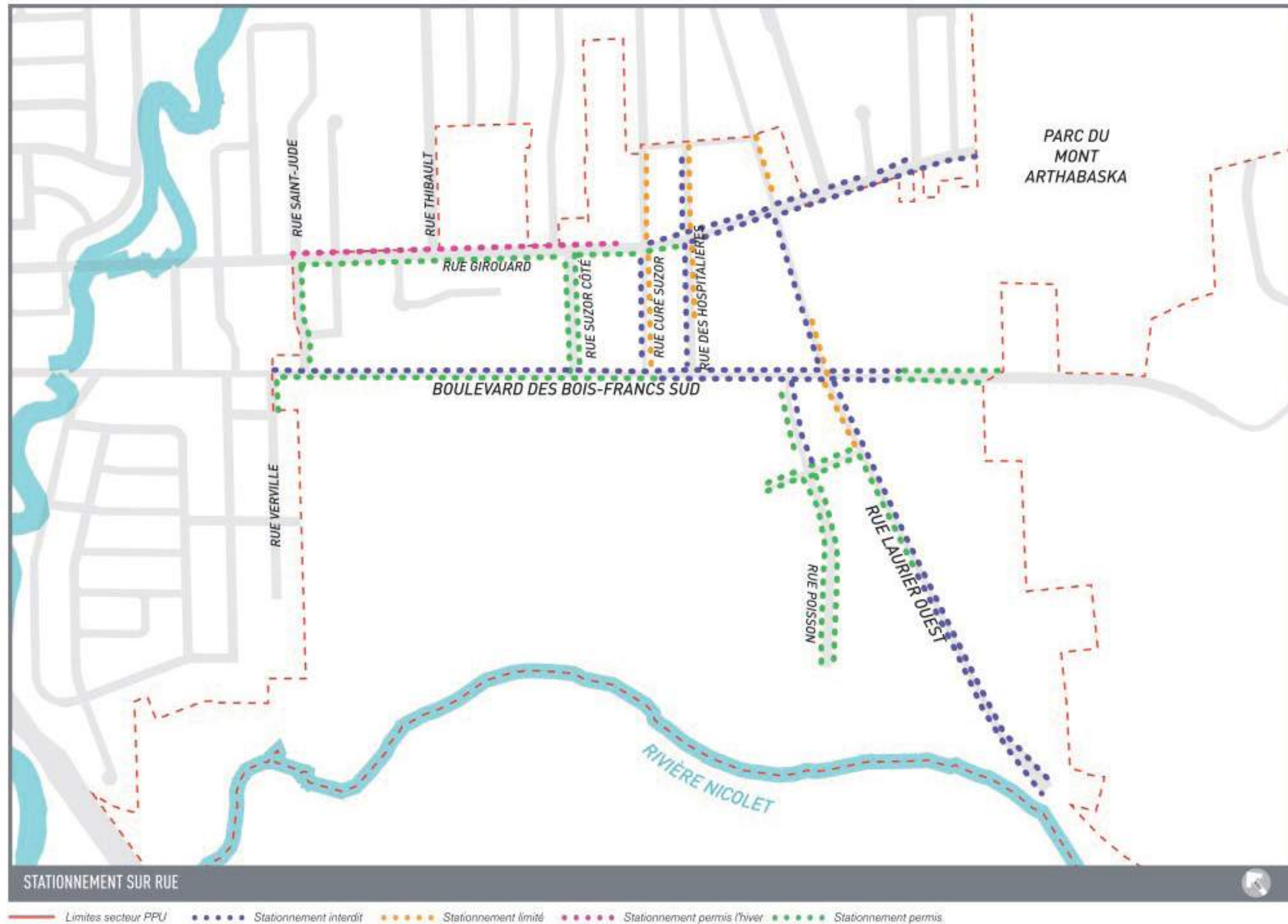


FIGURE H-4

Stationnement sur rue Vieil-Arthabaska

ANNEXE I

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

ANNEXE I - SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'analyse des collisions permet d'établir un portrait d'ensemble des caractéristiques des collisions ayant eu lieu sur le réseau routier de la municipalité de Victoriaville. Les données de collisions ont été fournies par les intervenants de Victoriaville et font référence aux données de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) recensées entre 2010 et 2013 inclusivement (4 ans).

Au total, 3 165 collisions ont été recensées à Victoriaville. De ce nombre, 659 événements n'ont pas été considérés dans la présente analyse, car elles ont eu lieu sur des chemins ou terrains privés de la municipalité (ex : stationnement).

Les sous-sections suivantes traitent des principales caractéristiques des 2 506 collisions survenues sur le réseau routier de Victoriaville. Plus précisément, l'analyse des collisions tend à caractériser la sécurité routière de la municipalité selon 4 axes distincts, soit :

- La caractérisation temporelle des collisions (quand?);
- Les personnes impliquées lors de ces événements (qui?);
- Les causes des collisions (comment?);
- La localisation des collisions (où?)

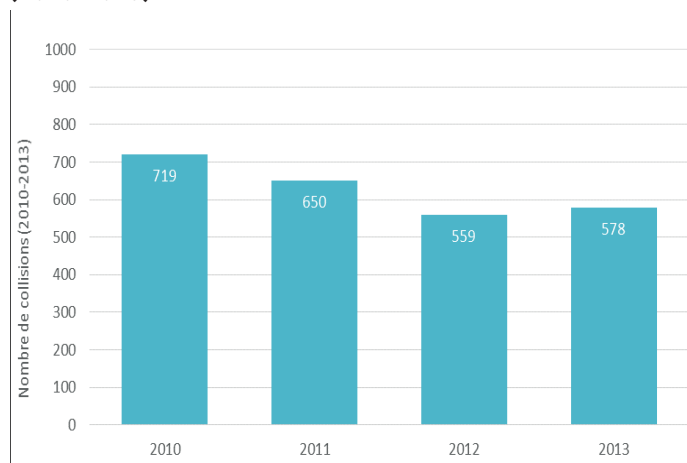
I. 1- CARACTÉRISATION TEMPORELLE DES COLLISIONS

TENDANCE ANNUELLE

Entre 2010 et 2013, 2 506 collisions, toutes gravités confondues, sont survenues sur le réseau routier municipal de Victoriaville, ce qui représente une moyenne annuelle de 627 collisions. Tel qu'illustré à la figure I-1, le nombre de collisions est en décroissance depuis 2010 (réduction moyenne de 17%).

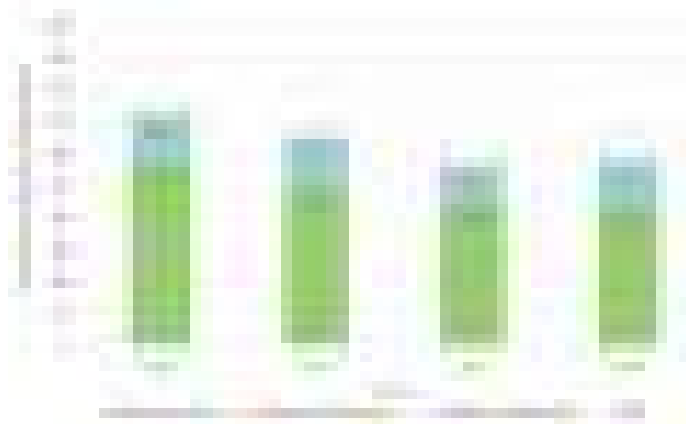
blessés graves et 525 collisions avec blessés légers), ce qui correspond à une moyenne annuelle de 7 collisions avec blessés graves et 131 collisions avec blessés légers. De plus, 1 946 des 2 506 collisions (77,7%) n'ont occasionné aucune blessure apparente aux usagers impliqués (DMS).

Figure I-1. Évolution annuelle du nombre total de collisions survenues sur le réseau routier de Victoriaville (2010-2013)



Parmi les 2 506 collisions de Victoriaville, 6 d'entre elles (0,2%) ont occasionné le décès du ou des usagers impliqués (figure I-2).

Figure I-2. Répartition mensuelle des collisions selon leurs gravités (2010-2013)



Source : Base de données de collisions 2010-2013 de Victoriaville
Traitement : CIMA+

Par ailleurs, 554 des 2 506 collisions (22,1%) ont occasionné des blessures aux usagers impliqués (29 collisions avec

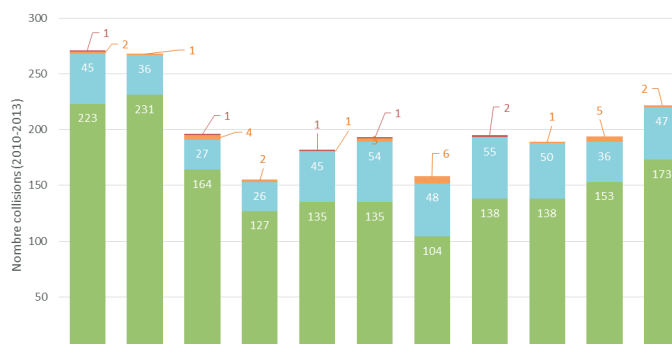
I. 1- CARACTÉRISATION TEMPORELLE DES COLLISIONS

TENDANCE MENSUELLE

La répartition mensuelle des collisions est présentée à la figure I-3. Les constats à en tirer sont les suivants :

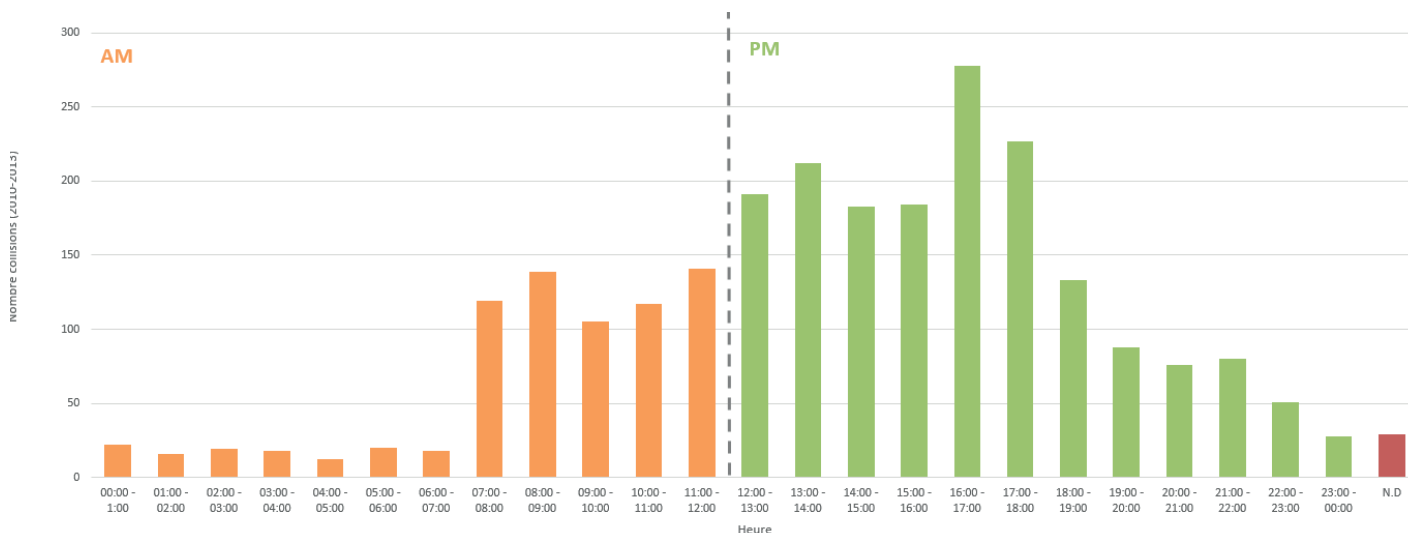
- 1 044 des 2 506 collisions (41,6%), toutes gravités confondues, sont survenues sur une période de 4 mois successifs, soit de novembre à février (période hivernale). Il est à noter que 43,7% des collisions avec DMS surviennent durant cette période (852 collisions);
- 2 des 6 collisions mortelles (33,3%) sont survenues au mois d'août;
- 6 des 29 collisions avec blessés graves (20,7%) sont survenues au mois de juillet.

Figure I-3. Évolution mensuelle du nombre total de collisions survenues sur le réseau routier de Victoriaville (2010-2013)



Source : Base de données de collisions 2010-2013 de Victoriaville
Traitement : CIMA+

Figure I-5. Répartition horaire des collisions (2010-2013)



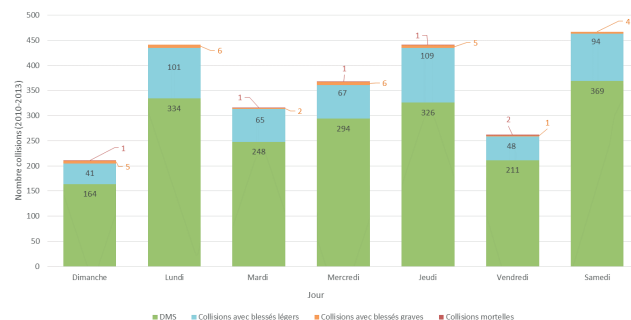
Source : Base de données de collisions 2010-2013 de Victoriaville Traitement : CIMA+

TENDANCE JOURNALIÈRE

La répartition journalière des collisions est présentée à la figure I-4. Les principaux constats tirés de ce graphe sont :

- 1 828 des 2 506 collisions (72,9%), toutes gravités confondues, sont survenues la semaine (lundi au vendredi inclusivement) tandis que 678 collisions (27,1%) sont survenues la fin de semaine;
- 2 des 6 collisions mortelles (33,3%) sont survenues un vendredi;
- 12 des 29 collisions avec blessés graves (41,4%) sont survenues un lundi et un mercredi;
- 109 des 525 collisions avec blessés légers (20,8%) sont survenues un jeudi;
- 369 des 1 946 collisions avec DMS (18,9%) sont survenues un samedi.

Figure I-4. Évolution journalière du nombre total de collisions survenues sur le réseau routier de Victoriaville (2010-2013)



I. 1- CARACTÉRISATION TEMPORELLE DES COLLISIONS

TENDANCE HORAIRE

La figure I-5 présente la répartition horaire des collisions survenues dans la municipalité de Victoriaville. Les principaux constats tirés de ce graphe sont :

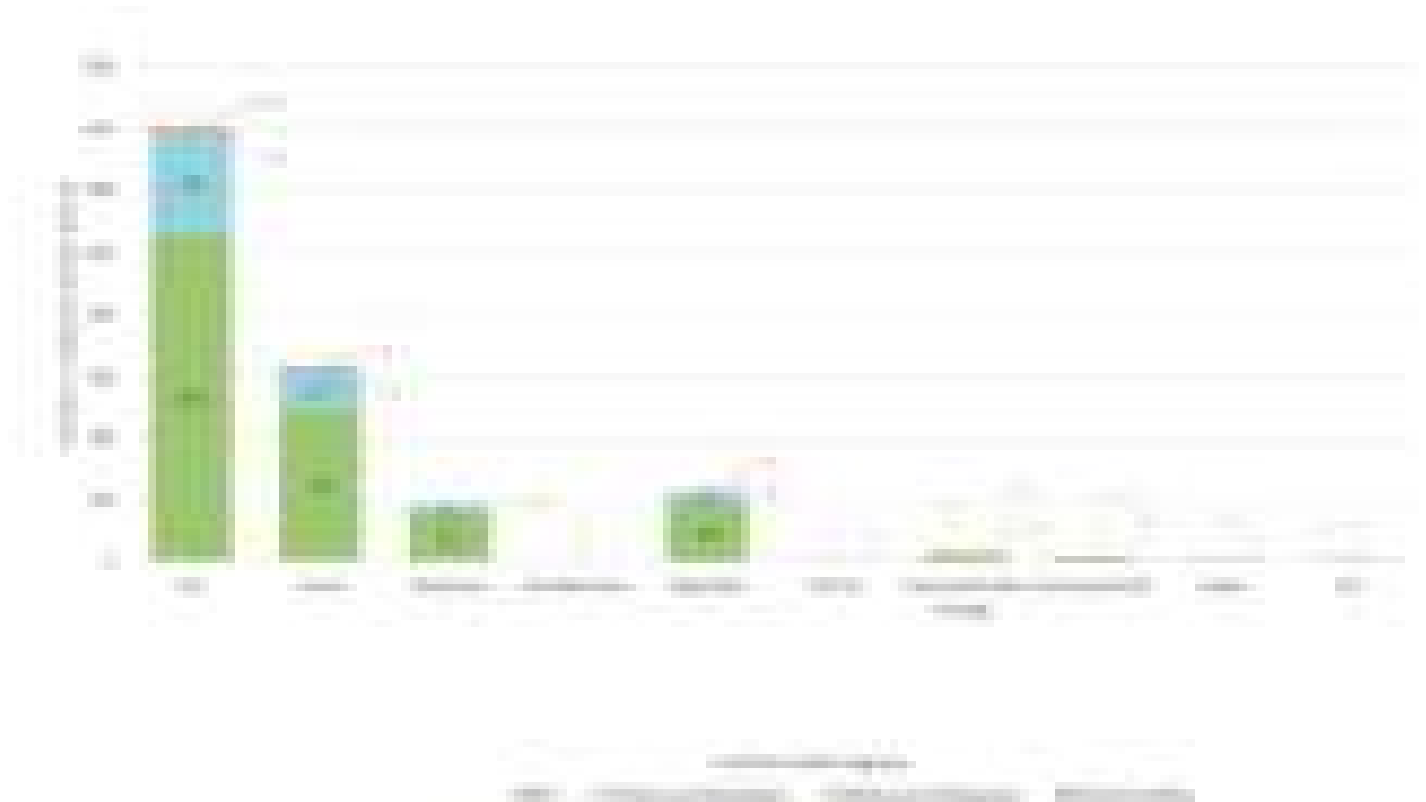
- 1233 des 2506 collisions (49,2%) sont survenues durant les périodes de pointe du réseau routier de Victoriaville où les déplacements véhiculaires sont nombreux. Plus précisément, 21,7% des collisions sont survenues durant la période de pointe du midi (entre 11 h et 14 h) et 27,5% sont survenues durant la période de pointe de l'après-midi (entre 15 h et 18 h);
- 278 des 2 506 collisions (11,1%) sont survenues entre 16 h et 17 h.

Il est à noter que la tranche horaire de 29 des 3 208 collisions (0,9%) n'est pas identifiée dans la base de données des collisions.

TENDANCE MÉTÉOROLOGIQUE

Tel qu'illustré à la figure I-6, 56% des collisions, toutes gravités confondues, sont survenues par temps clairs. Il est à noter que cette analyse des conditions météorologiques est essentiellement basée sur le descriptif de la météo indiqué dans la base de données. Pour certains événements, cette information peut s'avérer erronée et/ou biaisée (ex.: policier a indiqué que le ciel est clair, mais il neige). Une analyse basée sur les archives météorologiques de 2010 à 2013 donnerait des résultats plus précis.

Figure I-6. Répartition des collisions selon les conditions météorologiques et la gravité des collisions (2010-2013)



Source : Base de données de collisions 2010-2013 de Victoriaville Traitement : CIMA+

I. 2- CARACTÉRISATION DES PERSONNES IMPLIQUÉES

GENRE DES COLLISIONS

La figure I-7 présente le genre des collisions survenues sur le réseau routier de Victoriaville. Les principaux constats tirés de ce graphe sont :

- 2057 des 2 506 collisions (82,1%) impliquent un ou des véhicules routiers. Il est à noter que deux de ces collisions ont causé la mort du ou des usagers impliqués;
- 103 des 2 506 collisions (4,1%) impliquent des usagers vulnérables : 50 collisions avec piétons et 53 collisions avec cyclistes. Il est à noter que 2 collisions piétonnes ont causé la mort du ou des piétons impliqués;
- 155 des 2 506 collisions (6,2%) impliquent un objet fixe.

VÉHICULES IMPLIQUÉS

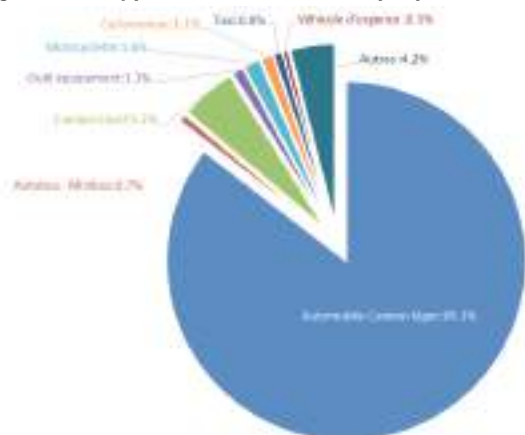
Tel qu'illustré à la figure I-8, 89,1% des véhicules impliqués dans les collisions sont des automobiles et camions légers. Les camions lourds sont les deuxièmes en importance avec un taux de 5,3%.

Figure I-7. Genre de personne ou d'objet impliqué dans les collisions (2010-2013)



Source : Base de données de collisions 2010-2013 de Victoriaville Traitement : CIMA+

Figure I-8. Types des véhicules impliqués dans les collisions (2010-2013)



Source : Base de données de collisions 2010-2013 de Victoriaville Traitement : CIMA+

I. 2- CARACTÉRISATION DES PERSONNES IMPLIQUÉES

USAGERS VULNÉRABLES (PIÉTONS ET CYCLISTES)

Tel que mentionné précédemment, 103 collisions survenues sur le réseau routier de la municipalité de Victoriaville impliquent des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) : 50 collisions piétonnes et 53 collisions avec des cyclistes. Les figures I-9 et figure I-10 présentent, respectivement l'évolution annuelle des collisions piétonnes et cyclistes selon leur gravité.

Les principaux constats face à l'évolution et à la gravité des collisions piétonnes (figure I-9) sont :

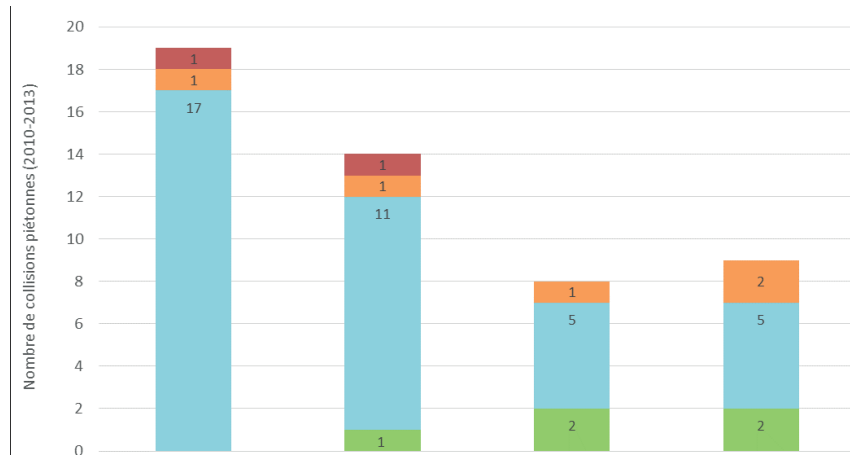
- 45 des 50 collisions piétonnes (90%) occasionnent le décès ou des blessures corporelles aux piétons impliqués : 2 collisions mortelles, 38 collisions avec blessés légers et 5 collisions avec blessés graves;

- 33 des 50 collisions piétonnes (66%) sont survenues en 2010 (19 collisions) et 2011 (14 collisions);
- Les 2 collisions piétonnes mortelles sont, respectivement, survenues en 2010 et 2011.

Les principaux constats face à l'évolution et à la gravité des collisions cyclistes (figure I-10) sont :

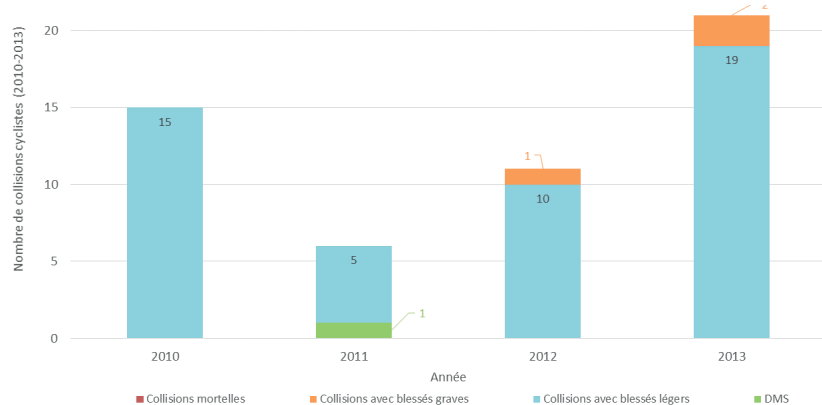
- 52 des 53 collisions cyclistes (98,1%) occasionnent des blessures corporelles aux cyclistes impliqués : 49 collisions avec blessés légers et 3 collisions avec blessés graves;
- Les 3 collisions cyclistes avec blessés graves sont survenues en 2012 (1 collision) et 2014 (2 collisions);
- 21 des 53 collisions piétonnes (39,6%) sont survenues en 2013;
- La seule collision cycliste ayant causé des dommages matériels est survenue en 2011.

Figure I-9. Évolution annuelle des collisions piétonnes (2010-2013)



Source : Base de données de collisions 2010-2013 de Victoriaville Traitement : CIMA+

Figure I-10. Évolution annuelle impliquant des cyclistes (2010-2013)



Source : Base de données de collisions 2010-2013 de Victoriaville Traitement : CIMA+

I. 3- CAUSES DES COLLISIONS

CODES D'IMPACTS

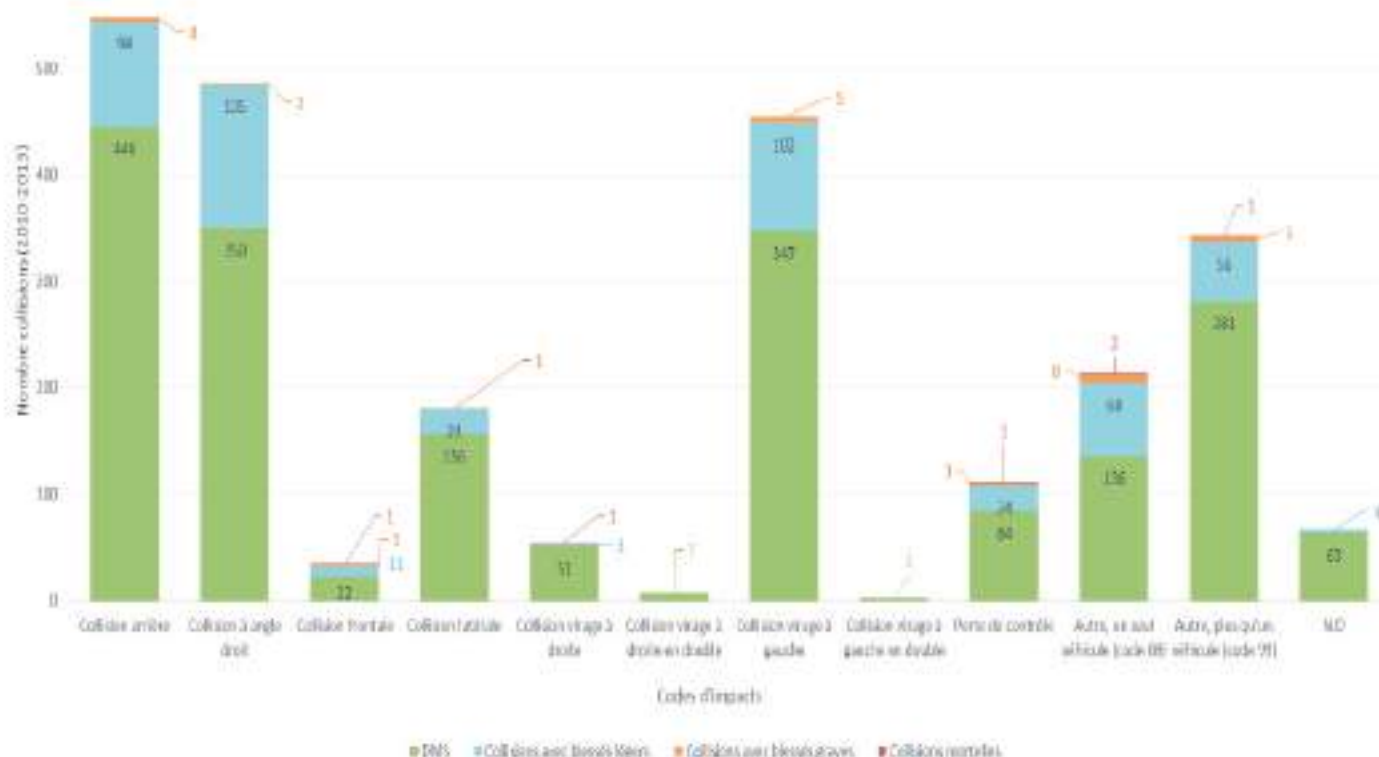
La figure I-11 illustre les codes d'impacts des collisions survenues sur le réseau routier de la municipalité de Victoriaville selon leur gravité. Les principaux constats tirés de ce graphe sont :

- 548 des 2 506 collisions (21,9%) sont des collisions arrière. Parmi ces collisions, 4 collisions ont occasionné des blessures corporelles graves et 98 ont occasionné des blessures corporelles légères;
- 557 des 2 506 collisions (22,2%) survenues sur le réseau routier de Victoriaville ont pour code d'impact les codes divers 88 et 99. Ces codes d'impacts englobent toutes les collisions impliquant un ou plusieurs véhicules qui ne correspondent pas aux types de collisions particuliers (ex.: collision impliquant un

piéton, collision avec un véhicule stationné, etc.). Afin d'obtenir de plus amples précisions concernant ces 557 collisions, une analyse distincte et détaillée des rapports d'événements est recommandée;

- 487 des 2 506 collisions (19,4%) sont des collisions à angle droit dont 137 ont occasionné des blessures corporelles aux usagers impliqués : 2 collisions avec blessés graves et 135 collisions avec blessés légers;
- 454 des 2 506 collisions (18,1%) sont des collisions avec manœuvres de virage à gauche dont 107 d'entre elles ont occasionné des blessures corporelles aux usagers impliqués : 5 collisions avec blessés graves et 102 collisions avec blessés légers);
- Il est à noter que le code d'impact de 67 des 2 506 collisions (2,7%) n'est pas identifié dans la base de données des collisions.

Figure I-11. Impacts des collisions selon leurs aravités (2010-2013)



Source : Base de données de collisions 2010-2013 de Victoriaville. Traitement : CIMA+

I. 4- LOCALISATION DES COLLISIONS

COLLISIONS TOUS GENRES CONFONDUS

Parmi les 2 506 collisions, 2 260 des collisions (90%) ont été géolocalisées¹ sur l'ensemble du réseau routier de la municipalité de Victoriaville. Pour ce faire, la méthode de regroupement² des collisions aux intersections et en section courante a été considérée. Ainsi, 77% des collisions, tous genres confondus, sont survenues aux intersections de Victoriaville et 23% sont survenues en section courante. La figure I-12 et la figure I-13 localisent les collisions sur le réseau routier de l'arrondissement de la municipalité (intersections et section courante).

D'après cette figure, les intersections présentant un nombre important de collisions sont :

- Boulevards Arthabaska Ouest et Bois-Francis Sud (55 collisions);
- Boulevard Bois-Francis Sud et Rue Thibodeau (39 collisions);
- Boulevards Pierre-Roux Est et Bois-Francis Nord (37 collisions);
- Boulevards Bois-Francis Nord et de Bigarré (30 collisions);
- Boulevards Pierre-Roux Ouest et Jutras Ouest (29 collisions);
- Boulevards Labbé Sud et Jutras Est (27 collisions);
- Boulevards Arthabaska Ouest et Jutras Est (26 collisions).

Le tableau I-1 présente les principales caractéristiques³ des collisions survenues à ces carrefours.

Pour ce qui est des collisions en section courante, un tronçon présente de nombreuses collisions. Il s'agit d'un :

- Tronçon de 900 m du boulevard Jutras entre le boulevard des Bois-Francis Sud et le boulevard Labbé Sud (51 collisions). Ce tronçon comporte de nombreux accès commerciaux, ce qui peut expliquer la prépondérance des collisions lors de manœuvre de virage à gauche (43% des collisions en section courante). Il est à noter que 97% des collisions sont de type code 99 (autre collision impliquant plus d'un véhicule). Une analyse des rapports d'événements des collisions serait nécessaire afin de déterminer si ces collisions se sont bel et bien produites sur l'axe routier ou dans les stationnements commerciaux limitrophes.

¹ D'après les adresses civiques des collisions (2010-2013) transmises par la Ville.

² Les collisions survenues dans un rayon de 30 m de l'intersection ont été retenues. Les collisions hors de ce rayon sont considérées en section courante.

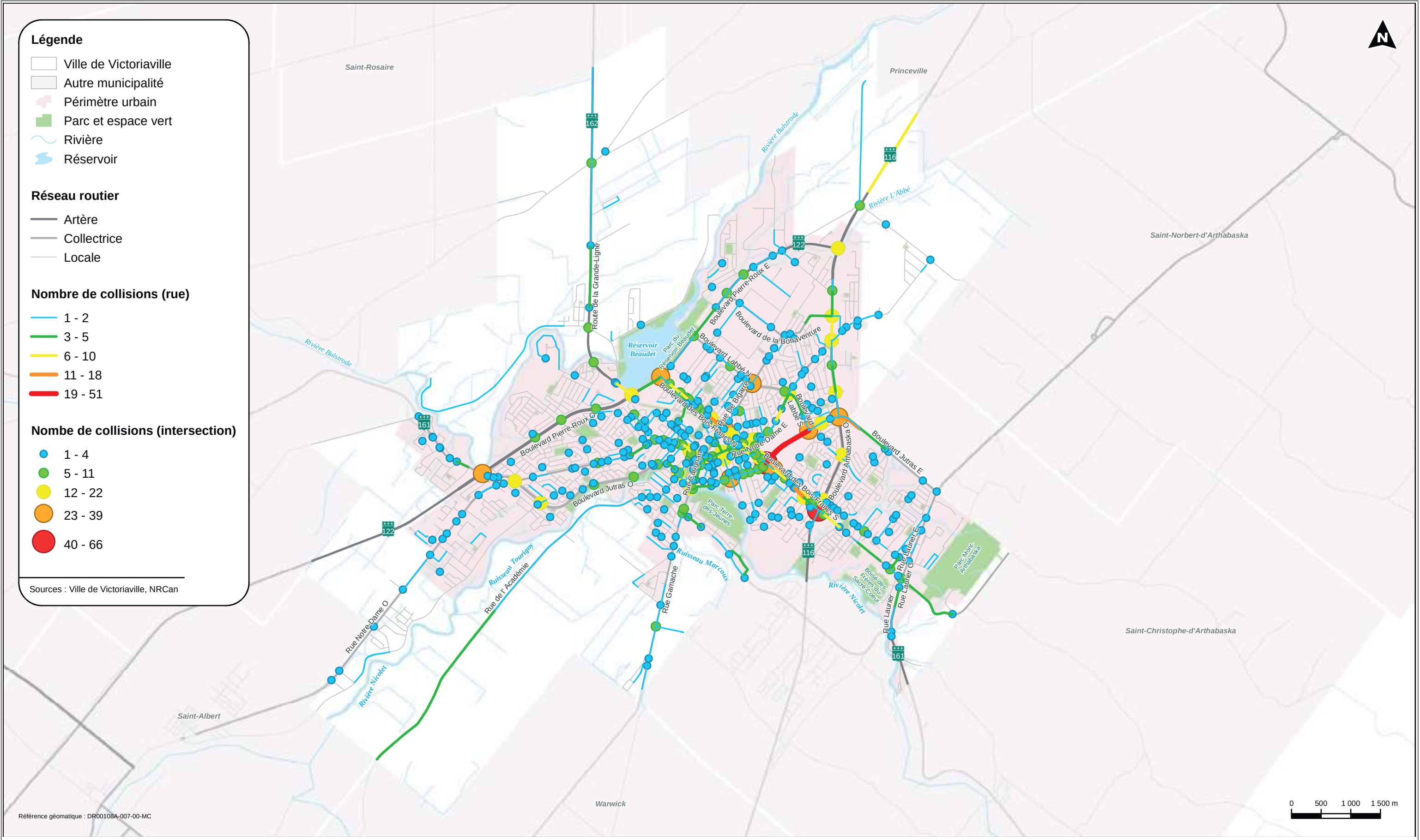


FIGURE I-12
Localisation des collisions, tous genres confondus

I. 4- LOCALISATION DES COLLISIONS

Tableau I-1. Impacts des collisions selon leurs gravités (2010-2013)

Intersection	Types de collisions prépondérantes	Causes probables
Boulevards Bois-Francis Sud et Jutras Est (66 collisions)	Collisions lors de manœuvres de virages à gauche (38%) et collisions arrière (32%)	Collisions lors de manœuvres de virage à gauche : • Programmation des feux de circulation de l'intersection : temps de vert insuffisant pour les manœuvres de virage, phases de virage des approches opposées en simultané et autres. Collisions arrière : • Des files d'attente peuvent se former aux approches de l'intersection (lorsque les débits véhiculaires sont importants), ce qui peut surprendre les conducteurs; • L'approche sud de l'intersection comporte une courbe importante qui peut avoir une incidence sur la visibilité des conducteurs. Ces derniers risquent de ne pas voir à l'avance les têtes de feux et/ou une file d'attente qui se forme à proximité du carrefour.
Boulevards Arthabaska Ouest et Bois-Francis Sud (55 collisions)	Collisions lors de manœuvres de virages à gauche (31%) et collisions à angle droit (29%)	• Programmation des feux de circulation de l'intersection : temps de vert insuffisant pour les manœuvres de virage, phases de virage des approches opposées en simultané et autres; • Contrairement au boulevard Arthabaska Ouest où des baies de virage à gauche sont aménagées, les mouvements de virage à gauche du boulevard des Bois-Francis sont effectués dans une voie partagée avec les mouvements de tout droit. Cette configuration peut surprendre les conducteurs circulant en sens opposé.
Boulevard Bois-Francis Sud et rue Thibodeau (39 collisions)	Collisions arrière (54%)	• Des files d'attente peuvent se former aux approches de l'intersection (lorsque les débits véhiculaires sont importants), ce qui peut surprendre les conducteurs.
Boulevards Pierre-Roux Est et Bois-Francis Nord (37 collisions)	Collisions arrière (46%)	• Des files d'attente peuvent se former aux approches de l'intersection (lorsque les débits véhiculaires sont importants), ce qui peut surprendre les conducteurs.
Boulevards Bois-Francis Nord et de Bigarré (30 collisions)	Collisions arrière (27%) et collisions lors de manœuvres de virages à gauche (31%)	Collisions arrière : • Des files d'attente peuvent se former aux approches de l'intersection (lorsque les débits véhiculaires sont importants), ce qui peut surprendre les conducteurs. Collisions lors de manœuvres de virage à gauche : • Programmation des feux de circulation de l'intersection : temps de vert insuffisant pour les manœuvres de virages, phases de virages des approches opposées en simultané et autres.

I. 4- LOCALISATION DES COLLISIONS

Intersection	Types de collisions prépondérantes	Causes probables
Boulevards Pierre-Roux Ouest et Jutras Ouest (29 collisions)	Collisions arrière (28%) et autres collisions impliquant un seul véhicule (24%)	Collisions arrière : - Des files d'attente peuvent se former aux approches de l'intersection (lorsque les débits véhiculaires sont importants), ce qui peut surprendre les conducteurs; - L'approche est de l'intersection (boulevard Jutras Ouest) comporte une courbe importante qui peut avoir une incidence sur la visibilité des conducteurs. Ces derniers risquent de ne pas voir à l'avance les têtes de feux et/ou une file d'attente qui se forme à proximité du carrefour. Autres collisions impliquant un seul véhicule (code 88) : - Une analyse des rapports d'événements s'avère nécessaire afin d'identifier les causes probables de ces collisions.
Boulevards Labbé Sud et Jutras Est (27 collisions)	Collision lors de manœuvres de virages à gauche (30%) et collisions arrière (26%)	Collisions lors de manœuvres de virage à gauche : - Programmation des feux de circulation de l'intersection : temps de vert insuffisant pour les manœuvres de virage, phases de virage des approches opposées en simultané et autres. Collisions arrière : - L'approche est de l'intersection comporte une courbe importante qui peut avoir une incidence sur la visibilité des conducteurs. Ces derniers risquent de ne pas voir à l'avance les têtes de feux et/ou une file d'attente qui se forme à proximité du carrefour; - Des files d'attente peuvent se former aux approches de l'intersection (lorsque les débits véhiculaires sont importants), ce qui peut surprendre les conducteurs.
Boulevards Arthabaska Ouest et Jutras Est (26 collisions)	Collisions arrière (42%)	- L'approche est de l'intersection comporte une courbe importante qui peut avoir une incidence sur la visibilité des conducteurs. Ces derniers risquent de ne pas voir à l'avance les têtes de feux et/ou une file d'attente qui se forme à proximité du carrefour; - Des files d'attente peuvent se former aux approches de l'intersection (lorsque les débits véhiculaires sont importants), ce qui peut surprendre les conducteurs.

Source : Base de données de collisions 2010-2013 de Victoriaville Traitement : CIMA+

I. 4- LOCALISATION DES COLLISIONS

COLLISIONS IMPLIQUANT DES USAGERS VULNÉRABLES (PIÉTONS ET CYCLISTES)

Un exercice de géolocalisation¹ a été réalisé pour les collisions impliquant des usagers vulnérables (50 collisions piétonnes et 53 collisions avec cyclistes). Au total, 93 des 103 collisions (90%) ont pu être localisées sur le réseau routier : 76% des collisions avec usagers vulnérables sont survenues aux intersections du réseau routier de Victoriaville et 24% sont, pour leur part, survenues en sections courantes (figure I-13).

Les sites présentant un nombre important de collisions avec des piétons et des cyclistes sont :

- Intersection des boulevards Notre-Dame Est et de Bigarré (7 collisions ayant impliqué des piétons et cyclistes);
- Intersection du boulevard Notre-Dame Ouest et rue Albert (4 collisions ayant impliqué des piétons et cyclistes);
- Intersection des boulevards Bois-Francs Sud et Arthabaska Ouest (4 collisions ayant impliqué des piétons et cyclistes).

Il est à noter que ces carrefours se trouvent sur le réseau artériel de la municipalité où des aménagements piétonniers et cyclistes ont été recensés.

Par ailleurs, aucun tronçon de la municipalité ne présente une prépondérance en termes de collisions impliquant des piétons et cyclistes (tronçon routier ayant entre 1 et 2 collisions impliquant des piétons et cyclistes).

¹ D'après les adresses civiques des collisions (2010-2013) transmises par la Ville

ANNEXE J

AMÉNAGEMENTS DESTINÉS AUX MODES ACTIFS



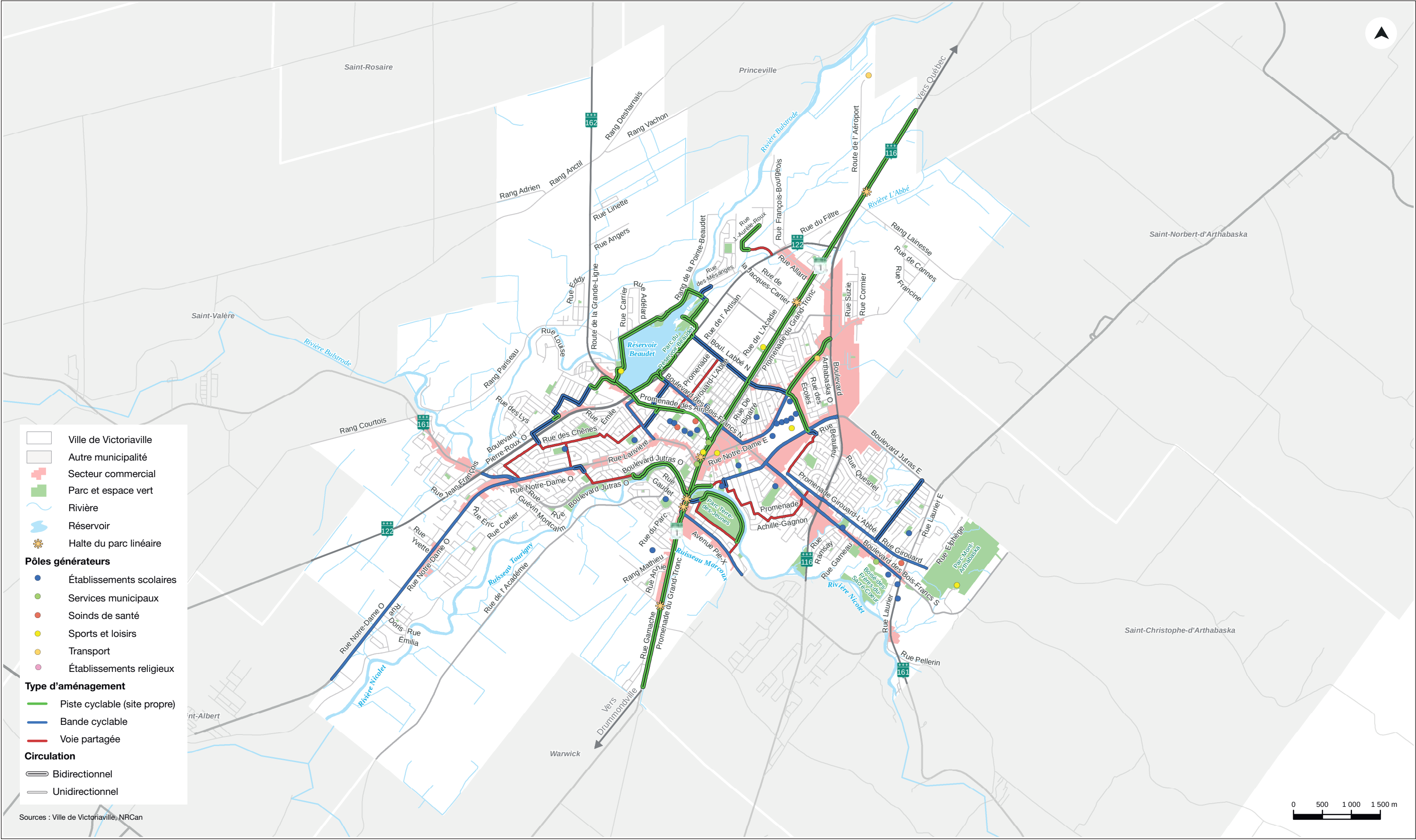


FIGURE J-2
Réseau cyclable

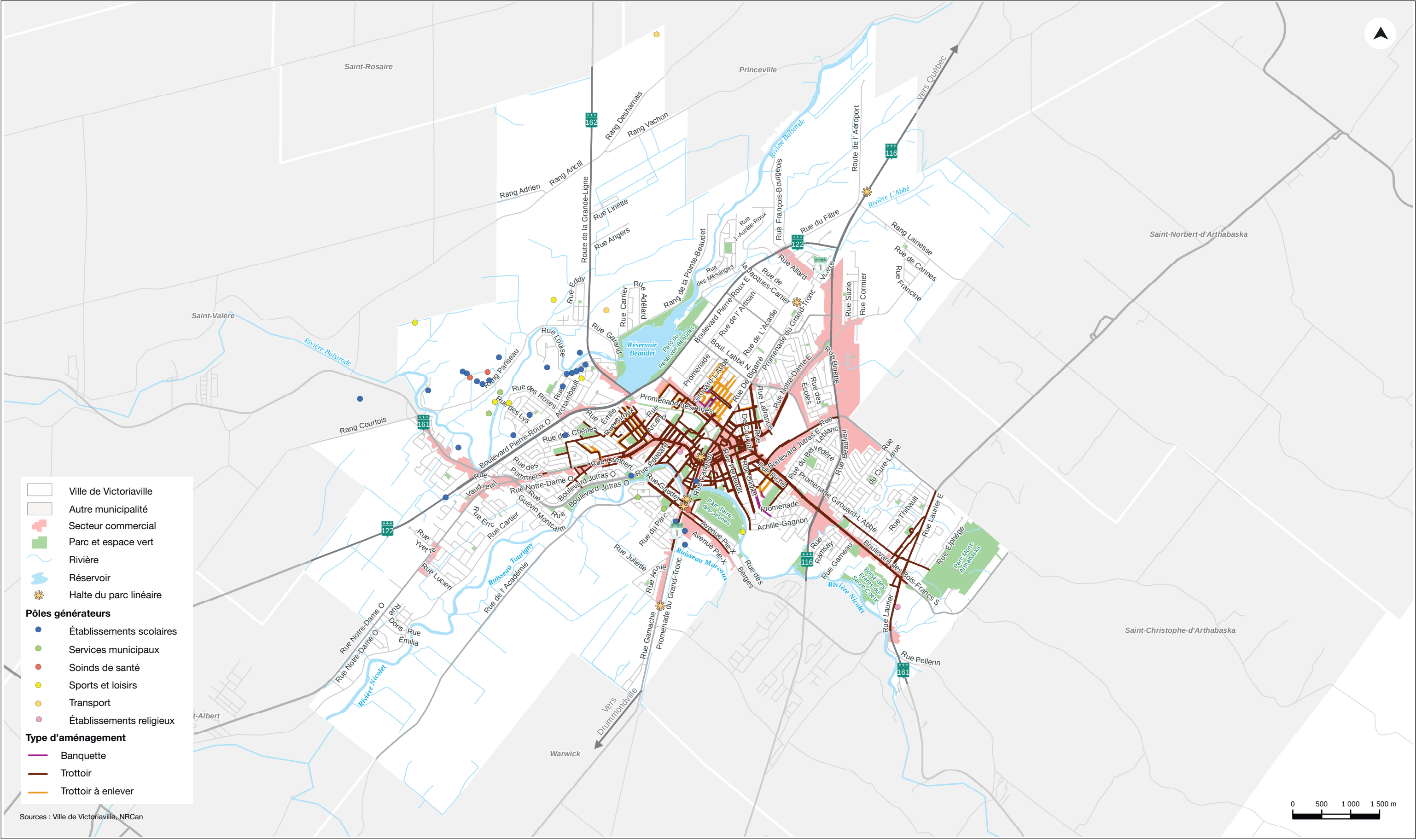


FIGURE J-3
Réseau de trottoirs de Victoriaville

ANNEXE K

LOCALISATION DES ARRÊTS DU TAXIBUS

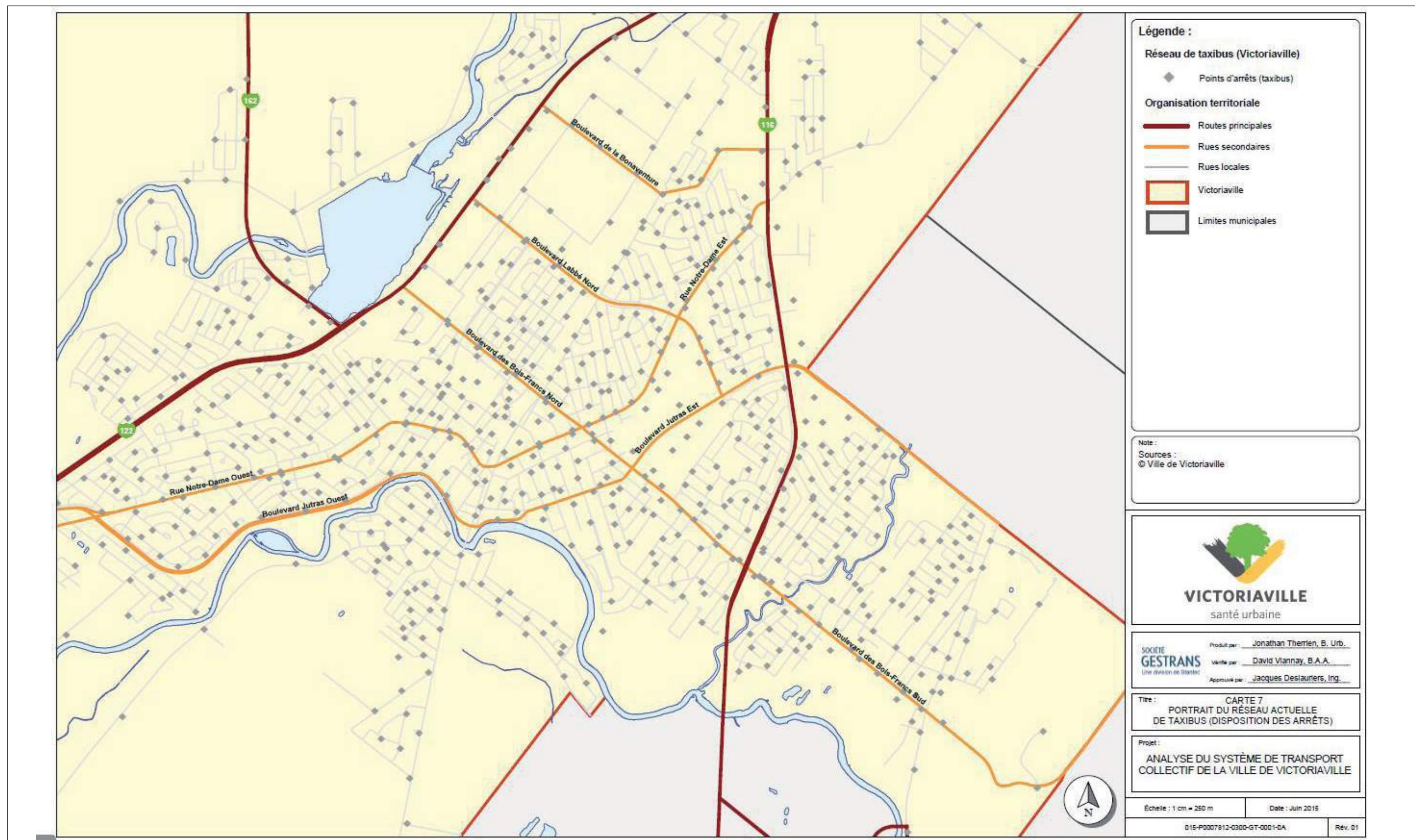


FIGURE K-1
Arrêts du taxibus

ANNEXE L

HORAIRES DES AUTOBUS INTERURBAINS

L.1 - HORAIRES DES AUTOBUS INTERURBAIN

Départs de: Montréal, Longueuil, Drummondville - Destination: Victoriaville			
Lundi au dimanche	Mtl: 6h00	Drummondville: 7h15	Arrivée: 8h10
	Mtl: 17h30	Longueuil: 17h50	Drummondville: 19h15
Arrivée: 20h15			
Départs de: Québec, Ste-Foy - Destination: Victoriaville			
Lundi au dimanche	Québec: 8h40	Ste-Foy: 9h10	Arrivée: 10h40
	Québec: 18h00	Ste-Foy: 18h30	Arrivée: 20h00
Départs de: Sherbrooke - Destination: Victoriaville			
Dimanche au Vendredi	Sherbrooke: 9h10		Arrivée: 10h40
	Sherbrooke: 18h30		Arrivée: 20h20
Samedi	Sherbrooke: 9h10		Arrivée: 10h40
	Sherbrooke: 14h10		Arrivée: 15h40

Destination vers: Drummondville -Longueuil - Montréal

Départ de: Victoriaville - Destination: Drummondville	
Lundi au dimanche	Départ: 8h10
	Départ: 20h40
Arrivée: 9h10	
Arrivée: 21h40	
Départ de: Victoriaville - Destination: Longueuil & Montréal	
Lundi au dimanche	Départ: 8h10
	Arrivée Montréal: 11h00
	Arrivée Longueuil: 10h40
Départ: 20h40	Arrivée Montréal: 23h05
	Arrivée Longueuil: 23h25

Destination vers: Ste-Foy - Québec

Départ de: Victoriaville - Destination: Ste-Foy-Québec	
Lundi au dimanche	Départ: 10h40
	Arrivée Ste-Foy: 12h15
Lundi au jeudi	Départ: 20h00
	Arrivée Ste-Foy: 21h35
Vendredi et dimanche	Départ: 20h20
	Arrivée Ste-Foy: 21h55
Samedi	Départ: 15h40
	Arrivée Ste-Foy: 17h15

Destination vers: Sherbrooke

Départ de: Victoriaville - Destination: Sherbrooke	
Lundi au jeudi + samedi	Départ: 10h40
	Départ: 20h00
Vendredi et dimanche	Départ: 10h40
	Départ: 20h00
Arrivée: 12h20	
Arrivée: 21h40	
Arrivée: 12h20	
Arrivée: 22h00	

ANNEXE M

RÉSEAU DE CAMIONNAGE

CLASSIFICATION DU RÉSEAU DE CAMIONNAGE

Routes de transit
Routes dont l'accès est autorisé à tout véhicule lourd. Ces routes comportent un minimum de restrictions à la circulation des véhicules lourds.
Note : Le niveau de restriction minimale pour le camionneur sur ce réseau fait en sorte que ce dernier devrait être incité à l'emprunter le plus souvent possible.

Routes restreintes
Routes dont l'accès est autorisé à tout véhicule lourd. Ces routes comportent certaines restrictions à la circulation des véhicules lourds.
Exemple : Pont et viaduc faisant l'objet d'une restriction de charge, viaduc de faible hauteur, pente raide, route sinueuse et étroite, etc.

Routes interdites partiellement
Routes dont l'accès est interdit partiellement aux véhicules lourds. Les caractéristiques motivant une telle classification peuvent concerner :
- des périodes d'interdiction (heures, jours);
- une limite en ce qui a trait au nombre d'essieux autorisé;
- une limite en ce qui concerne le poids des véhicules (tonnage);
- une limite concernant la longueur des véhicules autorisés à circuler sur le chemin à codifier.

Routes interdites
Routes dont l'accès est interdit aux véhicules lourds. Des exceptions sont prévues essentiellement pour les besoins de transport local. Ces routes comportent de nombreuses restrictions à la circulation des véhicules lourds.
Note : Ces routes sont identifiées par le panneau de signalisation "Accès interdit aux véhicules lourds" auquel est joint un panonceau "Excepté livraison locale".

Autres routes ou chemins
Routes ou chemins non classifiés.

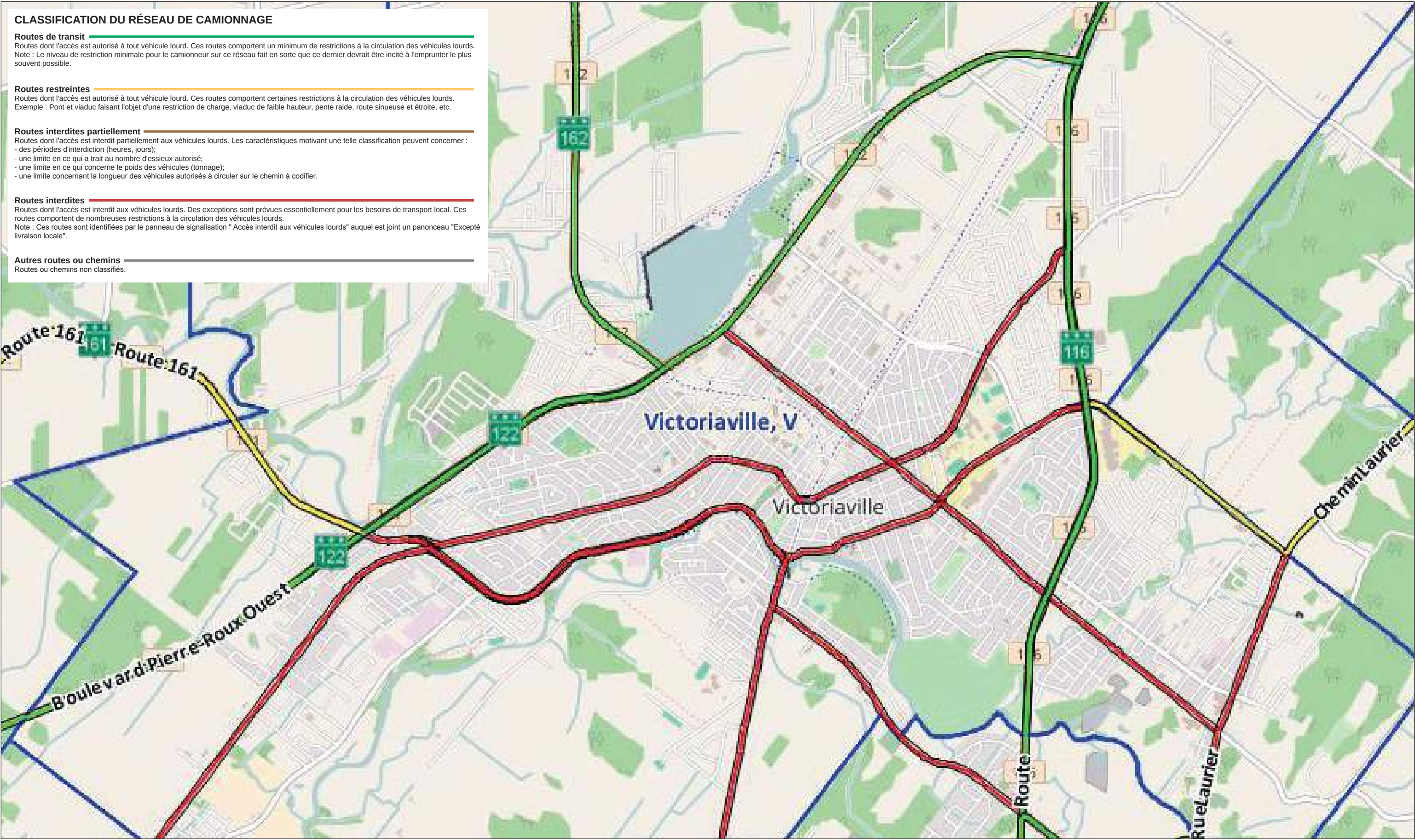


FIGURE M-1
Réseau de camionnage (source MTMDet)



VILLE DE VICTORIAVILLE

VILLE DE VICTORIAVILLE

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

VOLET 2 - PLAN D'INTERVENTION

JANVIER 2019



Émission finale
Janvier 2019

Équipe de réalisation :
Geneviève Pharand , ing., D.E.S.S. (OIQ : 5010393)
Mathieu Côté, urb. M.ATDR, ENV SP (OUQ : 1274)
Charlene Saumure, tech. dess., graphiste

MOT DU MAIRE



L'élaboration de la Planification stratégique 2017-2027 guidant le développement de Victoriaville a su mettre en évidence la volonté d'améliorer et de diversifier les différents déplacements urbains. Ce besoin exprimé par les résidents lors de la vaste consultation publique réalisée en 2016 a été entendu et a su inspirer l'adoption d'un nouveau plan de mobilité durable. Cette démarche a été complétée en marge de la préparation d'un nouveau plan d'urbanisme pour arrimer leur vision.

Si Victoriaville livre aujourd'hui sa vision en matière de mobilité durable, c'est par souci de combiner les récents enjeux en matière de déplacements avec la vision municipale d'un développement urbain durable et responsable. Pour y parvenir, notre équipe de professionnels a su concilier l'élargissement du périmètre bâti et la densification de la population en milieu urbain avec la volonté municipale d'encourager l'adoption de saines habitudes de vie et de réduire notre empreinte écologique par nos déplacements. Cette vision se traduit ainsi dans un plan clair précisant les mesures à prendre pour une mobilité durable.

Aujourd'hui, on ne peut plus seulement considérer les déplacements urbains en auto solo. Il revient de concilier des mesures de transport collectif et actif. La réalisation de ce plan vise un partage harmonieux des différentes voies de transport pour chacun des usagers de la route.

Au nom de mes collègues du Conseil municipal, je tiens à féliciter l'ensemble des intervenants ayant permis la réalisation de ce plan. À titre d' élu municipal, je me réjouis des efforts qui seront réalisés pour permettre des déplacements urbains efficaces, sécuritaires et durables !

Le maire,





TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	7
MISE EN CONTEXTE	
VISION ET ORIENTATION DU PMD	9
MÉTHODOLOGIE	9
DÉMARCHE PARTICIPATIVE ET CONSULTATIVE	10
1. PLAN D'INTERVENTION	13
1.1 CONFORMITÉ DU PMD	
AVEC LES AUTRES POLITIQUES MUNICIPALES	14
1.2 RÉFLEXION SUR LES INTERVENTIONS DU PMD	14
1.3 THÉMATIQUES D'INTERVENTION	14
1.4 PRÉSENTATION DES FICHES D'INTERVENTION	15
1.5 MISE EN GARDE	16
2. TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO	17
2.1 RAPPEL DES ENJEUX DE MOBILITÉ	18
2.2 INTERVENTIONS – TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO (TCA)	18
3. TRANSPORTS ACTIFS	29
3.1 RAPPEL DES ENJEUX DE MOBILITÉ	30
3.2 INTERVENTIONS – TRANSPORTS ACTIFS (TA)	30
4. SENSIBILISATION ET ÉDUCATION	53
4.1 RAPPEL DES ENJEUX DE MOBILITÉ	54
4.2 INTERVENTIONS – SENSIBILISATION ET ÉDUCATION (SE)	54
5. RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT	71
5.1 RAPPEL DES ENJEUX DE MOBILITÉ	72
5.2 INTERVENTIONS – RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT (RRS)	72
6. TRANSPORT ÉCONOMIQUE	91
6.1 RAPPEL DES ENJEUX DE MOBILITÉ	92
6.2 INTERVENTIONS – TRANSPORT ÉCONOMIQUE (TE)	92

7. ENVIRONNEMENT ET SANTÉ	97
7.1 INTERVENTIONS - ENVIRONNEMENT ET SANTÉ (ES)	98
8. MISE EN OEUVRE ET SUIVI	101
8.1 INDICATEURS DE SUIVI	102
8.2 BILAN ET RÉVISION DU PMD	109
LISTE DES FIGURES	
FIGURE 1.1 : THÉMATIQUES D'INTERVENTIONS DU PMD	14
FIGURE 1.2 : THÉMATIQUES D'INTERVENTIONS DU PMD	15
LISTE DES TABLEAUX	
TABLEAU 2.1 : ENJEUX DE MOBILITÉ – TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO	18
TABLEAU 3.1 : ENJEUX DE MOBILITÉ – TRANSPORTS ACTIFS	30
TABLEAU 4.1 : ENJEUX DE MOBILITÉ – SENSIBILISATION ET ÉDUCATION	54
TABLEAU 5.1 : ENJEUX DE MOBILITÉ – RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT	72
TABLEAU 6.1 : ENJEUX DE MOBILITÉ – TRANSPORT ÉCONOMIQUE	92
TABLEAU 8.1 : INTERVENTIONS ET LEURS INDICATEURS DE SUIVI	102
TABLEAU 8.2 : INDICATEURS GLOBAUX	109

INTRODUCTION



INTRODUCTION

MISE EN CONTEXTE

Victoriaville est la 25^e ville en importance dans la province de Québec (2016) avec une population de plus de 45 000 habitants. Cette municipalité connaît depuis plusieurs années une croissance économique et démographique significative. En effet, une croissance de 11 % de la population de Victoriaville a été recensée depuis 2011 et une croissance de 32,7 % est prévue d'ici 2031 (2011-2031). Graduellement, la ville de Victoriaville se transforme, se densifie et se diversifie.

Alors que l'organisation spatiale et la forme urbaine des municipalités se sont largement définies depuis les années 1960 en fonction de l'automobile, on assiste aujourd'hui à une demande sociale de plus en plus forte pour la mise en valeur d'une mobilité plus durable intégrant les modes actifs (marche, vélo, etc.), collectifs et alternatifs à l'auto-solo. La ville de Victoriaville n'échappe pas à cette tendance et désire se doter

d'outils concrets qui aiguilleront son développement de manière responsable en plaçant les priorités des citoyens actuels et futurs au cœur de sa démarche stratégique. C'est à partir de cette volonté d'action concertée que la Ville de Victoriaville a entrepris une démarche de révision de son plan d'urbanisme (PU) et l'élaboration de son premier plan de mobilité durable (PMD).

Le présent Plan d'intervention développé dans le cadre du PMD permettra à Victoriaville d'identifier les stratégies et interventions à mettre en œuvre sur son territoire afin de favoriser une mobilité durable et diversifiée.



SOURCE: FLICKR, VILLE DE VICTORIOVILLE

VISION ET ORIENTATION DU PMD

En 2017, la Ville de Victoriaville a adopté la vision d'aménagement de son territoire, pour les dix prochaines années. L'énoncé de cette vision conjointe au PU et au PMD est le suivant :

« DES MILIEUX DE VIE À L'ÉCHELLE HUMAINE

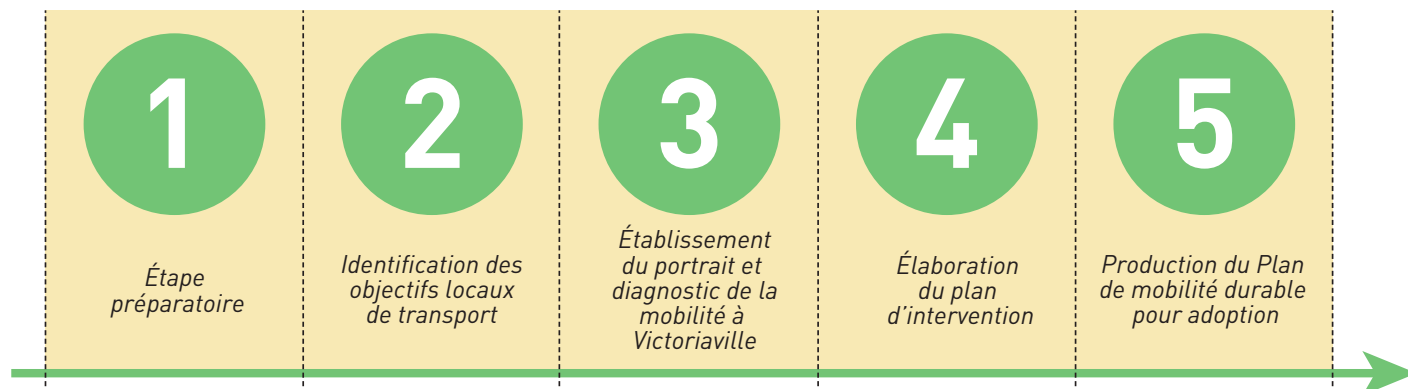
- COHÉRENTS ET CONSOLIDÉS
- OPTIMISÉS ET PLUS COMPACTS
- DURABLES, SAINS ET EN CONTACT AVEC LA NATURE
- ÉQUILIBRÉS ET DESSERVIS PAR DES PÔLES DYNAMIQUES ET INSPIRANTS
- RÉPONDANT À DES CLIENTÈLES DIVERSIFIÉES
- **SÉCURITAIRES, INCLUSIFS ET ACCESSIBLES POUR TOUS**
- **INTERCONNECTÉS ET DESSERVIS PAR TOUS LES MODES DE TRANSPORT**
- RESPECTANT LE PATRIMOINE ET LA TRAME URBAINE EXISTANTE »

Plus précisément, une orientation associée à la mobilité des citoyens, visiteurs, employés et employeurs du territoire victorivillois découle de cette vision :

- Assurer une mobilité durable et inclusive sur l'ensemble du territoire.

MÉTHODOLOGIE

Les cinq grandes étapes de réalisation du PMD sont illustrées sur la figure ci-dessous.



SOURCE: CIMA+

INTRODUCTION

DÉMARCHE PARTICIPATIVE ET CONSULTATIVE

La concertation est l'un des éléments clés dans la réussite du PMD. Pour ce faire, la Ville de Victoriaville a impliqué ses citoyens, employés, employeurs, représentants d'organismes et d'institutions dans le processus d'élaboration de son PMD. Un total de neuf activités de consultation a eu lieu tout au long de l'élaboration de ce mandat :

- **Stand lors de l'événement de la rue Notre-Dame (samedi 14 mai 2016)** - Lors de cet événement, les citoyens ont pu épingler sur une carte les zones et axes qu'ils jugent problématiques selon les modes de transports utilisés (automobile, vélo, marche et transport collectif). Les citoyens ont également pu répondre à un court sondage (5 questions) portant sur leurs habitudes de déplacements, les problèmes rencontrés et les pistes de solutions envisagées;
- **Atelier de travail (mardi 31 mai 2016)** - Cet atelier a regroupé les principaux employeurs, groupes communautaires, institutions, associations et transporteurs du territoire. Au total près de 30 personnes ont participé à cet atelier. Par groupe, les participants ont travaillé sur les enjeux et les pistes de solutions pour assurer un meilleur partage de l'espace public et une optimisation des modes de déplacements utilitaires;
- **Stand lors de la vente trottoir de la rue Notre-Dame du (samedi 18 juin 2016)** - Lors de ce kiosque, les citoyens et visiteurs de Victoriaville ont été invités à prioriser les principaux enjeux de mobilité de la municipalité;
- **Stand lors de la parade du Père Noël (samedi 3 décembre 2016)** - Lors de ce kiosque, les citoyens et visiteurs ont été invités à faire un vœu pour leur municipalité selon une thématique définie (thématiques du PU et du PMD);
- **Site Internet MonIdee.ca** - Site web où les citoyens ont été invités à répondre à certaines interrogations quant aux enjeux de mobilité à Victoriaville;
- **Assemblée publique de consultation (lundi 16 janvier 2017, Soirée)** - Cette assemblée avait pour objectif de présenter aux citoyens les principaux faits saillants du portrait et diagnostic du PU et du PMD et de discuter avec eux des pistes de solutions qui pourraient être instaurées à Victoriaville afin d'assurer un meilleur partage de l'espace public et une bonification des différents modes de déplacements. Une quarantaine de citoyens ont participé à l'événement;
- **Séance de travail auprès des parties prenantes de la municipalité (lundi 16 janvier 2017, PM)** - Cette séance de travail a regroupé les principaux employeurs, groupes communautaires, institutions, associations et transporteurs du territoire. Près de 30 personnes ont participé à cette activité. Pour les fins du PMD, ces intervenants ont été invités à identifier des pistes de solutions visant à assurer un meilleur partage de l'espace public et une bonification des différents modes de déplacements à Victoriaville;
- **Séance de travail auprès des membres du conseil de la municipalité (jeudi 19 janvier 2017)** - Cette assemblée avait pour objectif de présenter aux élus municipaux les principaux faits saillants du portrait et diagnostic du PU et du PMD et de discuter avec eux des pistes de solutions qui pourraient être instaurées à Victoriaville afin d'assurer un meilleur partage de l'espace public et une bonification des différents modes de déplacements sur leur territoire;
- **Atelier d'idéation (mardi 4 avril 2017)** - Atelier au cours duquel les élus municipaux étaient invités à se prononcer sur les orientations préliminaires du PU et du PMD de Victoriaville.

L'annexe A présente les résultats de ces différentes activités de consultation.

PHOTOS DES ACTIVITÉS DE CONSULTATION



SOURCE: CIMA+ & PROVENCHER-ROY

Mes amis
Mes restos
Mon café
Mes rencontres

Quartier
NOTRE/DAME
QUARTIER DES FLOUDES-VILLE

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

Les commerces
Les restos
Les cafés
Les rencontres

1. PLAN D'INTERVENTION



PLAN D'INTERVENTION

1.1 CONFORMITÉ DU PMD AVEC LES AUTRES POLITIQUES MUNICIPALES

Le plan d'intervention du PMD a été réalisé conformément aux autres plans et documents déjà adoptés ou en élaboration par la Ville de Victoriaville : Plan d'urbanisme¹, Politique familiale², Vision 2017-2027³, Politique d'accessibilité universelle⁴ et Politique des aînés⁵.

1.2 RÉFLEXION SUR LES INTERVENTIONS DU PMD

Les interventions issues de la démarche du PMD découlent :

- Des enjeux soulevés dans le portrait et diagnostic⁶ (1^{er} volet du PMD);
- Des constats et pistes de solutions soulevés par les intervenants techniques;
- Des constats et des pistes de solutions soulevés par les citoyens, les groupes communautaires, les institutions et les partenaires lors des exercices de consultation menés tout au long de la démarche du PMD.

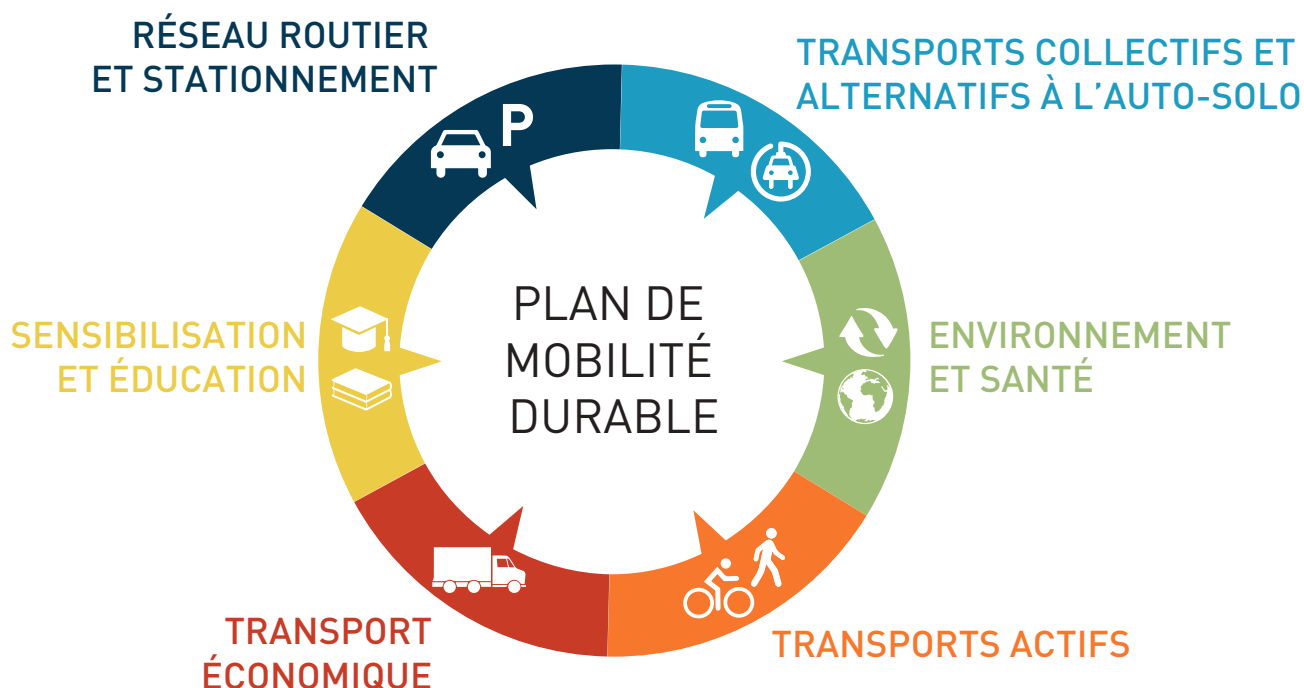
Il est à noter que l'ensemble des interventions/recommandations proposées dans ce Plan fait l'objet d'une planification à court, moyen et long terme. Un ordre de grandeur quant au coût de réalisation est aussi établi.

1.3 THÉMATIQUES D'INTERVENTION

Le plan d'intervention de Victoriaville articule autour de six thématiques (figure 1.1) :

- Transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo (TAC);
- Transports actifs (TA);
- Sensibilisation et éducation (SE);
- Réseau routier et stationnement (RRS);
- Transport économique (TE);
- Environnement et santé (ES).

FIGURE 1.1 : THÉMATIQUES D'INTERVENTIONS DU PMD



SOURCE: CIMA+

- 1 PROVENCHER-ROY (2017), PLAN D'URBANISME 2017, 106 PAGES
- 2 VILLE DE VICTORIAVILLE (2016), POLITIQUE FAMILIALE, PLAN D'ACTION 2016-2018, 21 PAGES
- 3 VILLE DE VICTORIAVILLE (2017), VISION 2017-2027, 24 PAGES
- 4 VILLE DE VICTORIAVILLE (2016), POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE, PLAN D'ACTION 2016-2018, 31 PAGES
- 5 VILLE DE VICTORIAVILLE (2016), POLITIQUE DES AÎNÉS, PLAN D'ACTION 2016-2018, 21 PAGES
- 6 CIMA+ (2016), PLAN DE MOBILITÉ DURABLE - VOLET 1 : PORTRAIT ET DIAGNOSTIC, 170 PAGES

Les chapitres 3 à 8 du présent rapport expliquent les mesures d'intervention proposées dans le cadre du PMD sous forme de fiches techniques. Ces dernières relatent une série d'actions selon les six thématiques identifiées précédemment. La figure 1.2 illustre la structure type d'une fiche d'intervention.

SOURCE: CIMA+



PLAN D'INTERVENTION

1.5 MISE EN GARDE

- Le Plan d'intervention du PMD permet d'identifier des interventions pouvant être mises en place pour répondre aux besoins et problématiques soulevés dans le portrait et diagnostic et lors des activités de consultations. Ces interventions sont les résultantes d'un travail d'évaluation qui a pour but de faire avancer les discussions auprès des différents partenaires impliqués;
- Certaines interventions proposées doivent faire l'objet d'analyses supplémentaires telles que la réalisation d'une étude de faisabilité, l'évaluation des contraintes, l'évaluation des impacts sur les déplacements et l'environnement, etc.;
- Un travail de communication, de coordination et d'intégration devra être réalisé auprès des différents intervenants (Sûreté du Québec, MTQ¹, Roulons Vert, entreprises de la municipalité, etc.) dans le processus de réalisation des interventions, afin de répondre à leur besoin et d'assurer une bonne intégration/applicabilité des mesures proposées.

1 MTQ : MINISTÈRE DES TRANSPORTS

2. TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO



TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

2.1 RAPPEL DES ENJEUX DE MOBILITÉ

Le tableau 2.1 relate les enjeux identifiés dans le portrait et diagnostic du PMD quant aux transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo.

TABLEAU 2.1 : ENJEUX DE MOBILITÉ – TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO

 Enjeux
TAXIBUS • Système à capacité durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi; • Le service de réservation n'est pas offert en ligne; • Aucun service offert aux visiteurs de la municipalité.
TRANSPORT INTERMUNICIPAL • Faible fréquence de service; • Service peu connu par la population.
TRANSPORT ROULI-BUS • Service offert uniquement aux personnes ayant un handicap permanent; • Demandes de déplacements non comblées.
TRANSPORT SCOLAIRE • La mise à disponibilité du transport scolaire aux usagers du transport collectif régulier semble peu connue de la population; • Demandes de déplacements non comblées des institutions privées.
TRANSPORT AVEC ACCOMPAGNEMENT BÉNÉVOLE • Maintien de l'autonomie des personnes; • Moins de bénévoles disponibles durant les fins de semaine; • Absence de service d'accompagnement pour les personnes en fauteuil roulant; • Plusieurs demandes de transport sont non respectées.
TRANSPORT INTERURBAIN - TERMINUS VICTORIAVILLE • La localisation du terminus de Victoriaville ne favorise pas l'usage du transport interurbain; • Le service d'autobus interurbain est non optimal; • Aucune ligne ne dessert les grands équipements de transport collectif des municipalités environnantes.
COVOITURAGE • Méconnaissance des plates-formes et services en place; • Absence d'infrastructure municipale, régionale ou institutionnelle dédiée au covoiturage; • Favorisation du covoiturage pour les distances plus importantes; • Favorisation du covoiturage pour régler les enjeux de stationnements de certains pôles.

2.2 INTERVENTIONS – TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO (TCA)

Les objectifs recherchés face à cette thématique d'intervention sont :

- Accroître la capacité de desserte locale en transport collectif;
- Accroître l'attractivité de la desserte régionale en transport collectif;
- Diversifier l'offre en modes alternatifs à l'auto-solo;
- Favoriser l'usage des modes écologiques;
- Favoriser l'intermodalité dans les déplacements des citoyens, employés et visiteurs de Victoriaville.

Les fiches suivantes détaillent les différentes interventions proposées pour cette thématique :

TCA-01 : Transport collectif local

TCA-02 : Transport collectif régional

TCA-03 : Modes alternatifs à l'auto-solo

TCA-04 : Modes écologiques électriques

TCA-05 : Intermodalité



Crédit : Ville de Victoriaville, Radio-Canada et Transbus

✓ CONTEXTE

La présente fiche détaille les interventions que la Ville de Victoriaville pourra mettre en place afin d'accroître la capacité de la desserte locale en transport collectif et ainsi réduire la dépendance à l'automobile.

✓ PROBLÉMATIQUES RECENSÉES

- Système de TaxiBus à capacité durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi;
- Aucun service de réservation de TaxiBus n'est offert en ligne;
- Aucun service de transport collectif local n'est offert aux visiteurs de la municipalité;
- Services de répartition distincts pour les différents services de transports collectifs et adaptés de la municipalité;
- Manque de disponibilité des taxis adaptés;
- Plusieurs autobus scolaires circulent dans les quartiers résidentiels de la municipalité.

✓ OBJECTIFS

- Accroître la capacité de la desserte locale en transport collectif;
- Faciliter l'accès au transport collectif.

➤ LIEU D'IMPLANTATION

- Ensemble du territoire de Victoriaville

➤ PARTIES PRENANTES

- TaxiBus
- Taxi Vétérans
- Muncar
- Transport scolaire
- Commission scolaire des Bois-Francis
- Transport adapté « Rouli-Bus »
- Transport avec accompagnement bénévole

➤ INDICATEURS DE SUIVI

- Part modale du transport en commun
- Nombre d'utilisateurs du circuit complémentaire à TaxiBus.

➤ ACTIONS LIÉES

TCA-05 Intermodalité

SE-01 Tous types d'utilisateurs

SE-02 Écoliers

SE-03 Aînés et usagers d'AMM

➤ RÉFÉRENCE

- Société Gestrans (2015). *Analyse du système de transport collectif*, 198 pages.



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Augmenter la capacité des transports collectifs

La Ville évaluera les besoins et identifiera différentes solutions pour augmenter l'offre de transport collectif.

Coût global prévisionnel : \$ \$ \$

Priorisation :

2. Optimiser les services de répartition et de paiement des différents services de transports collectifs et adaptés de la Ville

Pour ce faire, les mesures suivantes devraient être mises en place :

- Mettre en commun les services de répartition téléphoniques des transports collectifs et adaptés de la municipalité;
- Offrir un service de réservation et de paiement en ligne pour les courses de TaxiBus et/ou des services de transport adapté (via une plateforme web et/ou une application mobile).

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

3. Travailler de concert avec la commission scolaire à minimiser les impacts des parcours d'autobus scolaires en zone résidentielle

L'objectif d'une telle intervention est de sécuriser les milieux de vie de Victoriaville tout en offrant des déplacements vers l'école qui sont sécuritaires et conviviaux. Plus précisément, la municipalité se penchera, en collaboration avec la commission scolaire des Bois-Francis, sur les déplacements des écoliers prenant le bus et habitant à moins de 1,6 km de l'école (rayon à l'intérieur duquel les écoliers ne devraient pas être desservis par le transport scolaire à moins de problématique de sécurité le long du trajet domicile-école). Des mesures de mitigation seront ainsi proposées par la Ville afin de troquer l'autobus pour la marche et le vélo dans ces secteurs.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :



Crédit : Orléans Express

✓ CONTEXTE

Le transport interurbain permet aux citoyens et touristes de Victoriaville de se rendre, en autobus, vers les principales municipalités de la province. Le portrait et diagnostic a, cependant, permis d'identifier des lacunes face à cette offre.

La présente fiche aborde les interventions que la municipalité pourra instaurer afin d'accroître l'attractivité, la desserte et l'offre en transport régional.

✓ PROBLÉMATIQUES RECENSÉES

- Positionnement inadéquat du terminus Victoriaville;
- Service d'autobus interurbain non optimal;
- Desserte en transport collectif déficiente entre la ville de Victoriaville et les infrastructures de transport collectif des municipalités limitrophes (ex. : gare de train de Drummondville).

✓ OBJECTIFS

- Accroître l'attractivité de la desserte régionale en transport collectif régional;
- Optimiser l'offre en transport interurbain.

✓ INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Évaluer la possibilité d'implanter une navette qui desservirait les équipements de transports collectifs des municipalités limitrophes

La Ville de Victoriaville réalisera une étude des besoins et de faisabilité quant à l'implantation d'un système de navette qui desservirait Victoriaville et les grands pôles de transports collectifs des municipalités environnantes (ex. : gare de Drummondville).

La municipalité pourrait aussi d'évaluer la navette pour un trajet distinct par la mise en place d'un projet pilote.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

➤ LIEU D'IMPLANTATION

- Ensemble du territoire de Victoriaville

➤ PARTIES PRENANTES

- Ville de Victoriaville
- Terminus Victoriaville
- Exploitants des autobus interurbains : Orléans Express et La Québécoise

➤ INDICATEURS DE SUIVI

- Part modale du transport en commun
- Aménagement d'un pôle multimodal
- Fréquence des autobus interurbains

➤ ACTIONS LIÉES

TCA-05 Intermodalité

SE-01 Tous types d'usagers

➤ RÉFÉRENCE

- S.O.

2. Évaluer le potentiel de création d'un terminus multimodal dans le cadre d'un redéveloppement du terminus actuel

Un pôle intermodal est un lieu d'interconnexion entre les différents réseaux de transports. En plus d'assurer le transit de personnes, ce pôle offre les services nécessaires à la réalisation de déplacements (ex. : vente de titres, information, etc.).

Ainsi, la Ville de Victoriaville évaluera la possibilité d'aménager un terminus multimodal sur son territoire. Ce dernier pourrait accueillir les services de transport collectif local (TaxiBus) et régional (débarcadère pour les autobus interurbains) tout en ayant des équipements destinés aux modes actifs (ex. : stationnement pour vélos) et alternatifs à l'auto-solo (ex. : stationnement pour covoiturage, bornes de recharge pour véhicules électriques, etc.). La Ville de Victoriaville portera une attention particulière aux projets de redéveloppement dans les secteurs centraux afin d'y intégrer au besoin et selon le contexte, de tels services et équipements.

Coût global prévisionnel : \$ \$ \$

Priorisation : ...

3. Analyser les besoins des citoyens et des visiteurs dans le but d'accroître l'offre en transport interurbain

- Victoriaville assurera un suivi des besoins et de la satisfaction des citoyens et visiteurs quant à l'offre en transports interurbains en provenance/destination de la municipalité.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : 🔄



Crédit : RTM, Car2go et Communauto



CONTEXTE

L'autopartage est un système dans lequel une société, une agence publique ou une coopérative met à la disposition des usagers (ou membres du service) un ou plusieurs véhicules. Ce service de mobilité complémentaire aux modes de transport traditionnels fonctionnant sur abonnement permet de donner accès à la mobilité automobile (avec réservation préalable du véhicule) sans qu'il soit nécessaire de posséder un véhicule.

Le véhicule libre-service (VLS) est une variante de l'autopartage qui mise plutôt sur un usage de courte durée du véhicule, sans réservation préalablement. Contrairement à l'autopartage traditionnel où l'utilisateur doit réaliser un aller-retour avec le véhicule emprunté (dépôt du véhicule à une station), le conducteur de VLS peut réaliser un aller simple (dépôt libre du véhicule ou dépôt dans une zone spécifique).

Le covoiturage est un autre mode alternatif qui consiste en l'utilisation en commun d'une voiture particulière pour effectuer un déplacement sur un trajet routinier.

Actuellement, ces modes alternatifs à l'auto-solo sont peu développés à Victoriaville. Seul le covoiturage est offert aux citoyens de la municipalité via diverses plateformes. Il est à noter qu'un projet est cependant en cours par le CRECQ de manière à développer et mieux structurer le covoiturage sur le territoire.

La municipalité devra donc étudier les besoins des citoyens en termes de modes alternatifs à l'auto-solo et en déterminer l'applicabilité de ces mesures sur son territoire.



PROBLÉMATIQUES RECENSÉES

- Absence d'infrastructure municipale, régionale ou institutionnelle dédiée au covoiturage;
- Absence de service d'autopartage et de véhicule libre-service au sein de la municipalité.



LIEU D'IMPLANTATION

- Ensemble du territoire de Victoriaville



PARTIES PRENANTES

- Ville de Victoriaville
- Roulons Vert
- Conseil régional en environnement du Centre-du-Québec (CRECQ)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de places de stationnement pour covoiturage aménagées
- Nombre de véhicules libre-service
- Nombre d'utilisateurs des services de covoiturage
- Taux de motorisation des résidents de Victoriaville



ACTIONS LIÉES

TCA-04 Modes écologiques électriques

TCA-05 Intermodalité

SE-01 Tous types d'utilisateurs

RRS-03 Stationnement



RÉFÉRENCE

- MAMROT (2011), *L'aménagement et l'écomobilité – Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*, 122 pages.



OBJECTIFS

- Diversifier et optimiser l'offre en modes alternatifs à l'auto-solo;
- Réduire la dépendance à l'automobile;
- Créer des incitatifs au covoiturage.



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Étudier l'opportunité de mettre en place un service d'autopartage à Victoriaville et/ou un service de véhicules libre-service

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

2. Étudier l'opportunité de mettre en place une plateforme où les citoyens pourraient partager leur véhicule (Service de prêt entre personnes).

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

3. Aménager de manière formelle des places dédiées au covoiturage dans les stationnements publics de la municipalité

Conformément au projet de covoiturage du CRECO, la Ville aménagera des cases de stationnement pour le covoiturage. Ces cases seront clairement identifiées à l'aide de marquage et de signalisation et seront positionnées à des endroits névralgiques et préférentiels de manière à inciter les employés de la Ville et les résidents à opter pour le covoiturage (ex. : aménager des cases aux abords des points d'entrées des bâtiments municipaux).

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :



MISE EN GARDE

- Roulons Vert pourrait offrir du support et de l'information à la municipalité concernant le développement et la promotion des modes alternatifs à l'auto-solo;
- La municipalité pourrait contacter les grands acteurs des services d'autopartage et de covoiturage (Communauto et Car2go) afin de voir avec ces derniers s'ils ont, à court ou long terme, un intérêt à étendre leur service jusqu'à Victoriaville. Parallèlement, la Ville pourrait évaluer la possibilité de partager une partie du parc de véhicules municipaux (action TCA-04).



Crédit : Ville de Victoriaville, Radio-Canada et Transbus

✓ CONTEXTE

Selon l'OCDE, les transports écologiques sont des modes de déplacements qui ne mettent pas en danger la santé publique et les écosystèmes, respectent les besoins de mobilité tout en étant compatibles avec une utilisation des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à leur régénération et à une utilisation inférieure des ressources non renouvelables.

La présente section détaille les interventions envisagées relativement à l'usage de modes écologiques électriques : véhicules électriques et vélos à assistance électrique.

✓ PROBLÉMATIQUES RECENSÉES

- Présence d'îlots de chaleur;
- Usage limité des modes écologiques électriques au sein de la municipalité;
- Promotion et sensibilisation limitée auprès des citoyens quant aux modes écologiques électriques.

✓ OBJECTIFS

- Favoriser l'usage de modes écologiques;
- Promouvoir et sensibiliser les citoyens, visiteurs, entreprises et commerçants à l'utilisation de modes alternatifs écologiques;
- Réduire les GES.

➤ LIEUX D'IMPLANTATION

- Sur l'ensemble du territoire
- Aux abords des pôles générateurs de déplacements : commerces, entreprises, édifices municipaux, etc.

➤ PARTIES PRENANTES

- Ville de Victoriaville
- Hydro-Québec
- Employeurs sur le territoire municipal
- Roulons Vert
- MTMDET

➤ INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de bornes de recharge électrique
- Nombre de véhicules à assistance électrique mis à la disposition des citoyens

➤ ACTIONS LIÉES

TCA-05 Intermodalité

SE-01 Tous types d'utilisateurs

SE-04 Employeurs et entreprises

➤ RÉFÉRENCES

- Verdura, <http://www.vedura.fr/environnement/transports/transport-durable>.

- Provencher-Roy (2017). Refonte du règlement de zonage de la Ville de Victoriaville, 50 pages.



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Mettre en place des mesures favorisant chez les citoyens, les commerçants et les industriels, l'utilisation des modes électriques

La municipalité de Victoriaville instaurera des mesures visant à inciter l'usage de véhicules électriques et de vélos à assistance électrique chez les citoyens, visiteurs, entreprises et commerçants. Plus précisément, les mesures recommandées sont :

- Aménager de nouvelles bornes de recharge pour véhicules électriques dans les stationnements municipaux;
- Inciter les commerçants et entreprises à aménager des bornes de recharge pour véhicules électriques dans leur stationnement;
- Continuer d'offrir des cases de stationnement gratuites aux conducteurs de véhicules électriques;
- Intégrer des vélos à assistance électrique à la flotte de vélos communautaires mis à la disposition des citoyens;
- Promouvoir, auprès des entreprises locales, la livraison de marchandise à l'aide de modes écologiques électriques : véhicules électriques et vélos à assistance électrique;
- Faire la promotion de la certification Victoriaville Habitation Durable (VHD) qui offre aux entrepreneurs et citoyens des subventions pour l'installation de bornes de recharge dans les aires de stationnement publiques et privées.

Coût global prévisionnel : \$ \$ \$

Priorisation :  (Varie selon les recommandations)

2. Accroître les efforts d'électrification du parc de véhicules municipaux et évaluer les modalités de partage avec la population, lorsqu'inutilisé

Afin de demeurer une municipalité avant-gardiste dans le domaine de la mobilité durable, Victoriaville procédera à l'électrification progressive de son parc de véhicules. Bien que la très grande majorité des recharges se fassent en milieu de travail ou à la maison, l'ajout de bornes de recharges publiques, notamment de niveau 3 (rapides), pourrait contribuer à cette transition.

La municipalité évaluera donc les modalités associées au partage des véhicules électriques municipaux avec les citoyens lorsque les véhicules sont inutilisés. Actuellement, un seul précédent québécois existe en la matière. En mars 2017, la Ville de Plessisville a mis à la disposition de ses citoyens les véhicules électriques des services municipaux lorsqu'inutilisés. Ces derniers sont offerts à la population les soirs et fins de semaine pour un coût horaire de 12\$.

Coût global prévisionnel : \$ (Coût faible comparativement au parc de véhicules conventionnel)

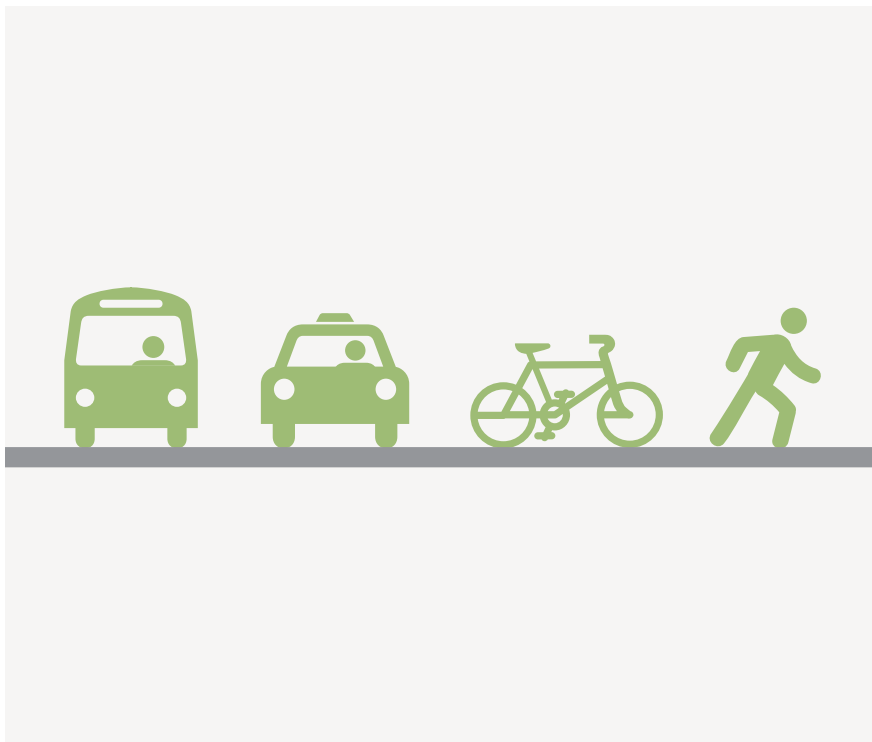
Priorisation : 

3. Inciter les commerces et entreprises, par le biais du règlement de zonage, à prévoir des stationnements pour véhicules électriques à proximité de leurs accès ainsi que des emplacements dédiés exclusivement à la recharge

Dans le cadre de la refonte du règlement de zonage, la Ville de Victoriaville adoptera un article visant à établir un ratio minimum de cases de stationnement réservées pour les véhicules électriques dans les parcs de stationnement municipaux et privés. Ces cases devront être situées le plus près possible des accès et un nombre minimal devra être dédié exclusivement à la recharge.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : 



Crédit : CIMA+



CONTEXTE

Selon Collectivité Viables, les pratiques intermodales se rapportent à l'utilisation de plusieurs modes de transport distincts au cours d'un même déplacement. Ces pratiques peuvent être facilitées par l'articulation d'une offre de transport multimodale au sein d'interfaces appelées pôles d'échanges, de même que par une approche intégrée de l'information destinée à l'utilisateur et de la tarification des services. Il est à noter que la flexibilité et l'efficacité d'une offre de transport intermodale permettent de diminuer le recours à l'automobile privée et est un volet d'une stratégie de mobilité durable.

Actuellement, l'arrimage des différents modes de déplacements offerts à Victoriaville est déficient, voire problématique. Ce manque de connectivité entre les transports actifs, collectifs et alternatifs à l'auto-solo n'incite pas les citoyens à troquer leur véhicule pour une chaîne de déplacement durable. Le faible éventail d'alternatives et la grande facilité à utiliser la voiture (ex. : gratuité ou faible coût du stationnement, fluidité de la circulation) expliquent aussi ces comportements.



PROBLÉMATIQUES RECENSÉES

- Déplacements intermodaux déficients et peu attractifs;
- Information aux citoyens limitée quant aux chaînes de déplacements mis à leur disposition.



OBJECTIFS

- Favoriser l'intermodalité dans les déplacements des citoyens, employés et visiteurs de Victoriaville;
- Mettre en place des systèmes de transports intelligents, intermodaux et intégrés;
- Soutenir le déploiement de solutions conçues pour informer les usagers;
- Optimiser la mobilité en transports collectifs et alternatifs des usagers en temps réel sur l'ensemble du territoire.



LIEUX D'IMPLANTATION

- Ensemble du territoire de Victoriaville
- Futurs rues et/ou développements de la municipalité



PARTIES PRENANTES

- Ville de Victoriaville
- Compagnies de taxi desservant Victoriaville
- TaxiBus
- Muncar
- Transport scolaire
- La Québécoise
- Orléans Express



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de pôles intermodaux aménagés
- Taux d'occupation des équipements des pôles intermodaux
- Évolution des parts modales des déplacements à Victoriaville
- Nombre de supports à vélos aménagés sur les autobus interurbains et sur les véhicules de TaxiBus
- Nombre d'utilisateurs des supports à vélos aménagés sur les véhicules de transport collectif



ACTIONS LIÉES

TCA-01 Transport collectif local

TCA-02 Transport collectif régional

TCA-03 Modes alternatifs à l'auto-solo

TCA-04 Modes écologiques électriques

SE-01 Tous types d'utilisateurs



RÉFÉRENCE

- Collectivités viables, <http://collectivitesviables.org/articles/intermodalite/>



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Aménager des pôles intermodaux à des endroits névralgiques de la municipalité

La Ville de Victoriaville désire réduire la dépendance à l'auto-solo et faciliter l'utilisation des modes alternatifs. Avec la participation de ses partenaires du domaine des transports, la municipalité pourrait implanter des lieux d'interconnexion entre les différents réseaux de transports (routier, collectif, actif et alternatif à l'auto-solo), des pôles intermodaux. Ces pôles permettraient de regrouper au même endroit différents services de mobilité telle que des places de stationnements dédiées au covoiturage et/ou à l'autopartage, des bornes de recharge électrique, des stationnements pour vélo clos et des aires d'attente pour les taxis. Il est à noter que la localisation de ces pôles devrait être réfléchi stratégiquement de manière à ce que ces sites soient :

- Positionnés à proximité de grands pôles de déplacements ;
- Conviviaux et sécuritaire;
- Facilement accessibles;
- Positionnés à proximité de grands axes de déplacements autoroutiers ou artériels de la municipalité.
- Efficaces et concurrentiels à l'auto-solo;

Coût global prévisionnel : \$ \$ \$

Priorisation :

2. Assurer une planification intégrée des transports collectifs, actifs et alternatifs à l'auto-solo en amont de chacun des projets de développements

La Ville de Victoriaville devra collaborer avec les promoteurs immobiliers et les différents partenaires municipaux (TaxiBus, Muncar et autres) dans le but d'identifier les besoins des nouveaux développements du secteur (résidentiel, commercial et industriel) en termes d'aménagements piétons et cyclistes et de l'offre en transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo. Cette collaboration permettra d'aménager les équipements nécessaires pour inciter les nouveaux résidents, clients et employés de la municipalité à favoriser l'intermodalité tout en utilisant des modes alternatifs à l'auto-solo.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : (En conformité au rythme des développements de la municipalité)

3. Déployer un projet pilote visant à aménager des supports à vélos sur certains TaxiBus et circuits d'autobus régionaux

La Ville de Victoriaville et ses partenaires (TaxiBus, la Québécoise et Orléans Express) pourraient instaurer un projet-pilote visant à favoriser l'intermodalité et l'usage du transport collectif par les cyclistes. Plus précisément, des supports à vélos pourraient être installés sur certains autobus interurbains qui se destinent quotidiennement vers les principales municipalités de la province (Montréal, Québec, Sherbrooke, Drummondville et Longueuil) et sur certains TaxiBus qui desserviraient des secteurs de la municipalité présentant de nombreux obstacles pour les cyclistes (rues ayant une importante dénivellée, présence de barrières à franchir et autres). Si le projet pilote mis gratuitement à la disposition des usagers (contrairement à l'offre actuelle des autobus régionaux où les usagers doivent payer pour mettre leur vélo en soute) dénote un taux d'utilisation élevé des supports à vélos, la Ville de Victoriaville pourrait réaliser une étude de faisabilité quant à l'instauration graduelle des supports sur l'ensemble de la flotte des autobus interurbains et des TaxiBus.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

4. Améliorer la qualité des transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo via les technologies de l'information et de la communication (TIC)

Les optimisations que la Ville de Victoriaville pourrait apporter à son offre de transports collectifs et alternatifs dans le but d'améliorer l'expérience des usagers et l'intermodalité sont :

- Développer une plateforme web et/ou une application mobile qui permettraient aux citoyens de s'informer (horaire, tarif, etc.) et de réserver leurs places dans l'un des services de transport collectif local mis à leur disposition : TaxiBus, Muncar et autobus scolaire;
- Développer une plateforme web et/ou une application mobile destinée aux citoyens de Victoriaville qui faciliteraient le covoiturage. Les citoyens pourraient effectuer leur requête de déplacement tandis que d'autres pourraient offrir leur service. La Ville pourrait aussi avoir une idée de la demande en covoiturage sur son territoire;
- Instaurer une plateforme web et/ou une application mobile destinée à la réservation et à la gestion des taxis desservant la municipalité. Cet outil permettrait aux citoyens et touristes de commander son taxi, de connaître en temps réel le délai avant d'obtenir son service et de payer sa course;
- Réaliser un projet d'implantation d'un système intégré de vente de titre de transport (carte à puce) pour faciliter l'utilisation des transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo de la municipalité ainsi que l'intermodalité (ex. : un citoyen pourrait payer avec sa carte à puce les frais associés à son déplacement en TaxiBus et à la location d'un vélo communautaire);
- Mettre en place des alertes téléphoniques lorsque des problèmes sont recensés au niveau des services de transport collectif (ex. : envoi de messages textes à la clientèle lorsque le TaxiBus est en retard).

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : (Varie selon les développements apportés à l'offre en transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo)

3. TRANSPORTS ACTIFS



TRANSPORTS ACTIFS

3.1 RAPPEL DES ENJEUX DE MOBILITÉ

Le tableau 3.1 relate les enjeux identifiés dans le portrait et diagnostic du PMD quant aux modes actifs.

TABEAU 3.1 : ENJEUX DE MOBILITÉ – TRANSPORTS ACTIFS

Enjeux

- Accessibilité universelle;
- Maintien de l'autonomie des personnes âgées;
- Accessibilité des piétons et cyclistes;
- Sécurité des piétons et cyclistes à certains carrefours et tronçons de la municipalité. Une attention particulière doit être portée aux usagers plus vulnérables (enfants et aînés) et aux usagers d'AMM;
- Sécurité des intersections, des abords des établissements scolaires, du réseau cyclable existant et des stationnements pour vélos;
- Entretien des aménagements destinés aux modes actifs;
- Cohabitation des modes sur les pistes multifonctionnelles;
- Manque de perméabilité piétonne de certains développements résidentiels;
- Discontinuité du réseau cyclable existant;
- Promotion et sensibilisation des usagers de la route à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement utilitaire;
- Offre insuffisante en places de stationnement pour vélos;
- Offre de vélo communautaire ne répondant plus à la demande.

3.2 INTERVENTIONS – TRANSPORTS ACTIFS (TA)

Les principaux objectifs face à cette thématique d'intervention sont :

- Assurer la continuité, la connectivité et la sécurité des aménagements piétons et cyclistes de Victoriaville;
- Assurer le confort, la convivialité et la sécurité des piétons;
- Assurer le confort, la convivialité et la sécurité des cyclistes;
- Améliorer et sécuriser l'offre en stationnement pour vélos.

Les interventions proposées sont détaillées dans quatre fiches :

TA-01 : Réseau actif

TA-02 : Aménagements piétonniers

TA-03 : Aménagements cyclables

TA-04 : Stationnements pour vélos



Crédit : Kollektiv.net



CONTEXTE

La mobilité active des citoyens, travailleurs et visiteurs se déplaçant sur le territoire de Victoriaville est une préoccupation fondamentale qui s'inscrit au cœur de l'engagement de la municipalité en faveur du développement durable. Le réseau actif participe au caractère inclusif de la collectivité en répondant aux besoins de mobilité des citoyens qui ne peuvent par contrainte, ou qui ne veulent pas par choix, recourir à la voiture.

Plus précisément, la mobilité active répond aux besoins suivants :

- Réduire l'usage de l'automobile et ses impacts environnementaux;
- Accroître l'accessibilité et rehausser la qualité de vie des citoyens;
- Améliorer la santé publique.

La présente fiche relate les interventions que la Ville de Victoriaville implantera afin d'optimiser la marche et le vélo sur son territoire. La municipalité est consciente que les clientèles plus vulnérables (ex.: enfants, personnes âgées) doivent bénéficier de conditions optimales.



PROBLÉMATIQUES RECENSÉES

- Discontinuité des aménagements actifs;
- Présence d'aménagements piétonniers étroits qui ne sont pas accessibles universellement;
- Caractère peu sécuritaire de certains segments d'aménagements actifs (ex.: certains tronçons de bandes cyclables et/ou de chaussées partagées);
- Absence d'une signalisation visant à guider les piétons et cyclistes vers les pôles névralgiques de la municipalité.



OBJECTIFS

- Assurer la continuité, la connectivité et la convivialité des aménagements piétons et cyclistes de Victoriaville;
- Faciliter et sécuriser les déplacements actifs.



LIEUX D'IMPLANTATION

- Sur l'ensemble du territoire de Victoriaville
- Aux abords de pôles générateurs de déplacements actifs : commerces, établissements scolaires, parcs, etc.



PARTIES PRENANTES

- Ville de Victoriaville
- MTMDET



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de km de nouveaux liens actifs (cyclistes et/ou piétons) aménagés au sein de la municipalité
- Nombre de km de chaussées partagées ou de bande cyclable existante sécurisée
- Nombre de panneaux de signalisation destinés aux modes actifs
- Achalandage des modes actifs
- Nombre de collisions impliquant des usagers vulnérables
- Nombre de places de stationnement pour AMM



ACTIONS LIÉES

- TA-02** Aménagements piétonniers
- TA-03** Aménagements cyclables
- TA-04** Stationnement pour vélos
- RRS-04** Sécurité
- RRS-05** Planification civile
- SE-01** Tous types d'usagers
- SE-02** Écoliers
- SE-03** Aînés et usagers d'AMM



RÉFÉRENCES

- MTMDET, Tome V – Signalisation.
- Institut Nazareth & Louis Braille (2014). *Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle - Aménagements extérieurs*, 191 pages.
- Ville de Victoriaville (2013). *Politique d'accessibilité universelle*, 48 pages.
- Ville de Victoriaville (2016). *Plan d'action : Politique d'accessibilité universelle 2016-2018*, 31 pages.



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Se doter d'un Plan de mobilité active

La Ville de Victoriaville réalisera et instaurera un Plan de mobilité active (PMA) qui disposera d'un financement et de ressources spécifiques. Ce Plan permettra à la municipalité de planifier, de prioriser et d'identifier les aménagements relatifs à la desserte des usagers vulnérables (piétons et cyclistes).

Les interventions 2 à 4 de la présente fiche pourront être analysées en détail dans le cadre du PMA.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

2. Développer des liens actifs (piétons et cyclistes) utilitaires et directs, en privilégiant les liens en site propre

Afin d'inciter les citoyens, employés et touristes de Victoriaville à troquer le véhicule pour la marche ou le vélo dans leurs déplacements quotidiens, la municipalité mettra en place de nouveaux liens actifs qui seront directs, conviviaux et sécuritaires. Le développement du réseau sera axé, entre autres, sur les liaisons entre les institutions publiques, écoles, parcs et espaces verts de la municipalité.

L'annexe A présente une base de réflexion pour l'aménagement de liens piétonniers et de liens cyclables utilitaires. Ces liens potentiels seront révisés et détaillés dans le cadre de l'élaboration du Plan de mobilité active que la Ville entend adopter.

Coût global prévisionnel : \$ \$ \$

Priorisation :

3. Assurer l'accessibilité universelle dans l'aménagement de l'espace public

Lors de travaux de réfection et/ou de construction de nouveaux espaces publics, la Ville de Victoriaville s'assurera de rendre ces sites accessibles à tous en respectant les orientations de la Politique d'accessibilité universelle de la municipalité ainsi que les règles dictées par le guide de l'Institut Nazareth & Louis-Braille. L'annexe B présente les principales recommandations quant à la Politique d'accessibilité universelle.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : (Selon les projets de réaménagement de l'espace public)

4. Adopter une signalisation pour le réseau actif et le mobilier qui y est associé (ex. : stationnement pour vélos) dans une optique de mise en valeur des pôles générateurs

La signalétique du réseau actif de Victoriaville devra constituer une chaîne d'information propre, sans rupture d'information, notamment à tout point où un choix d'orientation s'impose aux piétons et cyclistes. La signalisation se verra complétée par de l'information cartographique de type « Vous êtes ici », conçue selon les règles de l'art et disposée aux endroits stratégiques. L'implantation de la signalétique peut se faire :

- Sur ou contre des façades de bâtiments;
- Sur du mobilier urbain.

Il est à noter que l'implantation des panneaux doit respecter les règles d'accessibilité de la voirie et des espaces publics afin d'assurer un cheminement sécuritaire des piétons et des cyclistes. De plus, la signalétique à l'usage des modes actifs ne doit pas se confondre avec la signalisation directionnelle s'adressant aux conducteurs de véhicules motorisés.

Exemples de panneaux de signalisation destinés aux modes actifs



Source : CIMA+, Ville de Saint-Constant



Source : MTMDET

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

5. Aménager des places de stationnement pour AMM

L'augmentation importante du nombre d'utilisateurs d'AMM est un véritable défi pour leur stationnement à proximité des pôles générateurs de déplacements (commerces). La Ville devra se pencher sur la possibilité de transformer des places de stationnement véhiculaires ou de créer de nouveaux aménagements dédiés. Il est à noter qu'en 2017, la Ville a aménagé des stationnements pour AMM dans la portion revitalisée du centre-ville.

Exemples de places de stationnement pour AMM



Source : Flickr, Ville de Victoriaville

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

RÉSEAU CYCLABLE

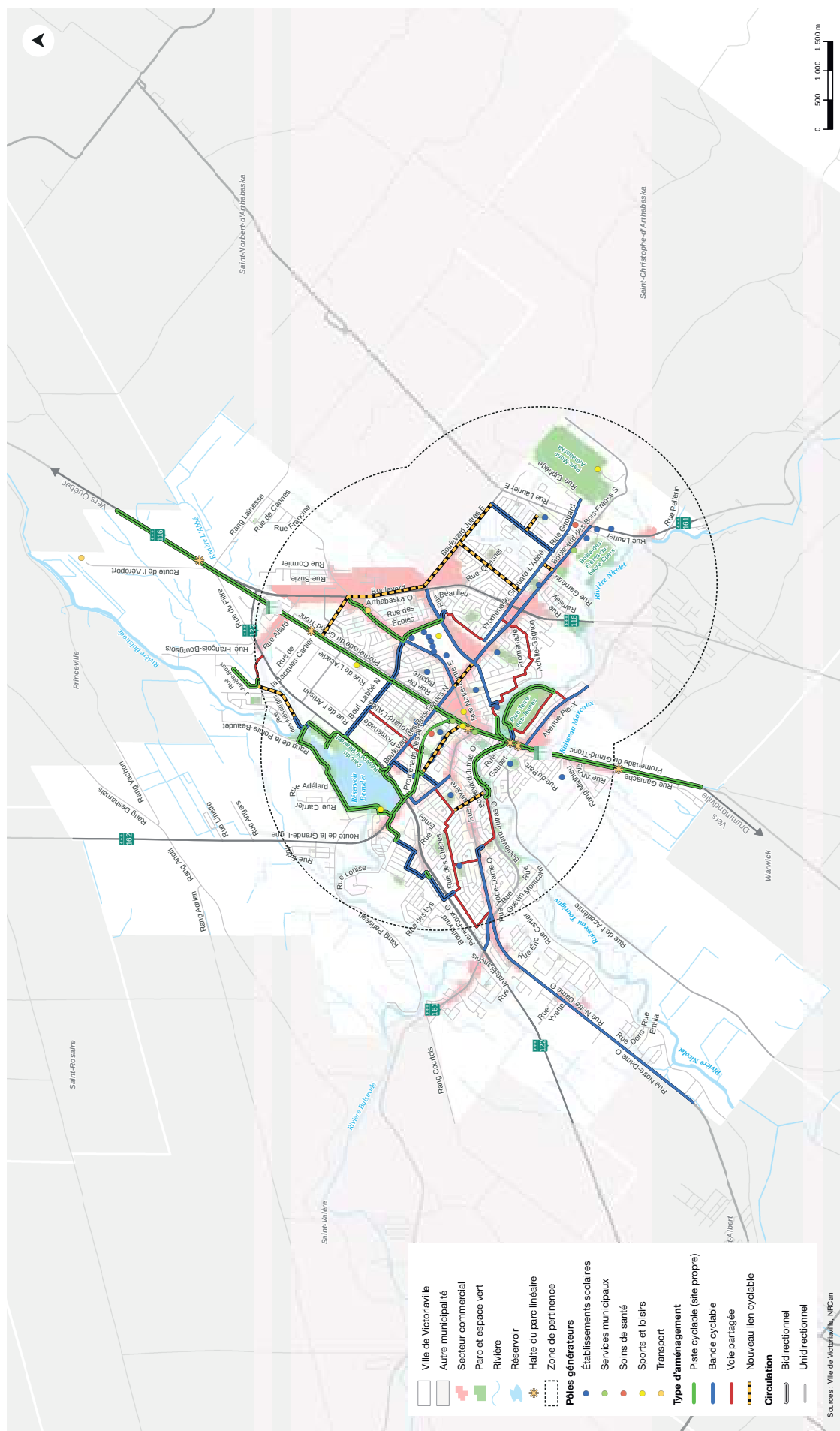
Des analyses spécifiques quant aux besoins en matière de déplacements cyclables ont été réalisées à l'échelle de la ville de Victoriaville. Divers critères et objectifs ont été considérés afin d'identifier les endroits au sein de la municipalité où l'aménagement de liens cyclables serait pertinent.

Plus précisément, les critères et objectifs pris en compte sont :

- Poursuivre le développement d'un réseau cyclable sécuritaire, convivial et continu;
- Potentiel d'attractivité cyclable : à cet effet, un rayon de 3 km a été tracé autour des divers générateurs de déplacements de la Ville et une zone de pertinence a été identifiée, en fonction de la superposition de ces rayons. En somme, la superficie modeste du milieu urbanisé de Victoriaville et la distribution spatiale des générateurs de déplacements montrent que la zone de pertinence englobe la quasi-totalité de la ville;
- Compléter les liaisons manquantes à l'intérieur de la zone de pertinence;
- Raccorder les générateurs de déplacements entre eux à l'intérieur de la zone de pertinence;
- Créer un réseau cyclable intégré entre les parcs de quartier.

La figure 1 illustre les améliorations qui pourraient être apportées au réseau actif. Celles-ci seront étudiées plus amplement et ajustées dans le cadre du Plan de mobilité active.

Figure 1. Base de réflexion pour l'amélioration du réseau actif (document de travail)



Note: Les liens cyclables illustrés sur la carte sont des hypothèses de travail et non des projets concrets. Les projets cyclables seront précisés dans le cadre de l'élaboration du Plan de mobilité active, de concert avec les citoyens.

Les principales recommandations quant à une optimisation du réseau piétonnier de Victoriaville sont :

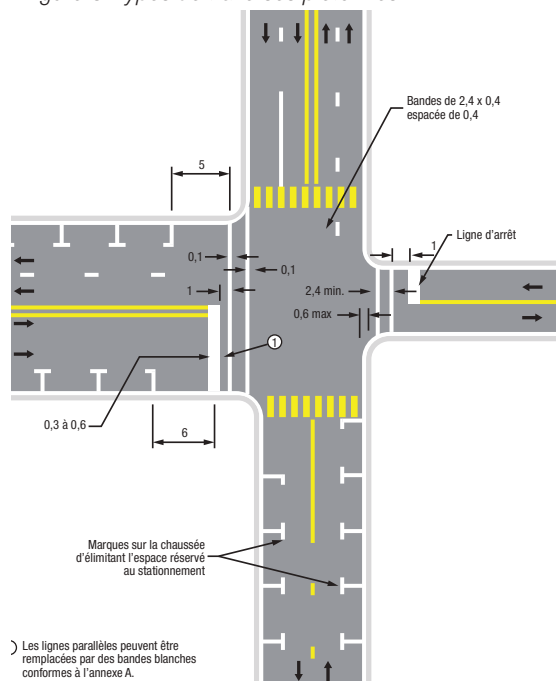
Trottoirs/Liens piétonniers

- Assurer la continuité des aménagements piétonniers desservant les principaux pôles générateurs;
- Prioriser l'aménagement de liens piétonniers :
 - Le long des axes empruntés par de nombreux véhicules et où la vitesse affichée est élevée;
 - Aux abords des parcs, établissements scolaires et espaces verts;
 - Aux abords de pôles générateurs de déplacements piétons.
- Maintenir des corridors piétonniers libres d'obstacles sur au moins 1,8 m de largeur (1,5 m étant le minimum acceptable) et au moins 2,3 m de hauteur sous tout panneau de signalisation, auvent ou bannière;
- Aménager de l'éclairage à l'échelle humaine.

Traverses piétonnes

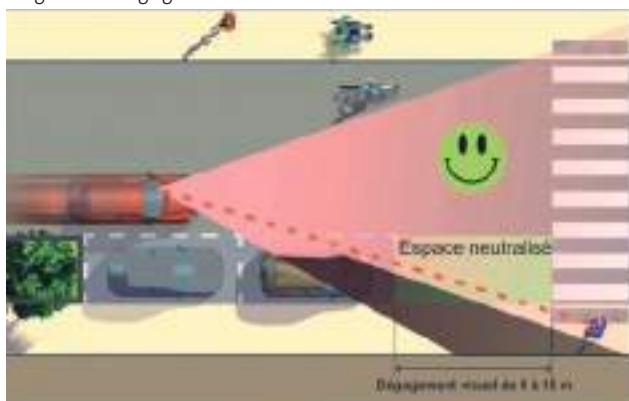
- Les passages pour piétons doivent être clairement définis par un marquage contrastant. Différents marquages peuvent être utilisés : lignes parallèles, bandes blanches ou jaunes, motifs, etc. Le marquage composé de bandes blanches ou jaunes est recommandé (marquage de couleur jaune : lorsque le passage pour piétons est non contrôlé / marquage de couleur blanche : lorsque le passage pour piétons est contrôlé par des feux ou un arrêt). La figure 3 illustre les types de traverses piétonnes recommandés par le MTMDET;
- Intégrer des plaques podotactiles aux approches des différentes traverses piétonnes, et ce, afin de faciliter le repérage par les personnes ayant une déficience visuelle;
- Assurer le respect du dégagement du rayon de 5 m exigé par le Code de sécurité routière au niveau des intersections (figure 4).

Figure 3. Types de traverses piétonnes



Source : MTMDET

Figure 4. Dégagement visuel de 5 m aux abords de la traverse piétonne

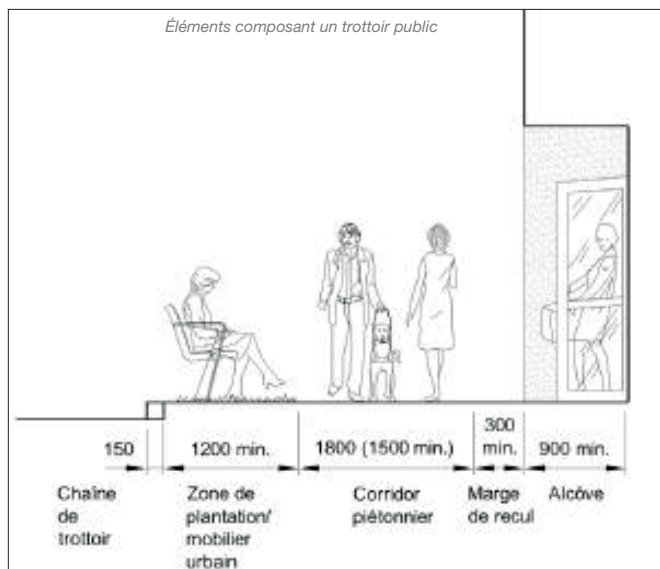


Source : Cerema

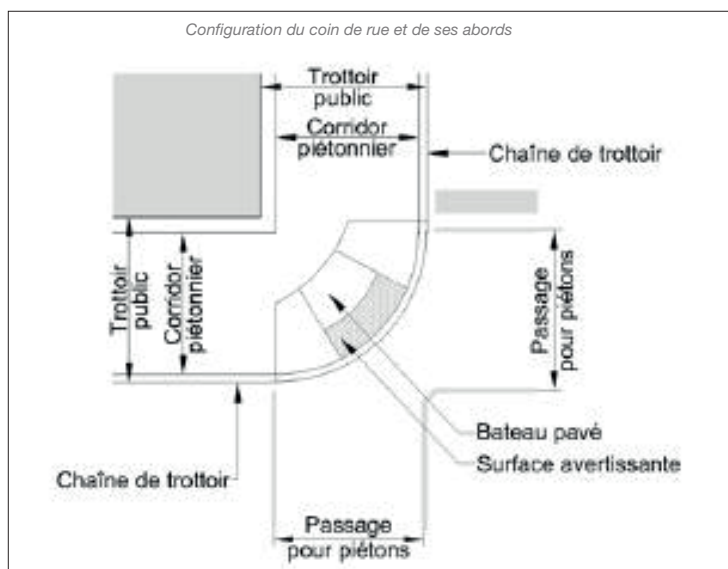
(Source : Institut Nazareth & Louis Braille (2014). Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle - Aménagements extérieurs, 191 pages.)

Les personnes à mobilité réduite et les personnes ayant une déficience visuelle doivent relever de grands défis lors de leurs déplacements quotidiens. Les recommandations ci-dessous visent à favoriser des déplacements actifs, autonomes, sécuritaires, confortables et conviviaux de ces usagers au sein de Victoriaville :

- Maintenir des corridors piétonniers libres d'obstacles sur au moins 1,8 m de largeur (1,5 m étant le minimum acceptable) et au moins 2,3 m de hauteur sous tout panneau de signalisation, auvent ou bannière;
- Augmenter la largeur des trottoirs aux endroits où il y a un achalandage élevé de piétons et ajouter une banquette en bordure de la chaussée tenant lieu de zone tampon entre la circulation et les piétons;
- Aménager les corridors piétonniers en fond de trottoir et placer le mobilier urbain en bordure de rue;
- Délimiter les corridors piétonniers des deux côtés, de façon tactile, visuelle et auditive. Une dénivellation suffisante, un alignement de bâtiments ou d'objets, des textures ou des couleurs contrastantes sont de bons exemples;
- Aménager des corridors piétonniers rectilignes, sur un tronçon et entre les tronçons. Le corridor piétonnier doit être droit et continu, sans comporter d'obstacles obligeant le piéton à contourner ou changer de direction;
- Aménager des intersections simples, ayant une configuration à 90°, et permettant la traversée de la rue en continuité avec le corridor piétonnier. Une intersection simple comportant des arrêts ou des feux de circulation simples, ne doit pas être trop large ni avoir d'îlot, de bretelle ou de piste cyclable. Toute autre configuration devient complexe et demande un traitement particulier en matière d'accessibilité universelle;
- Aménager des feux sonores, au besoin, selon les recommandations des spécialistes du CIUSSS de la Mauricie-et-du-Centre-du-Québec (MCQ);
- Intégrer des plaques podotactiles aux approches des différentes traverses piétonnes, et ce, afin de faciliter le repérage par les personnes ayant une déficience visuelle;
- Offrir des transitions faciles entre le trottoir et la chaussée, en aménageant des bateaux pavés aux quatre coins de rue, à l'emplacement le plus pertinent compte tenu de l'achalandage et de la configuration de l'intersection. Dans l'alignement du corridor piétonnier, le bateau pavé doit être détectable de façon tactile, visuelle et auditive (plaques podotactiles);
- Assurer des traversées de rues faciles et sécuritaires. En plus de présenter un passage pour piétons clairement défini par un marquage contrastant, le temps alloué pour la traversée doit être suffisant compte tenu de la distance à parcourir. Les mouvements véhiculaires doivent être simples et prévisibles et l'environnement sonore doit offrir les repères suffisants;
- Utiliser du mobilier urbain en quantité suffisante et aux bons endroits. Le mobilier urbain doit être disposé pour que tous les usagers puissent s'en approcher et l'utiliser. Il doit être installé de manière à faciliter le déneigement et l'entretien;
- Favoriser une transition facile vers les lieux et les bâtiments riverains. L'accès aux lieux et la marge avant des bâtiments devraient être sans marche ou ressaut;
- Les espaces doivent être faciles à comprendre et être bien signalisés;
- Utiliser des revêtements générant un contraste de couleurs de 70 % entre le corridor piétonnier et la chaussée.

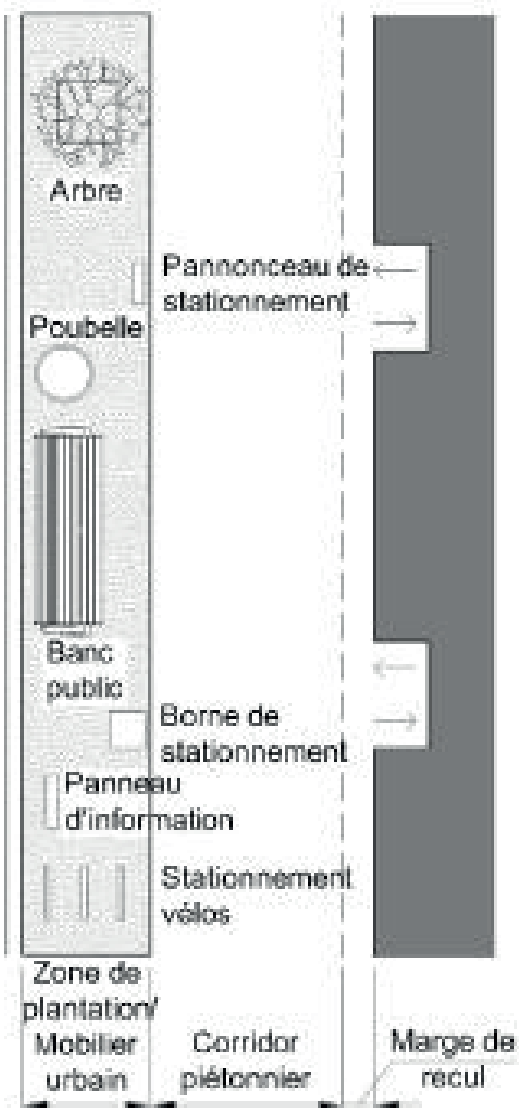


Source : Institut Nazareth & Louis Braille (2014). Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle - Aménagements extérieurs, 191 pages



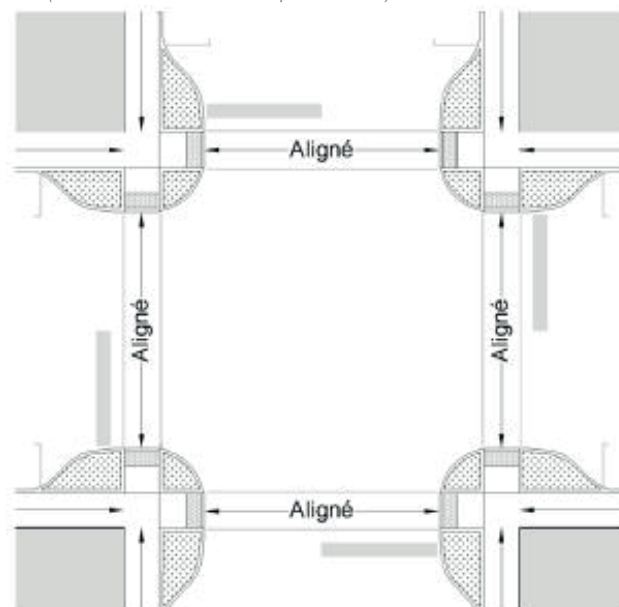
Source : Institut Nazareth & Louis Braille (2014). Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle - Aménagements extérieurs, 191 pages

Zone de plantation et de mobilier urbain de largeur suffisante pour permettre la circulation des piétons



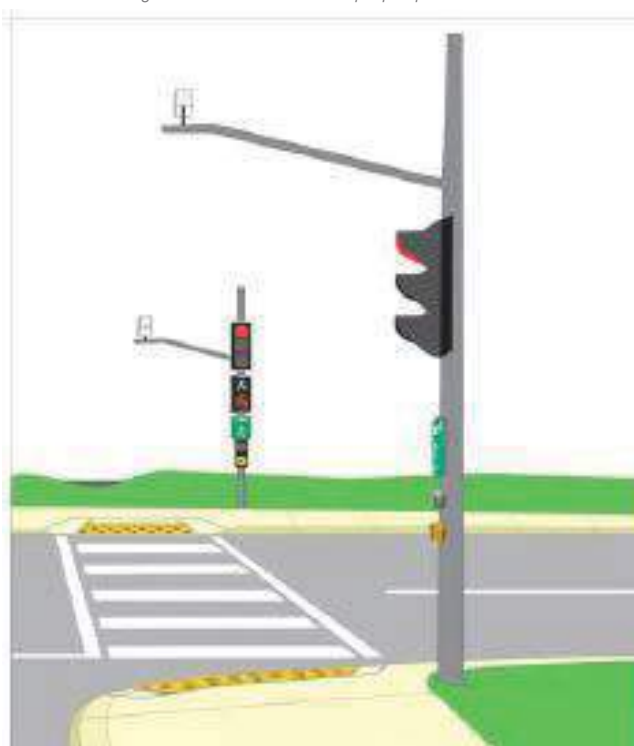
Source : Institut Nazareth & Louis Braille (2014). Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle - Aménagements extérieurs, 191 pages

Alignement des bateaux pavés aménagés aux traverses des intersections (avec avancées de trottoir à chaque coin de rue)



Source : Institut Nazareth & Louis Braille (2014). Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle - Aménagements extérieurs, 191 pages

Aménagement de feux sonores avec plaques podotactiles



Source : Institut Nazareth & Louis Braille (2014). Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle - Aménagements extérieurs, 191 pages



Crédit : Kollektif.net



CONTEXTE

Les aménagements piétonniers doivent être faciles, sécuritaires et conviviaux afin de permettre à tous types de piétons de s'orienter, de circuler en maintenant une ligne de déplacement, d'utiliser le mobilier urbain et les équipements mis à leur disposition, de traverser la rue, de repérer sa destination et de s'y rendre. Or, plusieurs obstacles peuvent limiter ces déplacements au sein de la municipalité de Victoriaville : absence de trottoir, trottoir trop étroit, discontinuité des trottoirs, absence de bateau-pavé à certaines intersections (pour les personnes à mobilité réduite), temps insuffisant pour la traversée des piétons à un carrefour, entretien des aménagements piétonniers, etc.



PROBLÉMATIQUES RECENSÉES

- Planification problématique des aménagements piétonniers au sein de la municipalité;
- Problématiques de sécurité et de convivialité associées à certains aménagements piétonniers;
- Priorisation des déplacements véhiculaires à certains carrefours de la municipalité au détriment des piétons.



OBJECTIFS

- Assurer le confort, la convivialité et la sécurité des piétons;
- Accroître l'usage de la marche chez les citoyens.



LIEUX D'IMPLANTATION

- Ensemble du territoire de Victoriaville
- Futures rues et/ou développements de Victoriaville



PARTIES PRENANTES

- Ville de Victoriaville
- Établissements scolaires
- MTMDT
- Commission scolaire des Bois-Francis



INDICATEURS DE SUIVI

- Part modale des piétons
- Nombre d'aires de repos aménagées
- Nombre de zones partagées
- Nombre de piétons circulant au sein des zones partagées



ACTIONS LIÉES

- TA-01** Réseau actif
- SE-01** Tous types d'utilisateurs
- SE-02** Écoliers
- SE-03** Aînés et usagers d'AMM
- RRS-02** Vitesse
- RRS-04** Sécurité
- RRS-05** Planification civile



RÉFÉRENCES

- Code de la Sécurité routière (CSR), <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-24.2>.
- Ville de Montréal (2017), *Cadre de référence – Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées*. 17 pages.
- Me Vrouyr Makalian (2015), *Avis juridique – L'abondance de règlements municipaux prohibant le jeu libre*. 10 pages.
- Institut Nazareth & Louis-Braille (2016), *Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle, Aménagements extérieurs*, 191 pages.
- Ville de Beloeil (2017), *Dans ma rue, On joue!*, <http://beloeil.ca/ville/grands-projets/jeux-libres-dans-ma-rue-on-joue>.
- Union des Municipalités du Québec (2017), *Projet de loi no. 122 : Loi visant à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs*, 21 pages.
- Réseaux Plein-Air Drummond, *Plans de déplacements scolaires*.



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Élaborer une stratégie pour favoriser et sécuriser les déplacements à pied

La Ville de Victoriaville élaborera une stratégie visant à favoriser et sécuriser les déplacements piétonniers. Cette stratégie qui est en lien avec les objectifs du PU, du PMD et du PMA permettra à la municipalité de planifier, de prioriser et d'identifier les aménagements relatifs à la desserte des piétons. Plus précisément, la stratégie de la Ville inclut les analyses suivantes :

- Étape 1 - Caractérisation du territoire;
- Étape 2 - Portrait et diagnostic de la mobilité piétonne : volet visant à recenser les aménagements piétonniers mis à la disposition des piétons ainsi que les problématiques qui y sont associées;
- Étape 3 - Identification des interventions à mettre en place sur le territoire;
- Étape 4 - Élaboration d'un processus méthodologique (logigramme) visant à justifier la présence d'aménagement piétonnier sur le territoire (longeant les axes routiers ou en site propre) et d'en prioriser la mise en œuvre.

Il est à noter que les interventions 2 et 8 pourront être analysées et détaillées dans le cadre de la stratégie de favorisation et sécurisation des déplacements piétonniers.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

2. Améliorer la convivialité des déplacements piétons (trottoirs et traverses piétonnes)

La Ville de Victoriaville mettra en place différentes mesures dans le but de rendre plus conviviaux les déplacements des piétons de tout âge. Pour ce faire, la municipalité préconisera les interventions suivantes :

- Élargissement des trottoirs;
- Aménagement d'avancées de trottoirs à certaines intersections;
- Aménagement de plaques podotactiles aux passages piétonniers de la municipalité (à considérer dans la planification des travaux);
- Ajout de mobiliers urbains (bancs, poubelles, etc.) le long du cheminement piétonnier;
- Ajout de plantation d'arbres;
- Aménagement de placettes ou de haltes-jasettes (la Ville de Victoriaville travaille actuellement sur la mise en place d'un projet pilote de haltes-jasettes).

Il est à noter que ces différentes interventions ne sont pas possibles sur l'ensemble des axes routiers de Victoriaville puisque l'emprise nécessaire n'est pas toujours suffisante.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

3. Revoir la programmation des feux de circulation de Victoriaville de manière à favoriser une meilleure cohabitation des différents modes et à assurer la sécurité routière

La Ville de Victoriaville effectuera une révision, au cas par cas, des différents feux de circulation aménagés sur son réseau routier. L'objectif de cette révision est d'améliorer la sécurité des déplacements des usagers vulnérables et d'homogénéiser les feux pour piétons (pour assurer la sécurité des usagers ayant une déficience visuelle et/ou des problèmes cognitifs) tout en conservant, sur les axes névralgiques, une certaine fluidité véhiculaire. La municipalité pourrait optimiser les feux de circulation en faveur des piétons, de la manière suivante :

- Installation de feux à décompte pour piétons et d'un intervalle de protection pour les piétons;
- Homogénéité du système de feux. Pour les personnes à déficience visuelle et les personnes ayant des problèmes cognitifs, il est important que la ville de Victoriaville ait un système de feux pour piétons homogène. La phase piétonne non exclusive est souhaitable lorsqu'il n'y a pas de feu sonore (les personnes malvoyantes peuvent alors se fier au trafic parallèle). La phase piétonne exclusive au début du cycle qui devient non exclusive devrait être préconisée à Victoriaville;
- Ajustement du temps de traverse pour piétons aux intersections où la proportion de personnes âgées, de personnes à mobilité réduite ou de jeunes enfants est élevée;
- Implantation de feux sonores pour les personnes malvoyantes en collaboration avec les personnes responsables en orientation du CIUSSS MCQ et du centre de réadaptation en déficience physique.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

4. Réaliser un projet pilote de rue partagée ou de zone de rencontre (type woonerf), en vue d'un déploiement graduel aux endroits propices

Le woonerf est un concept hollandais qui signifie « rue conviviale ». Il s'agit d'une rue partagée où les citoyens et visiteurs peuvent, en toute sécurité, s'asseoir, jouer, circuler à vélo ou y accéder en voiture (à une vitesse de circulation de moins de 20 km/h). Ce type d'aménagement permet d'animer et de mettre de la vie dans les rues résidentielles en leur donnant une âme et en assurant la cohabitation entre les différents usagers. C'est d'ailleurs pour ces raisons que la Ville de Victoriaville aménagera à titre de projet pilote, un woonerf sur une rue locale de la municipalité et en étudiera les impacts. Si le premier essai s'avère positif, la municipalité déploiera de nouvelles zones de rencontre en fonction des besoins et selon les critères établis.

L'annexe A de la présente fiche offre quelques précisions techniques quant à l'aménagement d'une zone de rencontre.

Coût global prévisionnel : \$ \$ \$

Priorisation : ...

Photos avant-après du Woonerf du Quartier Saint-Henri, arrondissement Sud-Ouest, Montréal



Source : Ville de Montréal

5. Réaliser un projet pilote de rues piétonnes

La Ville de Victoriaville réalisera des projets pilotes visant à développer des rues réservées, en priorité, aux piétons. Ces rues piétonnes permettraient la création de nouveaux espaces publics de proximité et favoriseraient l'augmentation de l'animation urbaine, de la sécurité et de la convivialité de l'espace public. Il est à noter que différents types de rues piétonnes pourraient être envisagées par la municipalité, soit :

- Rue piétonne temporaire ou saisonnière : rue où l'accès aux véhicules est restreint durant une période donnée;
- Rue piétonne permanente : fermeture complète de la rue à la circulation véhiculaire;
- Placette sur rue ou rue ponctuée de placettes : rue où de petites places sont aménagées sur la chaussée en empiétant sur les cases de stationnement ou dans les voies véhiculaires.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : ↻

Exemple de rues piétonnes – Place Simon Valois



Source : Ville de Montréal

6. Ajouter du mobilier urbain dans une optique fonctionnelle et de ludification de la ville (aire de repos)

La Ville de Victoriaville plantera du mobilier urbain dans l'emprise publique afin d'améliorer l'expérience de marche des piétons. Ces aires de repos assureront la fonctionnalité et la ludification des déplacements piétonniers au sein de la municipalité. Les bonnes pratiques en termes d'installation de mobiliers urbains/d'aires de repos sont :

- Maintenir le mobilier urbain en bon état. Un mobilier en bon état ayant une ergonomie adéquate et un design intéressant offre un confort supplémentaire aux piétons. Le mobilier doit être détectable tactilement (sans éléments en saillie à plus de 680 mm de hauteur), de couleur contrastante et doit répondre aux besoins variés des différentes clientèles (ex. : accoudoirs pour les personnes à mobilité réduite);
- Laisser un corridor de marche libre d'obstacle et assurant l'accessibilité universelle, d'au moins 1,8 m de largeur (1,5 m étant le minimum acceptable). L'emplacement, la forme, le style et la fonctionnalité du mobilier déterminent l'expérience vécue par le piéton. Le mobilier urbain doit être placé sur un revêtement dur au même niveau que le corridor piétonnier et avoir des dégagements permettant à un utilisateur ayant une limitation motrice de s'en approcher. Le mobilier urbain qui demeure en place toute l'année doit être positionné de manière à faciliter le déneigement;
- Assurer un entretien régulier du mobilier en place et réparer/remplacer le mobilier endommagé.

Coût global prévisionnel : \$ \$ \$

Priorisation : ↻

7. Assurer l'implantation de mesures de sécurisation aux abords des établissements scolaires et la connectivité entre ceux-ci

Suite à la réalisation par Réseaux Plein-Air Drummond des différents plans de déplacements scolaires, la Ville de Victoriaville a révisé ponctuellement les aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes aux abords des écoles primaires de la municipalité. La municipalité désire poursuivre dans cette voie, en plus d'assurer la continuité et la connectivité entre les mesures et aménagements physiques instaurés aux abords des écoles.

Ainsi, la Ville de Victoriaville, en collaboration avec la commission scolaire des Bois-Francis, proposera des mesures visant à sécuriser le cheminement des piétons et des cyclistes entre les différents établissements scolaires : signalisation, marquage ou mesures physiques. La municipalité pourrait ainsi se développer une signature particulière aux abords de ces pôles institutionnels.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : 

8. Réaliser un projet pilote visant à permettre et favoriser le jeu libre dans la rue à certains endroits et à certaines conditions

La municipalité de Victoriaville mettra en place un projet pilote où le jeu libre sera permis dans certaines rues de la municipalité, sous certaines conditions (ex. : identification de plage horaire où le jeu libre est permis) dans l'optique d'ouvrir cette pratique à l'ensemble du territoire. Ce projet pourrait être mis en place concurremment à un projet pilote de limite de vitesse à 40 km/h sur les rues locales de la municipalité dans le but également de généraliser cette mesure.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :  (Afin de créer un momentum avec le projet pilote des limites à 40 km/h)



Source : MTMDET



MISE EN GARDE

Woonerf

- Le woonerf n'est pas encore normé par le MTMDET. Chaque proposition de woonerf doit se faire sous forme de projet pilote et être approuvée par le MTMDET. Il est à noter que pour le moment, les projets pilotes sont limités aux rues locales des différentes municipalités de la province. L'applicabilité d'un woonerf est donc établie au cas par cas et les standards d'aménagement restent à intégrer au cadre normatif provincial;
- Selon le CSR, il est illégal pour un piéton de traverser un axe routier en section courante. Or, il s'agit là d'un aspect central du fonctionnement du woonerf;
- Le concept de woonerf devrait assurer l'accessibilité universelle. Par exemple, les personnes ayant une déficience visuelle auraient besoin d'un dénivelé dans la chaussée pour savoir s'ils sont dans une zone partagée ou non.

Rue piétonne

- Les rues piétonnes ne sont pas encore normées et devraient faire l'objet de projet pilote;
- L'aménagement des rues piétonnes devrait respecter les exigences du MTMDET en termes de signalisation et de marquage (utiliser les couleurs blanches et jaunes pour délimiter les aires destinées à la circulation des piétons).

Jeu libre dans la rue

En juin 2015, l'Assemblée nationale du Québec a adopté le projet de loi 122 visant à reconnaître les municipalités comme étant des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autorité et leur pouvoir. Face à cette nouvelle loi, la Ville de Victoriaville peut instaurer un règlement permettant le jeu libre des enfants, dans les rues, sous certaines conditions. Plus précisément, l'article 78 amende le Code de la Sécurité routière et stipule :

« Une municipalité peut permettre, par règlement, le jeu libre sur un chemin public dont la gestion lui incombe. Le règlement doit prévoir :

1. La détermination des zones où le jeu libre est permis;
2. Les restrictions à la circulation et les règles de prudence qui sont applicables, le cas échéant;
3. Les interdictions relatives au jeu libre, le cas échéant;
4. Toute autre condition liée à l'exercice de cette permission.

La municipalité doit indiquer, au moyen d'une signalisation appropriée, les zones où le jeu libre est permis en vertu du règlement. La municipalité peut déterminer, parmi les dispositions du règlement, celles dont la violation constitue une infraction et en fixer les amendes, sans toutefois que celles-ci puissent excéder le montant de 120\$ ».

En 2016 (avant l'application du projet de loi), la Ville de Beloeil a mis en place un projet pilote de jeux libres dans les rues où le choix des rues revenait aux citoyens selon les critères suivants : rue locale, dégagement visuel, éclairage suffisant, inspection de la Ville, etc. Le jeu libre est permis à Beloeil sur les rues sélectionnées entre 7 h et 21 h et les parents doivent surveiller leurs enfants.

Zone de rencontre à 20 km/h du quartier Saint-Henri, arrondissement Sud-Ouest, Montréal



Source : Ville de Montréal

A.1 DISPOSITIONS PRÉALABLES À L'AMÉNAGEMENT D'UN WOONERF

- Intégration des paramètres d'aménagement du cadre normatif du MTMDET;
- Assurer la conformité de ce type d'aménagement avec le CSR;
- Création d'un panneau de signalisation spécifique à l'identification du woonerf;
- En attente de la réalisation des trois points susmentionnés, la création d'un woonerf doit se faire sous forme de projet pilote approuvé et encadré par le MTMDET.

A.2 OBJECTIF DU WOONERF

- Améliorer la qualité de l'aménagement des rues et des espaces publics pour faire des lieux privilégiés de rencontre du quartier accessibles à tous.

A.3 DESCRIPTION DU WOONERF

- Zone partagée où les piétons ont priorité sur les autres modes de transport (à l'exception des modes guidés, tels que le tramway);
- Les automobilistes sont autorisés, peuvent y faire des arrêts temporaires sans s'y stationner, et leur vitesse est limitée à 20 km/h;
- L'ensemble du woonerf est naturellement aménagé pour faire respecter la limite de vitesse en vigueur;
- L'utilisateur circulant dans le woonerf doit adopter un comportement assurant la sécurité de(s) l'utilisateur(s) plus vulnérable(s) que lui-même.

A.4 RECOMMANDATIONS TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELLES

- Marquer l'entrée de la zone de woonerf;
- Intégrer des aménagements favorables à une vitesse de circulation maximale de 20 km/h (gazon renforcé, poussière de pierre stabilisée, positionnement stratégique des arbres, etc.);
- Ne pas surcharger de signalisation;
- Intégrer des éléments de mobilier urbain;
- Éclairage adéquat;
- Modifications géométriques aux intersections, visant à augmenter la visibilité des usagers;
- Assurer l'accessibilité universelle, spécialement en hiver;
- Surveillance policière, notamment dans les premiers mois d'opération;
- Suivi de l'efficacité, notamment en matière d'accidentologie;
- Observations et, au besoin, mesures des vitesses pratiquées pour procéder aux ajustements requis.



Crédit : Flickr & CIMA+



CONTEXTE

Afin d'encourager la collectivité à faire du vélo, une réelle option en matière de transport et de loisirs pour tous, des mesures complémentaires au réseau cyclable doivent être implantées tout en poursuivant le développement de ce dernier. Ces mesures visent principalement à assurer la convivialité, le confort et la sécurité des cyclistes circulant sur le territoire de Victoriaville.

Ayant échoué à obtenir le titre de collectivité Vélo-sympathique, en 2016, de la part de Vélo Québec, la Ville bénéficie désormais d'un ensemble de recommandations issues du rapport d'évaluation qu'elle entend désormais mettre en œuvre.



PROBLÉMATIQUES RECENSÉES

- Offre limitée en termes de mesures complémentaires pour les cyclistes (bornes de réparation, douches au sein des entreprises, abreuvoirs, etc.);
- Caractère peu sécuritaire de certains aménagements cyclables (ex.: étroitesse de certaines bandes cyclables);
- Offre en vélos communautaires ne répond plus à la demande.



OBJECTIFS

- Favoriser l'utilisation des modes actifs pour des déplacements utilitaires;
- Assurer le confort, la convivialité et la sécurité des cyclistes;
- Obtenir la certification Mouvement Vélosympathique;
- Optimiser l'offre en vélos communautaires.



LIEUX D'IMPLANTATION

- Sur l'ensemble du territoire de Victoriaville
- Aux abords des pôles générateurs de déplacements, des secteurs résidentiels denses et des établissements scolaires



PARTIES PRENANTES

- Ville de Victoriaville
- MTMDET
- Vélo Québec



INDICATEURS DE SUIVI

- Obtention de la certification Collectivité Vélosympathique
- Nombre de points de location de vélos communautaires
- Nombre de vélos communautaires offerts en location aux citoyens et visiteurs
- Nombre de bornes de réparation implantées
- Nombre de km de nouveaux liens cyclables aménagés au sein de la municipalité



ACTIONS LIÉES

- TA-01** Réseau actif
- TA-04** Stationnement pour vélos
- SE-01** Tous types d'usagers
- SE-02** Écoliers
- SE-03** Aînés et usagers d'AMM
- RRS-04** Sécurité
- RRS-05** Planification civile



RÉFÉRENCES

- Vélo Québec (2016), Vélosympathique – Rapport de rétroaction, 14 pages.



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Mettre en œuvre les recommandations émises par le Mouvement Vélosympathique quant à l'aménagement de liens cyclables

Afin de développer la culture cycliste au sein de la collectivité et de promouvoir davantage le transport actif à vélo, la Ville de Victoriaville mettra en œuvre les principales recommandations techniques émises par Vélo Québec dans le rapport de rétroaction de Collectivité Vélosympathique. La municipalité pourra ainsi soumettre à nouveau sa candidature pour l'obtention de cette certification.

L'annexe A de la présente fiche synthétise les principales recommandations associées aux aménagements cyclables de la municipalité.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ...

2. Optimiser l'offre en vélos communautaires de la municipalité pour répondre aux besoins de déplacements utilitaires

La Ville de Victoriaville révisera l'offre en vélos communautaires de manière à favoriser les déplacements utilitaires. Pour ce faire, les mesures suivantes pourraient être envisagées :

- Instaurer de nouveaux points de location de vélos communautaires à Victoriaville. Ces points pourraient être aménagés aux abords des principaux pôles générateurs de déplacements (commerces, hôpital, Cégep, etc.);
- Augmenter le parc de vélos communautaires;
- Ajouter des vélos à assistance électriques au parc de vélos communautaires;
- Instaurer, en collaboration avec le Cégep et la commission scolaire des Bois-Francis, un système de prêt annuel de vélos pour les étudiants.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

3. Instaurer des mesures complémentaires aux pôles attracteurs et/ou le long des itinéraires cyclables préférentiels

La Ville de Victoriaville mettra en place des mesures visant à favoriser l'usage du vélo utilitaire. Plus précisément, les cyclistes de la municipalité pourraient bénéficier :

- Des bornes de réparation libre-service pour les vélos (bicibornes), ce qui permet aux cyclistes de faire des réparations rapidement et gratuitement à l'aide d'outils de base (jeu de clé, tournevis, etc.) attachés avec des fils en acier inoxydable. Une pompe intégrée à la borne permet également de gonfler les pneus. Soulignons que la borne de réparation doit être facile d'utilisation et bien visible le long du parcours cyclable;
- Des points pour s'abreuver le long des trajets, ce qui ajoute au confort des cyclistes;
- Des douches aux pôles municipaux.

Par ailleurs, il s'avère important que la municipalité diffuse l'information aux citoyens sur les équipements vélos mis à leur disposition.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

4. Étudier l'opportunité et la faisabilité de déployer un système à vélo à assistance électrique en libre-service

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :



(Source : Vélo Québec (2017), Rapport de rétroaction – Collectivité Vélosympathique, 14 pages)

La Ville de Victoriaville a obtenu de la part de Vélo Québec, en 2016, un rapport d'évaluation de son caractère « Vélosympathique » dont voici certains éléments pertinents à considérer dans le cadre du PMD. Actuellement, six municipalités québécoises ou arrondissements montréalais ont été certifiés, tandis que sept ont fait l'objet d'une mention honorable.

POLITIQUES ET RÉGLEMENTATION POUR AMÉLIORER L'ENVIRONNEMENT

- Mettre en œuvre une politique reposant sur le concept de « rues complètes » pour tout aménagement de rue ou réfection majeure;
- Réduire la limite de vitesse idéalement à 30 km/h, au maximum à 40 km/h, dans les rues locales, en particulier dans les zones plus denses et autour des écoles, des centres commerciaux, des parcs et d'autres destinations très fréquentées.

RÉSEAU CYCLABLE

- Poursuivre le développement d'un réseau cyclable sécuritaire, confortable et continu;
- Réduire le nombre de barrières physiques par l'aménagement de ponts, passerelles et tunnels;
- Améliorer la sécurité et le confort des cyclistes aux intersections par l'aménagement de sas vélo, feux prioritaires et passages cyclistes avec chaussée surélevée ou colorée;
- Améliorer l'intermodalité entre le transport en commun et le vélo.

ENTRETIEN

- Entretenir les voies cyclables l'hiver afin d'assurer une utilisation à l'année;
- Balayer les voies cyclables durant la saison estivale;
- Rafraîchir la signalisation ainsi que le marquage.

STATIONNEMENT POUR VÉLOS

- Réaliser un plan directeur de stationnement pour vélos;
- Mettre en œuvre des programmes incitatifs en vue d'encourager les écoles, les entreprises et les commerçants à aménager des places de stationnement pour vélos;
- Installer uniquement des supports à vélos qui répondent à l'ensemble des recommandations du guide d'aménagements en faveur des piétons et des cyclistes.

PLANIFICATION

- Réaliser un Plan de mobilité active (PMA) disposant d'un financement et de ressources spécifiques.



Crédit : Flickr



CONTEXTE

Actuellement, le réseau cyclable de Victoriaville comporte peu d'équipements visant à favoriser l'usage du vélo comme mode de déplacement utilitaire :

- Faible offre en stationnement pour vélos aux abords des pôles générateurs de la municipalité;
- Présence de stationnements pour vélos non sécuritaires. Ces derniers ne permettent pas aux cyclistes d'attacher le cadre et la roue de leur vélo;
- Le vol et le vandalisme comptent parmi les freins à l'usage du vélo. Il est nécessaire de prévoir un stationnement sécurisé au point de départ et d'arrivée des cyclistes. Certains établissements publics de Victoriaville disposent de stationnements de courte durée, mais ces derniers ne sont pas en nombre suffisant et/ou peuvent être à risque de vol.



PROBLÉMATIQUES RECENSÉES

- Offre déficiente en stationnement pour vélos;
- Supports à vélos existants non sécuritaires ou à risque d'abîmer les vélos.



OBJECTIFS

- Améliorer l'offre en stationnement pour vélos;
- Sécuriser les stationnements pour vélos.



LIEUX D'IMPLANTATION

- Tous générateurs de déplacements
- Édifices municipaux



PARTIES PRENANTES

- Ville de Victoriaville
- Vélo Québec
- Institutions, entreprises et commerces



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stationnements pour vélos implantés
- Proportion de grands générateurs de déplacements dotés de supports en nombre suffisant
- Taux d'occupation des stationnements pour vélos



ACTIONS LIÉES

TA-01 Réseau actif

TA-03 Aménagements cyclables



RÉFÉRENCES

- Vélo Québec (2013), *Mode d'emploi – Stationnement pour vélos*, 2 pages.
- Vélo Québec (2009), *Guide technique – Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, 168 pages.
- Provencher Roy (2017), *Refonte réglementaire du plan d'urbanisme, Chapitre 7 – Dispositions applicables aux aires de stationnement hors rue, aux accès véhiculaires et aux aires de manœuvres*, 18 pages.



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Réaliser un diagnostic et identifier des actions pour accroître l'offre des stationnements pour vélos

Afin de dresser un portrait de l'offre et de la demande en stationnements pour vélos et des problématiques de stationnements recensées sur le territoire, la Ville de Victoriaville entend réaliser un diagnostic et identifier des mesures à mettre en oeuvre pour accroître l'offre en stationnement pour vélos. Les principales étapes d'une telle analyse sont :

- Étape 1 - Réaliser des visites terrain : exercice visant à localiser et à recenser les supports à vélos existants de Victoriaville ainsi que leur état (à conserver, à remplacer en raison de bris ou à remplacer en raison du modèle de support à vélos qui est non adéquat);
- Étape 2 - Évaluer les besoins en stationnement : cette étape vise à quantifier l'offre actuelle en stationnements pour vélos via la collecte de données (taux d'utilisation des supports à vélo, présence de vélos accrochés au mobilier urbain, aux clôtures ou aux arbres et taux relatifs de vols de vélos) et la réalisation de sondages auprès des commerçants et des institutions. L'annexe A relate la capacité requise des stationnements pour vélos selon les usages limitrophes (commercial, résidentiel, travail et autres);
- Étape 3 - Identifier l'emplacement des futurs stationnements pour vélos : les supports pour vélos doivent être aménagés à proximité des entrées principales des bâtiments, facilement accessibles de la rue, abrités (si possible), sécuritaires et repérables de la rue. L'annexe A offre de plus amples précisions techniques quant à l'aménagement des supports;
- Étape 4 - Identifier le type de supports pour vélos à recommander pour chaque stationnement préalablement identifié. L'annexe A présente les caractéristiques des différents types de stationnements pour vélos recommandés par Vélo Québec;
- Étape 5 - Vérifier la faisabilité technique de mettre en place des supports à vélos aux nouveaux sites ou de remplacer/d'augmenter le nombre de supports aux sites existants.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

2. Optimiser l'offre en stationnement pour vélos sur le domaine public de la municipalité

Dans le cadre du Plan directeur de stationnements pour vélos, la Ville de Victoriaville aménagera de nouveaux stationnements pour vélos sur le domaine public. Il est à noter que les supports recommandés doivent être installés selon les instructions du manufacturier, et ce, en utilisant les ancrages appropriés. Par ailleurs, une séparation repérable tactilement et visuellement devrait être aménagée entre un stationnement pour vélos et un parcours piétonnier, de manière à réduire les risques de conflits piétons/cyclistes et d'éviter que les personnes ayant une déficience visuelle ne dévient leur déplacement vers les stationnements.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

3. Adopter un règlement et des mesures incitatives permettant la mise en place de stationnements pour les vélos par des tiers (industriel, commercial et résidentiel)

Dans le cadre de la refonte réglementaire du plan d'urbanisme, la Ville de Victoriaville adoptera un règlement visant à identifier le nombre minimal d'unités de stationnement selon les usages, et ce, lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement de vocation d'un bâtiment. La Ville pourrait, par ailleurs, mettre en place des mesures incitatives (ex. : supports technique et financier) et des partenariats afin d'accroître le nombre de stationnements pour vélos.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :



MISE EN GARDE

- S.O.

Au cours des dernières années, Vélo Québec a émis deux documents de références quant à l'aménagement de stationnements pour vélos :

- Opération Vélo Boulot – Mode d'emploi : Stationnements pour vélos;
- Aménagements en faveur des piétons et cyclistes.

Les sections qui suivent ressortent les principaux faits saillants de ces documents selon les étapes de mise en place de stationnement pour vélos :

1. Déterminer la capacité requise;
2. Déterminer les emplacements disponibles ou facilement aménageables;
3. Choisir le type de support en fonction de l'emplacement et des besoins à combler;
4. Faire un plan d'implantation et installer des supports.

A.1 Capacité requise du stationnement

Pour déterminer la capacité requise des stationnements pour vélos, un recensement des cyclistes qui fréquentent le site et un relevé des vélos attachés aux mobiliers urbains pourraient être réalisés. Si ces données sont manquantes, Vélo Québec préconise un nombre minimal de places selon la fonction du site (tableau A.1). Par ailleurs, dans des contextes où un transfert modal s'avère possible ou souhaitable, la municipalité verra à implanter un nombre de supports dépassant les besoins identifiés au départ.

Tableau A.1 - Capacité requise du stationnement

FONCTION	NOMBRE RECOMMANDÉ DE PLACES
Résidentiel	1 ou plus par 2 logements
Enseignement	1 par 5 à 20 élèves
Travail	1 par 10 à 40 employés
Services	1 par 25 à 100 usagers
Commerce isolé	2 ou plus
Rue commerçante	5 par 100m de façade
Centre commercial	1 par 100 m ²

A.2 Emplacement du stationnement

Le support à vélos doit être placé le plus près de l'entrée des différentes fonctions, idéalement à moins de 15 m et au maximum à 50 m de l'entrée principale. Le stationnement doit être facilement accessible et repérable (signalisation et marquage) de la rue, ne doit pas pénaliser les déplacements des piétons et doit minimiser les croisements avec les autres usagers de la route (piétons et véhicules). Si possible, le stationnement pourrait être couvert de manière à protéger les vélos de toutes intempéries et visibles par les passants ou surveillé par un gardien pour minimiser tout risque de vol ou vandalisme.

A.3 Types de supports

Le tableau A.2 relate les caractéristiques des différents types de supports à vélos recommandés par Vélo Québec ¹.

Tableau A.2 - Types de supports

TYPE	ARCEAU	RÂTELIER	POTEAU
ILLUSTRATION			
	Source : Aire Vélo	Source : Vélo-Rack	Source : Vélo-Rack
CAPACITÉ DE SUPPORT	2 par arceau	3 et plus	2
USAGE	▪ Trottoir; ▪ Façade.	▪ Trottoir; ▪ Rue; ▪ Façade.	▪ Trottoir; ▪ Façade.
SURFACE D'ANCRAGE	▪ Béton; ▪ Asphalte.	▪ Béton; ▪ Asphalte; ▪ Gazon.	▪ Béton
AVANTAGES	▪ Faible encombrement (2,5 à 3 m²); ▪ Faible risque que la roue avant pivote et que le vélo chute; ▪ Facilité de stationnement lorsqu'espacés de 75 cm ou plus; ▪ Nettoyage facile; ▪ Coût peu élevé.	▪ Densité (plus grande capacité pour une surface donnée); ▪ Facilité d'utilisation : le modèle illustré supporte le vélo debout avant qu'il soit cadenassé.	▪ Faible encombrement.
INCONVÉNIENTS	▪ Si l'arceau est large, difficulté de faire tenir les petits vélos; ▪ Formule relativement désordonnée, car délimitation peu claire; ▪ Aucun maintien du guidon.	▪ Manœuvres de stationnement plus difficiles, vu le chevauchement des guidons; ▪ Difficile à utiliser avec un cadenas en U ainsi qu'avec certains vélos (très gros pneus ou à cadre spécial).	▪ Risque de chute du vélo; si la roue avant est libre de pivoter; ▪ Difficile à utiliser avec les petits vélos lorsque l'anse du support est courte.

¹ Vélo Québec, Opération Vélo Boulot – Mode d'emploi: Stationnements pour vélos, 2 pages (document 1 de l'annexe C)

TYPE	CASIER	CROCHET	SUPPORT MURAL
ILLUSTRATION			
	Source : Cyclesafe	Source : Vélo-Rack	Source : Vélo Québec
CAPACITÉ DE SUPPORT	2 par casier	1	Selon la longueur
USAGE	- Façade; - Terrain vacant.	Garage	Façade
SURFACE D'ANCRAGE	- Béton; - Asphalte.	- Plafond; - Mur.	Béton
AVANTAGES	- Meilleure protection contre les intempéries, le vol et le vandalisme; - Double espace de rangement : vélo et effets personnels et équipement.	- Faible encombrement des vélos stationnés; - Système économique acceptant plusieurs largeurs de pneus possibles; - Système bien adapté aux locaux souterrains dans les immeubles; - Protection contre les intempéries et le vandalisme.	Très faible encombrement (dépasse la façade d'environ 30 cm).
	- Nécessite un espace important pour être installé; - Coût élevé.	- Système peu convivial, car il peut être difficile, pour certains usagers, de décrocher son vélo; - Manœuvre d'accrochage difficile et salissante; - Nécessite un élément d'accrochage fixé au mur pour permettre l'utilisation de cadenas en U.	- Faible capacité : un vélo par 2 m de façade; - Fabrication sur mesure.



4. SENSIBILISATION ET ÉDUCATION



SENSIBILISATION ET ÉDUCATION

4.1 RAPPEL DES ENJEUX DE MOBILITÉ

Le tableau 4.1 relate les enjeux identifiés dans le portrait et diagnostic du PMD quant à la sensibilisation et l'éducation des usagers de la route.

TABEAU 4.1 : ENJEUX DE MOBILITÉ – SENSIBILISATION ET ÉDUCATION

 Enjeux SENSIBILISATION ET ÉDUCATION • Promotion de la mobilité active chez les usagers de la route; • Promotion et sensibilisation du partage de la route; • Promotion de la mobilité durable auprès des entreprises de la municipalité.

4.2 INTERVENTIONS – SENSIBILISATION ET ÉDUCATION (SE)

Cette thématique a pour objectif de promouvoir et sensibiliser les citoyens, entreprises et visiteurs de Victoriaville à la sécurité routière, à la mobilité durable, aux modes actifs et aux enjeux environnementaux et de santé en transports.

Plus précisément, les activités de promotion et de sensibilisation sont détaillées sous quatre fiches d'intervention, soit :

- SE-01 : Tous types d'usagers**
- SE-02 : Écoliers**
- SE-03 : Aînés et usagers d'AMM**
- SE-04 : Employeurs et entreprises**



Crédit : Ville de Victoriaville

**CONTEXTE**

La communication est un outil essentiel à l'adhésion des citoyens, commerçants, entreprises et visiteurs de Victoriaville quant aux interventions proposées dans le cadre du PMD. En effet, le public doit être informé des nouvelles mesures mises en place afin qu'ils apportent des changements dans leurs déplacements et dans les modes utilisés. Pour ce faire, la Ville de Victoriaville désire mettre à la disposition de la population, l'information et les supports disponibles afin de communiquer au mieux son PMD et sa vision.

**PROBLÉMATIQUES RECENSÉES**

- Méconnaissance des citoyens, commerçants, entreprises et visiteurs quant à la mobilité durable et à ses impacts;
- Peu d'activités de promotion et de sensibilisation à la sécurité routière, à l'usage des modes actifs et au partage de la route sont tenues à Victoriaville.

**OBJECTIFS**

- Promouvoir et sensibiliser les citoyens, commerçants, entreprises et visiteurs face aux aspects suivants :
 - Sécurité routière et partage de la route;
 - Mobilité durable;
 - Modes actifs;
 - Impacts social et environnemental.
- Assurer un suivi et la concertation des parties prenantes lors de la mise en œuvre du PMD.

**LIEUX D'IMPLANTATION**

- Sur l'ensemble du territoire de la municipalité

**PARTIES PRENANTES**

- Ville de Victoriaville
- SQ
- SAAQ
- TaxiBus
- Terminus de Victoriaville
- La Québécoise, Orléans Express
- Plateformes de covoiturage

**INDICATEURS DE SUIVI**

- Nombre de campagnes réalisées
- Nombre de citoyens ciblés
- Accessibilité des moyens de communication utilisés
- Nombre d'infractions
- Diminution du nombre de collisions

**ACTIONS LIÉES**

Toutes les actions proposées

**RÉFÉRENCES**

- Gouvernement du Québec (n.d) Code de la sécurité routière – Chapitre C-24.2. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-24.2>
- Yveline Lalande-Boris (2007), *Le cas des stationnements à Montréal : Leurs impacts environnementaux et les aménagements possibles pour les atténuer*. 130 pages
- ROPMM et AlterGo (2012), *Guide des outils de communication accessibles et inclusifs*. 36 pages
- Standards gouvernementaux sur l'accessibilité universelle du Web, <https://www.tresor.gouv.qc.ca/ressources-informatiques/architecture-dentreprise-gouvernementale/standards-et-normes/standards-sur-laccessibilite-du-web/>
- SAAQ (2016), *Angles morts des véhicules lourds, Soyez Vigilant!* 5 pages
- SAAQ (2017), *Protection des usagers vulnérables 2017*, <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/campagnes-sensibilisation/protection-usagers-vulnerables-2017/>
- SAAQ (2016), *Cyclistes 2016*, <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/campagnes-sensibilisation/cyclistes-2016/>
- SAAQ (2014), *Contre une auto, un piéton n'a aucune chance*, <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/campagnes-sensibilisation/pietons-2014/>
- Vélo Québec (2016), *Vélosympathique – Rapport de rétroaction*, 14 pages



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Réaliser des activités de communication et de sensibilisation aux nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PMD

Au fil de la mise en place des interventions définies dans le cadre du PMD, la Ville de Victoriaville devra communiquer, avec la collaboration de ses différents partenaires, les avancées aux citoyens. Divers outils de communication et supports peuvent être utilisés :

- Site Internet de la municipalité;
- Journaux locaux et l'infolettre de la municipalité;
- Lettres d'information aux employés des différentes entreprises de la municipalité;
- Campagnes ciblées auprès des écoles (en partenariat avec Vélo Québec et les commissions scolaires).

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ...

2. Sensibiliser les citoyens à l'impact social et environnemental de l'utilisation de la voiture, notamment en termes d'exigences en stationnement

L'usage des voitures et des stationnements qui y sont associés a une incidence sociale et environnementale. En effet, les véhicules motorisés et les stationnements génèrent du bruit et causent une fragmentation du tissu urbain, une diminution des interactions sociales, de l'insécurité, une altération de la santé de la population et de la pollution atmosphérique.

Cette intervention consiste à instaurer des activités de communications et de sensibilisation (site Internet, publicité aux entrées de la municipalité, kiosques lors d'événements municipaux, articles dans les journaux et infolettres, etc.) auprès de la population afin de les informer sur les différents impacts des véhicules motorisés et de les inviter à utiliser l'un des modes alternatifs offerts dans la municipalité.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ...

3. Sensibiliser et éduquer les citoyens de Victoriaville à l'offre en transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo

Cette intervention consiste à mettre en place des activités d'information et de promotion (site Internet, publicité aux entrées de la municipalité, kiosques d'informations, articles dans les journaux, etc.) pour informer les usagers de l'offre en transport collectif de la municipalité (horaire, tarifs, arrêts et nouveaux changements apportés à l'offre) et des modes alternatifs à l'auto-solo. Il est à noter que cette intervention évoluera selon les nouveaux modes de transports collectifs et alternatifs qui seront mis en place, au fil des ans à Victoriaville (autobus, véhicules libre-service, autopartage, covoiturage, etc.).

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ... (Varie selon la bonification des transports collectifs et alternatifs)

4. Promouvoir l'intermodalité et la diversification des modes de mobilité vers les principaux pôles générateurs de Victoriaville

Cette intervention consiste à mettre en place des activités de promotions auprès de la population de Victoriaville afin de les informer sur les différents modes de transports qui leur sont offerts pour réaliser leur chaîne de déplacement et les transferts modaux possibles. Tout comme pour les interventions précédentes, différents outils peuvent être mis en place pour informer et sensibiliser la population : site Internet, article dans les journaux et infolettres, kiosques d'information lors d'événements municipaux (ex. : ventre trottoir, fête de quartier, etc.) ou dans des pôles névralgiques de la municipalité (commerces, bibliothèques, parcs, etc.). Il est à noter que l'applicabilité d'une telle intervention repose sur la participation des partenaires du domaine des transports.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ... (Varie selon la bonification des modes de mobilité)

5. Sensibiliser les différents usagers de la route au respect du Code de la sécurité routière (CSR)

La Ville de Victoriaville devra sensibiliser les différents usagers de la route au respect du CSR et renforcer le contrôle policier pour les éléments suivants :

- Piétons
 - Incitation à traverser aux intersections et aux passages piétonniers (selon la loi, les piétons peuvent traverser en section courante du moment qu'ils cèdent la priorité de passage aux véhicules);
 - Respect de la signalisation aux feux de circulation, aux feux piétons et aux endroits interdisant la traverse piétonne.
- Cyclistes
 - Interdiction de circuler sur les trottoirs à moins d'y être autorisé;
 - Respect des passages piétonniers et des feux de circulation.
- Usagers d'aide à la mobilité motorisée (AMM)
 - Les usagers d'AMM ont le droit de circuler :
 - Sur les trottoirs et les voies cyclables (sans compromettre la sécurité des autres usagers, dans le sens de la circulation);
 - À l'extrême droite de la chaussée des rues où il ya une voie de circulation par direction et où la limite de vitesse est de moins de 50 km/h;
 - Sur l'accotement d'une rue où la limite de vitesse est supérieure à 50 km/h (si l'accotement est sécuritaire).
- Automobilistes
 - Respect de la priorité de passage des piétons aux passages piétonniers;
 - Respect des limites de vitesse, notamment la limitation à 30 km/h aux abords des écoles et des parcs. Il est à noter que hormis le renforcement policier, des afficheurs de vitesse (permanents ou temporaires) pourraient être installés aux abords de ces pôles névralgiques, et ce, afin de sensibiliser les conducteurs à leur vitesse pratiquée;
 - Respect de la réglementation de stationnement : à Victoriaville, dégagement de 8 m aux intersections (le CSR recommande un dégagement minimum de 5 m) et respect de la réglementation en vigueur;
 - Interdiction d'immobiliser ou de stationner un véhicule en double.
- Camions de livraison (campagne menée de manière périodique) :
 - Respect de la réglementation de stationnement (aire de livraison et respect des heures);
 - Interdiction du stationnement en double.

Il est à noter que la Ville de Victoriaville pourrait également organiser des rencontres de travail avec la SQ afin d'identifier les principales problématiques rencontrées sur le réseau routier (automobilistes, piétons et cyclistes) et d'aménager des mesures de mitigation. La démarche pourrait inclure les étapes suivantes :

- Étape 1 - Recenser les infractions récurrentes;
- Étape 2 - Élaborer et mettre en place des solutions;
- Étape 3 - Effectuer des suivis sur l'efficacité des mesures instaurées;
- Étape 4 - Proposer des mesures et aménagements, si nécessaire.

Coût global prévisionnel : 

Priorisation : 

6. Effectuer des campagnes de sensibilisation sur le partage de la route

Afin de créer un climat agréable et de réduire le risque de collisions sur le territoire de Victoriaville, la Ville fera de la promotion et de la sensibilisation auprès de ses citoyens quant aux campagnes provinciale (SAAQ) et locale portant sur la cohabitation des usagers de la route.

La SAAQ réalise des campagnes de sensibilisation sur un partage courtois et sécuritaire de la route entre les différents usagers (piétons, cyclistes, usagers et conducteurs). Dans la plupart des cas, les gestes considérés comme de la courtoisie (ex.: céder le passage, ne pas empiéter sur le passage pour piétons quand on s'arrête à une intersection et garder ses distances avec les autres usagers de la route) sont imposés par le CSR. Les photos ci-dessous illustrent les dernières campagnes (2016 et 2017) de sensibilisation de la SAAQ quant au partage de la route de même qu'une activité sur le terrain réalisée par la SAAQ en 2014 (Cercueil marcheur dans les rues de Montréal et de Québec).



Source : SAAQ



Source : SAAQ



Source : SAAQ

Les campagnes réalisées par la Ville de Victoriaville visent à conscientiser les citoyens sur la mobilité des usagers plus vulnérables (enfants, aînés, personnes ayant une déficience visuelle et usagers d'AMM) et d'assurer un partage sécuritaire et convivial de la route.



Source : Ville de Victoriaville



Source : Ville de Victoriaville

Les campagnes qui pourraient être instaurées sont : sensibiliser les citoyens à l'identification de la canne blanche et son utilité, mettre en place des formations auprès des aînés quant à l'utilisation des feux pour piétons à décompte numérique, développer le réflexe du contact visuel entre les piétons et cyclistes et les conducteurs. Ces activités pourraient avoir lieu lors d'événements organisés sur le territoire ou dans différents lieux publics (ex. : parcs, bibliothèques, etc.) de la municipalité. Des publicités et articles de journaux pourraient aussi être mis en branle.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ...

7. Sensibiliser les différents usagers de la route à l'angle mort des véhicules lourds

Depuis 2016, la SAAQ réalise des campagnes de sensibilisation auprès des cyclistes et citoyens afin de les informer quant à l'ampleur de l'angle mort des véhicules lourds et aux règles de conduite à respecter lorsqu'ils circulent à vélo à proximité de véhicules lourds :

- Le cycliste doit établir un contact visuel avec le camionneur;
- Le cycliste ne doit jamais dépasser le véhicule lourd par la droite près d'une intersection;
- À une intersection, le cycliste doit s'immobiliser devant ou derrière un véhicule lourd, mais pas à ses côtés;
- Si un véhicule lourd dépasse un cycliste, le cycliste doit essayer d'anticiper l'effet de turbulence (coup de vent qui suit le passage du camion);
- Le cycliste doit être visible en portant des vêtements voyants, des bandes réfléchissantes et autres.

La Ville de Victoriaville pourrait collaborer avec la SAAQ afin d'informer et de sensibiliser la population aux règles de conduite à proximité de véhicules lourds. De la publicité, des articles dans les journaux de même que des activités de conscientisation (ex. : lors d'événement extérieur, un véhicule lourd pourrait être aménagé à proximité et l'angle mort du véhicule pourrait être marqué au sol afin que les participants à l'événement prennent connaissance des limites à la visibilité des camionneurs) pourraient être mis en place par la municipalité.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ...



Source : SAAQ



Source : SAAQ

8. Mettre en œuvre les recommandations de sensibilisation de Vélosympathique

Afin de développer la culture cycliste au sein de la collectivité et de promouvoir davantage le transport actif à vélo, la Ville de Victoriaville mettra en œuvre les principales recommandations de promotion et de sensibilisation émises par Vélo Québec dans le rapport de rétroaction de Collectivité Vélosympathique. Plus précisément, les recommandations émises sont :

Éducation des enfants et écoliers

- Encourager les déplacements à vélo entre l'école et le domicile;
- Poursuivre les programmes d'éducation en milieu scolaire;
- Développer davantage les programmes d'éducation dans les écoles primaires et secondaires;
- Sensibiliser les enfants, en dehors du contexte scolaire à l'aide de loisirs, d'ateliers communautaires de mécanique vélo, de randonnées populaires et de clubs cyclistes jeunesse.

Éducation des citoyens

- Sensibiliser la population à l'importance de partager la route en toute sécurité et encourager des rapports harmonieux entre cyclistes et automobilistes (voir interventions 6 et 7);
- Utiliser les médias numériques pour informer et éduquer les citoyens au partage de la route;
- Multiplier les occasions d'éducation à la pratique sécuritaire du vélo auprès des enfants et des adultes;
- Remettre des contraventions positives afin d'encadrer/d'éduquer les citoyens;
- Créer une mesure qui permet aux cyclistes et automobilistes arrêtés pour une infraction au CSR de suivre une formation sur la sécurité routière. Si la formation est passée, les usagers n'auront pas à payer l'infraction.

Éducation du personnel municipal

- Assurer l'engagement et le professionnalisme du personnel municipal quant au développement de la Collectivité Vélosympathique à Victoriaville;
- Offrir des formations sur le partage de la route aux personnels des travaux publics et aux chauffeurs de TaxiBus.

Événement et promotion

- Accentuer les efforts de promotion du vélo comme mode de déplacement utilitaire;
- Organiser, commanditer ou encourager la tenue de diverses activités communautaires cyclistes pour toute la famille;
- Organiser une randonnée à vélo avec le personnel et les élus municipaux pour qu'ils découvrent les aspects positifs de la pratique du vélo et soient sensibilisés aux problématiques vécues par les cyclistes;
- Multiplier les occasions de promouvoir le Mois du vélo dans la municipalité.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ...



PROGRAMME DE SOUTIEN ET
DÉMARCHE DE CERTIFICATION
pour les collectivités et les organisations

Source : Vélo Québec



MISE EN GARDE

La prise en compte de l'accessibilité universelle des moyens de communication choisis est importante pour bien rejoindre l'ensemble des citoyens. Ainsi, le site Internet devrait, autant que possible, rencontrer les exigences de la norme gouvernementale en matière d'accessibilité et l'information devrait être présentée en langage simplifié (aisé à comprendre pour les personnes analphabètes fonctionnelles en français). Les dépliants ou documents papier devraient répondre aux critères d'accessibilité universelle des documents écrits et, si possible, être disponibles en médias substituts. Les documents en format électronique seraient idéalement en .doc ou .html, afin d'être lisibles par les logiciels utilisés par les personnes ayant une limitation visuelle.



Crédit : Ville de Victoriaville

✓ CONTEXTE

De bonnes pratiques de mobilité durable peuvent être inculquées aux enfants et inscrites par la suite dans leurs habitudes de mobilité. Selon Vélo Québec, seulement 30 % des élèves se rendaient à l'école à pied ou à vélo (en 2011). Les autres s'y rendent en autobus scolaire ou sont accompagnés en voiture par les parents.

La sécurité constitue un facteur décisionnel majeur lorsqu'il s'agit d'envisager des déplacements actifs. Selon l'OMS, le sentiment de sécurité représente un facteur clé dans le choix du mode de déplacements pour se rendre à l'école. Sur un trajet scolaire, la présence de brigadiers aux intersections très fréquentées par les voitures, une signalisation identifiant la zone scolaire et l'organisation de petits groupes d'enfants accompagnés sont d'autres façons d'améliorer la sécurité du trajet.

✓ PROBLÉMATIQUES RECENSÉES

- Utilisation de la voiture pour les déplacements des écoliers donne lieu à un cercle vicieux créant de l'insécurité, pénalisant les déplacements actifs et amenant les parents à privilégier plus la voiture au détriment de l'autonomie des écoliers;
- Méconnaissance chez les écoliers et leurs parents des mesures mises en place pour favoriser la mobilité active.

✓ OBJECTIFS

- Modifier les habitudes de déplacement des enfants et de leurs parents sur le trajet domicile-école-travail en créant un cercle vertueux. Plus les environnements deviendront sécuritaires, plus les déplacements actifs seront valorisés;
- Promouvoir et sensibiliser les écoliers et leurs parents à la mobilité durable.

➤ LIEUX D'IMPLANTATION

- Garderies, écoles primaires et secondaires
- Parcs

➤ PARTIES PRENANTES

- Ville de Victoriaville
- Vélo Québec
- Réseau Plein Air Drummond
- SQ
- Commission scolaire des Bois-Francis
- Trottibus
- CIUSSS MCQ
- MRC d'Arthabaska
- Plan d'action régional saines habitudes de vie (PARSHV)

➤ INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'écoles participantes aux programmes de Trottibus ou Pédibus
- Nombre de programmes/interventions mis en place durant l'année scolaire
- Part modale de la marche et du vélo chez les jeunes

➤ ACTIONS LIÉES

- TA-01** Réseau actif
- TA-02** Aménagements piétonniers
- TA-03** Aménagements cyclables
- RRS-05** Planification civile

➤ RÉFÉRENCES

- Trottibus, <http://www.trottibus.ca/trottibus-en-bref/>
- Québec en forme (2011-2014), Pour un Québec en forme - planification stratégique 2011-2014, page 17.
- OMS (2013), Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde. 12 pages.



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Promouvoir et favoriser la marche pour les parcours maison-école et la mise en œuvre de programmes de Trottibus ou de Parcours ludiques

Les Trottibus (Société canadienne du cancer en partenariat avec Québec en forme) sont encadrés par des « conducteurs » bénévoles, placés à l'avant et à l'arrière du convoi, qui assurent la sécurité des enfants et soutiennent leur motivation à la marche vers l'école. Les Parcours ludiques sont des trajets au sol servant à guider et à motiver les enfants à marcher pour se rendre à l'école.

Actuellement, deux écoles primaires de Victoriaville, soit Notre-Dame-des-Bois-Francis et Notre-Dame-de-l'Assomption participent au programme de Trottibus. Un Parcours ludique a été marqué aux abords de l'école Notre-Dame-des-Bois-Francis.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ...



Source : Trottibus

2. Instaurer des activités de sensibilisation auprès des parents et des jeunes

Depuis sa création en 2005, le programme « À pied, à vélo, ville active » rejoint l'ensemble des écoliers du primaire de la ville de Victoriaville. Ce programme, l'un des plus développés en Amérique du Nord, encourage le transport actif en proposant des mesures visant à faciliter les déplacements des parents et de leurs enfants entre le domicile, l'école et le travail. La Ville de Victoriaville mettra en place les différentes activités de sensibilisation proposée par Réseaux Plein-Air Drummond et Vélo Québec et continuera de promouvoir les activités de sensibilisation existantes. L'annexe A présente l'ensemble des mesures de promotion et de sensibilisation qui sont recommandées à Victoriaville.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ...

MISE EN GARDE

La sensibilisation à l'usage des déplacements actifs devrait être faite dès la petite enfance, et pas seulement pour le déplacement domicile-école, afin de développer de saines habitudes.

EMPLACEMENT	INTERVENTION	MESURES PRÉVUES OU RECOMMANDÉES		
		ACTEURS CONCERNÉS	RÉALISATION	PHOTO
Le territoire de la Commission scolaire des Bois-Francs (CSBF)	Campagne de sensibilisation « M'as-tu-vu? » pour le respect de la signalisation en zone scolaire de l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ)	Commission scolaire et service de police	Annuellement, en hiver (février)	
Le territoire de la ville de Victoriaville	Campagne de sensibilisation sur le civisme "Fier citoyen"	Ville de Victoriaville et ses citoyens	Annuellement, du printemps à l'automne	
Le territoire de la ville de Victoriaville (toutes les écoles primaires et leurs services de garde)	Campagne annuelle « La rue pour tous » de Vélo Québec (VQ)	Mandataire de VQ (RPAD), CSBF, Services de garde et, s'il y a lieu, Service de police	Annuellement, au printemps (mai)	
Le territoire de la ville de Victoriaville (toutes les écoles primaires et secondaires)	Campagne annuelle MIME (Mois International marchons vers l'école)	Mandataire de VQ (RPAD), CSBF	Annuellement, en automne (octobre)	
Territoire de la Commission scolaire des Bois-Francs	Semaine du transport actif	Commission scolaire des Bois-Francs, Ville de Victoriaville, MRC, CIUSSS, MCQ, SQ, PAR-SHV	Annuellement, en avril (durant 2 semaines)	

EMPLACEMENT	INTERVENTION	MESURES PRÉVUES OU RECOMMANDÉES		
		ACTEURS CONCERNÉS	RÉALISATION	PHOTO
À proximité des écoles primaires, sur le territoire de la ville de Victoriaville	Présence policière accrue aux heures d'entrée et de sortie des classes	Service de police	Toute l'année avec plus d'insistance en début d'année scolaire	
Chacune des écoles participantes	Atelier d'initiation aux bienfaits du transport actif	Mandataire de VQ (RPAD), CSBF, AEEnForme	Lorsque sollicité et planifié, tout au long de l'année	
Chacune des écoles participantes	Distribution du magazine « L'Aller-Retour »	Clientèle visée : élèves du 2 ^e et 3 ^e cycle (distribution via RPAD)	Automne et printemps de chaque année scolaire	
Domicile des parents	Distribution du « Bulletin aux parents »	Tous les parents des élèves de 2 ^e et 3 ^e cycle (distribution via RPAD)	Automne et printemps de chaque année scolaire	
Chacune des écoles inscrites	Activités ludiques en lien avec le transport actif (rallye urbain, défi de Podtz, atelier de mécanique vélo, etc.)	Mandataire de VQ (RPAD), CSBF	Lorsque souhaité par l'équipe-école durant l'année scolaire	



Crédit : Ville de Victoriaville

**CONTEXTE**

La municipalité de Victoriaville s'est dotée d'une politique d'accessibilité universelle en 1999 afin de répondre aux besoins des personnes en situation de handicap ainsi que d'une politique des aînés en 2012 pour la population âgée de 55 ans et plus.

Outre les éléments concernant l'aménagement d'environnement favorable aux déplacements, les plans d'action respectifs de ces politiques mettent en lumière des recommandations portant sur la promotion et la sensibilisation de la mobilité active. Ces mesures favoriseraient l'autonomie de ces usagers, parfois vulnérables, dans leurs déplacements tout en brisant l'isolement social dont ils pourraient être victimes.

Par ailleurs, l'utilisation accrue des aides à la mobilité motorisées chez diverses clientèles entraîne certains défis de cohabitation des usagers.

**PROBLÉMATIQUES RECENSÉES**

- Vieillesse de la population;
- Forte croissance des utilisateurs d' AMM;
- Méconnaissance et complexité des règles de circulation des AMM (autant chez les usagers que dans la population en général).

**OBJECTIF**

- Sensibiliser les usagers d'AMM au partage de la route.
- Promouvoir la mobilité durable auprès des aînés et des personnes en situation de handicap.

**LIEUX D'IMPLANTATION**

- Sur l'ensemble du territoire
- Aux abords des résidences pour aînés, des centres de services de santé et des lieux d'intérêts des aînés et usagers d'AMM

**PARTIES PRENANTES**

- Ville de Victoriaville
- SQ
- MTMDT
- Résidences pour aînés

**INDICATEURS DE SUIVI**

- Nombre d'incidents répertoriés
- Plaintes et commentaires des aînés, des personnes en situation de handicap et usagers d'AMM

**ACTIONS LIÉES**

TA-01 Réseau actif

TA-02 Aménagements piétons

TA-03 Aménagements cyclables

**RÉFÉRENCES**

- Ville de Victoriaville (2013), *Municipalité Amies des Aînés*. <http://www.victoriaville.ca/nouvelle/201309/2178/victoriaville-municipalite-amie-des-aines.aspx>
- Ville de Victoriaville (n.d), *Plan d'action : Politique des aînés 2016-2018*. 21 pages.
- MTMDT (2015), *Aides à la mobilité motorisée – Projet pilote*. 2 pages.
- Famille Québec, *Vieillir en restant actif, la garantie d'une meilleure qualité de vie*. <https://www.mfa.gouv.qc.ca/fr/aines/mada/Pages/vieillir-actif.aspx>
- Ville de Victoriaville (2014), *Politique d'accessibilité universelle. Pour une municipalité inclusive!*, 3^e édition, 44 pages.
- Ville de Victoriaville (2016). *Plan d'action: Politique d'accessibilité universelle 2016-2018*. 58 pages.



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Promouvoir et sensibiliser les aînés et les personnes en situation de handicap aux modes de déplacement actifs

Avec la collaboration des parties prenantes, la Ville de Victoriaville sensibilisera les aînés et les personnes en situation de handicap à l'usage de la marche et du vélo comme mode de déplacement durable et utilitaire. Pour ce faire, les mesures suivantes pourraient être instaurées :

- Campagne de communication : articles dans le bulletin municipal et les journaux, publicités dans les lieux d'intérêts des aînés et/ou site Internet;
- Activité de sensibilisation : séances d'information auprès des aînés afin de leur enseigner les règles à respecter pour un bon partage de la route et pour identifier les problèmes que ces usagers vulnérables rencontrent dans leurs déplacements actifs quotidiens (ex. : l'absence d'aménagement piétonnier le long de certains axes routiers, les délais de traversée insuffisants à certaines intersections, le manque de bancs et de refuges, etc.);
- Activité de promotion : développer des parcours sécuritaires desservant les résidences d'aînés et les principaux pôles générateurs des personnes de plus de 55 ans.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

2. Sensibiliser les usagers d'AMM aux règles de circulation

En juin 2015, le MTMDET a mis en place un projet pilote d'une durée de trois ans visant à réglementer la circulation des AMM (règles de circulation et équipements obligatoires). Plus précisément, les usagers d'AMM ont le droit de circuler :

Sur les trottoirs et les voies cyclables (sans compromettre la sécurité des autres usagers, dans le sens de la circulation);

- À l'extrême droite de la chaussée des rues où il y a une voie de circulation par direction et où la limite de vitesse est de moins de 50 km/h;
- Sur l'accotement d'une rue où la limite de vitesse est supérieure à 50 km/h (si l'accotement est sécuritaire).

Ces nouvelles règles permettent d'assurer une meilleure cohabitation entre les conducteurs d'AMM et les autres usagers de la route. Elles valorisent la prudence de tous les usagers de la route et rappellent le discernement dont doit faire preuve chaque utilisateur d'AMM et permettent une plus grande flexibilité quant à leurs choix de parcours. Ainsi, la Ville de Victoriaville et ses parties prenantes pourraient poursuivre les activités visant à informer les usagers d'AMM sur ces règles de conduite. Pour ce faire, les mesures suivantes pourraient être instaurées ou poursuivies :

- Campagne de communication : articles dans le bulletin municipal et les journaux, publicités dans les lieux d'intérêts des aînés et/ou site Internet;
- Activités de promotion et de sensibilisation : séance d'information incluant une clinique de vérification des AMM (la municipalité avait réalisé une telle activité en 2015. Il s'agirait de la répéter annuellement) et/ou mettre en place un programme où les usagers d'AMM pourraient troquer leur contravention contre une formation sur les règles de conduite de l'AMM;
- Élaborer et diffuser des cartes de circulation des AMM présentant les trajets sécuritaires à Victoriaville.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :



Crédit : CIMA+

**CONTEXTE**

La Ville de Victoriaville se veut l'initiateur de la mobilité durable sur son territoire et veut inciter, en premier lieu, ses employés à utiliser les modes alternatifs à l'auto-solo en se dotant de mesures de mobilité durable. Quelques entreprises et institutions d'envergure sont présentes sur le territoire de la municipalité et pourraient être incitées à mettre en place des mesures favorisant la mobilité durable chez leurs employés.

Les centres de gestion des déplacements (CGD) accompagnent les entreprises et institutions dans la mise en place de plans de gestion des déplacements (PGD) dans l'objectif de diminuer l'utilisation de l'auto-solo grâce à des alternatives tels que les transports collectifs et actifs et le covoiturage adaptés aux besoins des entreprises. Dans le cas de Victoriaville, le CGD pouvant accompagner les entreprises de Victoriaville est Roulons Vert.

**PROBLÉMATIQUE RECENSÉE**

- Offres alternatives à l'auto-solo peu développées pour les employés et entreprises à Victoriaville.

**OBJECTIFS**

- Réduire la dépendance à l'automobile;
- Accroître la productivité des entreprises;
- Améliorer la santé des employés et le bilan environnemental de la collectivité;
- Promouvoir et sensibiliser les employeurs et leurs employés aux bénéfices et aux avantages de la mobilité durable.

**LIEUX D'IMPLANTATION**

- Bureaux de la Ville de Victoriaville
- Grandes entreprises

**PARTIES PRENANTES**

- Ville de Victoriaville
- Roulons Vert
- CIUSSS MCQ (entreprises en santé)
- Entreprises privées

**INDICATEURS DE SUIVI**

- Nombre d'entreprises ayant réalisé un Plan de gestion des déplacements
- Parts modales des déplacements

**ACTION LIÉE**

RRS-05 Planification civile

**RÉFÉRENCE**

- Roulons Vert, <http://www.roulonsvert.com/>



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Mettre en place une politique encourageant la mobilité durable au sein des employés de la Ville de Victoriaville

La municipalité de Victoriaville se dotera d'une politique de mobilité durable qui permettra d'inciter ses employés et ses visiteurs à utiliser des modes de transport durable pour se rendre dans les locaux de la ville. Ce plan comporte deux étapes, soit un diagnostic qui a pour objectif de connaître les pratiques actuelles des employés et visiteurs de la municipalité en termes de mobilité et un plan d'action où les mesures à mettre en place seront identifiées. Voici quelques recommandations qui pourraient être intégrées au plan d'action :

- Aménager des supports à vélos longue durée à proximité des points d'entrées des bâtiments municipaux;
- Aménager des places pour le covoiturage destinées aux employés, à proximité des portes;
- Créer une activité événementielle à l'intention des employés et favorisant la mobilité durable (ex. : Au boulot sans mon auto);
- Mettre en place une indemnité kilométrique vélo : indemnité versée aux salariés, par l'employeur, suivant le nombre de kilomètres effectués pour les déplacements domicile-travail;
- Mettre en place l'indemnité « Parking cash out » : indemnité qui offre aux employés la possibilité d'accepter un revenu imposable en espèces s'ils renoncent à leur espace de stationnement gratuit;
- Mettre en place des activités de promotion et de sensibilisation aux modes actifs : ateliers mécaniques-vélo, conférence sur la pratique du vélo, etc.;
- Offrir la possibilité du télétravail à certains employés.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

2. Inciter les principaux employeurs de la Victoriaville à se doter d'un Plan de gestion des déplacements (PGD)

Les projets d'ampleur et les entreprises d'une certaine envergure doivent prendre en compte la gestion interne des déplacements de manière à identifier les infrastructures et services à aménager de manière durable sur le site et favoriser les modes alternatifs à l'auto-solo auprès des employés. Cette démarche qu'est le PGD peut aboutir aux mesures suivantes :

- Aménager des supports à vélos;
- Aménager des places pour le covoiturage destiné aux employés;
- Créer une activité événementielle à l'intention des employés et favorisant la mobilité durable (ex. : Au boulot sans mon auto);
- Mettre en place une indemnité kilométrique vélo;
- Mettre en place l'indemnité « Parking cash out »;
- Mettre en place des activités de promotion et de sensibilisation aux modes actifs : ateliers mécaniques-vélo, conférence sur la pratique du vélo, etc.;
- Offrir la possibilité du télétravail à certains employés.

Notons qu'afin d'optimiser le taux d'utilisation des modes alternatifs à l'auto-solo, les employeurs doivent assurer à leurs employés un retour à domicile en cas d'imprévus (partenaire de covoiturage doit quitter le travail avant la fin du quart de travail, crevaison du pneu du vélo, etc.). Le PGD doit être permanent et doit faire l'objet d'une mise à jour périodique.

La Ville de Victoriaville doit donc mettre en place un mécanisme systématisant la réalisation du PGD, en fonction de seuils minimaux de développement. Pour ce faire, la Ville pourrait s'inspirer de l'arrondissement de Saint-Laurent à Montréal qui a mis en place, en 2016, un tel mécanisme. Dans ce contexte, le PGD est obligatoire, à Saint-Laurent, pour tout développement institutionnel, commercial ou industriel comprenant 100 cases de stationnements ou plus. MOBA (un organe du CGD local) chapeaute la réalisation du PGD. L'annexe A présente la démarche instaurée dans cet arrondissement montréalais.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

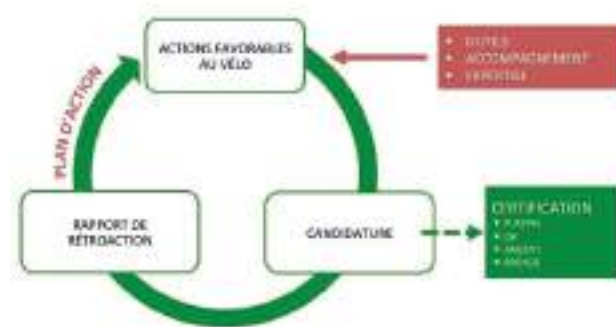
3. Promouvoir la certification « Organisation Vélosympathique » de Vélo Québec

Une organisation Vélosympathique est une entreprise, un commerce ou une institution qui bénéficie des nombreux avantages d'avoir des employés ou des étudiants qui utilisent le vélo comme moyen de transport :

- meilleure productivité;
- bien-être et diminution du stress grâce à l'exercice quotidien;
- moins d'absentéisme et de coûts dus à la maladie;
- moins de retards dus aux bouchons de circulation;
- économie de location et d'entretien de places de stationnement automobile;
- impact réduit sur l'environnement.

La certification Vélosympathique est à la fois une récompense pour les organisations et un processus continu d'amélioration quant à la pratique du vélo. Actuellement, dix-sept organisations au Québec (ex. : cégep, université, entreprise privée) se sont vues attribuer une certification Vélosympathique de niveau or, argent ou bronze, tandis que huit ont reçu une mention honorable. La figure ci-dessus présente le processus que les entreprises devraient mettre en place afin d'obtenir la certification Vélosympathique.

Processus continu d'amélioration



Source : Vélo Québec

Ainsi, la Ville de Victoriaville fera la promotion de cette certification auprès des commerces, institutions et entreprises de son territoire.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ...



MISE EN GARDE

- Les entreprises pourront réaliser leur PGD respectif avec l'organisme Roulons Vert;
- Le « Parking cash out » devra être déployé de concert avec une politique de vignettes pour résidents aux abords des établissements municipaux;
- La Ville de Victoriaville devra s'assurer que les mesures minimales exigées dans le PGD soient implantées en effectuant des inspections triennales.

Source : MOBA

Plan de gestion des déplacements

Concerne les déplacements suivants :

- Domicile/travail des employés;
- Professionnels des employés;
- Des clients, visiteurs, livreurs (s'il y a lieu).

Renseignements généraux :

- Adresse;
- Date d'opération;
- Nombre de cases de stationnement projeté.

Définition de transport durable : tout mode de transport à l'exception de véhicule motorisé et non électrique par une seule personne.

CONTENU DU PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS EXIGÉ À METTRE À JOUR AUX 3 ANS		
ÉTAPE 1	SOUS-ÉTAPE	ÉLÉMENTS EXIGÉS
DIAGNOSTIC	Profil d'accessibilité	Analyser l'accessibilité du site par chaque mode de transport (routier, covoiturage, transport en commun, vélo et piéton), identifier les contraintes et les facilitateurs de l'accès au site. Inventaire des incitatifs en place (ex. : douches et vestiaires, supports à vélos, rabais sur les transports collectifs, stationnements réservés aux covoitureurs, etc.)
	Profil de la mobilité des employés	Identifier les parts modales. Cartographier l'origine des employés selon les modes de déplacement et les rayons de distances. Identifier les potentiels de transferts modaux de l'auto en solo vers un transport durable. Identifier le nombre d'employés, les types d'emplois, les horaires de travail et les avantages liés (télétravail et flexibilité des horaires). Faire un portrait des déplacements professionnels. Identifier les freins à l'utilisation des transports durables.
	Indicateurs de suivi	Parts modales (voir le profil de la mobilité des employés) Nombre moyen d'utilisateurs par véhicule (NMUV) Véhicules-kilomètres parcourus (VKP) Gaz à effet de serre produits (GES)
ÉTAPE 2		ÉLÉMENTS EXIGÉS
PLAN D'ACTION		Se fixer des objectifs de réduction automobile. Cibler les actions qui incitent l'utilisation des transports durables en fonction des objectifs fixes. Pour chaque action, définir : la personne responsable, l'échéance et les ressources humaines, matérielles et monétaires nécessaires.

PLAN DE COMMUNICATION		Déterminer les canaux de communication les plus pertinents en lien avec les objectifs. Pour chaque canal de communication, définir : la personne responsable, l'échéance et les ressources humaines, matérielles et monétaires nécessaires.
ÉTAPE 4		MESURES MINIMALES EXIGÉES
MISE EN OEUVRE DES PLANS D'ACTION ET DE COMMUNICATION		Mettre à la disposition des employés et visiteurs un plan d'accès multimodal (affichage aux entrées, sur le site Internet, etc.) Installer un stationnement pour vélos couvert et sécurisé qui comprend un nombre suffisant de places. Offrir des rabais aux employeurs sur les titres de transport en commun (programmes corporatifs des sociétés de transport). Offrir des stationnements privilégiés aux covoitureurs. Réaliser au moins une activité promotionnelle par an (kiosque ou midi-conférence).
ÉTAPE 5	SOUS-ÉTAPE	ÉLÉMENTS EXIGÉS
ÉVALUATION DES RÉSULTATS ET MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION ET DE COMMUNICATION	Indicateurs annuels de suivi	Parts modales Nombre moyen d'utilisateurs par véhicule (NMUV) Véhicules-kilomètres parcourus (VKP) Gaz à effet de serre produits (GES)
	Mise à jour du plan d'action	Réévaluer le plan d'action, aux trois ans, en fonction des objectifs, suite aux résultats quantifiables et à l'expérience concrète.

5. RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT



RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

5.1 RAPPEL DES ENJEUX DE MOBILITÉ

Le tableau 5.1 relate les enjeux identifiés dans le portrait et diagnostic du PMD quant au réseau routier et stationnement sur le territoire de Victoriaville.

TABEAU 5.1 : ENJEUX DE MOBILITÉ – RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

 Enjeux
HIÉRARCHIE ROUTIÈRE ET DÉBITS VÉHICULAIRES • Selon le MTQ, l'un des enjeux quant à la hiérarchie routière consiste en la conservation de la fonctionnalité du réseau supérieur, incluant une saine gestion des corridors routiers; • La classification routière en place ne correspond pas aux rôles joués par certains axes; • Enjeu de fluidité sur le boulevard des Bois-Francis entre les boulevards Jutras et Notre-Dame aux heures de pointe du midi et de l'après-midi; • Enjeux de sécurité et d'accessibilité sur le boulevard des Bois-Francis Sud, le boulevard Jutras et sur la rue Laurier; • Enjeu de fluidité des intersections ayant une géométrie et/ou un mode de gestion particulier.
VITESSE • Inadéquation des vitesses affichées et pratiquées sur certains axes routiers de la municipalité; • Enjeu de sécurité dû à la vitesse pratiquée élevée sur certains axes; • Les dispositifs de modération de la circulation sont limités à quelques axes résidentiels à proximité des établissements scolaires; • Absence de stratégie de modération de vitesse au sein de la municipalité.
STATIONNEMENT • Optimisation du stationnement dans le secteur du centre-ville (absence de signalétique, cheminement vers les stationnements); • Accessibilité universelle des stationnements municipaux; • Sécurisation des abords des écoles de la municipalité; • Canalisation du stationnement au niveau des pôles générateurs (hôpital et pôles institutionnels); • Amélioration de la signalisation des stationnements.
BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE • Promotion et sensibilisation des citoyens et touristes de Victoriaville à l'usage de véhicules électriques et des bornes de recharge mises à leur disposition.
SÉCURITÉ ROUTIÈRE • Prépondérance des collisions à certains carrefours et tronçons de la municipalité.

5.2 INTERVENTIONS – RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT (RRS)

Les principaux objectifs face à cette thématique d'intervention sont :

- Réviser la fonctionnalité de chaque axe routier et leur gabarit;
- Assurer l'adéquation de la vitesse affichée et de la vitesse pratiquée sur le réseau routier;
- Optimiser et sécuriser l'acheminement au stationnement de la municipalité;
- Sécuriser les intersections présentant une géométrie particulière et/ou une prépondérance de collisions;
- Adopter une stratégie et un plan directeur de réfection sur des principes de rue complète et régime routier.

Plus précisément, les actions proposées sont détaillées sous cinq fiches :

RRS-01 : Hiérarchie routière

RRS-02 : Vitesse

RRS-03 : Stationnement

RRS-04 : Sécurité

RRS-05 : Planification civile



Crédit : CIMA+



CONTEXTE

L'analyse du débit journalier moyen annuel (DJMA) des axes routiers de Victoriaville tend à démontrer que plusieurs liens n'exercent pas un rôle conforme à la classification hiérarchique qui leur est actuellement attribué. Une telle situation est dangereuse pour les usagers de la route, car les aménagements routiers de ces rues ne sont pas conçus pour accueillir de façon sécuritaire des débits plus importants (gabarits routiers non conformes). Lorsque possible, les liens routiers indiqués ci-dessous devraient faire l'objet d'un réaménagement permettant de faciliter les déplacements pour tous les usagers :

- Rue Notre-Dame, à l'ouest du boulevard Jutras;
- Rue Notre-Dame, du boulevard Jutras à la R-116;
- Rue de l'Académie;
- Boulevard des Bois-Francis;
- Avenue Pie-IX;
- Avenue Dunn;
- Rues Perreault / Grégoire / du Père-Lebel / Chevalier;
- Rue de l'Ermitage;
- Rue Girouard;
- Rue Thibeault;
- Boulevard Jutras;
- Rue Saint-Paul.

Il est à noter que plusieurs de ces axes routiers favorisent la mobilité véhiculaire au détriment des piétons et cyclistes. En effet, certains aménagements actifs sont peu conviviaux et/ou non sécuritaires.

Les interventions présentées dans cette fiche font référence au Guide des bonnes pratiques en matière d'aménagement des réseaux de déplacements. Ce Guide complémentaire réalisé dans le cadre du PMD dicte les principales lignes directrices que la municipalité devra respecter lors de la réfection d'axes routiers existants ou lors de la construction de nouveaux liens.



PROBLÉMATIQUES RECENSÉES

- Rues non conviviales et/ou non sécuritaires pour les modes actifs;
- Axes routiers jouent un rôle hiérarchique plus important que celui prévu;
- Non-conformité des gabarits de rues.



LIEUX D'IMPLANTATION

- Sur les axes actuels et projetés de la ville de Victoriaville



PARTIES PRENANTES

- Ville de Victoriaville
- MTMDT



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'axes routiers de chaque typologie hiérarchique
- Débits véhiculaires, piétons et cyclistes
- Nombre d'aménagements destinés aux modes actifs
- Nombre de collisions



ACTIONS LIÉES

SE-01 Tous types d'usagers

RRS-05 Planification civile



RÉFÉRENCES

- CIMA+ (2017), *Guide des bonnes pratiques en matière d'aménagement des réseaux de déplacements*.
- ATC (1999), *Guide canadien d'aménagement des rues conviviales*.
- ATC (1999), *Classification des routes urbaines*.
- Normes du MTMDT.



OBJECTIFS

- Identifier une classification hiérarchique cohérente avec le rôle joué par les axes routiers actuels et projetés;
- Déterminer un cadre d'aménagement spécifique aux diverses classes hiérarchiques;
- Ordonner et clarifier le rôle des axes routiers;
- Identifier clairement la distinction entre les liens routiers voués au transit véhiculaire et les liens routiers plus axés sur l'accessibilité riveraine;
- Assurer le développement de rues complètes au sein de la municipalité (rues comportant des aménagements conviviaux et sécuritaires pour l'ensemble des usagers de la route).



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Réviser la hiérarchie routière de la ville de Victoriaville

Un exercice d'analyse de la grille de rues en fonction des caractéristiques suivantes a été effectué afin d'établir une hiérarchie adaptée à la réalité du territoire de Victoriaville :

- A. Identification des connexions viaires logiques (tracées) entre les liens routiers principaux;
- B. Type d'usage du sol (résidentiel, commercial, industriel, mixte);
- C. Usage de la route (mobilité et/ou accessibilité);
- D. Débits (forts débits pour les autoroutes et artères et faibles débits pour les collectrices et locales);
- E. Écoulement;
- F. Vitesse (interruptions fréquentes pour les collectrices et locales versus interruptions limitées pour les artères);
- G. Type de véhicules circulant sur la route;
- H. Raccordement entre les niveaux.

Il est à noter que l'évaluation de la désignation hiérarchique des axes routiers doit faire l'objet d'une mise à jour, selon l'évolution de l'espace urbain et des déplacements générés par les nouveaux développements au sein de la municipalité.

La carte illustrant la nouvelle hiérarchie routière de Victoriaville est présentée dans le Guide des bonnes pratiques d'aménagement de la municipalité.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

2. Établir un gabarit/standard des aménagements routiers pour les différentes classes de rues

Lors de la réfection des rues existantes ou de la construction de nouveaux axes routiers, la Ville de Victoriaville adaptera les gabarits de ces rues en fonction de la hiérarchie routière tout en y intégrant des aménagements sécuritaires et conviviaux destinés aux modes actifs (rues complètes).

Les lignes directrices d'aménagement spécifiques aux diverses classes hiérarchiques sont présentées dans le Guide des bonnes pratiques en matière d'aménagement des réseaux de déplacements de la Ville de Victoriaville.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :



MISE EN GARDE

Les prescriptions d'aménagement intégrées au Guide ne sont pas immuables, en ce sens où l'aménagement d'une rue doit obligatoirement considérer l'environnement local (patrimoine, aspects civils, densité, largeur d'emprise, contraintes naturelles et anthropiques, etc.). Le Guide de bonnes pratiques en matière d'aménagement des réseaux de déplacements permet néanmoins d'offrir à la Ville de Victoriaville les outils articulant la réflexion sur l'aménagement routier permettant d'exercer des fonctions conformes au rôle hiérarchique attribué.



Crédit : CIMA+

✓ CONTEXTE

L'analyse des vitesses pratiquées réalisée dans le cadre du portrait et diagnostic du PMD tend à démontrer un non-respect des vitesses affichées sur certains axes routiers. Ce phénomène est dû au fait que la limite de vitesse n'est pas appropriée au milieu et aux caractéristiques de la route. En effet, la largeur de la chaussée carrossable, le nombre de voies, le nombre d'axes et d'accès transversaux, le dégagement latéral, la qualité de la chaussée et la présence de stationnement sur rue ont une incidence sur la vitesse de circulation des conducteurs, à moins que des mesures de mitigation soient aménagées.

✓ PROBLÉMATIQUE RECENSÉE

- Hausse croissante du nombre de plaintes relatives à la vitesse;
- Vitesses pratiquées supérieures aux vitesses affichées sur certains axes routiers.

✓ OBJECTIFS

- Assurer l'adéquation de la vitesse affichée et de la vitesse pratiquée sur le réseau routier de la municipalité;
- Améliorer la sécurité routière.

➤ LIEUX D'IMPLANTATIONS

- Rues identifiées comme problématiques par les relevés de vitesse
- Rues locales propices au transit véhiculaire

➤ PARTIES PRENANTES

- Ville de Victoriaville
- MTMDET
- Sûreté du Québec

➤ INDICATEURS DE SUIVI

- Plan directeur des limites de vitesse
- Nombre de mesures de modération mises en place sur les axes problématiques
- Nombre de plaintes citoyennes reçues
- Relevés de vitesse avant et après l'implantation de mesures de mitigation
- Comptages véhiculaires
- Nombre de collisions

➤ ACTIONS LIÉES

TA-02 Aménagements piétonniers

SE-01 Tous types d'usagers

➤ RÉFÉRENCES

- MTMDET (2015), *Gestion de la vitesse sur le réseau municipal en milieu urbain (guide à l'intention des municipalités)*. 62 pages.
- MTMDET (2015), *Limite de vitesse en milieu urbain : une nouvelle approche*. 14 pages.
- Ville de Montréal (2001), *C-4.1 Règlement sur la circulation et le stationnement*. 25 pages.
- ATC (1999), *Guide canadien d'aménagement des rues conviviales*.

INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Élaborer un plan directeur des limites de vitesse

L'élaboration d'un plan directeur des limites de vitesse permet d'uniformiser les vitesses affichées sur un territoire en fonction de la hiérarchie, du milieu environnant, de la coupe de rue et de la fonction de l'axe. Cet outil permettra également à la Ville de Victoriaville de déterminer les limites de vitesse sur les rues actuelles et projetées, particulièrement lors de la gestion des plaintes des citoyens.

Par ailleurs, dans le cadre du plan directeur des limites de vitesse, la Ville de Victoriaville pourra étudier la possibilité d'instaurer une conduite apaisée en faisant passer la vitesse autorisée à 40 km/h sur l'ensemble des axes résidentiels du territoire. Cette mesure permettrait de :

- Améliorer la sécurité et le cadre de vie;
- Privilégier la marche et le vélo pour les déplacements de proximité;

Diminuer la consommation de carburants ainsi que l'émission d'oxydes d'azote en limitant les freinages soudains et les accélérations brutales. Notons toutefois que pour que la limite de 40 km/h soit respectée par les automobilistes, les routes doivent être courtes, étroites et achalandées. Dans le cas contraire, la reconfiguration des rues ou l'ajout de mesures de modération est nécessaire. En parallèle, une bonne campagne de communication valorisant le respect des limites de vitesse et le renforcement du contrôle policier pour que les contrevenants craignent de se faire arrêter est recommandée.

Dans ce sens, la Ville de Victoriaville pourrait, dans un premier temps, réaliser un projet pilote en réduisant la vitesse à 40 km/h dans un secteur résidentiel où la configuration des rues est propice au respect de cette limite. Ce projet permettrait de préparer la population à un déploiement sur l'ensemble du territoire de Victoriaville.

Coût global prévisionnel : 💰 💰

Priorisation : 🚦



Source : MTMDT

2. Implanter des mesures de modération de la circulation selon la démarche d'évaluation systématique de la municipalité (grille de conception, analyse avant/après)

Victoriaville actualisera son processus de gestion des demandes des citoyens relatives à la circulation. Ce processus permettra de définir la pertinence ou non de mettre en place des mesures de modération de la circulation sur un axe routier, et ce, en fonction des critères suivants : la géométrie, les débits de circulation, les vitesses pratiquées et le milieu environnant.

La démarche d'évaluation présente les grandes étapes du processus décisionnel ainsi que les outils liés à chacune des étapes :

- Étape 1 : identification de la problématique de circulation;
- Étape 2 : évaluation de la nécessité d'intervention, et ce, en fonction de critères prédéfinis;
- Étape 3 : étude de faisabilité et propositions d'aménagements appropriés aux caractéristiques du milieu et produisant les effets escomptés sans affecter la fonctionnalité de l'axe;
- Étape 4 : évaluation des propositions d'aménagement par un comité technique constitué de représentants de la Ville, du service de la sécurité publique, du service des incendies et des citoyens concernés;
- Étape 5 : choix des mesures de modération;
- Étape 6 : implantation de la mesure de modération de la circulation;
- Étape 7 : contrôle et suivi (relevés avant et après).

L'annexe A de cette fiche présente, sous forme de logigramme, le processus décisionnel de la Ville de Victoriaville.

Ainsi, les mesures d'apaisement de la circulation peuvent être mises en place si l'axe routier répond aux critères définis dans la démarche d'évaluation structurée. Par ailleurs, il existe un vaste choix de mesures de modération de la circulation. Ces dernières peuvent être classées en trois familles, soit :

- Mesures de sensibilisation : mesures visant à sensibiliser la population à une problématique de circulation;
- Mesures physiques temporaires : mesures permettant une implantation rapide et peu coûteuse par l'installation de bollards et/ou de balises et par l'application de marquage sur la chaussée. Les mesures temporaires ont l'avantage d'être faciles à enlever dans le cas où elles n'auraient pas l'impact escompté. Par contre, ces mesures (plus particulièrement le marquage au sol) nécessitent un entretien préventif afin qu'elles maintiennent leur efficacité, surtout en hiver;
- Mesures physiques permanentes : elles sont plus onéreuses à l'installation. Elles peuvent cependant faire partie d'une implantation globale dans le cadre du réaménagement complet d'un tronçon de rue ou d'un secteur en particulier.

L'annexe B de cette fiche illustre les caractéristiques des mesures de modération physiques (temporaires et permanentes) applicables à Victoriaville.

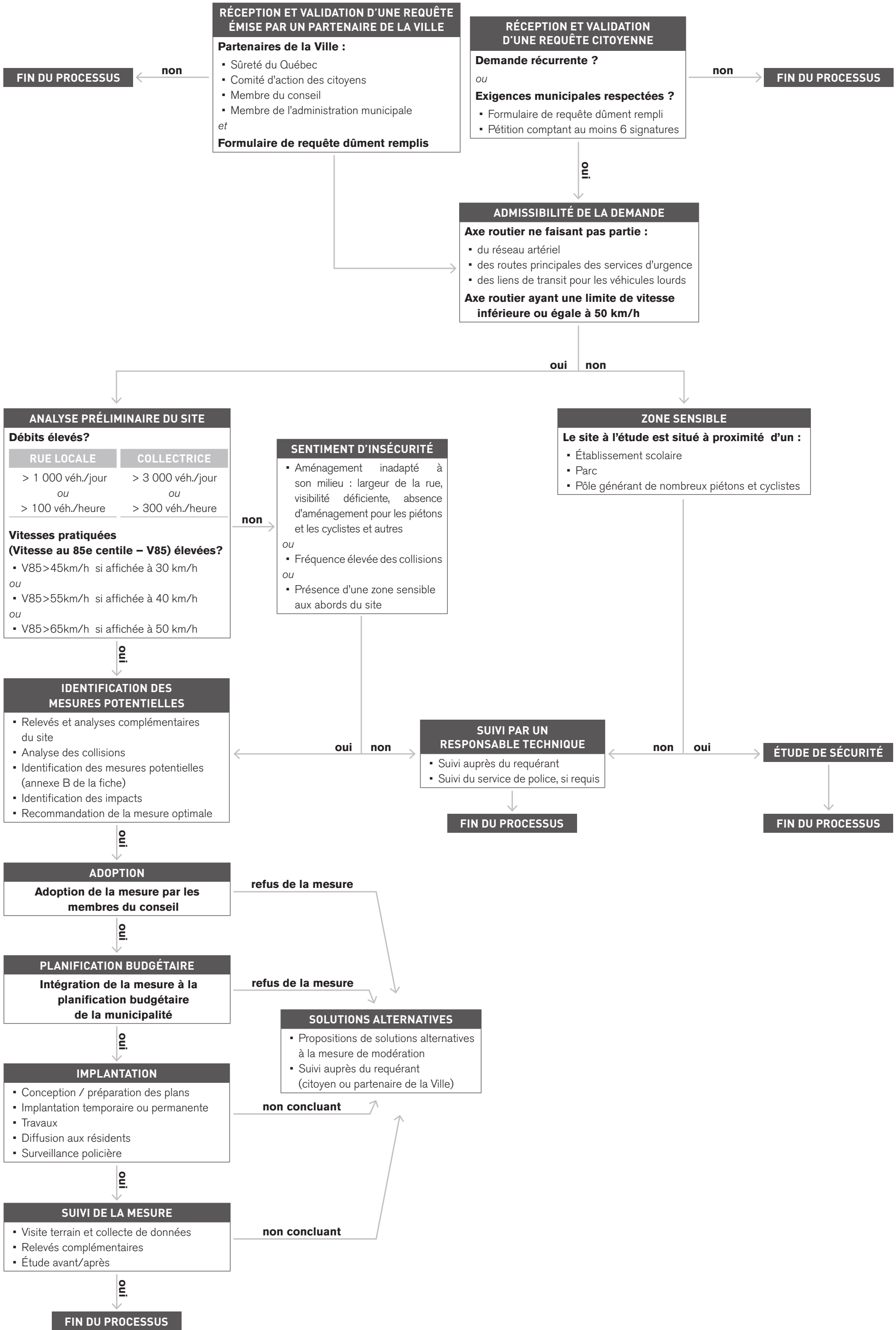
Coût global prévisionnel : 💰 💰 (Varie selon les mesures proposées)

Priorisation : 🗨️



MISE EN GARDE

- Lorsque des mesures d'apaisement de la circulation sont implantées, il importe de s'assurer le plus possible que :
 - Le problème de transit n'est pas déplacé sur une autre rue locale et que les voies de circulation connexes ont la capacité d'absorber le report véhiculaire;
 - L'accessibilité des résidents est maintenue;
 - Les opérations d'entretien peuvent être maintenues ou adaptées (balayage, déneigement et autres);
 - Les services d'utilité publique (collectes et/ou véhicules d'urgence) et les services de transport en commun pourront fonctionner efficacement;
 - Les modes de transport non motorisés ne doivent pas être gênés par les mesures mises en place.
 - La réduction de la vitesse affichée sans l'implantation de mesures de modération n'a habituellement pas d'effet significatif sur la vitesse des conducteurs;
 - L'esthétisme d'un lieu est un facteur qui influence le nombre de marcheurs et de cyclistes qui le fréquentent. La mise en place de mesures de modération élaborée à partir de matériaux de qualité supérieure et de l'espace repris à la circulation motorisée pour verdir les rues est un facteur qui contribue à augmenter le nombre de déplacements actifs et l'attractivité des quartiers.
-



MESURES DE MODÉRATION	AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	ILLUSTRATIONS
DÉVIATION VERTICALE			
Traverse surélevée Aménagement d'une traverse sur un seuil aux endroits où les piétons et/ou les cyclistes doivent traverser la rue en section courante.	▪ Réduit la vitesse pratiquée; ▪ Augmente la visibilité de la traverse et des piétons/ cyclistes; ▪ Accentue la priorité de passage des piétons/ cyclistes et peut ainsi réduire les conflits; ▪ N'affecte pas l'accès des résidents, le passage des vélos, le stationnement sur rue et l'entretien; ▪ Peut être esthétique, si la traverse est accompagnée d'aménagement paysager.	▪ Augmente le temps de parcours des services d'urgence; ▪ Peut entraîner un déplacement/transit des véhicules sur les axes résidentiels parallèles dépourvus de mesures similaires.	 Source : Google Streetview, rue Jeanne-Mance, Montréal
Intersection surélevée Aménagement d'un plateau surélevé sur toute la superficie d'une intersection.	▪ Réduit la vitesse pratiquée; ▪ Augmente la visibilité des traverses et des piétons qui y circulent; ▪ Limite le stationnement de type « dépose-minute » dans les intersections, près des écoles.	▪ Augmente le temps de parcours des services d'urgence; ▪ Peut entraîner un déplacement/transit des véhicules sur les axes résidentiels parallèles dépourvus de mesures similaires.	 Source : Google Streetview, intersection Bernard/ de l'Esplanade, Montréal
Dos d'âne allongé Aménagement d'un dos d'âne allongé en section courante qui oblige les conducteurs à réduire leur vitesse au passage de la mesure.	▪ Réduit les vitesses pratiquées; ▪ Limite la circulation de transit; ▪ Rehausse l'esthétique de la rue, lorsque combinée à des aménagements paysagers ou à des avancées de trottoirs.	▪ Augmente le temps de parcours des services d'urgence; ▪ Peut entraîner un déplacement/transit des véhicules sur les axes résidentiels parallèles dépourvus de mesures similaires.	 Source : Google Streetview, rue New Westminster

MESURES DE MODÉRATION	AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	ILLUSTRATIONS
DÉVIATION HORIZONTALE			
Avancées de trottoirs Extension de la bordure au niveau de la chaussée, réduisant la largeur de l'une des voies de circulation.	- Améliore la visibilité des usagers de la route; - Empêche le stationnement illégal d'un véhicule dans les coins de rue; - Peut diminuer la circulation de transit en réduisant le confort du conducteur; - Réduit la vitesse de circulation en créant une contrainte au passage (particulièrement aux intersections); - Réduit la distance de traversée des piétons; - Rehausse l'esthétique de la rue, lorsque combinée à des aménagements paysagers.	- Peut entraîner un déplacement/transit des véhicules sur les axes résidentiels parallèles dépourvus de mesures similaires; - Peut compliquer les manœuvres de virage des véhicules de plus gros gabarit; - Confine les piétons et cyclistes avec la circulation véhiculaire si aucun aménagement destiné aux modes actifs n'est présent.	 Source : Ville de Victoriaville, rue Sainte-Victoire
Chicanes Construction de deux ou trois chicanes à l'aide d'une série de délinéateurs, d'avancées de trottoir ou de surlargeurs plantées.	- Crée une déviation horizontale qui permet une réduction de la vitesse et des débits; - Rehausse l'esthétique de la rue, lorsque combinée à des aménagements paysagers; - Mesure facile à installer de façon temporaire et peu coûteuse.	- Enlève des cases de stationnement sur rue; - Peut complexifier les opérations d'urgence; - Efficacité réduite ou nulle lors de la période hivernale; - Peut entraîner un déplacement/transit des véhicules sur les axes résidentiels parallèles dépourvus de mesures similaires; - Peut ajouter un obstacle sur la chaussée carrossable (bacs à fleurs).	 Source : Ville de Victoriaville, rue Saint-Jude
Îlot central Aménagement installé en section courante pour briser la linéarité de la route et ainsi créer un inconfort dans la conduite qui incite à réduire la vitesse.	- Réduit la vitesse pratiquée lorsque l'aménagement crée un confinement; - Rehausse l'esthétique et la convivialité de la rue, lorsque combinée à des aménagements paysagers.	Réduit la visibilité des piétons s'engageant dans la rue. Un dégagement adéquat est nécessaire aux intersections et près des passages pour piétons et cyclistes.	 Source : CIMA+, rue de la Roche, Montréal
Terre-plein Aménagement longitudinal surélevé servant de séparateur de voies en sens opposé.	- Permet aux piétons de traverser en deux temps (lorsque le refuge est aménagé avec une traverse piétonne); - Réduit la vitesse pratiquée lorsque l'aménagement crée un confinement;	- Limite l'accès aux entrées et aux rues transversales (terre-plein continu); - Peut ajouter un obstacle sur la chaussée carrossable (bacs à fleurs); - Si l'aménagement ne crée pas de confinement, augmentation de la vitesse pratiquée.	

MESURES DE MODÉRATION	AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	ILLUSTRATIONS
SIGNALISATION			
Sens unique Panneau indiquant aux conducteurs que la circulation n'est permise que dans le sens de la flèche indiqué par l'affichage.	- Élimine la circulation dans une direction; - Limite la circulation de transit.	- Nécessite la présence d'une rue adjacente permettant la circulation dans l'autre direction; - Augmente potentiellement la vitesse où le débit véhiculaire s'avère moins important; - Dévie les débits véhiculaires vers d'autres rues limitrophes; - Augmentation possible du temps d'intervention des services d'urgence.	 Source : MTMDET
Balises piétonnes Balises permettant de rehausser la visibilité des traverses pour piétons et de sensibiliser les conducteurs au respect de la limite de vitesse.	- Rehausse la visibilité des passages pour piétons et leur respect; - Ne crée pas de nuisance pour les véhicules d'urgence, car la balise est flexible; - Ne cause pas de choc en cas d'impact grâce à la fixation amovible.	- Offre un aménagement saisonnier seulement; - Peut dévier les véhicules en rive de la chaussée, ce qui peut augmenter l'inconfort des piétons et cyclistes, si aucun aménagement pour les modes actifs n'est présent.	 Source : MTMDET
Radars pédagogiques Dispositif électronique installé sur une rue afin de sensibiliser les conducteurs à adopter une vitesse de circulation respectant la limite affichée.	- Sensibilise et incite les conducteurs à réduire leur vitesse sans une intervention policière; - Informe les riverains sur la vitesse pratiquée par les conducteurs circulant sur leur rue.	- Réduit la vitesse pratiquée des usagers de manière ponctuelle à l'approche du dispositif; - Risque de bris et de défectuosité du dispositif; - Nécessite une connaissance de l'appareil afin de l'installer correctement; - S'il n'y a pas de valeur maximale programmée dans l'afficheur, ce dernier peut être utilisé par certains conducteurs, afin de tester la vitesse maximale de leur véhicule; - Non efficace en hiver, car la batterie interne se décharge plus rapidement.	 Source : Google Streetview, Ville de Montréal



Crédit : Ville de Victoriaville

✓ CONTEXTE

Dans le cadre du PMD de la Ville de Victoriaville, un portrait complet de l'offre en stationnement sur rue et hors rue a été réalisé. Les principaux constats ressortis de cette analyse sont :

- Centre-ville : l'offre en stationnement est suffisante, mais les citoyens tendent à percevoir un manque de stationnement dans le secteur. L'acheminement vers les différents stationnements hors rue est déficient;
- Pôles générateurs de déplacements : malgré la présence de stationnements privés, les usagers des grands pôles (ex. : Cégep et hôpital) tendent à garer leurs véhicules, gratuitement, dans les rues des secteurs résidentiels limitrophes, ce qui pénalise les citoyens du secteur;
- Le très faible coût, voir la gratuité du stationnement incite à l'utilisation de la voiture individuelle;
- Certains stationnements hors rue sont vastes et non sécuritaires pour les piétons.

✓ PROBLÉMATIQUES RECENSÉES

- Acheminement complexe des conducteurs vers les stationnements offerts au centre-ville de Victoriaville;
- Canalisation/gestion problématique du stationnement sur rue aux abords de grands pôles générateurs;
- Circulation des piétons non sécuritaire à l'intérieur des grands stationnements publics et privés;
- Absence de précision réglementaire quant à l'offre en stationnement (ratio maximal);
- Aucune stratégie tarifaire permettant d'assurer une saine gestion de la demande.

✓ OBJECTIFS

- Améliorer l'efficacité et simplifier l'utilisation du stationnement au centre-ville;
- Optimiser la gestion de l'offre en stationnement sur rue aux abords des grands pôles générateurs de déplacements;
- Sécuriser les déplacements des usagers vulnérables à même les stationnements de grande envergure.

➤ LIEUX D'IMPLANTATIONS

- Sur l'ensemble du territoire de la municipalité
- Centre-ville de Victoriaville
- Aux abords des pôles d'achalandage de la municipalité.

➤ PARTIES PRENANTES

- Ville de Victoriaville
- Pôles générateurs de déplacements de la municipalité (commerces, écoles, entreprises, etc.)

➤ INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de contraventions émises quant au stationnement
- Nombre de vignettes distribuées
- Nombre de panneaux dynamiques installés
- Nombre de collisions piétonnes dans les stationnements hors rue

➤ ACTIONS LIÉES

ES-01 Impacts sociaux et environnementaux

SE-01 Tous types d'usagers

➤ RÉFÉRENCE

- Provencher-Roy (2017), *Refonte réglementaire du plan d'urbanisme, Chapitre 7 – Dispositions applicables aux aires de stationnement hors rue, aux accès véhiculaires et aux aires de manœuvre*, 18 pages.



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Réaliser une étude de gestion du stationnement de Victoriaville

Cet exercice permettra de dresser un portrait de l'offre en stationnement de la municipalité, des problématiques qui y sont associées et des mesures à mettre en place pour optimiser le stationnement.

Notons que les relevés d'occupation du stationnement doivent être réalisés autant sur rues, que hors rues ainsi que durant les heures de pointe et en hors pointe. De plus, la réglementation en stationnement doit être relevée afin de bien caractériser l'offre actuelle.

Il est à noter que les interventions 2 et 3 de la présente fiche sont des pistes de solution qui sont dépendantes de l'étude de gestion du stationnement de Victoriaville.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

2. Installer un système de jalonnement dynamique pour les stationnements du centre-ville de Victoriaville

Afin de faciliter l'acheminement des conducteurs vers les stationnements hors rue où des places de stationnement sont disponibles, de la signalisation dynamique sera aménagée. Cette signalisation permettra aux automobilistes de connaître l'offre en temps réel des différents stationnements mis à leur disposition.

Il est à noter qu'une étude de faisabilité doit être réalisée au préalable afin de confirmer les systèmes à mettre en place (affichage dynamique et compteur des cases de stationnement disponible).

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

3. Instaurer un système de vignettes aux abords des pôles générateurs d'achalandage de la municipalité

Afin de contrer les problématiques de stationnement sur rue aux abords des pôles générateurs d'achalandage (ex. : patients et visiteurs de l'hôpital garent leur véhicule sur rue plutôt que de payer pour se garer dans l'un des stationnements privés de l'établissement) de Victoriaville, la municipalité instaurera un système de vignettes qui permettra de restreindre l'usage du stationnement sur rue. Plus précisément, ce système accordera un permis de stationnement aux citoyens résidant à proximité des pôles d'achalandage, ce qui facilitera leur recherche de stationnement sur rue et permettra aux policiers d'intervenir envers les conducteurs fautifs.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

4. Réglementer la mutualisation des places de stationnement selon l'usage

La Ville de Victoriaville adoptera des dispositions visant à assurer le partage des stationnements selon différents groupes d'usages et pour une période d'utilisation.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

5. Rendre l'acheminement des piétons dans les stationnements plus convivial

Dans le cadre de la refonte du règlement de zonage, la Ville de Victoriaville adoptera des dispositions visant à sécuriser les déplacements des piétons dans les stationnements de plus de 100 cases (article 8.4.2). Plus précisément, l'article stipule :

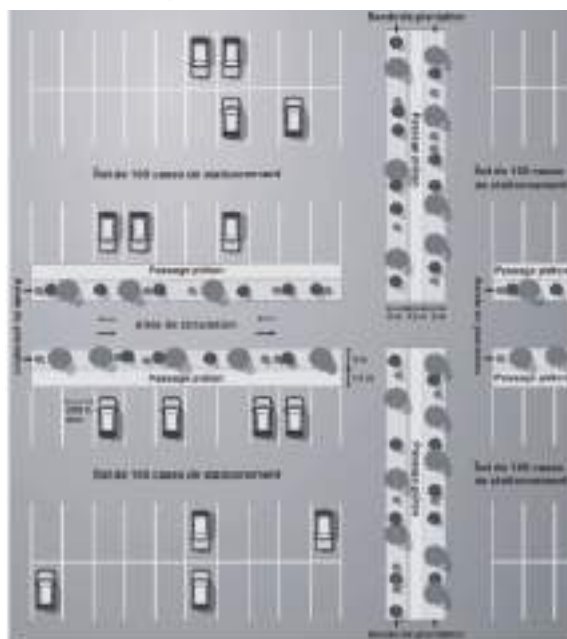
Toute aire de stationnement plus de 100 cases doit comporter des liens piétonniers menant aux entrées principales d'un bâtiment ou aux trottoirs longeant la voie publique. Ils doivent se conformer aux caractéristiques suivantes :

1. *Le lien piétonnier doit être d'une largeur minimale de 1,5 mètre ;*
2. *Une bande paysagère d'un mètre minimum doit border le lien piétonnier de part et d'autre. Cette bande doit comprendre des plantes couvre-sol, des fleurs ou des arbustes ;*
3. *Il doit être signalé par un marquage au sol lorsqu'il traverse une allée de circulation.*

Il est à noter qu'un article de la refonte réglementaire vise aussi à quantifier le nombre de cases destinées aux nouvelles mamans, aux familles, aux personnes handicapées et aux véhicules dotés d'une plaque verte. Ces cases de stationnement situées à proximité des entrées réduisent la distance de marche de ces usagers plus vulnérables, réduisent le risque de conflits piétons/véhicules et/ou valorisent le choix écologique des citoyens (articles 8.5.6 et 8.5.7)

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ...



Source : Ville de Québec

6. Planter un ratio maximal quant à l'offre en stationnement pour les différents usages

Dans le cadre de la refonte du règlement de zonage, la Ville de Victoriaville adoptera des dispositions visant à limiter l'offre en stationnement. Plus précisément, l'article 8.5.4 stipule :

Lorsqu'indiqué à la grille des spécifications au moyen d'une note, le nombre maximal de cases de stationnement autorisées lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment est équivalent à 150 % du nombre minimal de cases exigées par la présente section.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : ...



Crédit : Ville de Victoriaville

✓ CONTEXTE

Certaines intersections de la municipalité semblent non sécuritaires pour les usagers de la route (conducteurs, piétons et cyclistes). En effet, certains carrefours ont une configuration inhabituelle qui peut surprendre les usagers (approches multiples ou angularité), pénaliser la visibilité des conducteurs et causer des conflits véhiculaires (figure 1). Des collisions ont d'ailleurs été recensées au cours des cinq dernières années (données de la SAAQ pour les années 2011 à 2015 inclusivement) aux intersections suivantes : Bois-Francs Sud/Jutras Est, Arthabaska Ouest/Bois-Francs Sud, Bois-Francs Sud/Thibodeau, Pierre-Roux Est/Bois-Francs Nord, Bois-Francs Nord/de Bigarré, Pierre-Roux Ouest/Jutras Ouest, Labbé Sud/Jutras Est et Arthabaska Ouest/Jutras Est.

✓ PROBLÉMATIQUES RECENSÉES

- Géométrie irrégulière de certaines intersections : Notre-Dame Est/de Bigarré, Notre-Dame Est/Cartier, Jutras/Gamache/Carignan, Lavigne/Roy/de Bigarré, Notre-Dame Ouest/de l'Aqueduc, Bois-Francs Sud/Notre-Dame Est/Lavigne, Notre-Dame Ouest/Jutras Ouest, Laurier/Dumoulin et Laurier/Pellerin;
- Prépondérance des collisions à certains carrefours de la municipalité : Bois-Francs Sud/Jutras Est, Arthabaska Ouest/Bois-Francs Sud, Bois-Francs Sud/Thibodeau, Pierre-Roux Est/Bois-Francs Nord, Bois-Francs Nord/de Bigarré, Pierre-Roux Ouest/Jutras Ouest, Labbé Sud/Jutras Est et Arthabaska Ouest/Jutras Est.

✓ OBJECTIFS

- Sécuriser les intersections et tronçons présentant une géométrie particulière et/ou une prédominance de collisions;
- Améliorer la fluidité et l'accessibilité des différents usagers aux abords des intersections présentant une géométrie particulière.

➤ LIEUX D'IMPLANTATION

- Carrefours du boulevard Jutras
- Carrefours du boulevard des Bois-Francs
- Carrefours de la rue Notre-Dame
- Intersections Lavigne/Roy/de Bigarré, Laurier/Dumoulin et Laurier/Pellerin

➤ PARTIES PRENANTES

- Ville de Victoriaville
- MTMDT

➤ INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de collisions, tous genres confondus
- Nombre d'intersections réaménagées et sécurisées

➤ ACTIONS LIÉES

- TA-01** Réseau actif
- TA-02** Aménagements piétonniers
- TA-03** Aménagements cyclables
- SE-01** Tous types d'utilisateurs

➤ RÉFÉRENCE

- MTMDT (2016), Signalisation routière. 24 pages.



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Revoir la géométrie et/ou le mode de gestion des intersections ayant une géométrie particulière

La Ville de Victoriaville évaluera, dans les moindres détails, les problématiques de circulation et de sécurité recensées à certains carrefours de la municipalité, et ce, afin de proposer un réaménagement de l'intersection ou une modification du mode de gestion qui répond aux besoins du milieu (fluidité, sécurité, accessibilité, cohabitation des différents modes, etc.). Les principales étapes de réalisation sont :

- Étape 1 - Réaliser des relevés terrain : géométrie, distances de visibilité, comptages, observations de l'interaction des différents usagers de la route, etc.;
- Étape 2 - Dresser un portrait et diagnostic de la situation actuelle afin de clairement identifier les problématiques du milieu ainsi que les enjeux d'intervention qui y sont associés;
- Étape 3 - Proposer une modification du mode de gestion, une nouvelle géométrie au carrefour ou toutes autres mesures répondant aux problématiques du milieu. Il est à noter que le changement de mode de gestion à une intersection doit répondre aux critères justificatifs du MTMDet pour des feux de circulation ou des arrêts toutes approches.

Une attention devra être portée aux intersections présentant une géométrie particulière et ayant été identifiés dans le portrait et diagnostic du PMD : Notre-Dame Est/de Bigarré, Notre-Dame Est/Cartier, Jutras/Gamache/Carignan, Lavigne/Roy/de Bigarré, Notre-Dame Ouest/de l'Aqueduc, Bois-Francis Sud/Notre-Dame Est/Lavigne, Notre-Dame Ouest/Jutras Ouest, Laurier/Dumoulin et Laurier/Pellerin.

Coût global prévisionnel : \$ \$ \$

Priorisation :

2. Réaliser une analyse de sécurité aux différentes intersections/axes ayant un nombre important de collisions

La Ville de Victoriaville réalisera des analyses de sécurité pour les différentes intersections et tronçons de rues où un nombre important de collisions a été recensé. Ces analyses permettront d'identifier les éléments pouvant avoir une incidence sur la sécurité et la mobilité des usagers de la route.

Les principales étapes de réalisation de l'étude de sécurité sont :

- Étape 1 - Réaliser des relevés terrain : géométrie, signalisation et marquage, distances de visibilité, comptages, observations de l'interaction des différents usagers de la route, etc.;
- Étape 2 - Dresser un portrait et diagnostic de la situation actuelle (observations terrain, conditions de circulation, analyse des collisions) afin de clairement identifier les problématiques du milieu et les causes probables des collisions survenues au carrefour;
- Étape 3 - Identifier des mesures pouvant mitiger les problématiques recensées sur le site.

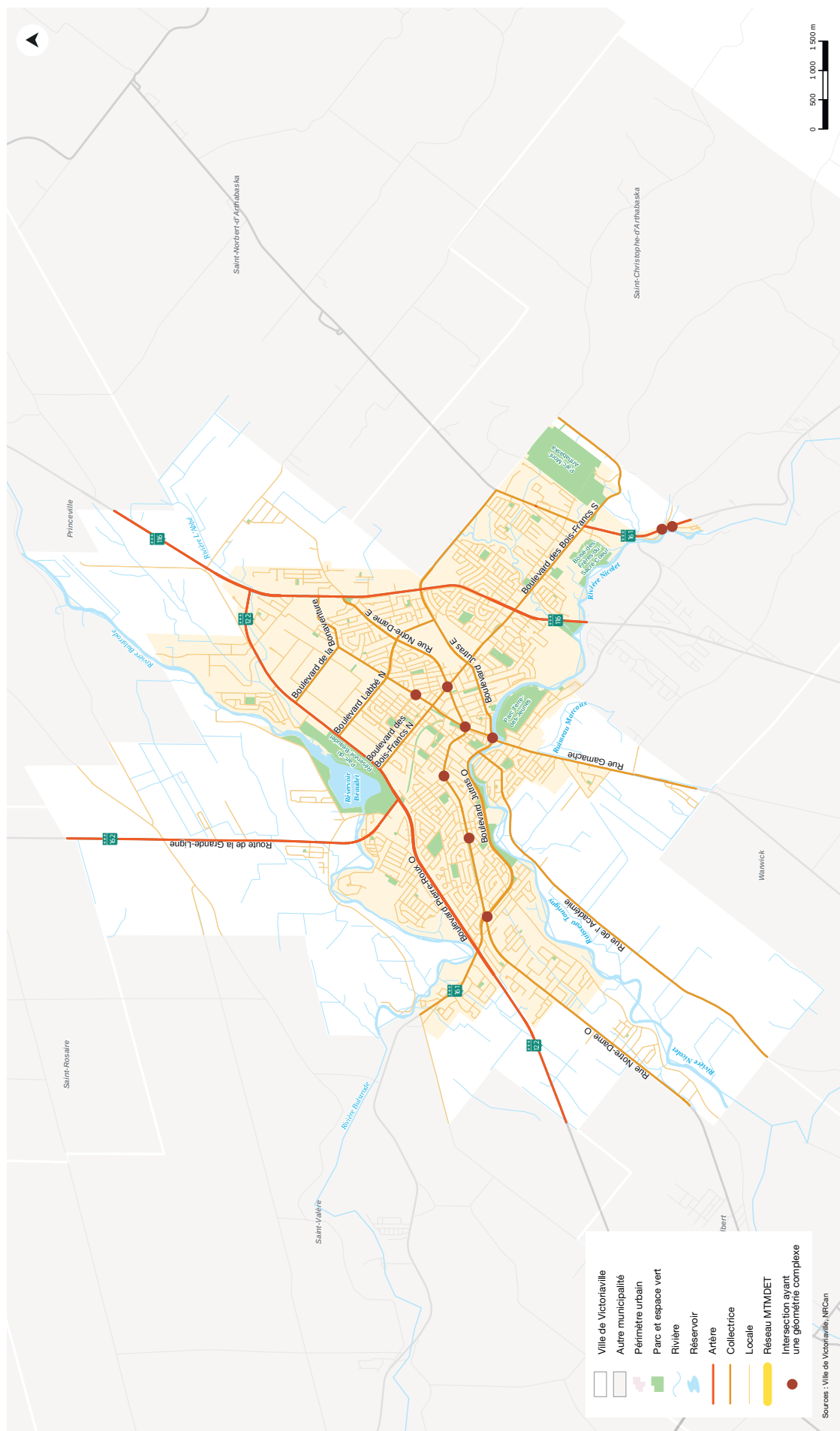
Les intersections ci-dessous devraient être traitées en priorité afin de renforcer la sécurité des usagers de la route, soient :

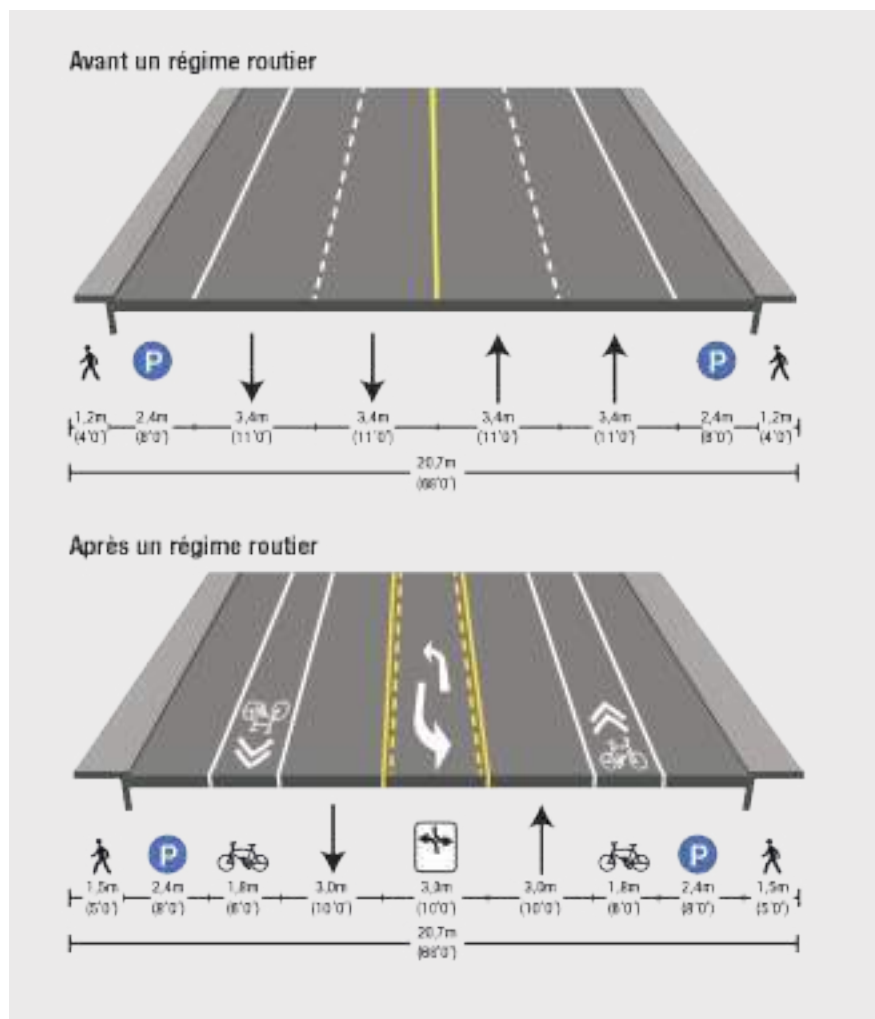
- Bois-Francis Sud/Jutras Est;
- Arthabaska Ouest/Bois-Francis Sud;
- Bois-Francis Sud/Thibodeau;
- Pierre-Roux Est/ Bois-Francis Nord;
- Bois-Francis Nord/de Bigarré;
- Pierre-Roux Ouest/Jutras Ouest;
- Labbé Sud et Jutras Est;
- Arthabaska Ouest/Jutras Est;
- Bois-Francis Sud/Jutras Est.

Coût global prévisionnel : \$ \$ \$

Priorisation :

Figure 1 : Intersections ayant une géométrie complexe





Crédit : MTMDET

✓ CONTEXTE

La Ville de Victoriaville a pour volonté d'adopter des pratiques d'aménagement innovantes et durables, ce qui est intimement lié à celle de voir les citoyens et employés diversifier leurs habitudes de déplacement au quotidien. Ces pratiques cadrent aussi avec la volonté d'accroître la canopée et de s'attaquer aux îlots de chaleur par la réduction des surfaces asphaltées. L'application du concept de régime routier de même que la mise en place de mesures innovatrices de gestion des eaux s'inscrivent dans une bonne planification civile.

✓ PROBLÉMATIQUE RECENSÉE

S.O.

✓ OBJECTIF

- Adopter une stratégie et un plan directeur de réfection basés sur des principes de rue complète et de régime routier.

➤ LIEUX D'IMPLANTATIONS

- Sur les axes routiers de Victoriaville où les critères d'application du régime routier sont respectés

➤ PARTIE PRENANTE

- Ville de Victoriaville

➤ INDICATEUR DE SUIVI

- Nombre de rues où une technique de rétrécissement de la chaussée a été appliquée

➤ ACTIONS LIÉES

- TA-01** Réseau actif
- TA-02** Aménagements piétonniers
- TA-03** Aménagements cyclables
- SE-01** Tous types d'utilisateurs
- SE-04** Employeurs et entreprises

➤ RÉFÉRENCES

- CIMA+ (2017), *Guide des bonnes pratiques en matière d'aménagements des réseaux de déplacements*, 26 pages.
- MTMDET (2013), *Les régimes routiers : des voies publiques plus minces et favorables à la santé*, 11 pages.
- FHWA (2014), *Road Diet – Informational Guide*, 72 pages.

✓ INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Mettre en œuvre une politique ou un ouvrage de bonnes pratiques reposant sur le concept de rétrécissement de la chaussée en fonction de la hiérarchie routière

La Ville de Victoriaville développera une politique et/ou un ouvrage de bonnes pratiques reposant sur le rétrécissement de la chaussée en fonction de la hiérarchie routière qui permet d'offrir aux usagers vulnérables des aménagements conviviaux et sécuritaires tout en assurant une certaine fluidité véhiculaire. Ce concept consiste en un nouveau partage de l'espace d'un axe routier au profit des piétons et cyclistes et est applicable lorsque le design des voies véhiculaires est surdimensionné.

Le Guide des bonnes pratiques en matière d'aménagement des réseaux de déplacements présente quelques lignes directrices quant à l'implantation d'un tel concept.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : 🚶🚲

2. Vérifier systématiquement les possibilités de réaménager les liens actifs, tout en considérant une saine gestion des eaux de surface

Lors de travaux de réfection prévus au PTI, les intervenants de la Ville de Victoriaville vérifieront systématiquement les possibilités de réaménagement des liens actifs tout en considérant une saine gestion des eaux de surface.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation : 🚶🚲

Noues végétalisées en bordure de rues



Source : Ville de Victoriaville



6. TRANSPORT ÉCONOMIQUE



TRANSPORT ÉCONOMIQUE

6.1 RAPPEL DES ENJEUX DE MOBILITÉ

Le tableau 6.1 relate les enjeux identifiés dans le portrait et diagnostic du PMD quant à la circulation de véhicules lourds sur le territoire de Victoriaville.

TABLEAU 6.1 : ENJEUX DE MOBILITÉ – TRANSPORT ÉCONOMIQUE

 **Enjeux**

- Sécurité routière
- Circulation des véhicules lourds à l'intérieur de la municipalité de Victoriaville

6.2 INTERVENTIONS – TRANSPORT ÉCONOMIQUE (TE)

Le principal objectif de cette thématique associé au transport économique est d'améliorer et de sécuriser le transport à vocation économique sur le réseau routier victorivillois.

Les actions proposées sont colligées sous une fiche d'intervention :

TE-01 : Transport économique



Crédit : CIMA+

**CONTEXTE**

Un réseau de camionnage permet à une municipalité de gérer la circulation des véhicules lourds sur les axes routiers de son territoire. Ce réseau a pour but de limiter les désagréments associés à la circulation de camions auprès de la population tout en assurant la desserte des parcs industriels et des secteurs commerciaux.

Actuellement, la municipalité de Victoriaville ne comporte aucun de réseau de camionnage interne. Les camionneurs peuvent accéder aux commerces ou entreprises qu'ils desservent à Victoriaville via les routes numérotées (R-122, R-162, R-116 et R-162) bordant la municipalité et en empruntant les axes internes qu'ils jugent opportuns (aucun axe de transit local n'est identifié).

**PROBLÉMATIQUES RECENSÉES**

- Absence d'une planification cohérente de la circulation de véhicules lourds sur le réseau municipal;
- Utilisation, par les camions, de liens routiers qui ne sont pas planifiés pour cette fonction.

**OBJECTIFS**

- Améliorer et sécuriser les déplacements des véhicules lourds sur les axes routiers de Victoriaville;
- Déterminer un réseau spécifique à la circulation des véhicules lourds;
- Limiter aux livraisons locales la circulation de véhicules lourds sur les liens routiers ne faisant pas partie du réseau de camionnage;
- Assurer une desserte efficace du parc industriel;
- Limiter la présence de gros camions de livraison au centre-ville aux périodes névralgiques.

**LIEUX D'IMPLANTATION**

- Boulevard Labbé
- Boulevard des Bois-Francis
- Boulevard Jutras Est entre les boulevards Labbé et des Bois-Francis

**PARTIES PRENANTES**

- Ville de Victoriaville
- MTMDT
- Entreprises privées
- Société de Développement Commercial de Victoriaville
- Corporation de développement économique de Victoriaville et sa région

**INDICATEUR DE SUIVI**

- S.O.

**ACTIONS LIÉES**

- **RRS-01** Hiérarchie routière
- **SE-01** Tout type d'utilisateurs

**RÉFÉRENCE**

- S.O.



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Mettre à jour le règlement de camionnage

Cette mise à jour que réalisera la municipalité consiste principalement à identifier des axes routiers où la circulation de transit sera permise. La figure présentée à l'annexe A illustre la mise à jour du réseau de camionnage de Victoriaville. Plus précisément, les boulevards Labbé, des Bois-Francis et Jutras Est (entre les boulevards Labbé et des Bois-Francis) seront des routes de transit pour les camions. Ces axes ont été sélectionnés, car leurs gabarits permettent d'accueillir des véhicules lourds et qu'ils facilitent l'accès aux commerces et au quartier industriel de la municipalité.

Il est à noter que la désignation d'axe de camionnage n'est pas exclusive, en ce sens où elle n'interfère pas nécessairement avec d'autres fonctions de ces axes. À titre d'exemple, des liens désignés comme axes de transit pour le camionnage peuvent également, dans plusieurs cas, offrir des aménagements à l'échelle humaine, tels que des liens actifs ou du mobilier urbain.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

2. Assurer une planification intégrée du réseau de camionnage en amont des projets de développements

Le camionnage représente une partie intégrante du dynamisme économique des villes. Le développement des fonctions commerciales ou industrielles implique la génération de véhicules lourds. L'accessibilité aux pôles par ceux-ci doit être optimale (rapide et confortable) pour favoriser l'efficacité des activités économiques.

L'analyse des projets de développement devrait donc inévitablement considérer les véhicules lourds à l'étape de planification. Les aspects suivants doivent être analysés :

- débits anticipés (nombre de véhicules lourds);
- origines et destinations des véhicules lourds, afin d'identifier les itinéraires d'accès sur le territoire de Victoriaville;
- horaires et fréquences de livraisons;
- gabarits des véhicules générés;
- manœuvres d'accès.

Dans un contexte où les affectations du sol permettraient le développement de zones commerciales ou industrielles additionnelles, le réseau de camionnage devrait inévitablement être validé par la municipalité et ses partenaires pour assurer une desserte efficace de ces pôles.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : (En conformité au rythme des développements de la municipalité)

3. Étudier l'opportunité d'aménager un point de transbordement de marchandise pour le dernier kilomètre

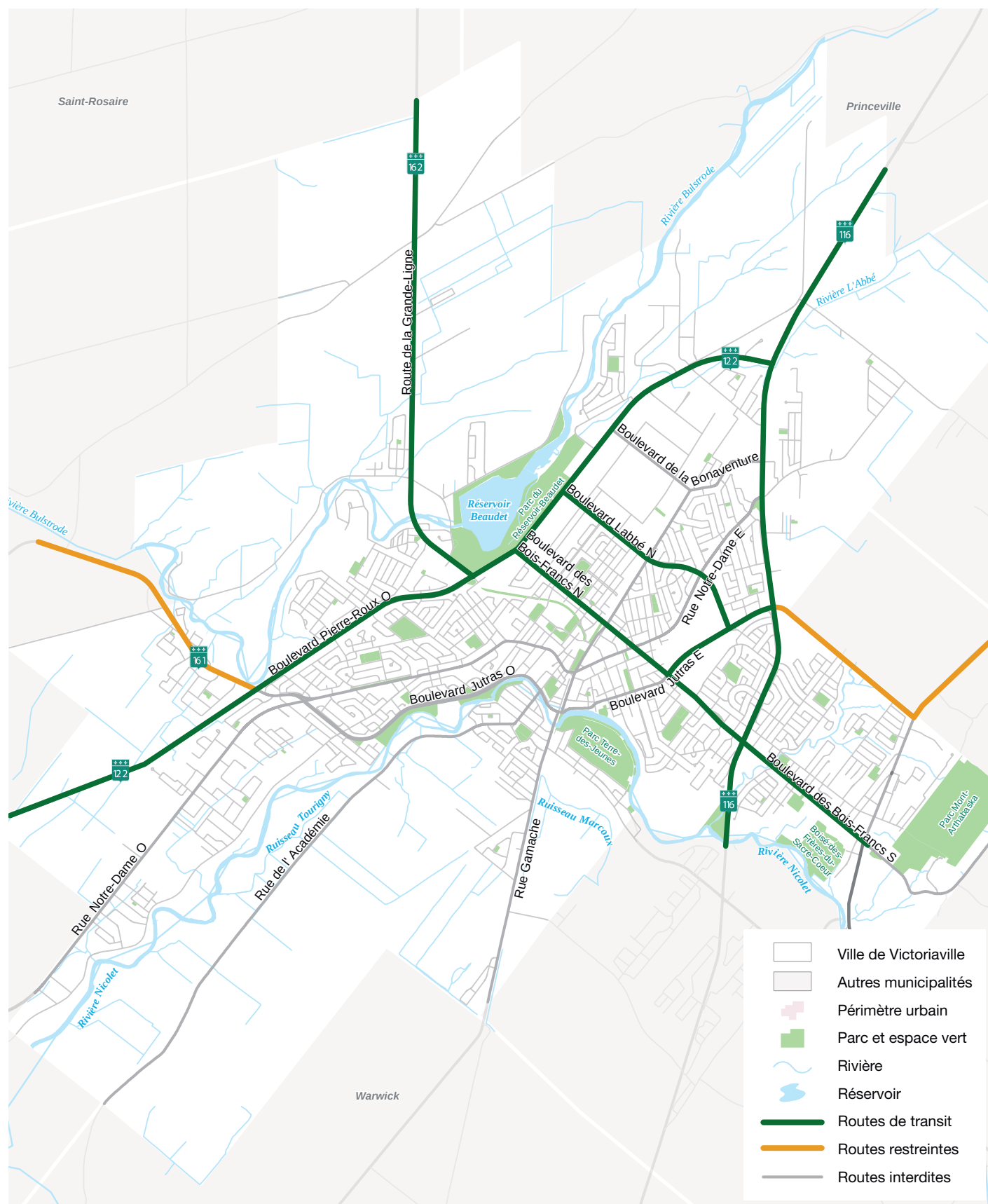
La municipalité évaluera les différentes options pouvant être implantées sur son territoire de manière à réduire le nombre de gros véhicules de livraison au centre-ville de la municipalité.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation : (En conformité au rythme des développements de la municipalité)

MISE EN GARDE

Il est impossible de confiner le camionnage exclusivement sur des liens routiers dédiés, puisque des usages commerciaux, industriels et même résidentiels situés sur des axes locaux peuvent potentiellement générer des véhicules lourds. Le but de la définition d'un réseau de camionnage formel est de limiter le nombre de véhicules lourds sur ces axes et non une suppression systématique du camionnage, qui y demeurera parfois nécessaire.





7. ENVIRONNEMENT ET SANTÉ



ENVIRONNEMENT ET SANTÉ

7.1 INTERVENTIONS - ENVIRONNEMENT ET SANTÉ (ES)

L'objectif de cette thématique est d'arrimer le PMD à la vision et aux objectifs de développement durable ciblés par la Ville de Victoriaville.

Les interventions sont détaillées dans la fiche suivante :

ES-01 : Impacts sociaux et environnementaux



Crédit : Provencher-Roy

**CONTEXTE**

Les grands espaces asphaltés et dépourvus de verdure ou de plantation nuisent au drainage naturel du sol et absorbent plus facilement la chaleur du soleil. Les îlots de chaleur augmentent la température en milieu urbain et rendent les milieux de vie moins attrayants. Principalement situés sur le domaine privé, les îlots de chaleur sont nombreux à Victoriaville. On peut les localiser dans les secteurs commerciaux et industriels de la municipalité. La réduction de la superficie de ces zones sans végétation ou surface réfléchissante permettrait d'améliorer la qualité de vie et l'environnement urbain.

Outre la lutte contre les îlots de chaleur, la Ville de Victoriaville désire aussi réduire son émission de GES et sa dépendance aux énergies fossiles.

**PROBLÉMATIQUES RECENSÉES**

- Dépendance aux énergies fossiles;
- Présence de nombreux grands espaces de stationnement extérieurs asphaltés et de larges chaussées;
- Milieux urbains fortement minéralisés.

**OBJECTIFS**

- Réduire l'étendue des îlots de chaleur;
- Améliorer la qualité et la quiétude des milieux de vie;
- Arrimer le PMD à la vision et aux objectifs de développement durable ciblés par la Ville de Victoriaville.

**LIEUX D'IMPLANTATION**

- Grands espaces de stationnements
- Ensemble du territoire de Victoriaville

**PARTIES PRENANTES**

- Ville de Victoriaville
- MRC d'Arthabaska
- MTMDT
- MDDEP

**INDICATEUR DE SUIVI**

- Nombre d'îlots de fraîcheur aménagés dans les stationnements de la municipalité

**ACTIONS LIÉES**

RRS-03 Stationnement

RRS-05 Planification civile

SE-01 Tous types d'utilisateurs

**RÉFÉRENCE**

- Centre d'écologie urbaine de Montréal (2013), *Aménager des îlots de fraîcheur et améliorer les espaces de vie*. 56 pages.



INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

1. Convier la collectivité victoriavilloise à se doter d'un Plan de réduction des GES et de la dépendance aux énergies fossiles

À travers ce Plan, la ville de Victoriaville devra établir des priorités sur lesquels la municipalité et ses différents partenaires devront travailler au cours des prochaines années afin de réduire la formation de GES et la dépendance aux énergies fossiles.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

2. Réglementer l'aménagement de stationnements à moindre impact sur l'environnement

La Ville de Victoriaville révisera sa réglementation d'urbanisme dans le but de :

- Exiger l'aménagement d'îlots de fraîcheur dans des stationnements de grandes capacités par l'implantation de jardins de pluie, la plantation d'arbres et de végétation ainsi que l'utilisation de revêtement composé de matériaux clairs et perméables;
- Réduire le nombre de cases de stationnement exigé pour certains usages ainsi que la largeur minimale des cases;
- Déterminer un nombre maximal de cases de stationnement pouvant être aménagées par propriété;
- Planter une canopée d'arbres matures;
- Éliminer l'obligation d'aménager un stationnement pour les industries et les habitations unifamiliales si l'absence de besoin est démontrée;
- Autoriser les matériaux perméables pour le revêtement des stationnements. Ces derniers ne doivent pas limiter les déplacements des personnes à mobilité réduite.

Coût global prévisionnel : \$

Priorisation :

3. Aménager des îlots de fraîcheurs dans les stationnements et sur le domaine public

Les stationnements sont des lieux favorisant grandement les îlots de chaleur. Le verdissement de ces espaces a pour avantages de :

- Réduire la proportion de surfaces minéralisées;
- Atténuer l'accumulation de chaleur grâce à la création de zones ombragées;
- Permettre de mieux gérer les eaux de ruissellement.

Le verdissement des stationnements publics et privés de Victoriaville peut se faire par la création d'îlots ou de bandes médianes parsemées d'arbres et de végétation qui séparent les espaces piétonniers des espaces réservés aux véhicules. Ces îlots permettent la biorétention des eaux pluviales et captent une partie des polluants contenus dans les eaux de ruissellement.

Ainsi, la Ville de Victoriaville analysera systématiquement les projets de construction ou de réfection de stationnements afin d'y intégrer des mesures de plantation.

Coût global prévisionnel : \$ \$

Priorisation :

8. MISE EN OEUVRE ET SUIVI



MISE EN OEUVRE ET SUIVI

8.1 INDICATEURS DE SUIVI

Les pistes de solutions proposées dans les fiches d'intervention s'inscrivent dans la vision de la Ville de Victoriaville. Divers coûts (ordre de grandeur) et horizons de réalisation sont associés à ces pistes de même que des indicateurs de suivi. Sans nécessairement s'accompagner de cibles, ces indicateurs permettent d'informer les décideurs et les citoyens de la municipalité quant à la progression des mesures mises en place.

Le tableau 8.1 présente les actions, pistes de solutions, ainsi que leurs priorités, coûts et les indicateurs de suivi qui leurs sont associés.

LÉGENDE

0 - 25 000\$ 25 000\$ - 100 000\$ 100 000\$ - 500 000\$ En continu, ou selon les opportunités Court terme (0-4 ans) Moyen terme (4-8 ans) Long terme

TABEAU 8.1 : INTERVENTIONS ET LEURS INDICATEURS DE SUIVI

THÉMATIQUE	ID	INTITULÉ	INTERVENTIONS	PRIORITÉ	COÛT	INDICATEURS DE SUIVI
Transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo	TCA-01	Transport collectif local	Augmenter la capacité des transports collectifs			- Part modale du transport en commun - Nombre d'utilisateurs du circuit complémentaire à TaxiBus
			Optimiser les services de répartition et de paiement des différents services de transports collectifs et adaptés de la Ville			
			Travailler de concert avec la commission scolaire à minimiser les impacts des parcours d'autobus scolaires en zone résidentielle			
	TCA-02	Transport collectif régional	Évaluer la possibilité d'implanter une navette qui desservirait les équipements de transports collectifs des municipalités limitrophes			- Part modale du transport en commun - Aménagement d'un pôle multimodal - Fréquence des autobus interurbains
			Évaluer le potentiel de création d'un terminus multimodal dans le cadre d'un redéveloppement du terminus actuel			
			Analyser les besoins des citoyens et des visiteurs dans le but d'accroître l'offre en transport interurbain			
	TCA-03	Modes alternatifs à l'auto-solo	Étudier l'opportunité de mettre en place un service d'autopartage à Victoriaville et/ou un service de véhicules libre-service			- Nombre de places de stationnement pour covoiturage aménagées - Nombre de véhicules libre-service - Nombre d'utilisateurs des services de covoiturage - Taux de motorisation des résidents de Victoriaville
			Étudier l'opportunité de mettre en place une plateforme où les citoyens pourraient partager leur véhicule (Service de prêt entre personnes).			
			Aménager de manière formelle des places dédiées au covoiturage dans les stationnements publics de la municipalité			

THÉMATIQUE	ID	INTITULÉ	INTERVENTIONS	PRIORITÉ	COÛT	INDICATEURS DE SUIVI
Transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo	TCA-04	Modes écologiques électriques	Mettre en place des mesures favorisant chez les citoyens, les commerçants et les industriels, l'utilisation des modes électriques		\$ \$ \$	- Nombre de bornes de recharge électrique - Nombre de véhicules à assistance électrique mis à la disposition des citoyens
			Accroître les efforts d'électrification du parc de véhicules municipaux et évaluer les modalités de partage avec la population, lorsqu'inutilisé		\$	
			Inciter les commerces et entreprises, par le biais du règlement de zonage, à prévoir des stationnements pour véhicules électriques à proximité de leurs accès ainsi que des emplacements dédiés exclusivement à la recharge		\$	
	TCA-05	Intermodalité	Aménager des pôles intermodaux à des endroits névralgiques de la municipalité		\$ \$ \$	- Nombre de pôles intermodaux aménagés - Taux d'occupation des équipements des pôles intermodaux - Évolution des parts modales des déplacements à Victoriaville - Nombre de supports à vélos aménagés sur les autobus interurbains et sur les véhicules de TaxiBus - Nombre d'utilisateurs des supports à vélos aménagés sur les véhicules de transport collectif
			Assurer une planification intégrée des transports collectifs, actifs et alternatifs à l'auto-solo en amont de chacun des projets de développements		\$	
			Déployer un projet pilote visant à aménager des supports à vélos sur certains TaxiBus et circuits d'autobus régionaux		\$ \$	
			Améliorer la qualité des transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo via les technologies de l'information et de la communication (TIC)		\$ \$	

THÉMATIQUE	ID	INTITULÉ	INTERVENTIONS	PRIORITÉ	COÛT	INDICATEURS DE SUIVI
Transports actifs	TA-01	Réseau actif	Se doter d'un Plan de mobilité active		\$ \$	- Nombre de km de nouveaux liens actifs (cyclistes et/ou piétons) aménagés au sein de la municipalité - Nombre de km de chaussées partagées ou de bande cyclable existante sécurisée - Nombre de panneaux de signalisation destinés aux modes actifs - Achalandage des modes actifs - Nombre de collisions impliquant des usagers vulnérables - Nombre de places de stationnement pour AMM
			Développer des liens actifs (piétons et cyclistes) utilitaires et directs, en privilégiant les liens en site propre		\$ \$ \$	
			Assurer l'accessibilité universelle dans l'aménagement de l'espace public		\$ \$	
			Adopter une signalisation pour le réseau actif et le mobilier qui y est associé (ex. : stationnement pour vélos) dans une optique de mise en valeur des pôles générateurs.		\$ \$	
			Aménager des places de stationnement pour AMM		\$	
	TA-02	Aménagements piétonniers	Élaborer une stratégie pour favoriser et sécuriser les déplacements à pied		\$ \$	- Part modale des piétons - Nombre d'aires de repos aménagées - Nombre de zones partagées - Nombre de piétons circulant au sein des zones partagées
			Améliorer la convivialité des déplacements piétons (trottoirs et traverses piétonnes)		\$ \$	
			Revoir la programmation des feux de circulation de Victoriaville de manière à favoriser une meilleure cohabitation des différents modes et à assurer la sécurité routière		\$ \$	
			Réaliser un projet pilote de rue partagée ou de zone de rencontre (type woonerf), en vue d'un déploiement graduel aux endroits propices.		\$ \$ \$	
			Réaliser un projet pilote de rues piétonnes		\$ \$	
			Ajouter du mobilier urbain dans une optique fonctionnelle et de ludification de la ville (aire de repos)		\$ \$ \$	
			Assurer l'implantation de mesures de sécurisation aux abords des établissements scolaires et la connectivité entre ceux-ci		\$ \$	
			Réaliser un projet pilote visant à permettre et favoriser le jeu libre dans la rue à certains endroits et à certaines conditions		\$ \$	

THÉMATIQUE	ID	INTITULÉ	INTERVENTIONS	PRIORITÉ	COÛT	INDICATEURS DE SUIVI
Transports actifs	TA-03	Aménagements cyclables	Mettre en œuvre les recommandations émises par le Mouvement Vélosympathique quant à l'aménagement de liens cyclables		\$	- Obtention de la certification Collectivité Vélosympathique - Nombre de points de location de vélos communautaires - Nombre de vélos communautaires offerts en location aux citoyens et visiteurs - Nombre de bornes de réparation implantées - Nombre de km de nouveaux liens cyclables aménagés au sein de la municipalité
			Optimiser l'offre en vélos communautaires de la municipalité pour répondre aux besoins de déplacements utilitaires		\$ \$	
			Instaurer des mesures complémentaires aux pôles attracteurs et/ou le long des itinéraires cyclables préférentiels		\$ \$	
			Étudier l'opportunité et la faisabilité de déployer un système à vélo à assistance électrique en libre-service		\$ \$	
	TA-04	Stationnements pour vélos	Réaliser un diagnostic et identifier des actions pour accroître l'offre des stationnements pour vélos		\$	- Nombre de stationnements pour vélos implantés - Proportion de grands générateurs de déplacements dotés de supports en nombre suffisant - Taux d'occupation des stationnements pour vélos
			Optimiser l'offre en stationnement pour vélos sur le domaine public de la municipalité		\$	
			Adopter un règlement et des mesures incitatives permettant la mise en place de stationnements pour les vélos par des tiers (industriel, commercial et résidentiel)		\$	
Sensibilisation et éducation	SE-01	Tous types d'usagers	Réaliser des activités de communication et de sensibilisation aux nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PMD		\$	- Nombre de campagnes réalisées - Nombre de citoyens ciblés - Accessibilité des moyens de communication utilisés - Nombre d'infractions - Diminution du nombre de collisions
			Sensibiliser les citoyens à l'impact social et environnemental de l'utilisation de la voiture, notamment en termes d'exigences en stationnement		\$	
			Sensibiliser et éduquer les citoyens de Victoriaville à l'offre en transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo		\$	
			Promouvoir l'intermodalité et la diversification des modes de mobilité vers les principaux pôles générateurs de Victoriaville		\$	
			Sensibiliser les différents usagers de la route au respect du Code de la sécurité routière (CSR)		\$	
			Effectuer des campagnes de sensibilisation sur le partage de la route		\$	
			Sensibiliser les différents usagers de la route à l'angle mort des véhicules lourds		\$	
			Mettre en œuvre les recommandations de sensibilisation de Vélosympathique		\$	

THÉMATIQUE	ID	INTITULÉ	INTERVENTIONS	PRIORITÉ	COÛT	INDICATEURS DE SUIVI
Sensibilisation et éducation	SE-02	Écoliers	Promouvoir et favoriser la marche pour les parcours maison-école et la mise en œuvre de programmes de Trottibus ou de Parcours ludiques			- Nombre d'écoles participantes aux programmes de Trottibus ou Pédibus - Nombre de programmes/ interventions mis en place durant l'année scolaire - Part modale de la marche et du vélo chez les jeunes
			Instaurer des activités de sensibilisation auprès des parents et des jeunes			
	SE-03	Aînés et personnes en situation de handicap	Promouvoir et sensibiliser les aînés et les personnes en situation de handicap aux modes de déplacement actifs			- Nombre d'incidents répertoriés - Plaintes et commentaires des aînés, des personnes en situation de handicap et usagers d'AMM
			Sensibiliser les usagers d'AMM aux règles de circulation			
	SE-04	Employeurs et entreprises	Mettre en place une politique encourageant la mobilité durable au sein des employés de la Ville de Victoriaville			- Nombre d'entreprises ayant réalisé un Plan de gestion des déplacements - Parts modales des déplacements
			Inciter les principaux employeurs de la Victoriaville à se doter d'un Plan de gestion des déplacements (PGD)			
			Promouvoir la certification « Organisation Vélosympathique » de Vélo Québec			
Réseau routier et stationnement	RRS-01	Hiérarchie routière	Réviser la hiérarchie routière de la ville de Victoriaville			- Nombre d'axes routiers de chaque typologie hiérarchique - Débits véhiculaires, piétons et cyclistes - Nombre d'aménagements destinés aux modes actifs - Nombre de collisions
			Établir un gabarit/standard des aménagements routiers pour les différentes classes de rues			

THÉMATIQUE	ID	INTITULÉ	INTERVENTIONS	PRIORITÉ	COÛT	INDICATEURS DE SUIVI
Réseau routier et stationnement	RRS-02	Vitesse	Élaborer un plan directeur des limites de vitesse		\$ \$	- Plan directeur des limites de vitesse - Nombre de mesures de modération mises en place sur les axes problématiques
			Planter des mesures de modération de la circulation selon la démarche d'évaluation systématique de la municipalité (grille de conception, analyse avant/après)		\$ \$	- Nombre de plaintes citoyennes reçues - Relevés de vitesse avant et après l'implantation de mesures de mitigation - Comptages véhiculaires - Nombre de collisions
	RRS-03	Stationnement	Réaliser une étude de gestion du stationnement de Victoriaville		\$	- Nombre de contraventions émises quant au stationnement - Nombre de vignettes distribuées - Nombre de panneaux dynamiques installés - Nombre de collisions piétonnes dans les stationnements hors rue
			Installer un système de jalonnement dynamique pour les stationnements du centre-ville de Victoriaville		\$ \$	
			Instaurer un système de vignettes aux abords des pôles générateurs d'achalandage de la municipalité		\$	
			Réglementer la mutualisation des places de stationnement selon l'usage		\$	
			Rendre l'acheminement des piétons dans les stationnements plus convivial		\$	
			Planter un ratio maximal quant à l'offre en stationnement pour les différents usages		\$	
	RRS-04	Sécurité	Revoir la géométrie et/ou le mode de gestion des intersections ayant une géométrie particulière		\$ \$ \$	- Nombre de collisions, tous genres confondus - Nombre d'intersections réaménagées et sécurisées
			Réaliser une analyse de sécurité aux différentes intersections/axes ayant un nombre important de collisions		\$ \$ \$	
	RRS-05	Planification civile	Mettre en œuvre une politique ou un ouvrage de bonnes pratiques reposant sur le concept de rétrécissement de la chaussée en fonction de la hiérarchie routière		\$ \$	Nombre de rues où une technique de régime routier a été appliquée
			Vérifier systématiquement les possibilités de réaménager les liens actifs, tout en considérant une saine gestion des eaux de surface		\$ \$	

THÉMATIQUE	ID	INTITULÉ	INTERVENTIONS	PRIORITÉ	COÛT	INDICATEURS DE SUIVI
Transport économique	TE-01	Réseau de camionnage	Mettre à jour le règlement de camionnage			▪ S.O.
			Assurer une planification intégrée du réseau de camionnage en amont des projets de développements			
			Étudier l'opportunité d'aménager un point de transbordement de marchandise pour le dernier kilomètre			
Environnement et santé	ES-01	Impacts sociaux et environnementaux	Convier la collectivité victorienne à se doter d'un Plan de réduction des GES et de la dépendance aux énergies fossiles			▪ Nombre d'îlots de fraîcheur aménagés dans les stationnements de la municipalité
			Réglementer l'aménagement de stationnements à moindre impact sur l'environnement			
			Aménager des îlots de fraîcheurs dans les stationnements et sur le domaine public			

MISE EN OEUVRE ET SUIVI

Quelques indicateurs globaux permettent d'évaluer l'évolution des comportements et des réseaux de déplacements, sur l'ensemble du territoire municipal. Le tableau 8.2 présente des indicateurs quantifiables liés à la mobilité, pouvant faire l'objet d'un suivi, ainsi que des sources de validation pertinentes.

TABLEAU 8.2 : INDICATEURS GLOBAUX

THÉMATIQUE	INDICATEURS	ÉTAT ACTUEL	SOURCES DE VALIDATION PERTINENTES
Transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo	Part modale du transport en commun	1 % (2010 – Déplacements domicile-travail)	Statistique Canada
	Achalandage annuel de TaxiBus	125 056 (2016)	Ville de Victoriaville
	Flotte (nombre de taxis)	30 réguliers 2 adaptés (2016)	Ville de Victoriaville
	Nombre d'arrêts	866	Ville de Victoriaville
Transports actifs	Part modale des modes actifs	7,4 % (2010 – Déplacements domicile-travail)	Statistique Canada
	Kilomètre de voies cyclables	82,1 km (2016)	Ville de Victoriaville
	Nombre de collisions impliquant usagers vulnérables (piétons et cyclistes)	103 (2011-2015)	SQ
Réseau routier et stationnement	Part modale des déplacements automobiles	90,4 % (2010 – Déplacements domicile-travail)	Statistique Canada
	Kilomètres de réseau routier	360 km	Ville de Victoriaville
	Nombre de stationnements municipaux	32	Ville de Victoriaville
	Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques	6	Ville de Victoriaville
	Nombre de sessions de chargement à l'aide des bornes de recharge pour véhicules électriques	1 214 (2015, pour 5 bornes)	Ville de Victoriaville
	Nombre de véhicules municipaux électriques	15	Ville de Victoriaville
	Nombre de collisions impliquant des véhicules	2 506 (2011-2015)	SQ

8.2 BILAN ET RÉVISION DU PMD

Le PMD est un outil évolutif, en ce sens où il se révise, s'adapte et se raffine. Afin d'en assurer la continuité, une révision quinquennale du PMD est recommandée ainsi qu'un bilan triennal des réalisations et de leur impact.



VILLE DE VICTORIAVILLE

VILLE DE VICTORIAVILLE

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

**VOLET 2 - PLAND'INTERVENTION
ANNEXE A: ACTIVITÉS DE CONSULTATION**

JANVIER 2019



ACTIVITÉ NO.1

KIOSQUE LORS DE L'ÉVÉNEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME (SAMEDI 14 MAI 2016)

DR00108A - Kiosque no.1 (14 mai 2016) : Réponses des citoyens

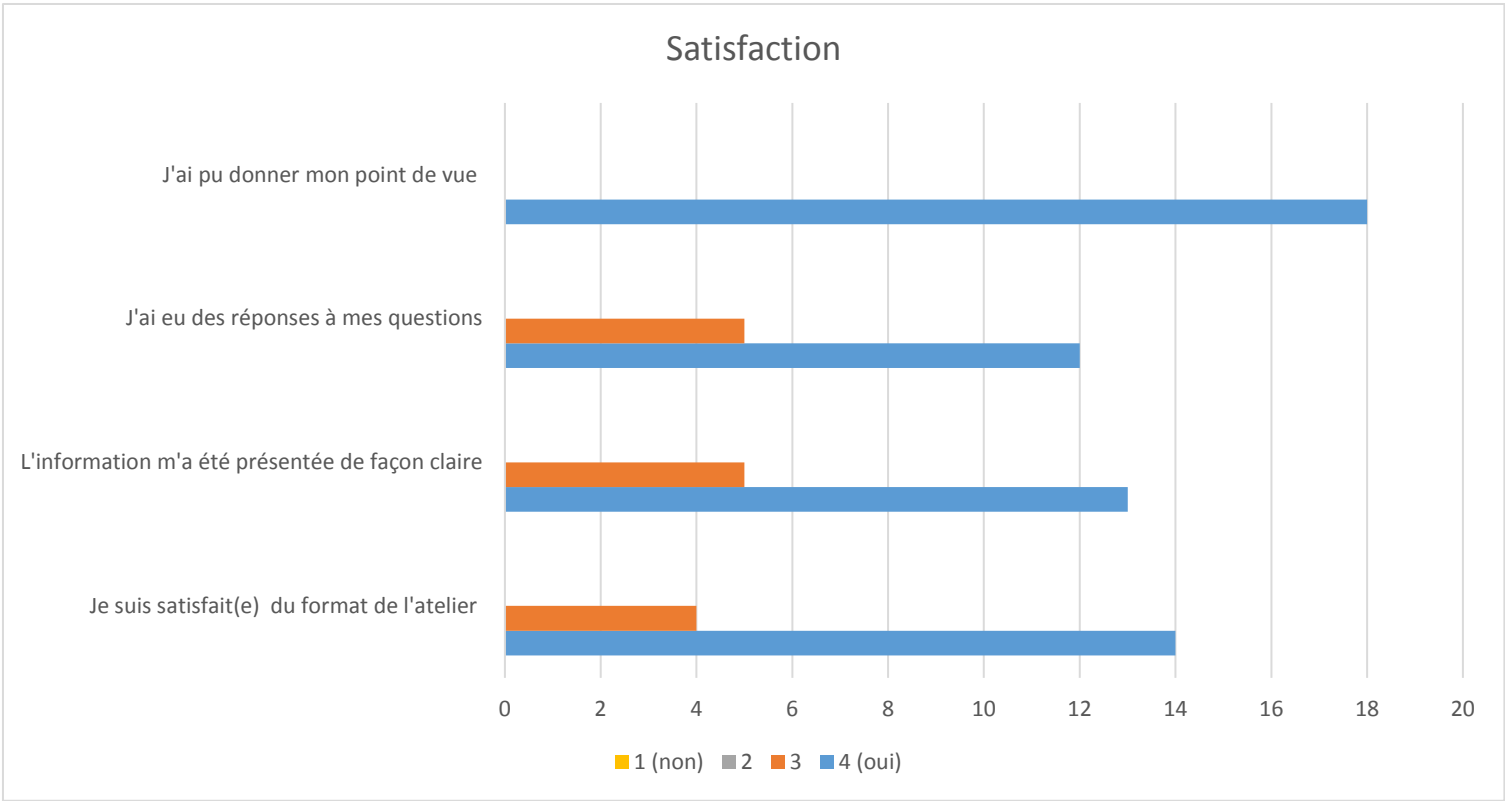
Date	Question d'introduction	Habitudes de déplacements	Enjeux				Âge	Sexe	Type de réponse
	Quel mode de transport avez-vous utilisé pour vous rendre ici aujourd'hui?	Quel mode de transport utilisez-vous le plus souvent dans vos activités régulières (ex. : travail, études, etc.)?	Percevez-vous des problèmes de sécurité routière lors de vos déplacements à Victoriaville?	Si oui, avec quel mode de transport?	Avez-vous d'autres commentaires/suggestions en lien au transport à Victoriaville?	Pistes de solution proposées(s)			
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Vélo	Traverse pour les vélos Jutra/Pepin dangereux avec les enfants	Mise en place d'un flash/ feu pour la traverse Jutra/Pepin	25 – 34 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Automobile (conducteur/passager)	Non				65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Automobile (conducteur/passager)	Non				45 – 54 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Oui	Marche	Passage piéton difficile Notre Dame/Saint Louis - uniquement du marquage - difficile pour la traversée des personnes âgées.		65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Vélo	Trop de monde autour du lac - mauvaise cohabitation vélo/roller/piéton/transporteur électrique		35 – 44 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Vélo	Oui	Fauteuil roulant	Commerces non accessibles (marches à l'entrée). Pentés des trottoirs fait perdre l'équilibre. Pas assez de bateau pavé pour monter les trottoirs. Problème de la surface de roulement des trottoirs (joints sur les anciens trottoirs)	Rendre accessible les commerces. Revoir la pente des trottoirs lorsque reconstruction et la surface pavée.	35 – 44 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Transport collectif (régulier/adapté)	Manque de liens en autobus sur les grands axes	Création de lignes d'autobus régulières sur Bois Franc (desserte hôpital) et Notre-Dame (desserte Cv et écoles)	35 – 44 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Vélo	Intersection Bigarré (au niveau de la bibliothèque) - intersection avec arrêts non fonctionnelle.		35 – 44 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Beaucoup de trafic sur la rue Olivier - Nombreuses personnes âgées habitent dans la rue	Souhait d'une rue en sens unique	65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Non				45 – 54 ans	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Non				55 – 64 ans	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Vélo	Oui	Vélo	Intersection Laflamme / Jutras --> Problème pour aller sur la piste cyclable depuis Laflamme vers Jutras car celle-ci est séparée par un terre-plein ce qui induit un détours de 300 m environ.	Ouverture du terre-plein -Développement de la piste cyclable sur Jutras entre Justras et Bigarré.	35 – 44 ans	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Vélo	Oui	Vélo	Problème circulation des cyclistes non agréable sur Pierre Roux.		35 – 44 ans	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Non respect de la vitesse affichée par les automobilistes qui circulent dans la rue Bigarré.		65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Vélo	Oui	Marche	Intersection Bigarré/Notre Dame non conviviale/non sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Pas de priorité aux piétons. Rue Notre Dame problématique pour les piétons avec les véhicules qui stationnement.	Donner la priorité aux piétons.	55 – 64 ans	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Intersection Bigarré/Notre Dame non conviviale/non sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Pas de priorité aux piétons. Rue Notre Dame problématique pour les piétons avec les véhicules qui stationnement.		55 – 64 ans	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Problématique au centre-ville à venir avec les travaux. Routes en mauvaise état : Gamache (de Pie X au marcéh public), et rue montette (à partir de Saint-Paul)		45 – 54 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Rue Bourassa - Mauvais état de la chaussée (trous et bosses)		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Rue Bourassa - Mauvais état de la chaussée (trous et bosses)		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Intersection Mésanges/Bois Franc non sécuritaire		25 – 34 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Problématique des terrasses des rues commerçantes qui sont gênantes pour le cheminement piéton.		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Problématique des terrasses des rues commerçantes qui sont gênantes pour le cheminement piéton.		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Oui	Marche	Rue Aqueduc/la Rivière (en face du IGA) - problème de sécurité. Intersection dangereuse.		55 – 64 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Traverse problème de sécurité pour les piétons lorsque l'on traverse les grands boulevards		65 ans et +		Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	vélo	Accès au centre-ville difficile pour les vélos . (accueil des cyclistes)		65 ans et +		Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Oui	Marche	Poitras/ Jutras depuis Hôtel de ville en auto on est obligé de forcer le mouvement pour se rendre vers le viaduc.		35 – 44 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	vélo	Problème éducation des automobilistes qui ne laissent pas assez de place entre les auto et les vélos	Élargir les pistes cyclables pour une meilleure cohabitation entre les piétons /cyclistes /roller	55 – 64 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	vélo	Cohabitation difficile entre les vélos et les autres modes au niveau du CEGEP		25 – 34 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Intersection Du Manège/ Bois France non sécuritaire		25 – 34 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Non				55 – 64 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Oui	Marche	Cohabitation difficile au niveau de la piste cyclable en face de la bibliothèque (piéton / auto au niveau de l'intersection)		65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Problème non respect du code de la route par les triporteurs électriques		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Problème non respect du code de la route par les triporteurs électriques		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Marche	Oui	Marche	Trop de monde autour du lac et pistes cyclables - mauvaise cohabitation vélo/roller/piéton/transporteur électrique		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Marche	Oui	Marche	Trop de monde autour du lac et pistes cyclables - mauvaise cohabitation vélo/roller/piéton/transporteur électrique		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Non			Mise en sens unique de la rue Notre-Dame	25 – 34 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Trop de monde autour du lac - mauvaise cohabitation vélo/roller/piéton/transporteur électrique		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Trop de monde autour du lac - mauvaise cohabitation vélo/roller/piéton/transporteur électrique		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Rue de l'Académie - Mauvais état de la chaussée (trous et bosses)		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Rue de l'Académie - Mauvais état de la chaussée (trous et bosses)		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Difficulté de la traversée du viaduc. Problème de la traversée au niveau du marché public.		65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Difficulté de la traversée du viaduc. Problème de la traversée au niveau du marché public.		65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Non respect de la priorité des piétons par les automobilistes. Traversée difficile de l'intersection St Philipe/Jutras et St Paul/piste cyclable		55 – 64 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	vélo	L'intersection Bois France et piste cyclable non gérée par le feu de Bigarré/Bois Franc ce qui est problématique car les cyclistes ont du mal à passer.		45 – 54 ans	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	vélo	L'intersection Bois France et piste cyclable non gérée par le feu de Bigarré/Bois Franc ce qui est problématique car les cyclistes ont du mal à passer.		45 – 54 ans	Masculin	Réponse en couple

Date	Question d'introduction	Habitudes de déplacements	Enjeux				Âge	Sexe	Type de réponse
	Quel mode de transport avez-vous utilisé pour vous rendre ici aujourd'hui?	Quel mode de transport utilisez-vous le plus souvent dans vos activités régulières (ex. : travail, études, etc.)?	Percevez-vous des problèmes de sécurité routière lors de vos déplacements à Victoriaville?	Si oui, avec quel mode de transport?	Avez-vous d'autres commentaires/suggestions en lien au transport à Victoriaville?	Pistes de solution proposées(s)			
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Intersection Bois Franc/ Dunn au niveau du feu la flèche verte pour tourner à gauche est sur la même phase des deux bords (problématique).		45 – 54 ans	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Intersection Bois Franc/ Dunn au niveau du feu la flèche verte pour tourner à gauche est sur la même phase des deux bords (problématique).		45 – 54 ans	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Intersection Bigarré/ Labbé non sécuritaire . Problème de visibilité des piétons et des cyclistes		25 – 34 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Autre : scotter	Oui	Autre : scotter	Bois Franc - problème de la qualité de la chaussée		18 - 24 ans	Masculin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Marche	Oui	Marche	Problème accessibilité universelle des trottoirs (pente, terrasses, joint des trottoirs et fissures).		55 – 64 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Vélo	Automobile (conducteur/passager)	Oui	vélo	Traverse Bigarré/Notre-Dame non sécuritaire pour les cyclistes		55 – 64 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Automobile (conducteur/passager)	Les cyclistes ne sont pas respectueux . Intersection à proximité du réservoir Beaudet problématique.		45 – 54 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Automobile (conducteur/passager)	Marche	Non				18 - 24 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Oui	Marche	Intersection non sécuritaire - les automobilistes ne s'arrêtent pas pour laisser passer les piétons.		45 – 54 ans	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Vélo	Oui	vélo	Intersection Perreault/Notre Dame problème de circulation et de signalisation.		65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Autre : Roller	Autre : Roller	Oui	Autre : Roller	Intersection Pie X/route 116 problématique		55 – 64 ans	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Autre : Roller	Autre : Roller	Oui	Autre : Roller	Intersection Pie X/route 116 problématique		55 – 64 ans	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Non				65 ans et +	Féminin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Non				65 ans et +	Masculin	Réponse en couple
Stand - 14 mai 2016	Marche	Automobile (conducteur/passager)	Oui	Marche	Problème accessibilité universelle et cheminement avec un déambulateur et les terrasses dans les rues commerçantes		65 ans et +	Féminin	Réponse individuelle
Stand - 14 mai 2016	Marche	Marche	Oui	Marche	Problème de cohabitation cyclistes /piétons Bigarré/Notre Dame, Bois Franc/ Notre Dame		65 ans et +	Masculin	Réponse individuelle

DR00108A - Kiosque no.1 (14 mai 2016): Satisfaction des participants à l'activité

	4 (oui)	3	2	1 (non)	Ne s'applique pas	Total
Je suis satisfait(e) du format de l'atelier	14	4				18
L'information m'a été présentée de façon claire	13	5				18
J'ai eu des réponses à mes questions	12	5			1	17
J'ai pu donner mon point de vue	18					18

Commentaires sur l'atelier	Nombre de fois cité
Très pertinent de consulter les différents intervenants de la ville et d'apporter des idées différentes.	3
Bien dirigé, intelligent, ouvert et à l'écoute.	3
J'aurais aimé avoir une meilleure vue d'ensemble de ce qu'est un plan d'urbanisme. La présentation du début était intéressante , mais je n'avais pas le temps d'absorber les informations pertinentes.	1
J'espère que nous avons permis d'atteindre vos objectifs. Les conversations étaient plutôt ouvertes.	1
Belle initiative! Merci d'avoir pensé à inviter les politiques sociales. Bonne journée!	1
les ateliers de travail demeurent un outil pertinent dans le cadre des consultations publiques.	1
Accueil déficient (atelier du matin)- une table d'accueil aurait été appréciée	2
Plusieurs études et recherches ont été faites dans les années. Voir à les retracer avant de les refaire (ex: piste cyclable).	
Bonification à apporter pour les prochains ateliers	
Il serait bien d'avoir les questions d'avance pour réfléchir un peu plus avant de donner notre opinion.	1



ACTIVITÉ NO.2
ATELIER DE TRAVAIL (MARDI 31 MAI 2016)

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

PROJET
Plan d'urbanisme et plan de mobilité, Victoriaville
Consultation ciblée 1

DOSSIER URBANISME
160089

ANIMATEURS	CIE	RÔLE / TITRE	<u>COURRIELS</u>
Sylvain Gariépy	Provencher Roy	Chargé de projet / Urbaniste	sgariepy@provencherroy.ca
Samuel Ferland	Provencher-Roy	urbaniste	sferland@provencherroy.ca
Marina Fressancourt	CIMA+	Spécialiste, Transport et Génie des déplacements	marina.fressancourt@cima.ca
Geneviève Pharand	CIMA+	Ingénieure, Transport et Génie des déplacements	Genevieve.Pharand@cima.ca
Jean-François Morissette	Ville de Victoriaville	Directeur de la gestion du territoire	jean-francois.morissette@ville.victoriaville.qc.ca
Jean Demers	Ville de Victoriaville	Urbaniste, coordonateur de l'urbanisme	Jean.demers@victoriaville.ca
Simon L'Allier	Ville de Victoriaville	Coordonateur transport et projets spéciaux	Simon.lallier@victoriaville.ca

Les ateliers se sont déroulés au Pavillon Arthabaska le 31 mai 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h30.

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION	
1	Mot de bienvenue
	▪ Accueil des participants à la consultation; ▪ M. Simon L'Allier en avant midi et M. Jean-François Morissette, en après-midi, de la Ville de Victoriaville, ont souhaité la bienvenue aux participants en plus d'introduire les firmes consultantes; ▪ M. Sylvain Gariépy a présenté l'équipe de travail ainsi que le déroulement de l'activité.
2	Présentation des objets de discussion de la consultation
	▪ Une courte présentation visuelle a été projetée. Cette dernière énonçait les principaux constats urbanistiques et de mobilité (réseaux de déplacements véhiculaires et actifs).
3	Ateliers de discussion (tables du plan d'urbanisme)
	<u>Développement urbain :</u> Selon les constats présentés par l'animateur des tables de discussion, les participants ont soulevé les éléments suivants : 1- Fonction résidentielle : ▪ La réappropriation de l'espace à l'intérieur du périmètre urbain actuel est souhaitable; ▪ Le redéveloppement des friches présentes sur le territoire devrait être priorisé afin d'accueillir les nouveaux résidents. Pour réaliser cela, des projets novateurs tels les éco-quartiers devraient être mis de l'avant. Les exemples d'Estimauville, à Québec, ainsi que Fribourg, en Allemagne ont été cités; ▪ Ces nouveaux ensembles bâtis devraient être situés près des espaces naturels et des cours d'eau pour en faciliter l'accès aux résidents. De plus, ils devraient être conçus sur la base d'un partage de l'espace et des services (jardins communautaires, piscines et modules de jeux pour enfants); ▪ Tous nouveaux développements résidentiels devraient également favoriser la mixité sociale ainsi qu'intergénérationnelle; ▪ Les participants ont souligné que le territoire actuel n'est pas planifié en fonction du vieillissement projeté de la population : - o Le délai des feux de circulation qui donne la priorité aux piétons est trop court; - o Le mobilier urbain semble inadéquat. ▪ La densification du territoire est intéressante, cependant, un travail d'éducation et de sensibilisation de la population devra être initié en amont; ▪ Victoriaville se targue d'être une ville pionnière en matière de développement durable, elle devrait donc être conséquente avec sa philosophie et ajuster la gestion du territoire en conséquence et promouvoir un développement plus dense; ▪ Une densification « douce » devrait être mise en place; ▪ Malgré l'intérêt des intervenants pour la densification du territoire urbain, la vie communautaire devrait être développée selon :

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

- o La sécurité de la population;
- o La proximité des services;
- o L'entraide entre les citoyens;
- o L'intégration des nouveaux résidents, peu importe leur âge et leur origine.
- En tant que ville durable, Victoriaville devrait optimiser l'existant;
- Afin d'attirer des jeunes, le développement résidentiel incluant les paramètres suivants devrait envisager :
 - o Les coops d'habitation en forme d'éco-quartier modulés selon des salaires de chacun;
 - o Une offre de typologie d'habitation variée.
- Les programmes de subventions de la ville devraient encourager la construction d'éco-quartier;
- Des normes de zonage strictes devraient être établies afin d'obliger les entrepreneurs à construire des habitations plus denses. De plus, le zonage devrait permettre une mixité des fonctions urbaines afin de réduire les déplacements motorisés;
- Une étude sur la décroissance future de la popularité des centres de personnes âgées devrait être faite afin de savoir où en sera le stock d'appartements et de maisons unifamiliales isolées dans 50 ans;
- Les nouveaux projets résidentiels plus denses devraient faire l'objet d'une planification détaillée par des spécialistes de l'aménagement (urbanistes, architectes, designers);
- Toutes les nouvelles initiatives devraient inclure un volet environnemental;
- Les projets de construction résidentielle devraient permettre la transformation des espaces existants afin de favoriser le maintien à domicile des personnes vieillissantes;
- Le programme actuel de rénovation de bâtiments pourrait être bonifié;
- La hauteur maximale des bâtiments devrait être de 3 étages avec un décroché minimisant l'impact d'ensoleillement;
- Tous nouveaux projets d'éco-quartier ou favorisant la densité devraient s'harmoniser avec le tissu urbain actuel afin de minimiser les impacts négatifs et de ne pas créer d'incongruités architecturales au centre d'un quartier résidentiel de faible densité;
- Selon plusieurs participants, il existe une résistance réelle à la densification à Victoriaville;
- Une politique de la « qualité de vie » devrait être élaborée;
- Pour un participant, l'avenir du domaine de la construction passerait par la rénovation des bâtiments existants;
- Les quartiers à densifier devraient être clairement circonscrits.

2- Commerciale :

- La très grande majorité des besoins commerciaux sont résolus avec l'offre commerciale présente sur le territoire de la ville;
- Les besoins commerciaux non résolus touchent à des achats spécialisés (jouets pour enfants, vêtements pour professionnels, etc.);
- L'achat en ligne permet de résoudre la majorité des besoins commerciaux en produits spécialisés;

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

- Les principaux magasins pour lesquels les gens sortent de Victoriaville sont :
 - o Costco;
 - o Simons.
- Selon les participants, il y aurait plus de gens de l'extérieur qui viennent magasiner en ville que le contraire;
- Plusieurs quartiers de la ville n'ont pas accès aux produits frais, une étude sur les déserts alimentaires devrait être réalisée;
- Les services de proximité sont déficients, car l'utilisation de l'automobile est nécessaire pour acheter des produits de bases;
- Les heures d'ouverture de certains magasins sont restreintes (ex : pharmacie, SAQ);
- Les commerces où la marchandise est à bas prix sont majoritairement accessibles en voiture, quant aux commerces plus chers, ils sont localisés à des endroits plus facilement accessibles en transport actif (centre-ville);
- Il existe beaucoup de commerces bas de gamme;
- La qualité de l'expérience de magasinage devrait être accrue;
- Selon certains intervenants, les produits locaux seraient difficilement accessibles;
- L'espace vacant laissé par le départ du Loblaws devrait être réutilisé afin d'y accueillir des marchands ambulants;
- De petits commerces de proximité (café, boulangerie) devraient être autorisés dans les milieux résidentiels;
- Plusieurs participants dénotent que les produits locaux sont de plus en plus accessibles.

3- Institutionnelle :

- Les besoins en équipements institutionnels et communautaires sont satisfaits. Cependant, la présence d'établissements qui offrent de la formation de niveau universitaire à Victoriaville serait souhaitable;
- Le pôle institutionnel central est peu perméable. Il manque de visibilité;
- Il existe une problématique de stationnement au Cégep;
- Les transports collectifs sont mal adaptés à la desserte des pôles institutionnels.

4- Industrielle :

- Il existe un problème de cohabitation entre certaines usines et les résidences, en particulier concernant les odeurs;
- Les industries présentes sur la rue Thibault ont un impact négatif sur la vie de quartier avoisinante. Les participants souhaitent que les industries présentes hors des parcs industriels y soient transférées;
- Avant toute expansion du parc industriel, une densification et une réappropriation de certains terrains devraient être envisagées;
- Des intervenants envisagent que certaines industries n'étant pas dans le parc industriel pourraient rester en place si elles n'occasionnent pas de nuisances;

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

- Un seul pôle industriel permet aux entreprises d'effectuer des synergies et une économie en infrastructure municipale, une expansion du parc existant devrait donc être envisagée au moment opportun;
- Une mixité d'usages pourrait être envisagée dans le pôle industriel;
- Des bandes tampons pourraient être aménagées entre le pôle industriel et les quartiers résidentiels;
- Des initiatives pour développer les terrains vacants appartenant à des entreprises privées devraient être prises;
- La démarche d2 est appréciée des industrielles. Le fait qu'une seule entreprise est présente dans l'Écoparc s'explique plus par les circonstances économiques actuelles et la faible superficie des terrains offerts que par une les contraintes de la démarche d2.

Environnement, espaces naturels et agriculture :

Selon les constats présentés par l'animateur des tables de discussion, les participants ont soulevé les éléments suivants :

1- Environnement :

- S'il y a une expansion du périmètre urbain à réaliser, celle-ci devrait avoir lieu au sud du périmètre urbain actuel entre la rue Gamache et la municipalité de Saint-Christophe-d'Arthabaska;
- Les entrées de ville sur les routes 116, 122, 161, 162 et sur le boulevard Arthabaska Est devraient être soulignées et les cours d'eau qu'on y retrouve mis en valeur;
- L'occupation commerciale faite par la Grande-Place des Bois-Francis et le cinéma devrait être révisée;
- Le secteur entourant l'église Sainte-Victoire devrait être revalorisé;

2- Parcs et espaces verts :

- Un lien actif devrait relier le mont Arthabaska au réservoir Beaudet en suivant la rivière Nicolet pour ensuite emprunter les boulevards Jutras et Pierre-Roux;
- L'offre de services récréatifs au parc Terre-des-Jeunes devrait être développée;
- Le centre-ville et l'est de celui-ci ainsi que le quartier du « Petit Canada » pourraient faire l'objet d'un verdissement;
- Les fronts agricoles devraient être mis en valeur (boulevard Jutras et réservoir Beaudet);
- Le parc de la Halte d'Arthabaska devrait être amélioré;
- Le Boisé-des-Frères-du-Sacré-Cœur devrait être relié au boulevard des Bois-Francis-Sud;
- Il y a un manque de liens cyclables dans l'ouest de la ville;
- Le secteur au nord-ouest de la 122 ne bénéficie pas d'assez de parcs et espaces verts.

4 Attractivité des transports actifs et collectifs dans un contexte urbain favorable à l'automobile (efficacité, convivialité et sécurité)

Automobile

Constats soulevés

- Culture importante de l'automobile à Victoriaville. Augmentation du parc d'automobile;

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

- Problématique fluidité / sécurité / cohabitation des modes de certaines intersections aux heures de fort achalandage (8h00, midi et fin PM) (ex. : Bigaré / Bois-Franc);
- Meilleur respect des intersections gérées par des arrêts;
- Incompréhension des « Cédez le passage »;
- Enjeux de fluidité / circulation et stationnement :
 - o Nombreux pôles générateurs dans le quadrilatère Hermitage / St Paul / Moufette.
 - o Boulevard Industriel, boulevard Bois-Franc.
- Problématique du transport des enfants vers les écoles (débarcadère, mais aussi déplacements multi motifs) Comment faire pour inciter les parents à prendre les transports alternatifs?;
- Stationnement du CLCS, hôpital et CÉGEP. Le stationnement est payant, les personnes ne souhaitant pas payer se stationnent dans les rues adjacentes. Problème de stationnement saturé au niveau du pôle institutionnel (CÉGEP, commission scolaire);
- Circulation de trafic (vitesse élevée) dans le stationnement du Colisée.

Enjeux

- Sécurisation des intersections / fluidité de la circulation;
- Sécurisation des abords des écoles;
- Canalisation du stationnement au niveau des pôles générateurs.

Pistes de solutions

- Revoir le mode de gestion de certaines intersections;
- Révision de la politique de stationnement / tarification des pôles payants;
- Révision de l'aménagement du stationnement du Colisée pour réduire les vitesses pratiquées dans le stationnement;
- Modification des horaires de pause pour le déjeuner (11h30 à 13h30) afin d'allonger l'heure pointe du midi – décalage des horaires à discuter avec les grands employeurs (ex. : expérience réalisée avec les entreprises du parc industriel). Aménagement sur place pour manger le midi (salle de repos, aire extérieure avec animation);
- Développement du cocktail transport (support vélo sur taxi)

Modes actifs (piétons / vélos)

Constats soulevés

- Non-respect des arrêts par les cyclistes;
- Piste cyclable à vocation de loisirs – artères peu conviviales pour les cyclistes;
- Discontinuité du réseau cyclable existant, réseau non structuré (ex. : Notre-Dame, Jutras, route 116);
- Manque de support à vélo dans le centre- ville. Certains supports à vélo ne sont pas sécuritaires. Vol de vélo;
- La ville de Victoriaville prête des vélos pour les familles à faible revenu (location de longue durée –

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

seulement 10 vélos). Demande plus importante que l'offre;

- Évolution des tendances, accroissement de la popularité du vélo / usage en hiver (ex. : étudiants du CÉGEP);
- Dénivellement des pistes cyclables en hiver. Néanmoins certains trottoirs ne sont pas déneigés en hiver.

Enjeux

- Sécurisation du stationnement des vélos;
- Aménagement d'un réseau cyclable utilitaire;
- Pour inciter à la pratique du vélo / marche, les transports actifs doivent être compétitifs par rapport à l'auto (temps).

Pistes de solutions

- Éducation des cyclistes au Code de la route – respect / cohabitation des modes;
- Éducation des enfants au plus jeune âge pour initier aux bonnes pratiques;
- Mise en place d'abris vélos / support à vélo permettant d'attacher le vélo à un point fixe. (ex. : Le CÉGEP va installer un abri vélos, ex. : Hôpital avec garage vitré et accès avec carte);
- Aménagement de sentiers piétons / raccourcis pour proposer le chemin le plus court;
- Aménagement d'un réseau cyclable continu. Création de liens piétonniers et cyclables plus directs et sécuritaires;
- Mise en place d'un service de vélo en libre-service;
- Agrandissement du parc de vélos communautaires (location longue durée) – prévoir vélo avec remorque pour permettre d'aller magasiner;
- Proposer de la livraison à domicile des courses aux citoyens (en vélo) pour favoriser l'usage du vélo pour magasiner;
- Mise en place d'une flotte de vélo pour prêt aux étudiants du CÉGEP (vélos aux couleurs du CÉGEP avec cadenas)- travail à réaliser avec un organisme de réinsertion professionnelle;
- Travail avec les employeurs pour inciter à la mobilité durable (projet expérience D2 – 10 entreprises participent à Victoriaville) – Éducation de la population à mener.

Taxibus

Constats soulevés

- Périodes les plus achalandées : 7h30 - 8h00 et 9h00 et 15h3 - 17h00. Saturation du service Taxibus aux heures de pointe (pas assez de véhicules);
- Secteurs problématiques pour le Taxibus :
 - o Boulevard Pierre – Roux : Difficulté de récupérer les usagers aux arrêts (peu sécuritaire).
 - o Problème – accès des rues étroites du Vieux Victoriaville. La présence de stationnement peut nuire à la circulation des Taxibus / autobus.
 - o Dans centre-ville (ex. : pharmacie Brunet) nécessité de débarquer les usagers taxibus et transport adapté en double file.

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

- Horaires limités les soirs et fin de semaine. Non adapté aux déplacements des jeunes (ex. : travail le soir, sorties).
- Tarification mensuelle élevée pour les jeunes, les aînés et les personnes à faible revenu.
- Les taxis comptent 4 à 5 places ce qui oblige de séparer les familles nombreuses dans plusieurs véhicules.
- Prévoir une réservation en ligne – plus de flexibilité pour la réservation (est –ce possible moins de 45 min)? Note de la ville, une plateforme de réservation en ligne devrait être proposée dans les prochains mois (en cours d'étude).
- Offre de transport interurbain peu performante (terminus éloigné du centre-ville et peu de fréquence).
- Taxibus / transport adapté – nécessité de s'abonner. Les visiteurs ne peuvent donc pas l'utiliser ponctuellement (tourisme, transport depuis l'aéroport).

Enjeux

- Favorisation du transport collectif;
- Valider l'usage du transport interurbain.

Pistes de solutions

- Modification de la politique de stationnement pour ne pas permettre le stationnement dans les rues étroites afin de permettre une bonne circulation des autobus;
- Aménagement de débarcadère pour les autobus adaptés / taxi bus (proximité pharmacie Brunet dans le centre –ville, CÉGEP) – prévoir des abribus, bancs et affichage du réseau;
- Révision de l'offre du Taxibus :
 - o Utilisation de véhicules plus grands (van de 7 places, minibus);
 - o Mise en place de navette régulière pour certains horaires et lieux précis (ex. : CÉGEP et centre éducation Monseigneur Côté);
 - o Proposition d'une tarification sociale. Note de la ville cette proposition est en cours d'analyse pour une tarification pour les étudiants et les aînés. Aucune tarification pour les personnes à faible revenu n'est prévue pour le moment;
 - o Adaptation des horaires plus tard le soir, et plus tôt et plus tard en fin de semaine. Les horaires pourraient être adaptés en fonction des secteurs de desserte (ex. : zone commerciale, centre-ville, retour après spectacle). Note de la ville, les horaires seront prolongés dès le mois d'août prochain.
- Ouverture du service Taxibus aux touristes, tarification unique pour les taxis entre l'aéroport et le centre-ville.

Covoiturage

Constats soulevés

- Actuellement pas d'aire de covoiturage définie clairement, mais présence de covoiturage (ex. : Walmart);
- Plateforme Muncar qui propose aussi la mise en relation de covoitureurs est peu connue;
- Problème de stationnement saturé au niveau du pôle institutionnel (CÉGEP, commission scolaire).

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

Enjeux

- Covoiturage non organisé.

Pistes de solutions

- Projet de développement d'un réseau de stationnement pour covoiturage dans le centre du Québec (projet interrégional). Aménagement de plusieurs aires de covoiturage (au niveau des routes numérotées pour inciter au covoiturage interurbain);
- Communication sur la plateforme de Muncar – proposer une plateforme de covoiturage locale;
- Développement de la multimodalité (stationnement covoiturage, borne électrique, stationnement vélo);
- Offrir une trousse pour les employeurs – mise en place du stationnement pour covoiturage- travail sur le covoiturage avec les employeurs;
- Révision de la réglementation de stationnement – plan d'urbanisme pour intégrer les places familles, les places de covoiturations et les places de stationnement vélos;
- Mise en place de place de covoiturage pour le CÉGEP (ex. : Université de Sherbrooke avec bus gratuit pour les étudiants et stationnements chers). Limitation de l'usage du stationnement pour les étudiants habitant à plus de 5 km du CÉGEP;
- Étude de l'opportunité pour la mise en place d'un service d'autopartage. Note de la ville Communauto n'est présentement pas intéressé de s'implanter à Victoriaville.

5 Partage de l'espace public entre les modes

Bons coups

- L'aménagement d'avancées de trottoirs aux abords des établissements scolaires de la municipalité;
- La mise en place de bandes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre des axes routiers : Les intervenants trouvent ces aménagements plus sécuritaires que les pistes cyclables bidirectionnelles. Selon eux, le marquage délimitant les bandes confine les conducteurs dans leur voie véhiculaire et les incitent à réduire leur vitesse de circulation;
- Le marquage coloré et contrasté de certaines traverses piétonnes de la municipalité;
- L'implantation de feux clignotants aux abords de certaines traverses piétonnes;
- L'implantation de panneaux empilables flexibles au centre de la chaussée indiquant « Priorité aux piétons »;
- Les aménagements de la Promenade des Aînées (piste cyclable délimitée par une bande de verdure d'une bande piétonne);
- Les nouveaux aménagements du boulevard Labbé;
- L'accessibilité de la Ville de Victoriaville par les usagers de véhicules hors route (VTT et motoneige).

Problématiques générales

- Réseau cyclable utilitaire déficient : Les aménagements cyclables mis à la disposition des résidents

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

de Victoriaville ont principalement une vocation loisir. Ces derniers ne permettent pas une connexion directe et rapide entre les différents pôles générateurs de la municipalité;

- Détérioration des aménagements piétonniers du centre-ville de Victoriaville, ce qui pénalise les déplacements des personnes à mobilité réduite et n'inciterait pas les résidents à accéder à la marche au secteur;
- Discontinuité des aménagements piétonniers de la municipalité;
- Acheminement difficile des usagers vers les différents sites d'intérêts de la municipalité, et ce, pour les différents modes;
- Absence de connexion piétonne et cycliste entre les établissements hôteliers de la municipalité et les principaux pôles générateurs;
- Les parcs de quartiers de même que les parcs sportifs ne sont pas accessibles à vélo.
- Problématiques associées aux déplacements des aînés en quadriporteur, triporteur, fauteuils motorisés et autres petits modes motorisés (ex. : vélo électrique) :
 - o Aucune législation ne régit l'endroit où les usagers de ces modes motorisés doivent circuler. Les intervenants ont observé que les aînés utilisant le quadriporteur ou le triporteur circulent où bon leur semble : dans les aménagements dédiés aux modes actifs et dans les voies véhiculaires.
 - o Non-respect de la signalisation en vigueur.
 - o Certains aînés arrêtent leur petit motorisé dans les aménagements cyclables, ce qui pénalise les déplacements des modes actifs (phénomène observé dans les secteurs achalandés principalement). Il est à noter que des haltes-jassettes seront créées afin de permettre aux aînés de garer leur triporteur en bordure des aménagements.
- Absence des pictogrammes indiquant les bandes cyclables unidirectionnelles sur certains axes routiers de la municipalité. Selon certains intervenants, ce manque de schémas indiquant le mode et la direction de circulation peut porter à confusion certains usagers et causer des conflits (ex. : cyclistes circulant dans la bande cyclable en rive, dans la direction opposée à la circulation véhiculaire);
- Accessibilité difficile au quartier résidentiel situé au nord de la R-122, à proximité du quartier industriel;
- Manque de stationnements pour vélos.

Problématiques spécifiques

- Boulevard des Bois-Francis Sud entre les boulevards Jutras et Arthabaska Ouest : Connexion piétonne et cycliste limitée entre les quartiers résidentiels situés de part et d'autre du boulevard des Bois-Francis;
- Intersection De Bigarré/Jutras Est : Les piétons ne peuvent pas circuler sous le viaduc étant donné l'étroitesse de l'espace offert. Ces derniers doivent donc contourner le carrefour en empruntant la piste cyclable;
- Boulevard Bois-Francis : La synchronisation des feux de circulation favorise les déplacements des véhicules au détriment des piétons et cyclistes. Ces derniers doivent attendre la fin du cycle des feux véhiculaires pour traverser;
- Intersection Notre-Dame Est/De Bigarré/Carignan : L'intersection est large et a une configuration particulière, ce qui pénalise les déplacements des piétons et des cyclistes;
- Intersection Notre-Dame Ouest/Cartier : L'intersection est large et a une configuration particulière, ce qui pénalise les déplacements des piétons et des cyclistes;

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

- Intersection Jutras Est/Olivieri : Les conducteurs ne voient pas à l'avance les piétons qui désirent traverser à l'intersection;
- Intersection Notre-Dame Est/Olivieri : Des conducteurs désirant débarquer leur enfant à l'école effectuent des manœuvres dangereuses à l'intersection;
- Intersection Jutras Est/de la Paix : Les aînés ont de la difficulté à traverser cette intersection gérée par des arrêts toutes directions. Par ailleurs, aucun aménagement destiné aux modes actifs n'est aménagé du côté nord de l'intersection;
- Intersection Arthabaska Ouest/Jutras Est : L'intersection est large et a une configuration particulière, ce qui pénalise les déplacements des piétons et des cyclistes;
- Intersection Pie-X/Gamache : Problématique d'insertion des véhicules lourds provenant de la Coop. (des travaux d'aménagement sont présentement réalisés à l'intersection). Certains intervenants ont affirmé que ce carrefour est un point d'accès à la municipalité qui est sous-estimé;
- Intersections François-Bourgeois/R-122, Jacques-Cartier/R-122 : Les véhicules lourds provenant des axes secondaires de la R-122 ont de la difficulté à s'insérer sur l'axe;
- Traverse piétonne de la rue De Bigarré aux abords du resto-bar Le Grand Union : Les conducteurs ne respectent pas la priorité de passage, et ce, malgré les aménagements mis en place (traverses marquées et feux clignotants);
- Ponceau du boulevard Bois-Francis Sud entre les rues Saint-Christophe et Bécotte : Les véhicules lourds empiètent dans les bandes cyclables lorsqu'ils circulent sur la structure;
- Secteur commercial de la R-116 entre la rue Notre-Dame Est et le boulevard Jutras Est : L'accès aux différents commerces de la R-116 à pied ou à vélo est déficient (priorité aux véhicules). Aucun aménagement dédié aux modes actifs n'est aménagé aux abords de la route et sur les sites commerciaux (piétons et cyclistes doivent traverser les stationnements pour se rendre aux commerces);
- Boulevard Pierre-Roux : Non-respect de la limite de vitesse;
- R-116 : Non-respect de la limite de vitesse. Cette route est actuellement affichée à 50 km/h alors que le milieu bâti est peu dense.

Enjeux :

- Favoriser un meilleur partage de la chaussée;
- Sécuriser les intersections problématiques.

Pistes de solutions

- Améliorer la signalisation d'acheminement des différents usagers de la route vers les différents pôles d'intérêts de Victoriaville;
- Sensibiliser et éduquer les résidents et touristes à l'utilisation des modes actifs et aux aménagements mis à leur disposition;
- Signaliser et marquer les bandes cyclables de la municipalité;
- Élaborer un réseau cyclable utilitaire permettant une connexion directe et rapide aux différents pôles de la municipalité;

DATE DE LA
2016-05-31

N° 2

	▪ Créer des stationnements pour vélos; ▪ Améliorer les liens actifs du quadrilatère formé des boulevards Notre-Dame Est, Jutras Est, des Bois-Francis Sud et Labbé Sud; ▪ Aménager des haltes visant à favoriser la marche (un projet de halte-jasette est présentement en cours); ▪ Revoir la limite de vitesse de l'axe de la R-116 et du boulevard Pierre-Roux; ▪ Favoriser et sécuriser la circulation des aînés : - o Consulter les aînés afin d'identifier leurs besoins en déplacements dans la municipalité; - o Légiférer les endroits où les usagers du triporteur, fauteuil motorisé et autres modes légers motorisés peuvent circuler dans la municipalité; - o Sensibiliser et éduquer les aînés à l'usage des modes légers motorisés; - o Identifier/développer des liens destinés aux aînés. ▪ Revoir les aménagements dédiés aux modes actifs de manière à éviter tout conflit avec les motorisés légers : Élargir les pistes, créer des pistes/voies pour motorisés légers, offrir des aménagements distincts pour la marche et le vélo (ex. : Promenade des Aînés).
6	Suggestions apportées par les participants lors du retour sur les ateliers
	▪ La consultation publique à la vente trottoir du 18 juin 2016 devrait être déplacée à la Grande-Place des Bois-Francis; ▪ Le pôle de l'Ermitage (ensemble résidentiel multifamilial pour personnes âgées) souffre de problèmes de circulation, ceux-ci devraient faire l'objet d'une analyse spécifique.
7	Fin de la rencontre
	Les ateliers se sont terminés à 16h30.

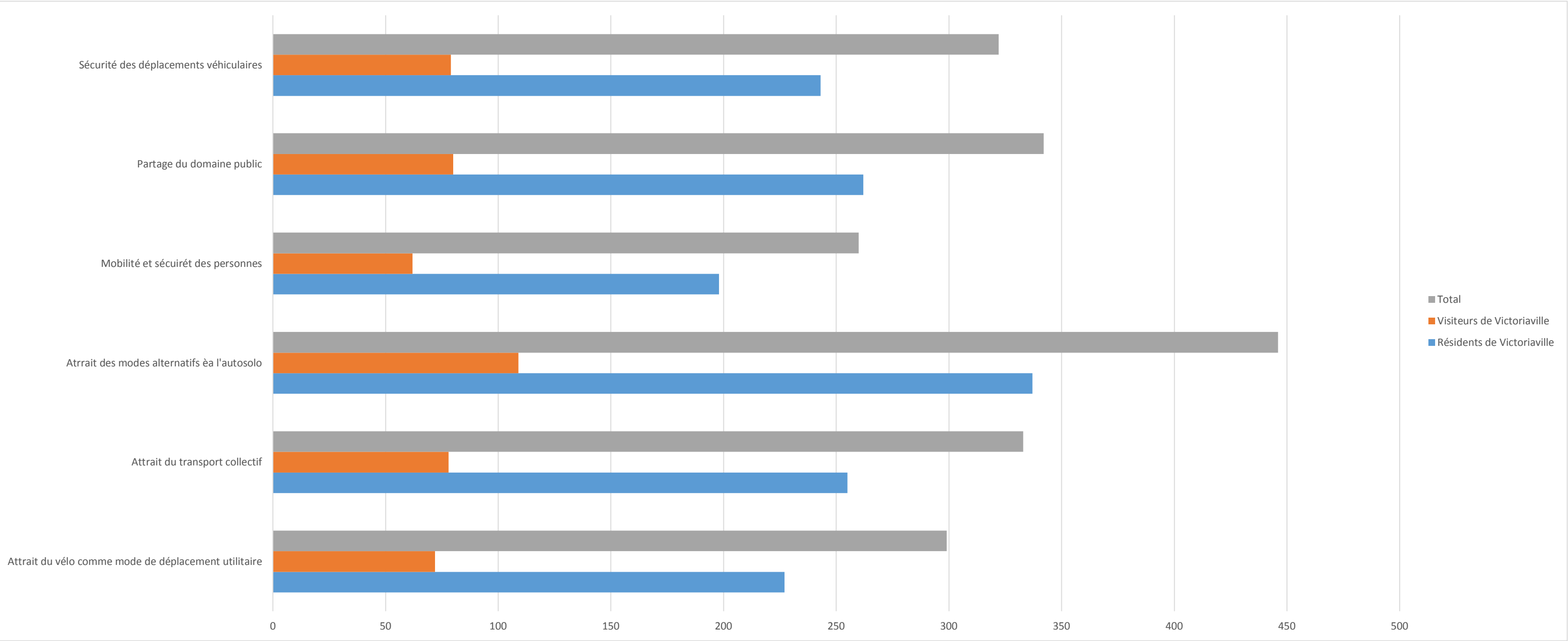
Rédaction du procès-verbal de la réunion

Ce procès-verbal de réunion est préparé par Samuel Ferland le 6 juin 2016 et révisé par Sylvain Gariépy le 9 juin 2016.

ACTIVITÉ NO.3

KIOSQUE LORS DE LA VENTE TROTTOIR DE LA RUE NOTRE-DAME (SAMEDI 18 JUIN
2016)

Résultats - Priorisation des enjeux lors du stand du 18 juin 2016



Commentaires des participants

Refaire les trottoirs: Déplacements plus sécuritaire
C'est compliqué d'accomoder tout le monde sans frustration.
Autobus!
Deux voies cyclables: un déplacement rapide et un déplacement lent
Indication claire sur la chaussée.
Améliorer la circulation spécifiquement en face du Jean Coutu près de l'hôtel de Victo
J'aime les pistes cylables, mais parfois celles-ci ne sont pas bien interconnerc tes ou n'offre pas une possibilité optimale. Un système du genre Bixi comme à MTL serait intéressant ou un autre syst eme de partage (je d plores être obligée d'utiliser ma voiture si souvent pour me déplacer - Autobus ou autres. Systèmes permettant plus les déplacements non planifiés. Taxibus est bon mais pour déplacements réguliers.
Arrêt obligatoire à être respecté sur virage à droite
Centre-ville piétons été-hiver ouvert
Faire tout votre possible pour du nouveau stationnement autant que faire se peut
Centre-ville pour café, aire de repos, petites musique. Commerçants un bel endroit pour eux autres endroits.
Améliorer les trottoirs
Avoir plus d'affiches contre les vélos sur les trottoirs.
Respecter les passages à piétons pour les véhicules
Plus de piste cyclable accessible et sécuritaire
Moi cela me plaît comme cela
On devrait avoir des lois pour interdire les triporteurs ou plus les encadrés. Très déplaisant, plusieurs pas de stop, pas de lumières et passe trop vite des enfants.
Avoir un système de transport en commun
Promouvoir la courtoisie au volant
Aménager l'espace urbain pour les piétons et les gens âgés.

BULLETINS RÉSIDENTS (88)		Enjeu prioritaire	Enjeu intermédiaire	Enjeu mineur	Moyenne de notation
Densifier le territoire tout en en respectant le cadre bâti	Votes	25	30	33	5.41
	%	28.41%	34.09%	37.50%	
Harmoniser et intégrer différentes typologies d'habitations	Votes	39	25	24	4.44
	%	44.32%	28.41%	27.27%	
Assurer la complémentarité des pôles commerciaux	Votes	38	26	24	4.48
	%	43.18%	29.55%	27.27%	
Concentrer les activités industrielles au sein d'un même territoire dédié à cette fonction	Votes	38	26	24	4.39
	%	43.18%	29.55%	27.27%	
Anticiper les besoins d'une expansion du parc industriel	Votes	32	21	35	5.07
	%	36.36%	23.86%	39.77%	
Adapter les équipements et les services institutionnels afin de répondre aux besoins de tous les groupes d'âge	Votes	54	21	13	3.34
	%	61.36%	23.86%	14.77%	
Favoriser une cohabitation harmonieuse entre le développement des activités agricoles et résidentielles	Votes	41	21	26	4.32
	%	46.59%	23.86%	29.55%	
S'assurer que la typologie des nouveaux espaces récréatifs respecte les intérêts de chaque groupe d'âge	Votes	57	16	15	3.38
	%	64.77%	18.18%	17.05%	
Identifier des bâtiments et ensembles bâtis présentant une valeur patrimoniale	Votes	31	26	31	5.00
	%	35.23%	29.55%	35.23%	

BULLETINS NON-RÉSIDENTS (34)		Enjeu prioritaire	Enjeu intermédiaire	Enjeu mineur	Moyenne de notation
Densifier le territoire tout en en respectant le cadre bâti	Votes	10	8	14	5.41
	%	31.25%	25.00%	43.75%	
Harmoniser et intégrer différentes typologies d'habitations	Votes	12	9	11	4.91
	%	37.50%	28.13%	34.38%	
Assurer la complémentarité des pôles commerciaux	Votes	11	11	10	4.78
	%	34.38%	34.38%	31.25%	
Concentrer les activités industrielles au sein d'un même territoire dédié à cette fonction	Votes	14	7	11	4.50
	%	43.75%	21.88%	34.38%	
Anticiper les besoins d'une expansion du parc industriel	Votes	14	8	10	4.88
	%	43.75%	25.00%	31.25%	
Adapter les équipements et les services institutionnels afin de répondre aux besoins de tous les groupes d'âge	Votes	17	11	4	3.63
	%	53.13%	34.38%	12.50%	
Favoriser une cohabitation harmonieuse entre le développement des activités agricoles et résidentielles	Votes	18	10	4	3.63
	%	56.25%	31.25%	12.50%	
S'assurer que la typologie des nouveaux espaces récréatifs respecte les intérêts de chaque groupe d'âge	Votes	16	9	7	3.84
	%	50.00%	28.13%	21.88%	
Identifier des bâtiments et ensembles bâtis présentant une valeur patrimoniale	Votes	16	6	10	4.22
	%	50.00%	18.75%	31.25%	

ACTIVITÉ NO.4

KIOSQUE LORS DE LA PARADE DU PÈRE NOËL (SAMEDI 3 DÉCEMBRE 2016)

CONSULTATION PUBLIQUE_3 DÉCEMBRE_PU-VICTORIAVILLE COMPTE-RENDU

Synthèse :

Dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan d'urbanisme et de mobilité durable de Victoriaville, une consultation publique a été entreprise auprès de la population dans le cadre du Défilé de Noël 2016. Celui-ci s'est déroulé le 3 décembre 2016 entre 13 h et 16 h au parc.

Cette séance de consultation/d'idéation s'est concrétisée par la mise en œuvre d'un jeu interactif. Les Victoriavillois étaient appelés à exprimer leurs souhaits et leurs préoccupations en ce qui trait à l'aménagement de leur ville. Chaque commentaire était écrit sur une boule de Noël qui était déposé sur un sapin implanté à cet effet.

Sur plus d'une centaine de citoyens interrogés et 77 « bulletins exprimés » ; 75 souhaits ont été formulés. Ils se répartissent comme suit :

25 personnes ont déclaré vouloir une bonification de l'offre d'équipements récréatifs notamment à destination des familles et des enfants :

<i>Équipements récréatifs</i>	26	34,7 %
<i>Jeux d'eau</i>	7	9,3 %
<i>Jeux pour enfants</i>	6	8,0 %
<i>Patinoire</i>	4	5,3 %
<i>Piscine</i>	3	4,0 %
<i>Trek Park; gymnase extérieur</i>	2	2,7 %
<i>Cinéma</i>	1	1,3 %
<i>Zoo;</i>	2	2,7 %

19 répondants ont exprimé leurs préoccupations en ce qui trait à la quantité et la qualité des espaces publics. Certains secteurs résidentiels pourraient notamment être ciblés afin de répondre à un besoin croissant en parcs et espaces verts de proximité. En outre, l'aménagement d'infrastructures dédiées à la baignade au bord de la rivière Nicolet, au sein du parc Terre-des-Jeunes, a été mainte fois souligné. À cet égard, l'aménagement d'une plage fictionnelle, distincte des activités de pêche pourrait être entrepris. D'autres participants ont déclaré que malgré un réaménagement viaire apprécié et réussi au centre-ville, il manquait encore une place publique rassembleuse en son sein. En outre, certains citoyens ont souhaité que la végétation soit l'objet d'une attention plus poussée, tout comme la propreté des parcs et des espaces verts (pas de poubelles dans les sentiers piétonniers Terre-des-Jeunes par exemple). Enfin, une problématique d'éclairage, rue Notre-Dame, a été soulevée.

<i>Espaces publics</i>	21	28,0%
<i>Augmentation de l'offre de parcs de proximité</i>	6	8,0%
<i>Diversification et intensification de la végétation dans les parcs et en bordure des voiries</i>	4	5,3%
<i>Aménagement des berges de la rivière Nicolet / Plage</i>	4	5,3%
<i>Jardins communautaires</i>	1	1,3%
<i>Implantation d'une place publique au Centre-Ville</i>	2	2,7%
<i>Amélioration de la propreté des parcs et des espaces verts</i>	1	1,3%
<i>Réaménagement de certains secteurs comme au centre-ville</i>	1	1,3%
<i>Éclairage le long de Notre-Dame (+Portion Arthabaska</i>	2	2,7%

Parmi les enjeux de mobilité discutés au cours de cette consultation, la construction de nouvelles pistes cyclables a été régulièrement citée par les participants. Un d'entre eux a notamment souhaité que les pistes cyclables soient déneigées durant la saison hivernale.

Mobilité	14	18,7 %
<i>Pistes cyclables</i>	6	8,0 %
<i>Cheminements piétons</i>	2	2,7 %
<i>Saillies</i>	1	1,3 %
<i>Transport collectif</i>	1	1,3 %
<i>Accessibilité universelle</i>	1	1,3 %
<i>Stationnement Hôtel-Dieu Arthabaska</i>	1	1,3 %
<i>Aménagement Centre-Ville_Idem</i>	1	1,3 %
<i>Trop de saillies</i>	1	1,3 %

Les citoyens souhaiteraient également voir inaugurer les équipements publics suivants :

<i>Équipement public</i>	5	6,7 %
<i>Marché public [Centre-Ville]</i>	4	5,3 %
<i>Musée régional</i>	1	1,3 %

<i>Autres :</i>	8	10,7 %
<i>Programme d'aide aux producteurs et aux petits commerçants locaux</i>	2	2,7 %
<i>Préservation du patrimoine bâti [Union]</i>	1	1,3 %
<i>Informations en ligne</i>	1	1,3 %
<i>Fontaine/Réservoir Baudet</i>	1	1,3 %
<i>Emplois pour travailleurs qualifiés</i>	1	1,3 %
<i>« + » d'activités et d'événements municipaux</i>	2	2,7 %

Bulletins :

Aménagement de la rivière pour faciliter les sports nautiques;
Aménagement des berges de la rivière Nicolet au centre-ville;
Avoir des jeux d'eau;
Avoir le droit au chien sur les pistes cyclables
Avoir un zoo;
Avoir une lumière au bas du centre-ville;
Cinéma au centre-ville;
Continuer d'embellir la ville
De belles décorations colorées pour Noël et les fêtes;
Des fontaines sur le lac;
Diviser la plage et la pêche;
Emplois pour travailleurs qualifiés;
Glissades d'eau;
Glissades d'eau;
Gymnase extérieur pour les enfants et les adultes;
Jardins de fleurs;
Je souhaite qu'il y ait un parc de jeux d'eau;
Je souhaite qu'il y ait plus de patinoires;
Je souhaite un autre jeu d'eau pour les enfants. C'est si agréable d'y aller en famille;
Je souhaiterais que le grand « U » soit conservé et restauré;
Jeux familiaux à l'année [occuper les jeunes];
Lumière sur Notre-Dame et le boulevard Arthabaska
Marché public dans le centre-ville l'été pour promouvoir les produits locaux;
Marché public;
Marché public;
Merci pour les belles pistes cyclables. Nous voulons un circuit en Or pour 2017;
Musée régional;

On souhaite plus de jeux pour les enfants;
Panneaux d'information mis en ligne;
Parc d'attractions avec glissades d'eau;
Parcs à chien;
Parcs à chien;
Parcs pour enfants;
Parcs;
Passages ludiques;
Patin à glace dans un aréna;
Patinoire de quartier;
Patinoire gratuite;
Piscine gratuite [bain libre];
Piscine;
Piste piétonne;
Pistes cyclables déneigées l'hiver [Rue Girouard];
Pistes cyclables;
Pistes cyclables;
Place publique près du Carré 150;
Place publique rassembleuse en centre-ville;
Plage plus propre pour se baigner.
Plus d'accessibilité pour handicapé
Plus d'activités;
Plus d'arbres et de végétations en bordure de rue;
Plus d'arbres et de parcs verts;
Plus d'avancée de trottoirs pour sécuriser les écoles; [Saillies];
Plus de glissades et des jeux d'hiver;
Plus de jardins communautaires;
Plus de jeux dans les parcs;
Plus de jeux d'eau;
Plus de jeux gonflables;
Plus de modules de jeux;
Plus de parcs et de fêtes;
Plus de parcs;
Plus de pistes cyclables;
Plus de poubelles dans les sentiers à Terres-des-Jeunes;
Plus de stationnements à l'hôpital notamment pour les personnes âgées ou à mobilité réduite;
Programme d'aide aux petits producteurs;
Réasphalter les pistes cyclables;
Reproduire les aménagements de rues du centre-ville dans d'autres secteurs de la ville;
Service de transport autobus;
Soutenir les commerçants locaux;

Trek Park;
Trop de saillies;
Un marché public hebdomadaire en centre-ville;
Une piscine;
Une plus grosse plantation d'arbres dans les parcs;
Zoo;

Non applicables :

Conscientiser les gens à ramasser les excréments de leur chien;
J'aimerais qu'il y ait moins d'écoles

ACTIVITÉ NO.5

RÉSULTAT DE LA CONSULTATION EN LIGNE - [MON IDÉE.CA](http://MONIDEE.CA)

Victoriaville : plan d'urbanisme et de mobilité durable

DOCUMENT SYNTHÈSE

Regroupant les réponses à tous les volets de la consultation Web

(Préparé par Élise Tardif Turcotte le 9 février 2017. Approuvé par Jean Demers le 9 février 2017)

Ce document a été élaboré à partir des propos recueillis auprès de tous les répondants au formulaire en ligne en date du 26 janvier 2017.

Il présente, en ordre de priorité, ce qui a été mentionné le plus souvent. Un code de couleur identifie l'ordre de priorité des énoncés.

Code des couleurs :

Rouge : Très important

Orange : Important

Bleu : Moyennement important

Vert : Mentionné une fois (ou quelques fois seulement)

Pour plus de détails, au besoin :

Jean Demers, Ville de Victoriaville

Élise Tardif-Turcotte, par courriel au : eliset.turcotte@gmail.com

Table des matières

Volet réseau routier.....	3
Volet stationnement	10
Volet transport actif	14
Volet transport collectif et covoiturage	24
Volet parcs et espaces verts	31
Volet développement résidentiel.....	34
Volet offre commerciale	39
Volet héritage patrimonial (espaces naturels et bâtiments historiques)	42
Volet développement industriel.....	46
Volet développement agricole.....	49

Volet réseau routier

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales :

Les gens ont manifesté beaucoup de mécontentement par rapport aux changements de phasage au coin Jutras et Gamache (marché public). Les gens ont manifesté aussi beaucoup de mécontentement par rapport aux terrepleins installés au milieu des rues. Ces deux réponses correspondent à environ 35 % des réponses à la question « Quels sont les problèmes rencontrés? »

Les pourcentages ne totalisent pas nécessairement 100% puisqu'il était possible de choisir plusieurs réponses et/ou de ne pas répondre à la question. Il s'agit toutefois d'un indicateur fiable de l'opinion de la population.

Questions	Réponses
Avez-vous rencontré des problèmes de circulation à Victoriaville?	Oui : 339 réponses (86 %) Non : 57 réponses (14 %)
Quels sont les problèmes rencontrés?	• Coin du viaduc Jutras/Gamache : nouvelle signalisation c'est un problème • Terrepleins : leur ajout un peu partout est source de dangers (entrave la vision) • Synchronisation des feux : fait défaut (ex. : route 116 et boul. Bois-Francis) • Heures de pointe : circulation peu fluide à certains endroits (route 116, boul. Labbé, boul. Pierre-Roux, Bois-Francis, etc.) • Traverses pour piétons ou pistes cyclables : ne sont pas très respectées

	• Traverses pour piétons et des pistes cyclables : indication et marquage difficiles à suivre • Virages protégés à gauche : il en manque • Intersection Carignan et Jutras : la lumière au coin est problématique • Boul. Bois-Francis : traverser la ville en l'empruntant est difficile • Boul. Bois-Francis devant le Tim Hortons et au coin de Notre-Dame : problèmes • Secteur des centres d'achat : mal desservi pour les piétons • Quartiers familiaux ou scolaires ou près des résidences pour personnes âgées : manque de mesures pour ralentir la circulation • Rue Aqueduc : les nouvelles configurations • Traverses de piétons : mauvais éclairage • Intersection Bonaventure et route 116 • Coin Bois-Francis et Jutras : problématique • Coin Bois-Francis et Labbé : voie pour tourner à droite serait appréciée • Priorités de passage : pas toujours claires • Traverses de piétons : longue attente • Boul. Pierre-Roux : circulation dangereuse • Intersection Gamache et Carignan : problématique • Angle de Bigarrée et Notre-Dame : problématique • Marquage des voies difficiles à suivre (sur le boul. Labbé et sur la rue Girouard particulièrement) • Trottoirs : il en manque à certains endroits • Permission de tourner à droite partout : serait appréciée
Quels changements devraient être apportés sur le réseau routier?	• Feux de circulation : les synchroniser (particulièrement sur Bois-Francis) • Nouveau phasage des feux coin Jutras et Gamache : l'annuler

- Signalisations et sécurité des traverses pour piétons et vélos : à améliorer
 - Terrepleins : en diminuer le nombre et les repenser (pour la vision)
 - Détecteurs de mouvement : en instaurer pour assurer la fluidité de la circulation
 - Virages protégés à gauche ou virage à deux voies : en ajouter
 - Voies cyclables et mesures pour améliorer la cohabitation et la sécurité : en ajoute
 - Rues et des nids de poule : meilleur entretien
-
- Pistes cyclables : les enlever des artères principales pour améliorer la fluidité de la circulation
 - Moins de « Stop » et plus de lumières (particulièrement devant le Jean-Coutu sur Notre-Dame)
 - Traverses pour piétons : en améliorer l'efficacité (prendre exemple sur Montréal où les voitures et les piétons traversent en même temps)
 - Circulation sur boul.Pierre-Roux : à améliorer sur toute la longueur
-
- Carrefours giratoires en mettre davantage
 - Lumières de circulation : les faire clignoter le soir et la nuit
 - Virages à droite permis aux lumières de circulation : à instaurer
 - Voies piétonnes et cyclables : marquage à améliorer
 - Rues à sens unique : en avoir davantage
 - Adopter plus de mesures pour ralentir la circulation (dos d'âne)
 - Moins de lumières et plus de « Stop »
-
- Policiers : en avoir davantage pour faire respecter les règles de circulation
 - Rues piétonnes au centre-ville : en avoir davantage
 - Poids lourds en ville : en diminuer la circulation
 - Attention à l'éclairage au LED bleue qui cause de la pollution lumineuse

	• Services en transports en commun : en ajouter • Terrepleins : en ajouter à certains endroits où la circulation va trop vite • Élargissement les rues, surtout pour l'hiver • Prendre des mesures pour diminuer le nombre de voitures
Quels changements devraient être apportés en premier lieu par le responsable de la circulation de la Ville?	• Synchroniser les feux de circulation (et ajuster pour la conduite de nuit) • Ajuster les feux au coin de Jutras et Gamache • Enlever les terrepleins • Implanter un système de transport collectif efficace • Plus de voies sur les grandes artères • Implanter des carrefours giratoires aux grosses intersections • Améliorer l'efficacité des travers pour piétons (bouton ou traverse à la lumière verte) • Ajouter des voies pour tourner à droite ou des virages à droite permis • Favoriser le transport actif • Créer des voies de contournement pour les heures de pointe ou événements spéciaux • Améliorer la cohabitation des voies cyclables et des rues • Améliorer la circulation du boul. Pierre-Roux • Améliorer la circulation sur Labbé • Ralentir la circulation, surtout près des écoles • Améliorer la sécurité des piétons • Marquage des lignes et signalisation plus claire • Virage en double • Présence policière accrue pour faire respecter les règlements • Réduire la quantité de lumières de circulation

	• Virage à gauche prioritaire
Quels devraient être les 3 usagers de la route à prioriser lors de l'élaboration de solutions de mobilité durable?	Automobilistes : 291 réponses (75 %) Piétons : 258 réponses (67 %) Cyclistes : 241 réponses (62 %) Transport collectif : 117 réponses (30 %) Personnes à mobilité réduite : 91 réponses (24 %) Passagers (covoiturage) : 81 réponses (21 %) Camionneurs : 76 réponses (20 %)
Pour les 3 modes de transport sélectionnés, quelles mesures devraient être mises en place pour les favoriser?	• Automobilistes : • Synchroniser les feux • Élargir les grandes artères (réservé pour les autos) • Améliorer la fluidité aux heures de pointe • Éliminer les terrepleins • Détecteurs aux feux de circulation • Améliorer la circulation sur boul. Pierre-Roux • Carrefours giratoires • Virage à droite permis partout • Améliorer la visibilité partout • S'assurer que les règles sont respectées (présence policière) • Piétons : • Ajouter et améliorer l'efficacité des traverses pour piétons • Rues piétonnes • Penser aux marcheurs avec leurs chiens (pas sur les pistes cyclables) • Trottoirs partout

- Améliorer l'éclairage
- Réduire la vitesse au centre-ville (dos d'âne)
- Entretien des trottoirs
- **Cyclistes :**
 - Ajouts de pistes cyclables (ex. : pour aller travailler)
 - Cohabitation sur la route (faire respecter les règles)
 - Assurer la sécurité sur les pistes cyclables (campagne de sensibilisation)
 - Meilleur entretien des pistes cyclables (l'hiver aussi)
 - Couvrir la ville entière
 - Ajouter des supports à vélo partout à travers la ville
 - Enlever le virage à droite lorsqu'on croise une piste cyclable
 - Améliorer le marquage
- **Transport collectif :**
 - Favoriser le transport actif par des incitatifs
 - Inciter à faire du covoiturage (rabais sur l'essence, voies réservées, stationnements réservés, etc.)
 - Améliorer TaxiBus (baisser le prix, améliorer l'horaire, abribus)
 - Mettre en place un système d'autobus
 - Système de navette aux heures de pointe
 - Communauto
- **Personnes à mobilité réduite :**
 - Penser le réseau routier pour les personnes âgées
 - Faire des voies réservées aux triporteurs et quadriporteurs
 - S'assurer que tous connaissent et respectent les règles de circulation
 - Plus d'accessibilité pour tous

- **Camionneurs :**

- Éliminer tous les terrepleins
- Voie de contournement pour les heures de pointe
- Élargir les artères principales (plus de voies)
- Débarcadères mieux organisés au centre-ville
- Allonger les lumières vertes pour les poids lourds

Volet stationnement

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales :

Les niveaux de satisfaction sont indiqués en ordre d'importance. Un niveau de satisfaction 1 est faible et un niveau 5 est fort.

Les pourcentages ne totalisent pas nécessairement 100% puisqu'il était possible de choisir plusieurs réponses et/ou de ne pas répondre à la question. Il s'agit toutefois d'un indicateur fiable de l'opinion de la population.

Questions	Réponses		
Quel est votre niveau de satisfaction quant au stationnement sur rue?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 146 réponses (38 %) 3 : 99 réponses (26 %) 5 : 85 réponses (22 %) 2 : 30 réponses (8 %) 1 : 21 réponses (6 %)		
	<table> <tr> <td>Qu'est-ce qui peut être amélioré?</td><td> - Augmentation des espaces gratuits - Augmentation des espaces - Meilleur déneigement des espaces de stationnement - Avertissement par texto (ex. : Trois-Rivières et Gatineau) - Signalisation à améliorer - Permission de stationner sur Notre-Dame - Diminution des pistes cyclables - Augmentation des rues à sens unique </td></tr> </table>	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Augmentation des espaces gratuits - Augmentation des espaces - Meilleur déneigement des espaces de stationnement - Avertissement par texto (ex. : Trois-Rivières et Gatineau) - Signalisation à améliorer - Permission de stationner sur Notre-Dame - Diminution des pistes cyclables - Augmentation des rues à sens unique
Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Augmentation des espaces gratuits - Augmentation des espaces - Meilleur déneigement des espaces de stationnement - Avertissement par texto (ex. : Trois-Rivières et Gatineau) - Signalisation à améliorer - Permission de stationner sur Notre-Dame - Diminution des pistes cyclables - Augmentation des rues à sens unique		

		- Élimination des terrepleins - Allongement des délais de permission de stationnement - Vignettes pour résidents dans certains secteurs - Amélioration des parcomètres - Augmentation des espaces pour les vélos - Mêmes zones hiver comme été
Quel est votre niveau de satisfaction quant au stationnement hors rue?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 146 réponses (40 %) 5 : 89 réponses (24 %) 3 : 82 réponses (22 %) 2 : 34 réponses (9 %) 1 : 14 réponses (4 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Augmentation des places au centre-ville, surtout les soirs de spectacle - Gratuité partout - Gratuité au centre-ville - Augmentation des espaces - Amélioration des parcomètres (paiement par carte) - Stationnement en étage au centre-ville - Meilleure signalisation - Meilleur déneigement - Achat de terrains pour faire plus d'espaces de stationnement - Espaces réservés aux voitures électriques

		- Meilleur entretien des stationnements
Quel est votre niveau de satisfaction quant à la tarification des places de stationnements (sur rue et hors rue)?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 5 : 128 réponses (34 %) 4 : 114 réponses (30 %) 3 : 65 réponses (17 %) 1 : 41 réponses (11 %) 2 : 27 réponses (7 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Instaurer des limites de temps - Permettre des petites courses gratuites (15 minutes gratuites) - Gratuit - Moins cher - Prix identique partout - Possibilité de payer avec une carte (application cellulaire) - Augmentation des prix pour inciter aux transports actif et collectif - Gratuité les jours moins achalandés (lundi au mercredi)
Quel est votre niveau de satisfaction par rapport à la signalisation indiquant les espaces de stationnement?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 152 réponses (42 %) 5 : 90 réponses (25 %) 3 : 83 réponses (23 %) 2 : 23 réponses (6 %) 1 : 16 réponses (4 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Clarté à améliorer - Davantage de panneaux - Marquage des lignes à améliorer

	- Affiches lumineuses - Davantage d'affiches sur Notre-Dame - Application pour mobile - Privilégier les noms et non les numéros de stationnement - Meilleure signalisation
Autres problèmes avec le stationnement?	- Manque de stationnement au Carré 150 les soirs de spectacle (les gens stationnent dans les places réservées aux commerces et ça dérange beaucoup) - Manque de stationnements dans le secteur de l'hôpital - Manque d'espace pour le Brunet et les Escomptes Lecomte au centre-ville - Les terrepleins qui font perdre des espaces de stationnement dans les rues - Le non-respect des stationnements pour handicapés et pour les familles - Améliorer les parcomètres - Déneigement des espaces de stationnement - Déneigement dans les rues (indiquer quand on déneige et permettre de stationner quand il n'y a pas de déneigement de prévu) - Stationnement de nuit plus flexible - Stationnements gratuits pour les employés - Manque de place pour les véhicules de livraison

Volet transport actif

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales :

Les niveaux de satisfaction sont indiqués en ordre d'importance. Un niveau de satisfaction 1 est faible et un niveau 5 est fort.

Les pourcentages ne totalisent pas nécessairement 100% puisqu'il était possible de choisir plusieurs réponses et/ou de ne pas répondre à la question. Il s'agit toutefois d'un indicateur fiable de l'opinion de la population.

Questions	Réponses	
Quel est votre niveau de satisfaction quant à l'état des trottoirs?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 140 réponses (37 %) 3 : 117 réponses (31 %) 2 : 50 réponses (13 %) 5 : 47 réponses (13 %) 1 : 20 réponses (5 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Améliorer l'entretien (les réparations temporaires ne suffisent pas) - Élargir les trottoirs - Penser aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées, aux poussettes, etc. - Mettre moins d'abrasif l'hiver - Permettre la circulation des vélos - Améliorer le déneigement

		- Mettre des trottoirs dans toutes les rues - Mettre des bancs et des aires de repos - Mettre des trottoirs dans toutes les zones scolaires
Quel est votre niveau de satisfaction quant à l'entretien saisonnier des trottoirs (déneigement, abrasif, etc.)?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 185 réponses (51 %) 3 : 76 réponses (21 %) 5 : 76 réponses (21 %) 2 : 21 réponses (6 %) 1 : 8 réponses (2 %)	
Quel est votre niveau de satisfaction quant à la signalisation et marquage des traverses piétonnes?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 145 réponses (39 %) 5 : 97 réponses (26 %) 3 : 77 réponses (21 %) 2 : 38 réponses (10 %) 1 : 17 réponses (5 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Meilleure visibilité pour que les traverses soient respectées - Pancartes clignotantes ou avec des couleurs voyantes - Utiliser une peinture durable et plus visible - Plus d'affiches au centre des voies - Donner des contraventions aux personnes (piétons) qui ne traversent pas aux bons endroits

		- Émettre des contraventions pour les gens (conducteurs) qui ne respectent pas les priorités pour les piétons - Meilleur éclairage de soir - Mettre des arrêts obligatoires aux endroits les plus achalandés - Marquage d'hiver	
Quel est votre niveau de satisfaction quant à la sécurité des traverses piétonnes?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 144 réponses (38 %) 3 : 92 réponses (24 %) 5 : 65 réponses (17 %) 2 : 48 réponses (13 %) 1 : 28 réponses (7 %)		
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Affiches clignotantes - Sensibilisation des usagers de la route envers les priorités piétons - Mesures répressives (amendes) - Alertes sonores - Constructions de passerelles pour piétons, joggeurs et cyclistes - Meilleur d'éclairage	
Niveau satisfaction quant à la sécurité des aménagements proches des écoles?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) Total 101 % 4 : 178 réponses (50 %)		

	5 : 113 réponses (32 %) 3 : 45 réponses (13 %) 2 : 15 réponses (4 %) 1 : 6 réponses (2 %) <table border="1" data-bbox="787 321 1976 950"> <tr> <td data-bbox="787 321 1381 950">Qu'est-ce qui peut être amélioré?</td><td data-bbox="1381 321 1976 950"> - Mise en place de débarcadères - Ajuster la vitesse hors des heures d'école - Problèmes de stationnement aux heures de pointe (manœuvres dangereuses) - Mettre des dos d'âne - Présence policière accrue ou mettre des radars photo - Présence de brigadiers partout - Mettre des voyants lumineux - Problèmes avec les avancées de trottoirs </td></tr> </table>	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Mise en place de débarcadères - Ajuster la vitesse hors des heures d'école - Problèmes de stationnement aux heures de pointe (manœuvres dangereuses) - Mettre des dos d'âne - Présence policière accrue ou mettre des radars photo - Présence de brigadiers partout - Mettre des voyants lumineux - Problèmes avec les avancées de trottoirs
Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Mise en place de débarcadères - Ajuster la vitesse hors des heures d'école - Problèmes de stationnement aux heures de pointe (manœuvres dangereuses) - Mettre des dos d'âne - Présence policière accrue ou mettre des radars photo - Présence de brigadiers partout - Mettre des voyants lumineux - Problèmes avec les avancées de trottoirs		
D'autres problèmes entourant sécurité des piétons?	- Réglementer la circulation des triporteurs et des quadriporteurs - Le non-respect des règles aussi par les piétons et cyclistes - Sensibiliser tous les usagers au respect des règles de sécurité routière - Manque de mobilier urbain - Certains trottoirs n'ont pas de montée en pente douce - S'assurer que les trottoirs soient déneigés et déglacés - Travailler la « culture du piéton » au lieu de la « culture de l'automobile » - Mettre des abris contre la pluie sur les pistes cyclables les plus achalandées - Le non-respect trop fréquent des traverses pour piétons		

Quels changements ou améliorations devraient être apportés aux aménagements piétonniers de Victoriaville pour favoriser la marche?	- Meilleur entretien des trottoirs - Pistes pour marcher avec son chien - Meilleur éclairage - Plus de mobilier urbain et des aires de repos - Avoir des traverses sécuritaires - Mettre des abreuvoirs - Faire des trottoirs plus larges - Relier les quartiers entre eux avec des aménagements pour la marche - Des toilettes publiques accessibles - Rues piétonnes - Meilleur marquage des lignes - Programmes pour inciter à marcher - Éliminer la présence de vélos, triporteurs et quadriporteurs sur les trottoirs - Meilleure signalisation - Trottoir pour se rendre sur le mont Arthabaska - Aménager de jolies platebandes et des espaces verts - Aménager des bandes piétonnières - Sensibiliser à l'importance de la marche
Quels sont les axes routiers où les aménagements piétonniers devraient être ajoutés/bonifiés en priorité?	- Centre-ville (Notre-Dame) - Jutras Ouest - Bois-Francis - De Bigarré - Secteur de la Grande Place (Vers Walmart et coin du cinéma) - - Secteur Pierre-Roux (Coin du réservoir Beaudet et secteur industriel) - Labbé - Aqueduc - Bonaventure - Perreault - Girouard - Boulevard Arthabaska - Secteur de l'hôtel de ville -

	- Rang Nault - Bibliothèque C-E-M - Secteur de l'hôpital - Gamache/Jutras - Secteurs scolaires - Ermitage - Entretenir ce qu'on a avant de faire du neuf - Pie X - Campagna	
En bordure de rue, vous êtes plus à l'aise de marcher sur... a. Un trottoir étroit b. Une bande piétonne	Un trottoir étroit : 260 réponses (71 %) Une bande piétonne : 108 réponses (29 %)	
Quel est votre niveau de satisfaction quant aux aménagements cyclables à Victoriaville?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 165 réponses (45 %) 5 : 109 réponses (30 %) 3 : 63 réponses (17 %) 2 : 21 réponses (6 %) 1 : 11 réponses (3 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Éviter les pistes cyclables sur les grandes artères - Asphalter et entretenir tout le réseau cyclable - Penser aux déplacements utilitaires (sans détour) - Repenser la piste cyclable devant Burger King - Sécuriser les pistes cyclables (pas seulement des bandes)

		- Pistes cyclables à l'écart des piétons - Permettre les chiens - Repenser le changement sur la rue Girouard - Les pistes cyclables devraient être uniquement pour les vélos - Élargir les pistes - Couvrir toute la ville - Éliminer les véhicules motorisés sur les pistes cyclables - Essayer de dévier des artères principales - Meilleure signalisation - Une voie de chaque côté de la rue (dans le sens de la circulation) - Proposer une carte du réseau cyclable - Améliorer le marquage des lignes
Quel est votre niveau de satisfaction quant à l'entretien saisonnier des aménagements cyclables à Victoriaville?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 166 réponses (48 %) 5 : 107 réponses (31 %) 3 : 57 réponses (17 %) 2 : 9 réponses (3 %) 1 : 4 réponses (1 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Améliorer le déneigement (surtout réservoir Beaudet) - Nettoyer et balayer les pistes cyclables plus souvent - Ne pas investir davantage et plutôt entretenir les rues

		- Ajouter davantage de supports à vélo		
Quel est votre niveau de satisfaction quant à la signalisation et au marquage des aménagements cyclables?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 176 réponses (51 %) 5 : 94 réponses (27 %) 3 : 54 réponses (16 %) 1 : 13 réponses (4 %) 2 : 9 réponses (3 %) <table><tr><td>Qu'est-ce qui peut être amélioré?</td><td> - Sécuriser les pistes cyclables avec des poteaux - Ne pas changer les lignes chaque année - Affiches clignotantes - Meilleur marquage d'hiver - Éviter les pistes cyclables sur les grandes artères - Revoir le lignage sur Girouard - Ne pas permettre de stationner sur les pistes cyclables - Miser sur le partage de la route et le respect des signalisations </td></tr></table>		Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Sécuriser les pistes cyclables avec des poteaux - Ne pas changer les lignes chaque année - Affiches clignotantes - Meilleur marquage d'hiver - Éviter les pistes cyclables sur les grandes artères - Revoir le lignage sur Girouard - Ne pas permettre de stationner sur les pistes cyclables - Miser sur le partage de la route et le respect des signalisations
Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Sécuriser les pistes cyclables avec des poteaux - Ne pas changer les lignes chaque année - Affiches clignotantes - Meilleur marquage d'hiver - Éviter les pistes cyclables sur les grandes artères - Revoir le lignage sur Girouard - Ne pas permettre de stationner sur les pistes cyclables - Miser sur le partage de la route et le respect des signalisations			
Quel est votre niveau de satisfaction quant à la sécurité des aménagements cyclables?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 172 réponses (52 %) 5 : 98 réponses (29 %) 3 : 48 réponses (14 %) 1 : 11 réponses (3 %) 2 : 10 réponses (3 %)			

Quels changements devraient être apportés aux aménagements cyclables pour favoriser le vélo?	- Sensibilisation de cohabitation vélo-voiture - Interdire les scooters, triporteurs et quadriporteurs sur les pistes cyclables - Patrouilles pour faire respecter les codes de la route - Asphalter les pistes - Plus de supports à vélo et d'abreuvoirs - Favoriser les déplacements utilitaires - Couloir à part pour les piétons - Ajouter des poteaux pour sécuriser les pistes - Entretien régulier, été comme hiver - Améliorer le lignage et la signalisation - Améliorer l'éclairage - Élargir les pistes cyclables - Permettre les chiens - Centre-ville sans voiture - Rendre les stationnements des centres d'achat et du centre-ville plus sécuritaires pour les vélos - Essayer de fournir de l'ombre sur les pistes cyclables - Aménager des aires de repos - Instaurer des Bixis - Policiers en vélos - Offrir des parcours sécuritaires pour les familles
Quels sont les axes routiers où les aménagements cyclables devraient être ajoutés/bonifiés en priorité?	- Jutras - Bois-Francis - Pierre-Roux - Notre-Dame - De Bigarré - Girouard - Ermitage - Perreault

	- Les grandes artères - Gamache (secteur du marché public) - Secteur de la Grande Place - Labbé - Pie X - Boulevard Arthabaska - Bonaventure - Aqueduc - Rang Nault - Le rond-point devant le Jean Coutu du centre-ville - Les petites rues pour libérer les grandes artères

Victoriaville : plan d'urbanisme et de mobilité durable

Volet transport collectif et covoiturage

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales :

Les niveaux de satisfaction sont indiqués en ordre d'importance. Un niveau de satisfaction 1 est faible et un niveau 5 est fort.

Les pourcentages ne totalisent pas nécessairement 100% puisqu'il était possible de choisir plusieurs réponses et/ou de ne pas répondre à la question. Il s'agit toutefois d'un indicateur fiable de l'opinion de la population.

TaxiBus	
Questions	Réponses
Êtes-vous un utilisateur du service TaxiBus?	Non : 339 réponses (89 %) Oui : 42 réponses (11 %)
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant au processus de réservation?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 16 réponses (39 %) 3 : 10 réponses (24 %) 5 : 10 réponses (24 %) 1 : 3 réponses (7 %) 2 : 2 réponses (5 %)

	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Réserver à plus court terme - Clarifier les procédures pour les personnes âgées - Instaurer un système de réservations en ligne
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant à la tarification?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 18 réponses (44 %) 3 : 10 réponses (24 %) 5 : 8 réponses (20 %) 1 : 3 réponses (7 %) 2 : 2 réponses (5 %)	
	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Avoir différents forfaits (tarif à la journée, 10 passages, etc.) - Avoir un tarif moins cher pour les étudiants - Avoir un tarif moins cher pour les réguliers - Avoir un tarif moins cher pour les 60 ans et plus - Trop dispendieux pour le peu de services offerts

Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant aux horaires?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 3 : 16 réponses (40 %) 4 : 13 réponses (33 %) 5 : 9 réponses (23 %) 1 : 2 réponses (5 %) 2 : 0 réponse (0 %) <table border="1"> <tr> <td data-bbox="804 378 1293 768"> Qu'est-ce qui peut être amélioré? </td><td data-bbox="1293 378 2058 768"> - Avoir plus de plages horaires (commencer plus tôt et finir plus tard) - Pouvoir réserver moins longtemps d'avance - Avoir moins de délais - Avoir plus de services la fin de semaine - Avoir des horaires fixes </td></tr> </table>	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Avoir plus de plages horaires (commencer plus tôt et finir plus tard) - Pouvoir réserver moins longtemps d'avance - Avoir moins de délais - Avoir plus de services la fin de semaine - Avoir des horaires fixes
Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Avoir plus de plages horaires (commencer plus tôt et finir plus tard) - Pouvoir réserver moins longtemps d'avance - Avoir moins de délais - Avoir plus de services la fin de semaine - Avoir des horaires fixes		
Ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant aux délais?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 4 : 16 réponses (42 %) 5 : 7 réponses (18 %) 2 : 6 réponses (16 %) 3 : 6 réponses (16 %) 1 : 3 réponses (8 %) <table border="1"> <tr> <td data-bbox="804 1060 1436 1347"> Qu'est-ce qui peut être amélioré? </td><td data-bbox="1436 1060 2058 1347"> - Réduire le délai pour réserver - Avoir plus de voitures disponibles - Rendre les heures plus flexibles </td></tr> </table>	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Réduire le délai pour réserver - Avoir plus de voitures disponibles - Rendre les heures plus flexibles
Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Réduire le délai pour réserver - Avoir plus de voitures disponibles - Rendre les heures plus flexibles		

Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant aux destinations?	Niveaux de satisfaction (5 étant le plus haut niveau de satisfaction) 5 : 18 réponses (45 %) 4 : 17 réponses (43 %) 3 : 3 réponses (8 %) 2 : 2 réponses (5 %) 1 : 0 réponse (0 %) <table border="1" data-bbox="821 391 2053 610"> <tr> <td data-bbox="821 391 1436 610"> Qu'est-ce qui peut être amélioré? </td><td data-bbox="1436 391 2053 610"> - Augmenter le nombre d'arrêts - Augmenter les services vers les municipalités voisines </td></tr> </table>	Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Augmenter le nombre d'arrêts - Augmenter les services vers les municipalités voisines
Qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Augmenter le nombre d'arrêts - Augmenter les services vers les municipalités voisines		
Quels changements devraient être apportés pour que vous deveniez un usager du service TaxiBus?	- Raccourcir et rendre plus flexible le temps de réservation - Rendre le service mieux adapté aux familles - Offrir plus de destinations (avec municipalités voisines) - Faire connaître le service par une campagne de sensibilisation - Offrir un vrai système d'autobus - Augmenter le nombre de voitures qui offrent le service - Avoir des horaires fixes - Commencer plus tôt et terminer plus tard - Offrir plus de flexibilité - Réduire le tarif - Offrir un service plus fiable, respecter les délais - Pouvoir être géré via une application mobile - Abolir la carte de membre et pouvoir l'utiliser ponctuellement - Plus de clarté et de facilité à utiliser le service		

Transport interurbain par autobus

Êtes-vous un usager du transport interurbain par autobus?	Non : 339 réponses (91 %) Oui : 32 réponses (9 %)
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant à l'emplacement du terminus de Victoriaville?	1 : 10 réponses (32 %) 5 : 7 réponses (23 %) 2 : 5 réponses (16 %) 4 : 5 réponses (16 %) 3 : 4 réponses (13 %)
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant aux horaires des autobus interurbains?	3 : 7 réponses (24 %) 1 : 6 réponses (21 %) 2 : 6 réponses (21 %) 4 : 6 réponses (21 %) 5 : 4 réponses (14 %)
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant aux destinations offertes par les autobus interurbains?	4 : 9 réponses (32 %) 3 : 7 réponses (25 %) 2 : 6 réponses (21 %) 1 : 3 réponses (11 %) 5 : 3 réponses (11 %)
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant aux délais de déplacement des autobus interurbains?	2 : 10 réponses (34 %) 4 : 7 réponses (24 %) 3 : 5 réponses (17 %) 5 : 5 réponses (17 %) 1 : 2 réponses (7 %)
Pour ceux qui ont répondu oui, quel est votre niveau de satisfaction quant à la tarification du service de transport interurbain?	4 : 11 réponses (38 %) 2 : 7 réponses (24 %) 3 : 6 réponses (21 %) 1 : 3 réponses (10 %) 5 : 2 réponses (7 %)

Comment le service de transport interurbain peut être amélioré? (J'ai joint les réponses aux questions : « Comment le service transport interurbain pourrait être amélioré, à votre avis? » « Quels changements/améliorations devraient être apportés au service de transport? »	- Abaisser les tarifs - Faire connaître les services offerts - Situer le terminus de meilleure façon (centre-ville) - Augmenter la fréquence des départs - Ajouter des destinations (Trois-Rivières, Drummondville en particulier) - Instaurer des tarifs pour les familles - Miser sur le covoiturage - Diminuer le nombre d'arrêts par trajet - Ajouter des plages horaires - Augmenter l'efficacité - Instaurer des forfaits pour usagers réguliers - Offrir le service Wifi

Covoiturage

Questions	Réponses
Êtes-vous un usager des services organisés de covoiturage?	Non : 317 réponses (88 %) Oui : 45 réponses (12 %)
Ceux qui ont répondu oui, quelles plateformes utilisez-vous actuellement pour le covoiturage?	Page Facebook : 40 réponses (91 %) Amigo Express: 23 réponses (52 %) Autre : 1 réponse (2 %) Covoiturage.ca : 1 réponse (2 %) Municar : 0 réponse (0 %)
Pour ceux qui ont répondu oui, qu'est-ce qui peut être amélioré?	- Faire mieux connaître le service - Encadrer l'utilisation via une application Web - Améliorer les communications entre chauffeurs et passagers

	- Établir certains points stratégiques dans la ville pour trouver un transport de façon ponctuelle - Répartir équitablement les coûts - Établir un partenariat avec les villes voisines - Instaurer des voies réservées pour le covoiturage - Assurer la sécurité des passagers

Volet parcs et espaces verts

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales : Aucune

Questions	Réponses
Quelle(s) activité(s) pratiquez-vous dans les différents parcs verts de la ville?	Marche : 286 réponses (80 %) Vélo : 242 réponses (68 %) Course à pied : 119 réponses (33 %) Jeux d'eau : 100 réponses (28 %) Patin à roues alignées : 83 réponses (23 %) Natation : 80 réponses (22 %) Tennis : 58 réponses (16 %) Soccer : 36 réponses (10 %) Autre : 35 réponses (10 %) Baseball ou balle-molle : 25 réponses (7 %) Volleyball : 21 réponses (6 %) Skateboard : 15 réponses (4 %) BMX : 10 réponses (3 %)

	Autres activités : - Modules de jeux - Hockey - Raquette - Parc à chien - Deck hockey - Frisbee - Vélo de montagne - Basketball - CrossFit - Bateau dragon - Badminton - Ornithologie - Pickelball - Boxe
Quel(s) parc(s) ou espace(s) vert(s) pourraient faire l'objet d'un circuit touristique régional?	- Terre-des-Jeunes - Réservoir Beaudet - Mont Arthabaska - Le Boisé des frères - Vélogare - Autour du Cégep - Des forges - Route verte (parc linéaire) - Les berges des rivières - Parc des Abénaquis - Parc de l'Amitié - Parc Bellevue

	- Parc Quesnel - Mont Gleason

Volet développement résidentiel

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales :

À la question : « Devrions-nous conserver ce règlement, ou permettre la construction de bâtiments comptant davantage d'étages? Expliquez ce qui motive votre opinion, SVP », nous n'avons pas les pourcentages exacts des réponses « oui » et « non », mais j'ai classé les réponses par ordre d'importance. Nous voyons donc que les citoyens ont répondu en majorité qu'ils souhaiteraient abolir ce règlement, avec certaines conditions décrites plus bas.

Questions	Réponses
Quels secteurs de la ville pourraient accueillir de nouveaux développements résidentiels?	- Conserver les espaces verts et les zones agricoles et limiter l'étalement urbain - Centraliser au centre-ville les constructions en hauteur - Rénover de façon durable plutôt que de construire du neuf - Derrière le Home Depot, en face de la Grande Place - Utiliser les terrains vacants avant de défricher - Rang Lainesse - Secteur de Saint-Christophe - Domaine Colonial - Sur la route 122 vers Saint-Albert - Derrière la Coop - Ancien Loblaws au centre-ville - Vers Princeville - Vers la Grande-Ligne - Loin des cours d'eau - Arrêter de construire sur la montagne

Quelles mesures devraient être prises pour harmoniser le développement résidentiel tout en préservant l'environnement?	- Planifier des zones vertes dans les nouveaux quartiers (jardins communautaires, etc.) - Couper moins d'arbres et conserver les arbres matures dans les nouveaux développements - Offrir des subventions pour la construction de maisons écologiques - Construire en hauteur - Faire des quartiers de minimaisons et des écoquartiers - Éviter l'étalement urbain - Promouvoir l'achat de maisons usagées - Gestion des eaux de pluie dans les nouveaux quartiers - Ne pas tout permettre aux promoteurs (que la Ville soit impliquée dans les nouvelles constructions) - Favoriser les énergies renouvelables - Sensibiliser les gens à la protection de l'environnement - Limiter la pollution lumineuse
Le nombre de terrains disponibles pour de nouvelles constructions à Victoriaville diminue rapidement. Il faut penser à augmenter la densité urbaine pour maximiser l'espace disponible. Comment cette densification devrait-elle s'opérer, selon vous?	- Construire en hauteur - Racheter de vieilles infrastructures pour construire des logements - Pourquoi vouloir augmenter la densité urbaine? - Procéder à des fusions municipales - Instaurer un quartier de mini maisons (écoquartier) - Prévoir des constructions près du centre-ville pour éviter les problèmes de circulation - Construire des plex à plusieurs logements - Éviter de bâtir en hauteur - Construire des habitations bigénérationnelles (subventions ou baisses de taxes) - Réduire la taille des terrains - Encourager à acheter des maisons usagées (subventions pour rénover) - Penser au vieillissement de la population (options d'hébergement au centre-ville, avec services) - Respecter les besoins d'espaces verts, parcs pour enfants, dans tous les quartiers - Penser à diversifier les constructions (pas des jumelés identiques)

	- Prévoir des espaces verts dans des édifices qui contiennent plusieurs logements - Instaurer des zones partagées (cours arrières, piscines, cabanons, etc.) - Encourager les coopératives d'habitation	
Sauf exception, les immeubles résidentiels de Victoriaville ne possèdent pas plus de 3 étages, ce qui limite le nombre de logements pour les nouveaux arrivants. Devrions-nous conserver ce règlement, ou permettre la construction de bâtiments comptant davantage d'étages? Expliquez ce qui motive votre opinion, SVP	Oui, nous devrions permettre les constructions en hauteur (mais avec certaines conditions) **La majorité des réponses**	- Oui, mais elles devraient se limiter au centre-ville ou dans des secteurs délimités - Oui, mais elles ne doivent pas affecter la vue et la qualité de vie des secteurs avoisinants - Oui, mais avec un maximum de 4 ou 5 étages - Oui, cela dynamiserait et moderniserait la ville - Oui, mais avec des ascenseurs - Oui, on couperait ainsi moins d'arbres et on n'empièterait pas sur les zones agricoles - Oui, mais sans diminuer la qualité de vie au profit de la quantité de logements (insonorisation) - Oui, mais penser à ne pas sacrifier la verdure (jardins sur le toit, etc.) - Oui, mais de façon sécuritaire (en cas d'incendie) - Oui, pour aider les gens à faibles revenus - Oui, mais prévoir des stationnements souterrains - Oui, mais en portant une attention particulière à l'esthétisme - Oui, ça amènerait plus de main-d'œuvre, à Victo

	Non, nous ne devrions pas permettre les constructions en hauteur	- Non, Victoriaville est une petite ville et ça enlèverait de son charme - Non, ce serait de la pollution visuelle - Non, parce que cela enlèverait de la verdure - Non, parce que ça diminue l'ensoleillement - Non, pour une meilleure harmonie - Non, il y a déjà des terrains vacants et des immeubles à rénover - Non, parce que les gens préfèrent des maisons unifamiliales - Non, la tendance est aux petits logements
Quels types de constructions devrions-nous privilégier pour les projets de développements résidentiels?	Maisons unifamiliales : 196 réponses (59 %) Condos urbains : 141 réponses (42 %) Appartements : 121 réponses (36 %) Maisons en rangée : 109 réponses (33 %) Maisons jumelées : 108 réponses (32 %) Autre : 35 réponses (11 %)	
	Autres types de constructions?	- Minimaisons, écoquartier - Maisons bigénérationnelles - Immeubles multilogements - Résidences écoresponsables - HLM - Coopératives d'habitation

Volet offre commerciale

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales :

Plusieurs noms de bannières ont été cités en exemples dans les réponses. Nous avons choisi les bannières les plus populaires parmi les réponses.

Questions	Réponse		
Quels sont vos secteurs commerciaux favoris?	La Grande Place des Bois-Francis : 225 réponses (61 %) Centre-ville : 218 réponses (59 %) Le Centre de Victoriaville : 140 réponses (38 %) Boulevard Jutras Est : 91 réponses (25 %) Boulevard Bois-Francis : 65 réponses (18 %) Autre : 23 réponses (6 %) <table border="1"> <tr> <td>Autres secteurs</td><td> - Autres villes pour les bannières - Secteur du Walmart - Boulevard Labbé - Boulevard Arthabaska </td></tr> </table>	Autres secteurs	- Autres villes pour les bannières - Secteur du Walmart - Boulevard Labbé - Boulevard Arthabaska
Autres secteurs	- Autres villes pour les bannières - Secteur du Walmart - Boulevard Labbé - Boulevard Arthabaska		
Quels aménagements pourraient bonifier votre expérience de magasinage?	- Stationnements gratuits surtout au centre-ville - Plus grande variété et diversité de magasins - Grandes bannières (ex. : H&M, Simons, SAQ Dépôt, Costco, etc.) - Plus de stationnements, surtout au centre-ville - Traverses piétonnières, améliorer les accès piétons et cyclables existants - Piétonniser le centre-ville		

	- Tout va bien - Planter des arbres, davantage d'espaces verts et d'aires de repos - Salles d'allaitement familiales accessibles au centre-ville et dans les centres d'achat - Toilettes publiques accessibles au centre-ville - Sens unique sur Notre-Dame au centre-ville - Commerce de proximité dans chaque quartier - Minimarchés, kiosques extérieurs - Redynamiser le centre-ville - Stationnements gratuits pour personnes à mobilité réduites - Meilleure gestion des feux de circulation - Circulation plus fluide - La ville devrait compter moins de restaurants et plus de magasins - Commerces plus écologiques (ex: épicerie zéro déchet, vrac, produits durables, diminution emballage) - Meilleur taux d'occupation au centre-ville - Rendre la rue Saint-Jean attrayante aux commerçants et aux citoyens - Repenser les accès des centres d'achats - Carte privilège pour commerçants au centre-ville - Ajout d'une voie centrale sur le boulevard Jutras pour le virage à gauche - Halte-garderie à la Grande Place - Aménagement de coins de jeux pour les enfants - Factory Outlets - Rénover le centre d'achat - Meilleures heures d'ouverture pour commerces du centre-ville - Ajout d'une terrasse à la Grande Place - Autoriser les camions de bouffe de rue dans la ville - Promouvoir les locaux vacants et les occuper au lieu de construire
Quelles balises permettraient d'encadrer l'affichage commercial pour que celui-ci contribue à enrichir l'expérience de magasinage ainsi que le décor urbain?	- Uniformiser et encadrer l'affichage par une politique d'affichage (couleur, thème, etc.) - Réglementer la pollution lumineuse, particulièrement la nuit (ex. : concessionnaires automobiles) - Limiter la taille des affiches - Interdire l'affichage à panneaux lumineux ou LED trop aveuglants

	- Hauteur raisonnable et intelligente de l'affichage - Affichage uniquement sur les bâtisses et non sur le trottoir ou le terrain - Attention à la pollution visuelle (trop d'affiches) - Instaurer une commission d'urbanisme - Uniformiser les façades commerciales au centre-ville (subvention) - Belles façades chaleureuses, affichage plus joyeux, plus attrayant - Pas de problème - Affichage en français - Image plus rustique (la ville à la campagne) - Espaces verts - S'inspirer des belles villes européennes (ex. : Grenoble) - Ne pas limiter les commerçants sur l'affichage - Interdire la restauration rapide au centre-ville - Affiches faites par les gens créatifs - Affichage des produits locaux - Offre commerciale plus variée, grandes bannières (ex. : H&M, Forever 21, American Eagle, etc.)

Volet héritage patrimonial (espaces naturels et bâtiments historiques)

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales : Aucune

Questions	Réponses
Quelles mesures devrions-nous prendre afin de préserver les espaces naturels?	- Valorisation et promotion des espaces pour les citoyens avec activités, aménagement pour loisirs et tourisme, aires de détente, restaurants, poubelles - Interdiction ou modération de la construction dans ces espaces verts - Planter davantage d'arbres, de jardins et d'aménagement paysagers - Faire des zones protégées ou réserves naturelles, zonage conséquent - Arrêter l'étalement urbain et la construction de nouveaux développements, limiter développement résidentiel - Légiférer l'abattage d'arbres, pénalités et amendes aux contrevenants - Protéger les es espaces verts - Tout va bien, citoyen satisfait - Construire davantage de parcs - Entretenir assidûment les espaces verts - Conserver et protéger les milieux humides - Aide financière pour la préservation et l'entretien - Législation d'inclusion d'une zone verte dans tout nouveau développement résidentiel et commercial, replanter - Participation des citoyens à l'entretien et la préservation des espaces verts (comité citoyen) - Reconnaissance et identification des espaces - Il n'est pas important de préserver les espaces naturels - Laisser plus de place à la verdure et moins au pavage, lors de la réfection des rues

	- Mettre en place des initiatives d'agriculture urbaine - Faire la promotion de la construction écologique - Préserver le Boisé des frères - Éloigner les zones de chasse des résidences des citoyens
Quelles mesures devrions-nous prendre afin de préserver les bâtiments patrimoniaux?	- Aide financière pour les propriétaires et les acheteurs pour rénover de façon responsable (subventions, allègement fiscal, diminutions taxes, incitatifs) - Législation et réglementation patrimoniale plus sévère et/ou adéquate pour obliger l'entretien et la préservation (éviter la négligence) - Mise sur pied d'un comité informatif pour la préservation et l'entretien du patrimoine (soutien spécialisé aux propriétaires, encadrement, services d'architectes et de designers spécialisés) - Création de sites touristiques patrimoniaux - Valorisation de notre patrimoine (événements, circuit patrimonial, etc.) - Interdire la démolition et la pénaliser avec des lois - La Ville ne devrait pas investir dans ce domaine (les générations futures ne s'y intéressent pas) - Faciliter et alléger la bureaucratie nécessaire pour l'achat et la rénovation de ces bâtiments - Les efforts faits sont suffisants - Rendre ces bâtiments disponibles pour des événements et activités - Assouplir les règlements concernant la restauration des bâtiments, pour encourager l'achat et éviter l'abandon - Financer la préservation du patrimoine par une taxe du patrimoine ou une levée de fonds annuelle
Quelles mesures devrions-nous prendre pour assurer un développement urbain harmonieux?	- Mise sur pied d'une commission d'urbanisme - Maintien des consultations publiques ou en faire davantage - Protéger les arbres et les espaces verts et en créer davantage - Améliorer la fluidité de la circulation, diminuer les feux de circulation, repenser le réseau routier en fonction de la démographie - Équilibre entre ville et nature, entre patrimoine et modernité

	- Revaloriser les terrains vagues et bâtisses abandonnées, - Éviter l'étalement urbain - Penser à l'harmonie entre les styles des bâtisses d'un même quartier - Interdire l'utilisation des pesticides - Offre de zones distinctes pour piétons, vélos et autos plutôt que de toujours partager la route - Commerces de proximité suffisants et intéressants pour chaque quartier - Meilleure coordination des travaux municipaux - Diminution de la pollution sonore - Amélioration des services de transport - Création d'un lac dans le secteur Arthabaska - Inclusion de tous les secteurs de la ville dans le développement urbain - Entretien adéquat des bâtiments et installations, revitalisation des vieux bâtiments - Encourager les fêtes de quartier et financer de tels événements - Limiter la construction de condos - Embellir la ville en collaboration avec des artistes - Favoriser la mixité des espaces : Résidentiel et commercial, jardins et potagers urbains - Uniformiser l'affichage des éléments municipaux, des commerces, des noms de rues, etc.
Quels moyens permettraient d'augmenter la visibilité et la connaissance de nos bâtiments et sites patrimoniaux?	- Panneaux explicatifs ou plaques devant les bâtiments historiques - Circuit touristique historique et patrimonial, audioguide, application, carte routière descriptive du circuit (ex. : Hop la ville) - Publicité pour faire connaître nos sites patrimoniaux - Création d'événements culturels et d'activités spéciales pour faire connaître les sites - Section historique sur le site de la Ville avec carte interactive et répertoire des lieux - Signalisation routière indiquant les lieux historiques et patrimoniaux - Création d'un site Web et/ou d'une application mobile sur l'histoire de la ville, visites virtuelles à 360°, réalité augmentée - Office du tourisme/bureau touristique ouvert et accessible

	- Intégration d'éléments patrimoniaux dans le calendrier annuel de la Ville distribué aux citoyens, thème du prochain calendrier - Embellir l'environnement immédiat des sites patrimoniaux, lieux de détente - Création d'un livre sur l'histoire de la ville - Kiosque informatif sur le patrimoine lors de la tenue d'événements dans la ville - Afficher photos des sites patrimoniaux dans les endroits publics, les commerces et restaurants de la ville - Création d'une journée du patrimoine où l'accès aux sites patrimoniaux serait gratuit

Volet développement industriel

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales : Aucune

Questions	Réponses
Quelles initiatives pourraient contribuer à la promotion de l'entrepreneuriat local?	- Allègement ou abolition des taxes pour les nouvelles entreprises et pour les entreprises du centre-ville - Programmes de financement et subventions pour les projets locaux et les entreprises locales - Promotion de l'achat local (ex. : publicité, projets de valorisation, etc.) - Promotion de l'entrepreneuriat (ex. : formations, projets de mentorat, séances d'information dans les écoles, concours d'excellence, etc.) - Incubateurs d'entreprises et d'idées (ex. : Hubs de travail, bureaux partagés avec services communs) - Locaux abordables pour les entreprises et liste claire des locaux disponibles - Programmes d'aide au démarrage et de support et soutien aux PME - Marché extérieur récurrent, marché public au centre-ville - Organisation d'un salon local de l'entrepreneuriat et de l'emploi - Terrains abordables pour construire des entreprises - Augmentation des taxes des compagnies étrangères - Carte fidélité aux commerces de Victoriaville - Agriculture de proximité - Stationnement gratuit au centre-ville - Babillard électronique aux entrées de la ville faisant la promotion des entreprises locales - Carte situant les entreprises locales - Logo commun des entreprises locales

	- Programmes d'études spécifiques selon les besoins de la ville (ex. : agriculture biologique du cégep)
Quels aménagements assureraient une cohabitation optimale entre les secteurs industriels et résidentiels?	- Zone verte : bandes épaisses d'arbres uniformes entre les secteurs servant à diminuer bruits, odeurs et autres désagréments - Éloigner les parcs industriels dédiés des quartiers résidentiels - Davantage d'arbres, de végétation, de jardins et de parcs au sein des secteurs industriels - Meilleure délimitation des quartiers - Accès piétonniers et pistes cyclables dans les secteurs industriels pour permettre aux travailleurs d'y accéder autrement qu'en voiture - Réglementer l'éclairage et le bruit des industries à proximité des secteurs résidentiels, surtout en dehors des heures d'ouverture - Murs antibruits - Initiatives et aménagements durables et soucieux de l'environnement de la part des secteurs industriels - Faire respecter la réglementation du transport routier et interdire les poids lourds dans les quartiers résidentiels - Métissage des PME et quartiers résidentiels - Accessibilité améliorée du parc industriel, fluidité du trafic - Rue large entre les deux secteurs - Garderie en milieu industriel - Visite guidée des industries de la ville - Davantage de restaurants dans les secteurs industriels - Bâtisses résidentielles à condos sur plusieurs étages avec locaux commerciaux au rez-de-chaussée
À votre avis, quel est le créneau industriel d'avenir pour Victoriaville?	- Environnement : développement durable et technologies vertes - Nouvelles technologies, haute technologie - Transformation et récupération des matières (recyclage) - Agroalimentaire, culture en serre, agriculture urbaine - - Informatique, logiciels et électronique - Meubles et bois ouvré, ébénisterie - PME

	- Secteur manufacturier - Centres d'appels, centres de services - Entreprises qui embauchent des professionnels, meilleurs salaires, emplois de qualité - Innovation - Agriculture biologique - Métallurgie - Transformation alimentaire - Produits locaux - Assemblage/montage - Ingénierie - Transports - Robotique - Parc industriel vert - Culture du chanvre et du cannabis (multiples usages, textiles, matériaux de construction, fibres, etc.) - Secteur biomédical - Aquaculture - Technologie du savoir - Produits laitiers - Aéroportuaire - Produits nettoyants - Peinture - Vêtements - Machinerie agricole - Familles et enfants - Tourisme

Volet développement agricole

Document synthèse de la consultation Web

Remarques générales : Aucune

Questions	Réponses
Quelles actions permettraient à nos commerçants d'offrir et mettre en valeur les produits locaux?	- Construire un nouveau marché public au centre-ville ouvert à l'année. - Tenir des petits marchés urbains dans les parcs l'été - Améliorer et unifier la promotion des produits locaux dans les journaux, les épiceries, les restaurants (ex. : logo dans les vitrines de commerces) - Améliorer l'offre et l'accessibilité des produits au marché public - Regroupement encadré de marchands locaux (Made in Victo) - Baisse de taxes et des prix sur l'achat de produits locaux - Faire la promotion du marché de solidarité et en améliorer la superficie et l'accessibilité - Subvention, avantages et financement pour les entreprises locales - Augmenter le nombre de ballades gourmandes - Carte localisant les producteurs et marchands, route gourmande à l'année - Obligation des commerces à offrir des produits locaux ou section dédiée aux produits locaux - Outil de recherche sur le site de la Ville pour la promotion des produits locaux - Livraison de paniers saisonniers ou de paniers de produits locaux - Tenir un événement de « bouffe de rue » (ex. : foodtrucks) - Vente-trottoir au centre-ville l'été - Marché des artisans - Continuer la tenue des lieux d'échange de jardins

Quels sont nos principaux attraits agrotouristiques?	- Balades gourmandes - Fromageries (du Presbytère et Victoria) et fromages de la région - Festival Fromages, Bouffe et Traditions - Marché public - Cabanes à sucre, érablières et produits de l'érable - Ferme école du Cégep de Victoriaville (agriculture biologique) - Exposition agricole - Artisans et producteurs locaux, fermes locales - Les vergers - Marché de solidarité - Chocolat (Crystalina) - Poutine - Marché Notre-Dame - Salon de Noël - Jardins comestibles - Marché Godefroy - Marché des Bois-Francis - Maïs - Journée portes ouvertes de l'UPA - Canard goûteux *** Plusieurs attraits nommés ne sont pas agrotouristiques *** Par ordre d'importance : - Mont Arthabaska - Le réservoir Beaudet et ses oies - Hop la ville - Terre-des-Jeunes - Musée Wilfrid Laurier - Grand défi - Fêtes victoriennes - Pavillon Agri-Sport - Mont Saint-Michel

	- FIMAV - Carré 150 - Expositions - Bonjour printemps

ACTIVITÉ NO.6

SÉANCE DE TRAVAIL AUPRÈS DES PARTIES PRENANTES (LUNDI 16 JANVIER 2017, PM)

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

PROJET
Plan d'urbanisme et plan de mobilité, Victoriaville
Consultation ciblée 2

DOSSIER URBANISME
160089

ANIMATEURS	CIE	RÔLE / TITRE	COURRIELS
Sylvain Gariépy	Provencher Roy	Chargé de projet / Urbaniste	sgariepy@provencherroy.ca
Samuel Ferland	Provencher-Roy	Urbaniste	sferland@provencherroy.ca
Maude Brochu	Provencher-Roy	Urbaniste	mbrochu@provencherroy.ca
Geneviève Pharand	CIMA+	Ingénieure, Transport et Génie des déplacements	Genevieve.Pharand@cima.ca
Jean-François Morissette	Ville de Victoriaville	Directeur de la gestion du territoire	jean-francois.morissette@ville.victoriaville.qc.ca
Jean Demers	Ville de Victoriaville	Urbaniste, coordonateur de l'urbanisme	Jean.demers@victoriaville.ca
Sylvain Thériault	Ville de Victoriaville	Coordonateur transport et projets spéciaux	Sylvain.theriault@victoriaville.ca
Mélanie Pinard	Ville de Victoriaville	Responsable du patrimoine	Melanie.pinard@victoriaville.ca

Les ateliers se sont déroulés à l'hôtel de ville le 16 janvier 2017 de 13h30 à 16h30.

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION	
1	Mot de bienvenue
	▪ Accueil des participants à la consultation; ▪ M. Jean-François Morissette, de la Ville de Victoriaville, a souhaité la bienvenue aux participants en plus d'introduire les firmes consultantes ; ▪ M. Sylvain Gariépy a présenté l'équipe de travail ainsi que le déroulement de l'activité.
2	Présentation des objets de discussion de la consultation
	▪ Une présentation visuelle d'une trentaine de minutes a été animée par M. Gariépy et Mme Pharand. Ainsi, les principaux constats et enjeux urbanistiques et de mobilité (réseaux de déplacements véhiculaires et actifs) dégagés des consultations précédentes ont été rapidement présentés aux participants ; ▪ Ces enjeux ont permis aux consultants de formuler des pistes de solutions et d'orientations qui ont été brièvement présentées aux participants. L'introduction de ces pistes de solutions et d'orientations avait pour but d'initier la discussion sur la pertinence ou non de celles-ci.
3	Ateliers de discussion (tables plénières)
	Les pistes de solutions et d'orientations ont été divisées selon quatre grands axes. Ces derniers ont fait l'objet de discussions. Les participants à la consultation ont été divisés en quatre équipes. Celles-ci se déplaçaient aux 30 minutes à chacune des tables afin de débattre des pistes de solutions et d'orientations présentées pour chacun des grands axes. Chaque table était animée par un intervenant membre de l'équipe de consultant. <u>Rayonnement :</u> Pour chacune des 4 discussions, un bref récapitulatif des constats et enjeux a été abordé. Ensuite, les pistes de solutions et d'orientations ont été énoncées. Les discussions ont porté sur : ➤ Table 1 ▪ La discussion de cette table a surtout porté sur la réalisation d'une place publique rassembleuse au centre-ville. Les participants ne s'entendaient cependant pas sur la localisation de celle-ci. Malgré une légère préférence pour l'emplacement de la Banque CIBC, plusieurs autres sites ont été soulignés (l'emplacement de l'église Saint-Martyr-Canadien et le parc Sainte-Victoire). L'aménagement d'un réseau de places publiques situées dans divers secteurs névralgiques de Victoriaville a également été abordé ; ▪ L'amélioration et la promotion de l'offre événementielle a aussi été un élément important de la discussion. Aucune action concrète n'a cependant été formulée afin de concrétiser ce souhait. Les participants désireraient une consolidation de l'offre événementielle. Ainsi, selon eux, une offre moins importante d'événements, mais plus axée sur les valeurs des citoyens permettrait un meilleur rayonnement des activités festives et culturelles victorivilloises ; ▪ La bonification ainsi que l'introduction de nouveaux circuits patrimoniaux, culturels, gourmands ou ludiques assureraient, selon les participants, un rayonnement important à Victoriaville. L'office de

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

tourisme de la ville devrait également devenir un partenaire majeur dans l'offre événementielle de qualité. Cet organisme devrait soutenir les initiatives promotionnelles touchant les valeurs locales (terroir, nature, histoire) ;

- L'amélioration des connaissances sur le portrait des visiteurs semble également être un élément majeur permettant de cibler les éventuels participants aux événements d'envergure ;
- La diffusion des initiatives en développement durable n'est plus, selon ces intervenants, une singularité propre à la ville. Ils croient que les autres villes ont rattrapé Victoriaville en la matière. Ainsi, Victoriaville devrait prendre un virage « développement durable 2.0 ». Le groupe ne s'entendait pas à savoir si la certification internationale ou un plan détaillé pour les 10 prochaines années était la solution idéale.
- Nous n'avons, malheureusement, pu prioriser les pistes de solutions ou d'orientations avec cette équipe.

➤ **Table 2 :**

- Ce groupe a également mentionné que Victoriaville avait perdu son rôle de leader en matière de développement durable. Pour eux, la ville doit se doter d'un véritable plan de développement durable pour les 10 prochaines années. Ce plan doit énoncer clairement les objectifs à atteindre ainsi que les moyens pour y parvenir. Des efforts de conservation des sites naturels devraient être envisagés ;
- Une étude de perception produite par Léger marketing a été réalisée pour le compte de l'Office de tourisme. Cette étude a permis de connaître la vision des Québécois sur Victoriaville. L'Office de tourisme de Victoriaville doit transférer les résultats de ce sondage à l'équipe de Provencher_Roy. Ceci devrait permettre, selon un participant, de trouver plus précisément la perception qu'on les Québécois de Victoriaville afin de consolider cette vision. Ainsi, toujours selon ce participant, la ville pourrait se servir de cela afin d'accroître son rayonnement à l'extérieur de ses limites ;
- Une place publique centrale devrait être aménagée. Celle-ci devrait, à terme, être reliée à d'autres places publiques secondaires parsemées à des endroits stratégiques de la ville. Un plan de développement de ce réseau de places publiques devrait être élaboré en collaboration avec l'Office de tourisme de Victoriaville ;
- La promotion et l'arrimage entre les activités événementielles devraient faire l'objet d'une étude afin d'éviter la cannibalisation des activités ;
- Le développement des berges ainsi que des activités nautiques sur la rivière Nicolet devraient faire partie du plan de développement global de la ville.

Prioriser les idées :

1. Doter certains espaces du statut de site conservé afin de les mettre, de manière pérenne, à l'abri de tout développement. Ceci devrait se noter en pourcentage d'espace total sur la ville ;
2. Un circuit physique et actif devrait relier tous les parcs et espaces de conservation. Ce circuit devrait être pleinement exploité pour une panoplie d'activités ;
3. Aménager un espace public au centre-ville ;
4. Développer un plan stratégique étoffé de développement durable ;
5. Création d'un campus éducationnel où se situe le pôle institutionnel central (boulevard Jutras).

➤ **Table 3 :**

- Les participants croient que la création d'une banque de donnée permettant de peindre le portrait des touristes fréquentant les activités victorivilloises est primordiale. Cet outil, selon eux, devrait servir

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

non seulement au développement touristique, mais aussi à tous les services municipaux afin de quantifier sérieusement l'importance des événements et de mesurer la portée des investissements ;

- Victoriaville doit reprendre son rôle de leader québécois en matière de développement durable. Des normes strictes et à caractères social, environnemental et économique devraient être développées et mises en pratique. Les citoyens doivent « embarquer » dans cette démarche ;
- Une mesure identitaire victorivilloise précise devrait être développée afin d'affermir le créneau de rayonnement à l'échelle nationale et canadienne ;
- L'offre touristique devrait être révisée et diversifiée ;
- Un plan d'autonomie alimentaire et de maximisation du potentiel agricole municipal devrait être mis en place. Ainsi, Victoriaville pourrait, à terme, devenir la première ville alimentaire autonome du Québec, lui donnant ainsi une spécificité bien à elle ;
- Les efforts de promotion de l'écoparc industriel devraient être accrus ;
- La qualité de vie victorivilloise devrait également faire l'objet d'une campagne publicitaire vantant ses charmes.

Prioriser les idées :

1. Création d'une base de données sur le portrait des touristes fréquentant les événements victorivillois ;
2. Élaborer un plan de valorisation du patrimoine comportant également les volets suivants :
 - a. Identité singulière de la ville ;
 - b. Plan sur l'autonomie alimentaire en collaboration avec les diverses maisons d'enseignement en matière d'agriculture.
3. Aménagement d'une place publique centrale liée à d'autres places publiques stratégiques (à terme) ;
4. Bonification des circuits patrimoniaux existants ;
5. Création d'un répertoire numérique des attraits touristiques.

➤ **Table 4 :**

- La quatrième table croit aussi que Victoriaville n'est plus la pionnière au Québec en matière de développement durable. Ainsi, la ville devrait se doter d'un plan à long terme amenant des actions concrètes pour les 10 prochaines années en matière de développement durable. L'option d'obtenir une certification environnementale devrait être étudiée ;
- Les participants, au nombre de 2, valorisent la création de circuits touristiques intégrés. Ceux-ci devraient inclure des attraits patrimoniaux, culturels, événementiels, sportifs... Le tout devrait être accessible au moyen d'une application pour téléphone intelligent. Un circuit semblable à celui du « circuit-mémoire » dans le Vieux-Montréal devrait également être développé ;
- Des capsules audiovisuelles, également accessibles au moyen d'un téléphone intelligent, devraient permettre de se repérer dans la ville en fonction du type d'activités recherchées ;
- Les intervenants croient que la ville devrait se doter d'un répertoire informatique sur le portrait des utilisateurs des événements. Ces informations pourraient être recueillies au moyen :
 - o De bornes numériques volontaires ;

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

- o De vox pop.

Prioriser les idées :

1. Un effort devrait être fourni afin d'identifier les principaux éléments identitaires marquants de Victoriaville ;
2. Un plan stratégique en développement durable devrait être élaboré incluant une étude d'image de marque ;
3. Une place publique à l'endroit où se situe l'actuelle Banque CIBC devrait être aménagée ;
4. Un répertoire numérique sous forme d'une application pour téléphone intelligent devrait être mis en service ;
5. La ville doit rester et perpétuer son exclusivité.

Services et infrastructures :

Les quatre discussions ayant eu lieu à la table sur les services et infrastructures ont porté sur les thèmes suivants :

- Les nouveaux quartiers doivent avoir des parcs bien faits ;
- Les parcs et espaces verts doivent répondre aux besoins de tous, peu importe leur âge ;
- Les potagers urbains ainsi que l'agriculture urbaine doivent s'inscrire dans le paysage urbain ;
- Les parcs devraient être accessibles dans un rayon de marche de 200 m pour chaque citoyen. Les éléments suivants doivent être favorisés :
 - o L'accessibilité aux personnes défavorisées ;
 - o Les aménagements durables doivent faire partie du design des parcs ;
 - o Les grands terrains devraient être subdivisés.
- Améliorer le parc des Forges ;
- Le surdimensionnement de certaines rues devrait être atténué ;
- L'aménagement entourant les tours cellulaires devrait être amélioré ;
- La fréquence d'utilisation des parcs devrait être connue ;
- Les éléments suivants pourraient être bonifiés au réservoir Beaudet :
 - o Le nombre de cases de stationnement ;
 - o Les équipements offerts à la population ;
 - o L'aménagement des sentiers de plein air.
- Élaboration d'un plan directeur des parcs et espaces verts incluant une programmation détaillée ;
- Confirmer le caractère public des bandes riveraines ;
- Dans les zones de densification, une attention particulière devrait être portée sur la qualité des espaces verts ;

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

- o Le centre-ville et le boulevard des Bois-Francis pourraient être ciblés comme zones de densification. Cependant, il ne faut pas que cette densification résidentielle augmente les valeurs foncières du reste de la ville ;
- Développement Net Zero ;
- Priorité :
 - o Comprendre les espaces verts victoriavillois tout en redéfinissant les équipements.
- Les parcs doivent être accessibles via le transport actif ;
- La réfection du barrage Nicolet devrait :
 - o Permettre de créer un espace le long de la rivière Nicolet en plus d'en valoriser l'accès.
- Création d'un réseau bleu vert parcourant les quartiers résidentiels ;
- Choisir de nouveaux terrains pouvant devenir des parcs ;
- Rénovation durable des infrastructures existantes ;
- Profiter du dragage du réservoir Beaudet pour créer de nouveaux aménagements ainsi que d'y apporter de nouvelles activités ;
- Mettre en valeur le pavillon du Parc du Mont-Arthabaska et de la maison recyclée ;
- Mise en valeur du Boisé des frères ;
- Création d'une navette reliant la ville au mont Arthabaska ;
- Atteindre le maximum du potentiel agricole ;
- Assurer une bonne cohabitation des usages ;
- Enfouir les fils électriques ;
- Faciliter l'accès à la propriété dans les vieux quartiers ;
- Se doter de politique de gestion des eaux de ruissellement sur le domaine privé ;
- Mettre en valeur les bandes riveraines privées ;
- Conservation et mise en valeur de la rivière et du parc Terre-des-Jeunes ;
- Penser l'extension du réseau d'égout et d'aqueduc en amont grâce à une conception et une évaluation des coûts.

Croissance :

➤ Croissance résidentielle :

- Il y a consensus parmi tous les intervenants sur l'idée que la Ville devrait prioriser la requalification des quartiers centraux et y retenir / attirer les jeunes familles plutôt que d'autoriser de nouveaux projets au sein des quartiers périphériques;
- L'autorisation de bâtiments à plus haute densité au sein des quartiers centraux est proposée pour stimuler la revitalisation. Le cadre bâti doit cependant s'harmoniser au cadre bâti existant, par exemple : Des bâtiments de plus fort gabarit le long des grands boulevards (ex. Des Bois-Francis entre

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

la rue Saint-Paul et la rue Notre-Dame Est, De Bigarré en marge du centre-ville) et privilégier les maisons en rangée et les petits plex (2-3 étages sur les artères locales);

- Des critères d'implantation et d'intégration architecturale rigoureux doivent encadrer le processus de densification (ex. matériaux nobles, modulation des hauteurs, importante proportion d'espaces verts sur les propriétés, etc.);
- L'identification d'un potentiel de restructuration / densification sur les stationnements publics du centre-ville ne fait pas consensus. S'il y a lieu, il faudrait prioriser l'encadrement de la rue de Bigarré en arrière du Carré 150, mais garder les aires de stationnement situées à l'arrière des commerces entre la rue Notre-Dame Est et la rue Saint-Jean-Baptiste;
- Les nouveaux projets (ex. sur la propriété vacante du Loblaws rue Carignan) devraient intégrer une diversité de typologies de logements de manière à favoriser la création d'ensembles mixtes et intergénérationnels;
- Il faut prévoir d'inclusion de bâtiments à condos (multiplex, triplex intergénérationnel combinant logement pour famille et appartement pour personne seule, etc.). Il faut que ceux-ci soient attractifs et proches du centre-ville pour attirer les ménages composés de retraités sans enfants qui ne veulent plus s'occuper d'une maison, mais qui ne sont pas prêts à habiter dans une résidence pour personnes âgées;
- L'adoption d'un programme d'aide à la rénovation au sein des quartiers affichant un cadre bâti détérioré (ex. Noyau villageois autour de l'Église Sainte-Victoire, secteurs en marge de la rivière Nicolet à la hauteur du centre-ville, rue Saint-Jean-Baptiste, etc.) est bien reçue. Cette initiative devrait également être étendue aux quartiers de la première couronne d'urbanisation où les maisons sont actuellement occupées par une population vieillissante et moins attractifs pour les jeunes familles qui préfèrent s'acheter une maison neuve en périphérie au même prix plutôt que d'investir des sommes supplémentaires pour rénover une maison datant des années 60-70. Pourtant, ces quartiers sont bien pourvus en parcs et écoles et sont situés près du centre-ville, ce qui constitue un cadre de vie idéal pour élever une famille;
- Les intervenants sont également d'avis que la Ville devrait investir en priorité dans le réaménagement du domaine public au sein de ces quartiers, et plus spécifiquement à proximité des écoles et autour de l'église Sainte-Victoire;
- Il est proposé par un intervenant de réduire l'emprise de certaines rues trop larges au sein de la première couronne et de redonner l'excédent de terrain aux propriétaires riverains pour faire augmenter la valeur de leur propriété. Cette question est débattue au sein du groupe parce que susceptible de faire augmenter le compte de taxes des propriétaires en question;
- Un effort de promotion pour sensibiliser les jeunes familles à s'établir au sein des quartiers centraux devrait être mis en œuvre;
- Il est proposé d'adopter une politique d'inclusion pour les ménages à faible revenu pour les nouveaux projets de développement, en s'inspirant notamment de celle en vigueur à Montréal;
- Si démarche de demande d'exclusion de terrains de la zone agricole permanente il y a, les terrains au sud des rues Pie-X et Gamache devraient être priorités et être développés selon un modèle plus durable avec une plus grande densité résidentielle à l'hectare.

➤ **Commerces de proximité en périphérie du centre-ville :**

- L'intégration d'une offre de commerces de proximité en secteur périphérique pour éviter que les résidents doivent utiliser leur automobile pour répondre à leurs besoins quotidiens reste mitigée :

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

- D'une part, certains intervenants y voient une opportunité d'adopter des modes de vie plus sains au sein de certains quartiers mal desservis (ex. quartier situé au sud de la rue Notre-Dame Ouest et l'est du boulevard Jutras);
- Si la Ville adopte une telle stratégie, elle devrait utiliser l'option des usages conditionnels pour s'assurer que les commerces améliorent la qualité de vie des résidents et ne créent aucune nuisance (ex. dépanneur, fruiterie, etc.). La corporation de développement économique pourrait appuyer la Ville dans ses efforts de démarchage à cet effet;
- D'autre part, certains intervenants (ex. Table 2) ne considèrent pas cette option de bon augure et y voient un incitatif à s'établir en périphérie plutôt que dans les quartiers centraux, en plus de douter de la viabilité des activités commerciales en l'absence d'une densité de population suffisante. Ils croient que la Ville devrait plutôt prioriser la revitalisation des quartiers où les services sont déjà établis;

➤ **Agriculture :**

- La question du dynamisme des activités agricoles de la région touche beaucoup les participants;
- Plusieurs sont d'avis que des efforts devraient être mis en œuvre pour faire la promotion du terroir locale;
- L'implantation d'un marché public agroalimentaire est mainte fois proposée et suscite l'enthousiasme des intervenants. Une étude de faisabilité devrait être réalisée pour définir la forme de celui-ci (ex. permanent, saisonnier, hebdomadaire, au sein d'un bâtiment ou sous un chapiteau, etc.), le site d'implantation (ex. au centre-ville, kiosques le long d'une allée piétonne, site vacant du Loblaws, parc Sainte-Victoire, etc.) et le gestionnaire (ex. marché de solidarité). Tous s'entendent cependant pour privilégier une localisation centrale pour le marché public;
- Afin de stimuler le dynamisme au sein du territoire agricole, il est proposé d'entamer des démarches pour retenir les étudiants du programme GTEA au Cégep de Victoriaville;
- L'agriculture biologique est un filon à exploiter et il est proposé de créer des liens entre les propriétaires terriens et les étudiants du profil « Production légumière et fruitière biologique » du programme GTEA pour évaluer la possibilité de louer des parcelles aux petits producteurs.

➤ **Nuisances et cohabitation des usages :**

- L'interdiction des usages industriels et commerciaux lourds à l'extérieur des parcs industriels fait l'unanimité au sein de chaque groupe de travail.

Mobilité :

➤ **Transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo**

Les participants ont identifié des pistes de solution visant à optimiser les transports collectifs et alternatifs et à sensibiliser les citoyens et visiteurs à ces différentes options de mobilité :

- Optimiser l'offre en transport collectif en mettant sur pied une ou des lignes de minibus électriques. Ce mode pourrait être complémentaire au service de TaxiBus;
- Installer des supports à vélos sur les différents véhicules de TaxiBus, ce qui favoriserait l'intermodalité et la diversification des modes. Selon les participants, un projet-pilote pourrait être instauré, au préalable, afin d'évaluer cette mesure;

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

- Légiférer la mise en place de cases de stationnement destiné au covoiturage dans tous nouveaux développements résidentiels, industriels ou commerciaux. Selon les participants, des incitatifs (ex : sseau mobilité durable) devraient être mis en place pour inviter les commerces, industries et unités résidentielles existants à mettre en place cette même initiative pour promouvoir le covoiturage;
- Promouvoir l'usage de véhicules électriques auprès des citoyens et visiteurs de la municipalité;
- Sensibiliser et promouvoir les modes alternatifs à l'auto-solo auprès des citoyens et des visiteurs de Victoriaville lors d'événement dédié à la mobilité (ex : Fête des transports) ou de campagne d'information;
- Assurer la connectivité des différents modes de déplacements (intermodalité);
- Obliger les grandes entreprises à se doter d'un plan de mobilité durable auprès de leurs employés. Les participants jugeaient que d'inciter les entreprises n'était pas suffisant (piste de solution qui était proposée).
- Le covoiturage n'est pas une piste de solution préconisée par certains participants. Ces derniers disent que ce mode alternatif est difficile à appliquer dans leur chaîne de déplacement quotidienne.

➤ **Transports actifs**

Les participants ont identifié des pistes de solution visant à favoriser la marche et le vélo à Victoriaville :

- Installer des panneaux de signalisation avisant les piétons et cyclistes des chemins à emprunter pour se rendre à certains pôles névralgiques de la municipalité. Les panneaux pourraient indiquer la distance à parcourir et le délai nécessaire (à pied ou à vélo) pour y parvenir;
- Bonifier le réseau actif (piétons et cyclistes). Plus précisément, les participants ont identifié des améliorations qui devraient être apportées pour favoriser les déplacements sécuritaires à pied et à vélo :
 - o Aménager des liens cyclables utilitaires qui desserviraient le Cégep de Victoriaville;
 - o Aménager de nouveaux liens cyclables pour desservir les parcs de quartier et les parcs sportifs de la municipalité;
 - o Aménager de nouveaux liens cyclables de manière à connecter les quartiers résidentiels de la municipalité aux grands parcs;
 - o Connecter la piste cyclable de la rue J-Aurèle Roux à la piste cyclable du parc du réservoir Beaudet;
 - o Favoriser les déplacements des piétons et cyclistes sur le boulevard Jutras Est, aux abords de la Grande Place des Bois-Francis;
 - o Aménager de nouveaux liens cyclables qui desserviraient les établissements hôteliers de la municipalité et qui viendraient se connecter au réseau existant;
 - o Aménager de nouveaux liens cyclables pour desservir le centre-ville de Victoriaville (rue Perrault et Coursol ont été mentionnés). Ces liens pourraient assurer une connexion avec la Route verte;
 - o Revoir la configuration de la promenade Achille-Gagnon de manière à offrir un parcours actif plus direct;
 - o Favoriser l'accès au parc du Mont-Arthabaska à pied ou à vélo en implantant des aménagements actifs sur le boulevard des Bois-Francis Sud (trottoirs, bande piétonne, pistes cyclables et autres);

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

- o Élargir les trottoirs de la rue Saint-Jean-Baptiste;
 - o Remplacer la bande cyclable bidirectionnelle du boulevard Labbé par une piste cyclable en site propre ou par des bandes cyclables unidirectionnelles;
 - o Prioriser la traversée des piétons et cyclistes aux intersections du boulevard des Bois-Francis, et ce, au détriment des déplacements véhiculaires (et de la synchronisation des feux de circulation);
 - o Sécuriser la traversée des piétons et cyclistes aux intersections Jutras/Arthabaska et Bois-Francis/Notre-Dame.
- Aménager de l'éclairage à l'échelle humaine pour favoriser et sécuriser les déplacements des piétons et cyclistes;
 - Aménager des stationnements pour vélos aux abords des bâtiments publics et dans les parcs;
 - Obliger tout nouveau développement résidentiel, institutionnel ou commercial à se doter de liens actifs sur leurs sites. Des incitatifs devraient être instaurés pour que les commerces, industries et complexes résidentiels existants fassent de même (ex : trottoirs et/ou pistes cyclables dans les stationnements des grands centres commerciaux du boulevard Arthabaska);
 - Légiférer l'installation de stationnements pour vélos dans tout nouveau développement résidentiel, industriel ou commercial. Des incitatifs pourraient être envisagés afin d'inciter les commerces, entreprises et complexes résidentiels existants à installer ce mobilier pour leur clientèle;
 - Promouvoir et sensibiliser les citoyens de Victoriaville à la mobilité active et à une meilleure cohabitation entre les différents usagers de la route;

➤ **Réseau routier et stationnement**

Les participants ont identifié des pistes de solution visant à mitiger les problématiques associées à la circulation véhiculaire :

- Aménager des îlots de fraîcheur dans les stationnements et le long des grands axes de la municipalité;
- Décaler l'heure du dîner de certaines entreprises de manière à réduire les problèmes de congestion recensée durant cette période;
- Inciter les commerces, institutions et industries à partager leur stationnement. Ce partage permettrait un meilleur usage des stationnements existants au lieu d'en créer des nouveaux;
- Pour mitiger les problématiques associées au stationnement aux abords de l'Hôtel-Dieu, un participant a proposé que les employés du centre hospitalier garent leurs véhicules dans le stationnement du parc du Mont-Athabaska et qu'une navette les transporte vers leur lieu de travail (navette en service au début et à la fin des différents quarts de travail);
- Sensibiliser les citoyens au coût social associé aux stationnements publics;
- Installer des panneaux de jalonnement dynamique annonçant aux conducteurs l'offre en temps réel des différents stationnements du centre-ville de Victoriaville.

Prioriser les axes d'intervention et les pistes de solutions

1. Transports actifs et collectifs
 - a. Développer les liens actifs utilitaires;

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

	b. Développer et promouvoir les modes alternatifs à l'auto-solo; c. Promouvoir l'intermodalité et la diversification des modes; d. Mettre en commun les services de répartition du TC; e. Adopter une politique relative à la mise en place de stationnements pour vélos; f. Faire la promotion auprès des grands transporteurs des besoins des Victoriavillois quant au transport interurbain; g. Assurer l'accessibilité universelle; h. Adopter une signalisation pour le réseau actif. 2. Réseau routier et stationnement a. Développer de nouveaux gabarits de rues b. Travailler de concert avec les pôles générateurs ayant des problèmes de stationnement; c. Modifier la gestion et/ou la géométrie de certains carrefours; d. Élaborer un plan directeur des limites de vitesse; e. Installer des îlots de fraîcheur de stationnement; f. Réaliser une étude de gestion du stationnement; g. Installer un système de jalonnement dynamique de l'offre en stationnement. 3. Sécurité et convivialité a. Améliorer la sécurité des modes actifs aux intersections névralgiques; b. Promouvoir la mobilité active, chez les jeunes, les aînés et les AMM; c. Sensibiliser les usagers de la route au respect du Code de la sécurité routière; d. Mettre en place des mesures de modération; e. Inviter les grands employeurs à se doter d'une politique de mobilité durable; f. Encourager la mobilité durable chez les employés de la Ville.
on	Fin de la rencontre
	Les ateliers se sont terminés à 16h30.

Rédaction du procès-verbal de la réunion

Ce procès-verbal de réunion est préparé par Samuel Ferland, Maude Brochu et Geneviève Pharand le 17 janvier 2017 et révisé par Sylvain Gariépy le 25 janvier 2017.

ACTIVITÉ NO.7

ASSEMBLÉ PUBLIC DE CONSULTATION (LUNDI 16 JANVIER 2017, SOIRÉE)

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

PROJET
Plan d'urbanisme et plan de mobilité, Victoriaville
Consultation publique 2

DOSSIER URBANISME
160089

ANIMATEURS	CIE	RÔLE / TITRE	COURRIELS
Sylvain Gariépy	Provencher Roy	Chargé de projet / Urbaniste	sgariepy@provencherroy.ca
Samuel Ferland	Provencher-Roy	Urbaniste	sferland@provencherroy.ca
Maude Brochu	Provencher-Roy	Urbaniste	mbrochu@provencherroy.ca
Geneviève Pharand	CIMA+	Ingénieure, Transport et Génie des déplacements	Genevieve.Pharand@cima.ca
Jean-François Morissette	Ville de Victoriaville	Directeur de la gestion du territoire	jean-francois.morissette@ville.victoriaville.qc.ca
Jean Demers	Ville de Victoriaville	Urbaniste, coordonateur de l'urbanisme	Jean.demers@victoriaville.ca
Sylvain Thériault	Ville de Victoriaville	Coordonateur transport et projets spéciaux	Sylvain.theriault@victoriaville.ca

Les ateliers se sont déroulés au Pavillon du mont Arthabaska le 16 janvier 2017 de 19h00 à 21h15.

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION	
1	Mot de bienvenue
	▪ Accueil des participants à la consultation; ▪ M. Jean-François Morissette, de la Ville de Victoriaville, a souhaité la bienvenue aux participants en plus d'introduire les firmes consultantes ; ▪ M. Sylvain Gariépy a présenté l'équipe de travail ainsi que le déroulement de l'activité.
2	Présentation des objets de discussion de la consultation
	▪ Une présentation visuelle d'une vingtaine de minutes a été animée par M. Gariépy et Mme Pharand. Ainsi, les principaux constats et enjeux urbanistiques et de mobilité (réseaux de déplacements véhiculaires et actifs) dégagés des consultations précédentes ont été rapidement présentés aux participants ; ▪ Ces enjeux ont permis aux consultants de formuler des pistes de solutions et d'orientations qui ont été brièvement présentées aux participants. L'introduction de ces pistes de solutions et d'orientations avait pour but d'initier la discussion sur la pertinence ou non de celles-ci.
3	Ateliers de discussion (tables plénières)
	Les pistes de solutions et d'orientations ont été divisées selon quatre grands axes. Ces derniers ont fait l'objet de discussions. Chaque table abordait un axe précis. Les citoyens étaient invités à parcourir chacune des tables animées par les consultants. Les discussions ont duré environ 1h30. <u>Rayonnement :</u> ▪ La question du développement durable a été abordée dès le début de la discussion. Selon les citoyens ayant participé à cette discussion, les éléments suivants devraient être examinés : - o Le dossier du développement durable à Victoriaville ne serait qu'à son début. Des efforts devraient être consentis, autant par la mairie que par les citoyens, à consolider la place du développement durable dans la vie des Victoriavillois ; - o La ville doit constamment se renouveler à ce sujet ; - o Les programmes environnementaux existants devraient mieux publicisés ; - o Les volets sociaux et économiques du développement durable devraient également être abordés dans le plan de développement durable ; - o Une meilleure diffusion de l'information ainsi qu'un volet éducatif devrait accompagner la nouvelle politique municipale en matière de développement durable ; - o Des efforts au niveau de la mobilité devraient être inclus dans le nouveau plan de développement durable ; - o Le nouveau plan de développement durable devrait inclure des éléments du programme de construction durable et d'amélioration de la qualité des milieux de vie.

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

- Le répertoire numérique des attraits récréotouristiques permettrait d'accroître la visibilité sur Internet des événements. Ce répertoire devrait être traduit en plusieurs langues ;
- L'agriculture régionale pourrait devenir un élément distinctif pour Victoriaville. Pour se faire, les efforts suivants seraient à prioriser :
 - o Aide fiscale à l'occupation des terres ;
 - o Promotion de la profession d'agriculteur biologique ;
 - o Faire naître de liens entre le milieu éducationnel et les agriculteurs.
- La rue Notre-Dame Ouest devrait faire l'objet d'une revitalisation particulière étant donné qu'elle est une entrée de ville importante ;
- Les circuits de pistes multifonctionnelles pourraient devenir des circuits patrimoniaux. Afin d'accroître l'attractivité de celles-ci, un stationnement gratuit ainsi qu'une signalisation particulière des circuits devraient être implantés ;
- Victoriaville pourrait se distinguer grâce à des aménagements de très haute qualité (matériaux, design) ;
- Soutenir la diversité de l'offre événementielle ;
- L'identité victorivilloise pourrait passer par la nourriture ;
- Des initiatives telles que « les jeudis centre-ville » de La Tuque pourraient être faites au centre-ville ou dans divers autres endroits stratégiques de Victoriaville ;
 - o L'objectif est de créer un événement unique et très marquant.
- Des liens très forts entre la portion ville et campagne devrait être favorisés afin de créer un territoire inclusif :
 - o Le territoire devient un élément vendeur.

Prioriser les idées /orientations :

1. Approfondir les notions numériques et interactives au service des activités récréotouristiques ;
2. Créer des liens entre diverses places publiques situées à des pôles stratégiques et événementiels ;
3. Enfouir les fils électriques ;
4. Créer une banque de données sur le profil des touristes fréquentant les activités de Victoriaville ;
5. Création d'un circuit à l'image de « Cité-mémoire » dans le Vieil-Arthabaska, au centre-ville et dans le noyau villageois de Sainte-Victoire ;
6. Créer une synergie alimentaire reliant savoir, campagne, agriculture et ville ;
7. Activités de porte ouverte sur des entreprises appliquant des principes de développement durable dans la conception de leur produit ;
8. Introduire un service d'accompagnement et de réparation de vélo itinérante. Les activités sportives extérieures doivent être valorisées ;
9. Accroître la visibilité des aires de stationnement près du mont Arthabaska ;
10. Amplifier la visibilité et l'accessibilité au mont Arthabaska ;

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

11. Le réservoir Beaudet devrait être bonifié ainsi :
 - a. Accroître le nombre de cases de stationnement ;
 - b. Augmenter le nombre et la qualité des activités sportives ;
 - c. Se servir du potentiel biologique dans une logique d'éducation.
12. Promouvoir le sentier des trotteurs menant à Trottier (26 km à partir du mont Arthabaska) ;
13. Investir dans le verdissement de la ville ;
14. Publiciser et permettre au public d'assister au Forum du développement durable ;
15. Créer un marché public de qualité et ouvert à l'année ;
16. Jumeler Victoriaville à une ville francophone d'Europe.

Services et infrastructures :

- Le réservoir Beaudet doit être accessible en hiver pour les activités sportives tels la raquette et le ski de fond. Les activités motorisées doivent y être prohibées ;
- La signalisation au mont Arthabaska est déficiente. La cohabitation entre les usagers est difficile. Il y a trop d'intersection ;
- L'aire de stationnement Girouard devrait être sécurisée et réaménagée. Le stationnement sur la rue Laurier Est doit être facilité ;
- L'aménagement des rues dans le secteur Arthabaska n'est pas propice aux déplacements des enfants vers les écoles ;
- Certains terrains devraient être achetés afin d'en faire des aires de conservation ;
- Un circuit « tour de ville » 4 saisons devrait être proposé ;
- L'intersection des rues Bigarré et Notre-Dame O. est à revoir ;
- Les équipements présents dans les parcs doivent être diversifiés afin de répondre aux besoins de l'ensemble de la population ;
- La rue Notre-Dame O. devrait être réaménagée ;
- Créer un lien piéton permettant de gravir le mont Arthabaska ;
- Implanter un marché public accessible à tous et à l'année ;
- Les rives de la rivière Nicolet doivent être accessibles et un lien avec le centre-ville doit être créé ;
- La notion de stationnement partagée doit être introduite dans la réglementation de zonage ;
- Soutenir la mixité sociale.

Croissance :

- Tous les intervenants présents à la table s'accordent pour prioriser la revitalisation des quartiers centraux dans une perspective de développement durable;

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

- Les quartiers de la première couronne (1960-1970) devraient également faire l'objet d'un programme d'aide à la rénovation et d'efforts de revalorisation du domaine public pour inciter les familles à s'établir près des écoles;
- La rénovation du cadre bâti et le réaménagement du domaine public au sein du noyau villageois de Sainte-Victoire revient systématiquement dans les préoccupations citoyennes;
- Les participants s'entendent sur la nécessité de densifier les quartiers centraux (ex. stationnements de façade sur la rue Saint-Jean-Baptiste) mais veulent garder les aires de stationnement publiques à l'arrière des commerces de la rue Notre-Dame;
- Il faut faire un effort pour inciter la mixité sociale et intergénérationnelle au sein des nouveaux développements, et favoriser un cadre bâti plus compact pour utiliser moins de terrain;
- La crainte de voir le noyau villageois de Sainte-Victoire se transformer en « ghetto » de résidences pour personnes âgées est évoquée, il faut plutôt favoriser la diversité, incluant la possibilité d'attirer des personnes à plus haut revenus, et explorer d'autres endroits propices à l'implantations de résidences pour personnes âgées (ex. proche des centre commerciaux);
- Une participante évoque la crainte de voir le secteur du Vieil-Arthabaska se dégrader, notamment en raison de la disparition des commerces sur la rue Laurier;
- Un participant propose de réaliser une étude sur les impacts fiscaux liés à l'étalement urbain;
- Un participant propose d'autoriser les terrasses sur rue pour les commerces (ex. rue Notre-Dame Est) comme au centre-ville de Trois-Rivières;
- Si on favorise l'implantation de commerces à travers le tissu urbain résidentiel, ce doit être des petits commerces de proximité qui ne créent pas de nuisances majeures;
- Une participante exprime sa crainte de voir le cadre bâti des quartiers centraux dépasser les trois étages actuellement autorisés, elle privilégie un cadre bâti moins haut mais plus compact;
- Une discussion est lancée sur la nécessité de mettre en valeur l'identité de Victoriaville et de capitaliser sur les forces pour attirer de nouvelles entreprises et une population plus instruite;
- Un participant mentionne qu'aujourd'hui, avec Parmalat comme principal employeur, l'identité de la ville repose sur l'agriculture et l'industrie laitière et qu'il faut assumer le caractère de ville de province, « petite suisse » du Québec, et arrêter de se comparer toujours aux plus grands centres urbains comme Trois-Rivières et même Drummondville;
- Le créneau de l'agriculture biologique doit être mis à profit selon plusieurs.

Mobilité :

- Les participants ont identifié des problématiques de configuration associées à certains carrefours et axes de la municipalité:
 - o Intersection Jutras/Désiré/Octave : Configuration particulière de la jonction qui peut surprendre les usagers de la route et engendrer des conflits;
 - o Intersection Jutras/Campagna : Intersection large où les traverses piétonnes ne sont pas marquées;
 - o Rue Curé Suzor entre le boulevard des Bois-Francis et la rue Girouard : Des conducteurs empruntent cet axe unidirectionnel dans le sens opposé de la circulation, ce qui peut causer des collisions;

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

- o Pont de la rue Girouard, aux abords de la rue Crochetière : En période hivernale, l'infrastructure est plus étroite (due au déneigement), ce qui pénalise les déplacements des différents usagers de la route;
- Les participants ont identifié des problématiques associées au stationnement :
 - o Rues bordant l'Hôtel-Dieu : La limitation du stationnement sur rue (durée de 2 heures maximum) pénalise les résidents du secteur;
 - o Carré 150 : Les commerçants affirment qu'ils perdent leur clientèle lors d'événements, les jours de semaine, à la salle de spectacle. Selon eux, cette problématique est due au fait que le stationnement du Carré 150 ne suffit pas à la demande et que les spectateurs garent leurs véhicules sur la rue, aux abords de leurs commerces, ce qui enlève des places aux clients.
- Un participant a proposé, comme piste de solution pour contrer les problématiques de stationnements aux abords de l'Hôtel-Dieu, que la Ville aménage un petit stationnement sur leur terrain aux abords des pôles de santé. Ce dernier servirait à désengorger les rues limitrophes, lors des périodes de prélèvements (prise de sang en matinée);
- Un participant a proposé que la signalisation et le marquage des places de stationnement sur rue soient améliorés (ex : clairement marqué les zones aux abords des bornes-fontaines où le stationnement sur rue est interdit);
- Une discussion a été lancée quant aux pistes de solution à instaurer pour améliorer le transport collectif et les modes alternatifs à l'auto-solo et à inciter les usagers à troquer leurs véhicules pour des modes durables. Les participants ont proposé les actions suivantes :
 - o Instaurer des incitatifs fiscaux visant à favoriser l'usage des vélos hybrides;
 - o Aménager des stations de vélos libre-service aux abords des principaux pôles utilitaires et récréatifs de la municipalité (système similaire à BIXI);
 - o Optimiser l'offre en transport collectif en mettant sur pied une ou des lignes de minibus électriques. Ce mode pourrait être complémentaire au service de TaxiBus;
 - o Optimiser l'offre de TaxiBus par l'entremise des services d'Uber;
 - o Développer un service d'autopartage personnel. Ce service permettrait aux résidents de Victoriaville qui le désirent de prêter leur véhicule personnel à d'autres résidents qui en auraient besoin durant une période définie;
 - o Favoriser l'intermodalité pour les déplacements à Victoriaville;
 - o Développer le covoiturage pour les déplacements régionaux (entre Victoriaville et les grandes villes de la province). Les participants ont mentionné que ce mode ne répondait pas à leur besoin pour leurs déplacements à l'intérieur de la municipalité (chaîne de déplacements importante).
- Une discussion a été lancée quant aux pistes de solution à instaurer à Victoriaville pour améliorer les déplacements actifs (marche et vélo). Les participants ont proposé les actions suivantes :
 - o Installer des panneaux incitant les citoyens à troquer leur voiture personnelle pour la marche ou le vélo (ex : panneau indiquant la distance en auto et la distance à vélo/à pied);
 - o Prolonger le réseau cyclable de la municipalité. Selon les participants, une attention particulière devrait être portée au boulevard Arthabaska, aux abords des établissements hôteliers et au boulevard Jutras, aux abords de la Grande Place des Bois-Francis. Une nouvelle connexion à la Route verte à partir du centre-ville devrait aussi être aménagée;

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

- o Réaménager la promenade Achille-Gagnon afin que ce lien cyclable soit plus direct;
- o Sécuriser les parcours des écoliers de manière à favoriser les déplacements à pied et à vélo vers l'école. Selon les participants, une attention particulière devrait être portée à la rue Monfette, car il s'agit d'un axe routier achalandé qui est bordé de nombreux établissements scolaires;
- o Sécuriser les traverses piétonnes en section courante à l'aide de marquage et de signalisation. Certains participants ont proposé la mise en place d'un panneau de présignallement bordé de feux jaunes qui clignoteraient lorsqu'un piéton aurait le droit de traverser (Pedestrian Hybrid Beacon);
- o Aménager des trottoirs sur la rue de l'Ermitage;
- o Réaménager les trottoirs du centre-ville de manière à assurer l'accessibilité universelle;
- o Améliorer les aménagements destinés aux piétons et cyclistes le long de la rue Notre-Dame;
- o Sécuriser la traverse du boulevard Bonaventure, aux abords de la rue de Bigarré (dans le quartier industriel). Un participant a proposé d'aménager un îlot central qui permettrait aux piétons cyclistes de traverser l'axe en deux temps tout en étant protégé lors de la circulation de véhicules lourds;
- o Aménager un nouveau point d'accès au sentier polyvalent du boulevard Jutras, aux abords de la rue Laflamme (ouverture du garde-fou);
- o Promouvoir et sensibiliser les citoyens de Victoriaville à la mobilité active et à une meilleure cohabitation entre les différents usagers de la route;
- o Interdire la circulation de véhicules récréatifs (motoneiges et véhicules tout terrain) dans les parcs de la municipalité. Selon les participants, la circulation de ces véhicules est dangereuse et peut causer des conflits avec les piétons et cyclistes;
- o Instaurer des incitatifs à la mobilité active auprès des citoyens de la municipalité.

Prioriser les axes d'intervention et les pistes de solutions

1. Transports actifs et collectifs

- a. Développer et promouvoir les modes alternatifs à l'auto-solo;
- b. Développer les liens actifs utilitaires;
- c. Mettre en commun les services de répartition du TC;
- d. Adopter une politique relative à la mise en place de stationnements pour vélos;
- e. Promouvoir l'intermodalité et la diversification des modes;
- f. Assurer l'accessibilité universelle;
- g. Adopter une signalisation pour le réseau actif;
- h. Faire la promotion auprès des grands transporteurs des besoins des Victoriavillois quant au transport interurbain.

2. Sécurité et convivialité

- a. Améliorer la sécurité des modes actifs aux intersections névralgiques;

DATE DE LA
2017-01-16

N° 2

	b. Mettre en place des mesures de modération; c. Sensibiliser les usagers de la route au respect du Code de la sécurité routière. 3. Réseau routier et stationnement (aucun participant n'a considéré cet axe comme étant prioritaire)
4	Retour sur les activités plénières
	Les consultants ayant animés les quatre tables de discussion ont fait un bref récapitulatif des éléments abordés par les citoyens pour chacun des grands axes de discussion.
5	Fin de la rencontre
	M. Jean-François Morissette, de la Ville de Victoriaville, a pris la parole afin de remercier les participants en plus de les informer sur les étapes subséquentes de l'élaboration du plan d'urbanisme et de mobilité durable. Les ateliers se sont terminés à 21h15.
6	Énoncés de vision présentés par les citoyens dans l'isoloir
	1- « Bonsoir, merci pour cette soirée. Mon commentaire : ▪ Beaucoup d'argent a été mis sur Notre-Dame E, mais nous à Notre-Dame O. nous sommes oubliés. On a l'impression que l'on fait pas partie de Victo! C'est le parcours natal de la ville avec une des plus belles églises du diocèse de Nicolet. Merci » 2- « Une ville à l'échelle humaine qui se démarque par sa mobilité active et la diversité des modes de transport inégalée en région. La dépendance à l'automobile est réduite, ce qui améliore la santé et la sécurité de tous et fournit un environnement plus sain tout en permettant aux ménages de dépenser dans des choses plus intéressantes que le pétrole et des prêts automobiles ». 3- « Santé urbaine, sécurité et harmonie pour les différents usagers de la route ». 4- « Ville connectée sur sa région qui offre un milieu de vie complet s'adressant autant aux gens de plein air qu'aux gens à la recherche d'innovations dans la manière d'habiter et de se déplacer. En plus, je suis abordable. La Boîte d'urbanisme ! »

Rédaction du procès-verbal de la réunion

Ce procès-verbal de réunion est préparé par Samuel Ferland, Maude Brochu et Geneviève Pharand le 17 janvier 2017 et révisé par Sylvain Gariépy le 25 janvier 2017.

ACTIVITÉ NO.8

SÉANCE DE TRAVAIL AUPRÈS DES MEMBRES DU CONSEIL DE LA MUNICIPALITÉ
(JEUDI 19 JANVIER 2017)

DATE DE LA
2017-01-19

N° 3

PROJET
Plan d'urbanisme et plan de mobilité, Victoriaville
Consultation ville

DOSSIER URBANISME
160089

ANIMATEURS	CIE	RÔLE / TITRE	COURRIELS
Sylvain Gariépy	Provencher Roy	Chargé de projet / Urbaniste	sgariepy@provencherroy.ca
Samuel Ferland	Provencher-Roy	Urbaniste	sferland@provencherroy.ca
Maude Brochu	Provencher-Roy	Urbaniste	mbrochu@provencherroy.ca
Geneviève Pharand	CIMA+	Ingénieure, Transport et Génie des déplacements	Genevieve.Pharand@cima.ca
Jean-François Morissette	Ville de Victoriaville	Directeur de la gestion du territoire	jean-francois.morissette@ville.victoriaville.qc.ca
Jean Demers	Ville de Victoriaville	Urbaniste, coordonateur de l'urbanisme	Jean.demers@victoriaville.ca
Sylvain Thériault	Ville de Victoriaville	Coordonateur transport et projets spéciaux	Sylvain.theriault@victoriaville.ca
Mélanie Pinard	Ville de Victoriaville	Responsable du patrimoine	Melanie.pinard@victoriaville.ca

Les ateliers se sont déroulés à l'hôtel de ville le 19 janvier 2017 de 9h00 à 12h00.

DATE DE LA
2017-01-19

N° 3

DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION	
1	Mot de bienvenue
	▪ Accueil des participants à la consultation ; ▪ M. Jean-François Morissette, de la Ville de Victoriaville, a souhaité la bienvenue aux participants en plus d'introduire les firmes consultantes ; ▪ M. Sylvain Gariépy a présenté l'équipe de travail ainsi que le déroulement de l'activité.
2	Présentation des objets de discussion de la consultation
	▪ Une présentation visuelle d'une trentaine de minutes a été animée par M. Gariépy et Mme Pharand. Ainsi, les principaux constats et enjeux urbanistiques et de mobilité (réseaux de déplacements véhiculaires et actifs) dégagés des consultations précédentes ont été rapidement présentés aux participants ; ▪ Ces enjeux ont permis aux consultants de formuler des pistes de solutions et d'orientations qui ont été brièvement présentées aux participants. L'introduction de ces pistes de solutions et d'orientations avait pour but d'initier la discussion sur la pertinence ou non de celles-ci.
3	Ateliers de discussion (tables plénières)
	Les pistes de solutions et d'orientations ont été divisées selon quatre grands axes. Ces derniers ont fait l'objet de discussions. Les participants à la consultation ont été divisés en quatre équipes. Celles-ci se déplaçaient aux 30 minutes à chacune des tables afin de débattre des pistes de solutions et d'orientations présentées pour chacun des grands axes. Chaque table était animée par un intervenant membre de l'équipe de consultant. <u>Rayonnement :</u> Pour chacune des 4 discussions, un bref récapitulatif des constats et enjeux a été abordé. De plus, une brève introduction aux axes de déplacement prioritaires est venue conclure ce récapitulatif. Les discussions ont porté sur : ➤ Table 1 ▪ Le premier sujet de discussion a porté sur la publicisation des services municipaux. Pour les participants, l'abondance et la qualité des services doivent être un facteur majeur de rayonnement de Victoriaville. La réalisation de cet enjeu passerait, selon eux, par la création d'un guichet informatique unique où tous les services de la ville sont offerts et facilement repérables. Ce guichet doit être inclusif et ouvert à tous ; ▪ Le guichet unique doit aussi être physique. Ainsi, un bureau d'information municipal, assimilable à une « Maison de Victoriaville » devrait voir le jour ; ▪ Une base de données regroupant le profil des touristes venant à Victoriaville permettrait d'accroître les connaissances sur le tourisme ;

DATE DE LA
2017-01-19

N° 3

- Des initiatives devraient être prises afin d'attirer les jeunes familles à Victoriaville. Celles-ci doivent passer par la qualité des parcs et espaces verts, l'amélioration des services de garde et l'accroissement des initiatives en développement durable ;
- Les entreprises devraient faire connaître leurs actions en matière de développement durable. De plus, les piliers sociaux et économiques devraient également être mis à l'avant dans les initiatives en DD ;
- Les éléments suivants devraient également être plus promus :
 - o Le réseau cyclable ;
 - o Le réservoir Beaudet (un exercice de vision aiderait) ;
 - o Les berges de la rivière Nicolet ;
 - o Mieux définir la bande cyclable sur la rue Girouard.
- Un des deux trottoirs sur le boulevard des Bois-Francis devrait être enlevé et remplacé par une vraie piste cyclable ;
- Selon ce groupe, la place Sainte-Victoire devrait devenir la place publique rassembleuse nécessaire à Victoriaville. De plus, un quadrilatère de la culture devrait être développé dans ses abords et autour du Carré 150. Plusieurs aires de stationnement devraient être transformées en place publique multifonctionnelle.

Prioriser les orientations :

- 1- Une place publique au centre-ville ;
- 2- Développer les berges de la rivière Nicolet.

➤ **Table 2 :**

- Le rayonnement doit passer par le réseau des parcs et espaces verts ainsi que par l'attractivité du réseau cyclable. La diversité de la topographie doit aussi être publicisée ;
- Selon ces participants, la ville manque d'attrait et de touristes réguliers. Il manque d'activités familiales et ludiques à l'image du Village québécois d'antan de Drummondville. Un site exclusivement dédié au développement durable pourrait être aménagé, un monument ou une place phare à cet effet accroîtrait l'attractivité de la ville ;
- Ce site pourrait prendre la forme d'un parcours ludique autour de l'axe de la rue Notre-Dame Ouest, un parcours culturel propre à Victoriaville, ex : arbres à vent. Le côté créatif de la ville doit être mis en scène avec le design local et le développement durable ;
- Le « branding » développement durable doit être priorisé ;
- Un point de chute alimentaire de produits locaux devrait être ouvert à l'année au centre-ville ;
- Les entrées de ville devraient recevoir un traitement paysager particulier et distinctif. Ces entrées doivent être une marque signalétique importante ;
- L'aménagement d'une plage urbaine contribuerait au rayonnement de Victoriaville ;
- Les services offerts au réservoir Beaudet devraient faire partie d'un corridor bleu / vert.

Par manque de temps, la priorisation des orientations n'a pu être faite.

DATE DE LA
2017-01-19

N° 3

➤ **Table 3 :**

- Les initiatives en développement durable doivent inclure les 3 volets du développement durable, soit :
 - o Les politiques sociales ;
 - o L'économie ;
 - o L'environnement.
- Le rayonnement doit passer par l'apport substantiel d'emplois de qualité à Victoriaville ;
- Les activités agricoles doivent être accrues, et ce, en lien avec le développement des activités éducatives en agriculture ;
- Le centre-ville doit se doter d'une place publique formelle et rassembleuse ;
- Les aménagements municipaux doivent être distinctifs pour faire de la ville une destination pour tous ;
- Un circuit patrimonial actif pourrait être développé. Celui-ci devrait mener à la future plage urbaine.

Prioriser les orientations :

1. Banque de données sur le portrait touristique de la ville ;
2. Diffuser les initiatives en matière de développement durable, avoir un genre d'appellation d'origine contrôlée (AOC), mais en matière de développement durable ;
3. Relier les trois grands parcs par un réseau de transport actif ;
4. Favoriser les activités sportives collectives ;
5. Améliorer l'image de la ville grâce à des entrées de ville remarquables.

➤ **Table 4 :**

- La ville devrait souscrire à la certification « vélosympathique »
- Les aménagements actuels devraient être mieux mis en valeur et leur entretien permettrait d'accroître davantage le rayonnement de Victoriaville ;
- Tous les quartiers de Victoriaville devraient donner accès au réseau cyclable. Des liens actifs doivent relier l'ensemble de la ville ;
- Une place publique polyvalente devrait être aménagée à la place de la banque CIBC ;
- Une politique de piétonnisation temporaire devrait être élaborée au centre-ville ;
- La ville devrait se doter d'une campagne publicitaire nationale ;
- Tous les éléments faisant partie du développement durable devraient être appliqués aux initiatives en ce genre à Victoriaville ;
- Les aménagements au parc Victoria doivent être réévalués et mis à jour ;
- La ville doit se positionner en tant que locomotive en matière de développement durable au Québec ;

Prioriser les orientations :

DATE DE LA
2017-01-19

N° 3

1. Création d'événements distinctifs et signatures ;
2. Victoriaville doit trouver son élément distinctif ;
3. Une place publique à l'endroit où se situe l'actuelle Banque CIBC devrait être aménagée ;
4. Rendre la rue Saint-Dominique piétonne.

Services et infrastructures :

Les quatre discussions ayant eu lieu à la table sur les services et infrastructures ont porté sur les thèmes suivants :

- Le sentiment d'appartenance et la vie de quartier doivent être la prémisse de tout développement urbain ;
- Les quartiers doivent être structurés afin de faciliter les déplacements piétonniers sécuritaires des écoliers ;
- Des investissements en rénovation doivent être apportés aux écoles des quartiers défavorisés ;
- La planification des parcs doit être faite dans une optique de satisfaire les besoins de tous les groupes d'âge ;
- Des arbres fruitiers devraient être plantés dans les parcs et espaces verts ;
- Les fils électriques devraient être enfouis dans les nouveaux quartiers ainsi que dans les quartiers plus denses. Cet enfouissement ne doit pas générer des conflits avec les autres infrastructures publiques et commencer dans les quartiers patrimoniaux ;
- L'option de desservir les quartiers non desservis seulement par l'aqueduc devrait être étudiée puisqu'elle est moins chère et permettrait une densification du tissu urbain ;
- L'habitation intergénérationnelle devrait être autorisée. L'option d'une mini maison, accessoire à l'usage habitation principale, pourrait être étudiée ;
- La gestion des eaux de ruissellement devrait être analysée à Victoriaville, particulièrement sur la rue de l'Aqueduc. Les noues génèrent plus d'entretien que les aménagements conventionnels ;
- Les rues commerciales doivent être munies de larges trottoirs. De plus, ces rues doivent pouvoir accueillir le réseau de déplacement actif ;
- Les limites de vitesse doivent être revues à la baisse dans les quartiers résidentiels ;
- L'extension des réseaux municipaux permettra une densification de la ville ;
- L'accessibilité aux parcs doit être accrue à l'exemple du parc Colonial ;
- Les parcs-écoles sont à améliorer en collaboration avec la Commission scolaire ;
- Créer un réseau actif reliant les grands parcs ;
- Les emprises des grandes voies ferrées doivent être plus exploitées ;
- La rénovation des secteurs anciens est à valoriser ;
- Accroître le service de garde ;
- Le réseau d'aqueduc doit être étendu ;

DATE DE LA
2017-01-19

N° 3

- Construire des parcs à chien ;
- Le réseau actif autour du réservoir Beaudet devrait être élargi ;
- La signalisation au mont Arthabaska doit être améliorée. Cet équipement public serait sous-exploité, des glissages et autres équipements sportifs pourraient y être construits ;
- Un nouveau plan directeur des parcs et espaces verts devrait voir le jour afin d'améliorer le verdissement de la ville ;
- Des débarcadères devraient être aménagés près des écoles afin d'accroître la sécurité ;
- Les stationnements devraient inclure des éléments participants à réduire leur empreinte écologique globale.

Prioriser les orientations :

1. Mettre en œuvre des mesures de gestion écologique des eaux de ruissellement et de la ville en générale ;
2. Créer des aménagements propices à l'établissement des familles près des écoles déjà construites ;
3. Bonifier les équipements récréatifs au sein des parcs existants.

Croissance :

➤ Croissance résidentielle :

- Il y a consensus parmi tous les intervenants sur l'idée que la Ville devrait prioriser la requalification des quartiers centraux et y retenir / attirer les jeunes familles plutôt que d'autoriser de nouveaux projets au sein des quartiers périphériques;
- La revitalisation des quartiers anciens demeure la grande priorité des intervenants, l'idée d'offrir des subventions à la rénovation ou encore des crédits de taxes aux premiers acheteurs voulant s'établir dans ces secteurs est proposée;
- En termes de secteurs à rénover, le secteur du Petit-Canada, l'intersection des rues Perreault et Saint-Jean-Baptiste, la rue Thibault, etc. Plusieurs secteurs ont été identifiés sur la carte de la ville et seront intégrés à la carte préparée par Provencher_Roy;
- En termes de secteurs à densifier, les participants identifient le terrain de l'Église Saint-Jean-Baptiste (les églises désuètes en général), les centres d'achats; le site Paré-Lecompte, la propriété du Loblaw's, le 397 Girouard, le Shermag, le stationnement du Cartier sur Notre-Dame au centre-ville, etc. Plusieurs secteurs ont été identifiés sur la carte de la ville et seront intégrés à la carte préparée par Provencher_Roy;
- Il faudrait que les ensembles résidentiels plus denses respectent des normes de construction durable et des critères de mixité (différentes tailles d'appartement ou, par exemple, des maisons de villes pour les deux premiers étages et des logements plus petits aux étages supérieurs), de manière à attirer les jeunes également;

DATE DE LA
2017-01-19

N° 3

- Il faut que les ensemble plus denses intègrent une plus grande proportion d'espaces verts et non seulement du parking;
- Il faudrait que certains immeubles à condos accueillent des commerces de proximité au rez-de-chaussée;
- Le fait de prévoir des grandes cours communes avec potagers, espaces de jeux, mobilier, etc., l'aménagement de ruelles ou d'impasses semble être un facteur d'attractivité pour les jeunes familles qui souhaiteraient s'établir dans les quartiers centraux, mais cherchent une alternative à la rue pour envoyer jouer les enfants;
- Les intervenants se questionnent sur les moyens de « couper les vannes », donc dissuader les nouveaux développements en périphérie;
- Dans les quartiers périphériques existants (ex. quartiers ouest) il faudrait que la Ville investisse pour ouvrir de nouvelles rues (la question de l'évacuation en cas d'urgence est problématique à l'heure actuelle) et amener les réseaux publics (en partie du moins), de sorte que le potentiel de redéveloppement de certains terrains trop grands serait amplifié;
- Pour les nouveaux développements en périphérie, la construction de jumelés semble constituer un bon compromis entre densification et besoin d'espace;
- La construction de plus d'une maison sur un même terrain (par ex. pour du logement intergénérationnel) est proposée. Jean Demers mentionne que le logement intergénérationnel est autorisé sur l'ensemble du territoire et les intervenants n'étaient pas au courant. Il faudrait sans doute mieux diffuser cette information parmi les citoyens et inciter cette pratique dans les quartiers de la première couronne;
- Il faudrait réaliser une étude sur les coûts réels associés au fait de vivre en périphérie;
- La question des hauteurs suscite le débat, alors que certains intervenants préféreraient garder la hauteur maximale à 4 étages et avoir un tissu urbain plus compact (ex. Plateau Mont-Royal à Montréal, centre-ville de Victoriaville), d'autres envisagent de monter jusqu'à 6-8 étages pour permettre d'avoir des espaces extérieurs de qualité (ex. cours communes). On s'entend toutefois pour dire qu'une hauteur minimale de 3 étages devrait être respectées au sein des quartiers centraux;
- La localisation des ensembles plus denses est également débattue, alors que certains groupes privilégient le long des grandes artères (ex. Bois-Francs), d'autres choisiraient de « sacrifier » certains quartiers pour faciliter l'intégration urbaine des multiplex;
- L'adoption d'une politique d'inclusion sociale est nécessaire dans le cadre des efforts de revitalisation des quartiers en situation de dégradation.

➤ **Commerces de proximité en périphérie du centre-ville :**

- La fermeture progressive des commerces en périphérie (ex. relocalisation du restaurant Asie Plus au Centre-ville) est préoccupante pour les résidents de ces secteurs. On note un appauvrissement commercial sur la rue Notre-Dame Ouest par exemple;
- La densification des secteurs périphériques déjà développés (ex. quartiers ouest) pourrait amener un bassin de clients suffisant pour soutenir une certaine activité commerciale ;
- Un participant propose de cibler certaines intersections où des activités commerciales pourraient s'implanter sur les quatre coins de rue au rez-de-chaussée et d'offrir des crédits de taxes pour inciter les entrepreneurs à s'y installer (le participant en question dit s'être inspiré de Montréal où l'on retrouve, à l'intérieur de quartiers résidentiels, des petits commerces de niche comme une boulangerie qui occupent de petites superficie et sont très populaires au sein du voisinage);

DATE DE LA
2017-01-19

N° 3

- Il fut mieux définir la vocation des pôles commerciaux de Victoriaville;
- La Ville devrait adopter une politique anti-graffiti pour alléger le fardeau des commerçants.

➤ **Agriculture :**

- Tout le monde s'entend sur la nécessité de mettre en valeur les activités et le territoire agricole de la région;
- Le problème des vastes terres agricoles laissées en friche constitue un enjeu de taille pour la communauté;
- L'idée de réaliser un partenariat avec le GTEA (Cégep de Victo) pour inciter les jeunes à s'établir suite à leurs études constitue une piste de solution intéressante;
- La Ville pourrait acquérir une banque de terre pour agir à titre de promoteur de la redynamisation du territoire agricole;
- L'établissement de petits producteurs (bio ou pas) qui louent une parcelle démontre un certain succès, mais le fait de ne pas pouvoir habiter sur place est un irritant. Une intervenante (avocate) suggère de s'inspirer du projet pilote de Saint-Camille en Estrie, et mentionne qu'il faudra surveiller les nouvelles dispositions du projet de loi modifiant la LPTAA;
- Un marché public agroalimentaire dédié aux producteurs locaux est la bienvenue. Celui-ci pourrait aussi permettre aux citoyens d'échanger certains items (ex. vivaces).

➤ **Nuisances et cohabitation des usages :**

- La relocalisation au sein des parcs industriels des entreprises liées aux activités industrielles et commerciales lourdes dispersées sur le territoire est souhaitable, et devrait même être encouragée par la municipalité. Des secteurs comme celui de la rue Thibault ne pourront jamais être consolidés en milieux de vie de qualité tant qu'il y aura des activités commerciales lourdes si proches des logements;
- Il faut mieux planifier les interfaces entre les milieux résidentiels et les activités commerciales lourdes (incluant station d'essence) et industrielles. Les intervenants mentionnent à titre d'exemples l'entreprise Canslit qui, faute d'espace, fait de la manutention en cours avant donnant sur le boulevard Labbé-Nord, face à des résidences. L'entreprise Fournier Métal est également évoquée comme source de nuisances. Il faudrait donc prévoir des zones tampons d'une profondeur suffisante et dont les aménagements ont prouvé leur efficacité (ex. talus, murs anti-bruit, écrans végétaux, etc.).

Mobilité :

Il a été demandé aux participants des tables de travail de donner leur avis quant aux interrogations suivantes :

1. Connaissant les problématiques de mobilité vécues à Victoriaville (circulation difficile aux heures de pointe, TaxiBus à capacité et autres), quelles seraient, selon vous, les mesures à mettre en place pour améliorer la situation?
2. Selon vous, qu'est-ce qui devrait être favorisé : la fluidité véhiculaire ou la mobilité active (ex : boulevard des Bois-Francis où les feux de circulation sont synchronisés et où la circulation des piétons et cyclistes est plus ardue)?

➤ **Table 1**

- L'amélioration de la mobilité à Victoriaville se traduit par la mise en place d'une ou des interventions suivantes :

DATE DE LA
2017-01-19

N° 3

- o Mettre sur pied une ou des lignes de minibus électriques. Ce mode pourrait être complémentaire au service de TaxiBus;
 - o Implanter des infrastructures routières plus accueillantes et sécuritaires pour les différents usagers de la route;
 - o Revoir la configuration de certaines intersections problématiques en aménageant des carrefours giratoires (analyse de faisabilité nécessaire);
 - o Assurer une bonne connexion entre les différents secteurs résidentiels de la municipalité, et ce, pour tous les usagers de la route;
 - o Revoir la programmation des feux de circulation du boulevard Pierre-Roux. Selon les participants, des boucles de détection devraient être aménagées sur les carrefours de cet axe afin de bien quantifier le délai offert pour la circulation véhiculaire des axes secondaires;
 - o Aménager de nouveaux axes de contournement étant donné que les axes routiers qui jouaient initialement ce rôle sont achalandés;
 - o Aménager de nouveaux liens actifs dans le centre-ville de Victoriaville qui se connecterait au réseau existant. Certains participants proposaient de revoir la configuration de certaines rues du secteur de manière à pouvoir venir y installer des trottoirs et bandes cyclables (ex : transformer des rues bidirectionnelles en rues unidirectionnelles. Le retrait d'une voie véhiculaire permettrait de venir y implanter des aménagements destinés aux modes actifs);
 - o Assurer une bonne coordination avec le MTMDET lors de réaménagements aux abords de leur réseau supérieur.
- Selon les participants, la priorisation des modes doit se faire au cas par cas. En effet, les piétons et cyclistes devraient être priorisés sur des axes donnant accès à d'importants générateurs (ex : à proximité du Cégep, aux abords des centres commerciaux et autres). La fluidité véhiculaire devrait être priorisée sur des axes de transit.

➤ **Table 2**

- L'amélioration de la mobilité à Victoriaville se traduit par la mise en place d'une ou des interventions suivantes :
 - o Optimiser le service de TaxiBus : augmenter la flotte et les périodes de service. Selon un participant, cette solution est difficilement applicable étant donné que le nombre de permis de taxis offert est limité;
 - o Mettre sur pied une ou des lignes de minibus électriques. Ce mode pourrait être complémentaire au service de TaxiBus;
 - o Promouvoir et sensibiliser les citoyens et visiteurs de Victoriaville à la cohabitation des modes et à un meilleur partage de la route (ex : Campagne de civisme);
 - o Aménager des stations de vélos libre-service pour inciter les usagers à effectuer leur déplacement à vélo (utilitaire et récréatif);
 - o Sécuriser les parcours actifs des écoliers se rendant aux différents établissements scolaires de la municipalité;
 - o Sécuriser les déplacements des piétons et cyclistes sur la rue Saint-Paul;
 - o Aménager des bandes piétonnes sur certains axes névralgiques où l'emprise ne permet pas d'implanter des trottoirs;

DATE DE LA
2017-01-19

N° 3

- o Le covoiturage n'est pas une piste de solution préconisée par certains participants. Ces derniers disent que ce mode alternatif est difficile à appliquer dans leur chaîne de déplacement quotidienne.
- Les déplacements actifs devraient être priorités au détriment de la fluidité véhiculaire. Selon les participants, des incitatifs devraient être mis en place pour que les citoyens délaissent le véhicule solo et optent plutôt pour la marche et le vélo. Un exemple d'incitatif mentionné par les intervenants consiste à augmenter le coût des stationnements et/ou en réduire l'offre.

➤ **Table 3**

- L'amélioration de la mobilité à Victoriaville se traduit par la mise en place d'une ou des interventions suivantes :
 - o Mettre sur pied une ou des lignes d'autobus électriques. Ce mode pourrait être complémentaire au service de TaxiBus et pourrait desservir le Cégep et autres grands pôles de déplacements de la municipalité. Selon les participants, un projet pilote devrait être mis en place au préalable de manière à en évaluer la fonctionnalité;
 - o Marquer et signaler les aménagements cyclables de manière à sécuriser les déplacements de ces usagers;
 - o Développer un réseau de trottoirs au centre-ville de Victoriaville. Selon les participants, ces nouveaux aménagements faciliteraient les déplacements des aînés qui ont actuellement de la difficulté à se rendre au centre-ville;
 - o Promouvoir et sensibiliser les citoyens et visiteurs de Victoriaville à la cohabitation des modes (véhicules, piétons, cyclistes et AMM) et à un meilleur partage de la route;
 - o Remplacer la bande cyclable bidirectionnelle du boulevard Labbé par une piste cyclable en site propre;
 - o Sécuriser les déplacements des piétons et cyclistes sur les artères de la municipalité;
 - o Inciter les entreprises à aménager des aires de repos et de dîner sur leur site afin que les employés restent sur leur lieu de travail le midi (réduiraient les problèmes de circulation);
 - o Aménager des liens cyclables sécuritaires le long du boulevard des Bois-Francis qui desservirait le Cégep de Victoriaville;
 - o Ajouter à la flotte de vélos locatifs à la Vélogare et au parc du réservoir Beaudet, des vélos électriques;
 - o Aménager de nouveaux stationnements pour vélos couverts et sécuritaires. Certains participants ont proposé qu'un service de stationnement pour vélo pour compléter les services offerts à la Vélogare (dans le cadre du projet d'agrandissement de l'établissement);
 - o Discuter avec les représentants de l'Hôtel-Dieu de manière à identifier des pistes de solutions quant aux problématiques de stationnement identifiées dans le secteur. Selon certains participants, l'hôpital devrait revoir à la baisse la tarification de ces stationnements, ce qui inciterait les gens à s'y garer plutôt que de stationner leur véhicule dans la rue;
- Les déplacements actifs devraient être priorités au détriment de la fluidité véhiculaire.

➤ **Table 4**

- L'amélioration de la mobilité à Victoriaville se traduit par la mise en place d'une ou des interventions suivantes :

DATE DE LA
2017-01-19

N° 3

- o Mettre sur pied une ou des lignes de minibus électriques. Ce mode complémentaire au service de TaxiBus optimiserait l'offre en transport collectif de la municipalité;
- o Aménager de l'éclairage à l'échelle humaine aux abords des installations destinées aux piétons et aux cyclistes;
- o Promouvoir et sensibiliser les citoyens et visiteurs de Victoriaville à la cohabitation des modes et à un meilleur partage de la route (ex : campagne de sensibilisation auprès des piétons et cyclistes quant à la circulation des véhicules lourds);
- o Sécuriser les trajets piétons et cyclistes aux abords des pôles générateurs et des établissements scolaires;
- o Sécuriser la traversée des piétons et cyclistes aux abords des axes du réseau supérieur (réseau du MTMDET). Selon les participants, une attention particulière devrait être portée sur les déplacements des modes actifs le long de la R-116;
- o Inciter les conducteurs au respect des limites de vitesse en aménageant des mesures de modération ou en révisant le gabarit de certaines rues larges;
- o Obliger toutes les entreprises du parc industriel à appliquer les exigences de mobilité de la Démarche D2 (accréditation actuellement en vigueur pour les entreprises situées dans l'Écoparc industriel);
- o Développer des parcours sécuritaires pour les aînées de la municipalité. Selon certains participants, la Ville mettrait en place une telle démarche au printemps 2017;
- o Le covoiturage n'est pas une piste de solution préconisée par certains participants. Ces derniers disent que ce mode alternatif est difficile à appliquer dans leur chaîne de déplacement quotidienne.

Les déplacements actifs devraient être priorisés au détriment de la fluidité véhiculaire. Selon les participants, des incitatifs devraient être mis en place pour que les citoyens délaissent le véhicule solo et optent plutôt pour la marche et le vélo. Un exemple d'incitatif mentionné par les intervenants consiste à augmenter le coût des stationnements et d'utiliser cet argent pour subventionner les nouveaux projets cyclables.

4 Fin de la rencontre

Les ateliers se sont terminés à 12h00.

5 Retour sur la consultation

Les éléments suivants ont été discutés suite aux 3 consultations tenues au courant de la semaine :

- 1- Le plan d'urbanisme ainsi que le plan de mobilité durable doivent faire partie intégrante d'un même et seul document. Ceci touche autant au contenu qu'à la forme du document. Il doit y avoir un lien formel unissant les 2 parties de ce document ;
- 2- Le plan de mobilité durable doit :
 - Cibler les interventions mesurables (ex : % transport actif) ;
 - Plusieurs propositions doivent être faites à ce niveau, peu importe les coûts associés à celles-ci ;
 - Des équations chiffrées doivent être présentées ;
 - Les propositions doivent être appuyées par des faits réels et financiers.

DATE DE LA
2017-01-19

N° 3

	3- Les orientations doivent être audacieuses. On doit voir un lien concret entre le diagnostic, les orientations et les moyens. La démarche doit être clairement visible ; 4- Les nouveaux pouvoirs qu'apportent la 122 (loi modifiant la LAU et la LPTAA) doivent apparaître dans la réglementation.

Rédaction du procès-verbal de la réunion

Ce procès-verbal de réunion est préparé par Samuel Ferland, Maude Brochu et Geneviève Pharand le 26 janvier 2017 et révisé par Sylvain Gariépy le 30 janvier 2017.

ACTIVITÉ NO.9

ATELIER D'IDÉATION (MARDI 4 AVRIL 2017)

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

PROJET
Plan d'urbanisme et plan de mobilité, Victoriaville
Atelier d'idéation

DOSSIER URBANISME
160089

PARTICIPANTS	CIE	RÔLE / TITRE	COURRIELS
TABLE 1			
Valérie Charest	Provencher Roy	Urbaniste	vcharest@provencherroy.ca
Jean-François Morissette	Ville de Victoriaville	Directeur du Service de la gestion du territoire	jean-francois.morissette@ville.victoriaville.qc.ca
André Bellavance	Ville de Victoriaville	Maire	mairie@victoriaville.ca
Patrick Paulin	Ville de Victoriaville	Conseiller District Charles-Édouard Mailhot	patrick.paulin@victoriaville.ca
Charles Verville	Ville de Victoriaville	Coordonnateur, Division des Communications	charles.verville@victoriaville.ca
Martin Lessard	Ville de Victoriaville	Directeur Général	martin.lessard@victoriaville.ca
TABLE 2			
Maude Brochu	Provencher Roy	Urbaniste	mbrochu@provencherroy.ca
Mélanie Pinard	Ville de Victoriaville	Agente du développement du patrimoine	Melanie.pinard@victoriaville.ca
Yves Arcand	Ville de Victoriaville	Directeur des services juridiques	Yves.arcand@ville.victoriaville.qc.ca
Martin Leblond	Ville de Victoriaville	Directeur de la sécurité publique	Martin.leblond@ville.victoriaville.qc.ca
France Auger	Ville de Victoriaville	Conseillère, district Parc-Terre-des-Jeunes	France.auger@victoriaville.ca
Denis Morin	Ville de Victoriaville +	Conseiller, district Arthabaska-Nord	Denis.morin@victoriaville.ca
Michael Provencher	Ville de Victoriaville	Conseiller, district Arthabaska-Ouest	Michael.provencher@victoriaville.ca
TABLE 3			
Sylvain Gariépy	Provencher Roy	Chargé de projet / Urbaniste	sgariepy@provencherroy.ca
Jean Demers	Ville de Victoriaville	Coordonnateur, Division de l'urbanisme	jean.demers@victoriaville.ca

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

Alexandre Côté	Ville de Victoriaville	Conseiller, District Sainte-Famille	alexandre.cote@victoriaville.ca
Benoit Gauthier	Ville de Victoriaville	Conseiller, District Parc-de-l'île	benoit.gauthier@victoriaville.ca
Catherine Ouellet	Ville de Victoriaville	Directrice Ressources financières et matérielles	catherine.ouellet@victoriaville.ca

TABLE 4

Samuel Ferland	Provencher Roy	Urbaniste	sferland@provencherroy.ca
Sylvain Thériault	Ville de Victoriaville	Coordonnateur, Transport et projets spéciaux	sylvain.theriault@victoriaville.ca
Marc Morin	Ville de Victoriaville	Conseiller district Parc-Victoria	marc.morin@victoriaville.ca
Christian Lettre	Ville de Victoriaville	Conseiller district Arthabaska-Est	christian.lettre@victoriaville.ca
Christine Saint-Pierre	Ville de Victoriaville	Directrice loisir, culture et vie communautaire	christine.st-pierre@victoriaville.ca
Serge Cyr	Ville de Victoriaville	Directeur du service de l'environnement	Serge.cyr@victoriaville.ca

La rencontre s'est déroulée au Carré 150 de Victoriaville de 8h45 à 16h30.

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

DÉROULEMENT DE LA RENCONTRE

Atelier de l'avant-midi - VERS UNE VISION D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Question 1. Comment gérer la croissance démographique anticipée ?

TABLE 1

- Les participants ont la ferme volonté de favoriser le redéveloppement ;
- Ils évoquent qu'on devrait concentrer les efforts à travailler à l'intérieur du périmètre urbain avec des incitatifs au redéveloppement ;
- La réflexion sur l'éventuel l'exclusion du périmètre urbain devrait se faire de façon progressive en parallèle avec le développement du périmètre urbain ;
- La première étape serait d'identifier clairement les terrains disponibles pour le développement afin de créer un inventaire précis (superficie des terrains, contraintes, affectation, etc.) ;
- Les participants sont conscients que la limite de la croissance de Victoriaville peut engendrer des conséquences sur la compétitivité avec les autres villes.

TABLE 2

- Il n'y a pas de consensus sur la nécessité de geler le périmètre d'urbanisation
 - Deux conseillers sont pour, au moins pour 10 ans;
 - Un conseiller préférerait qu'on le contrôle, mais préférerait garder une porte ouverte, surtout pour les secteurs de la ZAP où les infrastructures sont déjà présentes ;
 - Il est proposé que s'il y a demande d'exclusion de la part d'un promoteur, on autorise en priorité les secteurs déjà desservis (ex. rue Gamache Est) et que les conditions en termes de développement durable soient très strictes;
- Il y a consensus sur la question de redévelopper le tissu urbain existant, surtout les quartiers dégradés (ex. Notre-Dame Ouest).

TABLE 3

- Développer les espaces libres dans le périmètre d'urbanisation, mais ne pas accepter tous les projets (ex. : en arrière COOP, augmentation circulation) ;
- Se questionner sur ce que veut la clientèle ;
- Devrait prioriser les efforts sur les projets WOW à l'intérieur du périmètre urbain (ex. : Sel Warwick);
- Pourrait permettre de plus petits terrains ;
- Réfléchir en fonction de la richesse collective ;
- Encourager le renouvellement du cadre bâti actuel ;
- Autoriser les secteurs de mini-maisons (seulement en arrière-cour) ;

TABLE 4

- Geler le périmètre urbain pourrait créer une fuite de la population vers les municipalités limitrophes si les jeunes familles ne peuvent construire de nouvelles maisons unifamiliales isolées sur le territoire de Victoriaville ;
- Pour le plan d'urbanisme en rédaction, le périmètre urbain devrait être gelé. Cependant, il faudrait réviser cette position dans 5 ans afin de s'assurer qu'il reste assez de territoire constructible à ce moment ;
- L'effort de construction devrait viser les secteurs à redévelopper.

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

Question 2. Jusqu'à quel point la Ville devrait-elle s'immiscer dans la croissance urbaine?

TABLE 1

- La ville pourrait s'immiscer dans la croissance urbaine en étant à la fois interventionniste et libre-marché. Plusieurs exemples d'interventionnisme sont énoncés comme le projet du Sel Warwick et de l'église ;
- Il pourrait y avoir une certaine souplesse de l'interventionnisme pour mettre un peu moins de contraintes ;
- Utiliser davantage les pouvoirs de la ville pour introduire le changement (Ex. : obliger les commerces de proximité ou les espaces verts dans les nouveaux projets résidentiels) ;
- Une façon d'être interventionniste pour les participants consisterait à utiliser des outils comme le règlement sur les ententes promoteurs et le règlement de construction par exemple.

TABLE 2

- On vise le 2 altères et demi ;
- La ville ne doit pas être promoteur, le cas de l'usine de sel Warwick était exceptionnel ;
- Plus de règles sont toutefois nécessaires, notamment en termes d'intégration architecturale des nouveaux bâtiments sur les terrains à redévelopper ;
- Le cas Shermag est cité en bon exemple, notamment en termes de consultations citoyennes et de l'entente de développement ;
- Un programme d'aide à la rénovation pour les quartiers anciens (ex. Secteur l'Assomption qui a déjà une école et un parc) est souhaitable ;
- La ville peut générer des transformations structurantes en intervenant sur le domaine public (ex. centre-ville) ;
- Il n'est pas nécessaire de punir pour convaincre.

TABLE 3

- Voir au cas par cas ;
- La ville ne devrait pas jouer le rôle du promoteur ;
- Les incitatifs devraient être plus graduels vers le plus sévère.

TABLE 4

- La ville doit intervenir avec les promoteurs, mais le niveau d'intervention reste à définir ;
- La ville doit favoriser l'intégration intergénérationnelle grâce à l'intervention sur les promoteurs de bâtiments pour personnes âgées, la ville doit s'assurer que ces immeubles desservent toutes les tranches d'âge ;
- La ville doit intervenir ou avoir une main mise sur son développement ;
- Pour le Colonial, des barèmes précis de construction devraient être déterminés ;
- Le PIIA devrait être plus sévère en matière architecturale (autant résidentiel que commercial) ;
- Certaines règles de contingentement devraient venir régir le nombre de stations-service pour chaque secteur ;
- Les règlements d'urbanisme doivent favoriser le commerce de proximité.

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

Question 3. Quels usagers de la route devraient être priorités par la stratégie de mobilité (modes actifs, automobilistes ou usagers du transport collectif)?

TABLE 1

- La stratégie de mobilité devrait prioriser l'amélioration du transport en commun et actif ;
- Le service de Taxibus serait à améliorer grandement puisqu'ils sont définitivement victimes de leur succès ;
- L'implantation d'un autobus électrique pour inciter le transport collectif est une avenue à explorer;
- Les participants s'entendent pour ne pas prioriser un mode de transport au détriment d'un autre. Ils énoncent plutôt un partage équitable de la route sur certaines artères. La culture du partage de la route est une pratique à mettre de l'avant et à prioriser ;
- Il serait nécessaire de cibler des voies de circulation pour la culture du partage de la route afin de ne pas engendrer des conflits sur les voies de transit. Cette théorie devrait être adaptée selon le contexte des quartiers et de chaque rue.

TABLE 2

- Les participants ne comprennent pas pourquoi il faudrait prioriser certains usagers de la route aux dépens des autres, on devrait plutôt viser la cohabitation harmonieuse et sécuritaire.
- On peut toutefois envisager de reconfigurer certaines rues trop larges;

TABLE 3

- Bois-Francs et Jutras, plus faciles pour les automobilistes, alors que dans les autres zones, prioriser le piéton (voir selon les artères) ;
- Éviter le transit dans les quartiers résidentiels ;
- Oui au transport collectif ;
- Solution de l'autopartage de type car2go.

TABLE 4

- Les usagers de la route à favoriser sont ceux utilisant les transports actifs et collectifs. Cependant, le transport routier automobile ne doit pas être pénalisé ;
- L'aménagement urbain doit être repensé en fonction des modes de transports actifs et collectifs ;
- Une éducation de la population doit être faite afin que la population priorise les transports actifs et collectifs ;
- Investir dans les transports collectifs, dans un minibus électrique particulièrement ;
- Travailler sur les aménagements pour inciter les parents et leurs enfants à sentir que l'utilisation des transports actifs est sécuritaire ;
- Essayer de comprendre pourquoi la commission scolaire a regroupé les groupes d'âge dans des écoles particulières au lieu de prioriser les écoles de quartiers multiâge. Ces écoles de quartiers favoriseraient les déplacements actifs envers les élèves.

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

Question 4. Est-on prêt à améliorer les conditions de circulation des usagers du transport collectif et/ou des modes actifs (piétons et cyclistes) au détriment de la fluidité véhiculaire sur certains axes ?

TABLE 1

- Les conditions de circulation des usagers du transport collectif et/ou actif devraient être améliorées selon le contexte et pas au détriment des autres modes de transport. Chacun doit pouvoir trouver sa place ;
- Les participants s'entendent pour dire qu'il est nécessaire de procéder à une certaine éducation, une sensibilisation des citoyens si on veut voir une adaptation et un changement dans les habitudes de vie ;
- L'ensemble des modes de transport doit être sécuritaire et confortable.

TABLE 2

- Sans mener la guerre aux automobilistes (cela demeure une réalité pour les familles), tous s'entendent sur la nécessité de favoriser une meilleure cohabitation des usagers, même si cela implique de réduire un peu la fluidité des déplacements véhiculaires sur certaines rues;
 - Il faut toutefois se baser sur des études et bien planifier les liens actifs (ex. les phases piétonnes décalées peuvent être irritantes lorsqu'il n'y a pas de piétons);
 - Les rues à sens unique ne sont pas favorisées.

TABLE 4

- La priorisation des modes de transport, tout en respectant l'enveloppe financière disponible, devrait favoriser les transports collectifs ;
- Une taxe sur le stationnement pourrait financer, en partie, les aménagements en transport collectif ;
- La sécurité piétonnière doit être une priorité ;
- La place de l'automobile doit être partagée entre les transports actifs et collectifs, les mentalités doivent aller en ce sens.

Atelier de l'après-midi - DÉVELOPPEMENT DURABLE / APPLICABILITÉ ET ENJEUX

Question 1. Comment favoriser la rénovation et la transformation des quartiers anciens (Ex. : Arthabaska, rue Notre-Dame Ouest, pourtour église Sainte-Victoire, Centre-ville, premières couronnes) ?

TABLE 1

- La rénovation et la transformation des quartiers anciens devraient cibler des secteurs précis ;
- La mise en place d'incitatifs financiers ou non est une option intéressante selon les participants (par ex. : conseils clé en main pour augmenter la valeur de l'immobilier, subventions en argent pour rénovation) ;
- La revalorisation de la première couronne semble être prioritaire pour créer une augmentation de la valeur foncière et s'assurer de l'attractivité de ces quartiers pour les jeunes familles. Il est possible

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

que la tranche d'âge plus âgée délaisse prochainement leur maison et il est nécessaire de mettre en place une stratégie pour que les jeunes familles ou les nouveaux ménages puissent trouver leur compte dans les quartiers anciens (plus près des services, du centre-ville, etc.) ;

- Une autre option serait d'ouvrir des incitatifs financiers à tous les secteurs, mais de mettre en place des critères (inspiré du programme habitation durable). Il serait également possible de moduler le montant de la subvention selon le rayon ou la proximité de certains services ;
- Le travail sur les espaces publics est également très important (rues, parcs, etc.) pour rendre ces espaces attrayants et profiter de cette revitalisation pour créer un effet de levier.

TABLE 2

- Intervenir en priorité sur le domaine public;
 - Ex. Animer le parc de l'Académie près de l'église Sainte-Victoire, réaménager les trottoirs du secteur autour de l'église Sainte-Victoire en collaboration avec la Fabrique, travailler les connexions actives vers les écoles, le parc, cimetière, etc ;
- Adopter un programme de subvention pour la rénovation des bâtiments anciens (centre-ville, Notre-Dame Ouest, Vieil-Arthabaska, première couronne d'urbanisation);
 - Respecter les priorités et les moyens financiers de la Ville: poursuivre avant tout le programme de rénovation des façades au centre-ville et de bâtiments patrimoniaux;
 - Allouer des subventions pour la remise aux normes (électricité, plomberie, etc.) des bâtiments anciens;
 - Programme visant à inciter les familles à s'établir dans les quartiers centraux et la première couronne d'urbanisation (bungalows des années 50-70) pour les rapprocher des écoles et des services;
- La sensibilisation des familles aux avantages de s'établir dans les quartiers anciens est un facteur clé du succès de telles initiatives;
 - Le fait demeure que les familles caressent le rêve de construire leur propre maison et c'est pourquoi elles préfèrent s'établir en périphérie;
 - Il faut démontrer les avantages liés à la santé et à la qualité de vie de vivre dans les quartiers anciens (ex. les enfants peuvent se rendre à l'école et à leurs activités à pied ou à vélo, abondance de végétation mature, grands terrains, pas besoin de prendre la voiture pour s'acheter une pinte de lait, etc.) ;

TABLE 3

- Rotation dans les quartiers pour l'aide à la rénovation, commencer par Notre-Dame Ouest
- Stationnement souterrain ou au rez-de-chaussée

TABLE 4

- Des subventions à la rénovation pour les bâtiments anciens doivent être accordées ;
- Les premiers secteurs qui doivent recevoir ces subventions sont ceux situés au pourtour des zones scolaires déjà établies ;
- Il faut favoriser la relocalisation des industries à l'intérieur du parc industriel, des subventions

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

doivent également être faites pour ces relocalisations ;

- Le programme de rénovation de façade au centre-ville doit être maintenu ;
- La densité doit être circonscrite au centre-ville ;
- Les stationnements étagés ne sont pas une option intéressante ;
- Le règlement de zonage devrait comporter un ratio maximum pour le nombre de cases de stationnement permis.

Question 2. Où procéder à la densification du territoire ?

TABLE 1

- La localisation de la densification dépend grandement de chaque secteur. Certains critères doivent être présents pour la densification (services, structure, desserte, qualité des aménagements et des espaces) ;
- La densification pourrait être effectuée partout dans le périmètre urbain, tout est une question d'intégration ;
- Utiliser des outils réglementaires pour la densification (zonage pour les marges et les dimensions des terrains et PIIA pour l'intégration) ;
- La mini-maison est une option à envisager sur les terrains pouvant l'accueillir.

TABLE 2

- Planification d'ensemble : il faut identifier des secteurs complets et non favoriser la densification à la pièce (spot-zoning) ;
- Les quartiers centraux, où il y a déjà des immeubles de plus haute densité et plusieurs bâtiments très dégradés, sont plus favorables à l'accueil d'immeubles multifamiliaux qu'en périphérie ;
- Certaines rues très larges sont mieux adaptées pour accueillir la densification (ex. rue de Bigarré au coin de la rue Perreault mais ne fait pas l'unanimité).

TABLE 3

- Centre-ville et pourtour dont le coin Perreault et Saint-Jean-Baptiste
- Près des services

TABLE 4

- La densification doit se faire au centre-ville et à son pourtour en priorité ;
- Les grands axes routiers pourraient aussi être densifiés ;
- Les mini-maisons seraient également un genre de densification à étudier.

Question 3. Quelle forme devrait prendre la densification ?

TABLE 1

- La forme de la densification est en lien direct avec la localisation. Les participants s'entendent sur le fait que l'intégration urbaine doit être recherchée pour assurer les projets de densification ;
- Il semble clair que le maximum à autoriser serait de 4 à 6 étages ;

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

- La sensibilisation des citoyens et leur accompagnement dans la démarche lors d'un projet de densification sont nécessaires. Cela permettrait entre autres de guider l'implantation pour éviter les nuisances (ensoleillement, proximité) ;
- Un participant mentionne l'option d'implanter des contraintes financières à la non-densification (par exemple ceux qui densifient sont exemptés de frais de parc et ceux qui font des projets non denses doivent payer les frais de parc).

TABLE 2

- L'harmonisation avec le tissu urbain existant est la clé :
 - Resserrer les règles en matière d'intégration architecturale;
 - Moduler les hauteurs en fonction des gabarits des constructions voisines;
- Dans les quartiers centraux, une hauteur de 4 étages est favorisée pour les bâtiments plus denses. Pour plus haut (max. 6 étages), il doit vraiment être démontré que cela s'intègre bien aux milieux existants;
- Dans les quartiers périphériques, on peut réfléchir à des façons différentes de densifier (trouver des alternatives aux traditionnelles rues encadrées des bâtiments unifamiliaux jumelés ou isolés);
- Il faut proposer un modèle de densification en s'inspirant de projets réussis, incluant ailleurs au Québec, c'est un mot qui fait peur et il doit être mieux expliqué;
- Les conseillers sont sensibles aux préoccupations citoyennes sur le manque de couvert végétal et d'espaces extérieurs de qualité associés aux immeubles multifamiliaux qui se construisent actuellement dans la ville;
- La mixité fonctionnelle (rez-de-chaussée commerciaux) devrait être une condition pour la création d'ensembles de bâtiments plus dense (ex. si on autorise un projet mixte sur la propriété du Loblaws);
- La mixité sociale est également favorisée (ex. ensembles multigénérationnels, inclusion de logements sociaux et abordables, etc.)
- L'idée d'autoriser un logement supplémentaire détaché du bâtiment principal sur les lots de grandes tailles (ex. mini-maison ou ajout d'un appartement au-dessus d'un garage isolé), mais celui-ci doit s'harmoniser au bâtiment principal et être conçue dans les règles de l'art (protection incendie, assurances, etc.) ;
- Les participants sont défavorables à la création d'un parc de mini maisons, surtout s'il s'agit de maisons mobiles.

TABLE 3

- Maisons en rangée à l'extérieur du centre-ville (max : 3)

TABLE 4

- La meilleure forme de densification pour Victoriaville est la maison en rangée avec une cour intérieure partagée ;
- La hauteur maximale des bâtiments ne doit pas dépasser 6 étages ;
- Les hauteurs doivent être gérées par PIIA ;
- Des secteurs de requalification où une densité plus importante est à prescrire devraient être

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

déterminés.

Question 4. Comment favoriser la mixité sociale?

TABLE 1

- Il est nécessaire de mettre en place un politique de logement général avant toute chose ;
- Étudier la possibilité de développer d'autres moyens comme les coopératives d'habitation ;
- Une option pourrait consister à exiger un pourcentage de logements abordables dans un projet d'ensemble lorsqu'il y a plus de X logements ;
- Les incitatifs financiers ne sont pas à prioriser pour favoriser la mixité sociale.

TABLE 2

- La question de la gentrification est préoccupante, il faut prendre en compte les besoins des personnes défavorisées dans les projets de rénovation urbaine dans les quartiers centraux;
- L'adoption d'une politique de l'habitation incluant des critères visant à favoriser la mixité intergénérationnelle et sociale est proposée ;
- L'obligation pour les projets dérogatoires de fournir un pourcentage de logements sociaux (privilégier les coopératives d'habitation plutôt que les immeubles à loyers modiques créant des ghettos) et/ou propriétés abordables est mise de l'avant, conformément à une politique qui encadrerait de telles demandes au moment de conclure des ententes avec les promoteurs.

TABLE 4

- Des initiatives de mixité sociale doivent être étudiées, mais la ville ne doit pas trop intervenir dans ce secteur ;
- L'idée de mélanger les différents types de population ne plait pas énormément.

Question 5. Devrait-on densifier les pôles commerciaux existants?

TABLE 1

- La densification des pôles commerciaux devrait inclure une meilleure utilisation de l'espace avec une certaine mixité (sous conditions) ;
- La mixité verticale (rez-de-chaussée commercial avec étages résidentiels supérieurs) est une avenue intéressante ;
- Il est nécessaire de prioriser les pôles commerciaux existants et les locaux commerciaux vacants avant d'autoriser d'autres zones commerciales ;

TABLE 2

- La réponse est mitigée face à la possibilité d'inclure une composante résidentielle au sein des centres-commerciaux, l'idée d'y intégrer des résidences pour aînés n'est pas bien reçue de prime abord, si on le fait on devrait revoir complètement l'aménagement des sites ;
- Il faut tout de même réfléchir à des solutions pour mieux encadrer la rue, réduire l'impact négatif des grandes surfaces asphaltées (i.e. stationnements) et favoriser les déplacements actifs;
- L'absence de commerces de proximité en périphérie interpelle plus les participants, il faut réfléchir à des solutions pour desservir les quartiers excentrés, assurer la viabilité des commerces et mieux

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

contrôler la cohabitation des fonctions ;

- L'exemple de la station-service implantée à proximité d'une garderie dans le secteur Sainte-Rose est nommé comme un exemple à ne pas suivre;
- L'utilisation de la procédure des usages conditionnels en prévoyant des critères de sélection des usages souhaités (ex. fruiterie, boucherie, etc.) et en spécifiant des critères d'intégration urbaine (ex. connexions actives avec les quartiers, façades sur rue, etc.) est privilégiée.

TABLE 4

- Des usages résidentiels devraient être inclus dans les pôles commerciaux afin de structurer les 2 principaux centres commerciaux. Ces habitations devraient être construites dans les aires de stationnement et comporter un rez-de-chaussée commercial. Ils devraient également être mixtes et intergénérationnels.

Question 6. Comment devrait-on bonifier l'offre de transport collectif et alternatif à l'auto-solo?

TABLE 1

- Les mentalités et les habitudes de vie sont à changer pour diminuer l'auto-solo ;
- Des politiques de mobilité durable pourraient être mises sur pied par les entreprises privées, pour que des véhicules soient mis à disposition des employés durant la journée par exemple ;
- Le prêt de véhicules municipaux ne fait pas l'unanimité ;
- La mise en place de véhicules libre-service constitue une option intéressante, de même que l'implantation d'un système de transport collectif à horaire fixe ;
- Des espaces de stationnement réservés pour le covoiturage et l'autopartage devraient être implantés.

TABLE 2

- La nécessité d'implanter un service de transport collectif complémentaire à Taxibus fait consensus;
- Il y a débat sur la forme, certains participants pensent que le projet pilote de taxi collectif qui fait la navette vers l'école Mgr Côté le matin devrait être analysé et prendre de l'expansion. D'autres voudraient explorer la possibilité d'implanter un circuit de minibus à horaire et trajet fixes (ex. minibus électrique de Québec) ;
- L'idée de louer / prêter les véhicules municipaux aux résidents (autopartage) est intéressante, mais cela dépend des modalités du contrat avec le fournisseur.

TABLE 3

- Oui à l'autopartage
- Une ligne d'autobus à heures déterminées
- Stationnement incitatif de covoiturage (identification formelle)
- Permettre l'aménagement d'abribus sur terrain industriel

TABLE 4

- La ville doit se doter d'une politique en transport durable. Celle-ci devra favoriser le covoiturage entre les employés de la ville et mettre à la disposition de tous les véhicules électriques municipaux,

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

lorsque disponibles ;

- Créer des places réservées pour le covoiturage ;
- Le transport collectif doit être amélioré ;
- Obliger les grandes institutions à se doter d'une politique en transport durable à l'image de l'administration municipale ;
- Promouvoir une campagne éducationnelle sur les avantages des transports actifs et collectifs.

Question 7. Comment devrait-on bonifier l'offre en transport actif (marche et vélo)?

TABLE 1

- L'offre de transport actif devrait être bonifiée par le partage de l'espace public ;
- Il est prioritaire de compléter et de relier les liens cyclables et piétons entre les parties du territoire de Victoriaville ;
- La distinction entre le vélo de loisir et le vélo utilitaire devrait se refléter dans la planification des liens actifs ;
- L'accessibilité des modes actifs sur l'ensemble de l'année devrait être améliorée ;
- La perméabilité des liens actifs (trajectoire plus directe et les lignes de désir) devrait être bonifiée.

TABLE 2

- L'idée de consolider le réseau cyclable utilitaire et de créer des liens sécuritaires et efficaces entre les pôles d'achalandage fait consensus, et spécifiquement vers le centre-ville ;
- Si possible, aménager les liens cyclables sur des rues parallèles aux grandes artères et rues collectrices (ex. Bois-Francs ou Jutras), qui doivent assurer la fluidité véhiculaire avant tout;
- Puisque l'aménagement de pistes cyclables en site propre séparées de la chaussée par une bordure de béton ou une bande de plantations est coûteux, l'utilisation de bollard (ex. rue Thibault) peut être une alternative intéressante pour sécuriser les cyclistes;
- Pour les piétons, on peut réduire l'emprise de certaines rues (fosses de plantations, noues végétalisées, pistes cyclables, trottoirs élargis, etc.) pour induire un ralentissement de la circulation et favoriser le sentiment de sécurité des piétons;
- Bonifier le service des vélos jaunes – ajouter des bornes de service.

TABLE 3

- Politique de déplacement actif (douches et support à vélo)

TABLE 4

- Des abris et des stationnements pour vélo doivent être installés un peu partout sur le territoire municipal ;
- Étudier le rapport de l'organisme Vélosympathique pour voir où sont les faiblesses et les forces de Victoriaville en matière de vélo afin de consolider le réseau cyclable victorivillois ;
- Se doter d'un « plan du vélo » sur 5 ans pour accroître la part modale de déplacement en vélo ;
- Étudier les différents types de vélos- libre-service et voir s'il serait possible de l'implanter à Victoriaville.

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

Question 8. Comment devrait-on gérer le stationnement?

TABLE 1

- Le stationnement devrait faire l'objet d'une vision intégrée et de discussions avec l'ensemble des acteurs concernés (CIUSSS, commerçant, institutions, Cégep, etc.) ;
- La rue ne doit pas être perçue comme une extension de la propriété, mais bien comme une opportunité de l'utiliser ponctuellement ;
- Dans les secteurs plus problématiques, la solution pourrait passer par un système de vignette pour les résidents (permis de stationnement sans restriction pour ces derniers) et l'ajout d'une durée limitée pour les usagers ou les consommateurs non-résidents (par exemple, durée maximale de 2h00). Cette solution devrait faire l'objet d'une étude plus poussée avant d'être implantée ;
- Utiliser davantage la rue comme stationnement, augmenter le nombre de jours où il est permis de stationner sur la rue l'hiver de nuit. Il serait nécessaire de cibler des quartiers dans ce cas. La question du déneigement devrait être adaptée ;
- Étudier la possibilité du partage de stationnement entre les entreprises et les institutions ;
- Dans le cas des nouveaux développements avec un certain nombre de logements, le stationnement souterrain pourrait devenir obligatoire. Il pourrait y avoir une stratégie incitative (par exemple, si le stationnement est souterrain, le bâtiment pourrait bénéficier d'un étage supplémentaire, à utiliser dans le cas de projet dérogoire en PPCMOI).

TABLE 2

- Privilégier une gestion intelligente du stationnement au centre-ville (compteurs en temps réel, application mobile, rediriger les gens vers d'autres stationnements disponibles, etc.) ;
- Les stationnements étagés ne sont pas favorisés ;
- Les stationnements souterrains sont souhaitables, mais difficilement obligatoires dans le contexte économique de Victoriaville ;
- Il faut explorer la possibilité de taxer les stationnements privés surdimensionnés – ex. Hôpital (valider les nouveaux pouvoirs accordés en vertu du projet de loi 122)
- Pour les pôles institutionnels problématiques, les vignettes pour résidents accompagnés d'une limite de 2h max pour les non-résidents apparaissent comme un moindre mal.

TABLE 3

- Stationnement dans la rue (payant autour de l'hôpital) avec un système de vignette

TABLE 4

- L'hôpital et le Cégep devraient être invités à élaborer, avec la ville, un plan de gestion de stationnement ;
- Les résidents vivant près de l'hôpital (Arthabaska) devraient avoir des vignettes de stationnement sur rue. Ainsi, les employés et utilisateurs des services hospitaliers seraient obligés de se garer dans les aires de stationnement prévues pour eux ;
- Les aires de stationnement étagées ne sont pas une solution adaptée pour Victoriaville ;
- Le prix du stationnement (parcomètre) doit être légèrement augmenté afin de financer un fonds

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

sur le transport collectif.

Question 9. Comment diminuer l'empreinte écologique du parc immobilier (résidentiel, commercial, industriel et institutionnel)?

TABLE 1

- Inciter au lieu d'obliger les toits verts. Certains participants ont peur de la durabilité des toits végétalisés;
- Les toits verts pourraient être obligatoires pour les bâtiments municipaux afin de montrer l'exemple ;
- L'obligation de toit blanc pourrait être mise à la réglementation ;
- Les stationnements municipaux devraient obligatoirement être en matériaux alvéolaires ou perméables lors de toute réfection ou construction, par contre pour les stationnements privés, les participants favorisent plus des incitatifs (inspiré du programme habitation durable) ;
- Le verdissement des voies publiques pourrait être bonifié afin de rendre certaines rues locales moins larges (diminution de l'utilisation d'asphalte) ;
- Les participants sont d'accord pour que les gestes de la ville soient qualifiés d'innovants, mais que les gestes privés soient plus tendance.

TABLE 2

- Bonifier les normes VHD et oser être plus restrictifs sur certains éléments du règlement d'urbanisme (ex. verdissement des aires de stationnement);
- Donner l'exemple sur le domaine public;
- Lancer un projet pilote d'écoquartier (ex. site du Loblaws), mais qui reste inclusif pour les personnes à faible revenu. Dans ce cas-là la Ville pourrait être plus interventionniste comme pour le projet du sel Warwick.

TABLE 3

- Stationnements écologiques et surfaces perméables
- Toit pâle
- Programme incitatif

TABLE 4

- La politique de transport durable, incluant un programme de gestion des GES, doit être axée sur la diminution de l'empreinte écologique ;
- Les normes de zonage et d'urbanisme doivent être resserrées ;
- La formule d'aménagement des sels Warwick devrait être reprise lors de la relocalisation des grandes industries.

Question 10. Jusqu'à quel point devrait-on réduire l'impact écologique du transport véhiculaire?

TABLE 1

- Développer le réseau de bornes électrique sur le domaine public ;

DATE DE LA RÉUNION
2017-04-04

N° 10

- Étant donné la subvention gouvernementale pour les véhicules privés électriques, les participants sont d'avis qu'aucun soutien financier municipal ne devrait exister ;
- Travailler sur un partenariat avec les entreprises privées pour implanter des bornes électriques sur certains sites (par exemple : Centre d'achat). La possibilité de l'exiger pour les stations-service a également été mentionnée ;
- Des pistes de réflexion ont été lancées concernant l'interdiction des services au volant dans certains secteurs problématiques ;
- L'idée d'électrifier la flotte de véhicule Taxibus a aussi été énoncée.

TABLE 3

- Pas d'interventionnisme
- Ajout de borne électrique à des endroits stratégiques
- Mettre de l'emphase sur les modes actifs
- Via les bandes cyclables vers les secteurs d'emplois
- Éliminer la discontinuité du réseau

TABLE 4

- La ville pourrait suivre la politique québécoise de subvention à l'achat de véhicule électrique ;
- Réserver des places de stationnement pour les véhicules électriques dans le règlement de zonage ;
- Créer une plate-forme d'inscription pour le covoiturage.

Question 11. Comment protéger et mettre en valeur les espaces verts et publics?

TABLE 3

- Incroyables comestibles dans tous les parcs
- Mettre en valeur les zones inondables

TABLE 4

- Élaborer un plan de conservation des milieux naturels ;
- Actualiser et mettre en œuvre le plan des corridors verts et bleus (élaborer une stratégie d'acquisition de terrains afin de lier l'ensemble des milieux naturels) ;
- Créer des espaces publics près des cours d'eau ;
- Construction d'une piscine flottante ;
- Aménagement d'une place publique près du Carré 150 ;
- Identifier des vues d'intérêt naturel.

Fin de la réunion : 17h00

Rédaction du procès-verbal de la réunion

Ce procès-verbal de réunion est préparé par Samuel Ferland, Maude Brochu et Valérie Charest le 5 avril 2017 et révisé par Sylvain Gariépy le 18 avril 2017.



VILLE DE VICTORIAVILLE