8.2.3 Gestion des corridors routiers et aménagement en bordure des autoroutes

Le réseau routier supérieur traverse autant le milieu agricole que le milieu urbain. L'impact de l'urbanisation et l'accroissement du trafic routier et du camionnage, combiné à l'augmentation du nombre d'accès privés le long des routes d'importance, fait en sorte de diminuer la fluidité de la circulation, réduisant à plusieurs endroits la fonctionnalité du réseau routier supérieur et amenant ainsi une augmentation des risques d'accident.

À cette fin, la réglementation municipale doit comprendre des dispositions afin de minimiser les accès le long des routes et le nombre d'intersections avec le réseau supérieur ainsi que de prévoir des marges de recul qui assurent une bonne visibilité. Le réseau routier municipal doit également être conçu de façon à protéger la fonction de transit du réseau supérieur. En ce sens, les municipalités doivent adopter des normes de gestion des accès et des corridors routiers selon les dispositions du **document complémentaire.** À cet effet, les municipalités peuvent également consulter le *Tome 1 - Conception routière*[1] qui présente l'ensemble des normes du MTMDET relatives à la conception, la construction et l'entretien routier, incluant la conception géométrique des carrefours, des intersections (routes et rues) et des accès au réseau supérieur.

De plus, lors de la planification de développements urbains qui impliquent l'ouverture de nouvelles rues ou d'accès donnant sur le réseau supérieur, les municipalités ou les requérants doivent consulter le MTMDET avant toute émission de permis de lotissement et de construction afin de s'assurer que le projet ne nuira pas à la fonctionnalité du réseau et ainsi obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation du projet.

La présence de deux autoroutes de grandes importances sur le territoire amène également la MRC à se préoccuper de l'aménagement, de l'affichage et de l'esthétisme en bordure de celles-ci. L'image du territoire pourrait être affectée entre autres par un affichage abusif et la prolifération de panneaux de toutes sortes ainsi que par des aménagements non contrôlés, non entretenus ou de piètre qualité architecturale. De plus, certains aménagements encombrants et types d'affichage peuvent devenir une source de distraction pour les automobilistes.

Ainsi, les municipalités concernées par le passage d'une autoroute sur leur territoire doivent reprendre minimalement les dispositions du **document complémentaire** qui s'appliquent à l'intérieur d'une bande de 200 mètres à partir de l'emprise d'une autoroute ainsi que dans la cour donnant sur une autoroute. Ces dispositions visent à permettre l'harmonisation du paysage autoroutier à travers la MRC et pourront se traduire à l'intérieur des règlements d'urbanisme tels que le zonage ou les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

[1] Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, *Collection Normes – Ouvrages routiers, Tome 1 – Conception routière,* Publications du Québec.

Il est à noter que l'affichage publicitaire, pour des questions de sécurité et de préservation du paysage, est régi par la Loi sur la publicité le long des routes (chapitre P-44) et la Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation (chapitre A-7.0001). Le MTMDET est responsable de l'application de ces lois. Par conséquent, les municipalités doivent éviter d'adopter une réglementation qui irait à l'encontre de ce qui est prescrit dans ces lois.

8.2.4 Travaux projetés en voirie

Jusqu'en 2021, selon la programmation et la planification régulière du MTMDET au sujet des projets de voirie localisés sur le territoire de la MRC, les prévisions concernent l'entretien global du réseau, sont principalement des travaux de conservation des chaussées et des structures.

Néanmoins, certaines municipalités ont des préoccupations quant à la fonctionnalité et la sécurité de certains tronçons du réseau supérieur. Par exemple, la municipalité de Saint-Germain-de-Grantham désire harmoniser les vitesses de la route 122. Quant à elle, la municipalité de Saint-Cyrille-de-Wendover demande que soit améliorée la sécurité aux intersections entre la route 122 et les rangs 3 et 4 ainsi que la route 255. Le Ministère collabore déjà avec ces municipalités pour chacun de ces sujets.

Il est à noter qu'une meilleure gestion des corridors routiers tels que la gestion des accès et des vitesses peut parvenir à atténuer, voir régler, des problématiques afin d'assurer la sécurité des usagers et la fonctionnalité du réseau. C'est pourquoi la MRC est d'avis que tout processus de gestion des corridors routiers doit préconiser que l'aménagement du territoire soit arrimé avec le transport et qu'en ce sens, les mesures de contrôle s'harmonisent et respectent les différentes normes en vigueur, dont le Code de la sécurité routière. Pour en assurer le succès, le processus de gestion s'accompagne également de la participation souhaitable de tous les partenaires impliqués.

8.3 Transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire de la MRC est composé de deux lignes ferroviaires sous l'autorité législative du gouvernement fédéral. L'une appartient au Canadien National (CN) et relie les villes de Montréal et de Québec vers les maritimes. Sur le territoire de la MRC, le réseau traverse respectivement les territoires de Saint-Eugène, Saint-Germain-de-Grantham, Drummondville, Saint-Cyrille-de-Wendover et Notre-Dame-du-Bon-Conseil, paroisse. Une gare ferroviaire est située au centre-ville de Drummondville et comprend des installations pour les voyageurs. Une antenne ferroviaire dessert également le parc industriel régional pour le transport des marchandises.

La deuxième ligne relie Sainte-Rosalie à Portland et appartient au Chemin de fer Saint-Laurent & Atlantique (SL&A), une filiale de la compagnie américaine Genese & Wyoming inc. Elle sert uniquement au transport de marchandises et traverse les municipalités de Durham-Sud et de Lefebvre. SL&A échange son trafic avec le CN à Richmond.

Selon une étude multimodale sur le transport des marchandises au Québec[2], il y est démontré que les niveaux d'utilisation dans la subdivision de Drummondville étaient déjà élevés en 2010 à cause des trains qui sont en transit entre les maritimes, Montréal et l'Ontario, et qu'ils devraient atteindre des niveaux très élevés en 2016 et se rapprocher d'une capacité insuffisante d'ici 2026. La MRC est préoccupée par ces projections puisque la circulation des trains en milieu urbain est une source non négligeable de problèmes comme le bruit, les vibrations et les risques d'accident ferroviaire, notamment aux passages à niveau. Le transport de matières dangereuses par train comporte également des risques pour la sécurité publique et l'environnement, d'où la nécessité pour les municipalités de connaître les types de marchandises qui transitent par le réseau ferroviaire et de planifier des aménagements convenables à proximité de celui-ci.

Le territoire de la MRC est ainsi bien desservi par son réseau ferroviaire, surtout par la ligne Montréal/Québec. Même si la voie ferrée du CN permet de transporter des personnes, c'est le transport de marchandises qui prédomine. D'autre part, pour ce qui est des opportunités intermodales rail-route, celles-ci sont tributaires de plus longues distances pour être avantageuses et compétitives en termes de coûts de transport. Or, la position géographique de la MRC de Drummond qui offre des distances plutôt courtes vers les autres régions continentales constitue malencontreusement un handicap majeur face au développement des infrastructures intermodales sur le territoire.

Les contraintes et les risques associés aux activités ferroviaires sont également abordés dans **le chapitre 7 : Contraintes à l'occupation du sol**. Pour atténuer ces contraintes et ces risques, les municipalités concernées doivent adopter les mesures prévues au **document complémentaire** afin de faciliter la cohabitation des usages sensibles à proximité d'un corridor ferroviaire.

[2] CPCS, *Étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable,* Bloc 3: Caractérisation du transport des marchandises au Québec, Chapitre 18: Caractérisation du transport des marchandises pour le territoire de PTMD du Centre-du-Québec, p.18-9, janvier 2013.

8.4 Transport aérien

On retrouve, sur le territoire de la MRC, un aérodrome enregistré municipal, soit celui de la Ville de Drummondville qui est exploité par la Société de développement économique de Drummondville. Cet aérodrome est l'un des seuls au Québec à disposer de trois modes de transport aérien, lui procurant une polyvalence enviable. La piste, d'une longueur de 1 220 mètres, est bidirectionnelle et elle reçoit les avions conventionnels. Un héliport est aussi aménagé sur le site et la rivière Saint-François accueille quant à elle les installations de l'hydroaérodrome. Des ateliers de mécanique et de peinture, une école de pilotage, un chalet des pilotes ainsi que plusieurs hangars pour avions figurent parmi les installations présentes.
En 2012, 10 043 mouvements aériens[3] ont été recensés pour la piste et l'héliport. On constate une forte augmentation depuis 2007, soit près de 50 %. Quant à l'hydroaérodrome, il s'agit de 260 mouvements qui ont été dénombrés en 2012.

L'achalandage de l'aérodrome est autant récréatif que commercial. Par ailleurs, en raison de la longueur de la piste, la dimension des appareils pouvant être accueillis est limitée. À cet égard, un projet est en cours pour allonger la piste d'environ 600 mètres et accueillir de façon sécuritaire des avions d'affaires.

L'aérodrome de Drummondville est reconnu par la MRC comme étant un équipement d'importance régionale. La ville doit ainsi s'assurer qu'une zone tampon est définie autour du site de l'aérodrome et de l'hydroaérodrome ainsi que de tout allongement de piste pour éviter que des usages incompatibles viennent limiter davantage les activités, comme le **document complémentaire** l'indique.

De plus, avec le développement de la téléphonie cellulaire, les tours de télécommunications représentent de plus en plus des contraintes pour le développement des infrastructures aériennes et cela peut aller jusqu'à restreindre les activités lorsque ces tours sont installées dans les corridors d'accès à la piste. Afin de respecter les exigences de Transport Canada, les municipalités concernées devront éviter l'implantation des tours de communication, comme il est déterminé au **document complémentaire**.

[3] Aérodrome de la ville de Drummondville, 2013.

8.5 Transport des personnes

Comme le démontrent les habitudes de déplacements sur le territoire de la MRC, la réduction de la dépendance à l'automobile demeure un défi de taille, notamment pour les municipalités de petite taille en périphéries des centres urbains. Les municipalités en milieu rural étant plus éloignées, les déplacements doivent se faire sur de plus longues distances. Par exemple, les résidents des municipalités les plus éloignées de la MRC doivent parcourir près de 30 kilomètres avant de rejoindre l'agglomération urbaine. Par conséquent, les alternatives à l'automobile-solo en milieu rural sont quasi inexistantes du fait qu'il y a peu de demandes en raison de la faible densité de population et que ces alternatives demeurent difficilement viables. Toutefois, la mise en valeur du transport actif au sein des noyaux villageois est une opportunité que les municipalités rurales doivent saisir. On retrouve à l'intérieur de la majorité de noyaux villageois de la MRC des infrastructures de loisirs, des écoles, des commerces de proximité, quelques lieux d'emplois et des milieux résidentiels, souvent très rapprochés les uns des autres. L'étendue des noyaux villageois étant souvent de faible superficie, parfois d'à peine 1 km^2, l'implantation d'infrastructures sécuritaires pour les piétons et les cyclistes tels que les trottoirs, les voies cyclables ou le réaménagement d'intersections peuvent accroitre l'intérêt porté pour les déplacements actifs. Il s'agit également d'une excellente façon de développer de saines habitudes de vie chez les citoyens.

Les grands enjeux relativement aux déplacements des personnes sont plus abondants dans l'agglomération urbaine de Drummondville, en raison d'une plus grande densité de population et des nombreux lieux d'emploi, des équipements majeurs de santé et institutions qui génèrent beaucoup de déplacements. Certains secteurs peuvent alors subir des pressions quant à l'importance et à l'augmentation du trafic routier et à l'absence de modes de déplacements alternatifs. De plus, la croissance démographique prévue dans l'agglomération urbaine aura manifestement un impact sur le nombre de déplacements déjà observés sur le réseau.

L'implantation de nouveaux équipements et infrastructures d'envergure engendre également de nouvelles habitudes de déplacements. C'est le cas par exemple, du pôle commercial régional à proximité de l'autoroute 20 ainsi que du nouveau Centrexpo de Drummondville qui attire plusieurs visiteurs venant de l'extérieur. Il en est de même pour le secteur Saint-Charles où le nouveau campus universitaire, qui accueillera à terme 1 600 étudiants, a été construit. Le campus se trouve tout juste à côté d'un important équipement sportif municipal, en plus d'être à proximité du centre-ville, bien que celui-ci soit situé de l'autre côté de la rivière Saint-François. Pour répondre à l'achalandage accru dans le secteur, une nouvelle ligne d'autobus a été mise en place en 2015 et de nouveaux points d'arrêt du taxibus ont été ajoutés. Des travaux pour élargir à quatre voies le boulevard de l'Université et y intégrer une voie cyclable ont également eu lieu en 2016.

La rivière Saint-François scinde le territoire de l'agglomération en deux. Sa traversée peut se faire soit par l'autoroute 20 ou par le pont de la Traverse et le pont Curé-Marchand qui sont situés non loin l'un de l'autre. Les options de déplacements pour traverser la rivière sont donc relativement limitées ce qui peut causer par moment des goulots d'étranglement en raison du trafic qui y converge. La problématique se fait sentir principalement au niveau du secteur Saint-Charles et du centre-ville. L'enjambée de la rivière peut également être un frein à la mobilité active dans ce secteur, notamment en raison de la distance à parcourir, soit plus de 1 km, pour relier le centre-ville et les équipements institutionnels du secteur Saint-Charles tels que le campus universitaire et le centre sportif. De plus, la traversée à pied d'un pont de façon générale peut parfois amener un certain sentiment d'insécurité chez l'utilisateur relativement au flux, à la vitesse du trafic routier ainsi qu'à l'effet d'isolement qui peut être perçu. À cet effet, des travaux afin de rehausser le garde-corps du côté de la rivière ont été réalisés sur le pont de la Traverse pour une raison de sécurité.

Par ailleurs, les effets des développements résidentiels qui sont situés de plus en plus en périphérie est également un enjeu considérable au niveau de la mobilité des personnes dans l'agglomération. Les grands axes de déplacements sont ainsi davantage sollicités lors des déplacements pendulaires (résidence-travail). Plusieurs résidents des municipalités de Saint-Germain-de-Grantham, de Saint-Cyrille-de-Wendover et du secteur Saint-Charles convergent vers le centre de l'agglomération via la route 122. Les résidents de l'est de Drummondville et du secteur de Saint-Nicéphore, quant à eux, empruntent généralement les axes de la route 143, soit le boulevard Saint-Joseph et du boulevard Lemire, les obligeant ainsi à traverser une bonne partie de la ville afin de rejoindre les principaux lieux d'emploi, tel que les pôles industriels et commerciaux en bordure de l'autoroute 20. De nombreux déplacements pendulaires surviennent donc aux heures de pointe sur les principaux axes pouvant causer des ralentissements de trafic et des risques de congestion. Il a lieu de se questionner de l'impact et des conséquences possibles sur le réseau routier qu'aurait un accroissement exponentiel du développement résidentiel dans les secteurs en périphérie. De plus, l'absence d'infrastructures de mobilité active et collective dans la planification de ces nouveaux secteurs risquerait d'entrainer une surcharge de l'utilisation du réseau routier.

D'autre part, l'accroissement des débits de circulation sur l'autoroute 20 entre Montréal et Québec juxtaposé à la hausse démographique du milieu tend à avoir des répercussions sur les déplacements, principalement au niveau de l'agglomération urbaine où l'on peut observer un plus important achalandage, voir des ralentissements principalement aux heures de pointe. La proximité entre les échangeurs à Drummondville contribuerait également à la modification de la fluidité. On retrouve quatre échangeurs sur une distance de 5,7 km. L'espacement entre les bretelles fait en sorte que les véhicules s'insérant sur l'autoroute ralentissent ceux qui sortent ou ceux qui effectuent un simple transit.

Finalement, le passage du réseau ferroviaire sur le territoire amène son lot de complications dans certains secteurs de l'agglomération, principalement dans le centre-ville de

Drummondville. Depuis quelques années, le réseau ferroviaire est davantage sollicité et certains convois quotidiens sont de plus en plus longs. Cette problématique se répercute souvent sur le réseau routier puisque les automobilistes doivent patienter de longues minutes aux passages à niveaux, ce qui a pour effet de créer des débordements dans les rues transversales. Néanmoins, les heures de passage de ces convois ne semblent pas s'effectuer aux heures de pointe, minimisant ainsi les risques de congestion plus importants.

Outre les problématiques et enjeux qui pourraient être observés sur les infrastructures de transport dans le futur, il est primordial d'assurer la sécurité et l'efficacité du réseau routier lors de la planification de nouveaux développements, tout en répondant aux besoins de déplacements de la population et en continuant d'offrir des alternatives intéressantes à l'automobile-solo dans le but de favoriser la mobilité durable sur le territoire de la MRC de Drummond.

8.5.1 Transport en commun de la Ville de Drummondville

Seul le territoire de la ville de Drummondville est desservi par un service de transport en commun. La Société de transport de Drummondville (STD) possède sept autobus parcourant six trajets. Il y a près de 165 points d'embarquement qui desservent notamment les institutions telles que l'Hôpital Sainte-Croix, le Cégep de Drummondville et le campus de l'UQTR, le centre-ville, les centres commerciaux et certains lieux d'emploi. L'ensemble de ces trajets rejoignent le terminus urbain localisé au centre-ville de Drummondville. Les usagers peuvent ainsi aisément effectuer un transfert. Le service d'autobus est offert aux demi-heures du lundi au samedi et à l'heure le dimanche. De plus, des supports installés en devanture des autobus permettent de combiner l'utilisation du vélo et de l'autobus.

Le service d'autobus dessert les secteurs plus centraux et achalandés de la ville de Drummondville. La plupart des autres secteurs résidentiels bénéficient de points d'embarquement du taxibus. Ce service utilise des voitures taxis où plusieurs usagers se partagent le trajet en fonction de leur besoin à un tarif fixe. Néanmoins, plusieurs principaux lieux d'emploi tel que les principaux parcs industriels de la ville ne sont pas desservis par le service de transport en commun.

En 2015, la STD a enregistré 427 382 déplacements sur le territoire de Drummondville, ce qui constitue une augmentation de 3 % depuis 2012. La clientèle se compose majoritairement d'étudiants et d'aînés.

Tableau 8.2 - Déplacements en transport en collectif enregistrés par la Société de transport de Drummondville en 2015

Clientèle	Autobus		Taxibus		Total des déplacements en transport collectif	
	Nombre de déplacements	Part des déplacements	Nombre de déplacements	Part des déplacements	Nombre de déplacements	Part des déplacements
Tarifs réguliers (adulte)	152 486	37,4 %	8 341	41,8 %	**160 827**	**37,6 %**
Tarifs réduits (étudiants et aînés)	254 942	62,6 %	11 613	58,2 %	**266 555**	**62, 4 %**
Total	**407 428**	**100%**	**19 954**	**100%**	**427 382**	**100%**

Source : Ville de Drummondville, services à la population, 2016.

8.5.2 Transport scolaire et transport collectif en milieu rural

Le territoire de la MRC est très bien desservi par le transport scolaire. Les commissions scolaires des Chênes et Eastern Townships gèrent le transport par autobus de plus de 10 000 élèves des écoles primaires et secondaires. Les élèves du primaire demeurant généralement à moins de 1,6 kilomètre de l'école doivent effectuer leurs déplacements par eux même. Certaines municipalités rurales se disent préoccupées par cette problématique puisque certaines infrastructures routières ne sont pas adaptées pour les déplacements à pied et à vélo de jeunes élèves. La vitesse, le flux de circulation, la traversée de routes du réseau supérieur, l'étroitesse des rues sont des facteurs qui peuvent rendre difficiles les déplacements actifs sécuritaires. Bien que des efforts sont faits pour sensibiliser les automobilistes et réaménager les rues en fonction de ces déplacements, les municipalités aimeraient une meilleure collaboration et souplesse avec les commissions scolaires afin de pouvoir faire monter à bord ces jeunes élèves lorsque les trajets d'autobus le permettent et que des places sont disponibles.

Par ailleurs, en 2006, la MRC a mis en place un service de transport collectif en mettant à la disposition de la population les places disponibles dans les autobus utilisés pour le transport scolaire en favorisant la mobilité des personnes demeurant en milieu rural. Une entente à cet effet a été conclue avec la Commission scolaire des Chênes. L'ensemble du territoire rural des 18 municipalités est desservi.

Les autobus scolaires circulant déjà sur les routes de la MRC sont utilisés pour répondre aux besoins des usagers du service de transport collectif. Cependant, l'offre convient partiellement aux usagers puisque les trajets sont planifiés pour déplacer les élèves selon les horaires et l'emplacement des écoles.

En 2015, 4 286 déplacements ont été effectués en utilisant le service. La clientèle est constituée principalement d'étudiants (76,8 %) et de travailleurs (10,5 %). Les tarifs pour des trajets aller-retour varient entre 5 $ et 6 $ selon la distance par rapport à la Ville de Drummondville.

Soucieuse d'améliorer l'offre en transport, la MRC s'est dotée en 2016 d'un plan de développement du transport collectif ciblant différentes actions pour les prochaines années qui favorise la mobilité durable. La MRC entend ainsi poursuivre le développement de son service de transport collectif en milieu rural et aimerait établir un partenariat en vue de mieux arrimer le transport collectif et les services actuels de transport en commun de la Ville de Drummondville.

8.5.3 Transport interurbain

Le transport interurbain par autocar est assuré par deux transporteurs, Kéolis Canada (Orléans Express), qui assure la liaison Montréal-Québec par l'autoroute 20 et dont Drummondville constitue un point d'arrêt et la liaison Victoriaville-Montréal, via Drummondville par la route 122, ainsi que le transporteur Groupe La Québécoise, qui offre la liaison Sherbrooke/Trois-Rivières via Drummondville.

L'évolution de la rentabilité des trajets a fait en sorte que Kéolis Canada (Orléans Express) a déposé une demande de réduction des services acceptée en 2016 par la Commission des transports du Québec. Dorénavant, un seul arrêt, situé au terminus d'autobus de la rue Janelle est prévu à Drummondville, abandonnant ainsi des points d'embarquement dans d'autres municipalités. La MRC n'a pas reçu encore de détails sur la clientèle touchée par ces mesures. Le terminus d'autobus de la rue Janelle est accessible par le service en transport en commun de la ville de Drummondville qui propose deux trajets à proximité.

8.5.4 Transport adapté

Sur le territoire de la MRC de Drummond, un seul organisme offre un service de transport adapté et permet d'assurer l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale. Transport Diligence offre un service de transport adapté aux résidents de la Ville de Drummondville et de la municipalité de Saint-Cyrille-de-Wendover.

Une minorité des municipalités de la MRC qui ne sont pas desservies par le service de transport adapté offrent quant à elles du transport d'appoint ponctuel pour déplacer les personnes handicapées de leur territoire. Ces municipalités ont recours au Programme d'aide gouvernementale au transport adapté - volet souple, administré par le MTMDET, offrant ainsi

un remboursement des frais de déplacement pour les citoyens qui en font la demande. Ces citoyens ont généralement recours à des membres de leur famille, des taxis adaptés ou d'autres organismes en transport adapté pour effectuer leurs déplacements occasionnels.

Dans près d'une dizaine de municipalités rurales, aucune demande n'a été recensée dans les dernières années afin d'offrir un service régulier en transport adapté. Pour les autres municipalités, quelques demandes ont été faites de la part de certains citoyens afin d'offrir ce service. Les lois municipales fixent néanmoins des obligations à cet égard. Si l'intérêt se manifeste, la MRC pourrait éventuellement se pencher sur cet enjeu de mobilité et inviter l'ensemble des partenaires concernés afin d'évaluer la possibilité d'établir une stratégie efficace et efficience pour offrir un service de transport adapté adéquat.

8.5.5 Transport par taxi

Il n'y a qu'un seul mandataire du taximètre sur le territoire de la MRC de Drummond. Seules les municipalités de l'agglomération urbaine soit Drummondville, Saint-Germain-de-Grantham et Saint-Cyrille-de-Wendover ainsi que les municipalités de Saint-Majorique-de-Grantham et Notre-Dame-du-Bon-Conseil, Village et Paroisse peuvent se prévaloir de services réguliers. Au total, 37 permis sont autorisés par le ministère des Transports du Québec, soit l'équivalent du quota disponible actuellement.

8.5.6 Transport par train

Localisée au centre-ville de Drummondville et accessible à partir du terminus urbain du service de transport en commun, la gare ferroviaire permet aux voyageurs d'accéder rapidement aux gares centrales de Montréal et de Québec. À partir de ces gares, de nombreuses autres destinations sont accessibles. Quotidiennement, une dizaine de trains de VIA Rail transitent par Drummondville à destination de Montréal ou de Québec. Bien que la gare de Drummondville soit désormais sans personnel et munie d'une borne libre-service pour l'achat de carte d'embarquement, l'augmentation constante de la clientèle justifie le maintien et l'amélioration du service de VIA Rail sur le territoire.

À l'heure actuelle, des conflits d'horaire existent entre les trains de marchandises et ceux de voyageurs causés par les goulots d'étranglement. VIA Rail mise sur le déploiement d'un plan d'investissement du gouvernement dans le corridor Québec-Ontario afin, notamment, d'améliorer certaines voies pour faire circuler les trains plus rapidement, construire plus de voies d'évitement afin de dépasser des trains de marchandises plus lents et ainsi réduire les retards. Suite à ces investissements qui favoriseront le transport des passagers par rail, la fréquence des trains passagers s'arrêtant à Drummondville devrait augmenter de cinq à huit par jour dans chacune des deux directions à compter de 2018.

8.5.7 Covoiturage

Le CÉGEP de Drummondville met à la disposition des membres de la communauté collégiale un module de covoiturage sur son portail. Ainsi, étudiants et membres du personnel peuvent y signifier leurs besoins, et ce, directement en ligne.

Afin de bonifier l'offre en matière de transport pour les citoyens et d'offrir des alternatives à l'automobile solo, la MRC souhaite se pencher sur la possibilité de développer et promouvoir un service de covoiturage sur son territoire via la plateforme *Covoiturage.ca* qui s'adresse à toute personne étant à la recherche d'équipiers afin de pratiquer le covoiturage. Simple et efficace, ce service accueille plus de 109 000 personnes et est fonctionnel partout au Québec, au Canada ainsi qu'aux États-Unis. Cet outil peut être utilisé autant pour les déplacements quotidiens ou les trajets uniques et de longues distances. La venue d'un service de covoiturage sur le territoire de la MRC permettrait d'offrir une alternative intéressante supplémentaire à l'automobile-solo.

8.6 Réseau cyclable

Depuis les dernières années, le réseau cyclable s'est considérablement développé sur le territoire de la MRC. Il se détaille selon trois classes, soit le réseau national, régional et local. Le réseau cyclable national et régional, principalement localisé en milieu rural, est surtout axé sur les déplacements récréatifs tandis que les réseaux locaux implantés dans les milieux urbains offrent quant à eux des opportunités de déplacements actifs quotidiens en alternative à l'automobile-solo. La **carte 8.3** présente la situation actuelle des tracés du réseau cyclable national et régional ainsi que les tronçons projetés du réseau régional qui sont à ce jour connus.

8.6.1 Réseau cyclable national

Depuis 1994, en partenariat avec le gouvernement du Québec, l'axe 4 de la *Route verte* traverse une partie du territoire de la MRC. L'axe 4 a une longueur totalisant 267 km et parcourt la Mauricie, le Centre-du-Québec et la Montérégie. Dans la MRC, le passage de la route verte se fait au sud de la rivière Saint-François via les municipalités de Saint-Pie-de-Guire, Saint-Bonaventure, Saint-Majorique-de-Grantham, Drummondville et Wickham sur une distance totalisant 58 km. Ce tracé constitue l'épine dorsale du réseau de la MRC autour duquel se ramifie le réseau régional.

8.6.2 Réseau cyclable régional

Réseaux Plein Air Drummond (RPAD) est un organisme reconnu par la MRC ayant notamment pour mission de doter le territoire d'un réseau cyclable sécuritaire, de développer des produits d'appels cyclotouristiques, d'assurer la gestion, l'entretien et la mise en marché du réseau cyclable régional. Le réseau cyclable régional a été instauré depuis quelques années sous le vocable le *Circuit des Traditions*. Il s'agit d'un réseau de 200 km de voies cyclables parcourant le territoire de la MRC de Drummond, incluant l'axe 4 de la Route verte. Ce réseau traverse 13 municipalités de la MRC de Drummond via 5 circuits régionaux. Ce réseau compte différents aménagements situés sur piste cyclable, hors route ou sur route avec accotements ou non et qui permettent ainsi de répondre aux besoins des différents types de cyclistes. Des ententes à long terme sont signées avec les riverains du réseau ce qui permet d'assurer la pérennité des tracés.

Par ailleurs, le réseau cyclable hors chaussée est généralement fragmenté sur le territoire. Afin de développer une offre récréotouristique intéressante et compétitive, le réseau cyclable hors chaussée gagnerait à être développé de façon continue. Actuellement, un projet de mise en valeur de l'axe de la rivière Saint-François est à l'étude entre le centre-ville de Drummondville et le secteur Saint-Joachim via la forêt Drummond. Ce circuit d'une distance d'environ 12 km permettrait de relier des pôles d'intérêts par des aménagements riverains tout en consolidant la vocation récréative de l'axe de la rivière Saint-François. Il s'agit d'une opportunité inégalée dans la MRC.

L'interconnexion du réseau régional de la MRC avec les autres régions fait également partie des aménagements souhaités. Celle-ci positionnerait la MRC de Drummond comme carrefour national des différents tracés de la Route verte en connectant entre elles, les Routes vertes #1, #3 et #4. Les tracés de la Route verte étant généralement linéaires, une telle interconnexion serait une caractéristique singulière propre à la MRC de Drummond.

La localisation des tracés régionaux peut en tout temps être modifiée ou bonifiée selon les besoins et opportunités que ce soit pour une question de sécurité, de fonctionnalité ou autre. C'est le cas par exemple du circuit de la Plaine dont Réseaux Plein Air Drummond projette sa reconfiguration pour des raisons de sécurité puisque la traversée sous le viaduc de l'autoroute 20 à Saint-Germain-de-Grantham se fait difficilement pour les cyclistes en raison des conditions d'aménagement et l'importance de la circulation routière.

Les **tableaux 8.3 et 8.4** présentent les circuits proposés actuellement aux cyclistes dans la MRC ainsi que les types d'aménagements que l'on y retrouve.

8.6.3 Réseau cyclable local

Plusieurs municipalités ont également consenti des efforts importants dans l'aménagement et le développement de leur réseau cyclable afin de répondre aux besoins de leur population, la MRC encourage grandement ces efforts de mobilité durable qui favorisent le transport actif au sein des municipalités. Selon les besoins, les réseaux locaux des municipalités devraient d'abord être utilitaires, c'est-à-dire permettre des liens entre les lieux d'habitation, les lieux d'emplois, les écoles, les commerces et les infrastructures de loisirs. Dans un deuxième temps, les réseaux locaux devraient aussi permettre des connexions avec le réseau régional et national afin de faciliter l'accès à celui-ci lors des déplacements récréatifs.

Puisque la pratique du vélo est de plus en plus populaire et que le nombre d'usagers augmente sur le réseau routier, les instances responsables de l'entretien des routes doivent veiller à la normalisation des aménagements cyclables et de leur signalisation. Notamment, une reconversion des aménagements bidirectionnels sur rue par des aménagements plus sécuritaires tels que des pistes cyclables hors chaussée ou bandes cyclables unidirectionnelles devrait être encouragée par les décideurs afin de mettre le réseau aux normes et le rendre plus sécuritaire. Des aménagements cyclables de qualité et sécuritaires ne peuvent être qu'un gage de succès dans l'offre de transport actif et alternatif à l'automobile.

Tableau 8.3 - Circuits du réseau national et régional

Réseau national : Route verte	
Circuit de la Route verte 58,1 km	Wickham
	Drummondville
	Saint-Majorique-de-Grantham
	Saint-Bonaventure
	Saint-Pie-de-Guire
Réseau régional : Circuit des traditions	
Circuit du Verger 32,7 km	Drummondville
	Saint-Germain-de-Grantham
	Wickham
Circuit des Deux Rivières 27,7 km	Drummondville
	Sainte-Brigitte-des-Saults
	Notre-Dame-du-Bon-Conseil Paroisse
	Notre-Dame-du-Bon-Conseil Village
Circuit de la Plaine 108,3 km	Saint-Majorique-de-Grantham
	Saint-Bonaventure
	Saint-Pie-de-Guire
	Saint-David (MRC de Pierre-De Saurel)
	Saint-Guillaume
	Saint-Eugène
	Saint-Edmond-de-Grantham
	Saint-Germain-de-Grantham
	Drummondville
Circuit Tour de la Saint-François 78,9 km	Saint-Majorique-de-Grantham
	Drummondville
	Pierreville (MRC de Nicolet-Yamaska)
	Saint-François-du-Lac (MRC de Nicolet-Yamaska)
	Saint-Pie-de-Guire
	Saint-Bonaventure
Circuit Bec-du-Canard 26,2 km	Drummondville
	L'Avenir

Source : Réseaux Plein Air Drummond, 2016

Tableau 8.4 - Types de voies cyclables du réseau national et régional dans la MRC

Piste cyclable	
La piste cyclable est séparée physiquement des autres voies de circulation, ce qui lui confère un haut niveau de confort et de sécurité. Elle peut être aménagée en site propre, ou sur l'emprise de la rue, à même la chaussée, à mi-niveau ou au niveau du trottoir. Les pistes sont soit asphaltées ou sur criblure de pierre. Graduellement, Réseaux Plein Air Drummond vise à favoriser les revêtements asphaltés puisque ceux-ci permettent à l'ensemble des usagers d'utiliser les parcours et réduisent les entretiens à court terme.	 Route verte : 34,1 km Circuit des traditions : 15,2 km **Total : 49,3 km**
Bande cyclable	
La bande cyclable est une voie cyclable réservée aux cyclistes sur la chaussée. Elle est adjacente aux autres voies de circulation, délimitées par une ligne peinte au sol et une signalisation de voie réservée. Il existe deux types de bandes cyclables : • **Unidirectionnelle** : un corridor d'environ 1,5 m de part et d'autre de la chaussée allant dans le même sens que la circulation • **Bidirectionnelle** : un corridor entre 2,5 et 3 m situé sur un seul côté de la chaussée et où les cyclistes se déplacent dans les deux sens. Depuis quelques années, plusieurs intervenants (MTMDET, Vélo Québec, Santé publique, RPAD) s'entendent sur de nombreuses problématiques que revêtent les aménagements bidirectionnels et recommandent unanimement leur élimination graduelle.	 **Unidirectionnelle** Route verte : 0,3 km Circuit des traditions : 5,9 km **Total : 6,2 km** **Bidirectionnelle** Route verte : 4,4 km Circuit des traditions : 2 km **Total : 6,4 km**
Chaussée désignée	
La chaussée désignée (voie désignée) est une rue à faible débit de circulation partagée par les vélos et les automobiles. Elle est officiellement désignée comme voie cyclable à l'aide de panneaux et de marquage sur la chaussée.	 Route verte : 21,7 km Circuit des traditions : 82 km **Total : 103,7 km**
Itinéraire cyclable	
Certaines portions du réseau régional sont qualifiées d'itinéraires puisqu'elles ne disposent pour l'instant d'aucune infrastructure ni signalisation de voie cyclable. Les itinéraires sont proposés aux cyclistes pour la qualité du paysage et le parcours. Les itinéraires sont appelés au cours des prochaines années à être consolidéc en aménagement cyclable balisé et sécurisé.	Route verte : 0 km Circuit des traditions : 72,9 km **Total : 72,9 km**

Source : Réseaux Plein Air Drummond, 2016