

## Renseignements sur le candidat

### Question 1

Veillez fournir de l'information sur la collectivité qui dépose cette candidature. Si cette candidature est déposée par un groupe de collectivités veuillez ajouter chaque collectivité séparément à l'aide du bouton . Si cette candidature est soumise par une entité régionale, veuillez indiquer le nom de l'entité régionale et celui de chaque collectivité (p. ex. Ville de Dunn/région Smith). Vous ne devez pas inscrire le nom de l'entité régionale comme collectivité indépendante distincte.

### La collectivité (Ville de Victoriaville)

**Nom de la collectivité** Ville de Victoriaville  
**Province ou territoire** Québec  
**Population fondée sur le** 46130  
**Collectivité autochtone** Non

### Question 2

Veillez choisir une catégorie de prix.

10 M\$ (population de moins de 500 000 habitants)

## Définition du problème

### Question 3

Veillez présenter votre énoncé de défi en une seule phrase orientant votre proposition préliminaire. Celui-ci devrait décrire le(s) résultat(s) que vous espérez obtenir.

Après 60 ans de leadership en développement durable, Victoriaville innove en mobilité urbaine et régionale en créant une plate-forme de convergence des acteurs de transport, qui permettra aux citoyens de réduire leur dépendance à l'automobile tout en gagnant en autonomie et en fierté de participer à un mouvement collectif révolutionnaire.

### Question 4

Veillez décrire le(s) résultat(s) recherchés dans votre proposition selon l'énoncé de défi que vous élaborez.

Cette section devrait comporter ce qui suit :

- Buts particuliers que vous espérez atteindre en mettant votre proposition en oeuvre ; vous devez justifier dans quelle mesure le(s) résultat(s) recherchés sont ambitieux et réalisables.
- Données de référence et preuves permettant d'établir la situation actuelle en lien aux éléments de mesure figurant dans votre Énoncé de défi, ainsi que le contexte du ou des résultats recherchés.
- Données étayant le choix de ce ou ces résultats par rapport à d'autres compte tenu des besoins de votre collectivité.
- Justification de l'adoption d'une approche de ville intelligente pour l'obtention du ou des résultats indiqués.
- Stratégie de mesure des progrès dans l'atteinte de résultats.

### SITUATION ACTUELLE

Victoriaville connaît une grande vitalité économique, une croissance démographique et un vieillissement de sa population :

- > Concentrant 64% de la population totale de la MRC d'Arthabaska, Victoriaville offre des emplois à valeur ajoutée notamment dans les domaines de la santé, de l'enseignement et de l'environnement;
- > L'indice de vitalité économique est de 3,4707 comparativement à 1,3994 pour la MRC d'Arthabaska et à 1,6182 pour la Ville de Montréal;
- > En 2016, son taux de chômage est de 5,7%, ce qui correspond au niveau le plus bas atteint dans les 40 dernières années;
- > Depuis 2001, Victoriaville connaît un fort taux de croissance démographique de 19% comparativement à 13% pour la province;
- > Selon l'Institut de la statistique du Québec, l'augmentation de la population se poursuivra jusqu'en 2031 pour atteindre 51 525 habitants (11% de plus entre 2016 et 2031);
- > Le nombre de ménages aussi augmentera de 13% à partir de 2016 pour atteindre 23 347 ménages en 2031;
- > Au recensement de 2016, la population de Victoriaville était composée à 23% de personnes âgées de 65 ans et plus :
  - Ce qui est comparable à Trois-Rivières, la ville de 100 000 habitants et plus ayant la plus forte proportion d'ainés au Canada (22%).
- > La proportion de la population âgée de 65 ans et plus de Victoriaville passera à 35% en 2031.

Un périmètre urbain arrivant à saturation, où l'automobile domine les modes de déplacements :

- > Considérant l'augmentation prévue de la population et des ménages ainsi que l'impossibilité d'agrandir le périmètre urbain circonscrit par la zone agricole, la densité de population augmentera;
- > Si les tendances se poursuivent, le nombre d'automobiles en circulation

augmentera aussi, et ce, plus rapidement que le nombre de ménages, soit 20% comparativement à 12%;

- > Compte tenu que 90% des déplacements pour le travail se font en automobile (recensement 2016), la pression sur le réseau routier sera plus forte, générant une série de problèmes liés à la circulation :
- Un plus grand nombre d'accidents et un moins grand sentiment de sécurité;
- Plus de plaintes de vitesse;
- Plus de circulation aux heures de pointe, accompagnée d'épisodes de congestion routière;
- Une plus forte demande en espaces de stationnement, spécialement aux pôles d'achalandage importants tels que le centre-ville, le cégep, l'hôpital et le parc industriel.

Peu d'alternatives à l'automobile pour les déplacements, un système de TaxiBus qui a atteint sa limite et une desserte en transport collectif régional déficiente :

- > Victoriaville n'a pas de système de transport collectif traditionnel assuré par des lignes d'autobus à trajets et à horaires fixes :
- Il s'agit plutôt d'un système de TaxiBus en service depuis 2000 et qui couvre l'ensemble du territoire avec 900 bornes pour un total de 11 bornes par km<sup>2</sup>;
- Le nombre total de permis de taxis pouvant être délivrés est atteint (30).
- > En ce qui concerne le transport collectif régional, il est assuré par MuniCar :
- Permet à ses abonnés d'occuper les places vacantes dans le transport scolaire, le transport adapté et celui du réseau de la santé;
- Le service est abordable, mais peu fréquent, non flexible et peu connu des usagers.
- > Le covoiturage existe, mais :
- Davantage pour les déplacements interurbains;
- Sans infrastructures publiques en facilitant l'usage (ex. : stationnements incitatifs, site répertoriant les offres et les demandes).
- > Depuis 2000, la Ville offre un service de prêt gratuit de vélos communautaires :
- Avec seulement deux centres de location sur le territoire;
- Le nombre de vélos offerts ne permet pas de répondre à la demande.

#### CHANGEMENT DE PARADIGME

Si la tendance se poursuit, les besoins de la population en matière de mobilité seront compromis :

- > Les citoyens souhaitent :
- Une fluidité et une sécurité dans les déplacements automobiles;
- Un accès facile à du stationnement à destination, surtout aux pôles les plus achalandés.
- > Or, si l'augmentation de la population et des ménages continue de pair avec une augmentation du nombre d'automobiles, les besoins sont menacés à moyen et long termes;
- > Pour répondre aux besoins de fluidité/sécurité/stationnement, il faut réduire la pression sur le réseau en offrant des alternatives attrayantes à l'auto-solo.

L'objectif consiste à changer le paradigme dominant :

- > Par une diminution de la possession et des déplacements automobiles;
- > Par une augmentation de la part modale des autres modes de transport (collectifs et actifs);
- > Tout en permettant aux personnes de gagner en autonomie dans leurs déplacements, d'être plus actifs et d'économiser sur les dépenses annuelles consacrées au transport.

Il est ambitieux parce que :

- > En contexte régional, la place de l'automobile est centrale dans les habitudes de déplacements;
- > À Victoriaville, les ménages les plus jeunes formant en grande partie la population active habitent en périphérie du centre;
- > L'utilisation de la voiture s'impose devant le manque d'alternatives à l'auto-solo;

> De plus, le rapport qu'entretiennent les individus à leur voiture est émotif et culturellement ancré.

Mais il est réaliste parce que :

> Les valeurs de développement durable sont plus fortes à Victoriaville que dans les autres régions du Québec, ce qui en fait un terreau fertile à l'innovation dans le domaine :

- Pionnière en récupération (1958), en recyclage (1984) et en compostage (1998);

- Centre d'expertise et de transfert en agriculture biologique (2010);

- Premier programme de subvention en habitation durable au Québec (2011);

- Premier parc industriel écologique au Québec (2013).

> Les comportements de déplacement des jeunes (15- 25 ans) sont différents de la cohorte dominante des baby-boomers;

> Ces derniers vieillissent, amenant des besoins et des comportements différents en matière de transport;

> La taille de la ville est propice aux déplacements en vélo et des infrastructures en facilitant la pratique ont été mises en place :

- La moyenne des distances de déplacement, tous modes confondus, est de 3,1 kilomètres, correspondant à une distance facilement franchissable à vélo en seulement 15 minutes;

- Le réseau cyclable s'est agrandi de 25% depuis 2014 afin d'offrir aux cyclistes des axes sécuritaires de déplacement utilitaire.

> Le service de TaxiBus s'avère une expérience concluante démontrant des besoins en transport collectif ainsi que des habitudes déjà prises en ce sens :

- Une augmentation de 120% de l'achalandage de 2004 à 2018 et de 31% dans la dernière année;

- 209 000 déplacements en 2017;

- Un taux de jumelage de 3,01.

## RÉSULTATS

La plate-forme sera un succès pour Victoriaville :

> Viable et durable, elle offrira des solutions de transport permettant aux personnes de se déplacer quand elles le veulent, à l'endroit désiré et avec un moyen de transport adapté à leurs besoins.

À l'échelle du Québec et du Canada, elle sera un exemple à suivre :

> La proposition de Victoriaville répond parfaitement aux orientations et cibles de la Politique de mobilité durable du Québec déposée le 17 avril 2018;

> Adaptée à une situation régionale, toutes les petites et moyennes villes du pays pourront s'en inspirer pour répondre à leurs enjeux de mobilité.

D'ici 2031, l'atteinte de l'énoncé de défi aura permis à Victoriaville et sa région de :

> (R01) Réduire le nombre anticipé d'automobiles (5 837) sur son territoire, la possession automobile (1,23 automobile/ménage) ainsi que la part modale des déplacements domicile-travail en automobile (72%);

> (R02) Intégrer au moins sept solutions de transport aux services de mobilité urbaine et régionale afin d'offrir des alternatives à l'auto-solo;

> (R03) Bonifier le service de TaxiBus;

> (R04) Augmenter la part modale des déplacements domicile-travail en transport collectif et actif;

> (R05) Conserver une circulation fluide et sécuritaire avec suffisamment d'espaces de stationnement à destination.

(R01) Si aucune solution efficace de mobilité urbaine n'est introduite pour offrir une alternative à la possession automobile :

> Le nombre total d'automobiles continuera d'augmenter pour passer de 28 767 en 2016 à 34 554 en 2031 (SAAQ, 2018);

- Ce qui correspond à une augmentation de 20% sur 15 ans avec un taux de motorisation par ménage de 1,48 en 2031.

> Notre objectif est de réduire le taux à 1,23 automobile/ménage en 2031:

- Le nombre total d'automobiles n'aura pas augmenté de 2016 à 2031, alors que le nombre de ménages aura augmenté de 13%;

- Le nombre anticipé d'automobiles en circulation sur le territoire sera réduit de 5 837 si la tendance se maintient;  
- Une moins forte proportion de ménages aura en leur possession une deuxième automobile.

> La part modale des déplacements domicile-travail effectués en auto-solo diminuera de 86% en 2016 à 72% en 2031 :

- Une diminution de 17%, correspondant à 1 395 personnes qui utiliseront un autre mode de déplacement que l'automobile pour se rendre au travail.

(R02) Les alternatives à l'auto-solo sont peu nombreuses et celles présentes ont soit atteint leur limite (TaxiBus), soit ne répondent pas pleinement à la demande (transport collectif régional, vélopartage) et mériteraient d'être davantage facilitées (covoiturage) :

> La plate-forme permettra d'intégrer sept moyens de transport offerts à l'échelle de Victoriaville et, dans certains cas, à celle de la région :

- TaxiBus;

- Service de taxi de type Uber;

- Covoiturage urbain, régional et interurbain;

- Autobus scolaire pour d'autres types d'usagers que les élèves;

- Transport adapté pour personnes à mobilité réduite;

- Autopartage et, éventuellement, véhicules autonomes;

- Vélopartage.

> L'intégration de ces alternatives de transport aura permis à la Ville la mise en place d'une solution :

- Qui s'adresse autant aux travailleurs, aux étudiants, aux retraités qu'aux familles;

- Desservant les habitants de Victoriaville et des municipalités rurales de la région;

- Pour tous motifs de déplacement : travail, études, loisirs, magasinage;

- De manière accessible, flexible et abordable.

> Le facteur critique de succès aura été de créer un modèle d'affaires qui satisfait la majorité des besoins de tous les fournisseurs de services;

> Présentement, différents moyens de transport sont en compétition dans un marché ouvert;

> La solution proposée aura réussi à créer une dynamique de coopération où tous les fournisseurs gagnent à partager leurs ressources pour répondre à un plus grand nombre de besoins.

(R03) En 2018, TaxiBus est utilisé à pleine capacité aux heures de pointe. Le service couvre l'ensemble du territoire et est abordable, mais il exige que l'utilisateur soit membre et réserve 45 minutes à l'avance. La répartition est réalisée par un technicien au moyen de peu de technologies. Le paiement et la réservation ne peuvent pas se faire en ligne :

> La plate-forme aura permis de :

- Solutionner les multiples défis logistiques pour optimiser l'offre à la demande en particulier pour les heures de pointe qui requièrent des solutions ponctuelles;

- Optimiser les trajets entre les bornes pour assurer un haut niveau de service;

- Voir en temps réel les places disponibles;

- Donner plus rapidement accès au service en abolissant l'obligation d'être membre et de réserver à l'avance;

- Réserver et payer en ligne.

> Le service de TaxiBus aura été bonifié par :

- Le remplacement des véhicules de type berline par des mini-fourgonnettes permettant d'augmenter la capacité à bord;

- Une même grande desserte du territoire et une abordabilité, avec plus de flexibilité d'utilisation et moins de temps d'attente;

- L'ajout de véhicules privés de type Uber utilisant le réseau de bornes de TaxiBus.

> L'augmentation de l'offre de service et la création d'une demande par la réduction du nombre d'automobiles auront permis d'augmenter le nombre de déplacements TaxiBus de 59% de 2018 à 2031;

> Par définition, le transport collectif est peu rentable économiquement :

- Avec sa proposition, la Ville a pour objectif d'offrir un service de mobilité urbaine et régionale qui optimise l'utilisation des fonds publics sans créer une dépendance économique envers les institutions publiques.

(R04) Pour les déplacements domicile-travail, la part modale des alternatives à l'auto-solo est seulement de 14% contre 86% en 2016 (Statistique Canada) :

> L'offre plus grande de moyens de transport et la bonification du service de TaxiBus aura permis d'augmenter la part modale des déplacements domicile-travail effectués :

- En tant que passager, de 4% en 2016 à 8% en 2031 grâce à une plus grande facilité d'utilisation et visibilité du service de covoiturage;
- En transport collectif TaxiBus, de 0,4% en 2016 à 3,5% en 2031, faisant passer le nombre de déplacements de 209 000 à 331 680 par année;
- En transport actif, au moyen d'incitatifs gérés par la plate-forme, de 6% en 2016 à 11% en 2031 pour les déplacements à pied et de 1,8% en 2016 à 4,5% en 2031 pour les déplacements à vélo.

(R05) Avec la croissance démographique et véhiculaire que Victoriaville a connue depuis une quinzaine d'années, les conditions de circulation sur le réseau se sont détériorées :

- > La Ville est confiante que la solution proposée permettra aux citoyens d'être actifs et autonomes sans nécessairement posséder une automobile;
- > Ce qui aura pour effet de réduire la pression exercée sur le réseau routier tout en augmentant la qualité et la sécurité des déplacements de tous les usagers :
- La fluidité automobile sera maintenue au niveau actuel et surveillée à partir des débits journaliers moyens annuels mesurés sur les principales artères;
- Le nombre d'accidents de la route et de plaintes de vitesse diminuera de 25% entre 2017 et 2031;
- Les espaces de stationnement à destination (principaux pôles d'emplois et d'achalandage) seront suffisants compte tenu de l'augmentation de l'utilisation des modes alternatifs à l'auto-solo;
- Certains espaces pourront être utilisés à d'autres fins, ce qui contribuera à l'augmentation des revenus de taxes foncières.

#### STRATÉGIE DE MESURE

La mise en place d'un nouveau paradigme exige que l'on évalue l'atteinte des résultats sur une longue période propice à la mesure d'un changement culturel de cette ampleur.

Certains résultats peuvent être mesurés aux cinq ans (2021, 2026, 2031) à partir des données de Statistique Canada et de la Société de l'assurance automobile du Québec :

- > Part modale des déplacements domicile-travail;
- > Nombre de véhicules en circulation;
- > Taux de motorisation des ménages.

Les données de Statistique Canada sont incomplètes pour bien mesurer l'atteinte des objectifs quant à tous les motifs de déplacement (travail, études, loisirs, magasinage) :

- > La Ville produira une Enquête Origine-Destination lors de la mise en place de la plate-forme (2021) et après 10 ans d'utilisation (2031) :
- Ce qui lui permettra, notamment, d'évaluer l'atteinte de sa cible de réduire le nombre de ménages possédant deux automobiles ainsi que leurs dépenses annuelles consacrées au transport.

La Ville utilisera les données qui seront disponibles via la plate-forme pour développer un ensemble de mesures et un tableau de bord qui n'existent pas aujourd'hui :

- > L'analyse des déplacements et des comportements permettra d'ajuster selon un système réactif et prédictif l'offre en conséquence.

#### VILLE INTELLIGENTE

L'atteinte des résultats n'aura pas été possible sans une infrastructure technologique :

- > Le citoyen sera en mesure d'accéder de plusieurs manières aux services de la plate-forme;
- > Cette grande accessibilité permettra de réduire la fracture numérique, de raccrocher les exclus et de favoriser la participation de tous les citoyens;

	<p>&gt; Les données gérées par la plate-forme permettront d'offrir des services personnalisés ainsi que d'optimiser les services en cours et à venir;</p> <p>&gt; Ce type de solution ne peut être offert que par une approche de ville intelligente;</p> <p>&gt; La Ville entrevoit des solutions rehaussées par le croisement avec les données de la météo, les changements démographiques et la planification des événements culturels et sportifs.</p>
<p><b>Question 5</b></p> <p>Veillez décrire comment les résidents de votre collectivité ont contribué à façonner votre Énoncé de défi. Décrivez vos plans pour continuer de les mobiliser et de les faire participer à votre proposition définitive.</p> <p>Cette section devrait comporter ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Description de votre mobilisation antérieure auprès des résidents, des entreprises, des organisations et des autres intervenants sur les sujets liés à votre Énoncé de défi.</li> <li>• Description de la rétroaction reçue par ces processus antérieurs de mobilisation.</li> <li>• Liens entre l'énoncé de défi et la rétroaction reçue à l'occasion de votre mobilisation.</li> <li>• Démonstration des efforts réalisés pour faire preuve d'inclusivité et pour refléter la diversité de la collectivité.</li> <li>• Plans visant à poursuivre la mobilisation par l'élaboration et la mise en œuvre de cette proposition définitive.</li> </ul>	<p><b>MOBILISATION ANTÉRIEURE</b></p> <p>Depuis 2014, 27 moments de consultation ont permis de bien cerner les besoins et préoccupations des résidents de la collectivité en matière de mobilité, autant à l'échelle de la Ville de Victoriaville qu'à celle de la région, soit de la MRC d'Arthabaska.</p> <p>Ces moments d'échange ont eu lieu dans le cadre de diverses démarches de planification liées directement à la mobilité et au transport ainsi qu'à l'aménagement et au développement du territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 2014 : Sondage portant spécifiquement sur le transport collectif à l'échelle de la Ville de Victoriaville et de sa région;</li> <li>&gt; 2015 : Planification détaillée du centre-ville et du secteur du Vieil-Arthabaska de Victoriaville;</li> <li>&gt; 2016-2017 : Planification stratégique 2025 de la MRC d'Arthabaska;</li> <li>&gt; 2016-2017 : Planification stratégique 2017-2027 de Victoriaville;</li> <li>&gt; 2016-2017 : Révision du plan d'urbanisme de Victoriaville;</li> <li>&gt; 2016-2017 : Élaboration du premier plan de mobilité durable de Victoriaville.</li> </ul> <p>Au total, plus de 3 000 répondants ont participé à l'une ou l'autre des consultations sur 4 ans.</p> <p>Les différents acteurs du milieu ayant participé sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Les grands employeurs de la collectivité : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hôpital Hôtel-Dieu d'Arthabaska;</li> <li>- Cégep de Victoriaville;</li> <li>- Commission scolaire des Bois-Francis;</li> <li>- Entreprises privées génératrices de déplacements.</li> </ul> </li> <li>&gt; 80 groupes communautaires œuvrant dans divers secteurs s'adressant aux personnes défavorisées, aux jeunes, aux personnes handicapées, aux personnes âgées, etc.;</li> <li>&gt; Les associations, transporteurs et partenaires dans le domaine des transports : <ul style="list-style-type: none"> <li>- MRC d'Arthabaska;</li> <li>- Commission scolaire des Bois-Francis;</li> <li>- Cégep de Victoriaville;</li> <li>- Le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Mauricie-et-du-Centre-du-Québec;</li> <li>- MuniCar;</li> <li>- Rouli-Bus (transport adapté);</li> <li>- Taxi Vétérans (TaxiBus);</li> <li>- Autobus RoBo.</li> </ul> </li> <li>&gt; Les grands acteurs dans le domaine de l'environnement : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Publics : la Ville, la MRC, le Cégep de Victoriaville et son Centre de recherche en agriculture biologique;</li> <li>- Parapublics : Gesterra;</li> <li>- Sans but lucratif : Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec;</li> <li>- Privés : Sani Marc, Cascades, Gaudreau environnement.</li> </ul> </li> <li>&gt; Les élus et employés municipaux de la Ville et de la MRC;</li> <li>&gt; La population de Victoriaville et de sa région.</li> </ul> <p><b>INCLUSIVITÉ, DIVERSITÉ ET INNOVATION</b></p> <p>Les séances de consultation ont pris diverses formes afin de rejoindre le plus de gens possible, de faire preuve d'inclusivité et de prendre en compte la diversité des points de vue et des besoins de la collectivité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Formation d'un comité de stratégie régionale en transport;</li> </ul>

- > Séances de travail avec des acteurs du milieu;
- > Ateliers d'idéation avec les élus et les employés municipaux;
- > « Focus group » sur diverses thématiques;
- > Consultations et assemblées visant le grand public;
- > Kiosques lors d'événements sur rue : vente-trottoir, défilé du Père Noël;
- > Consultations sur place dans :
  - Des résidences pour personnes âgées;
  - Des lieux d'enseignement comme le collège Clarétain et le Cégep de Victoriaville.

Afin d'ouvrir le débat, de se positionner comme une ville actuelle, branchée sur son monde ainsi que sur les nouvelles réalités et les valeurs émergentes, la Ville de Victoriaville a mis en place monidee.ca, une plateforme novatrice visant à connaître l'opinion de la population concernant les enjeux municipaux :

- > Monidee.ca est une alternative aux formes de consultations traditionnelles requérant plus d'efforts de préparation et comportant davantage de coûts directs;
- > Elle a été mise en place en 2015 pour offrir une voix de plus aux citoyens lors de consultations publiques municipales :
  - Système en provenance de l'Islande;
  - Première plate-forme réutilisable de consultation publique en ligne au Québec;
  - 13 consultations menées et 1 400 idées reçues à ce jour.
- > Interface publique épurée, facile d'utilisation, accessible, flexible, transparente et comportant des modalités de contrôle et de modération ainsi que des systèmes de mesure;
- > Les citoyens soumettent leurs idées et déterminent les plus populaires en votant et en commentant celles des autres;
- > Avantages pour les citoyens :
  - Espace de démocratie participative qui respecte la vie privée et les contraintes personnelles;
  - Tout en donnant une chance de se faire entendre sans égard à l'âge, au statut social ou à l'image projetée;
  - Offre un mode d'expression sans prendre la parole publiquement, tout en augmentant la capacité du citoyen à participer au débat public.
- > Finalement, les décisions des élus sont éclairées de l'intelligence collective et ceux-ci en tirent les avantages suivants :
  - Économie de temps et d'argent;
  - Prise de pouls rapide, venant guider la prise de décisions;
  - Rapport de mesure des idées reçues;
  - Évaluation de l'acceptation sociale des projets.

#### RÉTROACTION REÇUE

Cette vaste mobilisation citoyenne menée depuis 2014 a permis :

- > Non seulement d'identifier les enjeux, les besoins et les préoccupations des citoyens en matière de mobilité urbaine et régionale;
- > Elle a permis de mobiliser et d'impliquer les principaux acteurs du milieu dans la mise en place d'une offre en transport diversifiée et adaptée aux besoins;
- > Et de sensibiliser les élus aux enjeux en matière de mobilité et de transport sur le territoire.

La rétroaction reçue des citoyens en lien avec l'énoncé de défi :

- > Les citoyens souhaitent une fluidité des déplacements pour tous;
- > Ils veulent des solutions aux problèmes de stationnement;
- > Pour y arriver, ils sont conscients de l'importance de développer des alternatives aux déplacements auto-solo;
- > Ils souhaitent une diversification de l'offre en transport collectif;
- > Ainsi qu'une continuité des aménagements dédiés aux déplacements actifs et aux saines habitudes de vie.

La rétroaction reçue des acteurs du milieu en lien avec l'énoncé de défi :

- > Les grands pôles d'achalandage (institutions, entreprises, commerces, etc.) aimeraient offrir à leurs employés et à leur clientèle des alternatives de transport abordables, faciles d'utilisation et flexibles tout en permettant de réduire la pression sur leurs espaces de stationnement;

- > Les fournisseurs de services souhaitent bonifier leur offre pour répondre davantage aux besoins des divers usagers tout en acquérant une plus grande visibilité et une plus grande rentabilité;
- > Les groupes communautaires visent une desserte toute particulière des groupes et personnes plus vulnérables qui, par manque de mobilité, vivent des problèmes collatéraux (santé physique et mentale, isolement, sécurité alimentaire, pauvreté, etc.);
- > Les municipalités rurales de la MRC d'Arthabaska cherchent, par une meilleure desserte de leur territoire, à favoriser la rétention de leur population et des services de proximité.

Tous s'entendent pour que Victoriaville et sa région conserve et propulse sa position de leader en développement durable :

- > Élément étant fortement ressorti des consultations publiques;
- > Une meilleure offre et une gestion de la mobilité urbaine et régionale sont vues comme faisant partie intégrante du développement durable du territoire.

#### MOBILISATION – LES SUITES

Pour poursuivre la mobilisation des acteurs du milieu dans l'élaboration et la mise en œuvre de la proposition, la Ville de Victoriaville entend poursuivre :

- > (M01) Les activités du comité de stratégie régionale en transport;
- > (M02) La concertation des acteurs du milieu;
- > (M03) La consultation citoyenne.

(M01) Le comité de stratégie régionale en transport s'assure de la bonne gouvernance, établit les partenariats nécessaires et prend les décisions en termes d'investissements publics :

- > Présidé par le maire de Victoriaville;
- > Constitué des élus et hauts fonctionnaires de la Ville de Victoriaville et de la MRC d'Arthabaska;
- > Comprend également les associations et transporteurs œuvrant dans le domaine du transport;
- > L'objectif est de :
  - Établir une concertation de haut niveau entre tous les acteurs impliqués dans le projet;
  - Permettre l'expression des préoccupations, des besoins et des solutions de chacun;
  - Définir une offre concertée en transport et une plate-forme qui répondent aux besoins.

(M02) La concertation des acteurs du milieu se poursuivra :

- > En amont de la mise en place de la plate-forme :
  - Avec des ateliers de travail qui viendront nourrir les réflexions du comité de stratégie régionale en transport;
- > Lors de l'entrée en fonction de la plate-forme et tout au long de son utilisation :
  - Les acteurs du milieu seront réunis au besoin afin de réagir en temps réel aux préoccupations des utilisateurs.

(M03) La consultation citoyenne prendra diverses formes à différents moments du processus. Tout comme la concertation des acteurs du milieu, elle viendra nourrir les réflexions du comité de stratégie régionale en transport :

- > En amont de la mise en place de la plate-forme :
  - Les citoyens sont invités dès maintenant sur la page [arriveenville.ca](http://arriveenville.ca) à exprimer leurs idées ou commentaires sur la proposition de la Ville;
  - Des « focus group » constitués de différents « personas » seront organisés afin de bien cerner la diversité des besoins des usagers en fonction d'une variété de profils et de situations possibles;
  - Une consultation avec [monidee.ca](http://monidee.ca) permettra d'évaluer l'adéquation entre les besoins de la population et les solutions de transport proposées.
- > Lors de l'entrée en fonction de la plate-forme :
  - Une consultation avec [monidee.ca](http://monidee.ca) permettra d'évaluer le niveau de satisfaction de la population et de bonifier autant l'offre en services de transport que l'interface de la plate-forme;
- > Tout au long de l'utilisation de la plate-forme :



- Les données qu'elles génèrera permettront d'évaluer le niveau de satisfaction en continu et d'ajuster l'interface ainsi que l'offre en conséquence.

Finalement, la mobilisation aura permis une coconstruction d'une solution en transport inscrite dans une approche de ville intelligente.

## Détails de la proposition préliminaire

### Question 6

Veillez décrire votre proposition préliminaire et les activités ou projets qui en font partie.

Cette section devrait comporter ce qui suit :

- Activités ou projets prévus pour l'atteinte du ou des résultats indiqués dans l'énoncé de défi
- Liens clairs entre les projets indiqués et l'atteinte du ou des résultats.
- Portée et taille de chaque projet prévu dans votre proposition préliminaire avec une description indiquant en quoi il est faisable et approprié pour l'obtention du ou des résultats d'une manière significative, ambitieuse et transformatrice pour la collectivité.
- Mesures mises en place pour 1) rendre la proposition ouverte, interfonctionnelle, extensible et reproductible (ou description de votre plan en ce sens pour l'avenir au profit de votre propre collectivité et des autres collectivités canadiennes) et 2) pour rendre possibles d'autres utilisations de la technologie, de l'innovation et des données dans votre proposition.

Pour offrir la proposition (Question 3) à ses citoyens et atteindre les résultats (Question 4), la Ville propose de déployer les solutions suivantes :

- > (S01) Une plate-forme technologique pour l'intégration et la gestion de tous les services de transport;
- > (S02) Une société à but non lucratif pour la gestion de la plate-forme et aussi pour aider les autres villes à adhérer à la solution afin de créer une vaste communauté d'utilisateurs;
- > (S03) Un écosystème d'innovation pour développer une solution moderne et assurer la pérennité de la solution;
- > (S04) Une campagne de communication pour faire évoluer le paradigme de la dépendance à l'automobile;
- > (S05) Des vecteurs financiers pour soutenir le déploiement de l'offre et de la demande;
- > (S06) Des négociations pour faire évoluer les lois et règlements municipaux, provinciaux et fédéraux qui ont un impact sur l'offre;
- > (S07) Des ententes commerciales avec les différents fournisseurs de services en transport;
- > (S08) Des actions en aménagement du territoire pour maximiser la réussite des solutions de transport.

(S01) Au cœur de la solution proposée, on retrouve une plate-forme technologique moderne :

- > Toutes les fonctions et la gestion des données reposent sur une solution infonuagique :
  - Il s'agit d'une solution commerciale de type Microsoft Azure ou AWS (Amazon);
  - L'utilisation de technologies comme les « containers » de Docker permettra aux fonctions et à la gestion des données de ne pas être dépendantes de la solution infonuagique.
- > L'ensemble des fonctions et la gestion des données sont de type « Open Source », ce qui permet à un grand nombre de partenaires de faire évoluer la solution;
- > L'architecture d'intégration repose sur des interfaces de programmation d'applications (API);
- > La Ville aura créé un « référentiel universel » permettant à la solution de s'intégrer et d'interfacer aux systèmes opérationnels d'une ville :
  - La solution peut donc être implantée dans une grande variété de villes.
- > La plate-forme permet de configurer l'offre et la demande :
  - Plusieurs types de moyens de transport peuvent être configurés tout au long de l'évolution de la plate-forme avec les services de TaxiBus en premier et d'autres moyens de transport qui s'ajouteront par la suite;
  - Plusieurs types de services peuvent être configurés selon ce qui est offert par la Ville (plage horaire, disponibilité des bornes, service de transport adapté, etc.).
- > La plate-forme peut être accessible par :
  - Accès Web/Internet;
  - Application mobile;
  - Téléphone;
  - Comptoir principal et points de service aux pôles d'achalandage.
- > Les applis sont compatibles avec la norme WCAG 2.0 (personnes ayant des handicaps, problèmes d'accessibilité);
- > La plate-forme contient plusieurs fonctions pour optimiser l'efficacité des opérations, incluant :
  - Le repositionnement des véhicules;
  - Les trajets pour optimiser le temps de déplacement;
  - La prévision et la projection de la demande;

- Les scénarios en cas de problème sur le territoire.
- > L'architecture de la plate-forme permettra d'intégrer des services de sécurité (ex. de type Blockchain), advenant que certains clients et fournisseurs désirent des niveaux additionnels de confidentialité;
- > La plate-forme rendra les données anonymes pour générer des données ouvertes permettant leur utilisation par des partenaires d'affaires ou par la collectivité;
- > L'ensemble des composantes technologiques de la plate-forme sera conçu et déployé de manière à permettre une utilisation par un grand nombre de villes et de partenaires;
- > À partir du « référentiel universel », il est possible d'imaginer que d'autres types de services aux citoyens et d'autres données pourraient être intégrés à la plate-forme :
  - Structure permettant d'intégrer au « référentiel universel » d'autres données;
  - La plate-forme optimisera les déplacements vers des endroits spécifiques (l'hôpital, le cégep, le centre-ville, les entreprises, les lieux de magasinage et de loisir, etc.);
  - Des activités culturelles et de loisirs à ces pôles et à d'autres endroits pourraient être diffusées via la plate-forme;
  - Les utilisateurs pourraient planifier leurs déplacements en réservant des billets à de tels événements.
- > Favoriser l'autonomie des prestataires de services pour limiter les vérifications (ex. sur une tablette) du chauffeur pendant qu'il conduit.

(S02) La Ville aidera la communauté d'affaires à constituer une société à but non lucratif :

- > La Ville a déjà l'expérience de la création d'une telle société pour la gestion des matières résiduelles : Gesterra;
- > La société à but non lucratif sera gérée de manière indépendante et ne reposera pas uniquement sur un financement de la Ville;
- > Les employés de la société assureront les opérations transactionnelles ainsi que le maintien et le développement de la plate-forme;
- > La société aura aussi comme mission d'aider les autres villes à adhérer à la plate-forme :
  - La plate-forme étant une solution infonuagique, indépendante et ouverte, il sera facile pour d'autres villes de configurer et d'exploiter leur solution de mobilité urbaine;
  - Finalement, la plate-forme donnera accès à des solutions de transport dans les régions partout au Québec.

(S03) En soutien à la société à but non lucratif, la Ville facilitera la mise en place de communautés représentant les différents types de citoyens :

- > Ces communautés auront comme objectifs de continuellement faire évoluer les services pour répondre aux besoins des citoyens;
- > L'innovation sera assurée par une multitude de partenariats, entre autres avec :
  - Le Cégep de Victoriaville;
  - Le Centre d'innovation Mosaic de HEC Montréal;
  - L'OpenLab Movin'On de Michelin.
- > La Ville reconnaît que la viabilité d'un écosystème d'innovation repose sur de la recherche académique pour entre autres :
  - Aider à la mise en place d'un tel écosystème d'innovation;
  - Établir un « référentiel universel » comportant les composantes d'une solution de « Mobility as a Service (MaaS) »;
  - Constamment faire bénéficier des pratiques et solutions de transport généralement acceptées (« best practices »);
  - Développer une plate-forme « universelle » pour l'intégration de solutions de transport et la gestion intermodale.

(S04) Le paradigme de la possession automobile est solidement ancré dans la culture québécoise, en particulier en région et surtout s'il n'y a pas de transport en commun « traditionnel » d'autobus municipaux :

- > Sachant que peu de gens sont influencés par des faits et des chiffres;
- > La Ville concevra un ensemble de communications ayant pour objectif de faire évoluer la perception et les « émotions » rattachées à l'autonomie, la liberté et le dynamisme de la mobilité urbaine;
- > Ces capsules de communication seront conçues de manière générique

avec des moyens pour rendre le message spécifique à une ville :  
- De cette manière les communications pourront être utilisées par d'autres villes.  
> Les communications se feront tout au long du programme.

(S05) Pour augmenter rapidement l'adhésion à la plate-forme, la Ville envisage d'offrir des incitatifs financiers afin de :  
> Aider les citoyens à se procurer des « billets » pour la plate-forme dans le but d'augmenter rapidement le nombre d'utilisateurs;  
> Encourager certains propriétaires à se départir d'une ou de plusieurs de leurs automobiles;  
> Inciter les employeurs à rembourser les kilomètres parcourus en transport actif par leurs employés en remplacement des déplacements parcourus en automobile;  
> Amener les propriétaires de taxi à remplacer leur berline par une mini-fourgonnette à plus grande capacité;  
> Stimuler l'offre en transport alternatif auprès de fournisseurs externes (ex. : Car-to-go, Communauto);  
> Inciter à la pratique du transport actif par différentes applications sur la plate-forme permettant de :  
- Calculer le nombre de kilomètres effectués et de calories dépensées par déplacement à pied et en vélo;  
- Évaluer les sommes économisées si le déplacement avait été effectué par un autre moyen;  
- Remettre aux usagers un rabais sur les transports collectifs ou autres pouvant être utilisé sur la plate-forme lors de mauvais temps.

(S06) La Ville a déjà entamé et continuera de faire évoluer les contraintes impactant les solutions de transport incluant de :  
> Permettre un plus grand nombre de licences de permis de taxi pour un territoire donné si ces taxis participent à la plate-forme de mobilité urbaine :  
- Présentement la Ville de Victoriaville peut avoir un maximum de 30 taxis.  
> Permettre aux autobus scolaires, en dehors des heures d'école, d'offrir des services de transport en commun et de recevoir un paiement :  
- Présentement ces autobus ne peuvent pas recevoir un paiement des utilisateurs du transport.

(S07) Des ententes et contrats de services sont déjà en vigueur. D'autres devront être négociés avec l'ensemble des fournisseurs de services de la plate-forme :  
> La Ville a un contrat de services avec les taxis de la solution TaxiBus;  
> La MRC est partenaire de l'organisme MuniCar, qui coordonne et offre des services en transport collectif régional;  
> Des ententes sont à envisager avec des fournisseurs externes pour combler l'offre (ex. : autopartage, vélopartage);  
> Des modèles d'entente seront disponibles pour les villes qui veulent adhérer à la plate-forme.

(S08) Enfin, la Ville devra poser, en parallèle, des actions liées à l'aménagement et au développement du territoire pour :  
> S'assurer d'une bonne desserte des bornes du service de TaxiBus sur l'ensemble du territoire;  
> Identifier les lieux les plus propices pour accueillir des stations d'autopartage ou de vélopartage ainsi que des stationnements incitatifs au covoiturage;  
> Encadrer le développement urbain sur son territoire pour réduire l'étalement et favoriser la densité d'occupation;  
> Poursuivre le déploiement d'infrastructures favorisant la marche et la pratique du vélo : trottoirs, pistes et bandes cyclables, supports à vélo.

La Ville considère que toutes les solutions précédemment décrites sont nécessaires pour :  
> Livrer les résultats (Question 4) en matière de mobilité urbaine et régionale afin de :  
- Réduire la dépendance à l'auto-solo;  
- Enlever de la pression sur le réseau routier;  
- Offrir suffisamment de stationnement aux pôles d'achalandage;  
- Assurer une fluidité des déplacements ainsi qu'une sécurité pour tous les

	<p>usagers;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diversifier et améliorer l'offre en transport collectif;</li> <li>- Inciter à la pratique du transport actif.</li> </ul> <p>&gt; Offrir une solution solide, robuste, répondant aux besoins exprimés et adaptable aux besoins à venir des citoyens :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toutes les solutions sont requises pour assurer la pérennité et la viabilité de la plate-forme;</li> <li>- Intégrant des technologies de haut niveau, elles formeront une base solide pour le futur et permettront de faire davantage, plus vite et plus longtemps;</li> </ul> <p>&gt; Offrir une solution qui est transportable à d'autres villes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La complémentarité de toutes les solutions permet l'utilisation de la plate-forme par un plus grand nombre de villes.</li> </ul> <p>&gt; Développer une solution qui dépasse les capacités de la Ville et de la communauté :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour développer une solution telle que décrite, l'écosystème d'innovation doit recourir à l'apport des centres de recherche et d'un OpenLab (Movin'On).</li> </ul> <p>&gt; Transformer de manière durable l'intégration des services de mobilité urbaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tel que décrit (Question 4), la solution TaxiBus a atteint sa limite;</li> <li>- De petits changements ne seront pas suffisants;</li> <li>- La Ville veut revoir complètement l'architecture de l'offre et de la demande en matière de mobilité urbaine;</li> <li>- La solution de mobilité urbaine n'est pas possible sans la technologie et la gestion des données permettant d'améliorer constamment la performance et la pertinence de la plate-forme ainsi que d'explorer des solutions qui ne peuvent pas encore être imaginées.</li> </ul>
<p><b>Question 7</b></p> <p>Veillez expliquer en quoi votre proposition préliminaire appuie les objectifs, stratégies et plans à moyen et long termes de votre collectivité.</p> <p>Veillez donner tous les documents pertinents et établissez des liens et références clairs pour compléter votre réponse.</p>	<p>La proposition préliminaire s'inscrit dans une vision globale de ville intelligente et de mobilité urbaine et régionale durable pour la collectivité.</p> <p>Elle permet de réaliser les objectifs, les stratégies et les plans à moyen et long termes entérinés par les élus et la population dans le cadre des démarches de planification (question 5) ayant eu cours depuis 2014.</p> <p>Les documents joints à la candidature présentent les intentions de la Ville de Victoriaville et de la MRC d'Arthabaska.</p> <p>(D01) La planification stratégique 2017-2027 de la Ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; S'affirmer comme ville-modèle en développement durable sur l'échiquier provincial et fédéral :</li> <li>- L'amélioration et la diversification du transport collectif et actif font partie intégrante de ce modèle mis en œuvre et propulsé par la Ville (p.14).</li> </ul> <p>(D02) La planification stratégique 2025 de la MRC :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Améliorer l'offre et l'accessibilité en transport dans les milieux ruraux (p.9).</li> </ul> <p>(D03) Le plan d'urbanisme 2018 de la Ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Assurer une mobilité durable et inclusive sur le territoire de la Ville (p.93-97) :</li> <li>- Par l'amélioration de la capacité de tous les citoyens à se mouvoir dans l'espace et particulièrement pour les ménages les plus vulnérables.</li> <li>&gt; Faire figure de pionnière dans ses projets de réaménagement du domaine public ainsi que de promotion des modes de transport plus durables (p.98-100).</li> </ul> <p>(D04) Le plan de mobilité durable 2018 de la Ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Mettre en place une série d'alternatives à l'auto-solo (p.17-51);</li> <li>&gt; Sensibiliser la population aux enjeux de mobilité pour réaliser le changement de paradigme (p.52-66);</li> <li>&gt; Contrôler et réduire les impacts de la circulation automobile sur les milieux de vie en termes de sécurité, de vitesse et de stationnement (p.71-89).</li> </ul> <p>Victoriaville mise sur une approche de ville intelligente pour mieux répondre aux besoins des citoyens et venir augmenter sa capacité à ajuster l'offre de service en conséquence (D01, p.21).</p>

	<p>En lien avec la mobilité, il est prévu de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Améliorer la qualité des transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo via les technologies de l'information et de la communication (D04, p.28);</li> <li>&gt; Optimiser les services de répartition et de paiement des différents services de transport collectif et adapté de la Ville (D04, p.20);</li> <li>&gt; Mettre en place des systèmes de transport intelligents, intermodaux et intégrés (D04, p.27);       <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dont une plate-forme où les citoyens pourraient partager leur véhicule (D04, p.24).</li> </ul> </li> <li>&gt; Soutenir le déploiement de solutions conçues pour informer les usagers (D04, p.27);</li> <li>&gt; Optimiser la mobilité en transports collectifs et alternatifs des usagers en temps réel sur l'ensemble du territoire (D04, p.27).</li> </ul> <p>Les intentions et la proposition sont ambitieuses :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Il s'agit du tout premier plan de mobilité durable de la Ville;</li> <li>&gt; Le changement de paradigme exigera une grande cohésion des actions sur le territoire et une communication soutenue auprès de la population;</li> <li>&gt; Le virage en matière de ville intelligente a déjà été amorcé :       <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avec pour objectif de mieux servir les citoyens, des solutions technologiques sont intégrées dans tous les projets structurants de la Ville.</li> </ul> </li> <li>&gt; Il viendra soutenir les actions à mener pour réduire la dépendance à l'automobile tout en offrant à la population les alternatives de déplacement assurant une pleine autonomie.</li> </ul> <p>D01_PS-Ville_2017-2027.pdf (994.64kb)  D02_PS-MRC_2025.pdf (356.27kb)  D03_PU-Ville_2018.pdf (4.62mb)  D04_PMD-Ville_2018.pdf (4.54mb)</p>
<p><b>Question 8</b></p> <p>Veillez décrire l'état de préparation et la capacité de votre collectivité à réussir la mise en œuvre de votre proposition.</p> <p>Cette section devrait comprendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'expérience dans la réalisation de projets complexes (c.-à-d. multipartites, multidimensionnels) couvrant plusieurs secteurs d'activité et d'unités fonctionnelles.</li> <li>• Les structures, processus et pratiques en place ou prévus pour gérer et mettre en œuvre des projets complexes couvrant plusieurs secteurs d'activité et d'unités fonctionnelles.</li> <li>• Les forces et les éventuelles faiblesses de votre organisation pour ce qui est de gérer et de réaliser une proposition de ville intelligente, ainsi que les plans visant à corriger ces faiblesses afin de bien gérer la proposition et de la mener à bon terme.</li> </ul>	<p>VILLE INTELLIGENTE AU SERVICE DU CITOYEN</p> <p>La Ville a pour mission d'offrir des services de qualité et de contribuer à la création de conditions favorables au développement de la collectivité.</p> <p>Dans cette optique, elle a mis en place plusieurs projets s'inscrivant dans une approche de ville intelligente :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Communications et services aux citoyens :       <ul style="list-style-type: none"> <li>- Refonte du site Web et adaptation aux appareils mobiles;</li> <li>- Clavardage en direct;</li> <li>- Gestion et alimentation de profils publics sur les médias sociaux;</li> <li>- Programmation et mise en ligne d'un outil Web de consultation publique : monidee.ca;</li> <li>- Personnalisation de l'information diffusée par des algorithmes associant intérêts et profils personnels avec l'information municipale potentiellement intéressante;</li> <li>- Zones d'accès sans fil (Wi-fi) gratuites.</li> </ul> </li> <li>&gt; Qualité de l'environnement :       <ul style="list-style-type: none"> <li>- Outil interne d'analyse de données municipales sur les collectes des matières résiduelles : Metrio.</li> </ul> </li> <li>&gt; Santé et sécurité publique :       <ul style="list-style-type: none"> <li>- Système automatisé qui détecte le niveau d'eau de la rivière;</li> <li>- Système de haut-parleurs au centre-ville pouvant servir à diffuser des informations lors de déploiement de mesures d'urgence.</li> </ul> </li> <li>&gt; Déneigement :       <ul style="list-style-type: none"> <li>- Télémétrie en temps réel afin de suivre l'évolution du déneigement des rues;</li> <li>- Station météo permettant d'ajuster le type de fondant à épandre dans les rues.</li> </ul> </li> <li>&gt; Circulation :       <ul style="list-style-type: none"> <li>- Système de préemption pour les feux de circulation;</li> <li>- Boucle de détection à certains feux permettant d'améliorer la circulation.</li> </ul> </li> </ul> <p>PROJET COMPLEXE – REVITALISATION DU CENTRE-VILLE</p> <p>Victoriaville a acquis une solide expérience en gestion de projet dans le</p>

cadre de la revitalisation du centre-ville :

- > Le projet a débuté en 2013 et sera complété en 2018;
- > L'objectif était de procéder à une revitalisation intégrée du centre-ville;
- > Investissements de 10M\$;
- > La rue principale a été repensée en approche de rue conviviale avec une vitesse pratiquée de 30 km/h;
- > 17 nouveaux commerces et plus de 1M\$ investis par le secteur privé en rénovation de façades.

Ce projet multidimensionnel couvrait plusieurs secteurs d'activité :

- > Design urbain;
- > Ingénierie;
- > Informatique;
- > Travaux publics;
- > Environnement;
- > Sécurité publique;
- > Communications;
- > Planification urbaine;
- > Développement économique;
- > Gestion de la circulation;
- > Stationnement;
- > Animation et activités culturelles.

Et impliquait plusieurs unités fonctionnelles :

- > Tous les services de la Ville;
- > Société de développement commercial du centre-ville;
- > Firmes privées en service informatique et technologique;
- > Firmes d'urbanisme et d'ingénierie externes.

Des solutions technologiques ont été mises en place :

- > Fibre optique et zones d'accès sans fil (Wi-Fi) offertes gratuitement;
- > Système de haut-parleurs permettant l'utilisation en différentes zones;
- > Système d'éclairage intelligent permettant le réglage en temps réel selon les moments de l'année et les intempéries;
- > Parcomètres intelligents avec :
  - Système de réservation et de paiement par application mobile;
  - Système de scannage des plaques d'immatriculation.

#### STRUCTURES, PROCESSUS ET PRATIQUES

Tous les projets structurants de la Ville font l'objet dès le départ d'une planification stratégique visant l'intégration de nouvelles technologies.

Victoriaville est une des rares municipalités du Québec qui inclut au sein d'un même service, l'aménagement du territoire et la gestion de la mobilité :

- > Un poste de coordonnatrice assure une intégration transversale entre les services lors d'interventions, permettant la réalisation de projets de mobilité intégrés à l'aménagement du territoire.

De plus, il fait partie des pratiques de la Ville de :

- > Mettre en place des groupes de travail multidisciplinaires et multiservices pour différents projets d'aménagement et d'ingénierie;
- > Organiser des ateliers de cocréation pour générer des idées innovatrices, adaptées aux besoins du milieu et fédératrices des acteurs locaux.

#### FORCES ET PLAN D'ACTION

Victoriaville n'a pas sur son territoire de centre de recherche universitaire pouvant alimenter la réflexion sur la mobilité urbaine s'inscrivant dans une approche de ville intelligente.

À l'interne, les équipes en aménagement du territoire, mobilité durable et informatique sont dynamiques et innovantes, mais restreintes en ressources humaines et en temps.

Aussi, l'offre en alternatives à l'auto-solo est plutôt limitée à l'heure actuelle sur son territoire.

	<p>Par ailleurs, la Ville possède une grande capacité à établir des partenariats et à mobiliser les acteurs du milieu tel que le démontrent divers projets :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; La construction d'infrastructures sportives et culturelles d'envergure (aréna, salle de spectacle, stade de soccer intérieur) en partenariat avec des acteurs de l'éducation et des entreprises privées;</li> <li>&gt; L'organisation d'événements d'envergure provinciale et nationale en partenariat avec les organisateurs et des entreprises privées.</li> </ul> <p>Aussi, l'implication des entreprises locales dans le développement de la communauté est forte et se manifeste par des retombées de plusieurs millions de dollars en financement privé pour des projets de construction en consortium, des campagnes de financement d'organismes caritatifs et des commandites locales d'événements spéciaux.</p> <p>À cette implication, s'ajoute celle du milieu communautaire, très actif à améliorer la qualité de vie des personnes dans une perspective de transformation sociale des milieux.</p> <p>La Ville et la MRC détiennent déjà une expérience concluante avec la création, en 2006, d'une société à but non lucratif pour la gestion globale des matières résiduelles, Gesterra :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Entreprise d'économie mixte issue d'un partenariat public-privé entre Gaudreau Environnement et la MRC d'Arthabaska;</li> <li>&gt; Conseil d'administration présidé par le maire de Victoriaville;</li> <li>&gt; Services offerts aux municipalités, entreprises, organismes et citoyens de l'ensemble du Québec.</li> </ul> <p>Victoriaville a mis sur pied bon nombre de projets présentant une forte transférabilité, peu importe la taille des collectivités intéressées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Programme de subvention Habitation Durable : huit villes;</li> <li>&gt; Site Web de consultation monidee.ca en mode « Software as a Service » (SaaS) : une dizaine d'organisations et de municipalités;</li> <li>&gt; Le mouvement Hop la Ville vers les saines habitudes de vie et les Picto-Sécur pour la sécurité des aînés : élaboration, en 2018, d'un guide d'implantation facilitant l'exportation de ces programmes vers d'autres municipalités.</li> </ul> <p>Afin de bien gérer la proposition et de la mener à bon terme, la Ville entend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Continuer de fédérer les forces actives du milieu et de les impliquer dans la mise en œuvre;</li> <li>&gt; Établir des partenariats avec des centres de recherche universitaires;</li> <li>&gt; Susciter l'intérêt de participer au programme chez les fournisseurs de services offrant des alternatives à l'auto-solo habituellement installés en région métropolitaine (autopartage, vélopartage, etc.);</li> <li>&gt; S'adjoindre les ressources professionnelles nécessaires à la mise en œuvre afin de compléter les équipes à l'interne en urbanisme, en transport, en informatique et en communications.</li> </ul>
<p><b>Question 9</b></p> <p>Décrivez comment vous prévoyez utiliser la subvention de 250 000 dollars si vous êtes sélectionné en tant que finaliste. Fournissez une ventilation globale des catégories de dépenses, avec leur justification.</p>	<p>La subvention de 250 000 dollars (le « projet ») sera utilisée pour mettre en place l'ensemble des éléments visant à décrire la solution proposée et à exécuter la proposition (le « programme ») :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; À la suite du projet, la Ville sera en mesure de commencer la mise en œuvre du programme correspondant à la proposition définitive.</li> </ul> <p>La Ville réalisera l'ensemble des livrables suivants. Les chiffres entre parenthèses représentent l'estimation des efforts (la gestion du projet et la rédaction de la proposition définitive sont intégrées dans les efforts).</p> <p>(L01) Une architecture cible des composantes de la plate-forme (30%) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Aspects « affaires », « données », « applications », « technologies »;</li> <li>&gt; Aspects de ville intelligente (données ouvertes, technologies interconnectées);</li> <li>&gt; Aspects de transportabilité de la solution;</li> <li>&gt; Aspects de paiement;</li> <li>&gt; Aspects d'intégration / interface avec des systèmes existants;</li> <li>&gt; Aspects sécurité (@Blockchain);</li> <li>&gt; Aspects de codéveloppement (API);</li> </ul>

	<p>&gt; Première version des éléments requis pour le « référentiel universel » de mobilité urbaine « Mobility as a Service » (MaaS);</p> <p>&gt; Décisions technologiques;</p> <p>&gt; Identification des composantes provenant de solutions fournisseurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sommaire des éléments requis fonctionnels et non-fonctionnels à être inclus dans les devis techniques.</li> </ul> <p>(L02) L'inventaire des fonctions pour assurer l'expérience client (20%) :</p> <p>&gt; Pour l'ensemble des manières dont le client interfacera avec la plateforme (quoi, pourquoi, qui, avec qui, quand, comment, où, etc.);</p> <p>&gt; L'inventaire de tous les types de services requis.</p> <p>(L03) Une planification de tous les projets requis pour réaliser la solution (10%) :</p> <p>&gt; L'approche de gestion de projet.</p> <p>(L04) Une fiche-projet pour les projets qui doivent débuter en 2019 et 2020 (20%) :</p> <p>&gt; (L05) L'intégration des métriques des résultats aux livrables des projets (4%) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Comment assurer que les projets livrent les résultats désirés.</li> </ul> <p>(L06) La structure de gouvernance du programme, incluant l'approche pour sa réalisation (3%) :</p> <p>&gt; Intégration avec la société à but non lucratif.</p> <p>(L07) Les activités de gestion du changement et les communications (à l'intérieur du programme et avec la communauté) (3%) :</p> <p>&gt; Comment sera piloté le changement de culture du paradigme de possession d'automobiles.</p> <p>(L08) Le plan d'acquisition des ressources pour réaliser le programme (5%).</p> <p>(L09) Les ententes de collaboration avec les principaux partenaires pour réaliser le programme (5%).</p> <p>Pour réaliser le programme, la Ville utilisera les meilleures pratiques de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; L'architecture d'entreprise;</li> <li>&gt; La gestion de programme;</li> <li>&gt; Les approches Agile et DevOps;</li> <li>&gt; La gestion du changement et des communications;</li> <li>&gt; Le « Design Thinking » pour cocréer l'expérience des clients.</li> </ul> <p>La Ville entend être accompagnée dans la mise en œuvre du projet et du programme par une firme technologique et de services-conseils.</p>
<p><b>Question 10</b></p> <p>Décrivez les partenaires qui prennent ou prendront part à votre proposition. Si vous n'avez pas encore déterminé vos partenaires, expliquez le processus qui vous permettra de les sélectionner. (500 mots maximum)</p> <p>Cette section devrait comprendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une description des partenaires existants (type d'organisation, activités, etc.), leur pertinence pour la proposition et leur contribution attendue au(x) résultat(s).</li> <li>• Si les partenaires ne sont pas encore déterminés ou si vous pensez que vous aurez besoin de partenaires supplémentaires, décrivez le processus qui vous permettra de les sélectionner.</li> </ul>	<p>La Ville a obtenu la confirmation de 15 partenaires (question 14) en provenance d'organisations de divers types qui répondent aux besoins de la proposition et qui sont nécessaires à sa réussite.</p> <p>Certaines démarches restent à faire pour compléter la liste des partenaires.</p> <p>Ces partenaires jouent différents rôles et apporteront une contribution spécifique :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; (P01) Partenaires-collaborateurs;</li> <li>&gt; (P02) Partenaires-fournisseurs en transport;</li> <li>&gt; (P03) Partenaires-pôles d'achalandage;</li> <li>&gt; (P04) Partenaires-chercheurs;</li> <li>&gt; (P05) Partenaires-ambassadeurs;</li> <li>&gt; (P06) Partenaires-fournisseurs technologiques.</li> </ul> <p>(P01) Les partenaires-collaborateurs à l'échelle locale et régionale ayant confirmé leur participation à la mise en œuvre de la proposition sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; La MRC d'Arthabaska : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Municipalité régionale de comté regroupant 23 municipalités dont Victoriaville.</li> </ul> </li> <li>&gt; La Commission scolaire des Bois-Francs (CSBF) :</li> </ul>



- Couvre 19 municipalités de la région.
  - > La Corporation de développement économique de Victoriaville et sa région (CDEVVR) :
    - Organisme à but non lucratif dont la mission est de soutenir le développement économique de la région en jouant un rôle de catalyseur.
  - > La Corporation de développement communautaire des Bois-Francs (CDCBF) :
    - Regroupement d'organisations communautaires (dont La Sécurité alimentaire et Le Support) ayant comme mission de susciter, de favoriser et de soutenir le développement communautaire sur le territoire de la MRC d'Arthabaska.
  - > Le Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec (CRECQ) :
    - Organisme à but non lucratif établissant les priorités environnementales et faisant la promotion de stratégies dans une optique de développement durable.
  - > Le Cégep de Victoriaville.
- (P02) Parmi les fournisseurs de services en transport :
- > La Ville a obtenu les confirmations de :
    - Taxi Vétérans Victoriaville (TaxiBus);
    - Rouli-Bus (transport adapté);
    - Autobus RoBo;
    - MuniCar.
  - > La Ville devra poursuivre ses efforts pour recruter des partenaires à l'échelle interurbaine ou venant compléter l'offre locale :
    - Service de transport interurbain;
    - Fournisseurs en autopartage ou en véhicules autonomes;
    - Fournisseurs en vélopartage;
    - Entreprises ou organisations en covoiturage.
- (P03) Quant aux partenaires agissant comme pôles d'achalandage,
- > La Ville a obtenu la confirmation du Cégep de Victoriaville;
  - > Il est prévu d'approcher :
    - La Société de développement commercial du centre-ville;
    - Les grandes entreprises du territoire;
    - L'hôpital Hôtel-Dieu d'Arthabaska;
    - Les deux grands centres commerciaux (Grande Place des Bois-Francs et LE Centre).
- (P04) Parmi les partenaires-chercheurs,
- > La Ville a obtenu la confirmation :
    - Du Cégep de Victoriaville et de son Centre de transfert technologique;
    - Du Centre d'innovation Mosaic de HEC Montréal;
    - De l'OpenLab Movin'On de Michelin.
  - > La Ville est en attente d'une participation :
    - Du Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada.
- (P05) Les partenaires-ambassadeurs sont surtout des intervenants politiques qui appuient la proposition :
- > Le député provincial, Éric Lefebvre;
  - > Le député fédéral, Alain Rayes.
- (P06) Les partenaires-fournisseurs de services technologiques sont à définir. Les critères permettant de les sélectionner sont :
- > Facteur de proximité :
    - Détenir une adresse d'affaires locale ou régionale.
  - > Connaissance de la fonction publique :
    - Avoir réalisé des projets pour des villes ou des institutions publiques.
  - > Compétence et convivialité technologiques :
    - Détenir l'expérience et l'expertise nécessaires;
    - Être en mesure d'offrir des solutions modernes axées sur les technologies de pointe;
    - Être capable d'adapter le contenu à plusieurs plate-formes (ordinateurs, téléphones intelligents, tablettes);
    - Pouvoir efficacement intégrer des solutions « Open Source » et « Propriétaire ».

<p><b>Question 11 (annexe confidentielle)</b></p> <p>Veillez fournir, uniquement si elle est requise, toute information confidentielle issue de tierces parties. L'information donnée dans cette section sera exonérée de l'exigence d'affichage en ligne.</p> <p>L'information provenant de tierces parties figurant dans cette section doit être complémentaire à celle fournie dans le reste de la candidature et doit se limiter aux détails jugés confidentiels. Veuillez indiquer clairement à quelle/s question/s se rapporte l'information fournie dans cette section.</p>	<p>Les documents D03 et D04, annexés à la présente candidature, ont été approuvés par le conseil municipal de la Ville de Victoriaville mais n'ont pas encore été adoptés. L'adoption et l'entrée en vigueur sont prévues pour 2018.</p>
<p><b>Autres exigences</b></p>	
<p><b>Question 12</b></p> <p>Résumez votre proposition préliminaire en un texte de 200 mots. Ce résumé, accompagné de l'énoncé de défi, sera affiché en ligne dans les deux langues officielles.</p> <p>Vous pouvez fournir votre résumé dans les deux langues officielles. Si vous le fournissez dans une seule langue officielle, Infrastructure Canada le traduira avant de l'afficher en ligne.</p>	<p>La croissance de Victoriaville amène la Ville à relever rapidement et efficacement ses défis en matière de transport.</p> <p>Fluidité et sécurité des déplacements sont des besoins exprimés par la population, mais ils sont menacés si les tendances démographiques et d'augmentation du nombre d'automobiles sur le réseau se poursuivent.</p> <p>Pour y répondre, il faut des alternatives à l'auto-solo en améliorant et en diversifiant le transport collectif et actif.</p> <p>La candidature de Victoriaville porte sur la création et le déploiement d'une plate-forme de convergence proposant une panoplie de solutions de transport disponibles au bout des doigts : taxi, TaxiBus, autopartage et vélopartage, covoiturage, transport interurbain et incitatifs au transport actif.</p> <p>La plate-forme infonuagique ouverte permettra à d'autres collectivités de reproduire le modèle ou d'y adhérer afin de créer une vaste communauté d'utilisateurs.</p> <p>En faisant preuve d'innovation dans la gestion de l'offre générale en transport sur le territoire, Victoriaville se positionnera une fois de plus comme leader en développement durable.</p> <p>Le mouvement « Arrive en ville » propose un changement de paradigme : la possession automobile n'est plus nécessaire pour se déplacer. D'autres options à moindre coût, en toute liberté et de manière plus active donnent accès à l'ensemble de la ville et de sa région.</p> <hr/>
<p><b>Question 13</b></p> <p>Fournissez le lien en ligne où vous afficherez vos réponses aux questions 1 à 10. Vous pouvez également fournir vos réponses à d'autres questions. Vos réponses devront être mises en ligne au lien fourni une fois que vous avez reçu la confirmation que votre candidature est admissible en début ou en mi-mai.</p>	<p><a href="http://www.arriveenville.ca">http://www.arriveenville.ca</a></p>
<p><b>Question 14</b></p> <p>Selon votre structure de gouvernance, veuillez donner des preuves de l'engagement des dirigeants de votre collectivité envers votre proposition préliminaire. Il peut s'agir d'une lettre de soutien portant la signature du ou des maires, du ou des</p>	<p>Lettre d'appui - Alain Rayes, député de Richmond-Arthabaska.pdf (39.57kb)  Lettre d'appui - Autobus RoBo inc.pdf (53.53kb)  Lettre d'appui - CDCBF.pdf (32.17kb)  Lettre d'appui - CDEV.R.pdf (35.77kb)  Lettre d'appui - CRECQ.pdf (51.46kb)  Lettre d'appui - CSBF.pdf (29.23kb)  Lettre d'appui - Cégep de Victoriaville.pdf (34.04kb)  Lettre d'appui - Éric Lefebvre, député d'Arthabaska.pdf (59.44kb)</p>

<p>chefs ou équivalents, d'une résolution du conseil, d'une résolution du conseil de bande, etc.</p>	<p>Lettre d'appui - HEC Montréal.pdf (97.68kb)  Lettre d'appui - La Sécurité alimentaire.pdf (50.43kb)  Lettre d'appui - Le Support.pdf (34.33kb)  Lettre d'appui - MRC d'Arthabaska.pdf (41.3kb)  Lettre d'appui - Maire de Victoriaville.pdf (701.65kb)  Lettre d'appui - Michelin.pdf (75.3kb)  Lettre d'appui - Rouli-Bus inc.pdf (102.52kb)  Lettre d'appui - Taxi Vétérans.pdf (40.17kb)</p>
<p><b>Question 15</b></p> <p>Veillez nommer une personne-ressource pour la candidature.</p>	<p><b>Nom de la personne-ressource:</b> Myriam Lalancette  <b>Titre et affiliation de la personne-ressource:</b> Coordinatrice Division transport et projets spéciaux  <b>Numéro de téléphone de la personne-ressource:</b> 819-758-6419 Poste (facultatif) 3665  <b>Adresse de courriel de la personne-ressource :</b>  myriam.lalancette@victoriaville.ca</p>
<p><b>Question 16</b></p> <p>Veillez lire le formulaire de consentement et d'exonération ainsi que le protocole de communication, puis indiquer que vous y souscrivez.</p> <p>Pour télécharger les documents, cliquez <a href="#">ici</a>.</p>	<p>Je déclare que je suis dûment autorisé par le candidat à signifier mon accord avec le présent formulaire de consentement et d'exonération ainsi que le protocole de communication, et que j'en comprends parfaitement les modalités.</p> <p>J'ai <a href="#">lu et j'accepte</a> les modalités.</p>
<p><b>Questions de sondage</b></p>	
<p><b>Question 17</b></p> <p>Pour chaque communauté, fournissez les informations suivantes :</p> <p>Équivalents temps plein (ETP) pour 2017 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre total d'ETP</li> <li>• Pourcentage du nombre total d'ETP consacrés à l'innovation</li> </ul> <p>Budgets de fonctionnement et d'immobilisations pour 2017 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budget de fonctionnement total</li> <li>• Pourcentage du budget de fonctionnement total consacré à l'innovation</li> <li>• Budget d'immobilisations total</li> <li>• Pourcentage du budget d'immobilisations total consacré à l'innovation</li> </ul>	<p><b>La collectivité (Ville de Victoriaville)</b></p> <p><b>Nombre total d'ETP:</b> 400,00  <b>Pourcentage du nombre total d'ETP consacrés à l'innovation:</b> 4,00 %</p> <p><b>Budget de fonctionnement</b></p> <p><b>Budget de fonctionnement total:</b> 78 485 100,00 \$  <b>Pourcentage du budget de fonctionnement total consacré à l'innovation:</b> 6,00 %</p> <p><b>Budget d'immobilisations</b></p> <p><b>Budget d'immobilisations total:</b> 29 762 800,00  <b>Pourcentage du budget d'immobilisations total consacré à l'innovation:</b> 10,00 %</p>
<p><b>Question 18</b></p> <p>Veillez sélectionner le secteur prioritaire auquel est liée votre proposition préliminaire.</p>	<p><b>Secteur prioritaire - 2 maximum</b>  Autonomisation et inclusion  Mobilité</p>

<p>Si votre proposition préliminaire vise à obtenir des résultats dans plus d'un secteur, vous pouvez en choisir deux au maximum.</p>	
<p><b>Question 19</b></p> <p>Sélectionnez tous les systèmes/services qui devraient être touchés dans votre proposition préliminaire.</p> <p>Il n'y a pas de limite quant au nombre de systèmes ou services communautaires que vous pouvez soumettre.</p>	<p><b>Systèmes ou services communautaires</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Développement économique</li> <li>Environnement</li> <li>Aménagement et urbanisme</li> <li>Santé publique</li> <li>Routes et transport</li> <li>Services sociaux</li> <li>Autre : veuillez préciser</li> </ul> <p><b>Autre</b> Communications et services aux citoyens</p>
<p><b>Question 20</b></p> <p>Sélectionnez les technologies que devrait toucher votre proposition préliminaire.</p> <p>Il n'y a pas de limite quant au nombre de technologies que vous pouvez sélectionner.</p>	<p><b>Technologies</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Intelligence artificielle (IA)</li> <li>Analyse de mégadonnées</li> <li>Informatique en nuage</li> <li>Données géospatiales</li> <li>Applications mobiles</li> <li>Plateformes de données ouvertes</li> <li>Plateformes de paiement</li> <li>Autre : veuillez préciser</li> </ul> <p><b>Autre</b> Architecture de micro-service; Blockchain; Interfaces de programmation d'applications (API)</p>