

# ENTRE AMBITION ET RÉALISME

Analyse du Plan de  
mobilité durable de la  
Ville de Drummondville

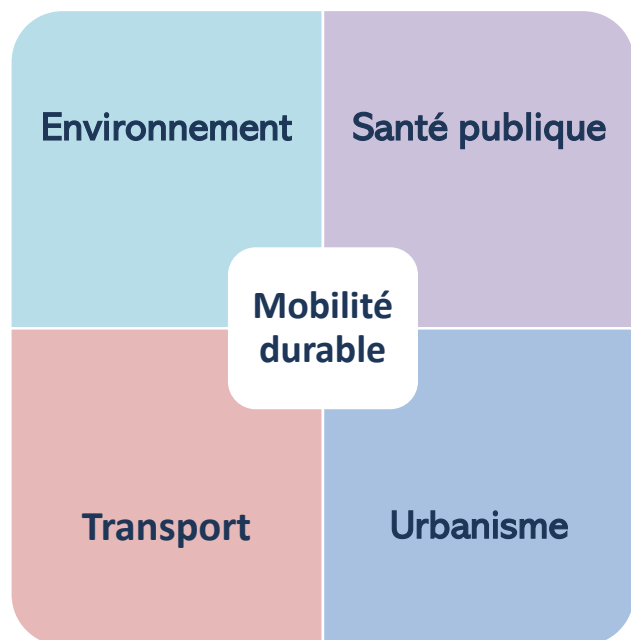
PRÉSENTATION FINALE - PROJET TERMINAL  
PAR JEAN-PHILIPPE ROY  
AVRIL 2020



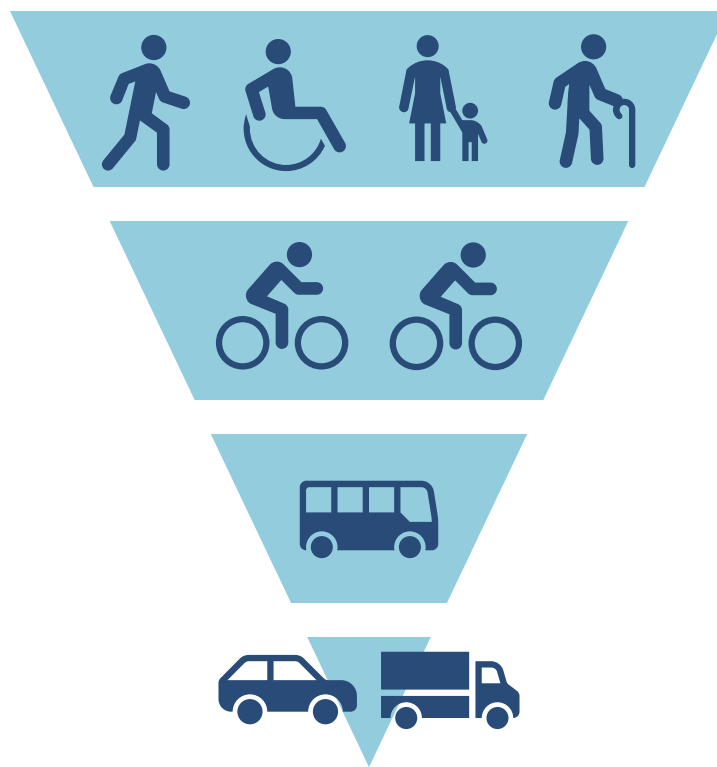


# Paradigme de la mobilité durable

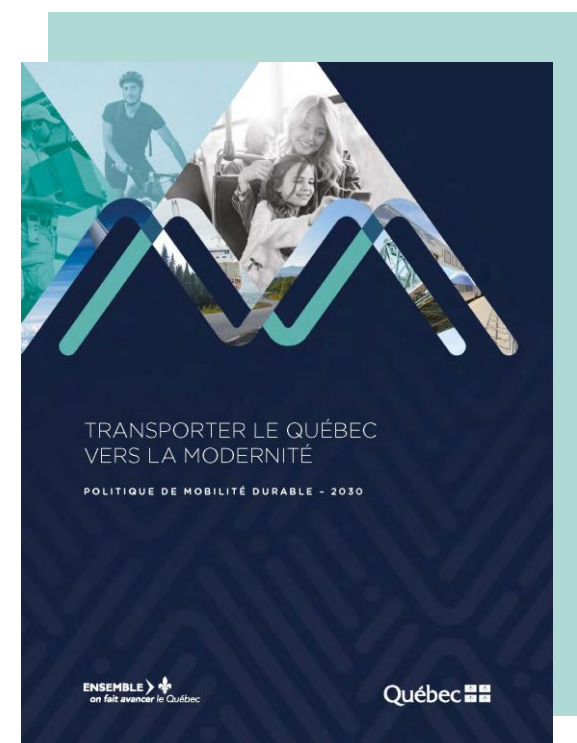
## Qu'est-ce que la mobilité durable ?



## Hiérarchie des usagers



## Politique québécoise



# Enjeux pour les villes de taille moyenne

Moins d'acquis et de ressources que les RMR



Forte dépendance à l'automobile



Milieux de faible densité

**RMR**

**249**

hab./km<sup>2</sup>  
en moyenne

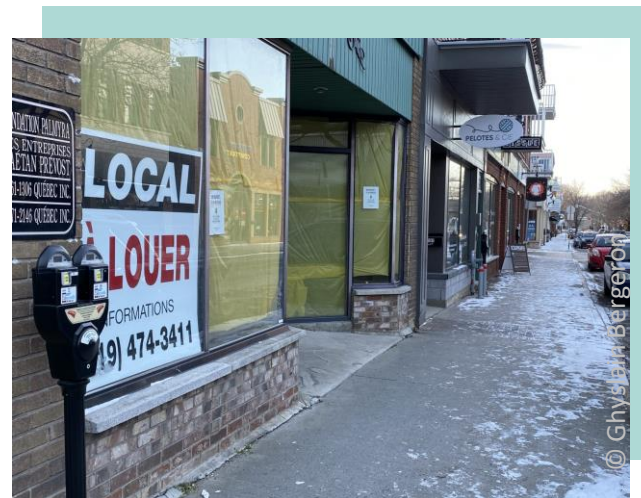
**>**

**AR**

**48,5**

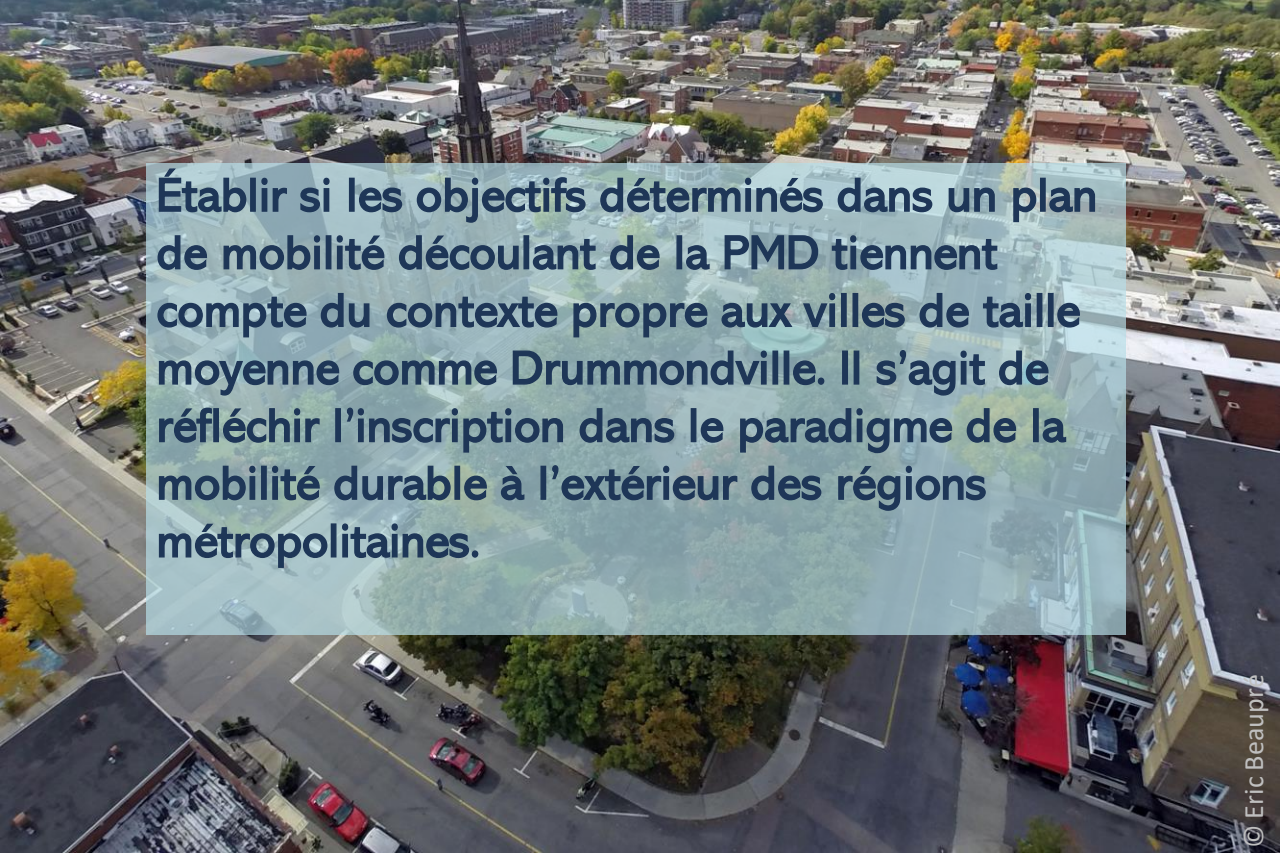
hab./km<sup>2</sup>  
en moyenne

Milieux centraux à redynamiser



# Démarche

## Objectif



Établir si les objectifs déterminés dans un plan de mobilité découlant de la PMD tiennent compte du contexte propre aux villes de taille moyenne comme Drummondville. Il s'agit de réfléchir l'inscription dans le paradigme de la mobilité durable à l'extérieur des régions métropolitaines.

© Eric Beaupré

## Méthodologie

- Agglomération de recensement de grandes dimensions– AR canadiennes dont la population se situe entre 50 000 et 105 000 habitants (25 au total)
- Comparaison des indicateurs de performance
  - Part modale auto solo
  - Part modale transport en commun
  - Part modale du transport actif
- Choix de municipalités canadiennes affichant les meilleurs indicateurs (5)
- Analyser et comparer la documentation de planification en mobilité et en transport
- Leçons à tirer / Recommandations

# Où en est Drummondville ?

Classement croissant des parts modales automobile d'AR canadiennes entre 2006 et 2016

Auto-solo



Rang	Province	Municipalité	Part modale		Variation
			2016	2006	
1	Ont.	North Bay	79,6%	72,8%	6,8%
2	C.-B.	Nanaimo	80,4%	80,1%	0,3%
3	Ont.	Cornwall	80,5%	76,0%	4,5%
4	C.-B.	Kamloops	80,6%	79,7%	0,9%
5	Man.	Brandon	80,8%	77,2%	3,6%
6	N.-B.	Fredericton	81,1%	74,5%	6,6%
7	Î.-P.-É.	Charlottetown	81,8%	76,7%	5,2%
8	N.-É.	Cape Breton	82,5%	77,6%	4,9%
9	C.-B.	Vernon	82,9%	81,3%	1,7%
10	Ont.	Sault Ste. Marie	83,4%	77,2%	6,2%
25	Qc	Drummondville	89,6%	85,0%	4,6%

# Où en est Drummondville ? (suite)

Classement décroissant des parts modales pour le TC d'AR canadiennes entre 2006 et 2016

Transport en commun



Rang	Province	Municipalité	Part modale		Variation
			2016	2006	
1	Alb.	Red Deer	4,5%	3,8%	0,7%
2	C.-B.	Kamloops	4,1%	3,8%	0,3%
3	Man.	Brandon	4,1%	4,0%	0,0%
4	C.-B.	Nanaimo	3,8%	3,0%	0,8%
5	Ont.	Sault Ste. Marie	3,7%	4,0%	-0,3%
6	Ont.	North Bay	3,4%	4,6%	-1,2%
7	Ont.	Cornwall	3,3%	2,4%	0,9%
8	N.-B.	Fredericton	2,8%	3,2%	-0,4%
9	Ont.	Sarnia	2,7%	1,9%	0,8%
10	N.-É.	Cape Breton	2,6%	1,8%	0,9%
<b>24</b>	<b>Qc</b>	<b>Drummondville</b>	<b>0,9%</b>	<b>1,1%</b>	<b>-0,2%</b>

# Où en est Drummondville ? (suite)

Classement décroissant des parts modales pour le TA d'AR canadiennes entre 2006 et 2016

Transport actif



Rang	Province	Municipalité	Part modale		Variation
			2016	2006	
1	Qc	Saint-Hyacinthe	9,2%	11,3%	-2,2%
2	Qc	Rimouski	9,1%	11,8%	-2,7%
3	Ont.	North Bay	8,1%	10,9%	-2,7%
4	Î.-P.-É.	Charlottetown	7,6%	9,5%	-1,9%
5	C.-B.	Nanaimo	7,4%	8,3%	-0,9%
6	Man.	Brandon	7,2%	9,5%	-2,3%
7	C.-B.	Vernon	7,1%	9,0%	-1,8%
8	N.-B.	Fredericton	6,9%	9,3%	-2,4%
9	Ont.	Cornwall	6,7%	8,4%	-1,6%
10	C.-B.	Kamloops	6,6%	6,8%	-0,2%
19	Qc	Drummondville	5,2%	8,1%	-2,9%



# En tête des classements

Nanaimo (C.-B.)



Kamloops (C.-B.)



Red Deer (Alb.)



Rimouski (Qc)



Saint-Hyacinthe (Qc)





# Principaux constats

- Une culture de planification développée en C.-B.
- Un réseau de transport collectif interrégional en C.-B.
- L'importance des centralités urbaines pour la mobilité durable
- Faible intégration des outils de planification
- Absence de mesures « restrictives »



# Le Plan de Drummondville



## Forces

- Un diagnostic juste
- Respect du cadre théorique sur la mobilité durable
- Perspective globale et ambition

## Faiblesses

- Comparaisons peu instructives
- Cibles sont celles du gouvernement provincial
- Généralité de certaines propositions



# Leçons à tirer pour Drummondville

- S'inspirer de ce qui se fait en C.-B.
- Une mise à jour du Plan d'urbanisme aussi ambitieuse que les objectifs visés par la PMD
- Densification et développement du Centre-Ville
- Miser sur les gains en transport actif
- Encore temps pour devenir chef de file



# Pour conclure

## ■ Limites

RÉPARTITION DES MUNICIPALITÉS ET DE LA POPULATION SELON LA TAILLE DES MUNICIPALITÉS<sup>18</sup>, 2017

Classe	Municipalité		Population	
	n	%	n	%
100 000 habitants et plus	10	0,8	4 004 086	47,7
50 000 – 99 999 habitants	10	0,8	710 599	8,5
10 000 – 49 999 habitants	84	6,5	1 825 061	21,7
5 000 – 9 999 habitants	77	6,0	546 443	6,5
1 000 – 4 999 habitants	479	37,0	1 033 199	12,3
0 – 999 habitants	634	49,0	274 646	3,3
Total	1 294	100,0	8 394 034	100,0

Source : Institut de la statistique du Québec, Estimation de la population des municipalités au 1<sup>er</sup> juillet.

## ■ Perspectives

- Élargir le nombre d'AR et inclure d'autres provinces
- Ajout de nouvelles variables :
  - Ex. Impacts du développement en bordure des autoroutes
- S'intéresser aux villes états-uniennes afin d'élargir la perspective nord-américaine