



EOD 2017

Enquête Origine-Destination

Région Québec-Lévis



La mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis

Mai 2019

Volet Enquête-ménages. Faits saillants

Ce projet est rendu possible grâce au financement du gouvernement du Canada dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun et du gouvernement du Québec dans le cadre du Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun.

978-2-921925-56-3 (version imprimée)

978-2-921925-57-0 (PDF)

Dépôt légal – 2019

Table des matières

Introduction

	7
1. Principaux paramètres de l'enquête	8
1.1 Territoire	8
1.2 Échantillonnage	8
1.3 Entrevues	9
1.4 Portée temporelle	9
1.5 Régions analysées	10
2. Facteurs influençant la mobilité	10
2.1 Croissance démographique	10
2.2 Évolution de la population	12
2.3 Évolution des ménages	14
2.4 Activité économique	15
2.5 Parc automobile	16
2.6 Motorisation des ménages	17
2.7 Possession de permis de conduire	18
2.8 Prix de l'essence	19
3. Portrait et évolution de la mobilité	20
3.1 Selon la période de la journée	20
3.2 Selon le motif de déplacement	23
3.3 Selon le mode de transport	26
3.3.1 Usage de l'automobile	31
3.3.2 Usage du transport en commun	33
3.3.3 Part modale du transport en commun	35
3.3.4 Déplacements à pied	38
3.3.5 Déplacements à vélo	39
3.4 Selon les zones de destination	41
3.5 Matrices origine-destination	43
4. Synthèse	48
Liste des annexes	
Annexe 1 : Liste des villes et municipalités couvertes par l'EOD 2017 de la région de Québec-Lévis	51
Annexe 2 : Carte du territoire de l'EOD 2017 de la région Québec-Lévis	53
Annexe 3 : Nombre de déplacements selon la région de résidence (2001-2017) – Territoires complet et comparable	55
Annexe 4 : Usage des modes motorisés selon le lieu de résidence, 24 h et PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable	57
Annexe 5 : Carte des principales zones de destination sur le territoire de l'EOD 2017	59
Annexe 6 : Carte des grands secteurs du territoire de l'EOD 2017	61

Table des matières – suite

Liste des tableaux

Tableau 1 : Répartition des ménages valides selon le mode d'enquête	8
Tableau 2 : Évolution démographique (2001-2016) – Territoires complet et comparable	11
Tableau 3 : Évolution du nombre de personnes occupées et du taux d'emploi (2001-2016) – Territoires complet et comparable	15
Tableau 4 : Évolution du nombre de chômeurs et du taux de chômage (2001-2016) – Territoires complet et comparable	16
Tableau 5 : Évolution du taux de motorisation des ménages (2001-2017) – Territoires complet et comparable	17
Tableau 6 : Évolution du pourcentage de personnes de 15 ans et plus possédant un permis de conduire une automobile (incluant les permis d'apprenti) (2001-2016) – Territoires complet et comparable	18
Tableau 7 : Nombre de déplacements selon la période de la journée (2001-2017) – Territoires complet et comparable	22
Tableau 8 : Répartition des déplacements selon le motif, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable	25
Tableau 9 : Répartition des déplacements selon le motif, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable	26
Tableau 10 : Déplacements par mode, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable	29
Tableau 11 : Déplacements par mode, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable	30
Tableau 12 : Usage de l'automobile selon le lieu de résidence, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable	31
Tableau 13 : Usage de l'automobile selon le lieu de résidence, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable	32
Tableau 14 : Usage du transport en commun selon le lieu de résidence, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable	34
Tableau 15 : Usage du transport en commun selon le lieu de résidence, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable	35
Tableau 16 : Part modale du transport en commun selon le lieu de résidence, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable	36
Tableau 17 : Part modale du transport en commun selon le lieu de résidence, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable	36
Tableau 18 : Déplacements à pied selon le lieu de résidence, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable	38
Tableau 19 : Déplacements à pied selon le lieu de résidence, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable	39
Tableau 20 : Déplacements à vélo selon le lieu de résidence, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable	40
Tableau 21 : Déplacements à vélo selon le lieu de résidence, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable	41
Tableau 22 : Principales zones de destination, 24 h (2017) – Tous les modes et motifs sauf « Retour au domicile » – Territoire complet	42
Tableau 23 : Matrice origine-destination, 24 h (2017) – Territoire complet – Déplacements en automobile, tous motifs sauf « Retour au domicile »	45
Tableau 24 : Matrice origine-destination, 24 h (2017) – Territoire complet – Déplacements en TC, tous motifs sauf « Retour au domicile »	46
Tableau 25 : Matrice origine-destination, 24 h (2017) – Territoire complet – Parts modales du TC, tous motifs sauf « Retour au domicile »	47

Table des matières – suite

Liste des figures

Figure 1 : Pyramide des âges (2001-2016) – Territoire comparable	12
Figure 2 : Proportion de la population par groupe d'âge et par région (2016) – Territoire complet	13
Figure 3 : Évolution de la taille des ménages (2001-2016) – Territoire comparable	14
Figure 4 : Évolution du prix moyen de l'essence ordinaire (2001-2017) – Région de la Capitale-Nationale	19
Figure 5 : Évolution du nombre de déplacements, 24 h et PPAM (2001-2017) – Territoire comparable	21
Figure 6 : Distribution horaire des déplacements (2001-2017) – Territoire comparable	23
Figure 7 : Répartition des déplacements selon le motif, 24 h et PPAM (2017) – Territoire complet	24
Figure 8 : Répartition des déplacements-modes, 24 h et PPAM (2017) – Territoire complet	27
Figure 9 : Taux d'occupation moyen des automobiles, 24 h et PPAM (2001-2017) – Territoire comparable	33
Figure 10 : Évolution de la part modale du TC, 24 h (2001-2017) – Territoire comparable	37
Figure 11 : Évolution de la part modale du TC, PPAM (2001-2017) – Territoire comparable	37

Introduction

Le ministère des Transports du Québec (MTQ), le Réseau de transport de la Capitale (RTC), la Société de transport de Lévis (STLévis), la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), la Ville de Québec et la Ville de Lévis se sont associés en 2017, pour réaliser la neuvième Enquête Origine-Destination (EOD) dans la région de Québec-Lévis.

Cette enquête sur les déplacements des personnes est généralement réalisée tous les cinq ans dans la grande région de Québec, à l'instar de celles sur les régions de Montréal et de Gatineau. Dans les régions de Sherbrooke, de Trois-Rivières et de Saguenay, ces enquêtes sont effectuées tous les dix ans. Elles constituent un outil fondamental dans la planification des systèmes de transport urbain et de l'aménagement du territoire.

L'EOD 2017 comporte deux volets. Le premier, intitulé « Enquête-ménages », a été réalisé par entrevues téléphoniques et entrevues en ligne (à partir d'un outil Web) auprès des résidents du territoire d'enquête. Il vise à évaluer les comportements relatifs à la mobilité¹ des résidents de la région, quels que soient les moyens de transport utilisés. Le second, nommé « Enquête-cordon », s'intéresse plutôt aux déplacements provenant de l'extérieur de la région et consiste à sonder les usagers de la route passant à un point donné en les interceptant pour leur poser des questions.

Le volet Enquête-ménages s'est déroulé du 6 septembre au 12 décembre 2017. Les appels aux ménages ont été faits par téléphone fixe et par téléphone cellulaire. Le recours à ce dernier constitue une première expérience dans la région de Québec-Lévis afin de mieux joindre les segments de la population qui ne disposent pas tous d'une ligne de téléphone fixe. Pour la première fois dans une EOD québécoise, des ménages ont également été invités par voie postale à remplir la version Web du questionnaire. Au total, 35 112 questionnaires valides ont été retenus pour constituer le fichier final des déplacements.

Le présent document décrit les faits saillants du volet Enquête-ménages de l'EOD 2017 de la région de Québec-Lévis. Il porte sur les déplacements effectués au cours d'une journée ouvrable de semaine durant l'automne 2017. La première section présente brièvement les paramètres méthodologiques de l'enquête. La deuxième section décrit certains facteurs contextuels qui influencent l'évolution des déplacements. La troisième section présente le portrait de la mobilité des personnes en 2017 et son évolution depuis 2001. Enfin, la dernière section fait la synthèse des principaux constats.

¹ Par « mobilité des personnes » on entend la façon de se déplacer pour accéder à ses activités. Le portrait global de la mobilité inclut également le fait de ne pas se déplacer.

1 Principaux paramètres de l'enquête

1.1 Territoire

Le territoire couvert par l'EOD 2017 est le même que celui des deux précédentes enquêtes réalisées en 2006 et en 2011. Il couvre un total de 41 villes et municipalités², y compris les territoires de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec et de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ). La liste complète est présentée à l'annexe 1.

1.2 Échantillonnage

Les renseignements sur la mobilité des personnes ont été recueillis auprès des ménages de la région de Québec-Lévis au moyen de trois modes d'enquête par sélection aléatoire. Trois bases d'échantillonnage différentes (banque de numéros de téléphone résidentiel, banque de numéros de téléphone cellulaire et banque d'adresses postales) ont permis de communiquer avec un grand nombre de ces ménages. Enfin, après validation des questionnaires remplis par les ménages ayant accepté de participer à l'EOD, 35 112 ménages ont été retenus. Le tableau 1 présente la répartition des ménages selon le mode d'enquête.

Tableau 1 : Répartition des ménages valides selon le mode d'enquête

Mode d'enquête	Nombre de ménages	%
Téléphonie fixe	27 612	79 %
Téléphonie cellulaire	3 915	11 %
Web	3 585	10 %
Total	35 112	100 %

Source : EOD 2017

Les résultats de l'enquête ont ensuite été soumis à un processus de pondération géographique stratifié visant à estimer la mobilité de l'ensemble de la population à partir de l'échantillon valide final³. Cet échantillon représente globalement 9,3 % des ménages localisés sur le territoire couvert par l'enquête.

² Y compris la réserve indienne de Wendake. Le territoire de la municipalité de paroisse de Notre-Dame-des-Anges est quant à lui intégré à celui de la ville de Québec.

³ Les données démographiques du recensement de 2016 de Statistique Canada ont été utilisées pour pondérer les ménages et la population par groupe d'âge, sexe et secteurs géographiques. Compte tenu de la valeur moyenne des facteurs d'expansion appliqués aux résultats provenant de l'échantillon, tous les volumes pondérés de déplacements inférieurs à 316 sont sous le seuil de significativité et ne sont donc pas présentés dans les tableaux.

1.3 Entrevues

Le questionnaire de l'EOD 2017 portait essentiellement sur trois aspects :

- **Ménages** : localisation, nombre de personnes, nombre de véhicules à leur disposition;
- **Personnes** composant le ménage : âge, sexe, occupation, possession d'un permis de conduire, possession d'un titre de transport en commun (TC), localisation du lieu de travail ou d'études;
- **Déplacements** de chacune des personnes du ménage (soit les renseignements relatifs à chacun des déplacements effectués la journée précédant l'entrevue) : motif, heure de départ, lieux d'origine et de destination, modes de transport utilisés, lignes de transport en commun (TC) utilisées, le cas échéant, lieu du changement de mode de transport, le cas échéant.

La personne qui connaît le mieux les déplacements des membres de son ménage répond à l'entrevue téléphonique. La durée moyenne d'une entrevue varie autour de 12 minutes, en fonction de la taille du ménage et du nombre de déplacements effectués par ses membres. Dans le cas du questionnaire Web, il est possible de faire appel aux membres du ménage pour remplir la section traitant de leurs déplacements. L'information détaillée relative aux déplacements n'est recueillie que pour les membres du ménage âgés de 5 ans et plus. Seuls les déplacements personnels sont répertoriés – les déplacements de nature commerciale ou professionnelle (ex. : camionneur, livreur) ne sont pas consignés.

1.4 Portée temporelle

L'EOD 2017 dresse le portrait de la mobilité des personnes habitant sur le territoire d'enquête au cours d'une journée ouvrable de semaine d'automne. Les résultats sont présentés pour l'ensemble de la journée (24 heures) et pour certaines périodes prédéfinies sur la base de l'heure de départ des déplacements, soit :

- période de pointe du matin (PPAM) : 6 h à 8 h 59;
- période hors pointe – jour : 9 h à 14 h 59;
- période de pointe de l'après-midi (PPPM) : 15 h à 17 h 59;
- période du soir – nuit : de 18 h à 5 h 59.

La PPAM est typiquement utilisée pour décrire le portrait de la mobilité d'une région du fait que le motif « retour au domicile » est observé moins souvent. Il s'agit d'une période de très forte sollicitation des réseaux de transport et déterminante sur le choix modal que fera une personne sur la séquence de ses déplacements de la journée. De plus, elle permet une meilleure analyse des besoins parce qu'elle capte en majorité les motifs de base (« travail », « études », etc.) qui génèrent les déplacements, ainsi que la localisation des lieux d'activités, générateurs des déplacements. La PPPM est quant à elle plutôt dominée par les retours au domicile des déplacements pendulaires de la PPAM.

1.5 Régions analysées

Dans le document, les résultats seront présentés de deux façons : pour l'ensemble du territoire complet 2017 et pour ses quatre régions d'analyse, soit :

- Agglomération de Québec⁴;
- Ville de Lévis;
- Couronne nord;
- Couronne sud.

La carte à l'annexe 2 montre le découpage correspondant à ces quatre régions. Le territoire de 2017 est plus vaste que celui de 2001. À partir de 2006, il couvre le territoire de 2001 auquel s'ajoutent les municipalités de Saint-Charles-de-Bellechasse, de Saint-Michel-de-Bellechasse, de Saint-Vallier, de Saint-Apollinaire et de Saint-Antoine-de-Tilly, dans la couronne sud, et de Lac-Sergent, dans la couronne nord. Pour rendre compte des tendances depuis 2001, ces six municipalités (présentées en hachuré) ne sont pas prises en compte lors des analyses sur le territoire comparable de 2001.

2 Facteurs influençant la mobilité

L'analyse de l'évolution des déplacements ne peut être dissociée des facteurs qui les conditionnent. L'évolution de la démographie, de l'aménagement du territoire, de l'activité économique, des offres en mobilité et de leurs coûts (transport routier, TC, stationnement, etc.), de la motorisation des ménages, des activités en ligne, etc. influencent les comportements de déplacement. Quoique l'enquête ne porte pas sur ces éléments contextuels bien documentés par d'autres sources officielles, nous en présentons quelques-uns afin de mieux comprendre leurs effets possibles sur la mobilité des personnes. Lorsque les données de recensement sont utilisées directement ou indirectement dans le calcul des indicateurs, nous présentons les informations de 2016 qui sont les plus récentes disponibles.

2.1 Croissance démographique

La population totale du territoire d'enquête en 2016 s'élève à environ 841 400 personnes. Près de 67,7 % de celle-ci habite l'agglomération de Québec, alors qu'environ 17,0 % se trouve sur le territoire de la ville de Lévis. Le tableau 2 présente la démographie du territoire d'enquête en 2016 ainsi que son évolution sur le territoire comparable depuis 2001.

⁴ L'agglomération de Québec exclut en temps normal les territoires de Wendake et de Notre-Dame-des-Anges puisqu'il s'agit de territoires sous administration fédérale. Cependant, dans le contexte de l'EOD, ces deux territoires sont ajoutés au territoire de l'agglomération de Québec. Ils sont donc inclus dans le calcul de la population et des ménages.

Tableau 2 : Évolution démographique (2001-2016) – Territoires complet et comparable

Population		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	Nombre %	841 404 100 %	569 717 67,7 %	143 414 17,0 %	100 095 11,9 %	28 178 3,3 %
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2016	827 929 100 %	569 717 68,8 %	143 414 17,3 %	99 598 12,0 %	15 200 1,8 %
	2011	792 951 100 %	551 902 69,6 %	138 769 17,5 %	88 660 11,2 %	13 620 1,7 %
	2006	743 392 100 %	525 376 70,7 %	130 006 17,5 %	76 335 10,3 %	11 675 1,6 %
	2001	713 186 100 %	510 177 71,5 %	121 999 17,1 %	70 193 9,8 %	10 817 1,5 %
	Variation					
	De 2011 à 2016	4,4 %	3,2 %	3,3 %	12,3 %	11,6 %
	De 2006 à 2011	6,7 %	5,0 %	6,7 %	16,1 %	16,7 %
	De 2001 à 2006	4,2 %	3,0 %	6,6 %	8,8 %	7,9 %
	Variation de 2001 à 2016	16,1 % 114 743	11,7 % 59 540	17,6 % 21 415	41,9 % 29 405	40,5 % 4 383

Source : Statistique Canada

La population du territoire comparable s'est accrue de façon continue depuis 2001 (16,1 %) avec des augmentations dans toutes les régions, bien que celles-ci soient plus marquées dans les couronnes nord et sud (41,9 % et 40,5 %, respectivement). La croissance la plus importante a été enregistrée entre 2006 et 2011. Entre 2001 et 2016, la part de la population de l'agglomération de Québec a diminué de 2,7 points de pourcentage, passant de 71,5 % à 68,8 %, tandis que celle de la couronne nord a augmenté de 2,2 points de pourcentage, passant de 9,8 % à 12,0 %.

La croissance plus forte dans les couronnes, où la densité de la population est plus faible et l'offre de transport différente de celle que l'on trouve au centre de la région, influence le portrait observé de la mobilité.

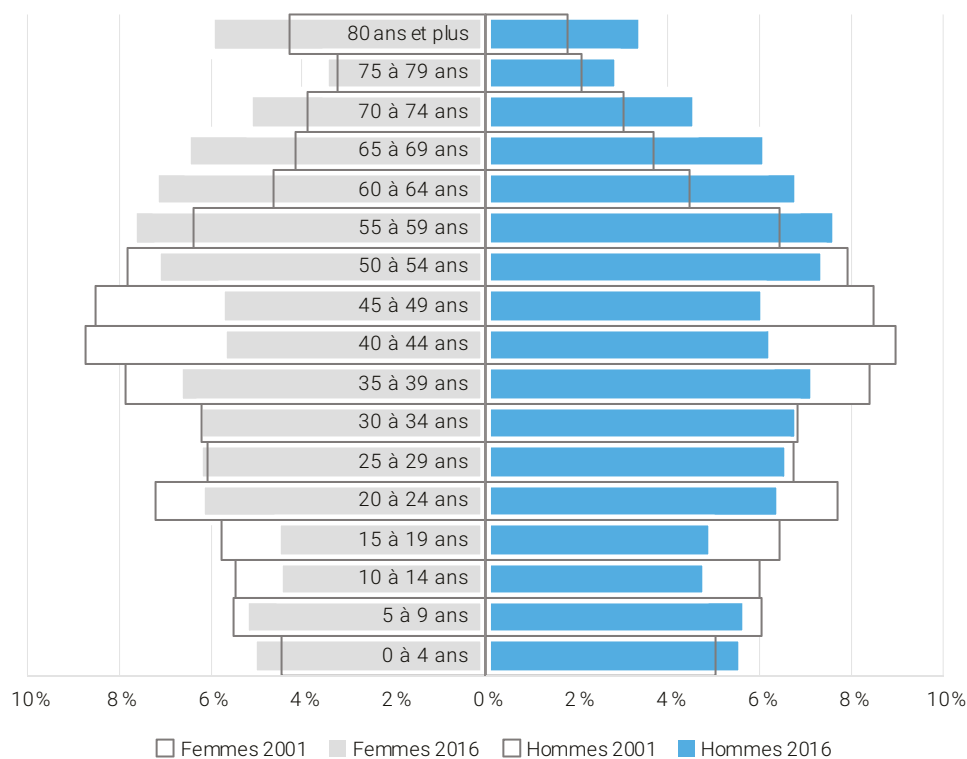
2.2 Évolution de la population

La figure 1 illustre deux pyramides superposées qui représentent la structure par âge et par sexe de la population en 2001 et en 2016 sur le territoire comparable de 2001. Elle révèle une évolution comparable entre 2001 et 2016 chez les hommes et les femmes dans les différents groupes d'âge. Les constats suivants sont également observés :

- Une augmentation des 0 à 4 ans;
- Une baisse des 5 à 24 ans avec un phénomène accru chez les 10 à 24 ans;
- Une stabilité chez les 25 à 34 ans;
- Une importante baisse des 35 à 54 ans ;
- Une importante hausse chez les 55 ans et plus.

L'importante croissance du nombre de personnes de 55 ans et plus a une influence marquée sur le portrait global de la mobilité. En effet, avec l'avancée en âge (arrivée de la retraite), les besoins en déplacements diffèrent de ceux de la population active et des jeunes en général. De plus, la baisse observée des 35 à 54 ans (majoritairement travailleurs) pourrait avoir un impact sur l'usage des modes de transport.

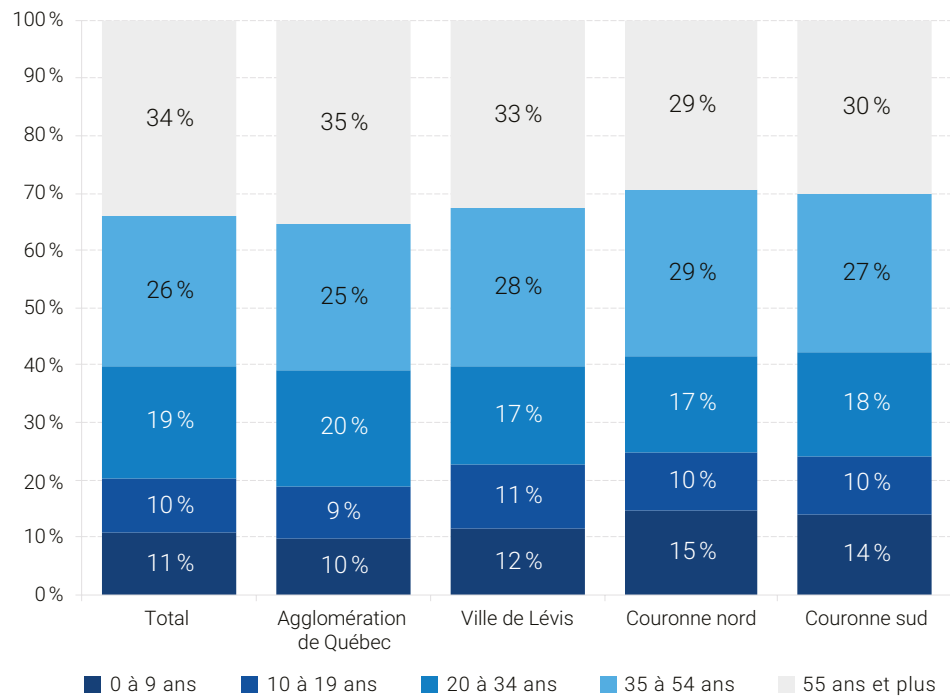
Figure 1 : Pyramide des âges (2001-2016) – Territoire comparable



Source : Statistique Canada

La figure 2 présente les proportions par âge dans les quatre grandes régions du territoire complet. Elle montre, dans les couronnes nord et sud, une proportion plus élevée de jeunes enfants de 0 à 9 ans, tandis que, dans l'agglomération de Québec et dans la ville de Lévis, on observe un pourcentage plus élevé de personnes de 55 ans et plus.

Figure 2 : Proportion de la population par groupe d'âge et par région (2016) – Territoire complet



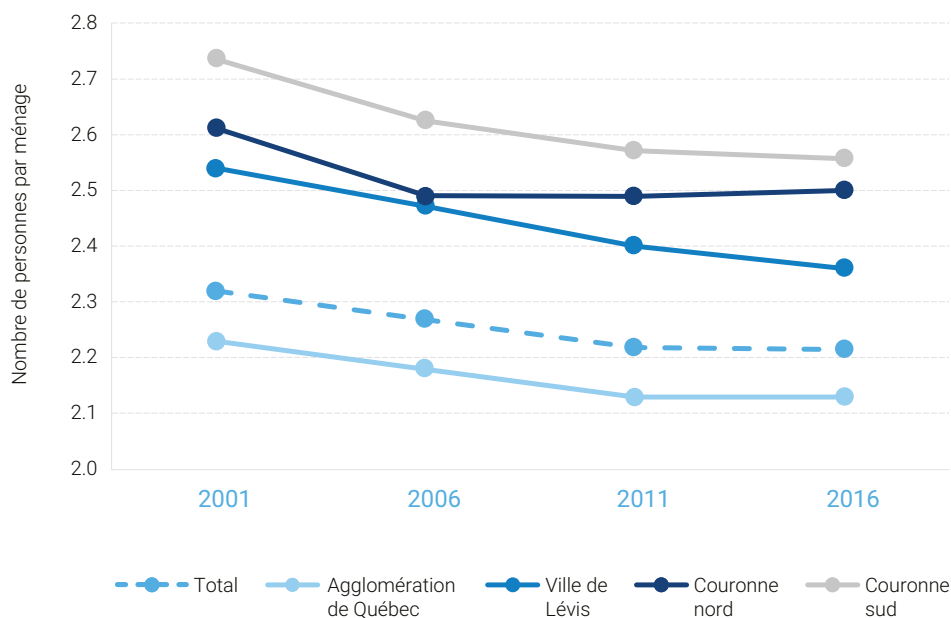
Source : Statistique Canada

2.3 Évolution des ménages

Le nombre total de ménages sur le territoire complet de l'EOD 2017 s'élève à environ 379 500 selon le recensement de 2016. Sur le territoire comparable, ce nombre a augmenté de 21,8 % entre 2001 et 2016.

La taille moyenne des ménages est plus faible dans l'agglomération de Québec que dans les autres régions (figure 3). Entre 2011 et 2016, elle a diminué dans la ville de Lévis et dans la couronne sud. Dans les deux autres régions, on observe une stabilité dans les dernières années : la taille moyenne des ménages dans la couronne nord est autour de 2,5 depuis 2006 et d'un peu plus de 2,1 dans l'agglomération de Québec depuis 2011.

Figure 3 : Évolution de la taille des ménages (2001-2016) – Territoire comparable



Source : Statistique Canada

2.4 Activité économique

L'activité économique influence le marché du travail et par ricochet, le volume des déplacements de la population. Sa vigueur a pour effet d'augmenter le nombre de déplacements, plus de personnes se déplaçant pour aller travailler. La croissance de l'activité économique se mesure principalement à l'aide de deux indicateurs : le taux d'emploi et le taux de chômage.

Tableau 3 : Évolution du nombre de personnes occupées et du taux d'emploi (2001-2016) – Territoires complet et comparable

Personnes occupées et taux d'emploi		Total		Agglomération de Québec		Ville de Lévis		Couronne nord		Couronne sud	
Territoire complet	2016	437 845	63,7 %	293 260	62,1 %	77 125	66,7 %	52 300	67,2 %	15 160	68,8 %
Territoire comparable	2016	430 680	63,6 %	293 260	62,1 %	77 125	66,7 %	52 095	67,3 %	8 200	70,2 %
	2011	421 715	64,2 %	289 695	62,6 %	76 760	68,5 %	47 295	67,1 %	7 965	74,4 %
	2006	394 960	64,1 %	277 125	62,6 %	73 125	69,6 %	38 350	64,9 %	6 360	68,8 %
	2001	357 590	60,9 %	252 305	59,4 %	64 845	66,4 %	34 810	62,4 %	5 630	66,0 %
Variation de 2001 à 2016	en %	20,4 %		16,2 %		18,9 %		49,7 %		45,6 %	
	en valeur	73 090		40 955		12 280		17 285		2 570	

Source : Statistique Canada

Selon les données des recensements, le taux d'emploi dans la région de Québec-Lévis s'est accru de 2,7 points de pourcentage, passant de 60,9 % en 2001 à 63,6 % en 2016 (tableau 3). Cela correspond à une croissance de 20,4 % du nombre de personnes occupées. Avec près de 41 000 personnes occupées de plus, l'agglomération de Québec accapare 56 % de cette croissance, mais son taux d'emploi demeure plus faible qu'ailleurs sur le territoire. En proportion, ce sont les couronnes qui ont connu les plus importantes variations à la hausse du nombre de personnes occupées sur 15 ans, avec une croissance de 49,7 % dans la couronne nord et de 45,6 % dans la couronne sud. Le taux d'emploi y a ainsi augmenté respectivement de 4,9 et 4,2 points de pourcentage.

Tableau 4 : Évolution du nombre de chômeurs et du taux de chômage (2001-2016) – Territoires complet et comparable

Chômeurs et taux de chômage		Total		Agglomération de Québec		Ville de Lévis		Couronne nord		Couronne sud	
Territoire complet	2016	21 085	4,6 %	15 005	4,9 %	3 290	4,1 %	2 175	4,0 %	615	3,9 %
Territoire comparable 2001	2016	20 760	4,6 %	15 005	4,9 %	3 290	4,1 %	2 150	4,0 %	315	3,7 %
	2011	19 750	4,5 %	14 165	4,7 %	3 220	4,0 %	2 125	4,3 %	240	2,9 %
	2006	18 915	4,6 %	14 210	4,9 %	2 770	3,6 %	1 700	4,2 %	235	3,6 %
	2001	26 425	6,9 %	19 780	7,3 %	3 870	5,6 %	2 465	6,6 %	310	5,2 %
	Variation de 2001 à 2016	-5 665	-21,4 %	-4 775	-24,1 %	-580	-15,0 %	-315	-12,8 %	5	1,6 %

Source : Statistique Canada

Le taux de chômage⁵ a connu une baisse substantielle dans toutes les régions entre 2001 et 2016 (tableau 4). Cette diminution est autour de 2,5 points de pourcentage dans l'agglomération de Québec et la couronne nord et de 1,5 point pour la couronne sud et la ville de Lévis. Le taux de chômage demeure toujours un peu plus élevé dans l'agglomération de Québec qu'ailleurs sur le territoire.

Depuis 2001, le taux d'emploi augmente et le taux de chômage baisse. De plus, ce dernier se maintient dans toutes les régions en dessous de 5 % depuis 2006, ce qui indique une activité économique vigoureuse.

2.5 Parc automobile

Selon les données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), le nombre de véhicules légers privés immatriculés au 31 décembre 2016 est de 508 870 sur le territoire complet, soit un taux de 0,72 véhicule par personne en âge de conduire. Selon l'EOD 2017, le nombre total estimé de véhicules dont disposaient les ménages pour effectuer leurs déplacements était de 545 100, soit 0,77 véhicule par personne de 15 ans et plus. Une part de la différence entre les deux sources de données réside dans la prise en compte par l'EOD de l'ensemble des véhicules légers, y compris ceux fournis ou loués par les employeurs et utilisés par les membres du ménage pour aller au travail ou pour des raisons personnelles.

Sur le territoire comparable, on observe une augmentation de 20 % du nombre de véhicules entre 2001 et 2017 (passant de 444 600 à 534 500). Cette croissance du nombre de véhicules est constatée sur l'ensemble du territoire, mais de manière plus prononcée dans les couronnes. En termes de nombre de véhicules par personne, cela représente une hausse de 4 % en 16 ans (de 0,74 à 0,77).

⁵ Le taux de chômage correspond au nombre de chômeurs (personnes en recherche d'emploi) divisé par la population active (chômeurs + personnes occupées).

2.6 Motorisation des ménages

Le taux de motorisation estimé⁶, selon l'enquête, s'est accru en 2017 sur le territoire comparable, passant de 1,37 véhicule par ménage en 2001 à 1,43 en 2017 avec une augmentation plus marquée dans les couronnes (tableau 5). Il est toujours plus faible dans l'agglomération de Québec qu'ailleurs sur le territoire (1,31 en 2017).

Par ailleurs, en 2017, le taux de motorisation sur le territoire complet présente une valeur plus faible (1,92) dans la couronne sud par rapport au territoire comparable (1,99). Cela s'explique par la motorisation plus faible (1,84) des secteurs de la couronne sud retranchés pour rendre compte des tendances 2001-2017 sur le territoire comparable.

Tableau 5 : Évolution du taux de motorisation des ménages (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Taux de motorisation (nombre de véhicules/ménage)		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017		1,44	1,31	1,65	1,83	1,92
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2017	1,43	1,31	1,65	1,83	1,99
	2011	1,38	1,25	1,64	1,79	1,97
	2006	1,30	1,19	1,55	1,67	1,88
	2001	1,37	1,27	1,61	1,66	1,73
	Variation					
	De 2011 à 2017	3,6 %	4,8 %	0,6 %	2,2 %	1,0 %
	De 2006 à 2011	6,2 %	5,0 %	5,8 %	7,2 %	4,8 %
	De 2001 à 2006	-5,1 %	-6,3 %	-3,7 %	0,6 %	8,7 %
	Variation de 2001 à 2017	4,4 %	3,1 %	2,5 %	10,2 %	15,0 %

Source : Enquêtes OD

⁶ Le taux de motorisation d'un ménage correspond au nombre déclaré par le répondant de véhicules motorisés dont disposent ses membres pour effectuer des déplacements, y compris les camionnettes, les fourgonnettes et les véhicules fournis ou loués par l'employeur, mais excluant les véhicules récréatifs, les motocyclettes et les scooters.

2.7 Possession de permis de conduire

La possession de permis de conduire a pour effet de rendre le mode automobile plus accessible aux personnes ayant à se déplacer, que ce soit comme conducteur régulier ou occasionnel (emprunt, partage ou location d'une voiture).

Selon la SAAQ, la part de la population de 15 ans et plus possédant un permis de conduire⁷ était de 82,8 % en 2016 sur le territoire complet. Entre 2001 et 2016, sur le territoire comparable, cette part a augmenté de deux points de pourcentage, passant de 80,5 % à 82,6 % (tableau 6). Entre 2001 et 2006, on observe une hausse de cette part dans tous les groupes d'âge. Cependant, à partir de 2006, l'augmentation s'est poursuivie chez les 65 ans et plus tandis qu'une baisse est enregistrée dans les autres groupes d'âge, notamment chez les 25 à 64 ans.

Tableau 6 : Évolution du pourcentage de personnes de 15 ans et plus possédant un permis de conduire une automobile (incluant les permis d'apprenti) (2001-2016) – Territoires complet et comparable

Groupes d'âge	Territoire complet 2017	Territoire comparable 2001						
	2016	2001	2001 à 2006	2006	2006 à 2011	2011	2011 à 2016	2016
15 à 24 ans	62,3 %	58,9 %	6,8 %	62,9 %	1,1 %	63,6 %	-2,4 %	62,1 %
25 à 64 ans	89,9 %	91,1 %	4,6 %	95,3 %	-4,5 %	91,0 %	-1,4 %	89,7 %
65 ans et plus	74,6 %	56,8 %	18,8 %	67,5 %	5,8 %	71,4 %	4,2 %	74,4 %
TOTAL	82,8 %	80,5 %	6,6 %	85,8 %	-3,0 %	83,2 %	-0,7 %	82,6 %

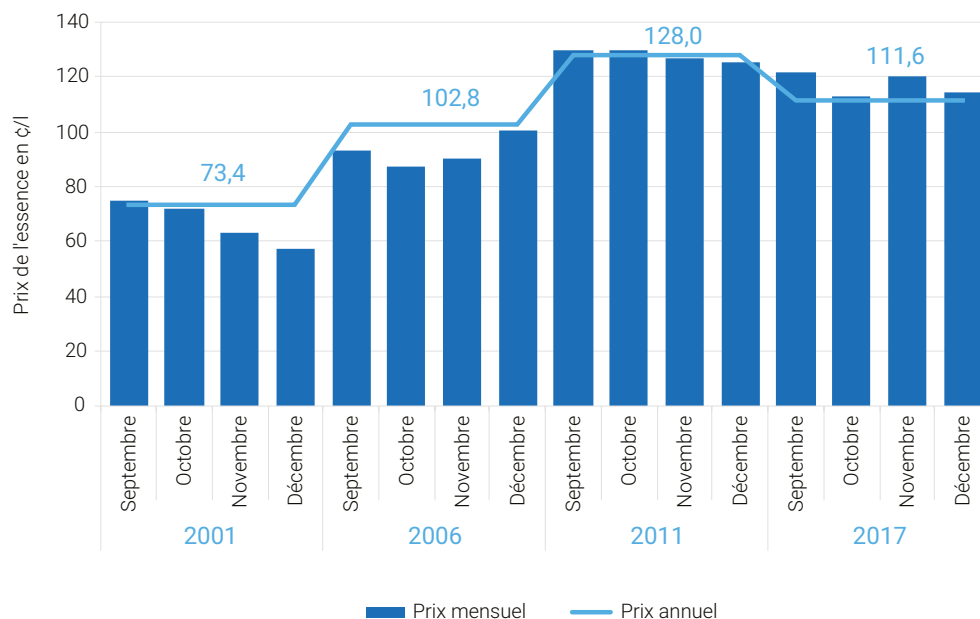
Source : SAAQ

⁷ L'âge légal pour posséder un permis de conduire un véhicule automobile au Québec est de 16 ans. Mais certains jeunes de 15 ans possèdent un permis d'apprenti.

2.8 Prix de l'essence

Selon les données de la Régie de l'énergie du Québec, le prix moyen annuel de l'essence ordinaire a augmenté de 52 % dans la région de la Capitale-Nationale, passant de 73,4 ¢/l en 2001 à 111,6 ¢/l en 2017 (figure 4). Bien que le prix de l'essence ait connu une hausse marquée de 2001 à 2011, il est à la baisse en 2017 par rapport à 2011.

Figure 4 : Évolution du prix moyen de l'essence ordinaire (2001-2017) – Région de la Capitale-Nationale



Source : Régie de l'énergie du Québec

Les quatre mois durant lesquels se déroulent les EOD sont caractérisés par des fluctuations non tendanciellles des prix de l'essence. Les prix les plus élevés ont été enregistrés en septembre et octobre 2011.

3 Portrait et évolution de la mobilité

À l'automne 2017, au cours d'une journée moyenne de semaine, environ 2 156 200 déplacements sont effectués par les résidents de la région de Québec-Lévis sur le territoire complet d'enquête, tous modes confondus. Cela représente un nombre moyen de 2,7 déplacements par personne quotidiennement⁸. Cet indicateur est stable sur le territoire comparable et est égal à celui de 2001, quoiqu'il ait connu une légère variation à la hausse en 2006 (2,8) et à la baisse en 2011 (2,5). Ce nombre moyen de déplacements par personne est similaire à celui des EOD d'Ottawa-Gatineau 2011 (2,7), de Trois-Rivières 2011 (2,8), de Sherbrooke 2012 (2,6) et de Saguenay 2015 (2,7), alors qu'il est supérieur à celui de Montréal 2013 (2,3).

Par ailleurs, le nombre moyen de déplacements effectués par les personnes mobiles (celles s'étant déplacées) a connu une hausse entre 2001 et 2017. Il est passé de 3,1 à 3,3 déplacements par jour entre 2001 et 2006, à 3,1 déplacements en 2011, pour revenir à 3,3 déplacements en 2017. Le pourcentage de personnes non mobiles (celles n'ayant effectué aucun déplacement), après avoir été stable autour de 15 % entre 2001 et 2011, a connu une hausse en 2017 pour s'établir à 16,5 %. Les résidents de la région sont donc plus nombreux à ne pas se déplacer durant la journée par rapport aux années précédentes, mais ceux qui se déplacent le font en moyenne autant ou un peu plus.

3.1 Selon la période de la journée

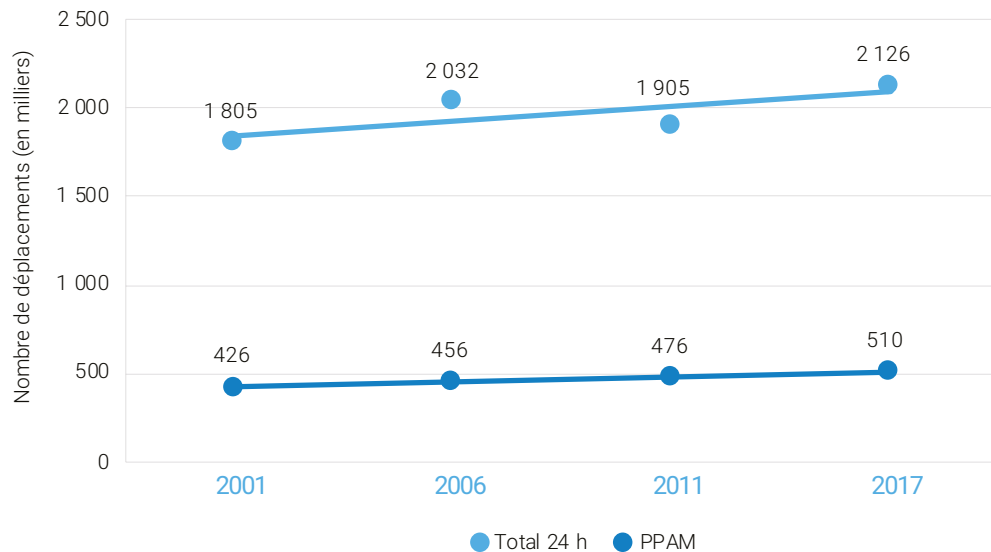
Sur le territoire comparable, le nombre quotidien de déplacements des résidents est passé, entre 2001 et 2017, de 1,805 à 2,126 millions, une hausse de 17,8 % sur 16 ans. Au total, le nombre quotidien de déplacements s'est accru de 221 000 déplacements en 2017 par rapport à 2011.

La tendance à la hausse sur le long terme masque cependant une baisse observée de 6 % entre 2006 et 2011 (figure 5). Celle-ci est tributaire des déplacements discrétionnaires et moins réguliers qui sont principalement réalisés en dehors des heures de pointe, expliquant qu'en période de pointe, aucune baisse du nombre de déplacements n'a été observée.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette variabilité des déplacements en hors pointe, tels que le contexte économique, les travaux routiers, le prix de l'essence, le climat, etc. D'autres facteurs propres à la réalisation des enquêtes peuvent aussi influencer les résultats, tels que la stratégie de collecte et le volume de déplacements discrétionnaires déclarés.

⁸ Le nombre moyen de déplacements par personne est calculé en rapportant le nombre total de déplacements sur la population de 5 ans et plus.

Figure 5 : Évolution du nombre de déplacements, 24 h et PPAM (2001-2017) – Territoire comparable



Au tableau 7, sur le territoire comparable, on constate en effet qu'entre 2001 et 2017, le nombre de déplacements aux périodes de pointe s'accroît de façon continue.

Ainsi, en 2017, la pointe de l'après-midi demeure la période la plus achalandée de la journée, avec une proportion de déplacements de 31,1 %. Entre 2001 et 2017, cette période est d'ailleurs celle ayant connu la plus forte augmentation de la mobilité avec environ 140 800 déplacements de plus, soit une augmentation de 27,1 % (territoire comparable), suivie de la PPAM, avec 20,0 % d'augmentation durant cette période.

Tableau 7 : Nombre de déplacements selon la période de la journée (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Période		Total 24 h	PPAM	Hors pointe Jour	PPPM	Soir/Nuit
Territoire complet 2017	Nombre %	2 156 200 100 %	518 700 24,1 %	568 300 26,4 %	670 600 31,1 %	398 600 18,5 %
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2017	2 125 900 100 %	510 400 24,0 %	560 900 26,4 %	660 700 31,1 %	393 900 18,5 %
	2011	1 905 100 100 %	475 600 25,0 %	485 600 25,5 %	591 000 31,0 %	352 900 18,5 %
	2006	2 031 900 100 %	455 700 22,4 %	554 000 27,3 %	588 100 28,9 %	434 100 21,4 %
	2001	1 805 200 100 %	425 500 23,6 %	485 200 26,9 %	519 900 28,8 %	374 600 20,8 %
	Variation					
	De 2011 à 2017	11,6 %	7,3 %	15,5 %	11,8 %	11,6 %
	De 2006 à 2011	-6,2 %	4,4 %	-12,3 %	0,5 %	-18,7 %
	De 2001 à 2006	12,6 %	7,1 %	14,2 %	13,1 %	15,9 %
	Variation de 2001 à 2017	17,8 % 320 700	20,0 % 84 900	15,6 % 75 700	27,1 % 140 800	5,2 % 19 300

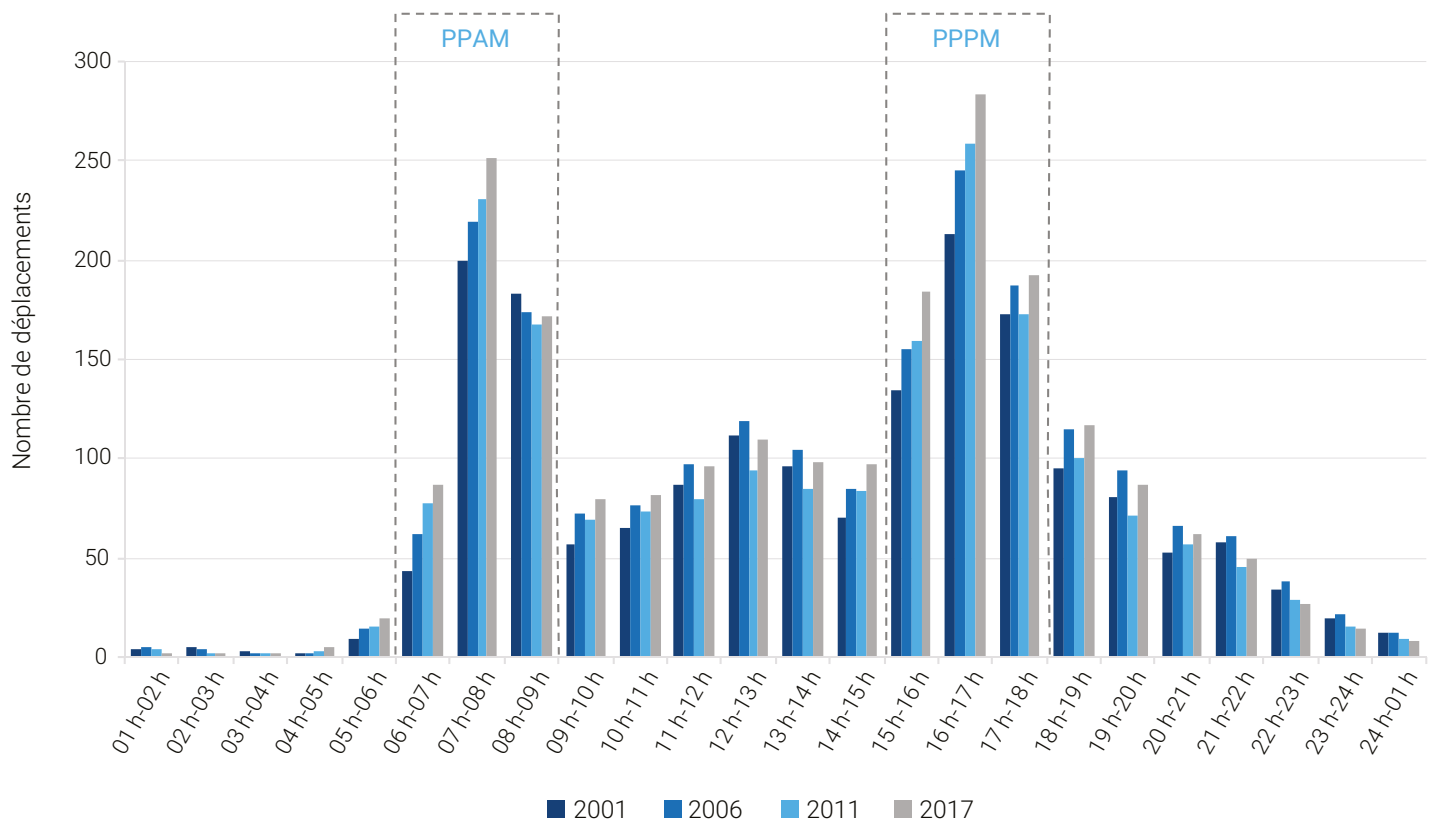
Source : Enquêtes OD

La figure 6 illustre l'évolution de la distribution horaire des déplacements entre 2001 et 2017. On y constate que l'heure où les pointes sont à leur maximum reste similaire depuis 2001, soit entre 7 h et 8 h le matin et entre 16 h et 17 h l'après-midi, cette dernière heure demeurant celle qui présente le plus fort pic de la journée. Cependant, le nombre de déplacements réalisés à ces heures n'a cessé d'augmenter depuis 2001.

Parallèlement, on observe que les plages horaires entre 6 h et 7 h et entre 15 h et 16 h gagnent aussi en intensité d'une enquête à l'autre, témoignant du fait que de plus en plus de gens se déplacent plus tôt le matin pour se rendre à leur lieu d'occupation et en revenir plus tôt en après-midi.

On note également une reprise du nombre de déplacements du midi (entre 11 h et 14 h) par rapport à 2011, tout comme en soirée, à l'exception des déplacements de fin de soirée (à partir de 22 h), qui continuent de diminuer. Ces déplacements sont généralement discrétionnaires et moins réguliers, comparativement à ceux réalisés aux heures de pointe.

Figure 6 : Distribution horaire des déplacements (2001-2017) – Territoire comparable

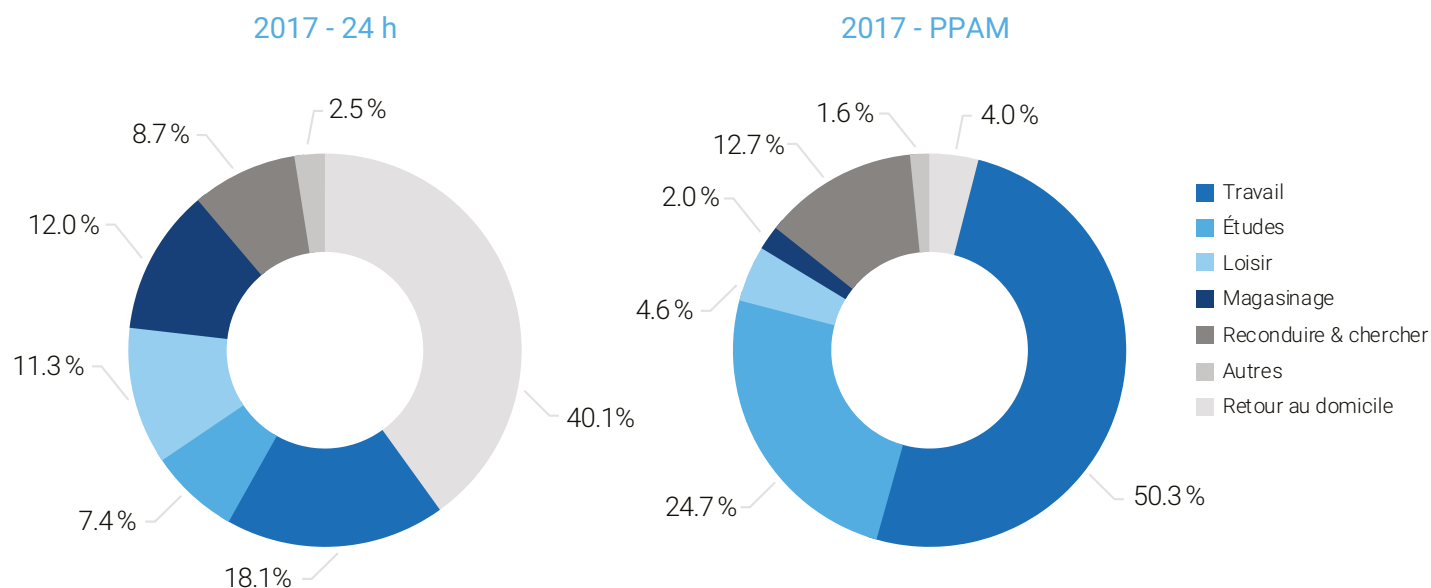


Source : Enquêtes OD

3.2 Selon le motif de déplacement

Sur une période de 24 h (figure 7), les retours au domicile représentent bel et bien le motif de déplacement le plus important (40,1 %). Leur proportion n'atteint cependant pas exactement la moitié de l'ensemble des déplacements d'une journée : certains déplacements se font à l'intérieur d'une chaîne de plusieurs déplacements successifs avant le retour au domicile, ou encore, d'autres sont des allers-retours faits sur l'heure du dîner à partir du lieu de travail. En PPAM, les trois quarts des déplacements se font pour se rendre au travail (50,3 %) et au lieu d'études (24,7 %). Vient ensuite le motif « reconduire/aller chercher quelqu'un », qui constitue une proportion de 12,7 % des déplacements.

Figure 7 : Répartition des déplacements selon le motif, 24 h et PPAM (2017) – Territoire complet



Source : EOD 2017

Pour le territoire comparable, en 24 h, on note une hausse du nombre de déplacements entre 2011 et 2017 pour tous les motifs, y compris les motifs « études » et « autres », qui enregistraient, depuis 2001, une tendance à la baisse (tableau 8). Ces deux motifs demeurent les deux seuls pour lesquels on dénombre toujours moins de déplacements en 2017 qu'en 2001.

Les déplacements « reconduire/aller chercher quelqu'un », « magasinage » et « loisir » augmentent particulièrement, avec des hausses respectives de 62,1 %, 60,4 % et 45,2 % depuis 2001, et comptent ensemble pour 32,0 % des déplacements quotidiens totaux en 2017.

Tableau 8 : Répartition des déplacements selon le motif, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Motif - 24 h		Total	Travail	Études	Loisir	Magasinage	Reconduire & chercher	Autres	Retour au domicile
Territoire complet 2017	Nombre %	2 156 200 100 %	389 500 18,1 %	158 900 7,4 %	243 200 11,3 %	258 200 12,0 %	187 700 8,7 %	54 600 2,5 %	864 100 40,1 %
Territoire comparable 2001	Nombre								
	2017	2 125 900 100 %	383 600 18,0 %	156 500 7,4 %	240 200 11,3 %	254 800 12,0 %	185 300 8,7 %	53 600 2,5 %	851 900 40,1 %
	2011	1 905 100 100 %	355 700 18,7 %	152 300 8,0 %	193 500 10,2 %	209 600 11,0 %	145 400 7,6 %	46 400 2,4 %	802 200 42,1 %
	2006	2 031 900 100 %	370 100 18,2 %	165 800 8,2 %	218 500 10,8 %	215 000 10,6 %	148 600 7,3 %	67 500 3,3 %	846 400 41,7 %
	2001	1 805 200 100 %	331 900 18,4 %	178 600 9,9 %	165 400 9,2 %	158 900 8,8 %	114 300 6,3 %	74 400 4,1 %	781 700 43,3 %
	Variation								
	De 2011 à 2017	11,6 %	7,8 %	2,8 %	24,1 %	21,6 %	27,4 %	15,5 %	6,2 %
	De 2006 à 2011	-6,2 %	-3,9 %	-8,1 %	-11,4 %	-2,5 %	-2,2 %	-31,3 %	-5,2 %
	De 2001 à 2006	12,6 %	11,5 %	-7,2 %	32,1 %	35,3 %	30,0 %	-9,3 %	8,3 %
Variation de 2001 à 2017	17,8 % 320 700	15,6 % 51 700	-12,4 % -22 100	45,2 % 74 800	60,4 % 95 900	62,1 % 71 000	-28,0 % -20 800	9,0 % 70 200	

Source : Enquêtes OD

Pendant la PPAM (tableau 9), on observe la même tendance à la hausse des déplacements entre 2001 et 2017, et ce, pour tous les motifs à l'exception de ceux liés aux études, qui demeurent stables, et des déplacements pour le motif « autres », qui diminuent. Les taux de croissance des déplacements pour motifs « loisir », « magasinage » et « reconduire/aller chercher quelqu'un » sont également en forte hausse à ce moment de la journée. Cependant, ils ne représentent ensemble que 19,3 % des déplacements totaux faits en début de journée en 2017. Le motif « autres » est le seul comptant, en PPAM, moins de déplacements en 2017 qu'en 2001.

Tableau 9 : Répartition des déplacements selon le motif, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Motif - PPAM		Total	Travail	Études	Loisir	Magasinage	Reconduire & chercher	Autres	Retour au domicile
Territoire complet 2017	Nombre %	518 700 100 %	260 900 50,3 %	128 300 24,7 %	23 900 4,6 %	10 500 2,0 %	65 900 12,7 %	8 500 1,6 %	20 700 4,0 %
Territoire comparable 2001	Nombre								
	2017	510 400 100 %	256 900 50,3 %	126 200 24,7 %	23 500 4,6 %	10 200 2,0 %	65 000 12,7 %	8 200 1,6 %	20 400 4,0 %
	2011	475 600 100 %	248 600 52,3 %	119 000 25,0 %	19 100 4,0 %	7 700 1,6 %	53 200 11,2 %	11 100 2,3 %	16 900 3,6 %
	2006	455 700 100 %	239 200 52,5 %	117 800 25,9 %	16 400 3,6 %	7 000 1,5 %	49 000 10,8 %	8 900 2,0 %	17 400 3,8 %
	2001	425 500 100 %	220 800 51,9 %	124 900 29,4 %	11 200 2,6 %	4 500 1,1 %	40 000 9,4 %	10 300 2,4 %	13 800 3,2 %
	Variation								
	De 2011 à 2017	7,3 %	3,3 %	6,1 %	23,0 %	32,5 %	22,2 %	-26,1 %	20,7 %
	De 2006 à 2011	4,4 %	3,9 %	1,0 %	16,5 %	10,0 %	8,6 %	24,7 %	-2,9 %
	De 2001 à 2006	7,1 %	8,3 %	-5,7 %	46,4 %	55,6 %	22,5 %	-13,6 %	26,1 %
Variation de 2001 à 2017	20,0 % 84 900	16,3 % 36 100	1,0 % 1 300	109,8 % 12 300	126,7 % 5 700	62,5 % 25 000	-20,4 % -2 100	47,8 % 6 600	

Source : Enquêtes OD

3.3 Selon le mode de transport

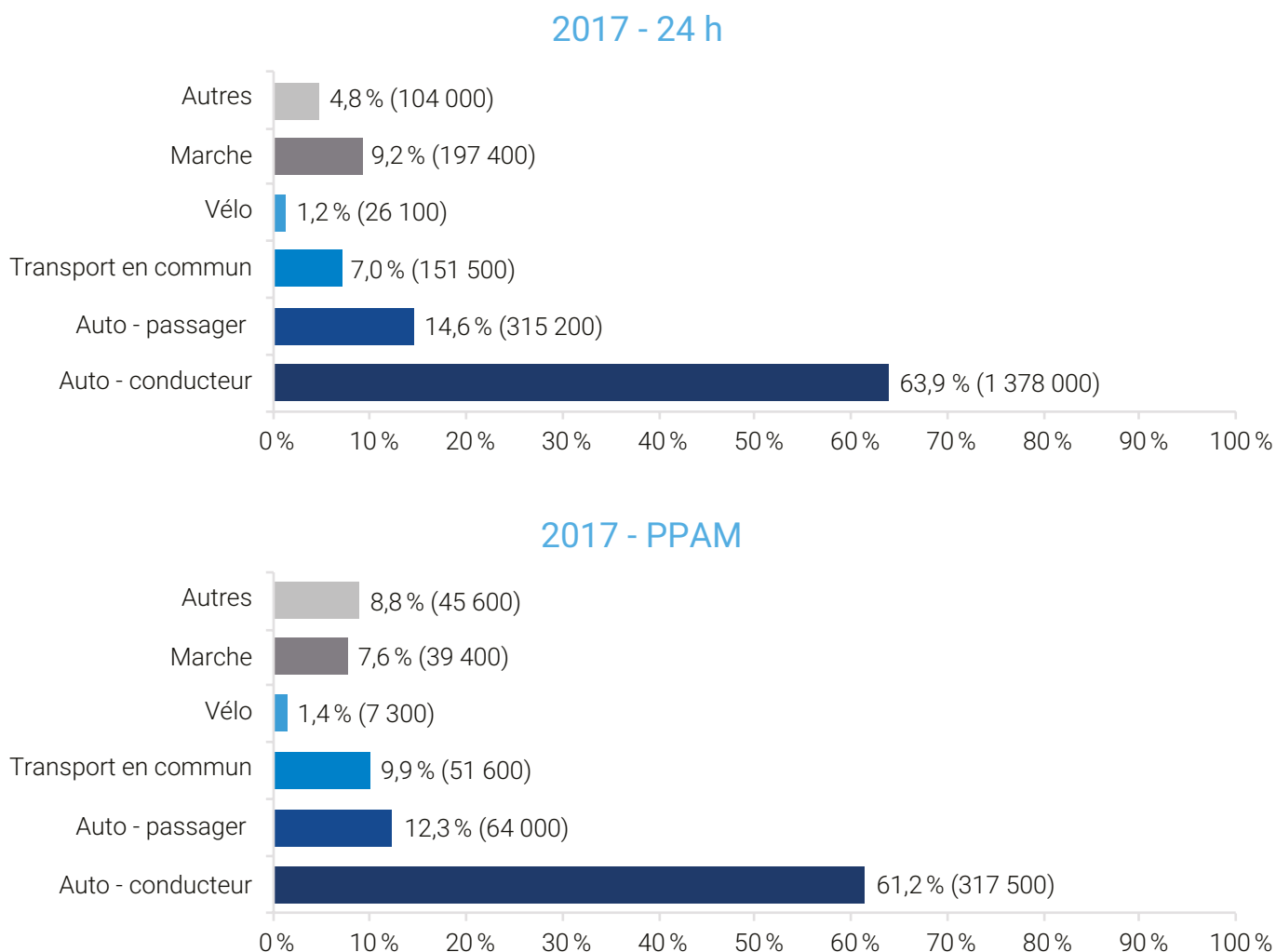
Chaque déplacement peut être comptabilisé autant de fois qu'il y a de modes de transport différents qui sont empruntés. On parle alors de déplacements-modes. Cette notion est utile pour tenir compte de tous les modes utilisés lors d'un déplacement multimodal. Par exemple, une personne qui se déplace d'abord en automobile et ensuite en TC pour aller au travail sera considérée comme ayant fait un déplacement-personne et deux déplacements-modes⁹. Il va de soi que le nombre total de déplacements-modes est supérieur au nombre de déplacements-personnes. Cette distinction permet d'estimer de manière plus précise l'utilisation de chaque mode de transport et, conséquemment, d'en arriver à calculer une répartition modale vraiment représentative de la proportion des déplacements.

⁹ Il faut noter qu'un déplacement à pied n'est recensé que lorsqu'une personne n'a utilisé aucun autre mode de transport que la marche pour effectuer son déplacement. La marche n'est donc jamais combinée à un autre mode dans les EOD.

La figure 8 illustre l'usage de chacun des modes principaux. Elle présente les proportions des déplacements effectués, en tout ou en partie, avec le mode considéré. Ces proportions sont calculées par rapport au nombre total de déplacements-personnes et, par conséquent, leur somme dépasse 100 %. Par exemple, 7,0 % des déplacements ont été effectués avec le TC, soit pour le trajet complet ou pour une partie seulement.

Le mode auto-conducteur est toujours, en 2017, le mode de transport le plus couramment emprunté par les résidents de la région, suivi du mode auto-passager, autant sur 24 heures qu'en période de pointe du matin. Mis ensemble, le mode automobile compte donc pour environ les trois quarts des modes utilisés, un peu plus sur 24 heures (78,5 %) qu'en pointe du matin (73,5 %).

Figure 8 : Répartition des déplacements-modes, 24 h et PPAM (2017) – Territoire complet



Source : Enquêtes OD

Au deuxième rang viennent, sur la base de 24 heures, les déplacements actifs (marche et vélo), à 10,4 %, alors que c'est le transport en commun (9,9 %) qui occupe le deuxième rang en PPAM, devant les modes actifs (9,0 %) et autres modes (8,8 %).

Les tableaux 10 et 11 présentent les répartitions et les évolutions à travers les enquêtes du nombre total de déplacements-personnes selon le mode de transport. On y distingue les déplacements réalisés exclusivement avec un mode (unimodaux) et ceux combinant deux ou plusieurs modes (multimodaux).

Sur 24 h, 99,3 % des déplacements ont été effectués avec un mode exclusif. Sur l'ensemble des déplacements unimodaux, 89,3 % ont été effectués avec un mode motorisé, alors que 10,4 % ont été faits à pied ou à vélo (tableau 10).

Le nombre total de déplacements multimodaux est de 16 100 en 2017 (soit 0,7 % des déplacements quotidiens) sur le territoire complet de l'enquête : ce volume a presque doublé depuis 2001. La majorité de ces déplacements, soit 66,5 %, sont bimodaux. Dans le cadre de l'EOD 2017, un déplacement bimodal représente un déplacement effectué à la fois avec le mode TC et avec un ou plusieurs modes « privés » (auto-conducteur, auto-passager, taxi, moto et vélo). Dans la plupart des cas, le TC est utilisé en combinaison avec l'automobile (97,2 %).

En PPAM, la part de déplacements multimodaux a augmenté (0,7 % à 1,3 % des déplacements totaux) entre 2001 et 2017, traduisant une popularité grandissante des déplacements combinant un ou plusieurs modes successifs au transport en commun (tableau 11). Cette hausse est moins perceptible sur une période de 24 h (de 0,5 % à 0,7 %). Sur le territoire complet, dans les déplacements unimodaux, la répartition des modes motorisés et non motorisés est similaire à celle sur 24 h avec une part légèrement plus importante des modes motorisés (90,5 % versus 89,3 %).

Tableau 10 : Déplacements par mode, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Mode - 24 h	Territoire complet 2017		Territoire comparable 2001									
	Nombre	%	2001		2006		2006 à 2011		2011		2011 à 2017	
			Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Unimodaux	2 140 100	99,3 %	1 796 800	99,5 %	2 020 000	99,4 %		-6,5 %	1 889 500	99,2 %		11,7 %
Motorisés	1 910 300	89,3 %	1 582 400	88,1 %	1 752 500	86,8 %		-3,0 %	1 700 300	90,0 %		10,7 %
Auto	1 677 900	78,4 %	1 348 500	75,1 %	1 512 400	74,9 %		-3,3 %	1 462 300	77,4 %		13,0 %
Conducteur	1 368 300	63,9 %	1 077 300	60,0 %	1 217 900	60,3 %		-2,2 %	1 191 200	63,0 %		13,0 %
Passager	309 600	14,5 %	271 200	15,1 %	294 500	14,6 %		-7,9 %	271 100	14,3 %		12,7 %
Transport en commun	140 000	6,5 %	122 700	6,8 %	135 600	6,7 %		6,6 %	144 600	7,7 %		-3,3 %
Autres motorisés	92 400	4,3 %	111 200	6,2 %	104 500	5,2 %		-10,6 %	93 400	4,9 %		-3,5 %
Autobus scolaire	78 300	3,7 %	103 600	5,8 %	94 600	4,7 %		-14,1 %	81 300	4,3 %		-6,4 %
Taxi	4 200	0,2 %	4 600	0,3 %	5 100	0,3 %		-13,7 %	4 400	0,2 %		-4,5 %
Transport adapté	5 400	0,3 %	1 900	0,1 %	3 600	0,2 %		33,3 %	4 800	0,3 %		10,4 %
Autres autres motorisés	4 500	0,2 %	1 100	0,1 %	1 200	0,1 %		141,7 %	2 900	0,2 %		55,2 %
Non motorisés	223 100	10,4 %	209 100	11,6 %	257 800	12,8 %		-28,5 %	184 300	9,8 %		20,2 %
Vélo	25 700	1,2 %	14 100	0,8 %	17 400	0,9 %		-2,9 %	16 900	0,9 %		49,7 %
Marche	197 400	9,2 %	195 000	10,9 %	240 400	11,9 %		-30,4 %	167 400	8,9 %		17,2 %
Autres unimodaux	6 700	0,3 %	5 300	0,3 %	9 700	0,5 %		-49,5 %	4 900	0,3 %		32,7 %
Multimodaux	16 100	0,7 %	8 400	0,5 %	11 900	0,6 %		31,1 %	15 600	0,8 %		1,9 %
Bimodaux	10 700	66,5 %	2 800	33,3 %	5 700	47,9 %		47,4 %	8 400	53,8 %		25,0 %
Autres multimodes	5 400	33,5 %	5 600	66,7 %	6 200	52,1 %		16,1 %	7 200	46,2 %		-25,0 %
Total	2 156 200	100 %	1 805 200	100 %	2 031 900	100 %		-6,2 %	1 905 100	100 %		11,6 %

Source : Enquêtes OD (Le mode «Traversier» est inclus dans la catégorie «Autres» du groupe «Autres motorisés»)

Tableau 11 : Déplacements par mode, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Mode - PPAM	Territoire complet 2017		Territoire comparable 2001									
	Nombre	%	2001		2006		2006 à 2011		2011		2011 à 2017	
			Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Unimodaux	512 000	98,7 %	422 500	99,3 %	450 500	98,9 %	4,1 %	469 100	98,6 %	7,4 %	504 000	98,7 %
Motorisés	463 300	90,5 %	377 300	89,3 %	401 800	89,2 %	7,1 %	430 300	91,7 %	5,9 %	455 600	90,4 %
Auto	375 200	73,3 %	298 800	70,7 %	319 900	71,0 %	7,5 %	344 000	73,3 %	7,2 %	368 600	73,1 %
Conducteur	313 600	61,3 %	244 700	57,9 %	265 800	59,0 %	8,0 %	287 000	61,2 %	7,3 %	307 900	61,1 %
Passager	61 600	12,0 %	54 100	12,8 %	54 100	12,0 %	5,4 %	57 000	12,2 %	6,5 %	60 700	12,0 %
Transport en commun	46 500	9,1 %	36 300	8,6 %	41 200	9,1 %	12,9 %	46 500	9,9 %	0,0 %	46 500	9,2 %
Autres motorisés	41 600	8,1 %	42 200	10,0 %	40 700	9,0 %	-2,2 %	39 800	8,5 %	1,8 %	40 500	8,0 %
Autobus scolaire	38 000	7,4 %	40 600	9,6 %	38 800	8,6 %	-4,4 %	37 100	7,9 %	-0,5 %	36 900	7,3 %
Taxi	500	0,1 %	700	0,2 %	600	0,1 %	16,7 %	700	0,1 %	-28,6 %	500	0,1 %
Transport adapté	1 700	0,3 %	700	0,2 %	1 000	0,2 %	30,0 %	1 300	0,3 %	30,8 %	1 700	0,3 %
Autres autres motorisés	1 400	0,3 %	200	0,0 %	300	0,1 %	133,3 %	700	0,1 %	100 %	1 400	0,3 %
Non motorisés	46 500	9,1 %	43 200	10,2 %	45 200	10,0 %	-17,9 %	37 100	7,9 %	24,8 %	46 300	9,2 %
Vélo	7 200	1,4 %	2 900	0,7 %	3 800	0,8 %	18,4 %	4 500	1,0 %	60,0 %	7 200	1,4 %
Marche	39 300	7,7 %	40 300	9,5 %	41 400	9,2 %	-21,3 %	32 600	6,9 %	19,9 %	39 100	7,8 %
Autres unimodaux	2 200	0,4 %	2 000	0,5 %	3 500	0,8 %	-51,4 %	1 700	0,4 %	23,5 %	2 100	0,4 %
Multimodaux	6 700	1,3 %	3 000	0,7 %	5 200	1,1 %	25,0 %	6 500	1,4 %	-1,5 %	6 400	1,3 %
Bimodaux	4 700	70,1 %	1 300	43,3 %	2 800	53,8 %	46,4 %	4 100	63,1 %	12,2 %	4 600	71,9 %
Autres multimodes	2 000	29,9 %	1 700	56,7 %	2 400	46,2 %	0,0 %	2 400	36,9 %	-25,0 %	1 800	28,1 %
Total	518 700	100 %	425 500	100 %	455 700	100 %	-6,0 %	475 600	100 %	11,5 %	510 400	100 %

Source : Enquêtes OD (Le mode « Traversier » est inclus dans la catégorie « Autres » du groupe « Autres motorisés »)

Dans les sections suivantes, les tableaux 12 à 21 présentent les répartitions des nombres totaux de déplacements-modes selon la région de résidence. Il s'agit des déplacements effectués par les résidents de la région. Par exemple, si un résident a réalisé son déplacement en combinant l'automobile et le vélo, ce déplacement est compté aussi bien dans l'usage de l'automobile que dans celui du vélo. Par contre, la marche, telle qu'on la considère dans les EOD, n'est relevée que si elle constitue le seul et unique mode de transport utilisé pour effectuer le déplacement.

3.3.1 Usage de l'automobile

En 2017, sur le territoire complet, les deux tiers (66,3 %) des déplacements quotidiens en automobile (comme conducteur ou passager) sont effectués par les résidents de l'agglomération de Québec et près du cinquième (18,4 %) par ceux de la ville de Lévis (tableau 12). Cette répartition régionale s'approche sensiblement de celle des déplacements quotidiens tous modes et tous motifs (annexe 3).

Sur le territoire comparable, l'usage de l'automobile durant une journée moyenne de semaine a connu une croissance de 23,0 % entre 2001 et 2017. Les résidents de l'agglomération de Québec ont effectué 167 300 déplacements supplémentaires par rapport à 2001, soit une augmentation de 17,5 %. En proportion, les résidents des couronnes sont ceux ayant généré l'augmentation la plus soutenue (plus de 50 %), environ 80 300 déplacements supplémentaires, principalement dans la couronne nord. La croissance de l'usage de l'automobile a aussi été observée entre 2011 et 2017 dans toutes les régions, à l'exception d'une baisse de 8,3 % notée chez les résidents de la couronne sud.

Tableau 12 : Usage de l'automobile selon le lieu de résidence, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Automobile - 24 h		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	Nombre %	1 692 500 100 %	1 121 500 66,3 %	311 200 18,4 %	204 200 12,1 %	55 600 3,3 %
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2017	1 666 400	1 121 500	311 200	202 800	30 900
	2011	1 475 600	997 400	271 400	173 100	33 700
	2006	1 522 400	1 051 600	292 300	157 000	21 500
	2001	1 354 600	954 200	247 000	133 800	19 600
	Variation					
	De 2011 à 2017	12,9 %	12,4 %	14,7 %	17,2 %	-8,3 %
	De 2006 à 2011	-3,1 %	-5,2 %	-7,2 %	10,3 %	56,7 %
	De 2001 à 2006	12,4 %	10,2 %	18,3 %	17,3 %	9,7 %
	Variation de 2001 à 2017	23,0 % 311 800	17,5 % 167 300	26,0 % 64 200	51,6 % 69 000	57,7 % 11 300

Source : Enquêtes OD

Tout comme on l'observe sur 24 h, en 2017 sur le territoire complet, la majorité des déplacements en automobile (64,5 %) en PPAM sont effectués par les résidents de l'agglomération de Québec. La croissance cumulative chez les résidents de l'agglomération depuis 2001 (36 900 déplacements) est équivalente à la celle observée chez les résidents de Lévis et des couronnes réunis (36 600 déplacements) (tableau 13).

Sur le territoire comparable, en PPAM, la croissance de 24,4 % des déplacements en automobile depuis 2001 est similaire à celle observée sur 24 heures (23,0 %). Les variations observées d'une enquête à l'autre montrent aussi que l'usage de l'automobile progresse dans toutes les régions. Cependant, les résidents de la couronne sud ont effectué légèrement moins de déplacements en automobile en 2017 comparativement à 2011 (-11,4 %). Entre 2001 et 2017, la croissance des déplacements en automobile des résidents des couronnes nord et sud est plus importante que celle observée sur 24 heures.

Tableau 13 : Usage de l'automobile selon le lieu de résidence, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable

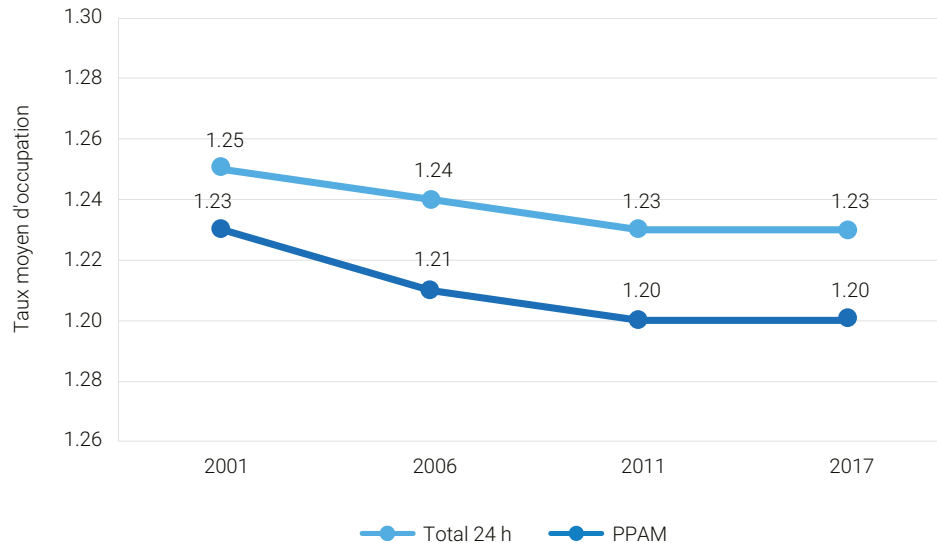
Automobile - PPAM		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	Nombre %	381 300 100 %	246 000 64,5 %	72 000 18,9 %	49 300 12,9 %	14 000 3,7 %
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2017	374 700	246 000	72 000	48 900	7 800
	2011	349 700	231 200	66 600	43 100	8 800
	2006	324 500	221 300	64 400	33 800	5 000
	2001	301 200	209 100	56 900	30 400	4 800
	Variation					
	De 2011 à 2017	7,1 %	6,4 %	8,1 %	13,5 %	-11,4 %
	De 2006 à 2011	7,8 %	4,5 %	3,4 %	27,5 %	76,0 %
	De 2001 à 2006	7,7 %	5,8 %	13,2 %	11,2 %	4,2 %
	Variation de 2001 à 2017	24,4 % 73 500	17,6 % 36 900	26,5 % 15 100	60,9 % 18 500	62,5 % 3 000

Source : Enquêtes OD

La figure 9 présente le taux d'occupation moyen des automobiles¹⁰. On constate une baisse entre 2001 et 2011 et une stabilisation en 2017. En journée, le taux d'occupation est passé de 1,25 personne par véhicule en 2001 à 1,23 en 2011 et 2017, tandis qu'en PPAM il est passé de 1,23 en 2001 à 1,20 en 2017.

¹⁰ Le taux moyen d'occupation des véhicules est calculé par le ratio du nombre de déplacements faits en automobile à titre de conducteur ou de passager sur ceux faits par les conducteurs.

Figure 9 : Taux d'occupation moyen des automobiles, 24 h et PPAM (2001-2017) – Territoire comparable



Source : Enquêtes OD

3.3.2 Usage du transport en commun

En 2017, le nombre de déplacements effectués en TC¹¹ sur l'ensemble du territoire s'élève à 151 500 déplacements par jour (tableau 14)¹². La plupart de ces déplacements (86,9 %) sont faits par les résidents de l'agglomération de Québec et 10,9 %, par les Lévisiens.

¹¹ Il est à noter que le nombre de déplacements TC estimé par l'enquête OD 2017 ne correspond pas à l'achalandage du RTC ou de la STLévis. En effet, tout déplacement TC, même s'il est effectué en combinaison avec plus d'un autobus et transporteur, n'est compté qu'une seule fois et attribué seulement au territoire de résidence de l'utilisateur. Par exemple, le déplacement d'une personne résidant à Québec qui emprunte un autobus du RTC, puis correspond avec un autobus de la STLévis pour se rendre à son travail sur la rive-sud est comptabilisé comme un seul déplacement TC dans l'agglomération de Québec.

¹² Ce nombre représente la somme des déplacements exclusifs en TC (140 000) et des déplacements multimodaux dont un segment est fait en TC : bimodaux (10 700) et « autres multimodes » (800).

Après une tendance à la hausse depuis 2001 pour toute la région, le nombre total de déplacements faits en TC a connu une baisse entre 2011 et 2017 (-1,8 %). Cette baisse est observée chez les résidents de l'agglomération de Québec (-4,2 %). À l'inverse, sur les territoires de Lévis et de la couronne nord, le nombre de déplacements en TC a plutôt augmenté de 23,1 % et de 3,4 % respectivement depuis 2011. Malgré la baisse observée en 2017, les déplacements en TC sur 24 h ont augmenté de 19 % depuis 2001 sur le territoire comparable, avec 24 200 déplacements supplémentaires, dont 16 600 sur le territoire de l'agglomération de Québec.

Pour la couronne sud, les volumes de déplacement en TC sont inférieurs au seuil et ne sont pas significatifs, aussi bien sur 24 h qu'en PPAM¹³.

Tableau 14 : Usage du transport en commun selon le lieu de résidence, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Transport en commun - 24 h		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	Nombre %	151 500 100 %	131 600 86,9 %	16 500 10,9 %	3 000 2,0 %	400 0,3 %
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2017	151 300	131 600	16 500	3 000	N
	2011	154 100	137 300	13 400	2 900	500
	2006	142 500	126 900	13 900	1 500	N
	2001	127 100	115 000	10 700	1 200	N
	Variation					
	De 2011 à 2017	-1,8 %	-4,2 %	23,1 %	3,4 %	
	De 2006 à 2011	8,1 %	8,2 %	-3,6 %	93,3 %	
	De 2001 à 2006	12,1 %	10,3 %	29,9 %	25,0 %	
	Variation de 2001 à 2017	19,0 % 24 200	14,4 % 16 600	54,2 % 5 800	150,0 % 1 800	

Source : Enquêtes OD (N = Valeur non significative)

Les observations faites en PPAM sont les mêmes que celles sur 24 h. Toutefois, les variations à la hausse sont plus importantes, alors que celles à la baisse le sont moins (tableau 15). Entre 2001 et 2017, sur le territoire comparable, le nombre de déplacements en TC a augmenté de 35,2 % au total, avec 9 600 déplacements supplémentaires faits par les résidents de l'agglomération de Québec, 2 900 par ceux de la ville de Lévis et 900 par ceux de la couronne nord.

L'usage du TC s'est sensiblement maintenu en 2017 par rapport à 2011 sur le territoire comparable, avec 51 500 déplacements. À la différence des autres régions, on note une nette croissance de l'usage du TC auprès des Lévisiens :

¹³ Compte tenu de la valeur moyenne des facteurs d'expansion appliqués aux résultats provenant de l'échantillon, tous les volumes de déplacements inférieurs à un certain seuil ne sont pas significatifs et ne sont pas publiés.

au cours des six dernières années, le volume des déplacements par TC a augmenté de 30,0 %, passant de 5 000 à 6 500 déplacements.

Tableau 15 : Usage du transport en commun selon le lieu de résidence, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Transport en commun - PPAM		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	Nombre %	51 600 100 %	43 600 84,5 %	6 500 12,6 %	1 300 2,5 %	N 0,4 %
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2017	51 500	43 600	6 500	1 300	N
	2011	51 000	44 700	5 000	1 200	N
	2006	44 500	38 900	5 100	500	N
	2001	38 100	34 000	3 600	400	N
	Variation					
	De 2011 à 2017	0,8 %	-2,5 %	30,0 %	8,3 %	
	De 2006 à 2011	14,8 %	14,9 %	-2,0 %	140,0 %	
	De 2001 à 2006	16,8 %	14,4 %	41,7 %	25,0 %	
	Variation de 2001 à 2017	35,2 % 13 400	28,2 % 9 600	80,6 % 2 900	225,0 % 900	

Source : Enquêtes OD (N = Valeur non significative)

3.3.3 Part modale du transport en commun

On calcule la part modale du TC en rapportant le volume des déplacements en TC à l'ensemble des déplacements motorisés. Ce calcul exclut donc les modes non motorisés (la marche et le vélo). Les tableaux sur l'usage des modes motorisés sur 24 h et en PPAM sont présentés à l'annexe 4.

La part modale du TC observée sur l'ensemble du territoire enquêté en 2017 est de 7,9 % sur une journée complète (tableau 16) et de 11,0 % en PPAM (tableau 17).

Sur le territoire comparable, après une hausse observée entre 2001 et 2011, la part modale du TC sur 24 h a connu une baisse globale en 2017, à l'exception de la ville de Lévis, où la part modale a poursuivi sa progression pour s'établir à 4,8 % en 2017, soit un gain d'un point de pourcentage depuis 2001 (figure 10). Ainsi, la part modale enregistre une baisse par rapport à 2011 (de 9,0 % à 8,0 %) dans l'ensemble du territoire comparable, notamment dans l'agglomération de Québec et la couronne nord. La baisse de la part modale sur 24 h, entre 2011 et 2017, s'explique par l'effet combiné d'une baisse des déplacements en TC (tableau 14) et d'une hausse des déplacements motorisés totaux (annexe 4).

Tableau 16 : Part modale du transport en commun selon le lieu de résidence, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Part modale du TC - 24 h		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	%	7,9 %	10,1 %	4,8 %	1,3 %	0,7 %
Territoire comparable 2001	%					
	2017	8,0 %	10,1 %	4,8 %	1,3 %	N
	2011	9,0 %	11,6 %	4,4 %	1,5 %	N
	2006	8,1 %	10,3 %	4,2 %	0,8 %	N
	2001	8,0 %	10,2 %	3,8 %	0,8 %	N

Source : Enquêtes OD (N = Valeur non significative)

Tableau 17 : Part modale du transport en commun selon le lieu de résidence, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable

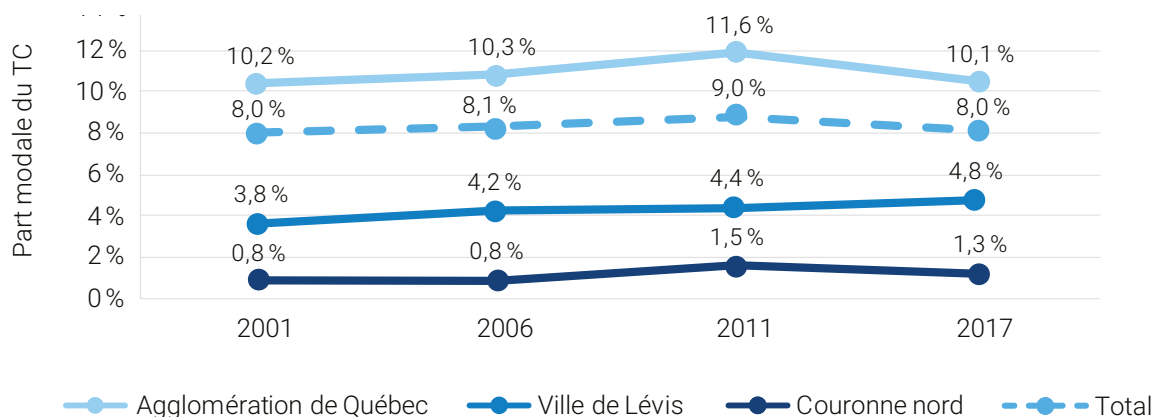
Part modale du TC - PPAM		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	%	11,0 %	14,2 %	7,6 %	2,2 %	N
Territoire comparable 2001	%					
	2017	11,1 %	14,2 %	7,6 %	2,2 %	N
	2011	11,7 %	15,2 %	6,2 %	2,3 %	N
	2006	10,9 %	13,8 %	6,4 %	1,2 %	N
	2001	10,0 %	12,8 %	5,1 %	1,0 %	N

Source : Enquêtes OD (N = Valeur non significative)

La part modale du TC est toujours plus élevée en PPAM que sur 24 h. En 2017, sur le territoire complet, elle est de 11,0 % comparativement à 7,9 % sur 24 h. Elle varie cependant beaucoup d'un territoire à l'autre : 14,2 % auprès des résidents de l'agglomération de Québec comparativement à 7,6 % auprès des Lévisiens et 2,2 % en couronne nord (figure 11).

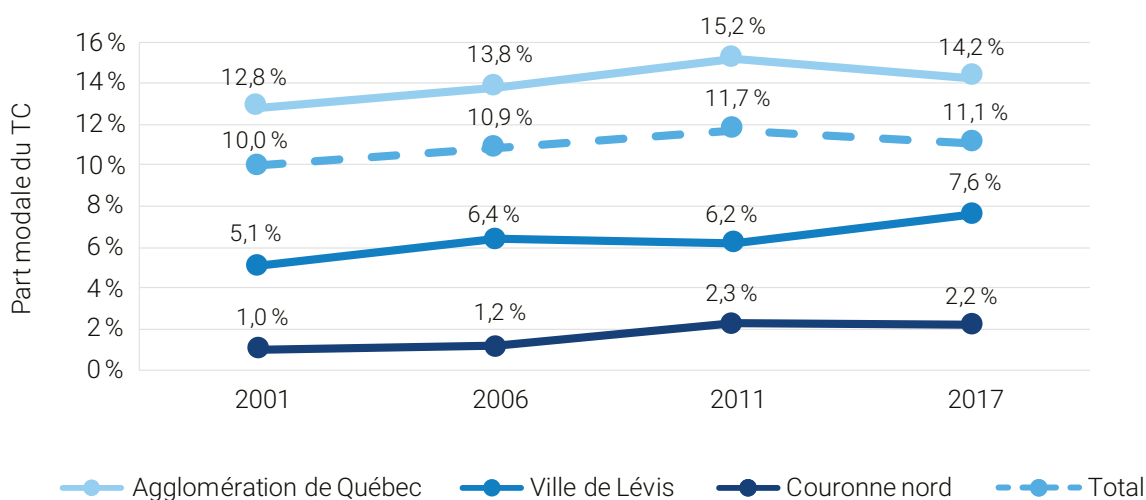
Malgré un recul enregistré entre 2011 et 2017 sur les territoires de l'agglomération de Québec et de la couronne nord, les parts modales enregistrées en 2017 en PPAM demeurent tout de même partout supérieures à celles observées en 2001. Cela représente une hausse de 1,4 point de pourcentage pour les résidents de l'agglomération de Québec, de 1,2 pour ceux de la couronne nord et de 2,5 pour les Lévisiens. De plus, ces derniers sont les seuls à avoir connu en PPAM une hausse entre 2011 et 2017.

Figure 10 : Évolution de la part modale du TC, 24 h (2001-2017) – Territoire comparable



Source : Enquêtes OD

Figure 11 : Évolution de la part modale du TC, PPAM (2001-2017) – Territoire comparable



Source : Enquêtes OD

3.3.4 Déplacements à pied

Les déplacements effectués à pied¹⁴ représentent 9,2 % de tous les déplacements quotidiens unimodaux sur le territoire complet en 2017. Le volume de ces déplacements a partout connu une hausse depuis 2011 (tableau 18). Cette hausse est particulièrement importante du côté des résidents de l'agglomération de Québec qui font, sur une base quotidienne, 16,5 % plus de déplacements à pied qu'en 2011 (23 800 déplacements de plus), suivis des résidents des couronnes (3 100) et de Lévis (2 200).

Le volume de ces déplacements en 2017 est toutefois similaire à celui de 2001 (écart de 0,7 %) sur le territoire comparable. Entre 2001 et 2017, le nombre de déplacements a augmenté dans l'agglomération de Québec (5,3 %), passant de 159 400 à 167 900 déplacements, sans toutefois atteindre le niveau observé en 2006 (201 100 déplacements). Dans les autres régions, le volume des déplacements a diminué partout depuis 2001 : de 17,0 % dans la ville de Lévis, de 27,0 % dans la couronne nord et de 26,7 % dans la couronne sud. Les déplacements faits à pied dans les couronnes sud et nord totalisent moins de 10 000 déplacements en 2017, soit moins de 5 % des déplacements quotidiens totaux.

Tableau 18 : Déplacements à pied selon le lieu de résidence, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Marche - 24 h		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	Nombre %	197 400 100 %	167 900 85,1 %	20 000 10,1 %	7 400 3,7 %	2 100 1,1 %
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2017	196 300	167 900	20 000	7 300	1 100
	2011	167 400	144 100	17 800	4 600	700
	2006	240 400	201 100	27 300	10 300	1 700
	2001	195 000	159 400	24 100	10 000	1 500
	Variation					
	De 2011 à 2017	17,3 %	16,5 %	12,4 %	58,7 %	57,1 %
	De 2006 à 2011	-30,4 %	-28,3 %	-34,8 %	-55,3 %	-58,8 %
	De 2001 à 2006	23,3 %	26,2 %	13,3 %	3,0 %	13,3 %
	Variation de 2001 à 2017	0,7 % 1 300	5,3 % 8 500	-17,0 % -4 100	-27,0 % -2 700	-26,7 % -400

Source : Enquêtes OD

¹⁴ Les déplacements à pied sont comptabilisés dans le cas de personnes n'ayant utilisé aucun autre mode de transport que la marche pour effectuer leur déplacement à des fins utilitaires. La marche utilitaire est un déplacement ayant un motif autre que la promenade.

En PPAM (tableau 19), entre 2011 et 2017, on observe une hausse des déplacements à pied pour l'ensemble de la région (19,9 %). Il s'agit ici d'un renversement de la tendance à la baisse observée entre 2001 et 2011, période au cours de laquelle le nombre de déplacements utilitaires faits entièrement par la marche avait partout diminué. Toutefois, entre 2001 et 2017, on note une baisse du nombre de déplacements piétonniers de 3,0 %. Seul le territoire de l'agglomération de Québec compte, en 2017, un volume de déplacements comparable à celui de 2001.

Tableau 19 : Déplacements à pied selon le lieu de résidence, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Marche - PPAM		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	Nombre %	39 400 100 %	32 500 82,5 %	4 900 12,4 %	1 600 4,1 %	400 1,0 %
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2017	39 100	32 500	4 900	1 500	N
	2011	32 600	27 300	4 100	1 100	N
	2006	41 400	34 000	5 200	1 800	400
	2001	40 300	32 400	5 600	2 100	N
	Variation					
	De 2011 à 2017	19,9 %	19,0 %	19,5 %	36,4 %	
	De 2006 à 2011	-21,3 %	-19,7 %	-21,2 %	-38,9 %	
	De 2001 à 2006	2,7 %	4,9 %	-7,1 %	-14,3 %	
	Variation de 2001 à 2017	-3,0 % -1 200	0,3 % 100	-12,5 % -700	-28,6 % -600	

Source : Enquêtes OD (N = Valeur non significative)

3.3.5 Déplacements à vélo

Les déplacements à vélo¹⁵ représentent 1,2 % des déplacements quotidiens (figure 8), soit 26 100 déplacements sur le territoire complet, dont 86,2 % sont réalisés par les résidents de l'agglomération de Québec (tableau 20). L'usage du vélo est particulièrement fort chez ces derniers et sa croissance est soutenue depuis 2001. Le nombre de déplacements utilitaires quotidiens faits à vélo a d'ailleurs pratiquement doublé durant cette période, passant de 11 800 en 2001 à 22 500 en 2017, soit 90,7 % d'augmentation. Du côté de Lévis, malgré une hausse de 53,3 % observée depuis la dernière enquête, les volumes enregistrés demeurent faibles et accompagnés de beaucoup de variabilité depuis 2001, alors que du côté de la couronne nord, ce mode de déplacement demeure encore très marginal, avec seulement 700 déplacements par jour en moyenne en 2017.

¹⁵ Il est à noter que seuls les déplacements utilitaires sont considérés, soit les déplacements ayant un motif autre que la promenade.

Tableau 20 : Déplacements à vélo selon le lieu de résidence, 24 h (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Vélo - 24 h		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	Nombre %	26 100 100 %	22 500 86,2 %	2 300 8,8 %	700 2,7 %	600 2,3 %
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2017	25 700	22 500	2 300	700	N
	2011	18 000	16 000	1 500	500	N
	2006	17 900	14 200	2 900	700	N
	2001	14 300	11 800	1 700	700	N
	Variation					
	De 2011 à 2017	42,8 %	40,6 %	53,3 %	40,0 %	
	De 2006 à 2011	0,6 %	12,7 %	-48,3 %	-28,6 %	
	De 2001 à 2006	25,2 %	20,3 %	70,6 %	0,0 %	
	Variation de 2001 à 2017	79,7 % 11 400	90,7 % 10 700	35,3 % 600	0,0 % 0	

Source : Enquêtes OD (N = Valeur non significative)

En PPAM, le mode vélo a poursuivi sa croissance en 2017 sur le territoire de l'agglomération de Québec, avec 2 000 déplacements additionnels par rapport à 2011, et 3 900 par rapport à 2001 (tableau 21). Au total, on dénombre en 2017 environ 7 300 déplacements à vélo, comparativement à seulement 3 000 en 2001.

Tableau 21 : Déplacements à vélo selon le lieu de résidence, PPAM (2001-2017) – Territoires complet et comparable

Vélo - PPAM		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	Nombre %	7 300 100 %	6 400 87,7 %	700 9,6 %	N 1,7 %	N 1,0 %
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2017	7 300	6 400	700	N	N
	2011	4 900	4 400	N	N	N
	2006	3 900	3 200	600	N	N
	2001	3 000	2 500	N	N	N
	Variation					
	De 2011 à 2017	49,0 %	45,5 %			
	De 2006 à 2011	25,6 %	37,5 %			
	De 2001 à 2006	30,0 %	28,0 %			
	Variation de 2001 à 2017	143,3 % 4 300	156,0 % 3 900			

Source : Enquêtes OD (N = Valeur non significative)

3.4 Selon les zones de destination

Certaines zones sur le territoire attirent plus de déplacements que d'autres (tableau 22). C'est le cas des grands pôles d'emplois, d'études ou de magasinage. Ces zones peuvent regrouper un ou plusieurs générateurs de déplacements importants, tels qu'une université, un immeuble de bureaux, un centre commercial, un hôpital.

Tableau 22 : Principales zones de destination, 24 h (2017) – Tous les modes et motifs sauf « Retour au domicile » – Territoire complet

Rang	Zones de destination	Déplacements
1	Colline Parlementaire / Vieux-Québec	65 200
2	Plateau Centre de Ste-Foy	57 300
3	Secteur Lebourgneuf	57 200
4	Université Laval / Cégep Ste-Foy / Les Halles Ste-Foy / Quartier QB	51 500
5	Saint-Roch / Vieux-Port	33 800
6	Lévis centre / Président-Kennedy / Alphonse-Desjardins	22 000
7	Méga Centre Beauport	21 300
8	Méga Centre Rive-Sud	19 400
9	Trait-carré / Charlesbourg / Cégep Limoilou campus Charlesbourg	17 700
10	Secteur boul. Wilfrid-Hamel	16 600
11	Parc industriel Jean-Talon / Parc industriel Duberger	13 300
12	Mouvement Desjardins / UQAR	12 000
13	Méga Centre Duplessis	11 100
14	Vanier / Parc industriel Cardinal / Pierre-Bertrand / Marais	11 100
15	Parc industriel Colbert	10 000
16	Parc industriel Armand-Viau & Carrefour Les Saules	9 500
17	Hôtel-de-ville de Lévis / boul. Guillaume Couture / Juvénat Notre-Dame	8 400
18	Cégep Garneau	7 700
19	Ste-Foy Ouest / Édifice Marly / Collège des Compagnons	7 300
20	Institut Universitaire de Cardiologie et de Pneumologie de Québec (IUCPQ) et Plaza Laval	6 300
21	Hôpital de l'Enfant-Jésus	5 800
22	Hôtel-Dieu de Lévis / Collège de Lévis	5 000

Source : EOD 2017

Quatre zones attirent plus de 50 000 déplacements par jour (excluant les retours au domicile). La principale zone demeure la colline Parlementaire / Vieux-Québec, avec 65 200 déplacements par jour, en hausse de 4 500 déplacements depuis 2011. La zone du secteur Lebourgneuf, avec 57 200 déplacements par jour, est celle ayant connu la plus forte croissance entre 2011 et 2017, soit près de 11 000 déplacements additionnels, la plaçant presque à égalité avec la zone du Plateau Centre de Sainte-Foy, au 2^e rang dans la région (57 300).

Cependant, en raison de leur proximité, le secteur Sainte-Foy, y compris les zones du Plateau Centre de Sainte-Foy (2^e rang) et de l'Université Laval–Cégep de Sainte-Foy (4^e rang), attire plus de déplacements (108 800) dans un même rayon que le secteur Centre-ville de Québec (99 000 déplacements) regroupant les zones de la colline Parlementaire–Vieux-Québec (1^{er} rang) et de Saint-Roch–Vieux-Port (5^e rang). Ainsi, le secteur Sainte-Foy se révèle à nouveau, en 2017, comme étant le

plus important pôle de destination de la région de Québec sur une base quotidienne (excluant les retours au domicile), devant le centre-ville de Québec.

Enfin, avec un seuil minimum de 5 000 déplacements, quatre zones de destination s'ajoutent à la liste de 2011 des zones les plus fréquentées : le Cégep Garneau, le secteur Marly, l'Institut de cardiologie et de pneumologie de Québec (l'hôpital Laval) et l'Hôpital de l'Enfant-Jésus (annexe 5).

3.5 Matrices origine-destination

Les matrices origine-destination sont des tableaux de déplacements croisant à la fois l'origine (O) et la destination (D) afin d'exprimer la dynamique des déplacements dans la région. Chaque cellule de la matrice représente le volume de déplacements (ou part modale) réalisé d'une origine (ligne) à une destination (colonne).

Les déplacements faits en automobile¹⁶, en transport en commun ainsi que les parts modales du transport en commun obtenues sur 24 heures font l'objet de trois tableaux distincts (tableaux 23 à 25). Dans chacun de ces tableaux, les données sont calculées pour chaque paire de grands secteurs en origine (chaque ligne du tableau) et en destination (chaque colonne du tableau). Ces grands secteurs sont illustrés à l'annexe 6.

Pour les déplacements en automobile (tableau 23), l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge est celui qui produit (196 700) et attire (229 800) quotidiennement le plus grand nombre de déplacements, dont 120 200 déplacements internes (l'origine et la destination se trouvent à l'intérieur des limites géographiques de l'arrondissement). Outre cet arrondissement, les secteurs produisant et attirant le plus de déplacements en automobile sont les arrondissements des Rivières (124 700 et 165 300 déplacements) et de La Cité–Limoilou (109 000 et 143 100 déplacements). On note que ces trois secteurs centraux, de même que celui de l'arrondissement Desjardins, à Lévis (73 300 et 76 900 déplacements), attirent plus de déplacements qu'ils n'en produisent alors que l'inverse est observé pour les secteurs plus périphériques, ce qui traduit bien l'effet de la dynamique urbaine sur les déplacements à travers le territoire.

En ce qui concerne le TC (tableau 24), les deux secteurs qui se démarquent des autres sont les arrondissements de La Cité–Limoilou (26 400 et 36 600 déplacements) et de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge (19 200 et 30 200 déplacements) qui présentent les plus grands nombres de déplacements quotidiennement produits et attirés. Outre les déplacements internes, la plus forte paire O-D est d'ailleurs celle de l'arrondissement de La Cité–Limoilou vers celui de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge (8 600 déplacements en TC par jour sans les retours au domicile).

¹⁶ À titre de conducteur ou de passager. Les déplacements effectués en moto ou en scooter sont aussi inclus.

L'arrondissement présentant la plus forte part d'utilisation du TC sur 24 h (tableau 25) est celui de La Cité–Limoilou, avec des parts modales de 19,2 % et 20,2 % respectivement en origine et en destination, suivie d'assez loin par celui de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge à 8,7 % et 11,4 %.

Enfin, sur une base quotidienne, plus d'un déplacement motorisé sur quatre (27,9 %) est effectué par transport en commun entre les arrondissements de La Cité–Limoilou et de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, ce qui en fait la paire O-D présentant la plus forte part modale TC dans la région, suivie de celle de Charlesbourg vers La Cité–Limoilou (23,9 %). En provenance de la ville de Lévis (G, H et I), la plus importante part modale TC est observée entre l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Est vers celui de La Cité–Limoilou (17,1 %).

Tableau 23 : Matrice origine-destination, 24 h (2017) – Territoire complet – Déplacements en automobile, tous motifs sauf « Retour au domicile »

MOTIF : Tous sauf retour			MODE : automobile (conducteur, passager et moto)										PÉRIODE : 24 h			
Grands secteurs			Destination													
			O / D	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	X	Total
Origine	Arr. de Beauport (Québec)	A	45 500	7 400	11 500	16 100	1 400	8 000	900	500	N	4 200	N	1 100	96 700	
	Arr. de Charlesbourg (Québec)	B	7 000	39 400	15 800	14 900	2 900	8 800	800	330	N	3 200	N	1 000	94 500	
	Arr. des Rivières (Québec)	C	5 200	7 700	58 900	16 100	8 000	20 400	1 700	1 300	700	2 800	320	1 600	124 700	
	Arr. de La Cité-Limoilou (Québec)	D	7 300	8 600	19 000	39 400	2 800	22 000	1 400	1 800	1 100	3 600	N	1 700	109 000	
	Arr. de La Haute-Saint-Charles (Québec)	E	2 200	4 800	21 600	9 600	34 100	13 800	1 200	700	500	4 300	N	900	93 800	
	Arr. de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (Québec)	F	3 500	3 600	20 900	24 000	4 500	120 200	3 800	4 600	2 600	4 200	700	4 100	196 700	
	Arr. de Desjardins (Lévis)	G	500	400	2 000	2 500	N	5 100	47 700	8 200	1 800	400	2 000	2 600	73 300	
	Arr. des Chutes-de-la-Chaudière-Est (Lévis)	H	600	400	2 300	3 700	400	8 500	9 400	28 500	2 800	400	1 100	2 000	60 100	
	Arr. des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest (Lévis)	I	400	500	2 200	3 600	350	7 200	3 800	6 100	18 200	500	900	1 800	45 400	
	Couronne nord	J	8 800	5 200	9 500	11 700	3 600	12 500	800	600	330	41 300	N	3 400	97 900	
Couronne sud	K	N	N	900	1 200	N	2 400	4 800	2 300	1 100	N	10 100	3 800	27 300		
Hors territoire	X	N	N	400	500	500	N	1 000	600	500	340	700	600	3 700	9 100	
Total			81 200	78 400	165 300	143 100	58 500	229 800	76 900	55 400	29 900	65 700	16 500	27 700	1 028 400	

Source : EOD 2017 (N = Valeur inférieure au seuil de significativité de 316; celle-ci est toutefois comprise dans les totaux)

Tableau 24 : Matrice origine-destination, 24 h (2017) – Territoire complet – Déplacements en TC, tous motifs sauf « Retour au domicile »

MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Transport en commun										PÉRIODE : 24 h			
Grands secteurs		Destination															
		O / D	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	X	Total		
Origine	Arr. de Beauport (Québec)	A	1 200	N	N	4 100	N	1 400	N	N	N	N	N	N	7 400		
	Arr. de Charlesbourg (Québec)	B	N	1 100	500	4 600	N	1 900	N	N	N	N	N	N	8 400		
	Arr. des Rivières (Québec)	C	N	330	1 600	3 300	N	2 400	N	N	N	N	N	N	7 900		
	Arr. de La Cité-Limoilou (Québec)	D	700	1 500	2 300	12 500	N	8 600	N	N	N	N	N	N	26 400		
	Arr. de La Haute-Saint-Charles (Québec)	E	N	N	600	2 700	N	2 000	N	N	N	N	N	N	5 700		
	Arr. de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge (Québec)	F	N	400	800	6 800	N	10 500	N	N	N	N	N	N	19 200		
	Arr. de Desjardins (Lévis)	G	N	N	N	500	N	900	1 500	N	N	N	N	N	3 400		
	Arr. des Chutes-de-la-Chaudière-Est (Lévis)	H	N	N	N	700	N	900	600	500	N	N	N	N	2 800		
Arr. des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest (Lévis)	I	N	N	N	500	N	1 100	N	500	N	N	N	N	2 500			
Couronne nord	J	N	N	N	700	N	400	N	N	N	N	N	N	1 300			
Couronne sud	K	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N			
Hors territoire	X	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N			
Total			2 400	3 700	6 300	36 600	900	30 200	2 800	1 700	N	N	N	N	85 300		

Source : EOD 2017 (N = Valeur inférieure au seuil de significativité de 316; celle-ci est toutefois comprise dans les totaux)

Tableau 25 : Matrice origine-destination, 24 h (2017) – Territoire complet – Parts modales du TC, tous motifs sauf « Retour au domicile »

MOTIF : Tous sauf retour			MODE : Parts modales du transport en commun										PÉRIODE : 24 h			
Grands secteurs			Destination													
			O \ D	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	X	Total
Origine	Arr. de Beauport (Québec)	A	2,4 %	N	N	20,3 %	N	14,9 %	N	N	N	N	N	N	N	6,9 %
	Arr. de Charlesbourg (Québec)	B	N	2,5 %	3,0 %	23,9 %	N	18,0 %	N	N	N	N	N	N	N	7,9 %
	Arr. des Rivières (Québec)	C	N	4,1 %	2,6 %	16,9 %	N	10,5 %	N	N	N	N	N	N	N	5,8 %
	Arr. de La Cité-Limoilou (Québec)	D	8,5 %	14,8 %	10,6 %	23,5 %	N	27,9 %	N	N	N	N	N	N	N	19,2 %
	Arr. de La Haute-Saint-Charles (Québec)	E	N	N	2,7 %	22,2 %	N	12,5 %	N	N	N	N	N	N	N	5,4 %
	Arr. de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge (Québec)	F	N	10,2 %	3,7 %	21,9 %	N	7,8 %	N	N	N	N	N	N	N	8,7 %
	Arr. de Desjardins (Lévis)	G	N	N	N	15,0 %	N	15,4 %	2,9 %	N	N	N	N	N	N	4,2 %
	Arr. des Chutes-de-la-Chaudière-Est (Lévis)	H	N	N	N	17,1 %	N	9,7 %	5,7 %	1,6 %	N	N	N	N	N	4,3 %
	Arr. des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest (Lévis)	I	N	N	N	12,5 %	N	13,4 %	N	6,6 %	N	N	N	N	N	4,9 %
	Couronne nord	J	N	N	N	5,8 %	N	3,1 %	N	N	N	N	N	N	N	1,2 %
Couronne sud	K	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	
Hors territoire	X	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	
Total			2,7 %	4,2 %	3,6 %	20,2 %	1,4 %	11,4 %	3,3 %	2,8 %	N	N	N	N	7,4 %	

Source : EOD 2017 (N = Valeur inférieure au seuil de significativité de 316; celle-ci est toutefois comprise dans les totaux)

4 Synthèse

Les faits saillants rendent compte des résultats de l'enquête menée à l'automne 2017 d'une part, et, d'autre part, des tendances observées depuis 2001 sur la base des quatre EOD réalisées au cours des 16 dernières années.

- **Nombre de déplacements** : le nombre total de déplacements effectués sur le territoire de l'EOD a augmenté en 2017 pour atteindre 2,1 millions de déplacements quotidiennement. Marquée de quelques fluctuations, la hausse observée entre 2001 et 2017 est de 17,8 %, comparable à celle de la population (16,1 %).
- **Taux de motorisation** : le taux de motorisation des ménages s'est accentué en 2017, et davantage depuis 2011, pour l'ensemble des régions pour s'établir à 1,43 véhicule par ménage.
- **Taux de mobilité** : le pourcentage de personnes n'ayant effectué aucun déplacement durant la journée a augmenté à 16,5 % en 2017 après avoir été stable entre 2001 et 2011. Par contre, le nombre moyen de déplacements réalisés par les personnes mobiles (celles s'étant déplacées) a connu une hausse, pour atteindre 3,3 déplacements par jour.
- **Périodes de pointe** : les périodes de pointe connaissent une croissance continue du nombre de déplacements depuis 2001. Le pourcentage de déplacements s'effectuant plus tôt dans la période de pointe ne cesse d'augmenter (tant le matin que l'après-midi).
- **Heures de pointe** : l'heure de pointe maximale du matin demeure entre 7 h et 8 h et gagne encore en intensité par rapport à 2011, atteignant un nouveau sommet, à 251 700 déplacements. Plus forte que le matin, l'heure de pointe maximale de l'après-midi se situe quant à elle toujours entre 16 h et 17 h, en progression également par rapport à 2011, avec 284 000 déplacements en 2017.
- **Motifs de déplacement** : tous les motifs de déplacement enregistrent une hausse en 2017 par rapport à 2011, y compris le motif « études », pour lequel il s'agit d'un renversement des variations observées depuis 2001. Les déplacements faits à des fins de loisir, de magasinage ou encore pour aller chercher ou reconduire quelqu'un ont connu de fortes progressions dans les 16 dernières années.

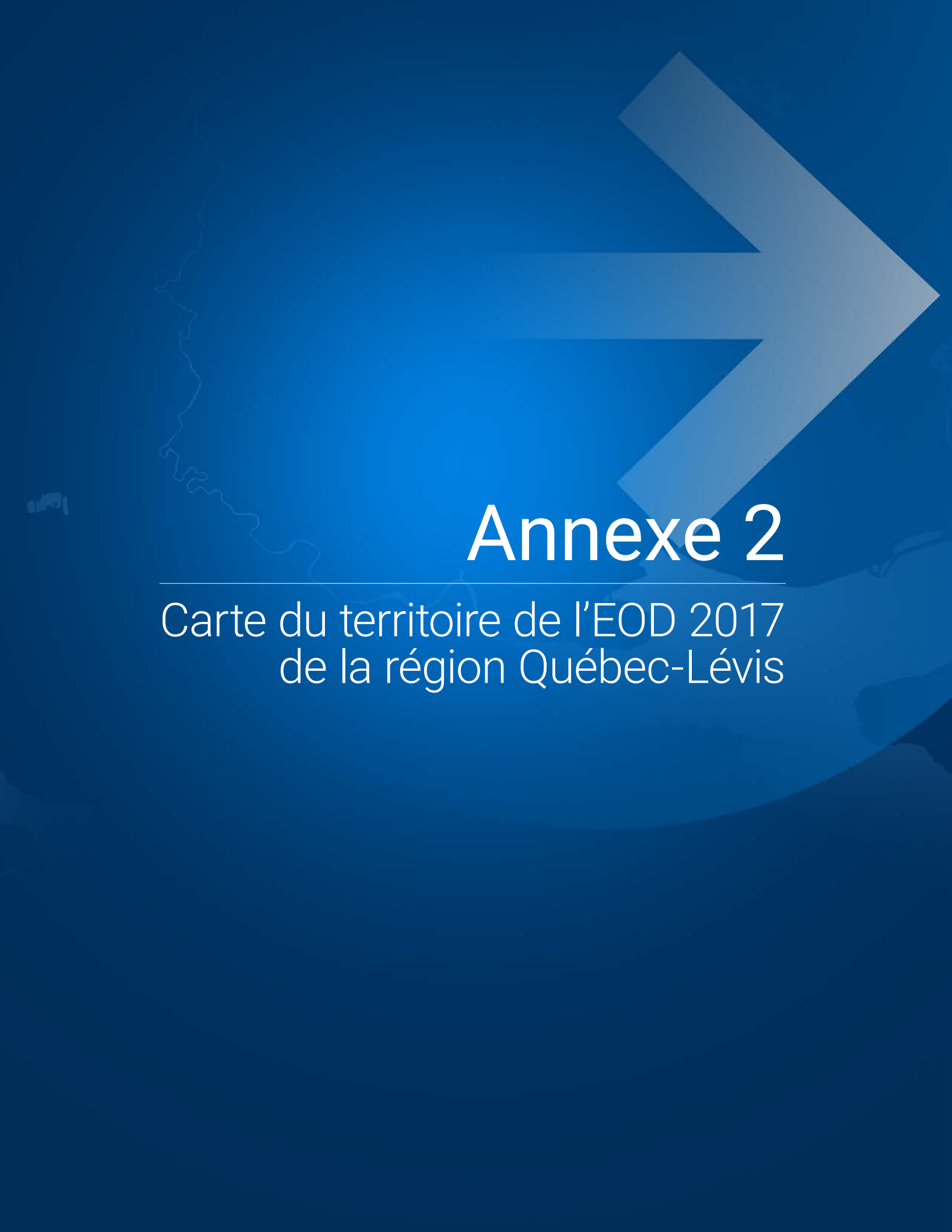
- Modes de déplacement : en 2017, le mode auto-conducteur demeure le mode de transport le plus fréquemment utilisé (63,9 %) sur une base quotidienne à l'échelle de la région, suivi du mode auto-passager (14,6 %), de la marche (9,2 %) et du mode TC (7,0 %).
- Usage de l'automobile : entre 2011 et 2017, l'usage de l'automobile a connu une croissance autant aux périodes de pointe (7,1 %) que sur une base quotidienne (12,9 %).
- Taux d'occupation automobile : le taux moyen d'occupation des automobiles a diminué depuis 2001, mais il est demeuré stable en 2017 par rapport à 2011, à 1,23 passager par véhicule en moyenne sur 24 h (1,20 en PPAM).
- Usage du TC : après une tendance à la hausse observée depuis 2001, la situation sur 24 h, entre 2011 et 2017, se traduit par une baisse de 2 800 déplacements (-1,8 %), ainsi que de la part modale (perte d'un point de pourcentage). Cependant, contrairement aux résidents de l'agglomération de Québec, l'usage du TC par les Lévisiens est en progression : gain de 3 100 déplacements par rapport à une perte de 5 700 dans l'agglomération.
- Usage de la marche : bien qu'ayant connu beaucoup de fluctuations depuis 2001, la marche est à la hausse de 2011 à 2017 pour tous les secteurs de la région. Avec 167 900 déplacements quotidiens faits entièrement par la marche, les résidents de l'agglomération de Québec sont toutefois les seuls à faire, en 2017, davantage de déplacements à pied qu'il y a 16 ans (+ 8 500).
- Usage du vélo : malgré une faible part quotidienne (1,2 %), l'usage du vélo comme mode utilitaire de transport est en constante progression dans la région depuis 2001. Sa croissance est particulièrement forte sur le territoire de l'agglomération de Québec (90,7 %). Ainsi, la pratique du vélo à des fins utilitaires enregistre maintenant environ 26 100 déplacements sur 24 h dans la région de Québec-Lévis.
- Pôle de déplacements : en 2017, le secteur de Sainte-Foy demeure le plus important pôle de destination de la région de Québec, devant le secteur Centre-ville.
- Déplacements automobile : l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (Québec) est celui qui produit et attire quotidiennement le plus de déplacements automobile (excluant les retours au domicile). Quatre secteurs attirent plus de déplacements en automobile qu'ils n'en produisent, soit les arrondissements de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (Québec), des Rivières (Québec), de La Cité-Limoilou (Québec) et de Desjardins (Lévis), ce qui traduit bien la concentration plus forte d'activités qu'on y retrouve.
- Déplacements TC : l'arrondissement de La Cité-Limoilou (Québec) est celui qui produit et attire quotidiennement le plus de déplacements par mode TC (sauf les retours au domicile), suivi de l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (Québec).



Annexe 1

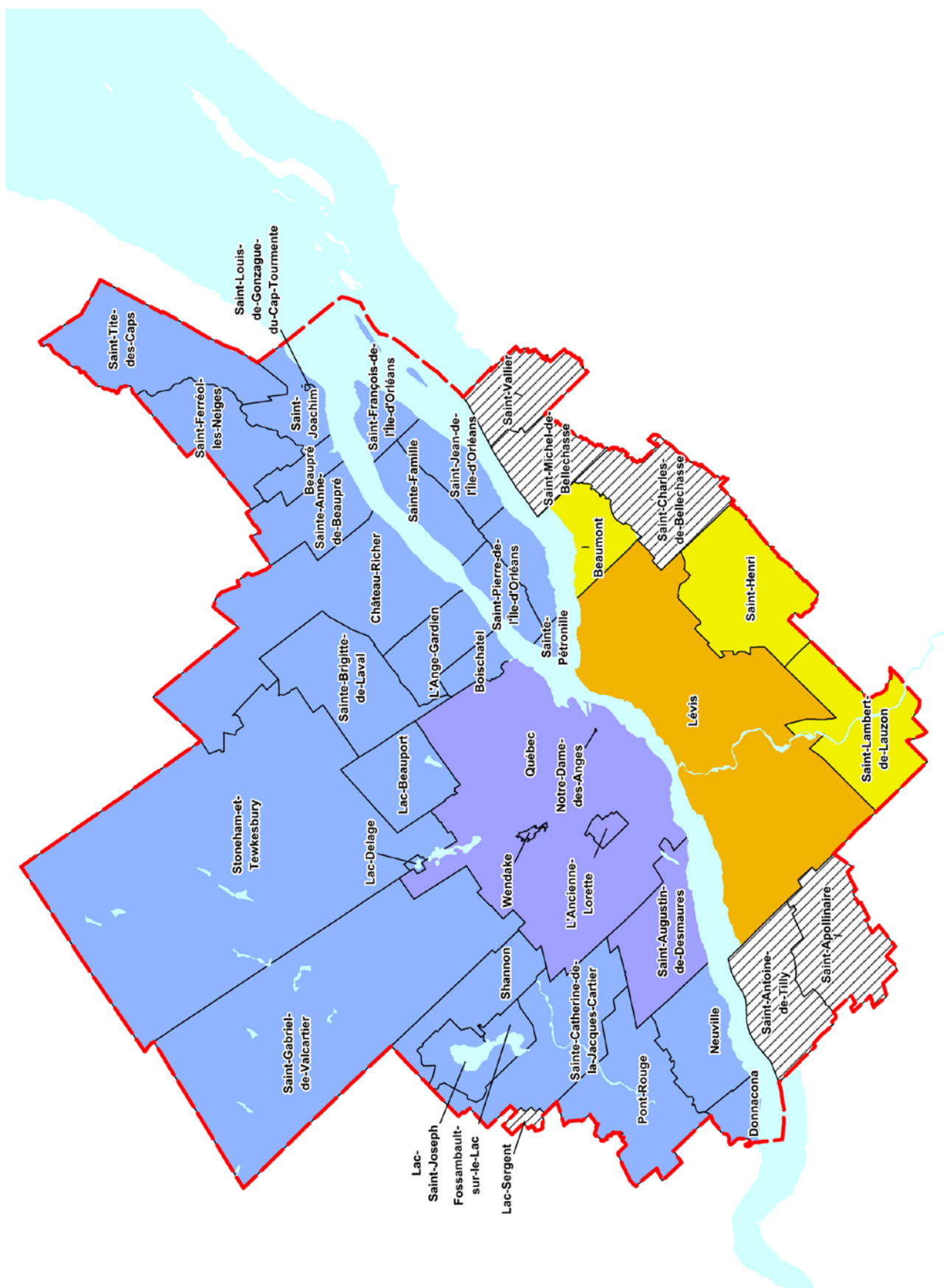
Liste des villes et municipalités
couvertes par l'EOD 2017 de la
région de Québec-Lévis

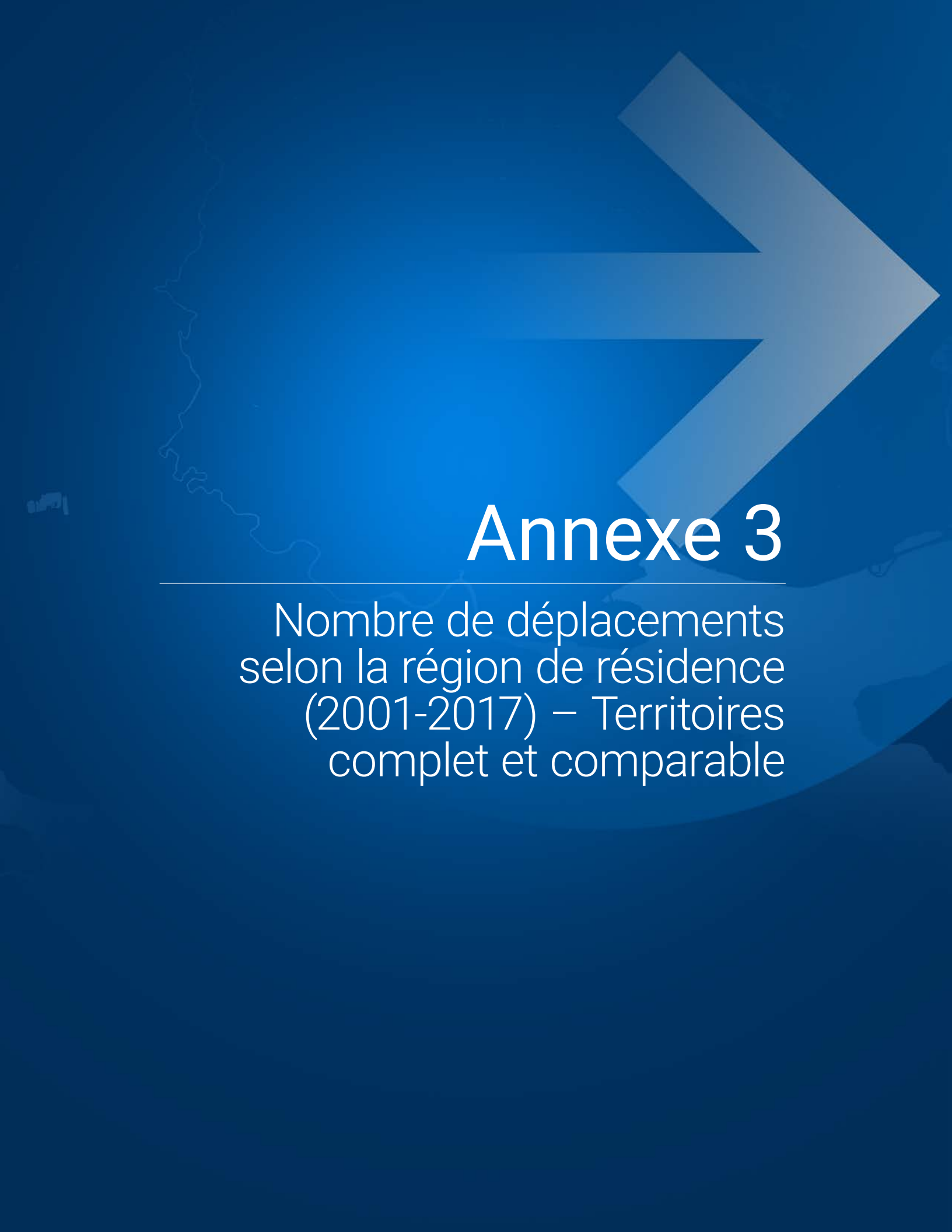
- 
1. Ville de Québec
 2. L'Ancienne-Lorette
 3. Saint-Augustin-de-Desmaures
 4. Sainte-Brigitte-de-Laval
 5. Lac-Beauport
 6. Lac-Delage
 7. Shannon
 8. Stoneham-et-Tewkesbury
 9. Saint-Gabriel-de-Valcartier
 10. Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
 11. Lac-Sergent
 12. Neuville
 13. Donnacona
 14. Pont-Rouge
 15. Fossambault-sur-le-Lac
 16. Lac-Saint-Joseph
 17. Wendake
 18. Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans
 19. Sainte-Pétronille
 20. Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans
 21. Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans
 22. Sainte-Famille
 23. Saint-François-de-l'Île-d'Orléans
 24. Boischatel
 25. L'Ange-Gardien
 26. Château-Richer
 27. Sainte-Anne-de-Beaupré
 28. Beupré
 29. Saint-Joachim
 30. Saint-Louis-de-Gonzague-du-Cap-Tourmente
 31. Saint-Ferréol-les-Neiges
 32. Saint-Tite-des-Caps
 33. Ville de Lévis
 34. Beaumont
 35. Saint-Charles-de-Bellechasse
 36. Saint-Michel-de-Bellechasse
 37. Saint-Vallier
 38. Saint-Henri
 39. Saint-Lambert-de-Lauzon
 40. Saint-Apollinaire
 41. Saint-Antoine-de-Tilly



Annexe 2

Carte du territoire de l'EOD 2017
de la région Québec-Lévis



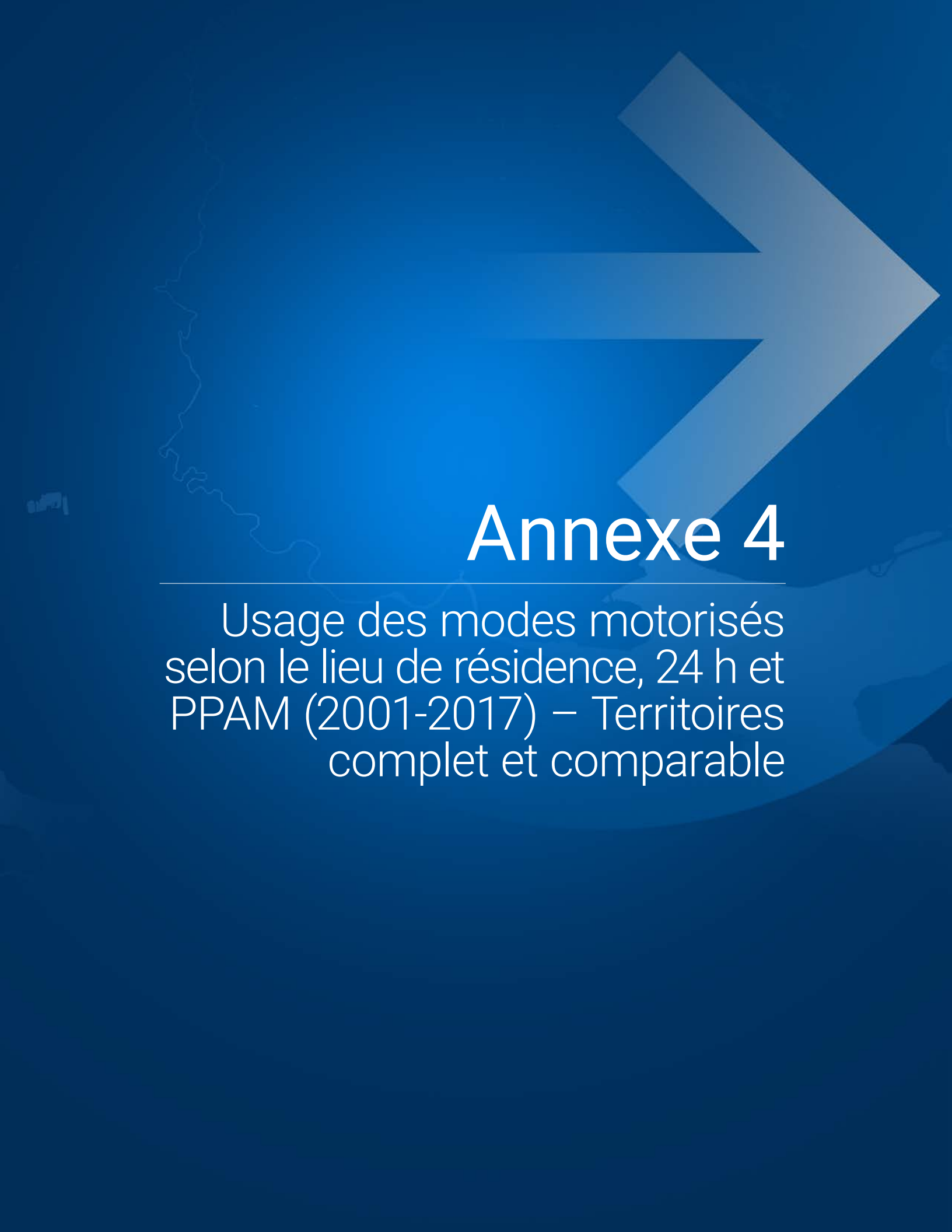


Annexe 3

Nombre de déplacements
selon la région de résidence
(2001-2017) – Territoires
complet et comparable

Déplacements		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	Nombre %	2 156 200 100 %	1 492 200 69,2 %	366 000 17,0 %	233 900 10,8 %	64 000 3,0 %
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2017	2 125 900	1 492 200	366 000	232 400	35 300
	2011	1 906 100	1 345 500	323 000	199 600	37 900
	2006	2 031 900	1 458 500	359 100	188 600	25 700
	2001	1 805 200	1 307 500	307 000	166 600	24 100
	Variation					
	De 2011 à 2017	11,5 %	10,9 %	13,3 %	16,4 %	-6,9 %
	De 2006 à 2011	-6,2 %	-7,7 %	-10,1 %	5,8 %	47,5 %
	De 2001 à 2006	12,6 %	11,5 %	17,0 %	13,2 %	6,6 %
	Variation de 2001 à 2017	17,8 % 320 700	14,1 % 184 700	19,2 % 59 000	39,5 % 65 800	46,5 % 11 200

Source : Enquêtes OD



Annexe 4

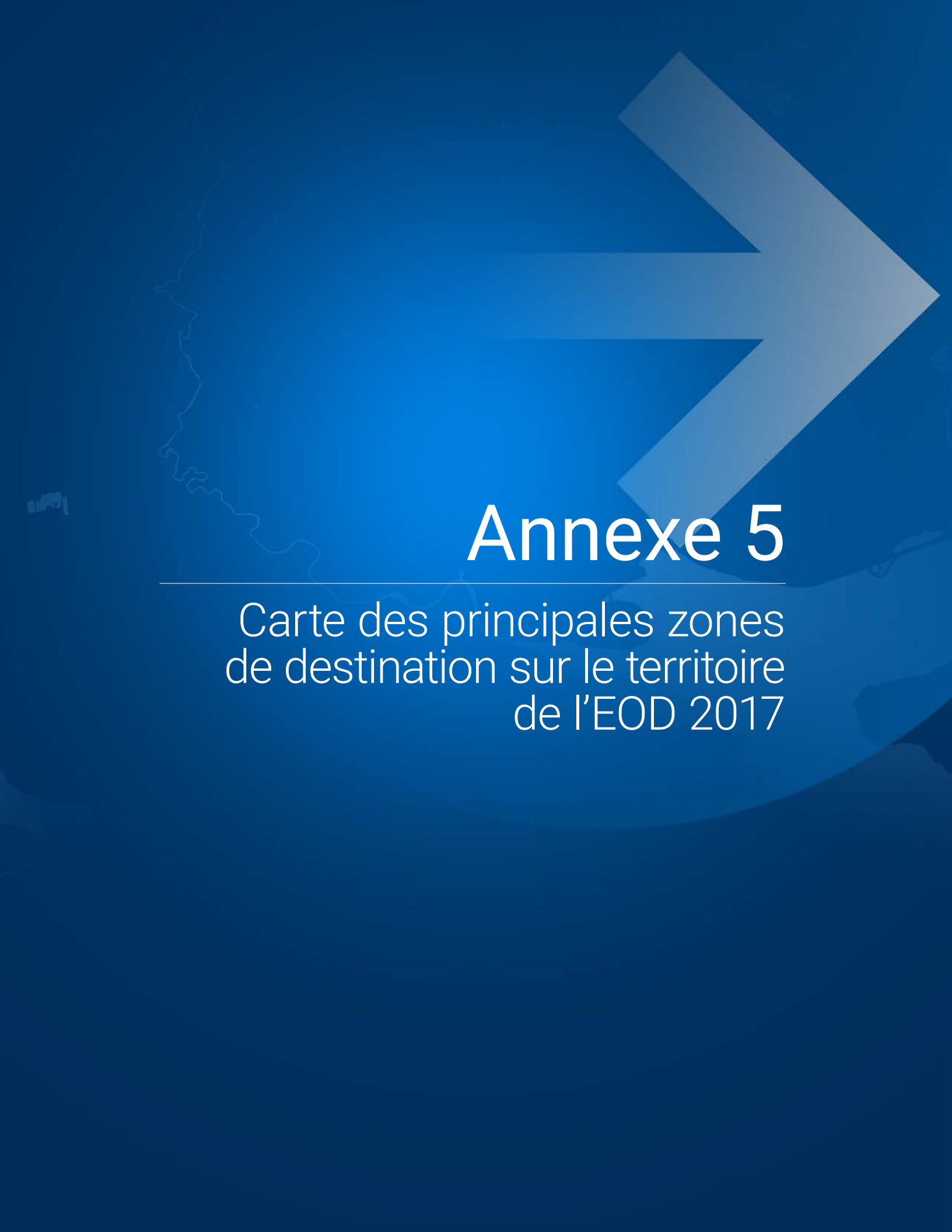
Usage des modes motorisés
selon le lieu de résidence, 24 h et
PPAM (2001-2017) – Territoires
complet et comparable

Motorisés - 24 h		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	Nombre %	1 926 500 100 %	1 297 900 67,4 %	342 700 17,8 %	225 000 11,7 %	60 900 3,2 %
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2017	1 898 000	1 297 900	342 700	223 500	33 900
	2011	1 715 500	1 182 300	303 100	193 000	37 100
	2006	1 764 400	1 237 000	327 200	176 600	23 600
	2001	1 590 800	1 132 900	280 500	155 000	22 400
	Variation					
	De 2011 à 2017	10,6 %	9,8 %	13,1 %	15,8 %	-8,6 %
	De 2006 à 2011	-2,8 %	-4,4 %	-7,4 %	9,3 %	57,2 %
	De 2001 à 2006	10,9 %	9,2 %	16,6 %	13,9 %	5,4 %
	Variation de 2001 à 2017	19,3 % 307 200	14,6 % 165 000	22,2 % 62 200	44,2 % 68 500	51,3 % 11 500

Source : Enquêtes OD

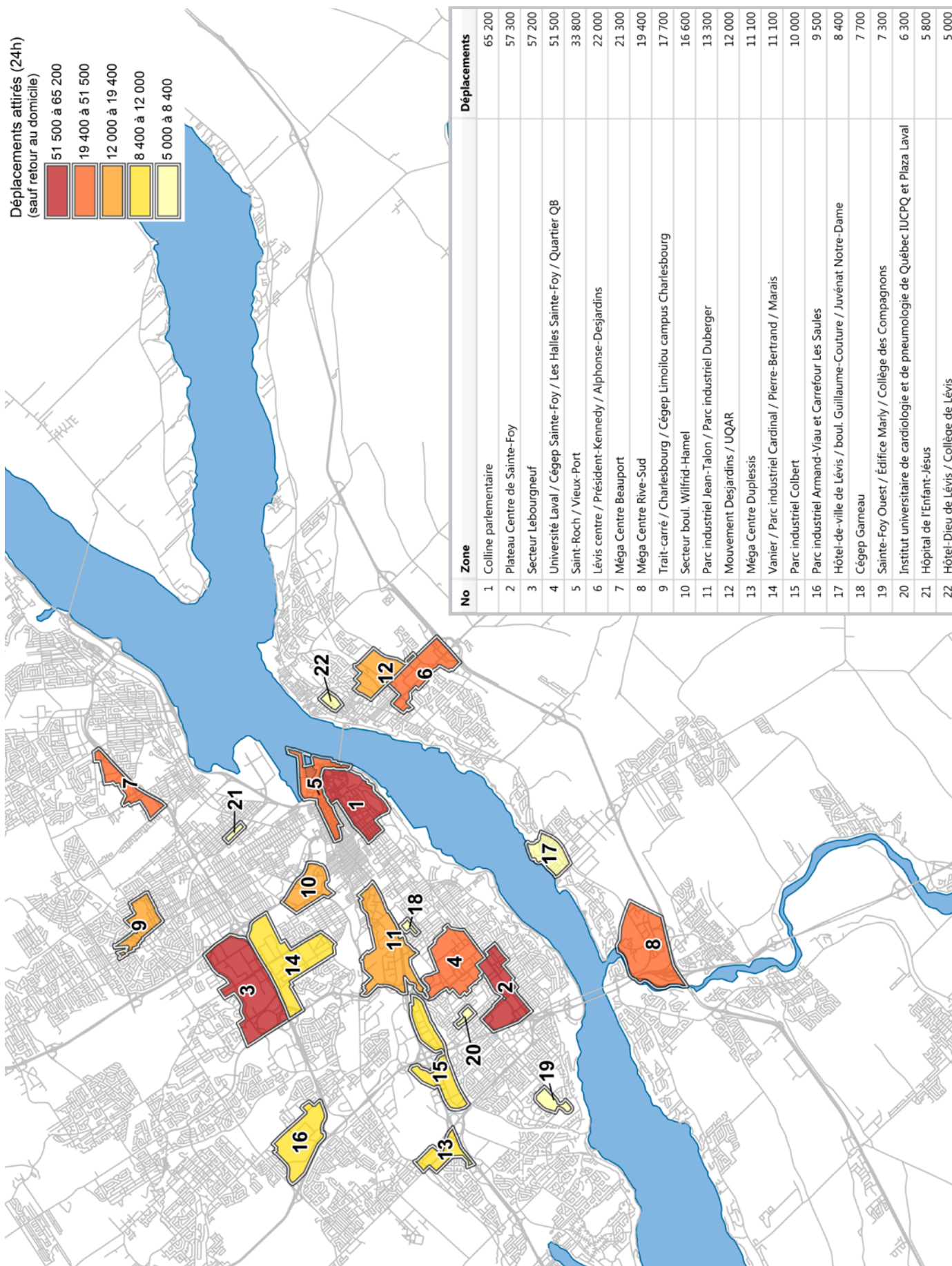
Motorisés - PPAM		Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet 2017	Nombre %	469 900 100 %	308 000 65,5 %	85 900 18,3 %	59 200 12,6 %	16 800 3,6 %
Territoire comparable 2001	Nombre					
	2017	462 000	308 000	85 900	58 800	9 300
	2011	436 700	294 000	80 300	51 900	10 500
	2006	407 100	280 200	79 300	41 600	6 000
	2001	380 300	265 000	70 600	38 400	6 300
	Variation					
	De 2011 à 2017	5,8 %	4,8 %	7,0 %	13,3 %	-11,4 %
	De 2006 à 2011	7,3 %	4,9 %	1,3 %	24,8 %	75,0 %
	De 2001 à 2006	7,0 %	5,7 %	12,3 %	8,3 %	-4,8 %
	Variation de 2001 à 2017	21,5 % 81 700	16,2 % 43 000	21,7 % 15 300	53,1 % 20 400	47,6 % 3 000

Source : Enquêtes OD



Annexe 5

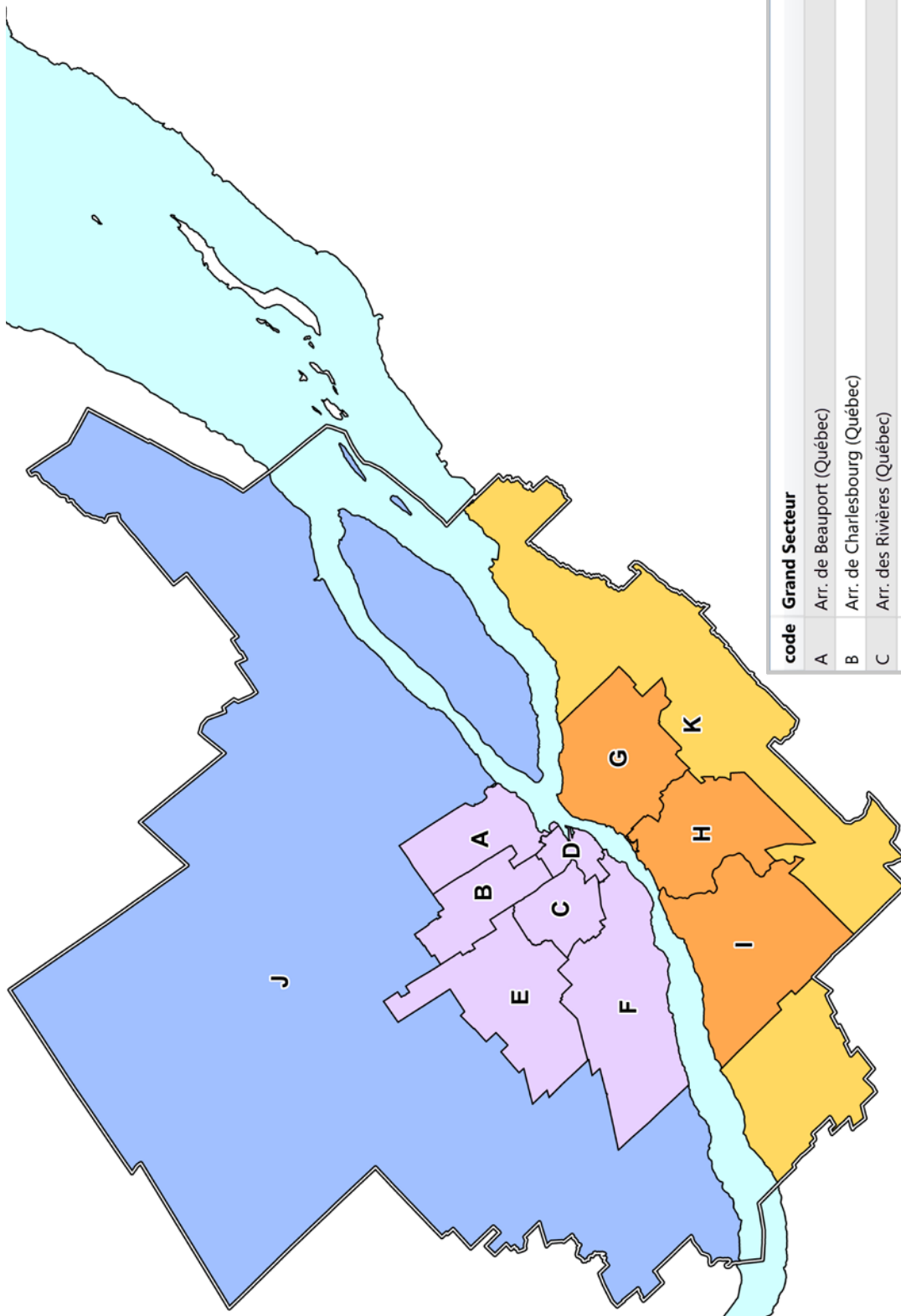
Carte des principales zones
de destination sur le territoire
de l'EOD 2017





Annexe 6

Carte des grands secteurs
du territoire de l'EOD 2017



code	Grand Secteur
A	Arr. de Beauport (Québec)
B	Arr. de Charlesbourg (Québec)
C	Arr. des Rivières (Québec)
D	Arr. de La Cité-Limoilou (Québec) et Notre-Dame-des-Ânges
E	Arr. de La Haute-Saint-Charles (Québec) et Wendake
F	Arr. de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (Québec), L'Ancienne-Lorette et Saint-Augustin-de-Desmaures
G	Arr. de Desjardins (Lévis)
H	Arr. des Chutes-de-la-Chaudière-Est (Lévis)
I	Arr. des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest (Lévis)
J	Couenne nord - y compris la MRC L'Île-d'Orléans
K	Couenne sud

