Origine Destination 2006

Faits saillants

# Enquête Origine - Destination 2006

## La mobilité des personnes dans la région de Québec

Juin 2008

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
3 JUIL. 2008
SPORTS QUÉBEC

CANQ
TR
PST
PL
108
2006
Synt.

RTC
RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE

Société de transport de Lévis

Québec

974951

Origine Destination 2006

Faits saillants

# Enquête Origine - Destination 2006

## La mobilité des personnes dans la région de Québec

Juin 2008

GTRD
CANQ
TR
PST
PL
108
2006
SYNT.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, CHEMIN SAINTE-FOY
1er ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC)

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE

Société de transport de Lévis

Transports Québec

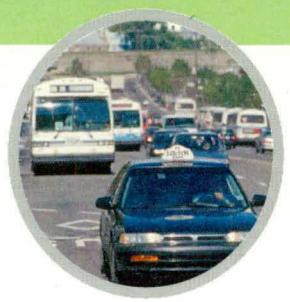
Le présent document a été préparé par le Service de la modélisation des systèmes de transport du ministère des Transports du Québec (MTQ) et par le Module des communications de la Direction de la Capitale-Nationale.

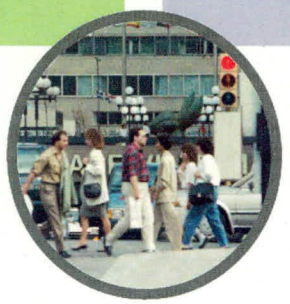
ISBN 978-2-550-53312-2

ISBN 978-2-550-53313-9 (PDF)

**Dépôt légal**
Bibliothèque nationale du Québec,
juin 2008

DCNAT_COMM_juin 2008





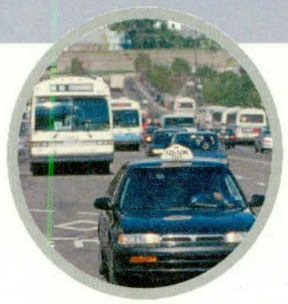
ÉTUDE Origine Destination 2006

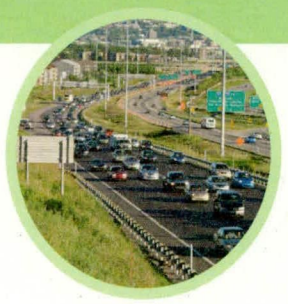
Je prends le vélo
Tu prends le bus
Il prend son auto
et vous ?

# Table des matières


| | | |
|---|---|---|
| **Introduction** | | **4** |
| **1.** | **Les principaux paramètres de l'enquête** | **5** |
| 1.1 | Le territoire | 5 |
| 1.2 | L'échantillonnage | 5 |
| 1.3 | L'entrevue | 6 |
| 1.4 | La portée temporelle | 6 |
| 1.5 | Les régions analysées | 6 |
| **2.** | **Les principaux facteurs qui influencent la mobilité** | **7** |
| **3.** | **Le portrait de la mobilité et son évolution** | **9** |
| 3.1 | Selon la période de la journée | 9 |
| 3.2 | Selon le motif de déplacement | 11 |
| 3.3 | Selon le mode de déplacement | 14 |
| 3.4 | L'usage de l'auto | 15 |
| 3.5 | L'usage des transports en commun | 16 |
| 3.6 | La part de marché des transports en commun | 17 |
| 3.7 | Les principales destinations de déplacement | 18 |
| **En résumé** | | **20** |
| **Annexe 1** | | **22** |
| **Annexe 2** | | **23** |


MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, CHEMIN SAINTE-FOY
8e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC)





ÉTUDE Origine Destination 2006

Je prends le vélo
Tu prends le bus
Il prend son auto
et vous ?

# Introduction

Au cours de l'automne 2006, un partenariat formé du ministère des Transports du Québec (MTQ), du Réseau de transport de la Capitale (RTC) et de la Société de transport de Lévis a assuré la réalisation d'une nouvelle enquête sur les déplacements dans la région de Québec. Appelée « enquête Origine-Destination », cette étude est reconduite tous les cinq ans depuis 1977 dans le but de tracer un portrait à jour de l'ensemble des déplacements faits par les résidents de la région et d'en suivre l'évolution.

Ces enquêtes sur les déplacements constituent, pour les acteurs tant municipaux que gouvernementaux, un outil fondamental d'aide à la planification des systèmes et des réseaux de transport urbain et au développement des politiques de transport.

Au terme de l'opération, qui s'est déroulée du 12 septembre au 8 décembre 2006, ce sont près de 34 000 entrevues téléphoniques portant sur les habitudes de déplacement des résidents de la grande région de Québec qui ont été réalisées auprès d'autant de ménages.

Les enquêtes Origine-Destination ne sont pas uniques à la région de Québec. À l'échelle de la province, le Ministère et ses partenaires en réalisent aussi pour les régions de Gatineau, de Montréal, de Sherbrooke et de Trois-Rivières[1]. Elles constituent aussi, ailleurs dans le monde, un outil irremplaçable pour comprendre les besoins toujours changeants en matière de transport dans les grandes agglomérations. La croissance continue de la mobilité des personnes et la multiplication des lieux d'activités font en sorte que les planificateurs doivent disposer d'un portrait détaillé et continuellement mis à jour des habitudes et des choix de déplacement des résidents. Où se rendent-ils? Pour quel motif? À quel moment? Par quels modes de transport? Voilà autant de questions auxquelles les enquêtes Origine-Destination répondent.

Le présent document expose sommairement les réponses à ces questions pour les grands secteurs de la région afin de dégager les principaux faits saillants de l'enquête Origine-Destination 2006.

La première section du document présente les principaux paramètres méthodologiques de l'enquête. La deuxième décrit l'évolution de quelques facteurs contextuels – principalement sociodémographiques – qui influencent la mobilité des personnes. Quant à la dernière section, elle dresse le portrait actuel de la mobilité des personnes tel qu'il a été perçu par l'enquête Origine-Destination de 2006 ainsi que son évolution depuis 1991.

1. Voir le www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquetes_origine_destination

# 1. Les principaux paramètres de l'enquête

## *1.1 Le territoire*

Le territoire couvert par l'enquête Origine-Destination 2006 déborde celui de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec. Il a été légèrement agrandi depuis l'enquête précédente (2001), principalement sur la Rive-Sud de Québec, où il englobe maintenant toutes les villes et municipalités situées entre Saint-Apollinaire (à l'ouest) et Saint-Vallier (à l'est). Sur la Rive-Nord, la municipalité de Lac-Sergent s'est ajoutée au territoire couvert en 2001, qui s'étend de Donnacona (à l'ouest) à Saint-Tite-des-Caps (à l'est), en incluant l'Île-d'Orléans.

Au total, ce sont 41 villes et municipalités de la région de Québec qui sont couvertes par l'enquête Origine-Destination 2006. Leur liste complète est présentée à l'annexe 1.

## *1.2 L'échantillonnage*

Les renseignements ont été recueillis au moyen d'entrevues téléphoniques confidentielles réalisées auprès de 33 859 ménages de la région de Québec choisis au hasard parmi la banque de numéros de téléphone résidentiels inscrits à l'annuaire téléphonique. Cet échantillon représente globalement 10,2 % des ménages localisés sur le territoire couvert par l'enquête; le taux d'échantillonnage atteint 10,4 % sur le territoire desservi par le RTC, 10,2 % sur celui desservi par la Société de transport de Lévis et environ 8,7 % ailleurs. La firme Léger Marketing a réalisé les entrevues à partir d'un centre d'appels situé à Québec, sous la supervision du ministère des Transports du Québec et du RTC.

Les résultats de l'enquête ont été soumis à un processus de pondération géographiquement stratifié visant à estimer la mobilité de l'ensemble de la population à partir de l'échantillon joint. À cette fin, les données découlant du recensement de 2006 de Statistique Canada[2] ont été utilisées, autant les renseignements sur les ménages que sur les effectifs de population, par groupe d'âge et de sexe.

### 1.3 L'entrevue

Les questions de l'enquête Origine-Destination 2006 portaient essentiellement sur trois aspects :

- Le profil du ménage : localisation, nombre de personnes, nombre de véhicules à sa disposition;
- Le profil de chacune des personnes composant le ménage : âge, sexe, possession d'un permis de conduire, possession d'un laissez-passer de transport en commun, adresse du lieu de travail ou d'études;
- Le profil des déplacements de chacune des personnes (renseignements relatifs à chacun des déplacements effectués la journée précédant l'entrevue) : motif et heure du déplacement, lieu de départ et de destination, modes de transport utilisés, lignes de transport en commun utilisées (le cas échéant).

L'information détaillée relative aux déplacements n'était recueillie que pour les membres du ménage âgés de 5 ans et plus. Seuls les déplacements personnels étaient répertoriés – les déplacements de nature commerciale ou professionnelle (ex. : camionneur, livreur) n'étaient pas consignés.

L'entrevue était réalisée auprès de la personne du ménage qui connaissait le mieux les déplacements de l'ensemble des personnes habitant avec elle. La durée moyenne d'une entrevue variait entre huit et dix minutes, en fonction de la taille du ménage et du nombre de déplacements effectués.

### 1.4 La portée temporelle

L'enquête Origine-Destination 2006 brosse un tableau de la mobilité des personnes habitant sur le territoire couvert au cours de l'automne 2006. Les journées déterminées pour les entrevues de même que le processus de pondération appliqué à l'enquête font en sorte que ses résultats sont représentatifs d'une journée ouvrable moyenne (du lundi au vendredi) de l'automne 2006.

Plus loin, les résultats seront présentés soit globalement pour l'ensemble de la journée (24 heures), soit pour certaines périodes de la journée en particulier. Ces périodes sont définies de la façon suivante :

- Période de pointe AM : 6 h 30 à 8 h 59
- Hors-pointe – jour : 9 h à 15 h 29
- Période de pointe PM : 15 h 30 à 17 h 59
- Soir / nuit : 18 h à 6 h 29

### 1.5 Les régions analysées

Dans le document, les résultats seront présentés de deux façons : pour l'ensemble du territoire précédemment défini ou pour ses quatre sous-régions d'analyse, soit :

- Agglomération de Québec
- Rive-Sud immédiate
- Ceinture Nord
- Ceinture Sud

La carte en annexe 2 montre le découpage correspondant à ces quatre sous-régions. Toutefois, compte tenu de l'évolution du territoire couvert par les enquêtes antérieures (1991, 1996 et 2001), seul le territoire des deux sous-régions centrales (l'agglomération de Québec et la Rive-Sud immédiate) peut être comparé d'une enquête à l'autre – ci-après désigné le **territoire comparable**. Il est à remarquer que le territoire de l'agglomération de Québec correspond précisément à celui de l'ancienne Communauté urbaine de Québec (CUQ), alors que celui de la Rive-Sud immédiate équivaut à celui des anciennes municipalités maintenant fusionnées à l'actuelle ville de Lévis, à l'exception du territoire de l'ancienne municipalité de Saint-Joseph-de-la-Pointe-de-Lévy, qui n'était pas compris dans l'enquête de 1991.

2. Chiffres bruts du recensement, tels que ceux rendus publics en septembre 2007. Des données corrigées à la suite des études postcensitaires sur la couverture devraient être publiées en septembre 2008 par Statistique Canada.

# 2. Les principaux facteurs qui influencent la mobilité

On ne peut dissocier l'analyse de l'évolution des déplacements de celle des principaux facteurs qui les conditionnent. Un des plus importants est la structure démographique de la population. Bien sûr, d'autres facteurs, notamment l'activité économique, la motorisation des ménages et le coût de l'essence influencent aussi la mobilité des gens et leurs habitudes de déplacements. 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 et les tendances qui s'en dégagent.

### *La croissance démographique*

- En 2006, la population du territoire couvert par l'enquête s'élevait à 755 300 personnes. Près de 70 % de celle-ci habitait l'agglomération de Québec, alors que 17 % se trouvaient sur le territoire de la Rive-Sud immédiate.
- Entre 2001 et 2006, on dénote une hausse de la population de 16 800 personnes (3,3 %) sur le territoire de l'agglomération de Québec et de 9 300 personnes (7,6 %) sur celui de la Rive-Sud immédiate.
- La croissance démographique a été trois fois plus rapide au cours des quinze dernières années sur le territoire de la Rive-Sud immédiate (21,8 %) que dans l'agglomération de Québec (7,1 %).

### *Le vieillissement de la population*

- En 2006, l'âge moyen des résidents de l'agglomération de Québec était de 41 ans, alors qu'il était de 38 ans sur le territoire de la Rive-Sud immédiate. L'âge moyen des personnes a augmenté de 5 ans par rapport à 1991.
- La part du groupe des 0-19 ans est passée de 25 % en 1991 à 20,6 % en 2006, alors que celle des 65 ans et plus est passée de 10,6 % à 14,8 %.

### *La hausse du marché de l'emploi*

- Selon les données des enquêtes de Statistique Canada sur la population active, l'emploi dans la région métropolitaine de recensement de Québec s'est accru depuis le creux de 1996, pour atteindre, en 2006, le niveau jamais égalé de 376 600 emplois.
- Cette progression s'accompagne d'une tertiarisation de l'emploi dans les pôles urbains et d'une déconcentration des emplois du secteur secondaire vers les pôles d'emplois périphériques.
- Selon l'enquête, l'agglomération de Québec procure près de 80 % des emplois de la région[3], bien que sa population ne représente qu'un peu moins de 70 % de la population totale. Cette situation reflète son statut de pôle économique régional, qui y attire nécessairement plus de déplacements que ceux générés par sa propre population.
- De 2001 à 2006, la croissance de l'emploi a néanmoins été beaucoup plus marquée sur la Rive-Sud immédiate (+ 22 %) que dans l'agglomération de Québec (+ 5 %).

3. Ce pourcentage est estimé à partir du lieu habituel de travail indiqué par les répondants lors de l'enquête Origine-Destination.

### *L'accroissement du nombre de ménages*

- Le nombre de ménages sur le territoire de l'enquête s'élevait à 333 300 en 2006.
- Entre 2001 et 2006, on observe une hausse de 13 200 ménages (5,8 %) sur le territoire de l'agglomération de Québec et de 5 100 ménages (10,6 %) sur celui de la Rive-Sud immédiate.

### *La diminution de la taille des ménages*

- En 2006, le nombre moyen de personnes par ménage sur le territoire de l'enquête se situait à 2,27. Il variait toutefois passablement à travers le territoire, s'élevant à 2,18 dans l'agglomération de Québec, mais atteignant jusqu'à 2,52 en périphérie.
- La taille des ménages diminue partout depuis 1991.

### *La stabilisation de la motorisation des ménages*

- En 2006, le taux régional de motorisation des ménages (estimé d'après l'enquête) était de 1,3 véhicule par ménage.
- Pour la première fois en quinze ans, le taux de motorisation des ménages n'a pas progressé entre 2001 et 2006.
- L'agglomération de Québec est le secteur où ce taux est le plus faible (1,2), tandis qu'il est le plus élevé sur la Rive-Sud (1,8). À titre de comparaison, le taux de motorisation observé pour la grande région de Montréal (2003) est de 1,2. Toutefois, il atteint seulement 0,9 pour l'île de Montréal elle-même. Il se situe de façon générale à 1,4 pour les régions de l'Outaouais (2005), de Sherbrooke (2003) et de Trois-Rivières (2000).

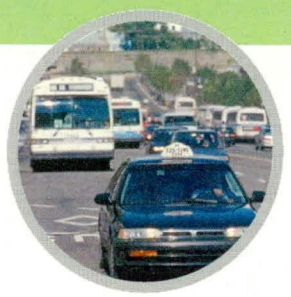
### *La hausse du parc de véhicules*

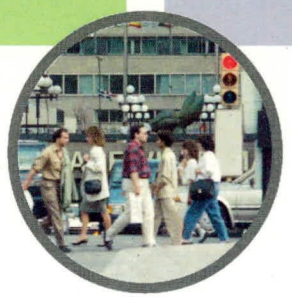
- Le nombre total estimé[4] de véhicules en circulation continue de croître dans la région, mais cette croissance ralentit au fil des ans.
- Entre 2001 et 2006, l'augmentation du nombre de véhicules estimé d'après l'enquête a été de 4,3 % dans l'agglomération de Québec, alors qu'elle était de 12,2 % entre 1991 et 1996. Le même phénomène est observé sur la Rive-Sud immédiate, qui affiche une croissance récente de 10,6 % par rapport à 19,6 % entre 1991 et 1996.

### *La hausse du prix de l'essence*

- Selon les données de la Régie de l'énergie du Québec, le prix moyen affiché de l'essence a connu une hausse de près de 100 % depuis la fin des années 90, passant de 55,3 ¢/l (moyenne en 1998) à 107,2 ¢/l (moyenne en 2007).
- Au moment de réaliser les enquêtes Origine-Destination, l'essence se vendait sensiblement au même prix (en dollars courants) en 1996 qu'en 2001 dans la région de la Capitale-Nationale, soit autour de 63 ¢/l. Par contre, son prix était d'environ 93 ¢/l à l'automne 2006, après avoir atteint jusqu'à 117 ¢/l quelques mois auparavant (été 2006).

4. Ce taux est déterminé à partir de la déclaration des répondants quant au nombre de véhicules motorisés dont disposent les membres du ménage pour effectuer leurs déplacements, qu'il s'agisse de motocyclettes, véhicules de promenade ou camionnettes, incluant les véhicules de nature commerciale ou fournis par l'employeur.





# 3. Le portrait de la mobilité et son évolution

À l'automne 2006, au cours d'une journée ouvrable typique, les résidents du territoire couvert par l'enquête Origine-Destination de Québec effectuaient plus de deux millions de déplacements, tous modes confondus, ce qui représente, chaque jour, près de 2,8 déplacements par personne[5]. Ce taux est nettement plus élevé que celui de 2,3 observé à Montréal (2003), mais tout à fait comparable à ceux de Sherbrooke (2,8 en 2003), de Trois-Rivières (2,9 en 2000) et d'Ottawa-Gatineau (2,8 en 2005).

Le nombre moyen de déplacements faits par les personnes s'étant déplacées (personnes dites mobiles) connaît par ailleurs une tendance à la hausse au fil des ans, passant de 2,9 déplacements par jour (1991) à 3,3 déplacements par jour (2006). Parallèlement à cela, le pourcentage de personnes n'ayant effectué aucun déplacement durant la journée (personnes dites non mobiles) diminue constamment d'une enquête à l'autre depuis 1991, passant de 19 % à 15 % en 2006. Ainsi, les résidents de la région sont moins nombreux à ne pas se déplacer et ceux qui se déplacent le font davantage.

Le portrait de ces déplacements faits par la population de la région de Québec est présenté ci-dessous sous différents angles : périodes de la journée, motifs, modes de transport et lieux de destination.

## *3.1 Selon la période de la journée*

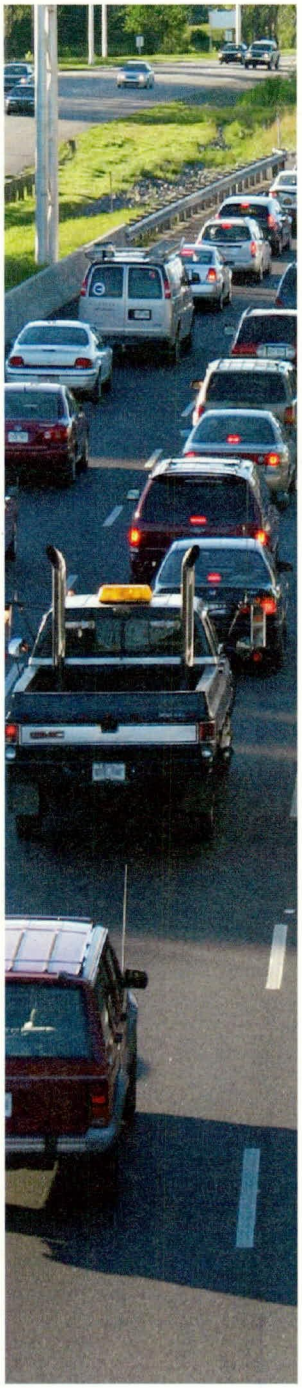
Pour un territoire comparable (agglomération de Québec et Rive-Sud immédiate), le nombre de déplacements des résidents est passé, entre 1991 et 2006, de 1,3 million à près de 1,8 million quotidiennement (+ 37 %)[6], alors que la population augmente de 10 % sur le même territoire. À la période de pointe du matin, le nombre de déplacements, qui était de 302 000, a augmenté à 382 000 durant la même période (+ 27 %).

**Tableau 1**

| **Nombre de déplacements** *(territoire comparable)* | **2006** | **2001** | **1996** | **1991** |
|---|---|---|---|---|
| POINTE AM | 382 100 | 365 500 | 321 700 | 302 000 |
| 24 HEURES | 1 793 400 | 1 614 600 | 1 573 900 | 1 310 400 |

5. Ces données concernent les personnes de 5 ans et plus.

6. L'enquête Origine-Destination de 1991 sous-estime toutefois un peu le nombre total de déplacements puisque ceux de nature intermédiaire (ex. : aller à l'épicerie en revenant du travail) n'étaient pas systématiquement recensés.



On se déplace donc beaucoup plus qu'avant, et de façon encore plus accentuée en dehors de la période de pointe du matin. En fait, comme le révèle le tableau 2, l'enquête permet de constater que le taux de croissance de la demande en déplacements durant la période de pointe du matin a ralenti depuis 2001 (hausse de 4,5 %), alors que l'inverse est observé pour la demande quotidienne totale (hausse de 11,1 %).

**Tableau 2**

| Croissance de la mobilité | Écart 01-06 | Écart 96-01 |
|---|---|---|
| POINTE AM | 4,5% | 13,6% |
| 24 HEURES | 11,1% | 2,6% |

Soulignons qu'on parle ici de mobilité totale, tous modes confondus (y compris la marche), et que ces chiffres peuvent cacher une très grande variabilité géographique et modale. Si, à l'échelle de la région, la croissance de la demande durant l'heure de pointe du matin apparaît plutôt modeste, rien n'empêche que certains corridors (routiers ou de transport collectif) puissent avoir connu des hausses importantes de fréquentation. Ceci peut expliquer la perception populaire selon laquelle la congestion augmente sur certains axes, d'autant plus qu'à l'approche d'un état de saturation du réseau, même une très faible hausse de la demande sur un axe routier très achalandé peut entraîner une dégradation rapide des conditions de circulation.

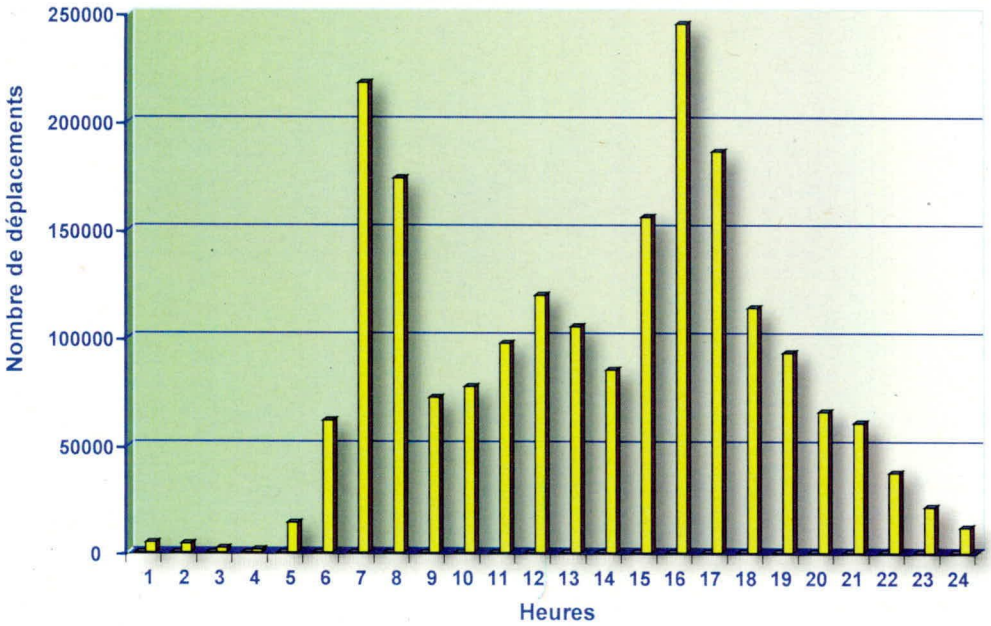
Le tableau 3 montre tout de même que la distribution de la demande en déplacements selon les périodes de la journée n'a pas beaucoup changé à travers les années, quoique l'on puisse percevoir un léger recul durant la période de pointe du matin au profit de la période creuse pendant la journée. La part des déplacements en soirée est également à la hausse.

En 2006, environ 21 % des déplacements quotidiens étaient effectués durant la période de pointe du matin par rapport à 25 % pendant celle de l'après-midi. La figure 1 confirme d'ailleurs que la pointe de l'après-midi est non seulement plus intense que celle du matin, mais qu'elle s'étale sur une plus longue période. Ce phénomène peut s'expliquer par le fait que les travailleurs et les étudiants retournent chez eux au même moment que les retraités et autres personnes qui terminent leurs activités quotidiennes (magasinage, loisirs, rendez-vous, etc.).

**Tableau 3**

| DÉPLACEMENTS PAR PÉRIODE *(territoire comparable)* | 2006 | | 2001 | 1996 | 1991 |
|---|---|---|---|---|---|
| POINTE AM | 382 100 | 21,3% | 22,6% | 20,4% | 23,0% |
| HORS-POINTE – JOUR | 557 600 | 31,1% | 30,5% | 32,8% | 30,4% |
| POINTE PM | 452 500 | 25,2% | 25,1% | 24,5% | 25,7% |
| SOIR/NUIT | 401 200 | 22,4% | 21,7% | 22,3% | 20,8% |
| TOTAL 24 HEURES | 1 793 400 | 100% | 100% | 100% | 100% |

**Figure 1: DÉPLACEMENTS PAR HEURE DE DÉPART - 2006**

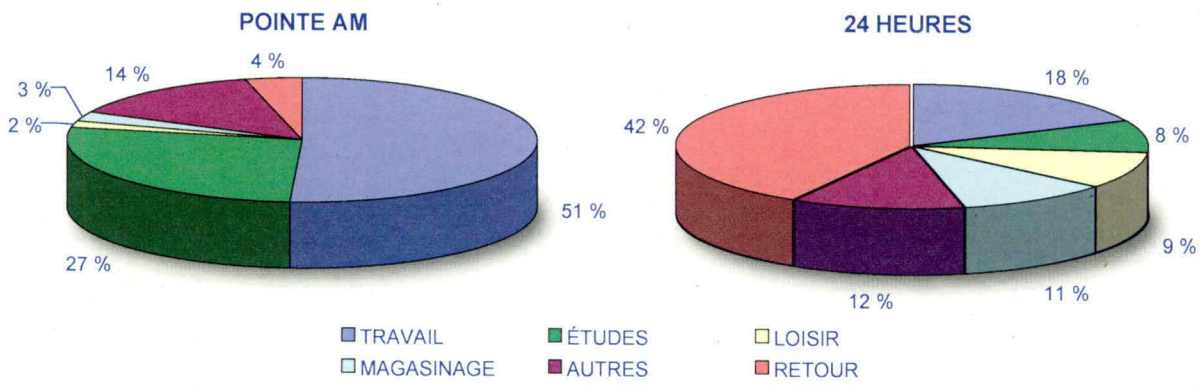


## *3.2 Selon le motif de déplacement*

En ce qui concerne la période de pointe du matin, 51 % des déplacements se font pour le travail[7], qui représente donc le principal motif de déplacement. Les études viennent ensuite, avec 27 % de la demande en transport, suivies du motif « autres » (14 %), dont les trois quarts des déplacements visent à « aller chercher ou reconduire quelqu'un ».

Sur une base quotidienne, les retours au domicile représentent évidemment le motif de déplacement le plus important (42 %). Leur proportion n'atteint pas exactement la moitié de l'ensemble des déplacements d'une journée parce que certains déplacements se font à l'intérieur d'une chaîne ou sont de nature intermédiaire.

**Figure 2 : DÉPLACEMENTS PAR MOTIF - 2006**




7. Le motif « travail » comprend les déplacements vers le lieu habituel de travail ou vers un autre lieu pour des raisons liées au travail et le premier maillon de la chaîne de déplacements d'un travailleur itinérant.

*Quoique des différences méthodologiques limitent les analyses relatives à l'évolution des motifs dans le temps, les tableaux qui suivent permettent de saisir les principaux changements apparus depuis 1991 au chapitre des raisons de déplacement.*

**Tableau 4**

| DÉPLACEMENTS POINTE AM, PAR MOTIF, AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC (territoire comparable) | 2006 | 2001 | 1996 | 1991 |
|---|---|---|---|---|
| TRAVAIL | 153 800 | 149 200 | 131 200 | 142 400 |
| ÉTUDES | 79 300 | 85 800 | 81 100 | 91 700 |
| LOISIR | 7 900 | 5 900 | 35 500 | 8 500 |
| MAGASINAGE | 5 200 | 3 100 | | |
| AUTRES | 43 700 | 38 100 | | |
| RETOUR | 12 100 | 9 600 | 7 200 | 2 300 |
| **TOTAL** | **302 000** | **291 700** | **255 000** | **244 900** |

**Tableau 5**

| DÉPLACEMENTS POINTE AM, PAR MOTIF, RIVE-SUD IMMÉDIATE (territoire comparable) | 2006 | 2001 | 1996 | 1991 |
|---|---|---|---|---|
| TRAVAIL | 41 100 | 36 700 | 33 700 | 31 800 |
| ÉTUDES | 22 900 | 24 000 | 22 700 | 23 400 |
| LOISIR | 1 800 | 900 | 8 600 | 1 400 |
| MAGASINAGE | 1 000 | 700 | | |
| AUTRES | 10 500 | 9 000 | | |
| RETOUR | 2 800 | 2 500 | 1 700 | 500 |
| **TOTAL** | **80 100** | **73 800** | **66 700** | **57 100** |

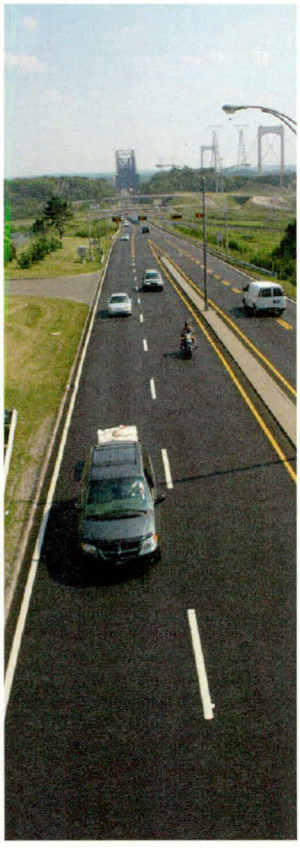


**Tableau 6**

| DÉPLACEMENTS 24 HEURES, PAR MOTIF, AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC (territoire comparable) | 2006 | 2001 | 1996 | 1991 |
|---|---|---|---|---|
| TRAVAIL | 255 200 | 237 600 | 225 900 | 224 700 |
| ÉTUDES | 115 700 | 126 700 | 131 500 | 154 100 |
| LOISIR | 139 700 | 109 700 | 368 700 | 204 000 |
| MAGASINAGE | 158 900 | 117 900 | | |
| AUTRES | 170 300 | 148 700 | | |
| RETOUR | 599 700 | 567 000 | 554 800 | 512 100 |
| **TOTAL** | **1 439 500** | **1 307 600** | **1 280 900** | **1 094 900** |

**Tableau 7**

| DÉPLACEMENTS 24 HEURES, PAR MOTIF, RIVE-SUD IMMÉDIATE (territoire comparable) | 2006 | 2001 | 1996 | 1991 |
|---|---|---|---|---|
| TRAVAIL | 67 000 | 58 200 | 58 800 | 47 700 |
| ÉTUDES | 30 100 | 31 800 | 32 000 | 34 300 |
| LOISIR | 31 400 | 22 400 | 81 400 | 30 300 |
| MAGASINAGE | 34 200 | 25 200 | | |
| AUTRES | 42 700 | 35 900 | | |
| RETOUR | 148 600 | 133 400 | 129 500 | 103 200 |
| **TOTAL** | **354 000** | **306 900** | **301 700** | **215 500** |

### *Les déplacements pour le travail*

Que ce soit pour la période de pointe du matin ou pour la journée entière, on dénote, de façon générale, un accroissement des déplacements pour le travail. Entre 1991 et 2006, cette croissance a été de 11,9 % durant les heures d'affluence du matin et de 18,3 % pour la journée entière.

Ce constat va évidemment de pair avec la hausse du nombre d'emplois décrite précédemment. Toutefois, la nature de ces emplois additionnels pourrait expliquer le fait que la hausse des déplacements pour le travail est plus forte pour l'ensemble de la journée que pour la période typique de la pointe du matin. Ce phénomène, qu'on observe à la fois sur le territoire de l'agglomération de Québec et sur celui de la Rive-Sud immédiate, peut être lié à la tertiarisation de l'emploi, qui s'accompagne souvent d'une diversification des horaires de travail causée par le travail à temps partiel, par le prolongement des heures d'ouverture des commerces, etc.

### *Les déplacements pour les études*

En ce qui a trait aux déplacements pour les études, l'enquête révèle une baisse importante de leur nombre entre 1991 et 2006, et ce, de manière encore plus prononcée sur le territoire de l'agglomération de Québec. Cette diminution est une conséquence de la décroissance de la natalité enregistrée depuis plusieurs années dans la région. Ses effets sur la demande de transport sont donc maintenant clairement perceptibles.

### *Les déplacements pour d'autres activités*

Comme en témoignent les hausses des déplacements pour des activités comme le magasinage, les loisirs et autres[8], les besoins croissants de mobilité observés pour une journée entière, en particulier en dehors de la pointe du matin, ne semblent pas étrangers à l'accroissement du nombre de personnes retraitées dans la région de Québec. Ces hausses peuvent également être attribuables à la progression importante du nombre de ménages à chacun desquels est associée une demande de base en déplacements dits « d'entretien ».

### *La différenciation selon le sexe*

En utilisant comme indicateur le nombre de déplacements pour le travail, il est intéressant de se servir des enquêtes Origine-Destination pour mesurer l'évolution différenciée de la participation au marché du travail, selon le sexe. Les enquêtes révèlent de fait que le nombre de déplacements des femmes pour le travail durant la période de pointe du matin a progressé quatre fois plus rapidement que celui des hommes. Le phénomène demeure, mais est moins différencié, lorsqu'on examine les activités de travail sur l'ensemble de la journée.

**Tableau 8**

| **DÉPLACEMENTS MOTIF TRAVAIL** *(territoire comparable, taux d'augmentation 1991-2006)* | **Homme** | **Femme** | **Total** |
|---|---|---|---|
| POINTE AM | 4,6% | 20,7% | 11,7% |
| 24 HEURES | 14,2% | 23,2% | 18,0% |

8. Le motif « loisir » comprend les déplacements pour les loisirs, les sorties au restaurant et la visite des amis ou de la parenté. Le motif « magasinage » englobe tout déplacement vers les commerces. La catégorie « autres » comprend tous les autres déplacements (ex. : santé, reconduire ou aller chercher quelqu'un, affaires personnelles, etc.). Le motif « retour » concerne les déplacements pour retourner au domicile.

### 3.3 *Selon le mode de déplacement*

À l'automne 2006, au cours d'une journée ouvrable typique, les résidents du territoire de l'enquête ont fait 2 030 700 déplacements[9], dont 87 % se sont effectués à bord d'un mode de transport motorisé et 13 % à pied ou en vélo. Si on porte l'analyse sur la période de pointe du matin, on voit la part des déplacements motorisés grimper à près de 90 % des 434 200 déplacements effectués.

L'automobile est le mode de transport le plus utilisé, autant sur une base quotidienne (75 %) que durant la période de pointe du matin (70 %). On constate toutefois que le transport en commun joue un rôle plus important durant la pointe (près de 10 %) que pendant l'ensemble de la journée (7 %), en raison du taux d'utilisation beaucoup moins grand en dehors des pointes.

**Tableau 9**

| DÉPLACEMENTS POINTE AM, PAR MODE *(territoire complet)* | 2006 | |
|---|---|---|
| | Nombre | % |
| MOTORISÉS | 389 700 | **89,8%** |
| AUTO | 305 200 | 70,3% |
| Conducteur | 250 400 | 57,7% |
| Passager | 55 000 | 12,7% |
| TRANSPORT EN COMMUN | 42 200 | 9,7% |
| AUTRES MOTORISÉS | 46 800 | 10,8% |
| Autobus scolaire | 40 500 | 9,3% |
| Taxi | 700 | 0,2% |
| Transport adapté | 1 000 | 0,2% |
| Autres | 4 600 | 1,1% |
| NON MOTORISÉS | 44 500 | **10,2%** |
| Vélo | 3 700 | 0,9% |
| À pied | 40 800 | 9,4% |
| **TOTAL** | **434 200** | **100%** |

**Tableau 10**

| DÉPLACEMENTS 24 HEURES, PAR MODE *(territoire complet)* | 2006 | |
|---|---|---|
| | Nombre | % |
| MOTORISÉS | 1 772 200 | **87,3%** |
| AUTO | 1 521 100 | 74,9% |
| Conducteur | 1 218 800 | 60,0% |
| Passager | 302 900 | 14,9% |
| TRANSPORT EN COMMUN | 139 500 | 6,9% |
| AUTRES MOTORISÉS | 122 400 | 6,0% |
| Autobus scolaire | 97 800 | 4,8% |
| Taxi | 5 600 | 0,3% |
| Transport adapté | 3 600 | 0,2% |
| Autres | 15 400 | 0,8% |
| NON MOTORISÉS | 258 500 | **12,7%** |
| Vélo | 17 600 | 0,9% |
| À pied | 240 900 | 11,9% |
| **TOTAL** | **2 030 700** | **100,0%** |

9. Parmi ce nombre, on compte un peu plus de 11 000 déplacements dits « bimodaux », c'est-à-dire qui ont nécessité plus d'un mode. Pour l'essentiel, il s'agit de déplacements combinant un trajet en autobus à un segment fait en automobile. Ceux-ci sont comptabilisés dans les tableaux 9 et 10 sous les deux rubriques. C'est pourquoi la somme des nombres détaillés peut dépasser les totaux nets de déplacements.

## 3.4 *L'usage de l'auto*

Environ 68 % des déplacements en automobile (conducteurs et passagers) recensés lors de l'enquête sont générés par les résidents de l'agglomération de Québec, 19 % par ceux de la Rive-Sud immédiate et 13 % par ceux des secteurs périphériques (ceintures), que ce soit au cours de la période de pointe du matin ou pour l'ensemble de la journée.

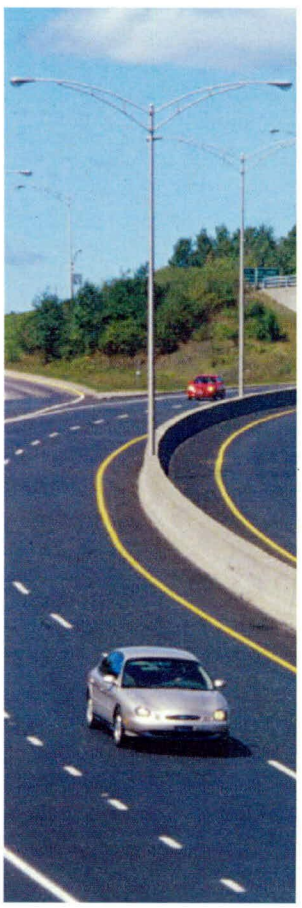
**Tableau 11**

| DÉPLACEMENTS POINTE AM, MODE AUTO | 2006 | | 2001 | 1996 | 1991 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | % | | | |
| AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC | 207 300 | 67,9% | 201 200 | 168 100 | 143 300 |
| RIVE-SUD IMMÉDIATE | 59 100 | 19,4% | 54 100 | 46 000 | 34 900 |
| CEINTURE NORD | 30 600 | 10,0% | | | |
| CEINTURE SUD | 8 200 | 2,7% | | | |
| **TOTAL** | **305 200** | 100,0% | | | |

**Tableau 12**

| DÉPLACEMENTS 24 HEURES, MODE AUTO | 2006 | | 2001 | 1996 | 1991 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | % | | | |
| AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC | 1 037 200 | 68,5% | 954 400 | 903 100 | 695 800 |
| RIVE-SUD IMMÉDIATE | 287 400 | 18,8% | 246 900 | 234 200 | 145 900 |
| CEINTURE NORD | 153 500 | 10,0% | | | |
| CEINTURE SUD | 42 900 | 2,8% | | | |
| **TOTAL** | **1 521 000** | 100,0% | | | |

On constate que la demande pour les déplacements en automobile augmente progressivement depuis 1991, et ce, sur les deux rives du territoire comparable et à toutes les périodes de la journée. Cependant, tel qu'il est indiqué au tableau 13 ci-dessous, cette croissance a ralenti sensiblement depuis 2001 pour la période de pointe du matin, surtout sur le territoire de l'agglomération de Québec.



Sur une base quotidienne, les augmentations de déplacements en automobile sont tout aussi importantes, quoiqu'un ralentissement ait été observé durant la deuxième moitié des années 90. Il n'est pas surprenant de constater, compte tenu de son développement rapide, que la Rive-Sud immédiate connaît, à ce chapitre, une croissance plus marquée que l'agglomération de Québec.

**Tableau 13**

| DÉPLACEMENTS POINTE AM, MODE AUTO | Écart $_{01\text{-}06}$ | Écart $_{96\text{-}01}$ |
|---|---|---|
| AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC | 3,0% | 19,7% |
| RIVE-SUD IMMÉDIATE | 9,2% | 17,6% |

**Tableau 14**

| DÉPLACEMENTS 24 HEURES, MODE AUTO | Écart $_{01\text{-}06}$ | Écart $_{96\text{-}01}$ |
|---|---|---|
| AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC | 8,7% | 5,7% |
| RIVE-SUD IMMÉDIATE | 16,4% | 5,4% |

Quant au taux d'occupation des véhicules — qu'on estime par le ratio du nombre total de déplacements en voiture (conducteurs ou passagers) sur le nombre de déplacements « auto-conducteur » — il atteint 1,23 durant la pointe du matin et 1,25 sur une période de 24 heures. Ces taux sont sensiblement les mêmes que ceux observés antérieurement à Québec (1991, 1996 et 2001), de même qu'à Sherbrooke en 2003, à Trois-Rivières en 2000, à Montréal en 2003 et à Ottawa-Gatineau en 2005.

## 3.5 L'usage des transports en commun

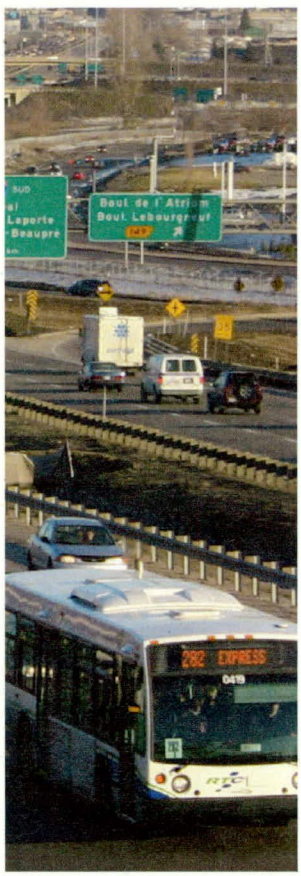
Le nombre de déplacements effectués en autobus sur l'ensemble du territoire de l'enquête en 2006 s'élève à 42 200 durant la période de pointe du matin. Parmi ceux-ci, 87 % sont faits par des résidents de l'agglomération de Québec, alors que près de 12 % sont faits par des Lévisiens, sans égard à l'organisme ou à la société de transport. Pour une journée entière, ce nombre passe à 139 500 déplacements (y compris les retours au domicile), dont 87 % sont effectués par des gens de l'agglomération de Québec.

**Tableau 15**

| DÉPLACEMENTS POINTE AM, MODE TC | 2006 | | 2001 | 1996 | 1991 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | % | | | |
| AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC | 36 800 | 87,2% | 33 200 | 31 600 | 39 500 |
| RIVE-SUD IMMÉDIATE | 4 900 | 11,6% | 3 500 | 2 900 | 2 900 |
| CEINTURE NORD | 500 | 1,2% | | | |
| CEINTURE SUD | 0 | 0,0% | | | |
| TOTAL | 42 200 | 100,0% | | | |

**Tableau 16**

| DÉPLACEMENTS 24 HEURES, MODE TC | 2006 | | 2001 | 1996 | 1991 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | % | | | |
| AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC | 124 200 | 89,0% | 115 000 | 121 100 | 153 800 |
| RIVE-SUD IMMÉDIATE | 13 700 | 9,8% | 10 700 | 9 400 | 9 500 |
| CEINTURE NORD | 1 500 | 1,1% | | | |
| CEINTURE SUD | 100 | 0,1% | | | |
| TOTAL | 139 500 | 100,0% | | | |



Après un déclin important du nombre de déplacements en autobus durant la période de pointe du matin dans l'agglomération de Québec entre 1991 et 1996, on constate une reprise soutenue qui se poursuit et même s'accélère en 2006. La fréquentation du transport en commun durant la pointe du matin augmente également sur la Rive-Sud, qui connaît une croissance encore plus appréciable que sur la Rive-Nord, bien que son achalandage soit beaucoup plus modeste.

**Tableau 17**

| DÉPLACEMENTS POINTE AM, MODE TC | Écart 01-06 | Écart 96-01 |
|---|---|---|
| AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC | 10,8% | 5,1% |
| RIVE-SUD IMMÉDIATE | 40,0% | 20,7% |

**Tableau 18**

| DÉPLACEMENTS 24 HEURES, MODE TC | Écart 01-06 | Écart 96-01 |
|---|---|---|
| AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC | 8,0% | -5,0% |
| RIVE-SUD IMMÉDIATE | 28,0% | 13,8% |

Lorsqu'on examine l'usage du transport en commun sur une base quotidienne, on constate également une hausse marquée depuis 2001 pour l'agglomération de Québec ainsi qu'une croissance accélérée pour la Rive-Sud immédiate.

974951

ERRATUM

**Modification au document « Faits saillants – Enquête Origine-Destination 2006 »**

Veuillez noter qu'une erreur s'est glissée à la fin du premier paragraphe de la page 16 du document précité. Ainsi, on aurait dû lire, au point 3.5 intitulé *L'usage des transports en commun* : « dont 89 % sont effectués par des gens de l'agglomération de Québec » au lieu de 87 %.

QTLD
CANP
TK
PST
FL
108

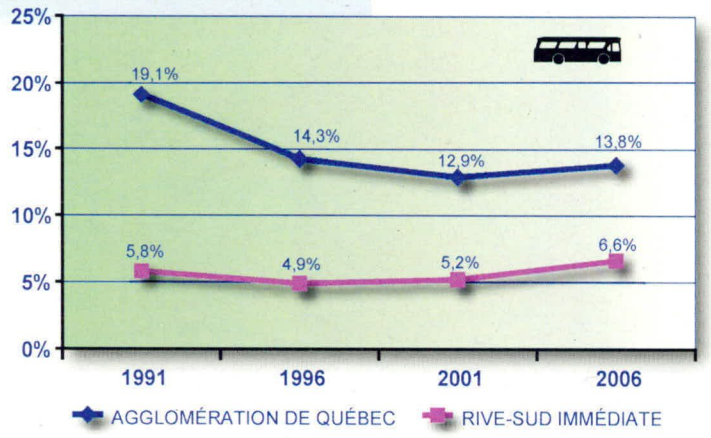
### *3.6 La part de marché des transports en commun*

La part de marché des transports en commun (TC) est calculée par rapport à l'ensemble des déplacements motorisés (donc, elle exclut les modes actifs tels la marche et le vélo). Elle est toujours plus importante durant les périodes de pointe que pour l'ensemble de la journée, car plus de services y sont offerts aux travailleurs et aux étudiants. Aussi, la congestion routière favorise le choix d'un mode de transport autre que l'auto.

Ainsi, durant la pointe du matin, la part modale des transports en commun a atteint 10,8 % en 2006 pour l'ensemble du territoire de l'enquête. Elle se situait à 13,8 % dans l'agglomération de Québec, soit une hausse de près de 1 % par rapport à celle observée en 2001, après le déclin enregistré à la suite du sommet de 19,1 % atteint en 1991. Pour la Rive-Sud immédiate, on constate une augmentation importante de l'usage des transports en commun, une hausse qui s'était déjà amorcée en 2001. En effet, la part de marché des transports en commun est passée de 4,9 % en 1996 à 6,6 % en 2006, dépassant ainsi le niveau atteint en 1991.

**Tableau 19**

| PARTS DE MARCHÉ POINTE AM, MODE TC *(territoire comparable)* | 2006 | 2001 | 1996 | 1991 |
|---|---|---|---|---|
| AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC | 13,8% | 12,9% | 14,3% | 19,1% |
| RIVE-SUD IMMÉDIATE | 6,6% | 5,2% | 4,9% | 5,8% |
| CEINTURE NORD | 1,2% | | | |
| CEINTURE SUD | 0,3% | | | |
| **TOTAL** | 10,8% | | | |




Pour une journée entière, la part de marché des transports en commun représentait 7,9 % des déplacements motorisés sur l'ensemble du territoire. Elle atteignait 10,2 % dans l'agglomération de Québec, soit un niveau similaire à celui observé en 2001, et 4,2 % pour la Rive-Sud immédiate. Quoique moins élevé que sur la Rive-Nord, ce taux confirme bien la reprise de l'usage des transports en commun déjà amorcée sur la Rive-Sud entre 1996 et 2001; taux qui est demeuré néanmoins en 2006 sous le sommet de 5,1 % observé en 1991.

**Tableau 20**

| PARTS DE MARCHÉ 24 HEURES, MODE TC *(territoire comparable)* | 2006 | 2001 | 1996 | 1991 |
|---|---|---|---|---|
| AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC | 10,2% | 10,1% | 11,1% | 16,5% |
| RIVE-SUD IMMÉDIATE | 4,2% | 3,8% | 3,5% | 5,1% |
| CEINTURE NORD | 0,8% | | | |
| CEINTURE SUD | 0,3% | | | |
| **TOTAL** | 7,9% | | | |

On constate donc, des deux côtés du fleuve, que la tendance est présentement renversée : la diminution des parts de marché du transport en commun observée dans la région de Québec par le passé fait maintenant place à une hausse.

### *3.7 Les principales destinations de déplacement*

Les enquêtes Origine-Destination constituent l'outil par excellence pour examiner en détail la distribution spatiale de la demande en transport à l'échelle de la région. Il est donc intéressant de déterminer les secteurs géographiques vers lesquels les gens se déplacent le plus sur une base quotidienne.

Ainsi, le tableau 21 démontre que le principal secteur de destination[10], tous modes de transport confondus, est le secteur du boulevard Laurier, dans l'arrondissement Sainte-Foy – Sillery de la ville de Québec. La forte concentration d'activités générées par les centres commerciaux (Place Ste-Foy, Laurier Québec, Place de la Cité), par les édifices à bureaux (SSQ, Hydro-Québec, etc.) et par le Centre hospitalier de l'Université Laval (CHUL) en fait le secteur le plus fréquenté de la région de Québec, en y attirant 36 600 déplacements par jour.

La colline Parlementaire est la deuxième destination la plus fréquentée quotidiennement dans la région de Québec. Évidemment, cette situation est grandement attribuable à la présence du Parlement et de plusieurs édifices à bureaux occupés par de nombreux employés de l'État ainsi qu'à la présence dans ce secteur de complexes hôteliers d'importance, du Grand Théâtre de Québec et de multiples commerces et restaurants qui génèrent ensemble environ 32 000 déplacements en moyenne chaque jour.

Au troisième rang des destinations les plus fréquentées quotidiennement dans la région de Québec se classe un autre secteur voisin des boulevards Laurier et Robert-Bourassa, soit le campus de l'Université Laval, qui cumule pour sa part 31 600 déplacements par jour. Parmi les dix principaux secteurs de destination répertoriés, quatre sont en fait concentrés à l'intérieur d'un rayon d'un peu plus d'un kilomètre dans l'arrondissement Sainte-Foy – Sillery, ce qui en fait, sur une base quotidienne, le plus important pôle de déplacements de la région de Québec. Il devance même le centre-ville de Québec, délimité à l'ouest par le boulevard Langelier et l'avenue De Salaberry jusqu'au Vieux-Port à l'est.

Sur le territoire de la Rive-Sud, le principal pôle de destination est le secteur de la route du Président-Kennedy, dans l'arrondissement Desjardins à Lévis, qui est la destination d'environ 18 500 déplacements par jour, ce qui le place au sixième rang dans la région.

**Tableau 21**
**DÉPLACEMENTS 24 HEURES, PAR PRINCIPAUX SECTEURS DE DESTINATION**

| Rang | Destination | Rive | Nombre de déplacements |
|---|---|---|---|
| 1 | Boulevard Laurier (centre commercial Laurier Québec, Place Ste-Foy, Place de la Cité, CHUL, SSQ) | NORD | 36 600 |
| 2 | Colline parlementaire / Place Québec / Grand Théâtre de Québec | NORD | 32 000 |
| 3 | Université Laval | NORD | 31 600 |
| 4 | Boulevard des Galeries (Galeries de la Capitale) | NORD | 20 300 |
| 5 | Vieux-Québec / Place d'Youville | NORD | 20 200 |
| 6 | Route du Président-Kennedy (Galeries Chagnon, Place Kennedy, Promenades de Lévis, Place Lévis) | SUD | 18 500 |
| 7 | Place Fleur-de-Lys / IRDPQ (Centre François-Charron) | NORD | 15 800 |
| 8 | Cégep de Sainte-Foy / Collège St-Lawrence / Pyramide Sainte-Foy | NORD | 15 700 |
| 9 | Route de l'Église (bureaux d'arrondissement, École secondaire De Rochebelle, Gare autobus Ste-Foy) | NORD | 14 500 |
| 10 | Mail Centre-ville / Place Jacques-Cartier / Bibliothèque Gabrielle-Roy | NORD | 13 300 |

10. En excluant les retours au domicile

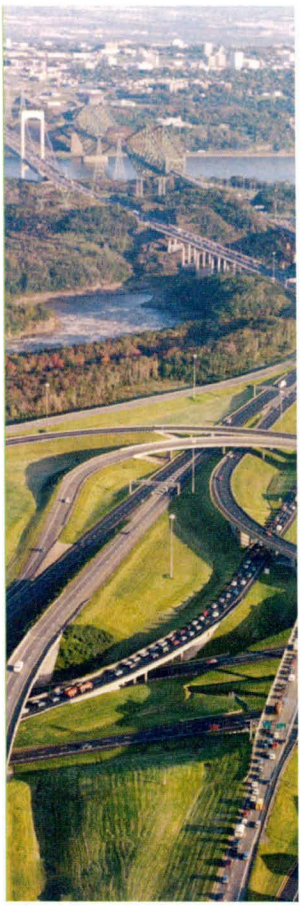
*La différenciation selon le but des déplacements*

Une analyse selon le but des déplacements révèle que le secteur le plus fréquenté quotidiennement pour le travail est la colline Parlementaire, suivi du secteur du boulevard Laurier et du Vieux-Québec. La concentration de nombreux édifices à bureaux et commerces, hôtels, hôpitaux ou lieux d'enseignement d'importance dans ces secteurs explique bien cette situation.

Pour les études, c'est évidemment le campus de l'Université Laval qui attire quotidiennement le plus d'étudiants, suivi du secteur du Cégep Sainte-Foy/ Collège St. Lawrence et du campus Charlesbourg du Cégep de Limoilou/ Polyvalente de Charlesbourg.

Pour le magasinage, le secteur préféré des consommateurs est celui du boulevard Laurier, suivi du boulevard des Galeries et du secteur de Place fleur-de-Lys.

Enfin, pour le motif « santé », c'est le secteur de l'Hôpital du Saint-Sacrement qui génère le plus de déplacements, suivi de celui du boulevard Laurier, qui englobe le Centre hospitalier de l'Université Laval (CHUL) et de nombreuses cliniques privées. La troisième place revient au secteur de l'Hôpital de l'Enfant-Jésus.



# En résumé

ÉTUDE Origine Destination 2006

Je prends le vélo
Tu prends le bus
Il prend son auto

et vous ?

Ce document a permis de dresser un portrait général de la mobilité des personnes à partir des résultats de l'enquête Origine-Destination réalisée à l'automne 2006 dans la grande région de Québec à la suite d'un partenariat technique et financier entre le ministère des Transports du Québec, le Réseau de transport de la Capitale et la Société de transport de Lévis.

Tenues tous les cinq ans depuis 1977, ces enquêtes permettent de décrire l'ensemble des déplacements faits par les résidents de la région durant une journée ouvrable typique de l'automne. Réalisées dans le but de soutenir tous les exercices de planification des transports des partenaires, elles permettent de suivre et de comprendre l'évolution de la mobilité de la population de même que celle des facteurs qui l'influencent.

Parmi ces facteurs, on note une croissance d'environ 10 % de la population de la région entre 1991 et 2006, laquelle s'accompagne d'un vieillissement naturel. Parallèlement, on observe que le nombre de ménages croît plus vite que la population, ce qui se traduit par une diminution de leur taille. Aussi, cette augmentation est plus marquée à l'extérieur de l'agglomération de Québec, constat lié au phénomène de l'étalement urbain. Le nombre de véhicules est également en hausse, autant sur le territoire de l'agglomération de Québec que sur celui de la Rive-Sud immédiate de Québec.

Cette trame de fond, qui reflète une évolution naturelle du tissu social, vient pour une large part camper les besoins et les comportements de déplacement de la population. À ce chapitre, l'enquête de 2006 révèle que plus de deux millions de déplacements sont quotidiennement effectués par la population dans la grande région de Québec, tous modes de transport confondus. Pour les résidents de l'agglomération de Québec et de la Rive-Sud immédiate, on constate une hausse de près 31 % du nombre quotidien de déplacements effectués par rapport à la situation de 1991. En plus d'être plus nombreux, les résidents qui se déplacent le font davantage, comme le démontre la progression du nombre de déplacements par personne mobile. Qui plus est, le pourcentage de personnes n'ayant effectué aucun déplacement durant la journée diminue constamment d'une enquête à l'autre, passant de 19 % en 1991 à 15 % aujourd'hui.

### *Les déplacements en automobile*

Pour le territoire comparable de la région de Québec, le nombre quotidien de déplacements en automobile comme conducteur ou passager demeure en progression entre 1991 et 2006, alors que le taux d'occupation des véhicules est demeuré stable à 1,2 personne par véhicule. Toutefois, cette croissance de

la mobilité en automobile a globalement beaucoup ralenti à la période de pointe du matin. Sur le territoire de l'agglomération de Québec, le nombre total de déplacements faits en automobile le matin n'a augmenté que de 3 % depuis 2001. Sur le territoire de la Rive-Sud immédiate, cette croissance a atteint 9,2 % au cours du dernier quinquennat, alors qu'elle s'élevait à près de 18 % entre 1996 et 2001.

### *Les déplacements en transport en commun*

Quoique le nombre quotidien de déplacements en transport en commun effectué dans la région de Québec demeure sous le niveau observé en 1991 (- 16 %), l'usage du transport en commun a augmenté de près de 10 % entre 2001 et 2006. Sur le territoire de l'agglomération de Québec, la hausse de 9 200 déplacements par jour (+ 8 %) depuis 2001 renverse la tendance antérieure. Sur le territoire de la Rive-Sud immédiate, l'augmentation de 3 000 déplacements par jour (+ 28 %) vient renforcer une reprise déjà perçue en 2001, alors que la hausse y était alors inférieure à celle maintenant observée.

### *La part de marché du transport en commun*

La mesure de la part modale du transport en commun permet d'apprécier l'évolution de sa performance par rapport aux déplacements faits avec l'ensemble des modes motorisés. L'enquête Origine-Destination de 2006 révèle à ce chapitre un renversement de la tendance antérieure.

Sur une base journalière, la part de marché du transport en commun, qui avait chuté pour le territoire de l'agglomération de Québec (16,5 % en 1991, 11,1 % en 1996 et 10,1 % en 2001), s'est stabilisée et s'est même légèrement redressée en 2006, où elle se situe à 10,2 %. Une reprise plus marquée est observée sur la Rive-Sud, dont le taux se situe à 4,2 % en 2006, après être passé de 5,1 % en 1991 à 3,8 % en 2001. Après plusieurs années de baisse, les parts de marché du transport en commun connaissent donc maintenant un redressement sur la base d'une journée complète.

On observe aussi des hausses plus importantes durant les périodes de pointe. À la pointe du matin, les parts de marché du RTC et de la Société de transport de Lévis correspondent respectivement en 2006 à 13,8 % et à 6,6 % des déplacements motorisés, par rapport à 12,9 % et à 5,2 % en 2001.

### *Les principales destinations des déplacements*

Au chapitre des principales destinations fréquentées durant un jour ouvrable d'automne, le secteur du boulevard Laurier – compris entre les centres commerciaux Place Ste-Foy et Laurier Québec – arrive en tête de liste dans la région de Québec. Ce secteur est la destination de 36 600 déplacements en moyenne, tous modes de transport confondus.

Au second rang régional se classe le secteur de la colline Parlementaire, au centre-ville de Québec, qui est le lieu d'arrivée d'environ 32 000 déplacements chaque jour, suivi en troisième place du campus de l'Université Laval, qui génère pour sa part 31 600 déplacements en moyenne par jour. Suivent ensuite, par ordre d'importance du nombre moyen de déplacements quotidiens, les secteurs du boulevard des Galeries (Galeries de la Capitale), du Vieux-Québec (y compris la Place d'Youville) et de la route du Président-Kennedy (Galeries Chagnon) qui se révèle, quant à elle, la principale destination fréquentée sur la Rive-Sud.

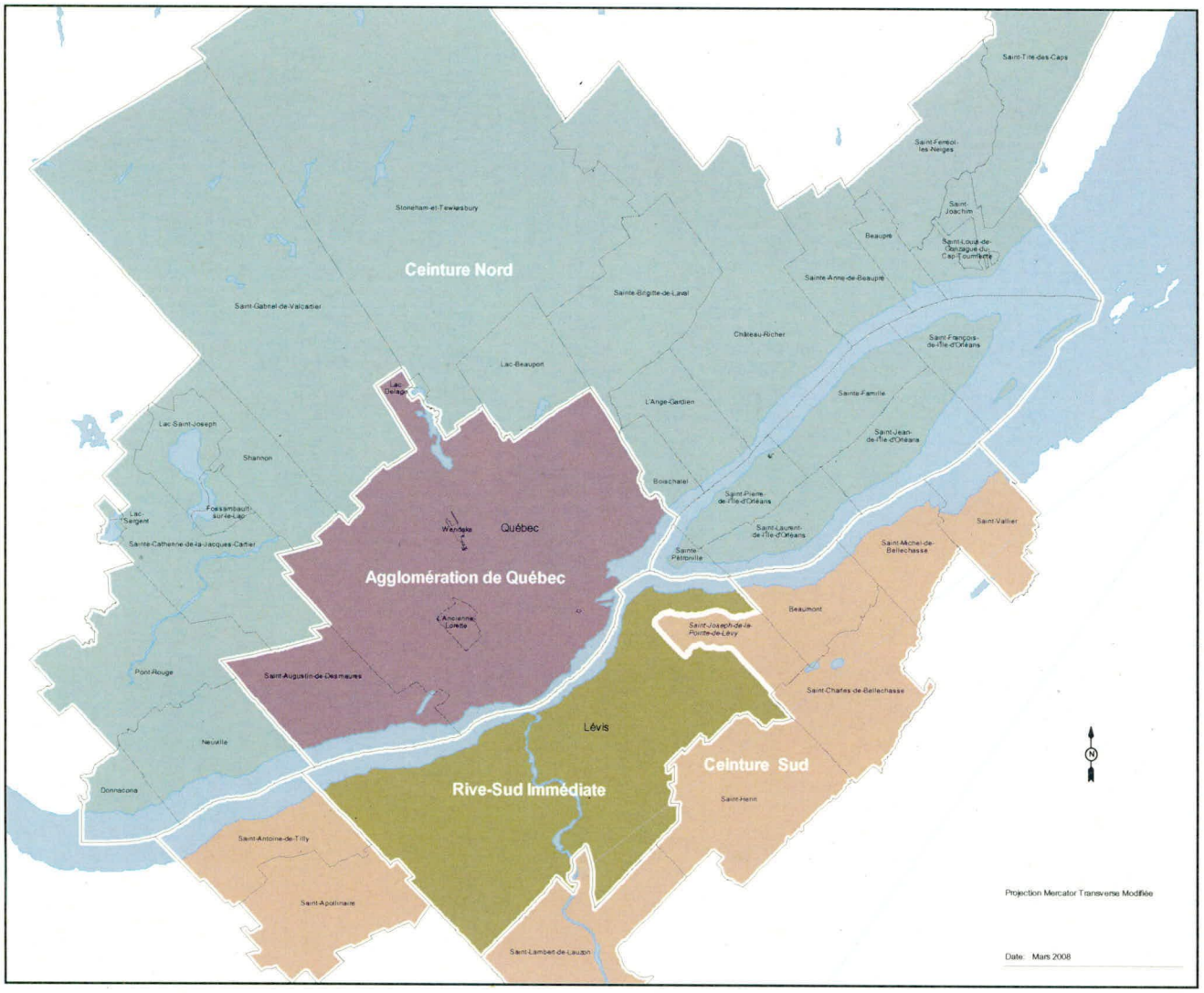
# Annexe 1

## Municipalités couvertes par l'enquête Origine-Destination 2006

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 (Village Huron)
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. Beaupré
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

## Territoire couvert par l'enquête Origine-Destination 2006 - Québec




Sous-région

- Agglomération de Québec
- Ceinture Sud
- Ceinture Nord
- Rive-Sud Immédiate

Limite municipale (Janvier 2006)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
QTR A 233 901
DCNAT_COMM_juin 2008

Transports Québec

Société de transport de Lévis

RTC
RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE