

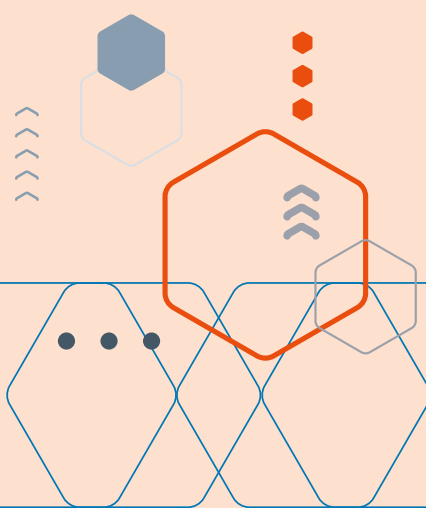


➤ Portait actuel
et potentiel de la



Mobilité active

Vision de la mobilité active
2023-2027





À titre de complément de la Vision de la mobilité active, ce document vise à préciser le portrait de l'évolution et des dynamiques récentes de la mobilité active sur le territoire de la ville de Québec ainsi qu'à décrire son potentiel.

Ce portrait a été conçu à partir des données des enquêtes origine-destination 2011 et 2017 de la région de Québec, des données du recensement de Statistique Canada, des données sur l'emplacement des arrêts du Réseau de transport de la Capitale (RTC) et d'une étude du potentiel de transfert modal des modes motorisés aux modes actifs basée sur l'enquête origine-destination 2017¹ et réalisée par la [Chaire de recherche Mobilité de Polytechnique Montréal](#).

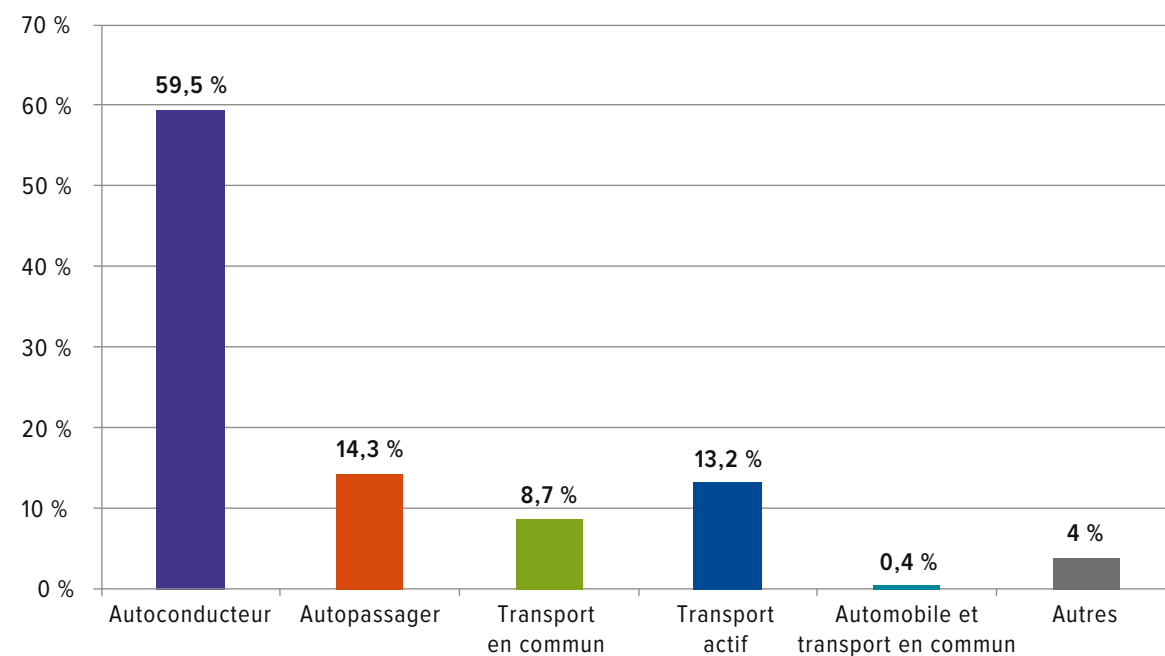


¹ L'enquête origine-destination 2017 est accessible sur le site du ministère des Transports : [Enquête origine-destination 2017 de la région de Québec-Lévis](#).

UNE TENDANCE FAVORABLE AUX TRANSPORTS ACTIFS

Selon les données de la dernière enquête origine-destination réalisée en 2017, les déplacements effectués au cours d'une journée typique de semaine par la population de Québec sont faits à 59,5 % en autoconducteur, soit une augmentation de 0,7 % par rapport à 2011.

Figure 1 — Modes de transport utilisés par la population de la ville lors de leurs déplacements



De leur côté, les déplacements actifs suscitent un intérêt croissant de la part de la population. En 2017 :

- **11,7 % des déplacements sont faits à pied**, une hausse de 4,9 % par rapport à 2011;
- **1,6 % des déplacements sont faits à vélo**, une hausse de 36,4 % par rapport à 2011.

Cela représente une augmentation globale de 7,7 % de l'usage des transports actifs pour atteindre 13,2 %² en 2017. Le tableau 1 illustre bien l'évolution des parts modales des transports actifs et montre une tendance favorable à la mobilité durable dans la majorité des arrondissements.

² Les valeurs sont arrondies, ce qui peut engendrer des différences dans les totaux présentés.

Tableau 1 — Évolution de l'utilisation des transports actifs par la population de Québec entre 2011 et 2017 selon l'arrondissement et le mode

Arrondissements	Part modale de la marche		Part modale du vélo		Part modale des transports actifs (marche et vélo)	
	2011	2017	2011	2017	2011	2017
Beauport	6,1 %	5,5 %*	0,5 %	0,6 %**	6,6 %	6,1 %*
Charlesbourg	6,0 %	5,9 %*	0,5 %	0,7 %**	6,5 %	6,6 %**
Les Rivières	7,2 %	6,5 %*	0,7 %	0,8 %**	7,9 %	7,2 %*
La Cité-Limoilou	26,1 %	29,6 %**	2,5 %	3,9 %**	28,6 %	33,5 %**
Haute-Saint-Charles	4,8 %	5,2 %**	0,4 %	0,4 %**	5,2 %	5,6 %**
Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge	10,8 %	10,5 %*	1,5 %	1,8 %**	12,3 %	12,3 %**
Ville de Québec	11,1 %	11,7 %**	1,1 %	1,6 %**	12,2 %	13,2 %**

* Diminution entre 2011 et 2017

** Augmentation entre 2011 et 2017

De plus, comme l'illustre le tableau 2, le secteur de résidence a un impact sur les habitudes de déplacements et les choix de modes. Plus spécifiquement, ces deux éléments sont directement influencés par l'offre en transport, l'aménagement du milieu et les distances à parcourir. De la sorte, l'utilisation des transports actifs est plus forte dans les habitudes de déplacements des résidents des arrondissements de La Cité-Limoilou et de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge.

Tableau 2 — Distribution du nombre de déplacements actifs en 2017, par secteur de résidence

Arrondissements	Population		Déplacements	
	Nombre de résidents	% pop. secteur / pop. totale	Nombre de déplacements effectués par les résidents	% dépl. secteur / dépl. totaux
Beauport	80 968	15,2 %	12 599	6,8 %
Charlesbourg	80 556	15,1 %	13 640	7,4 %
Les Rivières	73 018	13,7 %	13 906	7,6 %
La Cité-Limoilou	108 857	20,4 %	97 637	53,0 %
Haute-Saint-Charles	87 608	16,4 %	12 669	6,9 %
Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge	103 065	19,3 %	33 730	18,3 %
Ville de Québec	534 072	100,0 %	184 180	100,0 %



Quelques données clés

Pour bien visualiser et comprendre la situation actuelle de la mobilité durable à Québec, voici quelques données clés tirées de l'enquête origine-destination 2017.

Quelques définitions...

Dans le contexte de l'enquête origine-destination, les formes de mobilité décrites ci-dessous peuvent être définies de la façon suivante :

- **La marche** : consiste en un déplacement effectué entièrement à pied à des fins utilitaires³;
- **Le vélo** : consiste en un déplacement effectué à vélo à des fins utilitaires;
- **L'intermodalité** : réfère à un usage combiné de différents modes de transport lors d'un même déplacement, comme le vélo et ensuite l'autobus.



La marche

Quelques données sur les déplacements à pied

- **70 % trouvent leur origine et leur destination dans un même quartier**⁴
- **80 % font moins de 1 km de distance** à vol d'oiseau
- **Leur distance moyenne est de 750 m** à vol d'oiseau
- **Leur part modale**⁵ **demeure stable** de septembre à décembre (≈ 11 %)

Le vélo

Quelques données sur les déplacements à vélo

- **64 % trouvent leur origine et leur destination dans un même arrondissement**⁶
- **67 % font moins de 3 km de distance** à vol d'oiseau
- **Leur distance moyenne est de 2,8 km** à vol d'oiseau

³ À des fins utilitaires signifie avec un but précis comme aller au travail, à l'épicerie, à l'arrêt d'autobus, à l'école, etc. Ce n'est pas seulement pour le plaisir de se promener.

⁴ Quartier ici est utilisé pour décrire les différents quartiers incluent dans chaque arrondissement de la Ville de Québec.

⁵ La part modale d'un mode de déplacement est la proportion (pourcentage) qu'il occupe sur la totalité des déplacements effectués.

⁶ Ici arrondissement est utilisé pour parler des six arrondissements officiels de la Ville de Québec.

- Part modale mensuelle :
 - 2,8 % en septembre
 - 2,2 % en octobre (diminution d'environ 23 % par rapport à septembre)
 - 0,8 % en novembre (diminution d'environ 62 % par rapport à octobre)
 - 0,5 % en décembre (diminution d'environ 35 % par rapport à novembre)



L'intermodalité

Quelques données sur les déplacements intermodaux

Les données de l'enquête origine-destination jumelées à la localisation des arrêts du RTC ont permis de brosser un portrait partiel des déplacements intermodaux à Québec, entre autres sur les lignes Métrobus :

- Pour les **déplacements vers les arrêts des lignes de Métrobus** :
 - **85,3 % sont faits à la marche**
 - **83,5 %** de ces déplacements sont faits sur une **distance inférieure à 800 m**
- **La marche demeure le principal mode d'accès aux stations pour tous les déplacements de moins de 1,1 km**
 - Pour de plus grandes distances à parcourir, la correspondance avec d'autres lignes de transport est privilégiée.

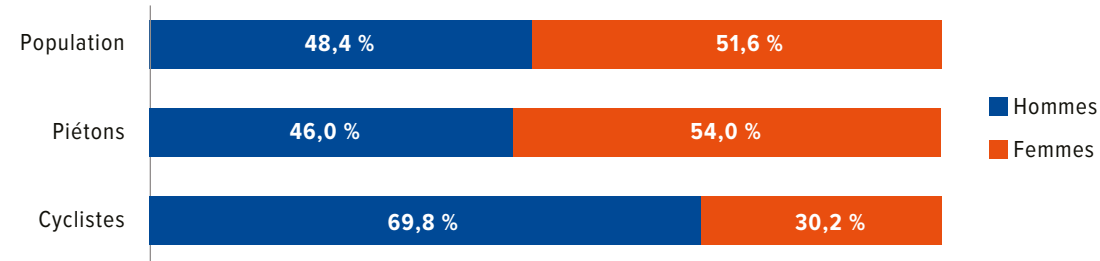
Qui utilise les transports actifs?

Toujours selon l'enquête origine-destination 2017, lors d'un jour typique de semaine, certains groupes au sein de la population de Québec se démarquent comme plus susceptibles de se déplacer en transport actif :

- Selon la figure 2 :
 - Proportionnellement, les femmes utilisent davantage la marche
 - Proportionnellement, les hommes utilisent davantage le vélo

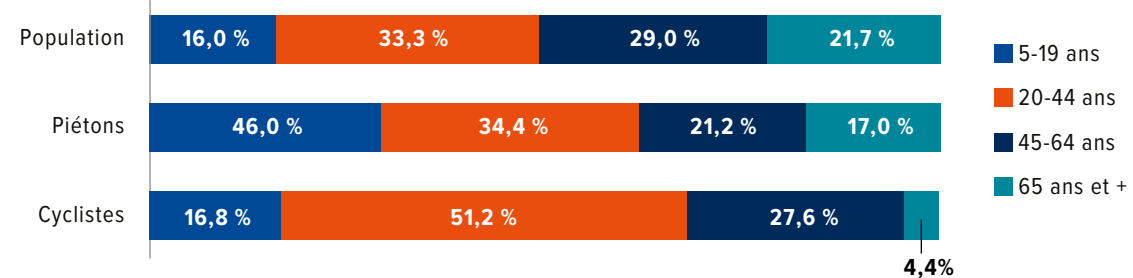


Figure 2 — Répartition de la population, des piétons et des cyclistes dans la ville de Québec selon le genre (féminin ou masculin)



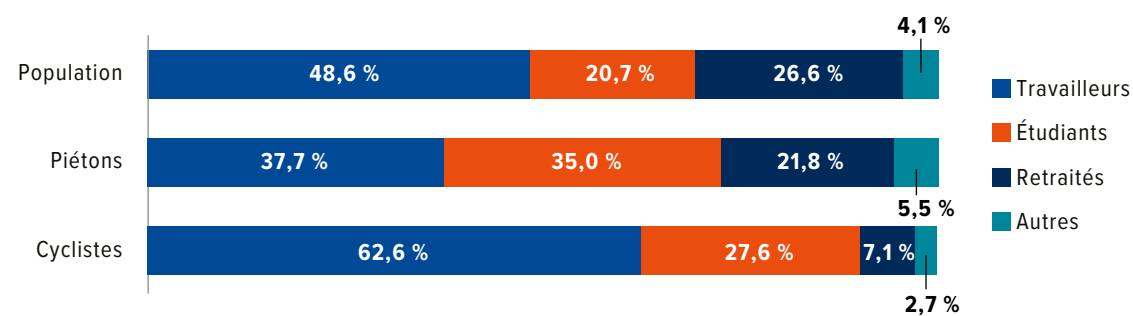
- Selon la figure 3, la population de :
 - Moins de 45 ans est surreprésentée dans l'usage du vélo
 - Plus de 65 ans est sous-représentée dans l'usage de la marche et du vélo

Figure 3 — Répartition de la population, des piétons et des cyclistes dans la ville de Québec selon les groupes d'âge (5-19 ans, 20-44 ans, 45-64 ans et 65 ans et +)



- Selon la figure 4, la population :
 - Aux études est surreprésentée dans l'usage de la marche et du vélo
 - Sur le marché du travail est surreprésentée dans l'usage du vélo

Figure 4 — Répartition de la population, des piétons et des cyclistes dans la ville de Québec selon l'occupation (travail, étude, retraite et autres)



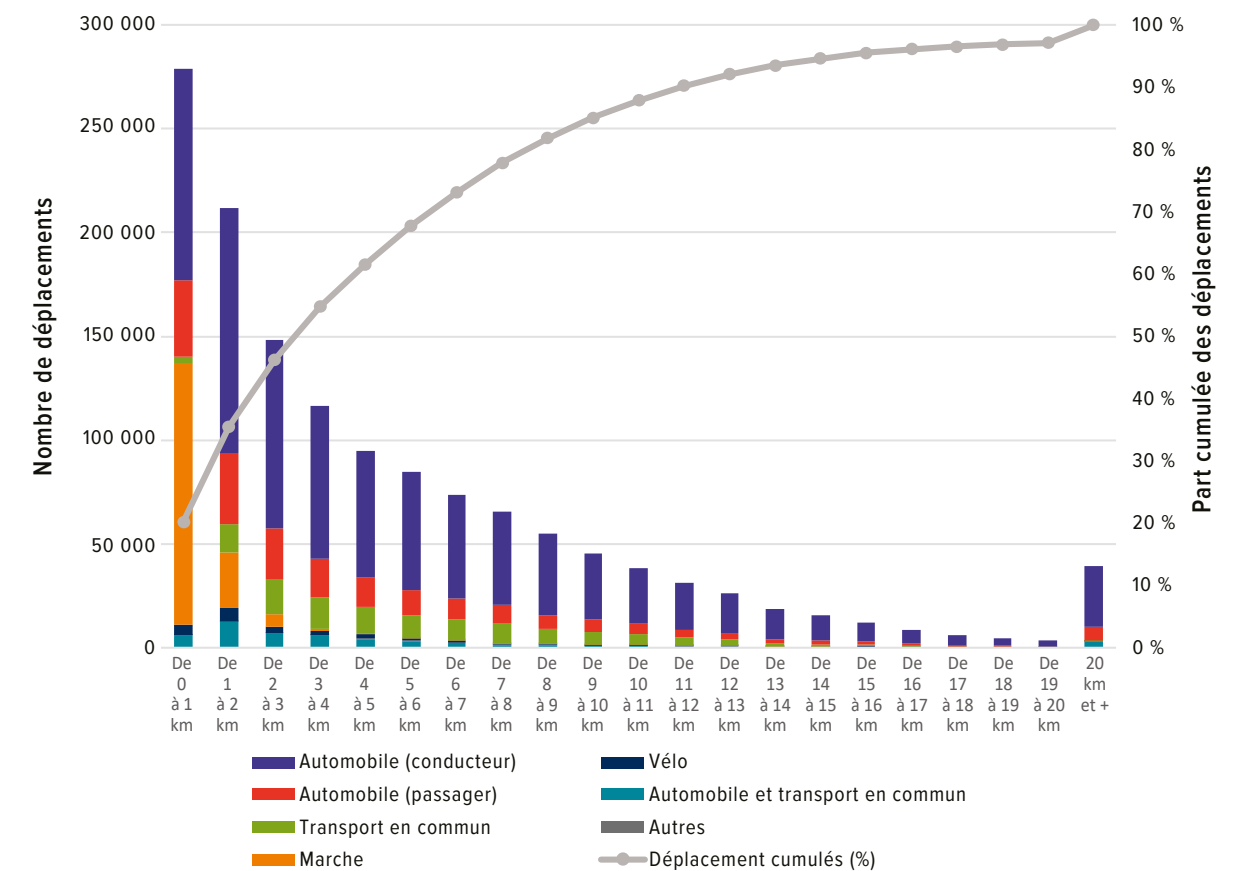
UN IMPORTANT POTENTIEL À CONCRÉTISER

Tel qu'illustré à la figure 5, **62 % de tous les déplacements effectués au cours d'une journée de semaine typique sont de moins de 5 km. Ces courtes distances présentent un fort potentiel pour les transports actifs.**

Même si les valeurs présentées au tableau 2 montrent une tendance favorable et à la hausse de la mobilité active, l'utilisation de l'automobile reste prédominante, et ce, même pour des déplacements courts. En effet, toujours selon l'enquête origine-destination, la population de Québec utilise :

- La marche seulement à 45 % pour ses déplacements de moins de 1 km à vol d'oiseau
 - L'automobile est privilégiée dans 50 % des cas
- Le vélo seulement à 2,1 % pour ses déplacements de moins de 5 km à vol d'oiseau
 - L'automobile est privilégiée dans 77 % des cas

Figure 5 — Distribution des parts modales et des distances parcourues des résidents de la Ville de Québec en 2017



Évaluation du potentiel

Les travaux de la Chaire de recherche Mobilité de Polytechnique Montréal, réalisés pour le compte de la Ville de Québec, permettent d'évaluer plus précisément le potentiel latent des modes actifs pour un jour typique de semaine :



Tableau 3 — Potentiel des modes actifs

Modes	Nombre de déplacements réalisés en 2017	Nombre de déplacements réalisés à l'aide d'un mode motorisé pouvant être effectué en transport actif
Marche	162 000	51 000
Vélo	22 000	217 000
Total	184 000	268 000

En somme, lors d'un jour de semaine typique, la population de Québec effectue environ 184 000 déplacements en transports actifs. Elle pourrait toutefois effectuer environ 268 000 déplacements supplémentaires, remplaçant ainsi des déplacements effectués en transport motorisé par des déplacements à vélo ou à la marche partout à travers la ville.

Tableau 4 — Répartition des déplacements actifs potentiels selon l'arrondissement

Arrondissements	Nombre de déplacements actifs supplémentaires potentiels
Beauport	38 800
Charlesbourg	38 200
Les Rivières	40 600
La Cité-Limoilou	62 500
Haute-Saint-Charles	31 200
Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge	56 600

Concrètement...

Matérialiser la totalité des déplacements potentiellement réalisables en mode actif modifierait les parts modales de façon importante. Le pourcentage des déplacements effectués à :

- la marche passerait de **11,7 %** à **15,3 %**
- le vélo passerait de **1,6 %** à **17,1 %**
- l'aide d'un mode motorisé passerait de **86,8 %** à **67,5 %**.



Un potentiel encore plus grand?

Le potentiel illustré précédemment ne comprend que les déplacements pouvant assurément se faire à la marche ou à vélo, soit les déplacements peu contraignants effectués sur de courtes distances. Par exemple, pour les déplacements à vélo, il exclut ceux effectués pour faire les courses ou pour reconduire les enfants.



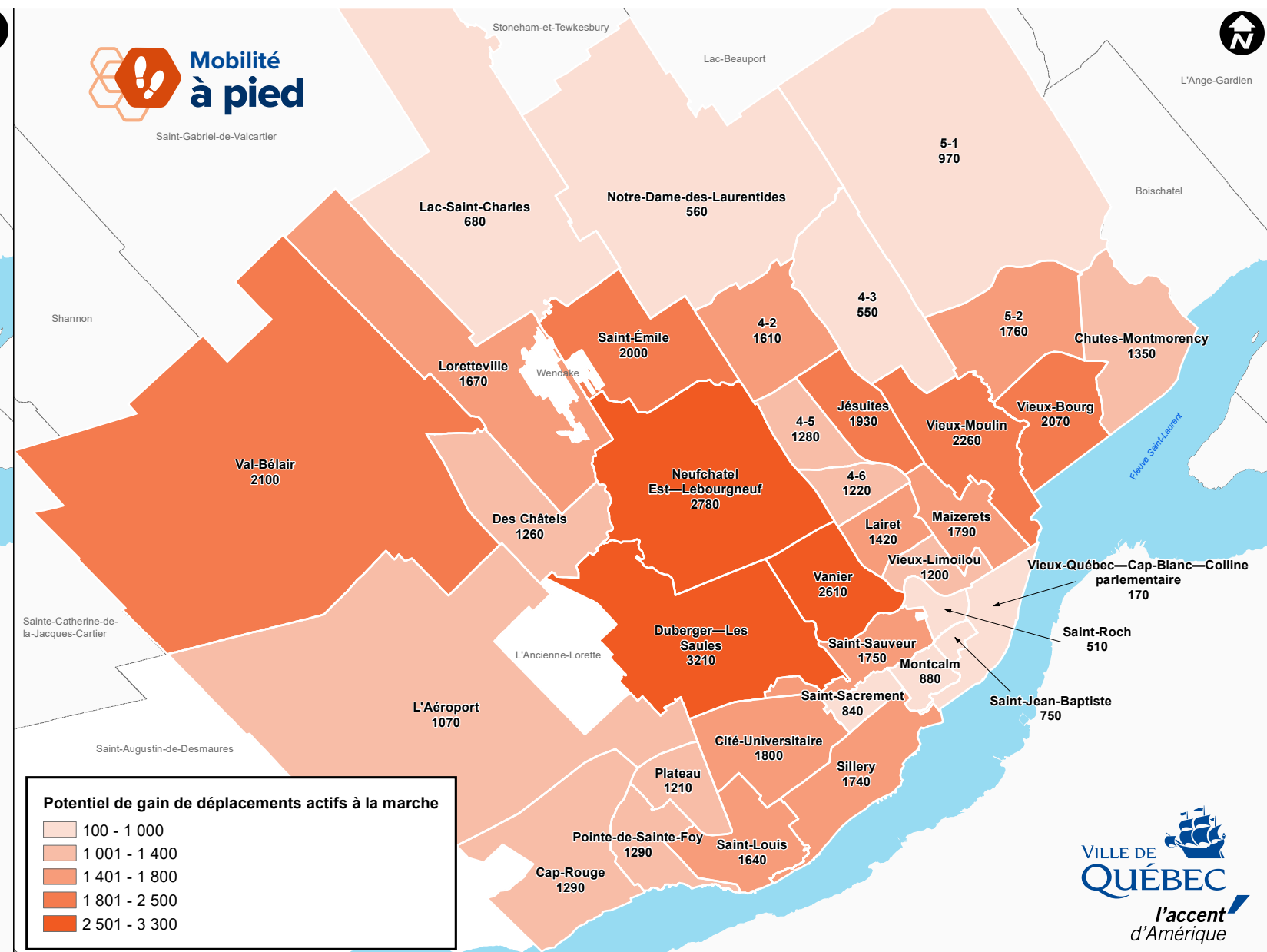
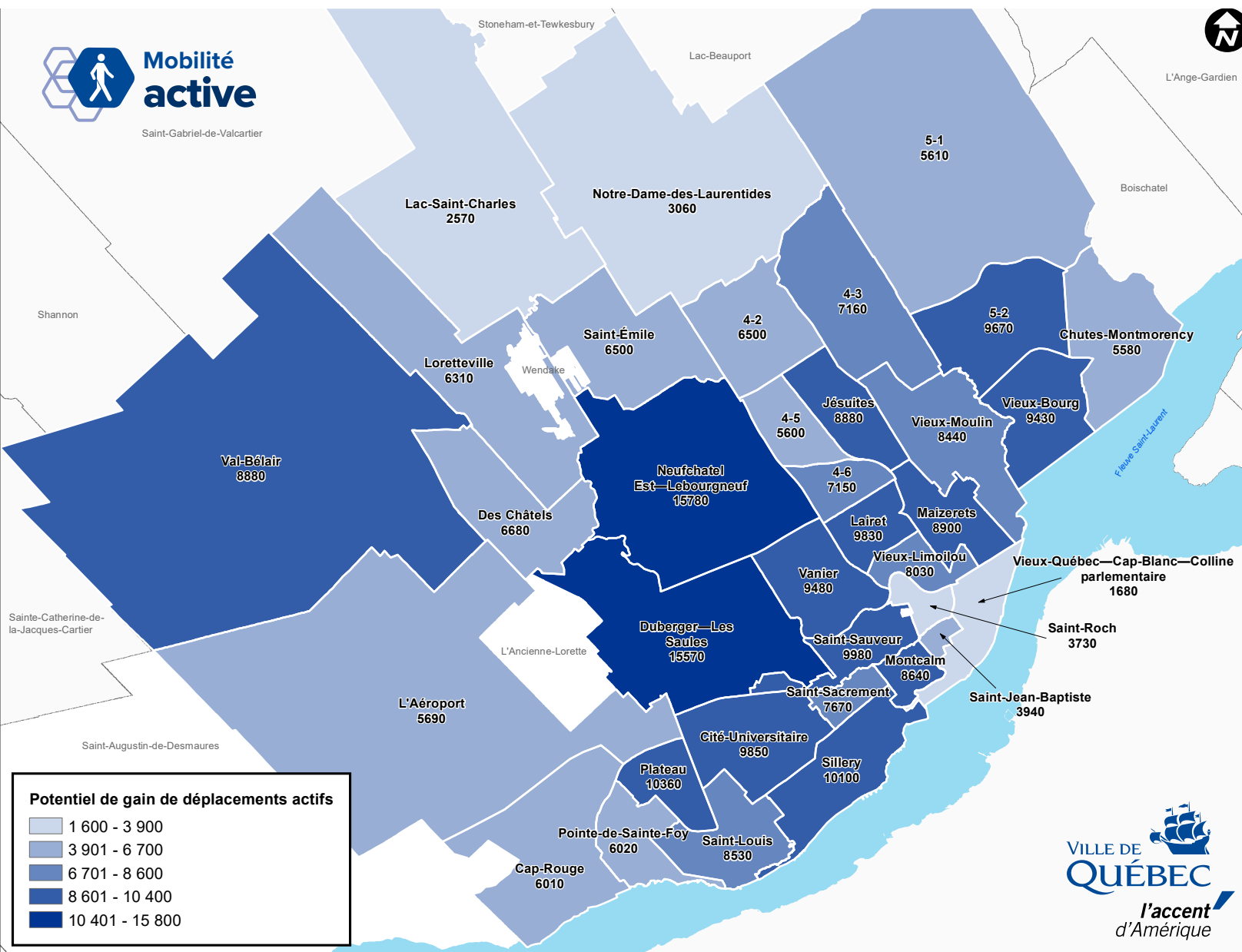
En pratique, ces déplacements sont souvent réalisables et pour cette raison, le potentiel de déplacements à vélo peut s'avérer supérieur, et ce, surtout lorsqu'on prend en considération :

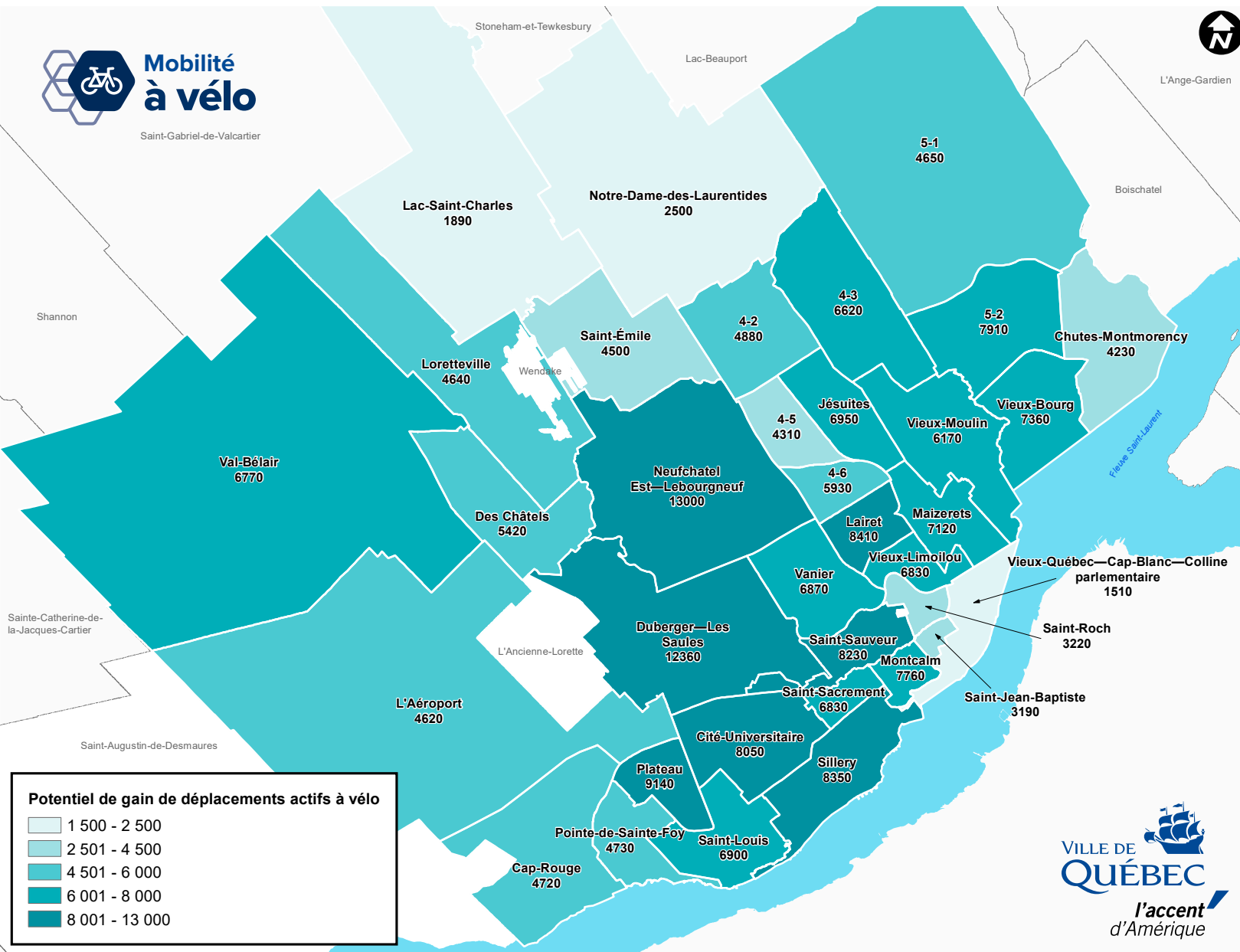
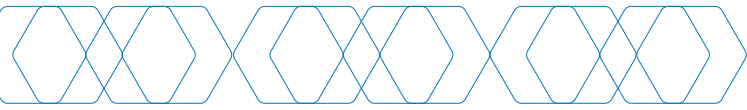
- L'usage croissant des vélos à assistance électrique qui facilitent grandement certains déplacements
- La combinaison possible entre les transports actifs et le transport en commun
- L'arrivée du service àVélo, le système de vélos à assistance électrique en libre-service du RTC



La répartition du potentiel

Pour concrétiser une grande partie de ce potentiel, la desserte des principales destinations devra être réfléchi en tenant compte des particularités de chaque secteur de la ville, car le potentiel des modes actifs varie d'un quartier à l'autre. De cette façon, les projets découlant de la Vision répondront mieux aux besoins de la population et aux particularités territoriales.





CONCLUSION

L'offre en transport de la Ville de Québec est de plus en plus diversifiée et est vouée à poursuivre son développement au cours des prochaines années. On constate que la population utilise déjà les transports actifs et que cette tendance est la hausse.

Pour certains secteurs, la concrétisation du potentiel est déjà bien entamée. Pour les autres, le potentiel varie en fonction des caractéristiques du milieu. Dans un cas comme dans l'autre, le développement et la consolidation du réseau actif contribueront à réaliser le plein potentiel de la mobilité active.

Cependant, bien que les résidents de Québec accordent une place de plus en plus importante à la marche et au vélo, l'utilisation de l'automobile demeure forte et s'accroît au fil des ans. Afin de ne pas perdre son élan, la Ville se doit d'accélérer le mouvement et de continuer à déployer des projets susceptibles de faire de la mobilité active une habitude et un choix naturel.

