

2 Résultats

Une analyse sommaire des résultats prévisionnels est présentée dans les quatre sections qui composent ce chapitre. Dans la première section (section 2.1), les résultats sont analysés globalement pour l'ensemble du territoire d'enquête et pour toute la journée (24 heures). Dans les trois autres sections, seule la période de pointe du matin est considérée. La section 2.2 porte sur l'analyse globale des déplacements pour l'ensemble du territoire. Dans la section 2.3, on présente une analyse de la distribution spatiale des déplacements à l'échelle des 24 secteurs du territoire d'enquête. Finalement la section 2.4 présente la dynamique des déplacements entre les quatre grandes régions du territoire d'enquête : CUQ, Rive-sud centre, Périphérie nord et Périphérie sud.

2.1 Résultats pour l'ensemble du territoire, période de 24 heures

L'application des hypothèses d'évolution relatives à la démographie, au statut et à la motorisation entraîne une modification substantielle du nombre et de la nature des déplacements à l'horizon 2021. Cette section réunit les informations sur l'évolution prévisible des déplacements dans l'ensemble du territoire d'enquête selon certaines caractéristiques : périodes de la journée, motifs, groupes d'âge et modes utilisés.

2.1.1 Périodes de la journée

Le tableau 2.1 présente l'évolution du nombre total de déplacements (tous modes, tous motifs) selon la période de la journée, entre 1996 et 2021. Pour l'ensemble de la journée (24 heures), on prévoit une augmentation de 155 100 déplacements tous modes, tous motifs sur 25 ans (9 %).

Tableau 2.1
Nombre de déplacements selon la période de la journée,
1996 et projections 2001, 2006, 2011, 2016 et 2021,
territoire d'enquête O-D

Horizon	Pointe AM	Jour	Pointe PM	Soir / nuit	24 heures
1996	330 000	559 400	366 200	461 800	1 717 400
2001	339 900	603 300	384 100	485 500	1 812 800
2006	340 400	633 000	393 700	495 200	1 862 300
2011	335 000	651 700	395 800	497 700	1 880 100
2016	326 900	666 600	394 300	494 500	1 882 400
2021	320 000	674 300	391 800	486 400	1 872 500
1996-2021	-10 000	114 900	25 600	24 600	155 100
%évol.1996-2021	-3,0%	20,5%	7,0%	5,3%	9,0%

Sources : Enquête O-D 1996 (MTQ/STCUQ)
Prévisions de déplacements, SMST (MTQ, juillet 2001)
Traitement : SMST (MTQ)

Le nombre de déplacements effectués lors d'une journée type est en augmentation jusqu'en 2016, pour ensuite se mettre à diminuer jusqu'en 2021.

La période de pointe du matin connaîtra son plus fort volume en 2006, avec plus de 340 400 déplacements, puis le nombre de déplacements ira en diminuant pour atteindre 320 000 en 2021, soit 10 000 déplacements de moins qu'en 1996 (- 3 %). Alors qu'en 1996 la période de pointe du matin représente 19,2 % de l'ensemble des déplacements d'une journée, sa part relative diminue progressivement jusqu'à 17,1 % en 2021. En contrepartie, la période de 9 h à 15 h 29 (Jour) devient de plus en plus importante, sa part relative passant graduellement de 32,6 % à 36,0 % entre 1996 et 2021.

Avec 114 900 déplacements de plus en 25 ans (20,5 % d'accroissement), la période de jour représente plus de 74 % de l'augmentation totale prévue pour l'ensemble de la journée. Cette augmentation étant uniformément répartie sur l'ensemble de la période comprise entre 9 h et 15 h 29, elle n'est donc pas attribuable à un simple effet de débordement qui serait dû à l'étalement de la période de pointe du matin. L'importante augmentation prévue pour la période de jour a un impact sur la période de pointe de l'après-midi puisque, quelle que soit l'heure de départ d'un déplacement, le retour s'effectue généralement durant cette période qui s'étend de 15 h 30 à 17 h 29.

2.1.2 Motifs

L'augmentation prévue de 155 100 déplacements entre 1996 et 2021, pour l'ensemble de la journée, est présentée au tableau 2.2, sous l'angle de sa répartition selon le motif du déplacement.

Tableau 2.2
Nombre de déplacements selon le motif,
1996 et projections 2001, 2006, 2011, 2016 et 2021,
période de 24 heures, territoire d'enquête O-D

Horizon	Travail	Études	Autres	Retour	Total
1996	310 200	178 500	487 200	741 500	1 717 400
2001	326 600	177 300	525 700	783 200	1 812 800
2006	331 900	172 200	553 000	805 100	1 862 300
2011	330 700	165 000	571 900	812 600	1 880 100
2016	324 900	158 100	586 300	813 000	1 882 400
2021	316 400	154 100	593 300	808 700	1 872 500
1996-2021	6 200	-24 400	106 100	67 100	155 100
%évol.1996-2021	2,0%	-13,7%	21,8%	9,0%	9,0%

Sources : Enquête O-D 1996 (MTQ/STCUQ)
Prévisions de déplacements, SMST (MTQ, juillet 2001)
Traitement : SMST (MTQ)

On note des accroissements de 21,8 % pour le motif autre et de 2 % pour le motif travail, avec respectivement 106 100 et 6 200 déplacements supplémentaires. Le volume de déplacements pour motif travail aura atteint son sommet vers 2006 avec près de 332 000 déplacements par jour, pour ensuite diminuer jusqu'en 2021 à un niveau de 316 400. En ce qui a trait aux déplacements pour motif autre, ils ne cessent d'augmenter jusqu'en 2021. Quant au motif étude, il est en baisse de 13,7 % avec une diminution de 24 400 déplacements entre 1996 et 2021. Cette baisse est due en grande partie à la diminution prévue du nombre de personnes en âge d'étudier.

2.2 Résultats pour l'ensemble du territoire, période de pointe du matin

Rappelons que les résultats présentés dans les sections 2.2 à 2.4 font référence uniquement à la période de pointe du matin.

2.2.1 Motifs et groupes d'âge

En période de pointe du matin, la diminution totale prévue entre 1996 et 2021 est de l'ordre de 10 000 déplacements, tous modes, tous motifs. Comme le démontre le tableau 2.3, cette diminution se traduit par 13,5 % d'augmentation pour le motif autre (+ 7 400 déplacements), une stabilité pour le motif travail et une diminution de l'ordre de 13,6 % pour les études (- 15 300 déplacements).

Tableau 2.3
Nombre de déplacements selon le motif,
1996 et projections 2001, 2006, 2011, 2016 et 2021,
période de pointe du matin, territoire d'enquête O-D

Horizon	Travail	Études	Autres (Inc. Retour)	Total
1996	162 620	112 570	54 780	329 980
2001	170 120	111 610	58 170	339 900
2006	172 210	108 700	59 530	340 440
2011	170 470	104 120	60 350	334 950
2016	166 570	99 560	60 780	326 910
2021	162 060	97 250	60 670	319 980
1996-2021	-560	-15 320	7 400	-10 000
%évol.1996-2021	-0,3%	-13,6%	13,5%	-3,0%

Sources : Enquête O-D 1996 (MTQ/STCUQ)
Prévisions de déplacements, SMST (MTQ, juillet 2001)
Traitement : SMST (MTQ)

Une analyse plus détaillée, mettant en relation les motifs de déplacements et les groupes d'âge des personnes (tableau 2.4) révèle que malgré une diminution globale du nombre de déplacements (-10 000) et une quasi stabilité des déplacements associés au motif travail (-560), le groupe des 50-64 ans voit son nombre total de déplacements augmenter de 21 590 (+ 58,6%), dont 15 240 (soit 71 % de l'augmentation) sont attribuables au motif travail et 6 250 attribuables au motif autre.

Par ailleurs, le nombre de déplacements effectués par les personnes de moins de 50 ans est en diminution, quel que soit le motif de déplacement. Finalement, près de 80 % de l'augmentation des déplacements effectués par les personnes de 65 ans et plus est attribuable aux déplacements pour des motifs autres que le travail ou les études.

Tableau 2.4
Nombre de déplacements et parts relatives selon le motif et le groupe d'âge,
1996, projection 2021 et évolution 1996-2021,
période de pointe du matin, territoire d'enquête O-D

1996

1996	5-14 ans	15-24 ans	25-49 ans	50-64 ans	65 ans et +	Total
Études	63 670	43 150	5 590	150	10	112 570
Travail	10	8 650	125 690	27 660	620	162 620
Autres	2 080	3 080	36 450	9 050	4 120	54 780
Total	65 760	54 880	167 730	36 860	4 750	329 980

Projection 2021

2021	5-14 ans	15-24 ans	25-49 ans	50-64 ans	65 ans et +	Total
Études	56 370	35 770	4 840	250	20	97 250
Travail	10	7 870	109 630	42 900	1 660	162 060
Autres	1 860	2 660	32 690	15 300	8 160	60 670
Total	58 240	46 300	147 160	58 450	9 840	319 980

Évolution 1996-2021

Acc. 1996-2021	5-14 ans	15-24 ans	25-49 ans	50-64 ans	65 ans et +	Total
Études	(7 310)	(7 380)	(740)	100	0	(15 320) -13,6%
Travail	0	(780)	(16 070)	15 240	1 040	(560) -0,3%
Autres	(220)	(420)	(3 770)	6 250	4 040	5 890 10,7%
Total	(7 520) (0)	(8 580) -15,6%	(20 570) -12,3%	21 590 58,6%	5 090 107,1%	(10 000) -3,0%

Sources : Enquête O-D 1996 (MTQ/STCUQ)
 Prévisions de déplacements, SMST (MTQ, juillet 2001)
 Traitement : SMST (MTQ)

2.2.2 Modes et groupes d'âge

Le tableau 2.5 présente les résultats selon les différents modes et groupes d'âge, toujours pour la période de pointe du matin. Les modes considérés sont les suivants : automobile conducteur, automobile passager et transport en commun. Les données présentées font référence à des déplacements-modes à l'exception des totaux qui représentent le nombre global de déplacements-personnes¹³.

L'augmentation de 6 760 déplacements pour le mode auto-conducteur correspond à un taux d'accroissement 1996-2021 de 3,8 %. Plus de 81 % des déplacements supplémentaires effectués par les personnes de 50 ans et plus font appel au mode auto-conducteur (soit 21 630 déplacements).

Les modes auto-passager et transport en commun sont en diminution avec respectivement 3 220 et 4 790 déplacements de moins à l'horizon 2021 (soit des diminutions de 8,2 % et 14,6 %). Conséquemment, la part modale associée au transport en commun¹⁴ diminue de 1996 à 2021, passant de 13,1 % à 11,3 % (voir tableau 2.6). Cette décroissance de la part du marché du transport en commun s'observe pour l'ensemble des déplacements, bien qu'elle soit plus accentuée pour ceux effectués par les jeunes de 15 à 24 ans.

Globalement, les résultats par modes, par motifs et par groupes d'âge reflètent le phénomène de vieillissement de la population et l'impact de la hausse de la motorisation, observée entre 1991 et 1996 et projetée à l'horizon 2021, particulièrement pour les femmes qui occupent un emploi.

¹³ Voir la section 1.2.1 pour la définition d'un déplacement-mode et d'un déplacement-personne.

¹⁴ La part modale du transport en commun est calculée de la façon suivante :
Part modale TC = TC / (Auto-conducteur + Auto-passager + TC)

Tableau 2.5
Nombre de déplacements et parts relatives selon le mode et le groupe d'âge,
1996, projection 2021 et évolution 1996-2021, période de pointe du matin, territoire d'enquête O-D

1996

1996	5-14 ans	15-24 ans	25-49 ans	50-64 ans	65 ans et +	Total
Automobile conducteur	0	14 470	131 710	28 970	2 930	178 080
Automobile passager	11 090	7 990	16 050	3 310	930	39 370
Transport en commun	3 330	14 710	11 950	2 430	410	32 840
Total	65 760	54 880	167 730	36 860	4 750	329 980

Projection 2021

2021	5-14 ans	15-24 ans	25-49 ans	50-64 ans	65 ans et +	Total
Automobile conducteur	0	12 980	118 320	46 990	6 540	184 840
Automobile passager	9 460	6 730	12 960	5 260	1 750	36 150
Transport en commun	2 810	11 820	9 450	3 200	770	28 050
Total	58 240	46 300	147 160	58 450	9 840	319 980

Évolution 1996-2021

Acc. 1996-2021	5-14 ans	15-24 ans	25-49 ans	50-64 ans	65 ans et +	Total
Automobile conducteur	0	(1 490)	(13 390)	18 020	3 610	6 760 3,8%
Automobile passager	(1 630)	(1 260)	(3 090)	1 950	820	(3 220) -8,2%
Transport en commun	(520)	(2 890)	(2 500)	770	360	(4 790) -14,6%
Total	(7 520) -11,4%	(8 580) -15,6%	(20 570) -12,3%	21 590 58,6%	5 090 107,2%	(10 000) -3,0%

Sources : Enquête O-D 1996 (MTQ/STCUQ)
 Prévisions de déplacements, SMST (MTQ, juillet 2001)
 Traitement : SMST (MTQ)

Tableau 2.6
Part modale du transport en commun selon le motif, puis selon le groupe d'âge,
1996, projection 2021 et évolution 1996-2021,
période de pointe du matin, territoire d'enquête O-D

		Part modale TC 1996	Part modale TC 2021	1996-2021
Motifs	Travail	8,2 %	7,0 %	-1,2 %
	Études	42,0 %	40,9 %	-1,1 %
	Autres	3,5 %	3,7 %	0,2 %
Groupes d'âge	0-14 ans	23,1 %	22,9 %	-0,2 %
	15-24 ans	39,6 %	37,5 %	-2,1 %
	25-49 ans	7,5 %	6,7 %	-0,8 %
	50-64 ans	7,0 %	5,8 %	-1,2 %
	65 ans et +	9,6 %	8,5 %	-1,1 %
Total		13,1 %	11,3 %	-1,8 %

Sources : Enquête O-D 1996 (MTQ/STCUQ)
 Prévisions de déplacements, SMST (MTQ, juillet 2001)
 Traitement : SMST (MTQ)

2.3 Distribution spatiale des déplacements, période de pointe du matin

Cette section présente les résultats prévisionnels selon le lieu d'origine ou de destination, à l'échelle des 24 secteurs d'analyse du territoire d'enquête. Les données ne font plus uniquement référence aux déplacements effectués par les résidents d'un secteur mais bien à l'ensemble des déplacements générés (produits ou attirés) par chacun des secteurs. L'analyse concerne les déplacements tous modes, tous motifs, d'abord sous l'angle de la production (origine), puis sous celui de l'attraction (destination). Finalement, la dernière section est consacrée à l'évaluation du niveau d'autonomie des secteurs d'analyse, basé sur le bilan des déplacements attirés et produits par chacun d'eux.

2.3.1 Production

La diminution prévue des déplacements tous modes, tous motifs (-10 000), à l'horizon 2021, se répartit comme suit entre les quatre régions du territoire : 13 050 déplacements de moins en provenance de la CUQ, 3 790 de plus en provenance de la Rive-sud centre, 740 de moins de la Périphérie nord et 340 de moins de la Périphérie sud. La part relative de la CUQ passe ainsi de 74 % de la production en 1996 à seulement 72 % en 2021.

Seule la Rive-sud centre voit son nombre de déplacements produits augmenter, passant de 57 810 en 1996 à 61 610 en 2021, ce qui représente un taux d'accroissement de 6,6 %. Pour les autres régions du territoire, les diminutions prévues sont de l'ordre de 5,5 % pour la CUQ, 3,8 % pour la Périphérie nord et 7,5 % pour la Périphérie sud.

Le graphique 2.1 présente l'évolution prévue du nombre de déplacements produits par les différents secteurs d'analyse ainsi que le taux d'accroissement 1996-2021. À l'horizon 2021, la majorité des secteurs sont caractérisés par une diminution du nombre de déplacements produits. Les secteurs qui perdent le plus de déplacements en terme de production en période de pointe du matin sont les suivants: le Nord-Ouest, produit 4 530 déplacements de moins (-10,3 %), Charlesbourg-sud produit 3 110 déplacements de moins (-19,5 %), le Plateau Ste-Foy en produit 3 140 de moins (-9,0 %) et finalement le Centre-nord en produit 2 150 de moins (-10,2 %).

Pour les secteurs dont la production de déplacements est en croissance, les taux 1996-2021 varient de 0,2 % pour le secteur Ste-Foy ouest à 23,9 % pour Val-Bélair et 41,3 % pour Pintendre.

Les taux d'accroissement 1996-2021 diffèrent substantiellement d'un secteur à l'autre, suivant les taux d'accroissement prévus au niveau de la population. En effet, comme la variable « population » explique en moyenne plus de 95 % du volume final de déplacements prévus, les secteurs caractérisés par les taux de croissance les plus importants sont principalement ceux pour lesquels l'accroissement prévu de la population est fortement élevé. À l'opposé, les baisses de population prévues pour certains secteurs se traduisent par une diminution du nombre de déplacements produits, le meilleur exemple étant celui de Charlesbourg-sud qui subit des pertes de population de l'ordre de 9,2 % de 1996 à 2021 (3 310 personnes de moins) et une diminution de la production en période de pointe du matin de 19,5 % (-3 110 déplacements).

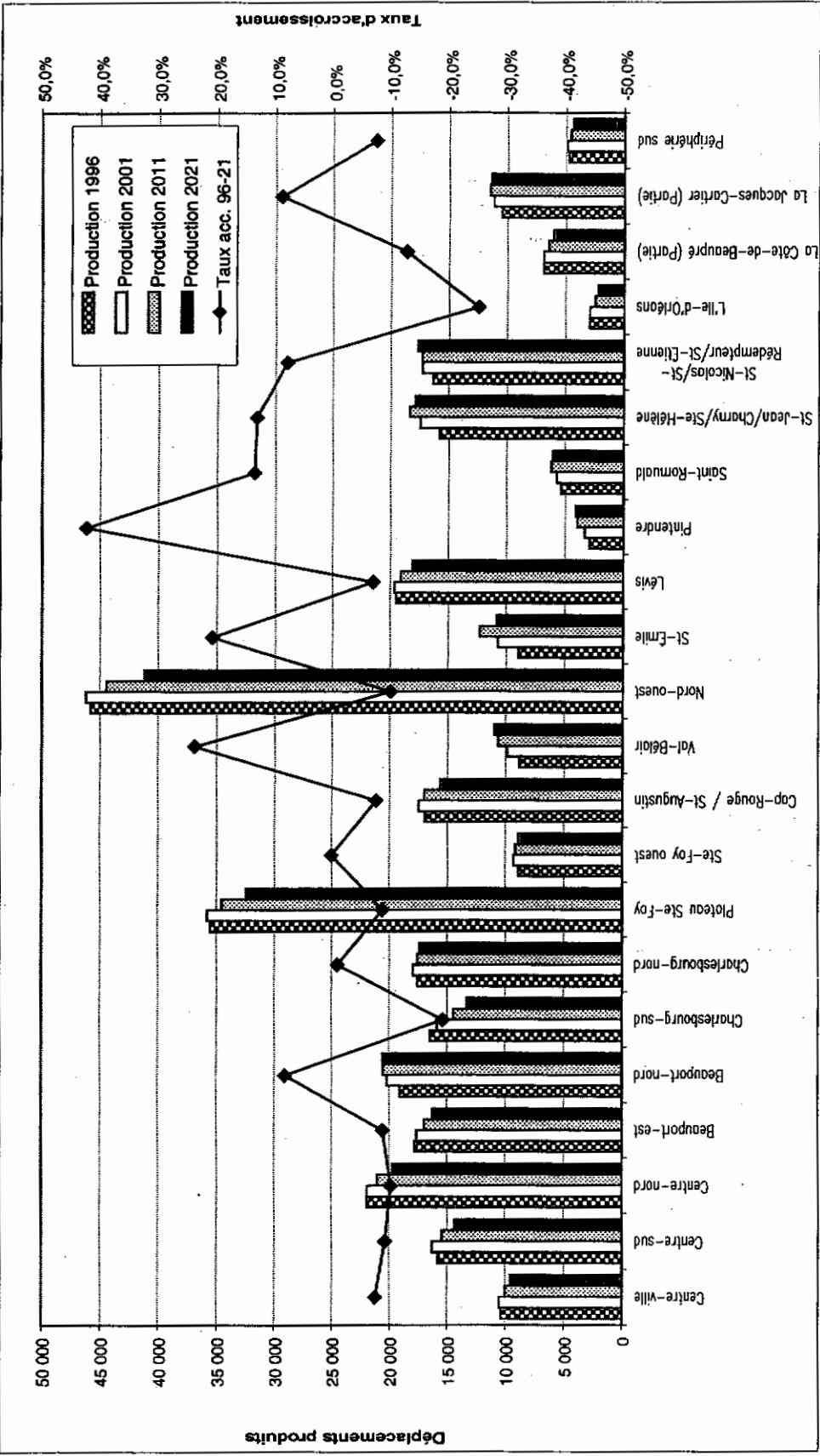
2.3.2 Attraction

La diminution prévue des déplacements tous modes, tous motifs (-10 000), à l'horizon 2021, se répartit comme suit entre les quatre régions du territoire : 11 280 déplacements de moins à destination de la CUQ, 1 460 de plus à destination de la Rive-sud centre, 490 de moins vers la Périphérie nord et 110 de moins vers la Périphérie sud. Cette répartition de la croissance de l'attraction entraîne une diminution de la part relative de la CUQ, qui passe de 77,5 % en 1996 à 76 % en 2021.

Seule la Rive-sud centre voit son nombre de déplacements attirés augmenter, passant de 43 400 en 1996 à 44 860 en 2021, ce qui représente un taux d'accroissement de 3,4 %. Pour les autres régions du territoire, les diminutions prévues sont de l'ordre de 4,4 % pour la CUQ, 4 % pour la Périphérie nord et 5 % pour la Périphérie sud.

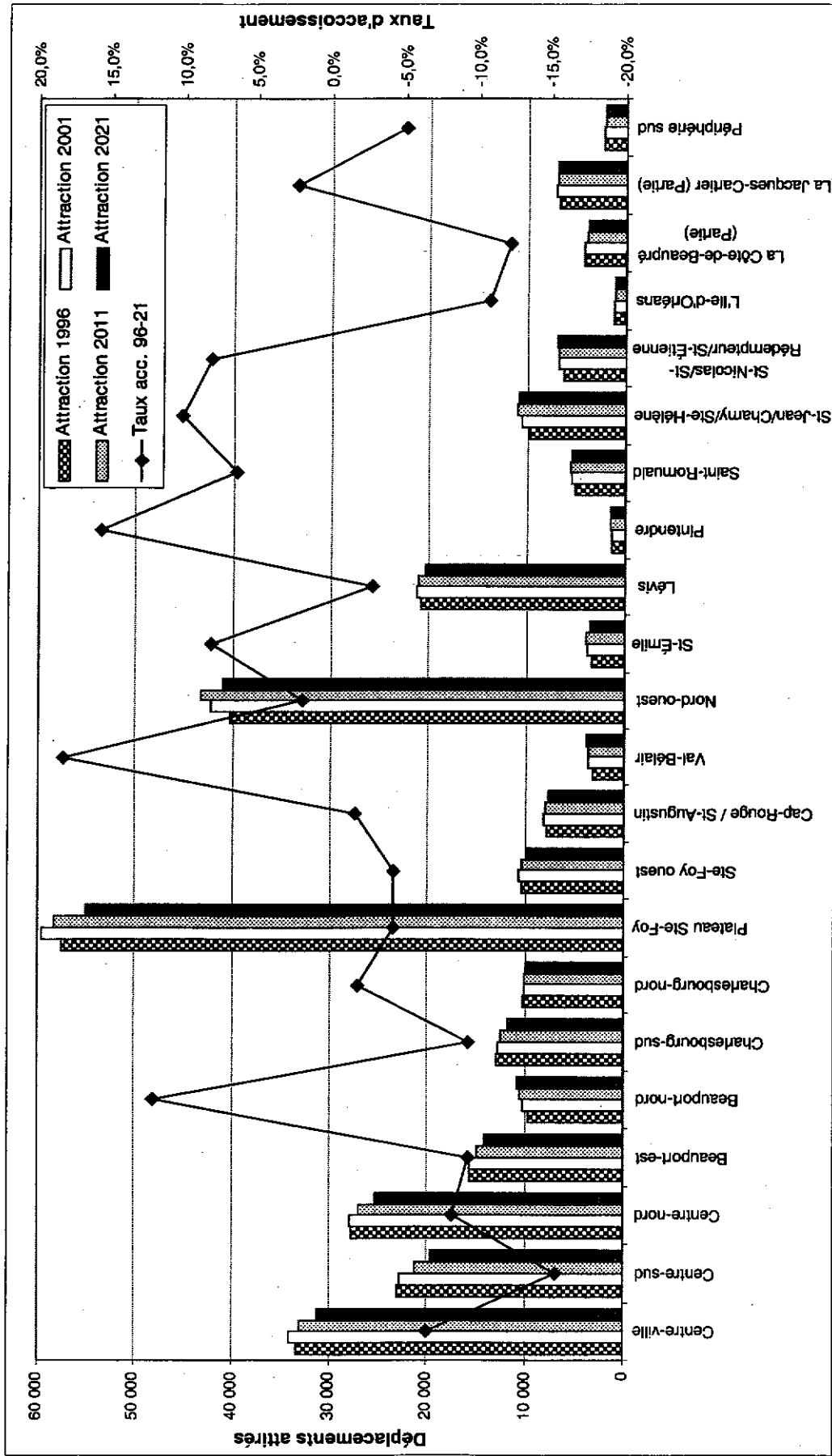
Le graphique 2.2 présente l'évolution des déplacements attirés par les secteurs d'analyse ainsi que le taux d'accroissement 1996-2021. À l'horizon 2021, les secteurs suivants subissent les plus importantes diminutions du nombre de déplacements attirés : le Centre-sud attire 3 560 déplacements de moins (-15,4 %), le Plateau Ste-Foy attire 2 510 déplacements de moins (-4,4 %), le Centre-nord en attire 2 310 de moins (-8,3 %) et le Centre-ville en attire 2 220 de moins (-6,6 %).

Graphique 2.1
Nombre de déplacements produits et taux d'accroissement,
1996 et projections 2001, 2011 et 2021, période de pointe du matin, territoire d'enquête O-D



Sources : Enquête O-D 1996 (MTQ/STCUCQ)
 Prévisions de déplacements, SMST (MTQ, juillet 2001)
 Traitement : SMST (MTQ)

Graphique 2.2
Nombre de déplacements attirés et taux d'accroissement,
1996 et projections 2011 et 2021, période de pointe du matin, territoire d'enquête O-D



Sources : Enquête O-D 1996 (MTQ/STCUQ)
 Prévisions de déplacements, SMST (MTQ, juillet 2001)
 Traitement : SMST (MTQ)

Quelques secteurs voient leur nombre de déplacements attirés augmenter de 1996 à 2021. C'est le cas, notamment, des secteurs Beauport-nord (qui attire 1 160 déplacements supplémentaires), Saint-Jean / Charny / Sainte-Hélène (qui attire 990 déplacements de plus) et le Nord-ouest (qui en attire 780 de plus).

Les secteurs caractérisés par les plus forts taux de croissance de déplacements attirés ne sont pas pour autant les plus forts attracteurs. Le secteur Plateau Ste-Foy, bien que caractérisé par une décroissance entre 1996 et 2021, demeure le secteur d'analyse attirant le plus grand nombre de déplacements sur son territoire en 2021. Les taux d'accroissement (1996-2021) dépendent en partie de l'hypothèse de distribution appliquée au niveau des déplacements pour motif travail, qui reflète l'évolution de la concurrence s'exerçant entre les secteurs. Ils dépendent également de plusieurs autres facteurs comme l'évolution de la population résidante et sa composition selon les groupes d'âge.

2.3.3 Autonomie des secteurs

Le bilan attraction versus production correspond à la différence entre le nombre de déplacements attirés et le nombre de déplacements produits par un secteur. Il est utilisé à titre d'indicateur du niveau d'autonomie des secteurs d'analyse. Ainsi, lorsqu'un secteur attire plus de déplacements qu'il n'en produit, son bilan ou indicateur d'autonomie est positif.

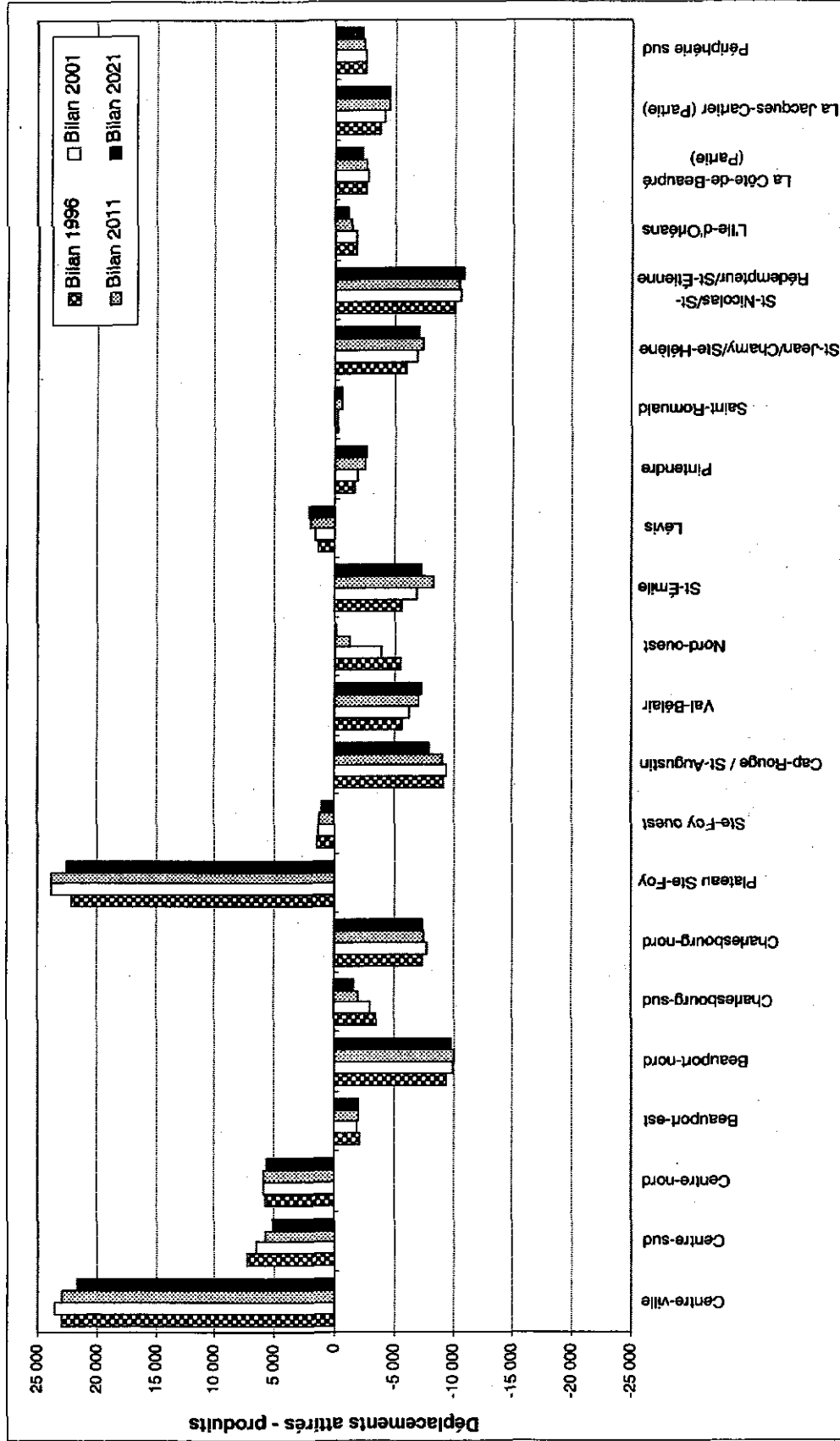
Le graphique 2.3 présente l'évolution du bilan attraction versus production des différents secteurs du territoire d'enquête. Peu de secteurs sont plus attracteurs que producteurs. En 2021, seulement six secteurs sont caractérisés par un bilan positif. Il s'agit des secteurs : Centre-ville, Centre-sud, Centre-nord, Plateau Ste-Foy, Ste-Foy ouest et Lévis. Leur bilan, quoique positif, se détériore dans presque tous les cas à l'exception du Plateau Ste-Foy (amélioration du bilan de 620 déplacements) et Lévis (amélioration de 770 déplacements).

Certains secteurs dont le bilan n'est pas positif enregistrent toutefois une amélioration significative : Nord-ouest, Charlesbourg-sud et Cap-Rouge/St-Augustin. Bien que certains de ces secteurs soient caractérisés par des augmentations importantes du nombre de déplacements attirés, ces augmentations ne sont pas suffisantes pour en faire des secteurs plus attracteurs que producteurs au chapitre des déplacements tous modes, tous motifs. Cependant, le secteur Nord-ouest voit son bilan passer de - 5 530 déplacements en 1996 à - 110 déplacements en 2021.

Globalement, la CUQ enregistre toujours un bilan positif qui passe de 18 690 déplacements en 1996, à 20 460 déplacements en 2021, soit une augmentation de 1 770 déplacements. De façon plus spécifique, à l'intérieur de la CUQ, le bilan du Centre-ville, fortement positif, perd un peu de sa force, les bilans de Beauport-nord, Val-Bélair et St-Émile continuent de s'alourdir alors que celui du Plateau Ste-Foy, fortement positif, s'améliore légèrement.

Pour les trois autres régions, les bilans sont négatifs en 1996 et le demeurent en 2021. Cependant, les Périphéries nord et sud voient leur bilan net s'améliorer très légèrement alors que la Rive-sud centre voit son bilan continuer à se détériorer avec une diminution de 2 510 déplacements.

Graphique 2.3
Bilan attraction versus production,
1996 et projections 2001, 2011 et 2021, période de pointe du matin, territoire d'enquête O-D



Sources : Enquête O-D 1996 (MTQ/STCUQ)
 Prévisions de déplacements, SMST (MTQ, juillet 2001)
 Traitement : SMST (MTQ)

2.4 Dynamique des déplacements en période de pointe du matin

Cette section présente une analyse détaillée des grands mouvements de déplacements en période de pointe du matin, selon leur origine et leur destination, en mettant l'accent sur l'évolution prévue entre 1996 et 2021. Les analyses, regroupées selon les différents modes et motifs de déplacements, sont présentées uniquement pour les mouvements entre les grandes régions du territoire d'enquête : CUQ, Rive-sud centre, Périphérie nord et Périphérie sud. Elles sont illustrées à l'aide de cartes réunissant les résultats prévisionnels pour l'horizon 2021 et l'évolution 1996-2021 des déplacements.

Les matrices O-D regroupées à l'annexe 3 permettent d'effectuer une analyse similaire au niveau des 24 secteurs qui composent le territoire d'enquête. Les résultats y sont présentés selon les différentes combinaisons de modes (tous, auto-conducteur, auto-passager et transport en commun) et de motifs (tous et travail), pour l'année de référence 1996 de même que pour les années 2001, 2006, 2011, 2016 et 2021. On retrouve toutes ces matrices sur la disquette qui accompagne le présent document.

2.4.1 Déplacements tous modes, tous motifs

Le territoire d'enquête génère plus de 308 320 déplacements tous modes, tous motifs en période de pointe du matin en 2021. La carte 2.1 résume la dynamique prévisible des déplacements tous modes, tous motifs et son évolution entre 1996 et 2021. En résumé, la diminution globale 1996-2021 de 10 290 déplacements se concentre essentiellement entre les paires O-D suivantes :

- 124 % de la diminution (- 12 770 déplacements) est interne à la CUQ;
- 6 % de la diminution (- 580 déplacements) interne à la Périphérie nord.

Les déplacements en provenance de la Rive-sud centre sont quant à eux en augmentation. Les plus importantes augmentations étant prévues pour les mouvements suivants :

- 2 020 déplacements supplémentaires à l'interne à la Rive-sud Centre;
- 1 560 déplacements de plus à destination de la CUQ.

Les déplacements internes à la CUQ constituent 69 % du volume total en 2021 avec 212 220 déplacements, malgré la diminution de 6 % prévue pour ce type de déplacement. Quant aux déplacements internes à la Rive-sud centre, l'augmentation prévue de 1996 à 2021 est de l'ordre de 5 % et ils constituent 13 % de l'ensemble des déplacements en 2021.

2.4.2 Déplacements auto-conducteur, tous motifs

Le territoire d'enquête génère 174 170 déplacements auto-conducteur, tous motifs en 2021. Contrairement aux déplacements tous modes, tous motifs (tableau 2.1), les déplacements auto-conducteur sont en augmentation entre 1996 et 2021, avec un sommet atteint en 2011 : 167 670 en 1996, 176 730 en 2001, 179 680 en 2011 et 174 170 en 2021. La carte 2.2 illustre la dynamique des déplacements pour ce mode. L'augmentation 1996-2021 de 6 500 déplacements auto-conducteur se distribue ainsi entre les principales paires O-D :

- 38 % de l'augmentation (2 480 déplacements) est interne à la Rive-sud centre;
- 31 % (2 000 déplacements) de la Rive-sud centre vers la CUQ;
- 28 % (1 790 déplacements) interne à la CUQ.

Les ponts entre la rive sud et la CUQ seront davantage sollicités en 2021, en période de pointe du matin, puisque l'accroissement prévisible du nombre de véhicules particuliers circulant en direction de la pointe est de 2 100 alors que l'accroissement global (tous modes, tous motifs) n'atteint que 1 660 déplacements. Les modes auto-passager et transport en commun subissent donc des pertes au profit du mode auto-conducteur.

2.4.3 Déplacements auto-passager, tous motifs

La carte 2.3 illustre la dynamique des déplacements auto-passager, tous motifs, en période de pointe du matin. Seules les paires O-D pour lesquelles un nombre de déplacements significatif est observé sont représentées. Ces déplacements s'effectuent principalement à l'intérieur des différents secteurs ou à destination du territoire de la CUQ. En 2021, un total de 35 760 déplacements utilisent le mode auto-passager, soit une diminution de 3 250 déplacements par rapport à 1996. Cette diminution se répartit comme suit selon les principaux mouvements :

- 90 % de la diminution (-2 930 déplacements) est interne à la CUQ;
- 7 % (-220 déplacements) de la Rive-sud centre vers la CUQ;
- 4 % (-120 déplacements) de la Périphérie nord vers la CUQ.

Plus de 82 % des déplacements associés au mode auto-passager en 2021 s'effectuent à l'intérieur de chaque grande région; il s'agit donc d'un mode de déplacement ayant une portée plutôt locale. La décroissance associée à ce mode, combinée au fort accroissement des déplacements auto-conducteur, aura pour effet de poursuivre la diminution des taux moyens d'occupation des véhicules déjà amorcée dans le passé. Ainsi, en 1996, à l'échelle régionale, le taux d'occupation moyen des véhicules particuliers se situe à 1,23 et les tendances indiquent que ce taux devrait continuer à diminuer graduellement jusqu'en 2021, passant de 1,22 en 2001 à 1,21 en 2011, pour finalement se situer à 1,20 en 2021.

2.4.4 Déplacements en transport en commun, tous motifs

La dynamique des déplacements en transport en commun, tous motifs est illustrée à la carte 2.4 pour la période de pointe du matin. Seules les paires O-D pour lesquelles un nombre de déplacements significatif est observé sont représentées. Les mouvements les plus significatifs se retrouvent principalement sur les territoires desservis par les sociétés de transport, à l'interne et à destination de ces territoires.

La décroissance prévue du transport en commun entre 1996 et 2021 est de l'ordre de 4 760 déplacements et se concentre aux mouvements suivants :

- 93 % de la diminution (-4 420 déplacements) est interne à la CUQ;
- 4 % (-190 déplacements) de la Rive-sud centre vers la CUQ;
- 3 % (-130 déplacements) interne à la Rive-sud centre.

L'effet combiné de la décroissance du transport en commun et des fortes augmentations associées à l'automobile fait chuter la part modale du transport en commun à l'échelle régionale : de 13,7 % en 1996, elle passe à 13 % en 2001, à 12,5 % en 2011 et à 11,8 % en 2021. Ainsi, alors que la région produit 32 720 déplacements en transport en commun en 1996, elle n'en produit plus que 32 190 en 2001, 30 970 en 2011 et 27 960 en 2021.

2.4.5 Déplacements tous modes, motif travail

La carte 2.5 résume la dynamique des déplacements tous modes pour motif travail, à l'horizon 2021, ainsi que l'évolution 1996-2021 de ces mouvements entre les grandes paires O-D. Les déplacements pour motif travail en période de pointe du matin diminuent de 850 entre 1996 et 2021 pour atteindre 150 740 déplacements. Deux principaux mouvements connaissent une augmentation significative des déplacements pour motif travail, il s'agit du mouvement de la Rive-sud centre vers la CUQ avec 1 340 déplacements supplémentaires et interne à la Rive-sud centre avec 1 000 déplacements de plus. La plus importante diminution est observée pour les déplacements internes à la CUQ avec 2 630 déplacements de moins de 1996 à 2021.