

CAHIER TECHNIQUE

Portrait de la mobilité sur le territoire
de l'agglomération de Québec

339

DB10.3

Projet de réaménagement de la rivière
Lorette – secteur du boulevard Wilfrid-Hamel,
à Québec et L'Ancienne-Lorette

6211-02-132

05.2017

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT / RÉVISÉ
SECOND PROJET

Pour consultation publique

S
A
D

**Répondre aux besoins de déplacements
présents et futurs de tous les usagers,
tout en favorisant les principes de
mobilité durable**

Table des matières

Introduction	2
CHAPITRE 1	
Le territoire	3
CHAPITRE 2	
L'offre en transport de l'agglomération	5
CHAPITRE 3	
L'agglomération, un territoire attractif	9
Les déplacements à destination de l'agglomération	10
Les principales zones de destination	11
Les principaux axes de déplacement	13
CHAPITRE 4	
La mobilité des résidents de l'agglomération	15
L'augmentation du nombre de déplacements	16
Les habitudes de déplacement des résidents	17
Le choix du mode de transport	17
Des distances à parcourir relativement courtes	19
L'évolution des habitudes de déplacement des résidents	23
Conclusion	26

Table des cartes, tableaux et graphiques

Carte 1	Territoire de l'agglomération de Québec	4
Carte 2	Principales zones de destination de l'agglomération de Québec	12
Carte 3	Carte des principaux axes de déplacement (tous modes, tous motifs sauf retour à domicile, 24 h)	14
Tableau 1	Tableau des principaux axes de déplacements (tous modes, tous motifs sauf retour à domicile, 24 h)	13
Tableau 2	Axes de déplacement entre l'agglomération de Québec et les MRC voisines (tous modes, tous motifs sauf retour à domicile, sur 24 h)	13
Tableau 3	Croissance du nombre de déplacements entre 1996 et 2011, par secteur	16
Tableau 4	Distribution du nombre de déplacements en 2011, par secteur	17
Graphique 1	Évolution du taux de motorisation des ménages entre 1996 et 2011, par secteur	7
Graphique 2	Modes de transport utilisés lors des déplacements à destination de l'agglomération	10
Graphique 3	Habitudes de déplacement des résidents en 2011 (sur 24 h)	18
Graphique 4	Habitudes de déplacement des résidents de l'agglomération de Québec en 2011, par secteur (sur 24 h)	18
Graphique 5	Distribution des parts modales et des distances de déplacement des résidents de l'agglomération de Québec en 2011	19
Graphique 6	Distribution des parts modales et des distances de déplacement des résidents de l'agglomération de Québec en 2011, par secteur	20-21
Graphique 7	Évolution des habitudes de déplacement des résidents de l'agglomération, entre 1996 et 2011	23
Graphique 8	Évolution des habitudes de déplacement des résidents de l'agglomération, entre 1996 et 2011, par secteur	24-25



Introduction

Avec le Schéma d'aménagement et de développement révisé, l'Agglomération souhaite poursuivre les orientations du Plan de mobilité durable en travaillant de concert la planification du territoire et des transports.

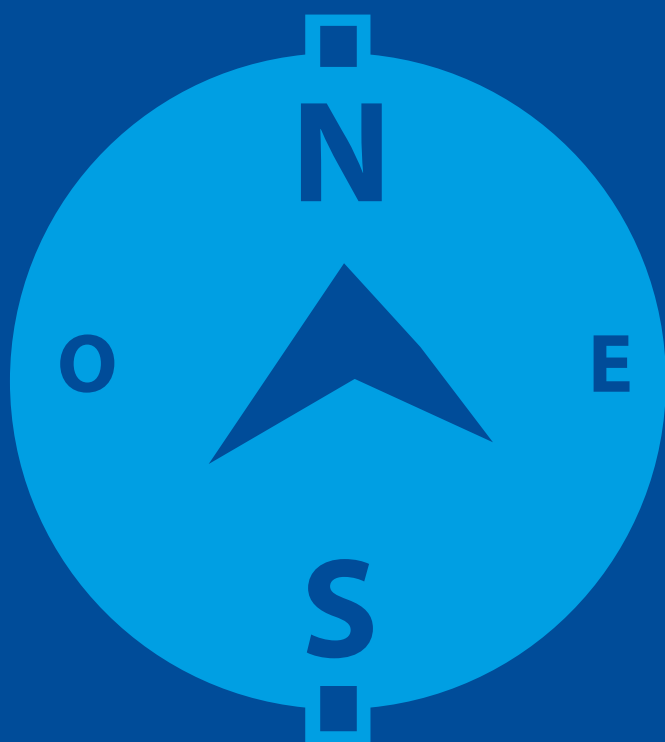
Le transport des personnes et des biens est l'un des fondements de l'économie de l'agglomération de Québec et le gage d'une capitale performante. Il s'agit donc, pour l'Agglomération, d'assurer des systèmes adaptés, efficaces et sécuritaires à l'ensemble des usagers de son territoire. En effet, l'enjeu de la mobilité représente un défi important pour l'aménagement du territoire de l'agglomération, en plus d'être l'une des principales sources de préoccupation de la population.

L'objectif de ce cahier technique est de préciser l'évolution de la mobilité dans les dernières années et de décrire les dynamiques récentes en matière de déplacements sur le territoire de l'agglomération de Québec. Il est un complément à la section 4.3 du Schéma d'aménagement et de développement révisé de l'agglomération de Québec.

Le cahier technique a été conçu principalement à partir des données de recensement de Statistique Canada, des matrices et des faits saillants de l'enquête Origine-Destination de la région de Québec de 2011 et d'une étude comparative des résultats des enquêtes Origine-Destination de la région de Québec de 1996, 2001, 2006 et 2011, menée en 2016 par la Chaire de recherche Mobilité de Polytechnique Montréal.

Le territoire

1



1

Le territoire

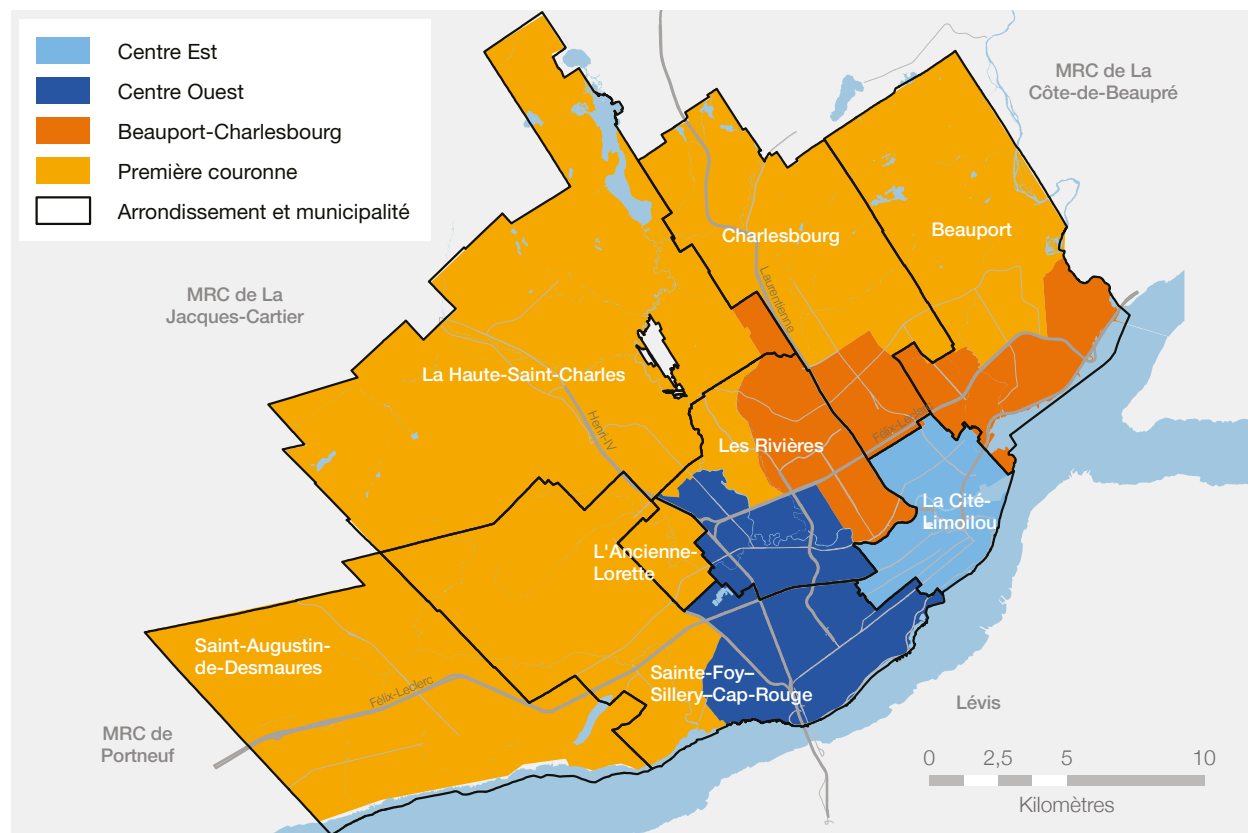
Le territoire de l'agglomération couvre une superficie de 550 km².

Quatre grands secteurs peuvent être définis d'après leurs caractéristiques comparables en matière de formes urbaines, d'activités, d'offre en transport et de comportements de mobilité :

- Cœur historique et centre-ville de l'agglomération, le secteur du **Centre Est** correspond aux limites administratives de l'arrondissement de La Cité-Limoilou;
- Pôle d'attraction régional, le secteur du **Centre Ouest** regroupe les quartiers du plateau de l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge et le quartier Duberger-Les Saules de l'arrondissement des Rivières;
- Secteur de proche banlieue, **Beauport-Charlesbourg** unit les quartiers historiques de ces deux arrondissements, en plus du quartier Neufchâtel Est-Lebourgneuf;
- Le reste du territoire de l'agglomération constitue la **première couronne**, incluant les municipalités de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures.

En 2011, la première couronne représentait environ la moitié (49,2 %) du périmètre d'urbanisation du territoire de l'agglomération de Québec, et 44,3 % de la population de celle-ci.

Carte 1 / Territoire de l'agglomération de Québec



L'offre en transport de l'agglomération

2



2

L'offre en transport de l'agglomération

L'offre en transport de l'agglomération de Québec n'a cessé d'évoluer et de se bonifier au cours des vingt dernières années.

Sans dresser la liste exhaustive des améliorations apportées aux différents réseaux, notons, par exemple :

- l'allongement progressif du réseau cyclable;
- l'arrivée des autobus articulés sur les lignes Métrobus;
- la mise en service de nouveaux parcours eXpress;
- le lancement récent du système d'information aux voyageurs Nomade temps réel;
- le déploiement de véhicules en autopartage;
- la synchronisation des feux de circulation;
- la mise en place de mesures préférentielles pour le covoiturage;
- la gestion intelligente du stationnement.

Les modes de vie et les déplacements des ménages¹ sont de plus en plus complexes. Cela s'explique notamment par l'évolution de la structure des ménages, la hausse des coûts liés aux déplacements et l'allongement des distances à parcourir.

Cette situation pousse, d'une part, les ménages à réfléchir et à adopter de nouvelles stratégies de déplacement et, de l'autre, l'offre en transport à se développer.

L'ensemble de ces modifications a peu à peu redéfini le portrait de l'offre en transport de l'agglomération.

Pendant ce temps, les ménages de l'agglomération de Québec se sont de plus en plus dotés de véhicules personnels. Ainsi, le taux de motorisation des ménages de l'agglomération est passé de 1,16 à 1,26 véhicule par ménage entre 1996 et 2011².

Parallèlement à cela, plus de la moitié de la population de Québec possède un vélo et pratique le cyclisme régulièrement, ne serait-ce que dans ses loisirs³.

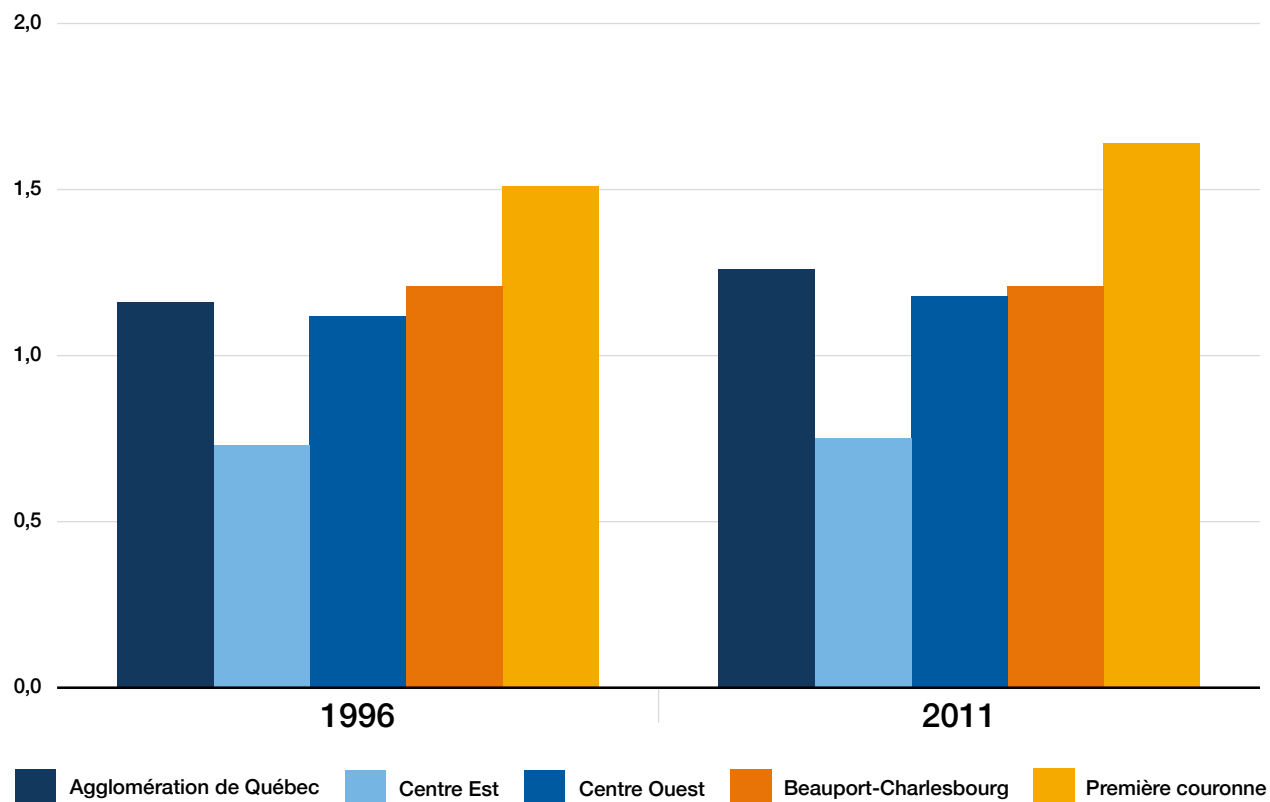
En somme, les résidants de l'agglomération de Québec ont de plus en plus d'options de déplacement qui s'offrent à eux.

Notes : 1. Un ménage réfère à une personne, à une famille ou à un groupe de personnes qui habitent sous le même toit.

2. POLYTECHNIQUE MONTRÉAL, CHAIRE DE RECHERCHE MOBILITÉ, *Diagnostic des comportements de mobilité et grandes tendances dans la région de Québec*, 2016.

3. VÉLO QUÉBEC, *L'état du vélo à Québec en 2015*, 2015.

Graphique 1 / Évolution du taux de motorisation des ménages entre 1996 et 2011, par secteur





Ce qu'il faut retenir :

- L'offre en transport de l'agglomération de Québec n'a cessé d'évoluer et de se bonifier au cours des vingt dernières années.
- Pendant ce temps, les ménages se sont de plus en plus dotés de véhicules personnels.
- Les résidents de l'agglomération ont donc un nombre grandissant d'options de déplacement à leur disposition.

L'agglomération, un territoire attractif

3



3

L'agglomération, un territoire attractif

L'agglomération de Québec est un pôle de destination important pour la région. Au quotidien, ce sont plus de 1,4 million de déplacements qui sont attirés sur son territoire.

Cela représente 74,7 % des déplacements à destination du territoire de la région de Québec⁴.

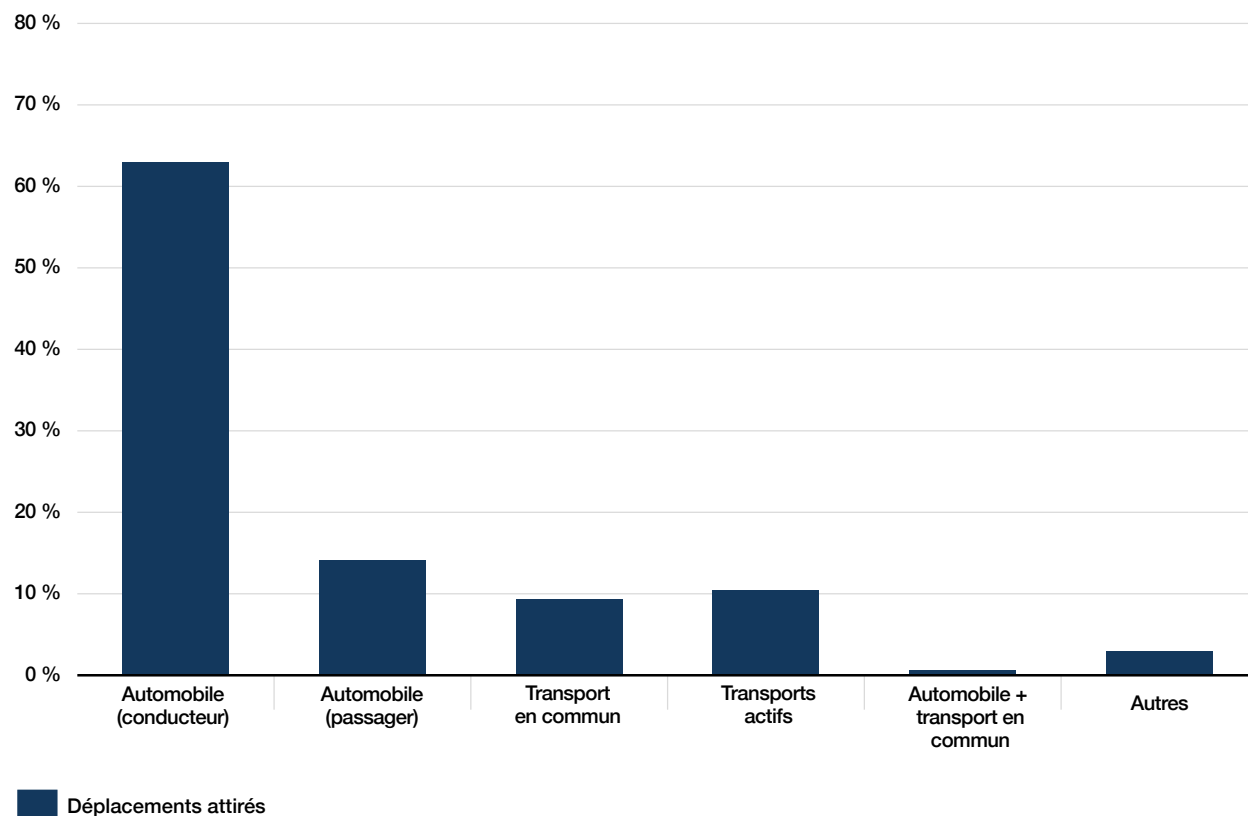
À lui seul, le territoire de la ville de Québec draine 94,9 % des déplacements qui sont attirés par l'agglomération.

C'est dire que la forte majorité des résidents de la grande région de Québec se déplace quotidiennement vers l'agglomération de Québec.

Les déplacements à destination de l'agglomération

De façon générale, la majorité des déplacements attirés sur le territoire de l'agglomération de Québec est réalisée en automobile, soit en tant que conducteur (63,0 %) ou en tant que passager (14,1 %)⁵.

Graphique 2 / Modes de transport utilisés lors des déplacements à destination de l'agglomération⁶



Notes : **4.** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE, SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS ET COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC, *Enquête Origine-Destination 2011 sur la mobilité des personnes dans la région de Québec : sommaire de l'Enquête-ménages*, 2015, 182 p.

5. Il s'agit de tous les déplacements ayant pour origine l'intérieur ou l'extérieur de l'agglomération et ayant pour destination finale l'agglomération, effectués sur une journée (24 heures).

6. Le mode de transport « Autres » regroupe les déplacements en transport scolaire, en transport adapté, en taxi, en moto, en transport interurbain (autobus interurbain, train, avion, etc.) et les déplacements intermodaux autres que ceux qui combinent l'automobile et le transport en commun.

Les principales zones de destination

Selon les résultats de l'enquête Origine-Destination de 2011, les principales zones de destination de l'agglomération de Québec⁷ sont :

- la colline Parlementaire et le Vieux-Québec (60 700 déplacements par jour);
- le plateau centre de Sainte-Foy (52 300 déplacements par jour);
- le secteur de Lebourgneuf (46 300 déplacements par jour);

- le pôle de l'Université Laval et du Cégep de Sainte-Foy (46 200 déplacements par jour);
- le secteur de Saint-Roch et du Vieux-Port (31 500 déplacements par jour).

En somme, ces principales zones de destination correspondent au centre-ville, aux pôles urbains régionaux et aux axes structurants de l'agglomération de Québec.



Colline Parlementaire



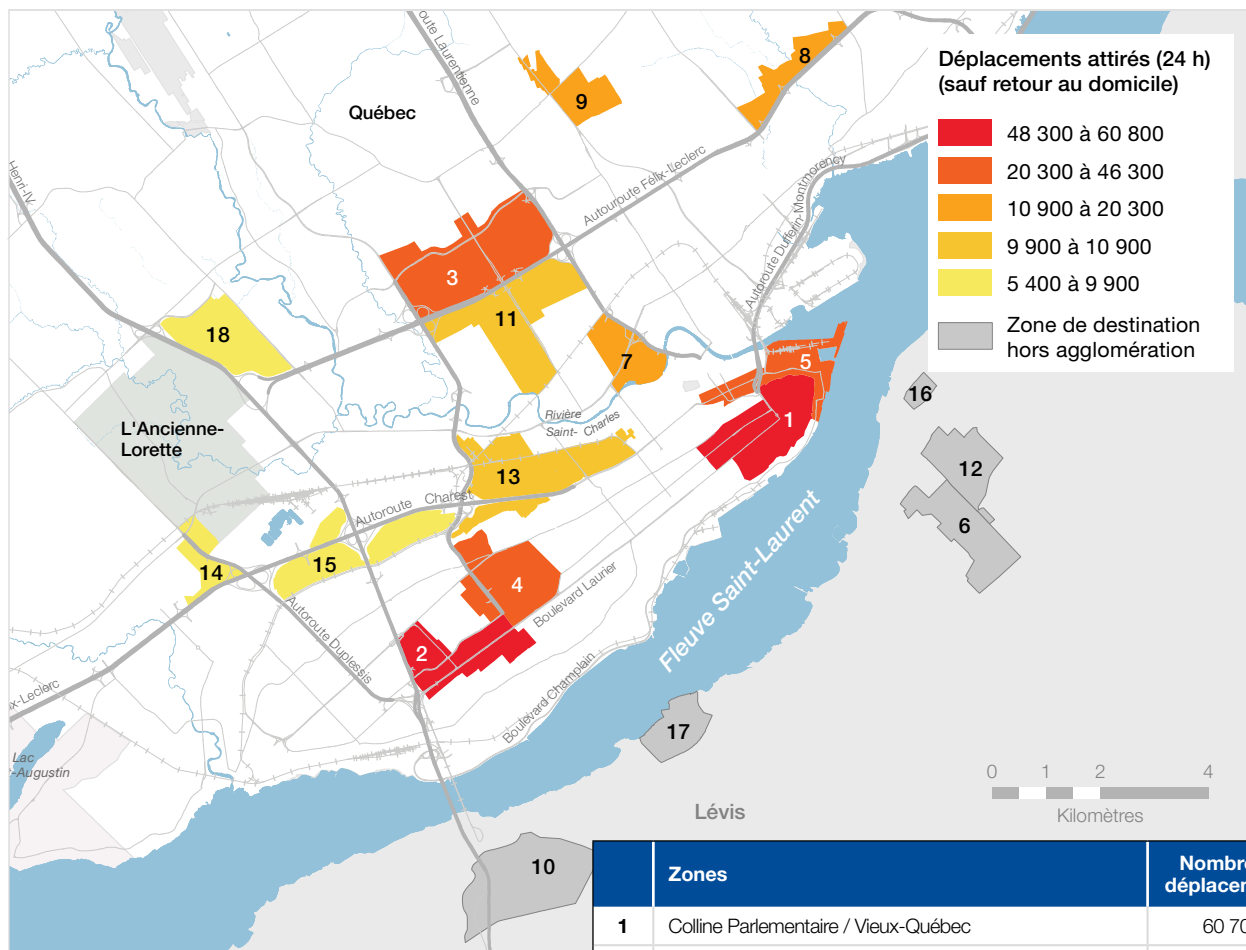
Plateau centre de Sainte-Foy et Université Laval



Secteur de Saint-Roch

Note : 7. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE, SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS ET COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC, *Enquête Origine-Destination 2011 sur la mobilité des personnes dans la région de Québec : faits saillants*, 2015, 51 p.

Carte 2 / Principales zones de destination de l'agglomération de Québec



	Zones	Nombre de déplacements
1	Colline Parlementaire / Vieux-Québec	60 700
2	Plateau centre de Sainte-Foy	52 300
3	Secteur Lebourgneuf	46 300
4	Université Laval / Cégep Sainte-Foy	46 200
5	Saint-Roch / Vieux-Port	31 500
6	Lévis Centre / Président-Kennedy / Alphonse-Desjardins	20 300
7	Secteur boul. Wilfrid-Hamel	17 200
8	Méga Centre Beauport	15 500
9	Trait-Carré / Charlesbourg / Cégep Limoilou campus Charlesbourg	14 700
10	Méga Centre Rive-Sud	10 900
11	Vanier / Parc industriel Cardinal / Pierre-Bertrand / Marais	10 700
12	Mouvement Desjardins / UQAR	10 400
13	Parc industriel Jean-Talon / Parc industriel Duberger	10 100
14	Méga Centre Duplessis	9 900
15	Parc industriel Colbert	7 600
16	Hôtel-Dieu de Lévis / Collège de Lévis	6 800
17	Hôtel de ville de Lévis / boul. de la Rive-Sud / Juvénat Notre-Dame	6 700
18	Parc industriel Armand-Viau	5 500

Les principaux axes de déplacement

Le principal axe de déplacement de l'agglomération est celui qui relie l'arrondissement de La Cité-Limoilou à l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge.

En tout, ce sont plus de 63 000 déplacements quotidiens qui sont réalisés entre ces deux arrondissements.

Tableau 1 / Tableau des principaux axes de déplacements (tous modes, tous motifs sauf retour à domicile, 24 h)

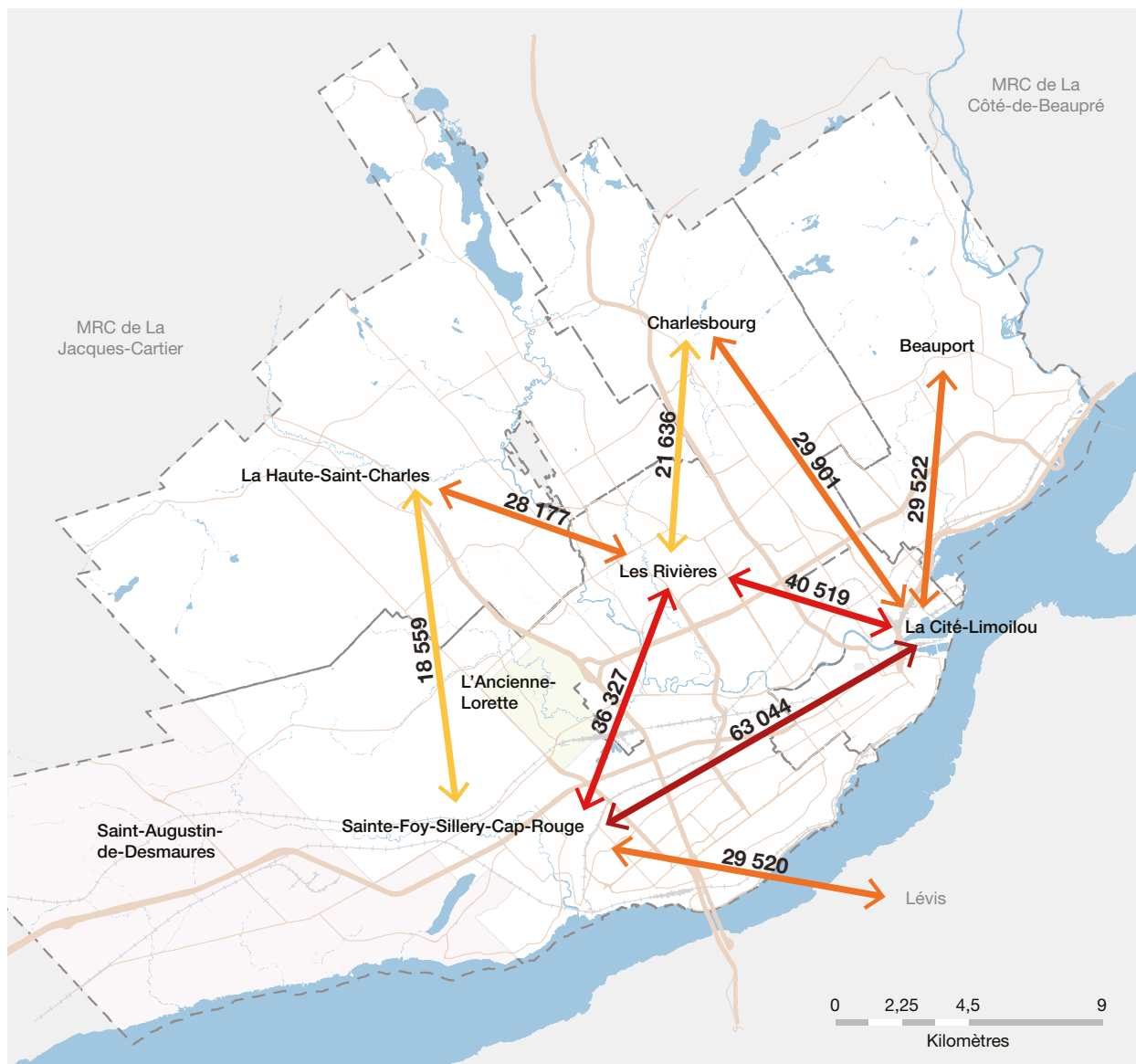
Axes de déplacement			Nombre de déplacements
La Cité-Limoilou	↔	Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge	63 044
La Cité-Limoilou	↔	Les Rivières	40 519
Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge	↔	Les Rivières	36 327
La Cité-Limoilou	↔	Charlesbourg	29 901
La Cité-Limoilou	↔	Beauport	29 522
Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge	↔	Lévis	29 520
Les Rivières	↔	La Haute-Saint-Charles	28 177
Les Rivières	↔	Charlesbourg	21 636
Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge	↔	La Haute-Saint-Charles	18 559
La Cité-Limoilou	↔	Couronne nord	14 472
La Cité-Limoilou	↔	La Haute-Saint-Charles	14 388
La Cité-Limoilou	↔	Lévis	13 925
Les Rivières	↔	Beauport	13 874
Charlesbourg	↔	Beauport	13 342
Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge	↔	Charlesbourg	12 944
Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge	↔	Beauport	11 919
Lévis	↔	Couronne sud	11 755
Beauport	↔	Couronne nord	10 989
Les Rivières	↔	Couronne nord	10 456

Parallèlement à cela, force est de constater que le territoire de l'agglomération de Québec attire deux fois plus de déplacements qu'il n'en génère vers les territoires des municipalités voisines.

Tableau 2 / Axes de déplacement entre l'agglomération de Québec et les MRC voisines (tous modes, tous motifs sauf retour à domicile, sur 24 h)

Axes de déplacement			Nombre de déplacements
Couronne nord	→	Agglomération de Québec	48 908
Agglomération de Québec	→	Couronne nord	17 911
Rive-Sud (Lévis et couronne sud)	→	Agglomération de Québec	47 102
Agglomération de Québec	→	Rive-Sud (Lévis et couronne sud)	19 767

Carte 3 / Carte des principaux axes de déplacement (tous modes, tous motifs sauf retour à domicile, 24 h)



Ce qu'il faut retenir :

- L'agglomération est le principal pôle de destination de la région.
- Une large majorité des déplacements à destination de l'agglomération est réalisée en automobile.
- Les principaux secteurs de destination de l'agglomération correspondent au centre-ville, aux pôles urbains régionaux et aux axes structurants du territoire.

La mobilité des résidents de l'agglomération

4



4

La mobilité des résidents de l'agglomération

Sur l'ensemble des déplacements des résidents de l'agglomération de Québec, 84,3 % sont réalisés à l'intérieur des limites de celle-ci. Cela indique que ces résidents se déplacent généralement au sein même de l'agglomération.

L'augmentation du nombre de déplacements

Entre 1996 et 2011, le nombre de déplacements réalisés par les résidents de l'agglomération de Québec a augmenté de 5,8 %, ce qui représente 75 491 déplacements de plus par jour.

Sur la même période, le nombre de déplacements a augmenté plus rapidement encore à l'extérieur de l'agglomération de Québec, ce qui occasionne une demande accrue sur les réseaux de transport à destination de l'agglomération et de la ville de Québec. La couronne nord de l'agglomération (MRC voisines) a enregistré une augmentation de 85 % du nombre de déplacements, soit 84 394 déplacements de plus par jour, et la Rive-Sud a connu une hausse de 18,2 %, soit 59 622 déplacements journaliers de plus. Ces augmentations doivent cependant être mises en

parallèle avec la croissance de la population dans chacun de ces secteurs. Ainsi, la part des déplacements produits par les résidents de chaque secteur équivaut à la distribution de la population sur le territoire.

Force est de constater que la croissance du nombre de déplacements sur le territoire de l'agglomération suscite certains changements dans les habitudes de déplacement des résidents.

En effet, entre 1996 et 2011, le nombre moyen de déplacements par résident de l'agglomération a légèrement baissé : en 2011, les résidents de l'agglomération de Québec réalisaient en moyenne chaque jour 2,57 déplacements, contre 2,72 déplacements en 1996.

Tableau 3 / Croissance du nombre de déplacements entre 1996 et 2011, par secteur

	Nombre de déplacements en 2011	Évolution (1996-2011)
Agglomération de Québec	1 366 575	5,8 % (+75 491)
Centre Est	262 505	4,2 % (+10 528)
Centre Ouest	254 685	3,1 % (+7 670)
Beauport-Charlesbourg	246 053	-1,9 % (-4 819)
Première couronne	603 332	11,5 % (+62 112)
Couronne nord	183 680	85,0 % (+84 394)
Rive-Sud (Lévis et couronne sud)	386 653	18,2 % (+59 622)
Ensemble du territoire de l'enquête	1 936 907	12,8 % (+219 509)

Le territoire de la couronne nord couvre les municipalités régionales de comté (MRC) de L'Île-d'Orléans, de La Côte-de-Beaupré, de La Jacques-Cartier et une partie de la MRC de Portneuf. Le territoire de la Rive-Sud comprend la ville de Lévis, de même qu'une partie des MRC de Bellechasse, de Lotbinière et de La Nouvelle-Beauce.

Tableau 4 / Distribution du nombre de déplacements en 2011, par secteur

	Population		Déplacements	
	Nombre de résidents	% pop. secteur / pop. totale	Nombre de déplacements	% dépl. secteur / dépl. total
Agglomération de Québec	559 559	69,3 %	1 366 575	70,6%
Centre Est	108 069	13,4 %	262 505	13,6 %
Centre Ouest	100 879	12,5 %	254 685	13,1 %
Beauport-Charlesbourg	102 490	12,7 %	246 053	12,7 %
Première couronne	248 121	30,7 %	603 332	31,1 %
Couronne nord	83 578	10,3 %	183 680	9,5 %
Rive-Sud	164 710	20,4 %	386 653	20,0 %
Territoire de l'enquête	807 847		1 936 907	

Les habitudes de déplacement des résidents

Le choix du mode de transport

De façon générale, l'automobile est le moyen de transport le plus souvent utilisé par les résidents de l'agglomération de Québec.

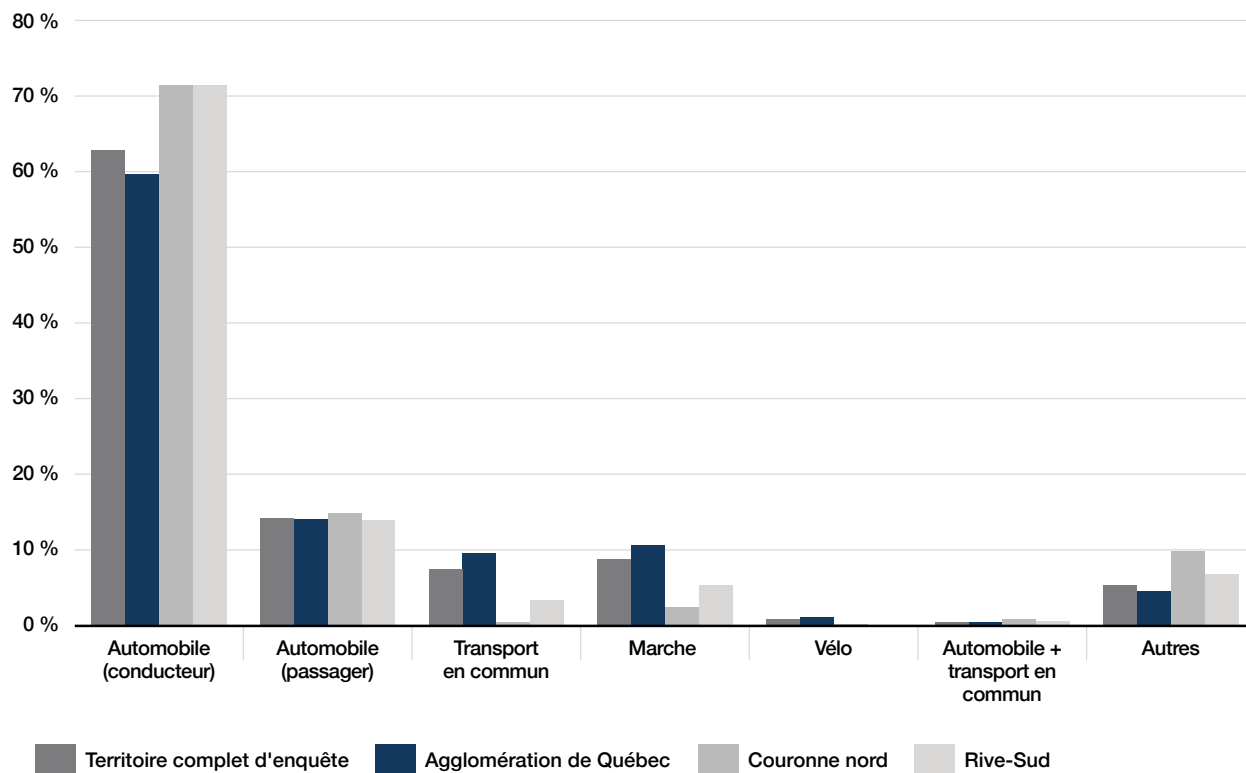
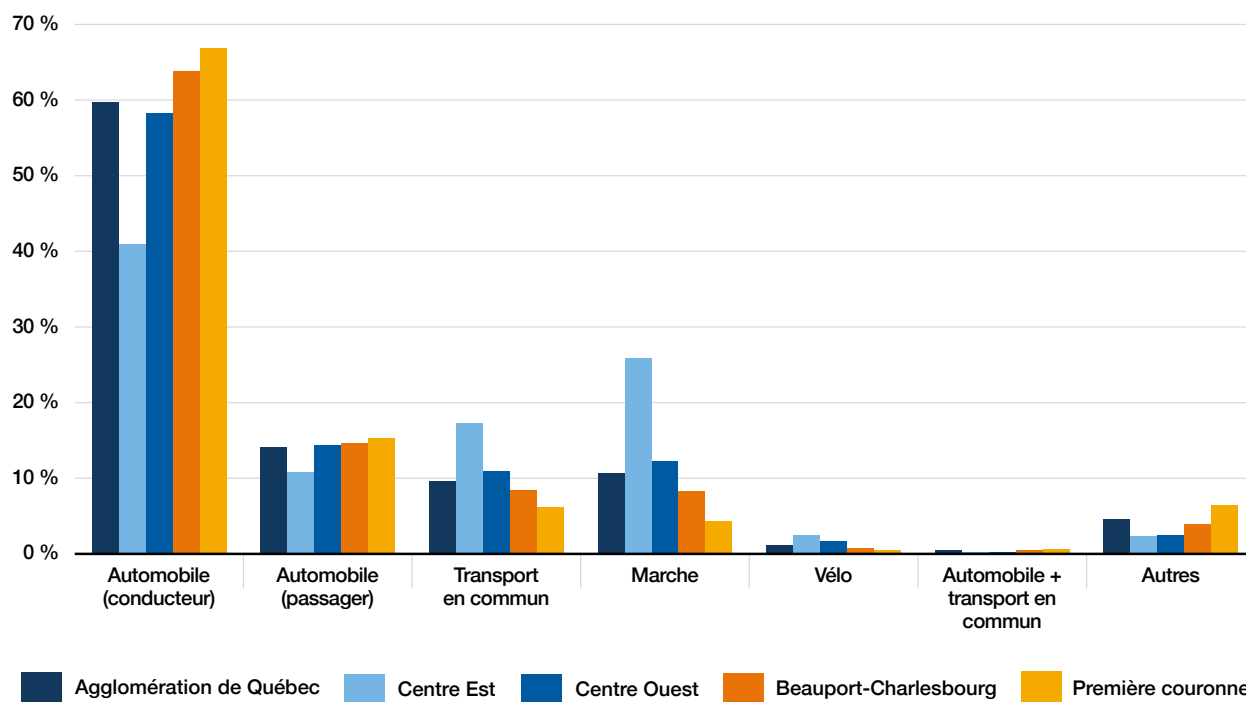
Néanmoins, ces derniers utilisent moins l'automobile, en moyenne, que les résidents de la couronne nord ou de la Rive-Sud.

C'est dire que les habitudes de déplacement et les choix de mode de transport varient en fonction du secteur de résidence. En effet, l'offre en transport,

l'aménagement du milieu et les distances à parcourir ont une incidence directe sur ces deux éléments.

De la sorte, l'utilisation de l'automobile prédomine dans les habitudes de déplacement des résidents des secteurs du Centre Ouest, de Beauport-Charlesbourg et de la première couronne, mais est minoritaire dans les habitudes de déplacement des résidents du secteur du Centre Est. Les résidents de ce secteur utilisent davantage le transport en commun et les transports actifs, qui représentent respectivement 17,3 % et 28,3 % de leurs déplacements sur une journée.



Graphique 3 / Habitudes de déplacement des résidents en 2011 (sur 24 h)⁸**Graphique 4 /** Habitudes de déplacement des résidents de l'agglomération de Québec en 2011, par secteur (sur 24 h)

Note : 8. Le mode de transport « Autres » regroupe les déplacements en transport scolaire, en transport adapté, en taxi, en moto, en transport interurbain (autobus interurbain, train, avion, etc.) et les déplacements intermodaux autres que ceux qui combinent l'automobile et le transport en commun.

Des distances à parcourir relativement courtes

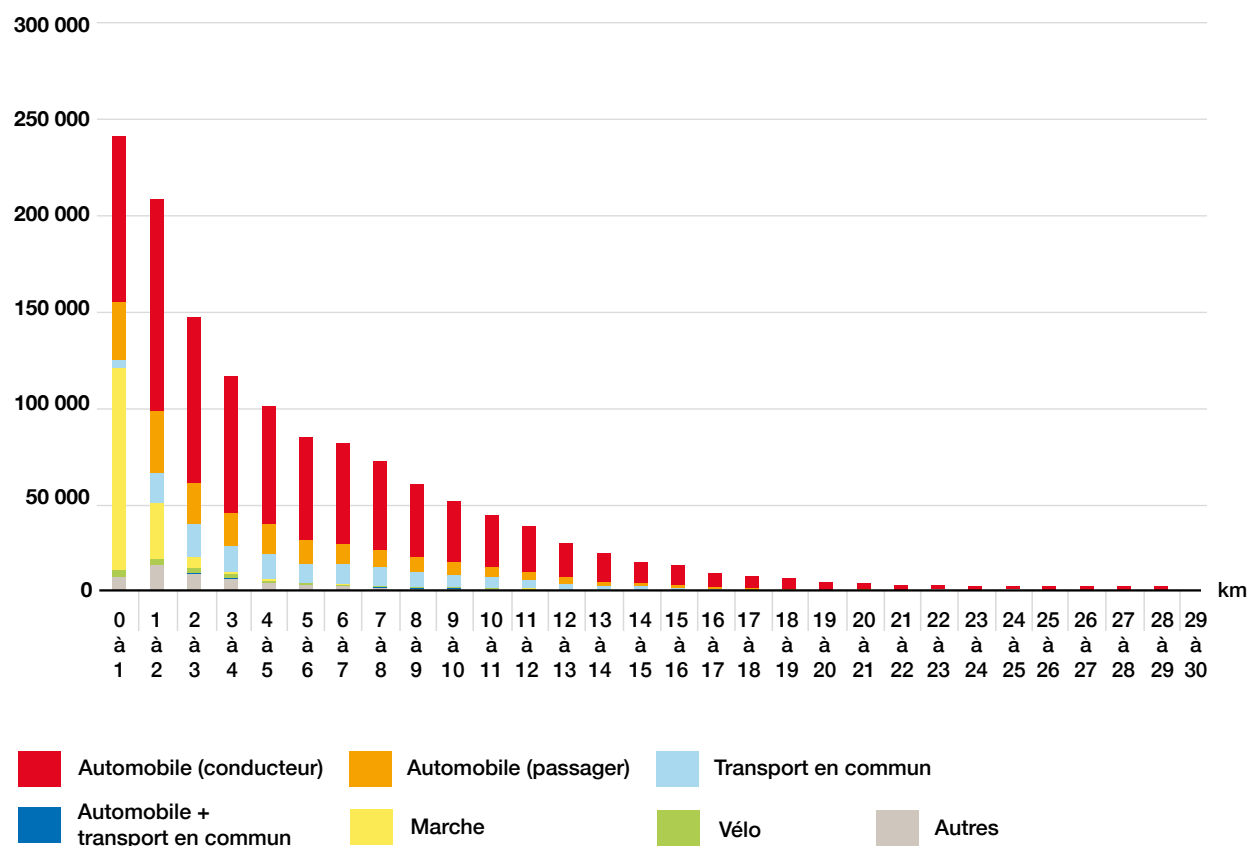
De tous les déplacements effectués par les résidents de l'agglomération de Québec, 18,2 % font moins de 1 km et le tiers totalise moins de 2 km.

Parmi les déplacements de moins de 2 km des résidents de l'agglomération de Québec, le tiers est réalisé en transports actifs, tandis que 58,9 % sont faits en tant que conducteur ou passager d'une automobile. On note donc ici un potentiel intéressant de transfert modal, puisque plusieurs de ces déplacements pourraient être effectués à pied ou à vélo.

Parallèlement à cela, selon les données du recensement de 2011 de Statistique Canada, 40 % de la population active de l'agglomération de Québec réside à moins de 5 km de son lieu d'emploi, et 73,5 % à moins de 10 km. Cette répartition spatiale représente également un potentiel intéressant de transfert modal de l'automobile à un ou plusieurs modes de transport durable.

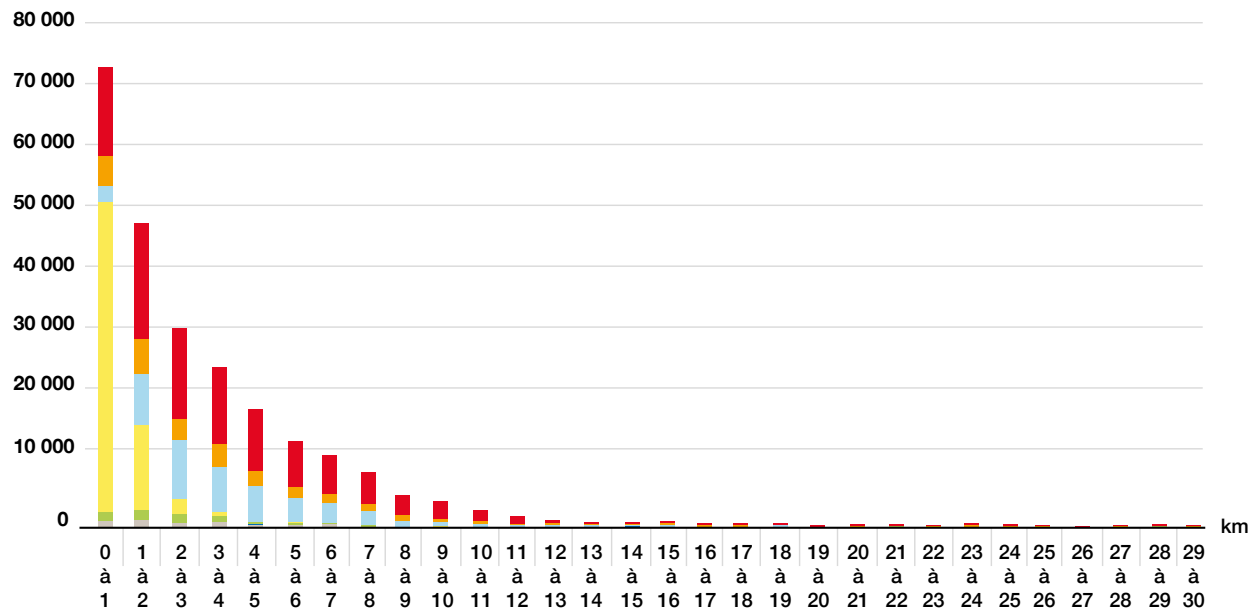
Par ailleurs, certaines particularités concernant les moyens de transport choisis par les résidents en fonction des distances à parcourir sont observables selon le secteur de résidence.

Graphique 5 / Distribution des parts modales et des distances de déplacement des résidents de l'agglomération de Québec en 2011

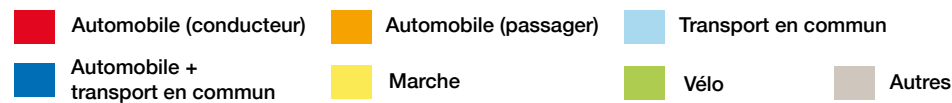
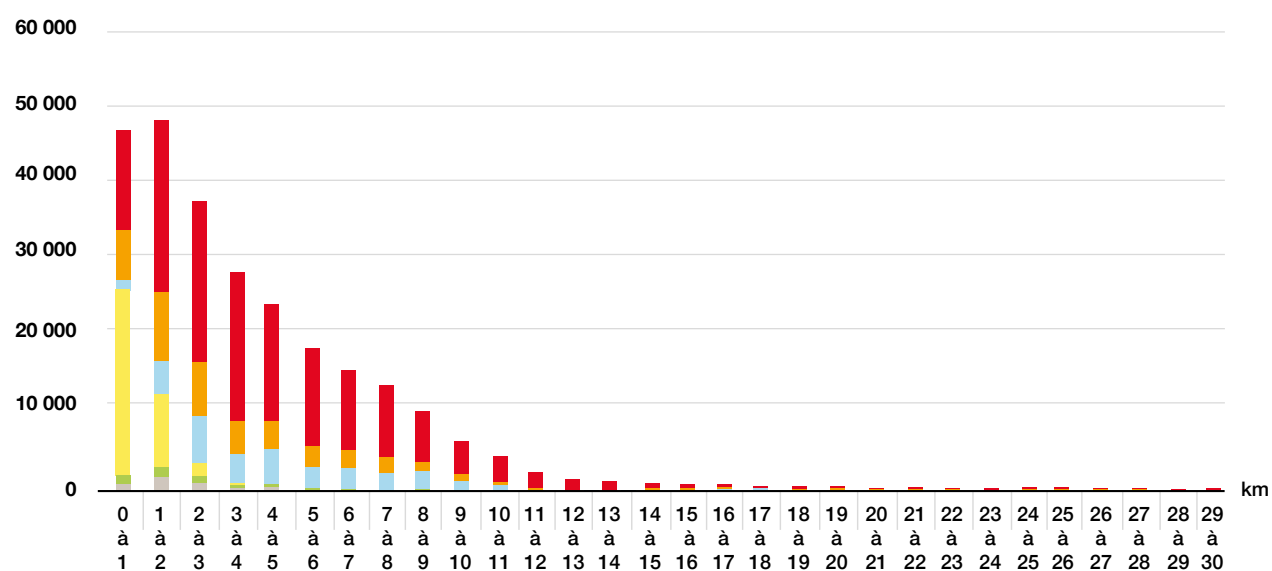


Graphique 6 / Distribution des parts modales et des distances de déplacement des résidents de l'agglomération de Québec en 2011, par secteur

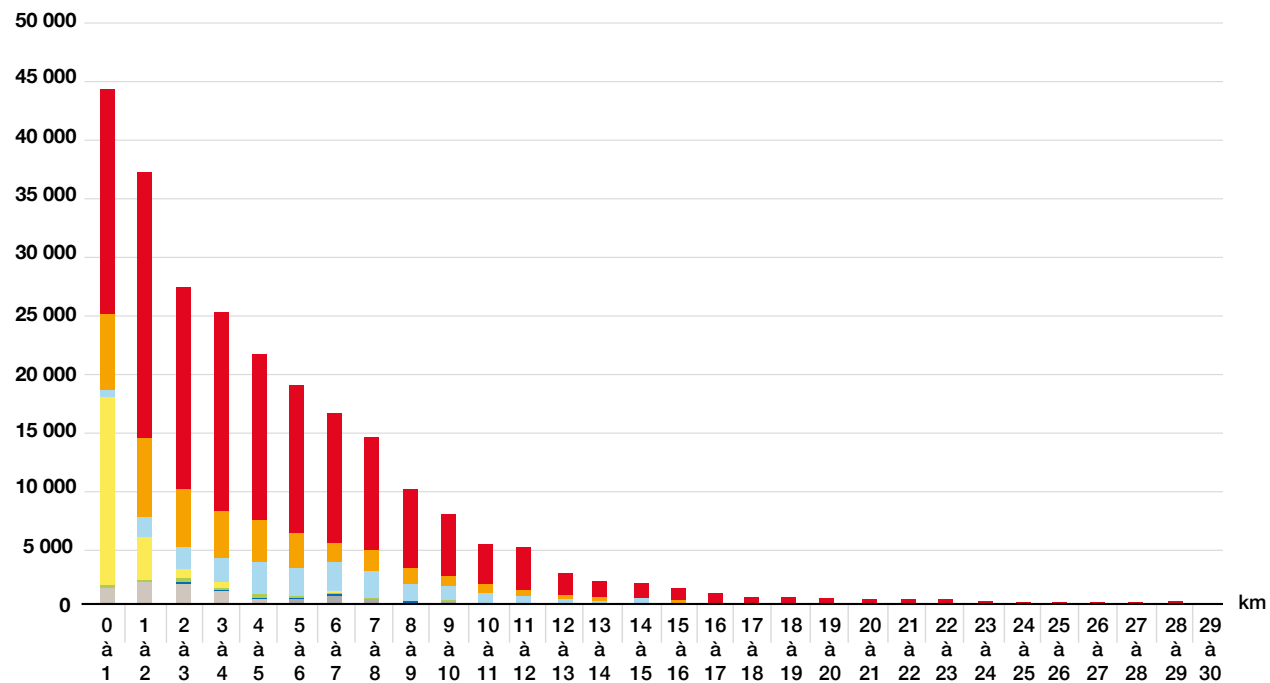
Centre Est



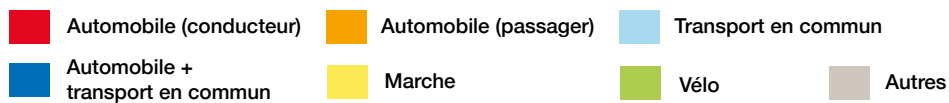
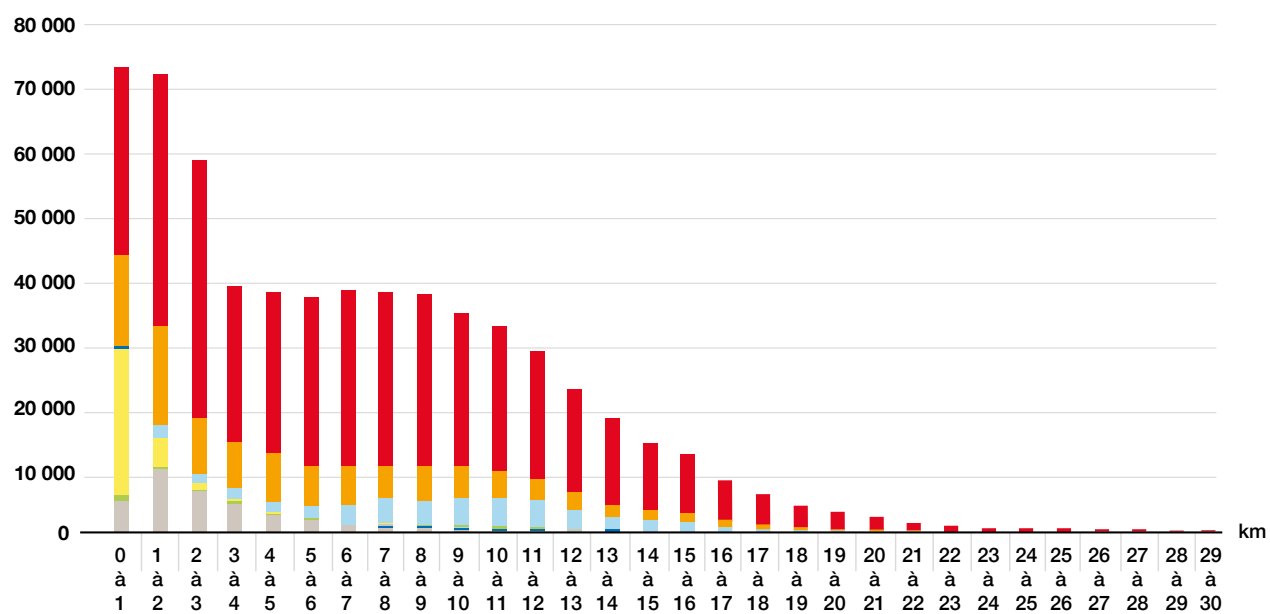
Centre Ouest



Beauport-Charlesbourg



Première couronne



Dans le secteur du Centre Est, les distances parcourues sont en général plus courtes et l'utilisation des transports actifs est élevée (54 % des déplacements de moins de 2 km). Il s'agit du milieu le plus dense, le plus mixte et le plus urbanisé du territoire.

Dans le secteur du Centre Ouest, l'utilisation des transports actifs s'inscrit dans la moyenne de l'agglomération (le tiers des déplacements de moins de 2 km). Il s'agit d'un milieu mixte et moyennement dense, qui se transforme et se densifie toutefois depuis quelques années.

À l'inverse, les déplacements motorisés dominent, même pour une distance à parcourir de moins de 1 km, dans les secteurs de Beauport-Charlesbourg et de la première couronne.

L'aménagement des milieux et les distances à parcourir ont donc un effet direct sur le choix des modes de transport.



L'évolution des habitudes de déplacement des résidents

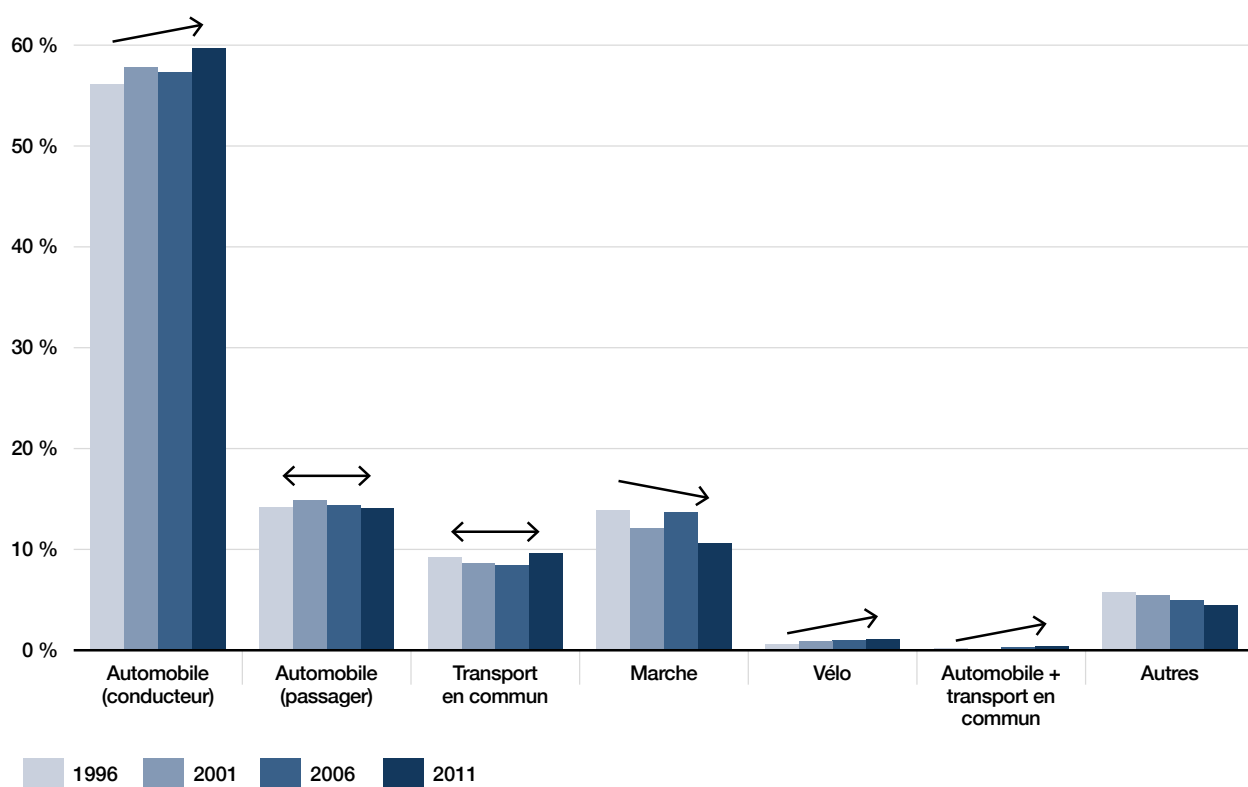
Entre 1996 et 2011, la part des déplacements réalisés en automobile a, dans l'ensemble, augmenté à l'échelle de l'agglomération.

Parallèlement à cela, l'emploi combiné de l'automobile et du transport en commun de même que la pratique du vélo ont également connu une légère croissance, bien que dans une plus faible proportion que l'utilisation de la voiture.

À l'inverse, la marche est de moins en moins souvent utilisée pour se déplacer à des fins utilitaires.

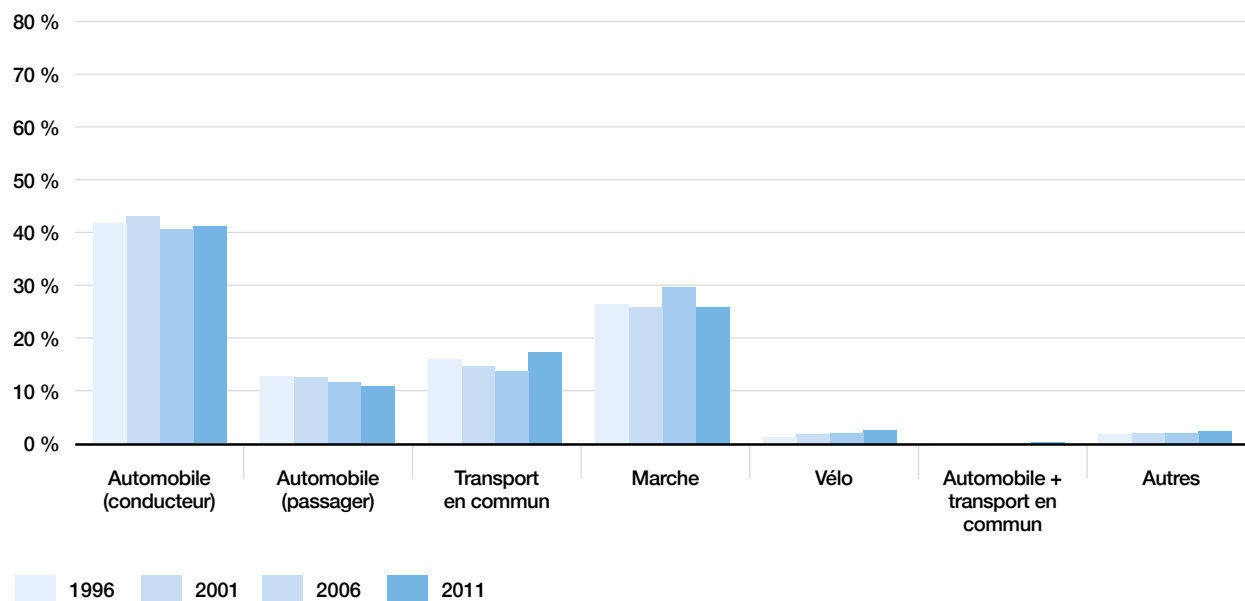
Il est à noter que l'utilisation de l'automobile pour se déplacer a légèrement diminué entre 1996 et 2011 dans le secteur du Centre Est.

Graphique 7 / Évolution des habitudes de déplacement des résidents de l'agglomération, entre 1996 et 2011

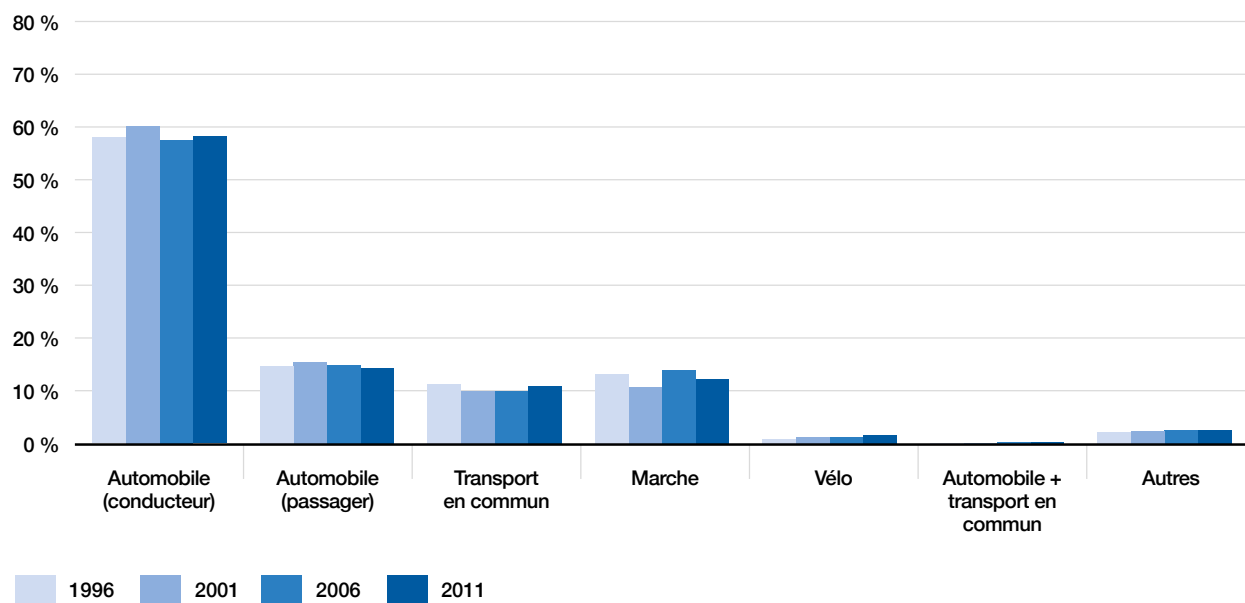


Graphique 8 / Évolution des habitudes de déplacement des résidents de l'agglomération, entre 1996 et 2011, par secteur

Centre Est



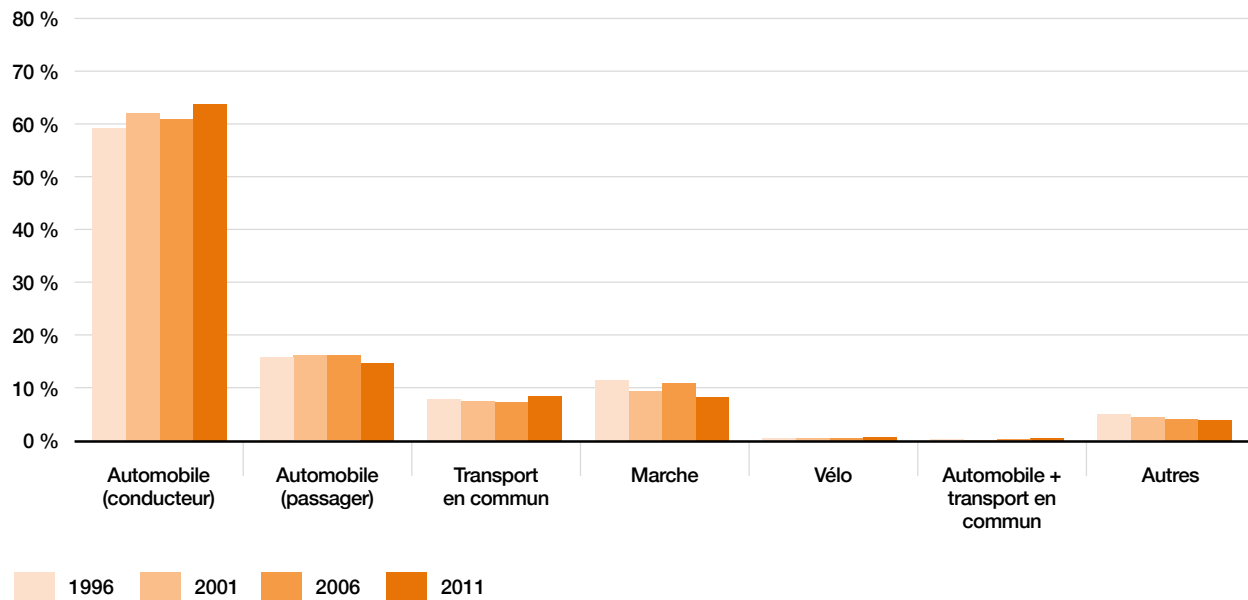
Centre Ouest



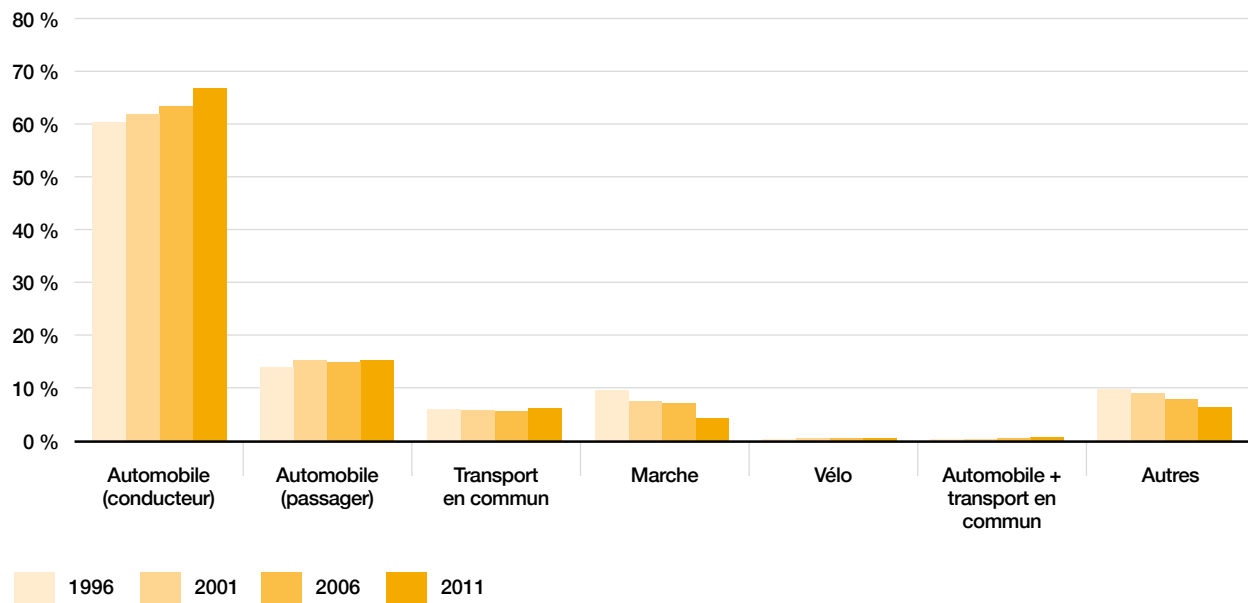
Ce qu'il faut retenir :

- La grande majorité des déplacements des résidents de l'agglomération est réalisée à l'intérieur du territoire de celle-ci.
- Compte tenu de la croissance démographique, le nombre de déplacements est en constante augmentation. Malgré tout, le nombre moyen de déplacements par résident diminue.

Beauport-Charlesbourg



Première couronne



- Les résidents de l'agglomération de Québec utilisent moins souvent l'automobile que ceux des MRC voisines. L'aménagement des milieux et les distances à parcourir ont une incidence directe sur les modes de transport empruntés par les résidents.
- L'utilisation de l'automobile a diminué dans le secteur du Centre Est au cours des vingt dernières années.

Conclusion

L'agglomération de Québec a une offre en transport diversifiée qui s'est grandement développée au cours des vingt dernières années et qui continuera de le faire dans un avenir rapproché, notamment avec l'arrivée du service rapide par bus (SRB), la poursuite des aménagements cyclables et la requalification de certains milieux.

Elle est le principal lieu de destination de la région et certains de ses pôles attirent la majorité des déplacements.

Dans l'ensemble, ses résidants utilisent davantage les moyens de transport durable que les résidants des MRC voisines, ce qui s'explique en partie par l'offre variée en transport, les distances plus courtes à parcourir et les caractéristiques plus propices des milieux.

Somme toute, bien que les résidants de l'agglomération accordent une plus grande place aux moyens de transport durable, l'utilisation de l'automobile demeure forte et a tendance à s'accroître. Il faut donc maintenir les mesures mises en place et s'inspirer des milieux dotés des meilleures pratiques de mobilité durable pour concevoir d'autres milieux de vie.

Enfin, il faut aussi attirer le plus de résidants possible sur le territoire de l'agglomération, puisque celle-ci demeure la principale destination des déplacements et qu'il y a un plus grand potentiel de mobilité durable lorsque les distances à parcourir sont courtes.



ville.quebec.qc.ca

