



EOD 2023

Enquête origine-destination
Région Québec-Lévis



La mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis

Mai 2025

Faits saillants

978-2-921925-67-9 (version imprimée)

978-2-921925-68-6 (PDF)

Dépôt légal – 2025

Table des matières

Introduction	7
1 Principaux paramètres de l'enquête	8
1.1 Territoire	8
1.2 Méthodologie et échantillonnage	8
1.3 Questionnaire	9
1.4 Portée temporelle	10
1.5 Régions analysées	10
2 Facteurs influençant la mobilité	11
2.1 Croissance démographique	11
2.2 Évolution de la population	12
2.3 Évolution des ménages	14
2.4 Activité économique	15
2.5 Essor du télétravail	19
2.6 Parc automobile	22
2.7 Motorisation des ménages	23
2.8 Possession de permis de conduire	24
2.9 Prix de l'essence	24
2.10 En résumé	25
3 Portrait et évolution de la mobilité	27
3.1 Selon la période de la journée	28
3.2 Selon le motif de déplacement	31
3.3 Selon le mode de transport	34
3.3.1 Répartition modale pour l'ensemble du territoire	34
3.3.2 Déplacements en automobile selon la région de résidence	39
3.3.3 Déplacements en transport en commun selon la région de résidence	41
3.3.4 Part modale du transport en commun	43
3.3.5 Déplacements à pied selon la région de résidence	45
3.3.6 Déplacements à vélo selon la région de résidence	48
3.4 Selon la portée des déplacements	50
3.5 Selon les modalités de travail	51
3.5.1 Fréquentation du lieu de travail	52
3.5.2 La mobilité des travailleurs selon les modalités de travail	54
3.6 Selon les zones de destination	54
3.7 Selon les matrices origine-destination	56
4 Synthèse	60

Table des matières – suite

Liste des annexes

Annexe 1	EOD 2023 – Région Québec-Lévis – Villes, municipalités et paroisses	64
Annexe 2	EOD 2023 – Région de Québec-Lévis – Territoire couvert	66
Annexe 3	EOD 2023 – Région de Québec-Lévis – Grands secteurs	68
Annexe 4	Déplacements totaux selon la région de résidence – 2006-2023	70
Annexe 5	Usage des modes motorisés selon le lieu de résidence – 24 h et PPAM – 2006-2023	72
Annexe 6	EOD 2023 – Région Québec-Lévis – Principales zones de destination	74

Liste des figures

Figure 1:	Pyramide des âges – 2006-2021	13
Figure 2:	Répartition de la population selon le groupe d'âge et la région – 2021	14
Figure 3:	Taille des ménages selon la région – 2006-2021	15
Figure 4:	Proportion des travailleurs selon les modalités de travail – RMR de Québec – 2006-2024	19
Figure 5:	Taux de possession de véhicules chez les personnes en âge de conduire – 2006-2023	22
Figure 6:	Prix moyen de l'essence ordinaire (dollars courants) – Région de la Capitale-Nationale – 2006-2023	25
Figure 7:	Nombre total de déplacements – 24 h et PPAM – 2006-2023	28
Figure 8:	Distribution horaire des déplacements – 2006-2023	30
Figure 9:	Répartition des déplacements selon le motif – 24 h et PPAM – 2023	31
Figure 10:	Part des déplacements selon le motif et le groupe d'âge – 24 h – 2017-2023	34
Figure 11:	Répartition des déplacements-modes – 24 h – 2023	35
Figure 12:	Répartition des déplacements-modes – PPAM – 2023	35
Figure 13:	Taux moyen d'occupation des automobiles – 24 h et PPAM – 2006-2023	41
Figure 14:	Part modale du transport en commun selon la région de résidence – 24 h – 2006-2023	44
Figure 15:	Part modale du transport en commun selon la région de résidence – PPAM – 2006-2023	45
Figure 16:	Évolution de la portée des déplacements (km) – Motif « retour au domicile » exclu – 24 h – 2006-2023	50
Figure 17:	Répartition des déplacements unimodaux selon le mode et la portée (km) – Motif « retour au domicile » exclu – 24 h – 2023	51
Figure 18:	Part des travailleurs ne s'étant pas déplacés pour le motif « travail » selon le groupe d'âge – Temps plein et temps partiel – 2017-2023	52
Figure 19:	Répartition des travailleurs selon la fréquentation du lieu de travail, le jour de semaine et la région – 2023	53
Figure 20:	Nombre moyen de déplacements, tous motifs, des travailleurs selon les modalités de travail – 2023	54

Table des matières – suite

Liste des tableaux

Tableau 1 :	Répartition des ménages valides selon le mode d'enquête	9
Tableau 2 :	Évolution démographique – 2006-2021	11
Tableau 3 :	Évolution du nombre de personnes occupées et du taux d'emploi – 2006-2021	16
Tableau 4 :	Évolution du nombre de chômeurs et du taux de chômage – 2006-2021	17
Tableau 5 :	Évolution des indicateurs d'emploi – RMR de Québec et ensemble du Québec – 2006-2023	18
Tableau 6 :	Évolution du nombre d'emplois (RMR de Québec) et taux provincial de télétravail selon le secteur industriel	21
Tableau 7 :	Évolution du taux de motorisation des ménages – 2006-2023	23
Tableau 8 :	Évolution du pourcentage de personnes âgées de 15 ans et plus possédant un permis de conduire – 2006-2021	24
Tableau 9 :	Nombre de déplacements selon la période de la journée – 2006-2023	29
Tableau 10 :	Répartition des déplacements selon le motif – 24 h – 2006-2023	32
Tableau 11 :	Répartition des déplacements selon le motif – PPAM – 2006-2023	33
Tableau 12 :	Déplacements-personnes selon le mode et le type de déplacement – 24 h – 2006-2023	37
Tableau 13 :	Déplacements-personnes selon le mode et le type de déplacement – PPAM – 2006-2023	38
Tableau 14 :	Déplacements-modes en automobile selon la région de résidence – 24 h – 2006-2023	39
Tableau 15 :	Déplacements-modes en automobile selon la région de résidence – PPAM – 2006-2023	40
Tableau 16 :	Déplacements-modes en transport en commun selon la région de résidence – 24 h – 2006-2023	42
Tableau 17 :	Déplacements-modes en transport en commun selon la région de résidence – PPAM – 2006-2023	43
Tableau 18 :	Déplacements à pied selon la région de résidence – 24 h – 2006-2023	46
Tableau 19 :	Déplacements à pied selon la région de résidence – PPAM – 2006-2023	47
Tableau 20 :	Déplacements-modes à vélo selon la région de résidence – 24 h – 2006-2023	48
Tableau 21 :	Déplacements-modes à vélo selon la région de résidence – PPAM – 2006-2023	49
Tableau 22 :	Principales zones de destination – Tous modes et motifs sauf « retour au domicile » – 24 h – 2017-2023	55
Tableau 23 :	Matrice origine-destination – Déplacements en automobile – Tous motifs sauf « retour au domicile » – 24 h – 2023	57
Tableau 24 :	Matrice origine-destination – Déplacements en transport en commun – Tous motifs sauf « retour au domicile » – 24 h – 2023	58
Tableau 25 :	Matrice origine-destination – Parts modales du transport en commun – Tous motifs sauf « retour au domicile » – 24 h – 2023	59

Introduction

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), le Réseau de transport de la Capitale (RTC), la Société de transport de Lévis (STLévis), la Communauté métropolitaine de Québec (CMQuébec), la Ville de Québec et la Ville de Lévis se sont associés en 2023 pour réaliser la dixième Enquête origine-destination (EOD) dans la région de Québec-Lévis.

Des EOD sont menées dans six grandes régions du Québec à une fréquence variable. Les régions de Montréal, de Québec et de Gatineau les réalisent tous les cinq ou six ans, à moins de circonstances particulières¹. Dans les régions de Sherbrooke, de Trois-Rivières et de Saguenay, ces enquêtes sont réalisées tous les dix ans.

Ces enquêtes sur les déplacements des personnes visent à connaître les comportements de mobilité des résidents d'une région, quels que soient les modes de transport qu'ils utilisent. Elles brossent le portrait des déplacements effectués au cours d'une journée ouvrable de semaine durant la période d'enquête, généralement l'automne. Les EOD constituent un outil fondamental dans la planification des systèmes de transport urbain et de l'aménagement du territoire.

Ce document présente les faits saillants de l'EOD 2023 de la grande région de Québec-Lévis. Cette enquête est la première de la région depuis la pandémie de COVID-19 de 2020-2021. Les effets durables de cette pandémie sont nombreux et diversifiés. Sur le plan de la mobilité, objet de l'enquête, les changements dans l'organisation du travail, avec l'essor du télétravail, sont sans doute le principal facteur expliquant les résultats présentés dans ce rapport. Cette actualisation du portrait de la mobilité sur le territoire était donc grandement attendue.

La première section présente brièvement les paramètres méthodologiques de l'enquête. La deuxième section décrit certains facteurs contextuels qui influencent l'évolution des déplacements. La troisième section présente le portrait de la mobilité des personnes en 2023 et son évolution depuis 2006. Enfin, la dernière section fait la synthèse des principaux constats.

¹ La région d'Ottawa-Gatineau a dû reporter la sienne en raison de la pandémie. Un délai de dix ans s'est écoulé entre les deux dernières enquêtes.

1 Principaux paramètres de l'enquête

1.1 Territoire

Le territoire couvert par l'EOD 2023 est le même que celui des trois précédentes enquêtes réalisées en 2006, en 2011 et en 2017. Il couvre notamment les territoires de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec et de la CMQuébec avec un total de 41 villes et municipalités². L'annexe 1 en dresse la liste. Une carte du territoire se trouve à l'annexe 2.

1.2 Méthodologie et échantillonnage

L'EOD 2023 de la grande région de Québec-Lévis s'est déroulée du 4 septembre au 16 décembre 2023 via une plateforme Web. Des ménages ont été invités par voie postale à remplir le questionnaire en ligne, tandis que d'autres ont été sollicités sur leur téléphone fixe ou leur cellulaire.

L'enquête de 2023 a connu plusieurs changements méthodologiques par rapport aux éditions précédentes³. Le changement le plus significatif est le passage d'une collecte de données principalement téléphonique à une collecte majoritairement en ligne. Le mode de collecte Web permet d'atteindre un public plus large et diversifié. Il facilite l'administration, la validation et le traitement des données. De plus, il laisse aux répondants le choix du meilleur moment pour répondre au questionnaire. Enfin, ce type de collecte est moins coûteux que les enquêtes téléphoniques. La structure du questionnaire a dû cependant être adaptée à ce mode de collecte.

Un autre changement majeur concerne l'ajout de questions spécifiques au télétravail pour refléter son essor rapide dans la foulée de la pandémie de COVID-19 et de ses mesures de confinement. Malgré ces changements, la structure générale du questionnaire reste similaire et maintient la comparabilité des données de l'EOD 2023 avec celles des précédentes éditions.

Les renseignements sur la mobilité des personnes ont été recueillis auprès des ménages de la région de Québec-Lévis par sélection aléatoire. Trois bases d'échantillonnage différentes (banque d'adresses postales, banque de numéros de téléphone résidentiel et banque de numéros de téléphone cellulaire) ont permis de contacter un grand nombre de ces ménages.

²Y compris la réserve de Wendake. Quant au territoire de la municipalité de paroisse de Notre-Dame-des-Anges, il est intégré à celui de la ville de Québec.

³Un court résumé est fait ici. Le Sommaire des résultats aborde les questions méthodologiques de manière plus exhaustive.

Plusieurs ménages contactés ont été affectés par la grève ayant touché le secteur de l'éducation entre le 21 novembre 2023 et le 28 décembre 2023. La grève a eu possiblement un effet collatéral sur la mobilité des individus d'un ménage au-delà des principaux concernés. Par exemple, des parents ont dû adapter leur horaire en fonction des enfants. Le questionnaire a été adapté rapidement aux circonstances. La grève n'a cependant touché que le secteur public et un nombre limité de ménages⁴.

Après validation, les questionnaires de 36 893 ménages ont été retenus pour constituer la base de données finale. Cet échantillon représente globalement 9,1 % des ménages localisés sur le territoire couvert par l'enquête.

Les résultats de l'enquête ont ensuite été soumis à un processus de pondération géographique stratifié visant à estimer la mobilité de l'ensemble de la population à partir de l'échantillon final⁵.

Le [tableau 1](#) présente la répartition des ménages selon le mode d'enquête. Près des trois quarts (73,6 %) de ces ménages ont rempli le questionnaire en ligne.

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

Mode d'enquête	Nombre	%
Téléphonie fixe	8 429	22,8 %
Téléphonie cellulaire	1 316	3,6 %
Web	27 148	73,6 %
Total	36 893	100 %

Source : EOD 2023

1.3 Questionnaire

Le questionnaire de l'EOD 2023 portait essentiellement sur trois volets :

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

⁴ Plus d'information à ce sujet est présentée dans le *Sommaire des résultats* de l'EOD 2023.

⁵ Les données démographiques du recensement de 2021 de Statistique Canada ont été utilisées pour pondérer les ménages tandis que celles de l'estimation de 2023 de l'Institut de la statistique du Québec ont été utilisées pour pondérer la population par groupe d'âge, par sexe et par secteur géographique. Compte tenu de la valeur moyenne des facteurs d'expansion appliqués aux résultats provenant de l'échantillon, tous les volumes pondérés de déplacements inférieurs à 337 sont sous le seuil de significativité et ne sont donc pas présentés dans les tableaux.

La personne qui connaît le mieux les déplacements des personnes de son ménage était sollicitée pour l'entrevue téléphonique. La durée moyenne d'une entrevue était d'environ 15 minutes, variant en fonction de la taille du ménage et du nombre de déplacements effectués par ses membres. Dans le cas du questionnaire Web, il était possible de faire appel aux autres membres du ménage pour remplir la section traitant de leurs déplacements. L'information détaillée sur les déplacements n'a été recueillie que pour les personnes âgées de 5 ans et plus. Seuls les déplacements personnels ont été répertoriés : les déplacements de nature commerciale (exemples : camionneur, livreur) n'ont pas été consignés.

1.4 Portée temporelle

L'EOD 2023 brosse le portrait de la mobilité des personnes habitant sur le territoire d'enquête au cours d'une journée ouvrable de semaine d'automne. Les résultats sont présentés pour l'ensemble de la journée (24 heures) et pour certaines périodes prédéfinies sur la base de l'heure de départ des déplacements, soit les périodes suivantes :

- Pointe du matin (PPAM) : de 6 h à 8 h 59;
- Hors pointe de jour : de 9 h à 14 h 59;
- Pointe de l'après-midi (PPPM) : de 15 h à 17 h 59;
- Soir et nuit : de 18 h à 5 h 59.

La période de pointe du matin (PPAM) est retenue pour décrire le portrait de la mobilité d'une région parce que les réseaux et les services de transport sont alors particulièrement sollicités sur une courte plage horaire. Le volume de déplacements à ce moment de la journée vient donc conditionner l'offre nécessaire pour répondre à la demande maximale. De plus, les retours au domicile y sont moins fréquents. Cette période permet donc une analyse plus fine des besoins, car elle capture principalement les motifs de base générant les déplacements (travail, études, etc.) ainsi que la localisation des lieux d'activités, générateurs des déplacements. La période de pointe de l'après-midi (PPPM) est quant à elle plutôt dominée par les retours au domicile des déplacements pendulaires de la PPAM et des nombreux déplacements amorcés durant la journée.

1.5 Régions analysées

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

- L'agglomération de Québec
- La ville de Lévis;
- La couronne nord;
- La couronne sud.

La carte de l'[annexe 3](#) illustre le découpage en quatre régions du territoire de l'EOD 2023.

2 Facteurs influençant la mobilité

L'analyse des déplacements et de leur évolution dépend de divers facteurs comme la démographie, l'aménagement du territoire, l'activité économique, les offres de mobilité et leurs coûts, la motorisation des ménages et les activités en ligne. Quelques-uns de ces éléments contextuels influencent les comportements de déplacement et sont essentiels pour comprendre les résultats de l'EOD 2023.

2.1 Croissance démographique

Selon Statistique Canada, la population totale du territoire d'enquête s'élève à environ 876 900 personnes en 2021. Plus des deux tiers (67,2 %) de celle-ci habite sur le territoire de l'agglomération de Québec et 17,1 % sur celui de la ville de Lévis. Le [tableau 2](#) présente l'évolution démographique du territoire d'enquête et de ses quatre régions entre 2006 et 2021.

Tableau 2 : Évolution démographique – 2006-2021

Année	Population				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2021	876 900 100 %	589 120 67,2 %	149 675 17,1 %	107 375 12,2 %	30 730 3,5 %
2016	841 395 100 %	569 715 67,7 %	143 415 17,0 %	100 095 11,9 %	28 170 3,3 %
2011	805 200 100 %	551 900 68,5 %	138 770 17,2 %	89 100 11,1 %	25 430 3,2 %
2006	751 725 100 %	525 370 69,9 %	130 005 17,3 %	73 925 9,8 %	22 425 3,0 %
Variation					
De 2016 à 2021	4,2 %	3,4 %	4,4 %	7,3 %	9,1 %
De 2011 à 2016	4,5 %	3,2 %	3,3 %	12,3 %	10,8 %
De 2006 à 2011	7,1 %	5,0 %	6,7 %	20,5 %	13,4 %
Variation de 2006 à 2021	16,7 %	12,1 %	15,1 %	45,2 %	37,0 %
	125 175	63 750	19 670	33 450	8 305

Source : Statistique Canada

La population sur le territoire a augmenté de 4,2 % depuis 2016. La croissance sur le territoire de l'agglomération de Québec est moins prononcée qu'ailleurs, faisant diminuer sa part relative de la population totale (de 67,7 % en 2016 à 67,2 % en 2021).

La croissance générale a été continue depuis 2006 (16,7 %). Des augmentations sont observées dans toutes les régions, en proportions plus marquées dans les couronnes nord et sud (respectivement de 45,2 % et de 37,0 %). La croissance la plus importante pour le territoire complet et ses quatre régions a été enregistrée entre 2006 et 2011.

Entre 2006 et 2021, la part de la population de l'agglomération de Québec a diminué, passant de 69,9 % à 67,2 % du territoire total. Celle de la couronne nord a augmenté de 2,4 points de pourcentage passant de 9,8 % à 12,2 %. Sur la rive sud, le phénomène est de moindre amplitude.

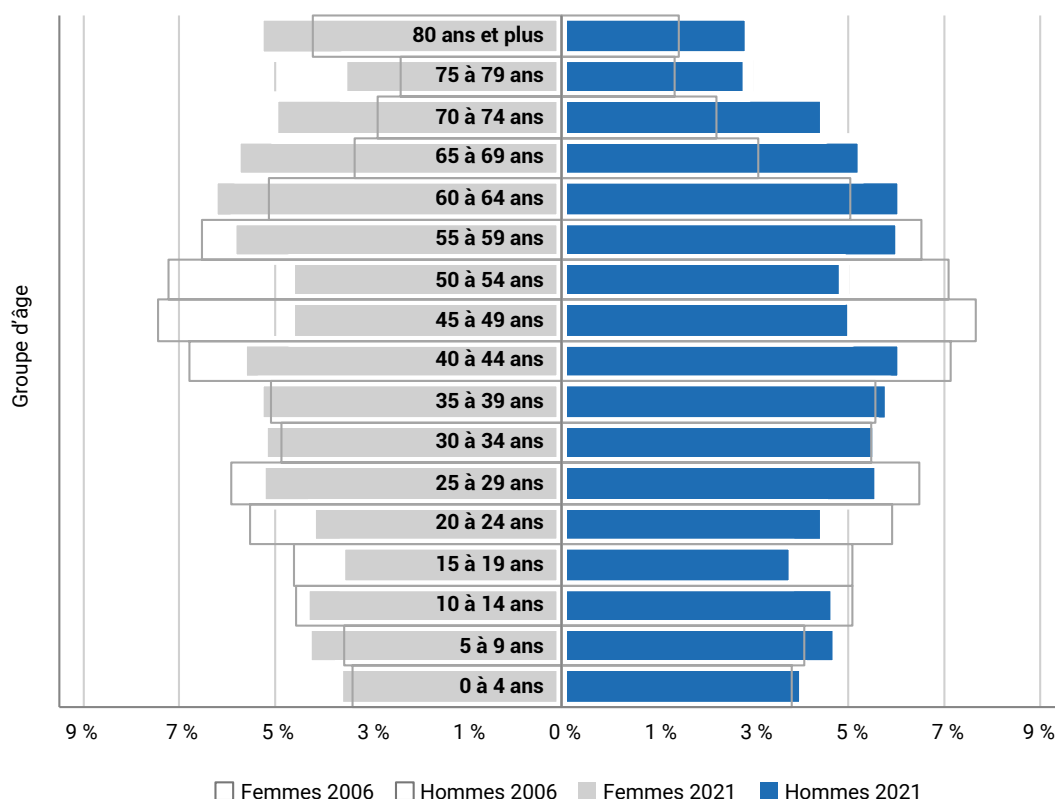
La croissance plus forte dans les couronnes, où la densité de la population est plus faible et l'offre de transport différente de celle au centre de la région, influence le portrait de la mobilité.

2.2 Évolution de la population

La [figure 1](#) illustre l'évolution démographique de la région en comparant la structure par âge et par sexe en 2006 et en 2021. Elle révèle :

- Une augmentation de la proportion des personnes âgées de 0 à 9 ans;
- Une baisse de la proportion des personnes âgées de 10 à 29 ans, particulièrement chez les 15 à 24 ans;
- Une stabilité relative de la proportion des personnes âgées de 30 à 39 ans;
- Une importante baisse de la proportion des personnes âgées de 40 à 59 ans;
- Une importante hausse de la proportion des personnes âgées de 60 ans et plus.

Figure 1 : Pyramide des âges – 2006-2021



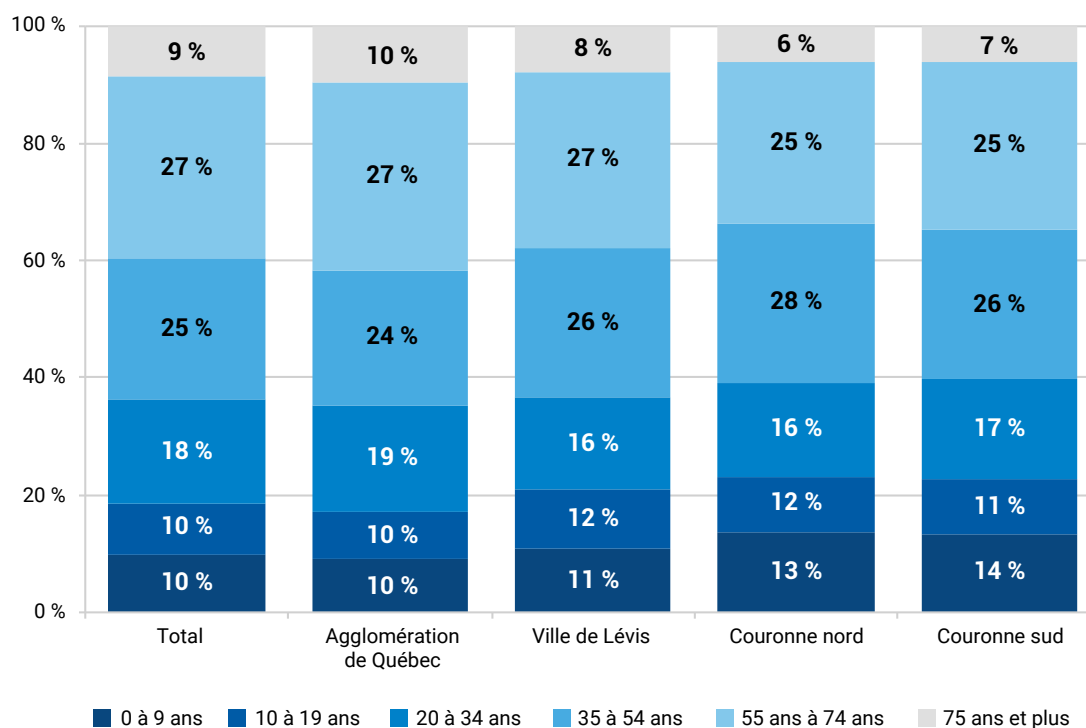
Source : Statistique Canada

La pyramide des âges se transforme, avec un vieillissement de la population, notamment des baby-boomers, et avec l'augmentation de l'espérance de vie.

L'importante croissance du nombre de personnes âgées de 60 ans et plus exerce une influence marquée sur le portrait global de la mobilité. En effet, avec l'avancée en âge et le passage à la retraite, les besoins en déplacements de cette cohorte diffèrent de ceux de la population active et des jeunes en général. De plus, la baisse observée chez les 40 à 59 ans (majoritairement des gens en emploi) pourrait avoir une incidence sur le nombre de déplacements et leurs caractéristiques.

La [figure 2](#) présente la répartition par groupe d'âge dans les quatre grandes régions du territoire complet.

Figure 2 : Répartition de la population selon le groupe d'âge et la région – 2021



Source : Statistique Canada

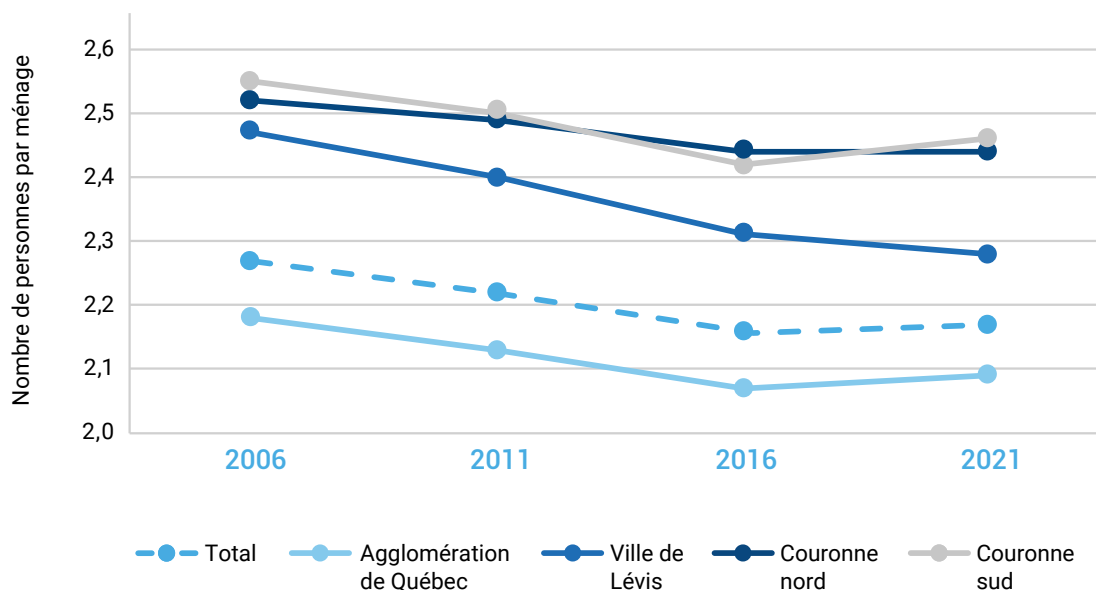
Les couronnes nord et sud se démarquent par une population plus jeune que la moyenne du territoire, avec une proportion plus élevée de jeunes enfants âgés de 0 à 9 ans, tandis que dans l'agglomération de Québec et dans la ville de Lévis, on observe un pourcentage plus élevé de personnes âgées de 55 ans et plus.

2.3 Évolution des ménages

Le nombre total de ménages sur le territoire complet de l'EOD 2023 s'élève à 404 500 selon le recensement de 2021. Ce nombre a augmenté de 21,6 % entre 2006 et 2021, ce qui constitue une croissance plus forte que celle de la population (16,7 %).

Entre 2016 et 2021, la taille moyenne des ménages (figure 3) pour l'ensemble du territoire a varié légèrement à la hausse, alors qu'elle diminuait depuis 2006. On observe cependant des tendances différentes selon la région. La taille augmente faiblement sur les territoires de l'agglomération de Québec (2,1 en 2021) et de la couronne sud (2,5); elle demeure stable sur celui de la couronne nord (2,4) et elle diminue sur le territoire de la ville de Lévis (2,3).

Figure 3 : Taille des ménages selon la région – 2006-2021



Source : Statistique Canada

2.4 Activité économique

La croissance de l'activité économique dynamise le marché du travail, entraînant une hausse des déplacements pour le travail. La croissance de l'activité économique se mesure principalement par le taux d'emploi et le taux de chômage.

Selon les données des recensements, le taux d'emploi dans la région de Québec-Lévis a baissé de 2,1 points de pourcentage, passant de 64,1 % en 2006 à 62,0 % en 2021 ([tableau 3](#)). En revanche, le nombre de personnes occupées s'est accru de 10,1 %, avec 40 700 personnes supplémentaires.

Tableau 3 : Évolution du nombre de personnes occupées et du taux d'emploi – 2006-2021

Année	Personnes occupées et taux d'emploi				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2021	441 995 62,0 %	292 225 60,3 %	78 365 64,7 %	54 980 65,7 %	16 425 68,9 %
2016	437 810 63,7 %	293 255 62,1 %	77 120 66,7 %	52 285 67,2 %	15 150 68,7 %
2011	427 370 64,3 %	289 695 62,6 %	76 760 68,5 %	46 635 67,4 %	14 280 70,1 %
2006	401 295 64,1 %	277 120 62,6 %	73 125 69,6 %	39 005 64,9 %	12 045 66,8 %
Variation du nombre de personnes occupées					
De 2016 à 2021	1,0 %	-0,4 %	1,6 %	5,2 %	8,4 %
De 2011 à 2016	2,4 %	1,2 %	0,5 %	12,1 %	6,1 %
De 2006 à 2011	6,5 %	4,5 %	5,0 %	19,6 %	18,6 %
Variation de 2006 à 2021	10,1 %	5,5 %	7,2 %	41,0 %	36,4 %
	40 700	15 105	5 240	15 975	4 380

Source : Statistique Canada

Les couronnes ont enregistré les plus fortes augmentations du nombre de personnes occupées sur la période de 15 ans, avec une hausse de 41,0 % dans la couronne nord et de 36,4 % dans la couronne sud, représentant la moitié des nouvelles personnes occupées.

Le taux de chômage⁶ (tableau 4) a connu une hausse dans toutes les régions du territoire entre 2006 et 2021. Cette hausse est de 2,1 points de pourcentage dans l'agglomération de Québec, de 1,7 point pour la ville de Lévis, de 1,0 point pour la couronne nord et de 0,6 point pour la couronne sud. Le taux de chômage demeure toujours un peu plus élevé dans l'agglomération de Québec qu'ailleurs sur le territoire.

⁶ Le taux de chômage correspond au nombre de chômeurs exprimé en pourcentage de la population active (chômeurs + personnes occupées).

Tableau 4 : Évolution du nombre de chômeurs et du taux de chômage – 2006-2021

Année	Chômeurs et taux de chômage				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2021	30 220 6,4 %	22 070 7,0 %	4 440 5,4 %	3 035 5,2 %	675 3,9 %
2016	21 075 4,6 %	15 005 4,9 %	3 295 4,1 %	2 170 4,0 %	605 3,8 %
2011	19 915 4,5 %	14 165 4,7 %	3 220 4,0 %	2 085 4,3 %	445 3,0 %
2006	19 120 4,5 %	14 205 4,9 %	2 775 3,7 %	1 725 4,2 %	415 3,3 %
Variation du nombre de chômeurs					
De 2016 à 2021	43,4 %	47,1 %	34,7 %	39,9 %	11,6 %
De 2011 à 2016	5,8 %	5,9 %	2,3 %	4,1 %	36,0 %
De 2006 à 2011	4,2 %	-0,3 %	16,0 %	20,9 %	7,2 %
Variation de 2006 à 2021	58,1 %	55,4 %	60,0 %	75,9 %	62,7 %
	11 100	7 865	1 665	1 310	260

Source : Statistique Canada

Les données de Statistique Canada présentées ci-dessus sont pertinentes. Cependant, le dernier recensement a été réalisé en 2021, une période encore marquée par la pandémie. Pour rendre compte de la reprise économique à partir de 2022, l'Enquête sur la population active réalisée annuellement fournit des données plus récentes pour la RMR de Québec. Le [tableau 5](#) présente ces données pour les années d'enquête ainsi que les données annuelles depuis 2020.

Tableau 5 : Évolution des indicateurs d'emploi – RMR de Québec et ensemble du Québec – 2006-2023

Indicateurs d'emploi	Régions	2006	2011	2017	2020	2021	2022	2023
Taux d'emploi	RMR de Québec	62,9 %	65,5 %	65,0 %	61,3 %	63,0 %	63,8 %	65,3 %
	Ensemble du Québec	60,0 %	60,0 %	61,0 %	58,1 %	60,2 %	61,5 %	62,1 %
Taux de chômage	RMR de Québec	5,4 %	5,5 %	4,2 %	6,8 %	4,1 %	2,9 %	2,7 %
	Ensemble du Québec	8,3 %	8,0 %	6,0 %	8,9 %	6,1 %	4,3 %	4,5 %
Taux d'activité	RMR de Québec	66,5 %	69,3 %	67,8 %	65,8 %	65,7 %	65,7 %	67,1 %
	Ensemble du Québec	65,4 %	65,2 %	65,0 %	63,8 %	64,1 %	64,3 %	65,0 %

Source : Statistique Canada, Enquête sur la population active. Adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

La RMR de Québec affiche de meilleurs indicateurs d'emploi que l'ensemble du Québec, avec un taux d'emploi⁷ plus élevé et un taux de chômage plus faible. Les données montrent également les effets de la pandémie sur l'emploi en 2020. Une reprise progressive est observée pour atteindre des taux similaires, voire meilleurs que ceux d'avant 2020.

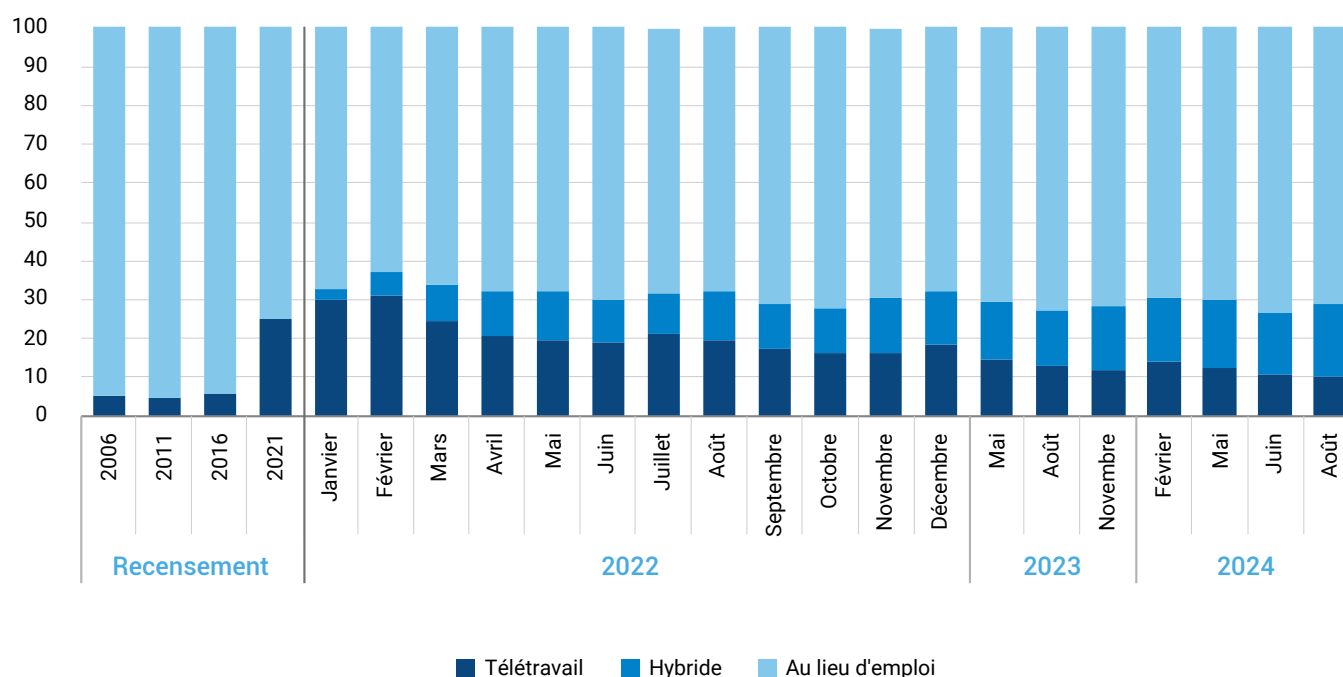
Depuis le sommet de 6,8 % atteint en 2020, le taux de chômage dans la RMR de Québec a connu une baisse pendant trois années consécutives pour atteindre 2,7 % en 2023. Il s'agit du niveau le plus bas jamais enregistré depuis 2006. Par conséquent, la RMR de Québec a également enregistré un taux d'emploi et un taux d'activité élevés, qui n'ont toutefois pas surpassé ceux de 2011.

⁷ Le taux d'emploi correspond au nombre de personnes occupées exprimé en pourcentage des personnes âgées de 15 ans et plus.

2.5 Essor du télétravail

La pandémie de COVID-19 a eu pour effet d'étendre très rapidement le recours au télétravail à un grand nombre de travailleurs. Les données de recensement et de l'Enquête sur la population active (EPA) permettent de voir l'évolution du télétravail depuis 2020 (figure 4).

Figure 4 : Proportion des travailleurs selon les modalités de travail – RMR de Québec – 2006-2024



Sources : Recensement, commande spéciale – EPA, données mensuelles RMR de Québec – Statistique Canada

Jusqu'en 2016, le taux de télétravail dans la RMR de Québec était stable et ne touchait qu'une faible proportion de la population en emploi (autour de 5,6 %). En 2021, cette proportion atteint 25,8 %.

La figure 4 distingue le télétravail à temps plein (télétravail), le télétravail partiel (mode hybride) et le travail hors du domicile à temps plein (au lieu d'emploi). On constate que le télétravail, après sa forte expansion, semble avoir atteint un seuil et que la proportion du télétravail à temps plein diminue au bénéfice du mode hybride.

Depuis janvier 2022, les taux globaux de télétravail (incluant le télétravail à temps plein et le mode hybride) ont varié entre 29 % et 37 %, avec quelques variations mensuelles. Depuis 2023, ces variations sont moins marquées. En novembre 2023, le taux global de télétravail dans la RMR de Québec était de 28,5 %, soit un taux supérieur à celui de la province de Québec (25,1 %). En août 2024, ce taux restait similaire, avec 28,6 % des travailleurs en télétravail, suggérant une stabilisation.

De manière générale, les taux de télétravail dans la RMR de Québec sont plus élevés que ceux de l'ensemble du Québec. Cette tendance est également observée dans d'autres régions urbaines, comme Montréal et Gatineau, et s'explique principalement par la structure industrielle de ces régions. Les secteurs de l'administration publique, des services et de la recherche, notamment, sont plus propices au télétravail.

Entre janvier 2022 et août 2024, le mode hybride s'est imposé comme principale modalité du télétravail. En janvier 2022, seulement 3,0 % des travailleurs de la RMR de Québec avaient adopté ce mode, contre 16,6 % en novembre 2023 et 18,2 % en août 2024. Le télétravail en mode hybride touche 58 % des télétravailleurs en novembre 2023 et 64 % des télétravailleurs en août 2024.

Le télétravail est donc devenu une composante importante de l'organisation du travail. Son adoption varie néanmoins en fonction des exigences spécifiques à chaque secteur d'emploi.

Le [tableau 6](#) présente l'emploi par secteur industriel⁸ et sa variation entre 2017 et 2023 pour la RMR de Québec ainsi que les taux de télétravail pour la province de Québec en novembre 2023 et en août 2024. Ces dernières données confirment le maintien de la forte prévalence du télétravail dans certains secteurs industriels, très présents dans la région de Québec-Lévis, particulièrement sur le territoire de l'agglomération de Québec.

⁸ La classification des secteurs est celle du système de classification nord-américain des industries (SCIAN).

Tableau 6 : Évolution du nombre d'emplois (RMR de Québec) et taux provincial de télétravail selon le secteur industriel

Secteurs de l'industrie	RMR de Québec			Province de Québec	
	Emploi			Taux de télétravail	
	2017	2023	Variation 2023/2017	nov-23	août-24
Emploi total, toutes les industries	433 200	456 400	5,4 %	25,1 %	24,9 %
Soins de santé et assistance sociale (62)	64 900	68 400	5,4 %	15,7 %	14,7 %
Commerce de gros et de détail (41, 44-45)	67 400	67 900	0,7 %	13,7 %	20,1 %
Administrations publiques (91)	47 800	48 800	2,1 %	53,9 %	49,4 %
Finance, assurances, services immobiliers et de location (52-53)	34 800	42 000	20,7 %	59,1 %	58,7 %
Services professionnels, scientifiques et techniques (54)	33 800	40 400	19,5 %	62,5 %	61,9 %
Fabrication (31-33)	31 500	34 200	8,6 %	15,8 %	19,3 %
Services d'enseignement (61)	30 300	34 000	12,2 %	20,9 %	23,3 %
Services d'hébergement et de restauration (72)	30 900	28 100	-9,1 %	4,3 %	4,5 %
Construction (23)	24 500	28 100	14,7 %	11,5 %	10,4 %
Information, culture et loisirs (51, 71)	12 500	17 100	36,8 %	30,1 %	37,3 %
Transport et entreposage (48-49)	17 200	16 600	-3,5 %	13,7 %	8,8 %
Autres services (sauf les administrations publiques) (81)	18 100	13 900	-23,2 %	31,5 %	20,0 %
Services aux entreprises, services relatifs aux bâtiments et autres services de soutien (55-56)	18 000	12 400	-31,1 %	15,5 %	16,7 %
Agriculture (11)	0	2 500	-	28,0 %	34,0 %
Foresterie, pêche, mines, exploitation en carrière, et extraction de pétrole et de gaz (21)	0	2 000	-	23,4 %	12,1 %
Services publics (22)	1 500	0	-	56,1 %	51,2 %

Source : Statistique Canada

Dans la RMR de Québec, l'emploi total, tous secteurs industriels confondus, a progressé de 5,4 % depuis 2017, passant de 433 200 emplois en 2017 à 456 400 emplois en 2023 (+ 23 200). Une proportion de 60 % de cette augmentation est attribuable à la hausse des emplois dans deux secteurs industriels, soit le secteur de la finance et des assurances (+ 20,7 %) et celui des services professionnels, scientifiques et techniques (+ 19,5 %).

Les données provinciales de novembre 2023 rendent compte de forts taux de télétravail dans certains secteurs industriels, lesquels taux demeurent élevés en août 2024 : l'administration publique (53,9 % en 2023 et 49,4 % en 2024), le secteur de la finance et des assurances (59,1 % en 2023 et 58,7 % en 2024) et les services professionnels, scientifiques et techniques (62,5 % en 2023 et 61,9 % en 2024). Ces trois secteurs sont parmi les cinq plus importants en termes d'emplois totaux dans la RMR de Québec.

La forte propagation du télétravail dans certains secteurs industriels aura des effets à la baisse sur le volume de déplacements ayant pour motif le travail vers les zones urbaines de la RMR de Québec où se concentrent les entreprises de ces secteurs. Toutefois, le mode de travail hybride, qui semble s'imposer, atténuera ces effets.

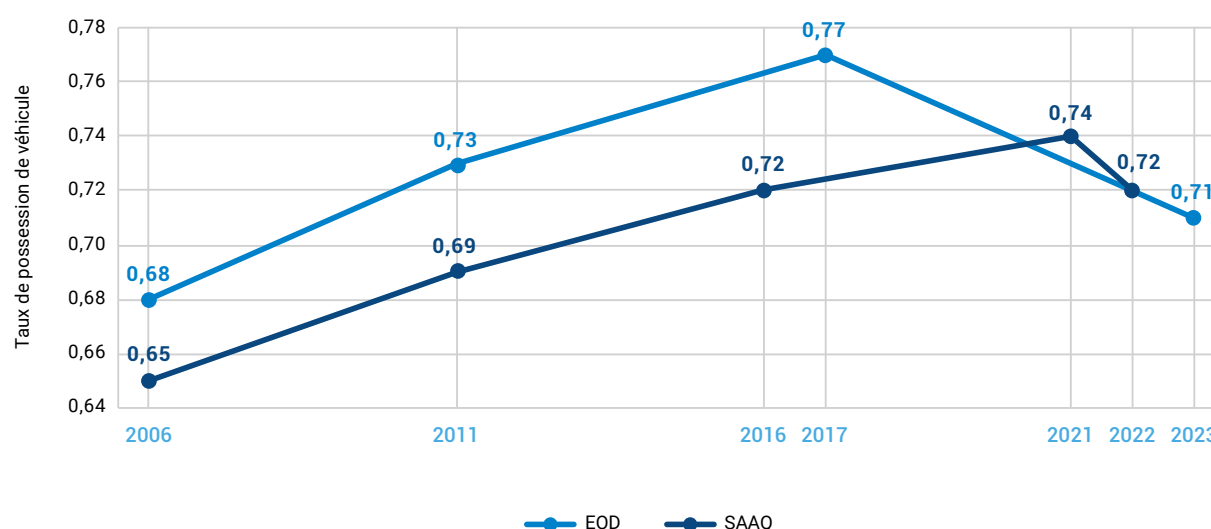
En 2022, environ 35 % de la main-d'œuvre québécoise a télétravaillé, majoritairement en mode hybride. Tout indique une tendance durable de ce phénomène, qui réduit une partie des déplacements domicile-travail induits par l'activité économique. Il faut dorénavant en tenir compte comme un élément pérenne influençant la mobilité.

2.6 Parc automobile

D'après les données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), au 31 décembre 2022, on comptait 545 700 véhicules légers privés immatriculés sur le territoire de l'EOD, ce qui correspond à un ratio de 0,72 véhicule par individu en âge de conduire (figure 5). D'après l'EOD 2023, on estime que le nombre total de véhicules à la disposition des ménages est d'environ 554 200, ce qui correspond à 0,71 véhicule par individu en âge de conduire⁹.

Autant les données de la SAAQ que celles de l'EOD font état d'une diminution du taux de possession de véhicule dans les dernières années, alors que sa croissance était constante depuis 2006.

Figure 5 : Taux de possession de véhicules chez les personnes en âge de conduire – 2006-2023



Sources : SAAQ et EOD 2023

⁹ Les données les plus récentes de la SAAQ pour la région datent de 2022, et la collecte de l'EOD a été faite en 2023. De plus, l'EOD tient compte des véhicules légers fournis ou loués par les employeurs et utilisés par les membres du ménage pour aller au travail ou pour des raisons personnelles. Cela explique le nombre de véhicules plus élevé. Quant à son ratio, il est basé sur les estimations de population de l'Institut de la statistique du Québec de 2023, qui font état d'une hausse de 3 % du nombre de personnes en âge de conduire par rapport à l'année de référence de la SAAQ (2022). Cela explique que l'EOD fasse état d'un taux de possession plus faible avec un nombre plus élevé de véhicules.

Selon la SAAQ, entre 2006 et 2022, le nombre de véhicules sur le territoire a augmenté de 32 %, passant de 414 800 à 545 700. L'évolution du parc automobile suit en partie la croissance démographique, mais reflète également une hausse de la motorisation des femmes au cours des dernières décennies. En termes de nombre de véhicules par personne, cela représente une hausse de 11 % en 16 ans (de 0,65 à 0,72). Entre 2006 et 2022, ce nombre est passé de 0,50 à 0,59 chez les femmes et de 0,79 à 0,81 chez les hommes.

2.7 Motorisation des ménages

Le taux de motorisation moyen des ménages sur le territoire de l'enquête est de 1,37 en 2023 ([tableau 7](#))¹⁰. Le territoire de l'agglomération de Québec enregistre le taux le plus faible (1,25). Les territoires de la ville de Lévis, de la couronne nord et de la couronne sud ont des taux de motorisation de 1,56, de 1,75 et de 1,84 respectivement.

Entre 2017 et 2023, quelle que soit la région, on observe une baisse de ce taux, qui contraste avec l'évolution à la hausse de 2006 à 2017. Sur l'ensemble du territoire, le taux est passé de 1,44 véhicule par ménage en 2017 à 1,37 en 2023, ce qui s'apparente au taux de 2011. Ce constat s'applique à l'agglomération de Québec et à la couronne nord. Pour la ville de Lévis et la couronne sud, le taux de 2023 est pratiquement redescendu à celui de 2006.

Tableau 7 : Évolution du taux de motorisation des ménages – 2006-2023

Année	Taux de motorisation (nombre de véhicules/ménage)				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2023	1,37	1,25	1,56	1,75	1,84
2017	1,44	1,31	1,65	1,83	1,92
2011	1,38	1,25	1,64	1,79	1,88
2006	1,31	1,19	1,55	1,67	1,83
Variation					
De 2017 à 2023	-4,6 %	-4,6 %	-5,5 %	-4,4 %	-4,2 %
De 2011 à 2017	3,9 %	4,8 %	0,6 %	2,2 %	2,1 %
De 2006 à 2011	5,8 %	5,0 %	5,8 %	7,2 %	2,7 %
Variation de 2006 à 2023	4,8 %	5,0 %	0,6 %	4,8 %	0,5 %

Source : Enquêtes OD

¹⁰ Dans les EOD, le taux de motorisation d'un ménage correspond au nombre déclaré par le répondant de véhicules motorisés dont le ménage dispose, y compris les camionnettes, les fourgonnettes et les véhicules fournis ou loués par l'employeur, mais excluant les véhicules récréatifs, les motocyclettes et les scooters.

2.8 Possession de permis de conduire

Posséder un permis de conduire a pour effet de rendre les déplacements en automobile plus accessibles, que l'on soit conducteur régulier ou occasionnel (emprunt, partage ou location d'une voiture).

Selon la SAAQ, la proportion de la population âgée de 15 ans et plus possédant un permis de conduire a augmenté d'un point de pourcentage entre 2016 et 2021, passant de 82,8 % à 83,8 % (tableau 8)¹¹. Des tendances contraires sont observées selon les groupes d'âge. La proportion diminue chez les personnes âgées de 15 à 24 ans (- 2,2 points de pourcentage), alors qu'elle augmente de 5,1 points de pourcentage chez les 65 ans et plus. Le taux le plus élevé, observé chez les 25 à 64 ans (90,0 %), est stable depuis 2016.

Entre 2006 et 2021, le taux de possession d'un permis de conduire est passé de 80,4 % à 83,8 %. La hausse est encore ici plus marquée chez les personnes âgées de 65 ans et plus, probablement en lien avec le nombre croissant de femmes qui se sont motorisées au cours de leur vie active, en particulier au sein de cette cohorte. Chez les 25 à 64 ans, on note toujours une relative stabilité, alors qu'une tendance à la baisse chez les 15 à 24 ans est observable depuis 2016, après une période de stabilité de 2011 à 2016.

Tableau 8 : Évolution du pourcentage de personnes âgées de 15 ans et plus possédant un permis de conduire – 2006-2021

Groupe d'âge	2006	2011	2016	2021
15 à 24 ans	58,9 %	62,4 %	62,3 %	60,1 %
25 à 64 ans	89,5 %	89,6 %	89,9 %	90,0 %
65 ans et plus	62,4 %	69,2 %	74,6 %	79,7 %
TOTAL	80,4 %	81,7 %	82,8 %	83,8 %

Source: SAAQ

2.9 Prix de l'essence

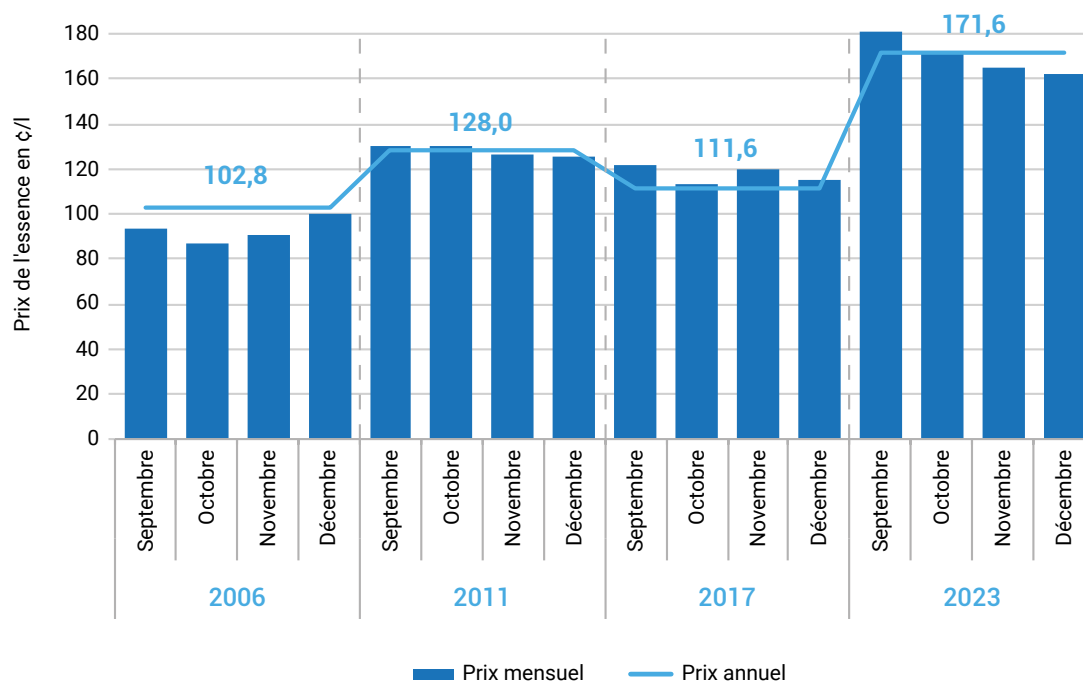
Les quatre mois d'automne, période de collecte de données des EOD, sont caractérisés par des fluctuations non tendanciennes des prix de l'essence (figure 6).

Selon les données de la Régie de l'énergie du Québec, le prix moyen annuel de l'essence ordinaire a augmenté de 67 % entre 2006 et 2023 dans la région de la Capitale-Nationale, passant de 102,8 ¢/l à 171,6 ¢/l. Cette augmentation n'est que partiellement imputable à l'inflation générale¹². La hausse est particulièrement prononcée depuis 2017 par rapport à la tendance des années précédentes.

¹¹ Cette proportion comprend les personnes ayant un permis d'apprenti.

¹² En dollars constants, c'est-à-dire en ne tenant compte que de l'inflation, le litre qui se vendait 102 ¢ en 2006 se vendrait 111 ¢ en 2011, 122 ¢ en 2017 et 145 ¢ en 2023.

Figure 6 : Prix moyen de l'essence ordinaire (dollars courants) – Région de la Capitale-Nationale – 2006-2023



Source : Régie de l'énergie du Québec

2.10 En résumé

- Le vieillissement de la population se poursuit, avec une croissance marquée de la proportion des personnes âgées de 60 ans et plus depuis 2006. On observe également une augmentation de la part relative des personnes âgées de moins de 10 ans. Cependant, on remarque une diminution de la proportion de la population âgée de 10 à 29 ans et de 40 à 59 ans.
- La taille des ménages diminue depuis 2006, quoique la tendance semble vouloir s'inverser depuis 2016, notamment sur le territoire de l'agglomération de Québec et celui de la couronne sud.
- La région de Québec demeure très dynamique sur le plan économique, enregistrant des taux d'activité et d'emploi plus élevés et un taux de chômage plus bas que l'ensemble du Québec. La reprise postpandémique a été vigoureuse. La performance enregistrée en 2023 est supérieure à celle de 2006 pour les trois indicateurs retenus.

- Le télétravail occupait une place très modeste dans l'organisation du travail avant les mesures de confinement imposées lors de la pandémie en 2020. Il s'est alors étendu très rapidement pour toucher une proportion importante de travailleurs. Cette nouvelle modalité d'organisation du travail semble s'être installée durablement pour un quart de la population active. Elle est toutefois plus répandue dans les secteurs industriels concentrant les types de postes qui y sont propices (cols blancs, professionnels et personnel de gestion). La formule hybride a progressivement gagné du terrain par rapport au télétravail à temps plein.
- Malgré la progression du parc de véhicules entre 2006 et 2022, les taux de possession d'une voiture sont tout de même en diminution en 2022, et la motorisation des ménages affiche une baisse en 2023 selon l'EOD. Si le taux de possession d'un permis de conduire continue de progresser chez les personnes plus âgées, la tendance à la baisse, déjà observée en 2016 chez les 15 à 24 ans, se maintient. Quant au prix de l'essence, il était nettement plus élevé au moment de la présente enquête que lors des enquêtes précédentes.

L'ensemble de ces facteurs a une incidence sur les résultats présentés dans le reste du document. Certains ont pour effet d'augmenter le besoin de se déplacer, d'autres de le réduire. Les raisons de se déplacer (les motifs) et les modes de transport utilisés peuvent également être influencés. Dans certains cas, l'accès au télétravail peut intervenir dans le choix de localisation résidentielle et avoir un effet sur la distance du lieu d'emploi. Les effets du télétravail sur la mobilité sont indéniables. Il est cependant difficile d'isoler l'incidence de chaque facteur sur le portrait de la mobilité.

Outre les éléments présentés précédemment, notons que l'adoption des pratiques numériques, notamment pour les loisirs, le magasinage et les relations sociales, a également des répercussions certaines sur la mobilité.

3 Portrait et évolution de la mobilité

Cette section présente les résultats de l'EOD 2023 et les compare à ceux des EOD réalisées entre 2006 et 2023 pour capter les tendances ou les changements de comportements.

À l'automne 2023, au cours d'une journée moyenne de semaine, environ 2 009 700 déplacements ont été effectués par les résidents de la région de Québec-Lévis, tous modes confondus.

Après être resté stable autour de 15,0 % en 2006 et 2011, le pourcentage de personnes dites non mobiles, soit celles qui n'ont déclaré aucun déplacement le jour enquêté, a augmenté pour atteindre 16,5 % en 2017 et 24,0 % en 2023. Quant aux personnes qui se sont déplacées, les personnes dites mobiles, elles ont fait en moyenne 3,0 déplacements quotidiens en 2023 comparativement à 3,3 en 2017, soit le plus bas niveau depuis 2006.

Cela signifie qu'en 2023, les résidents sont moins nombreux à se déplacer lors d'une journée type de semaine et que ceux qui se déplacent font en moyenne moins de déplacements. Ces deux phénomènes combinés diminuent le nombre moyen de déplacements quotidiens par résident : alors qu'il se faisait 2,7 déplacements par personne en 2017, la moyenne est de 2,3 déplacements en 2023, soit le niveau le plus bas enregistré depuis 2006 (2,8)¹³.

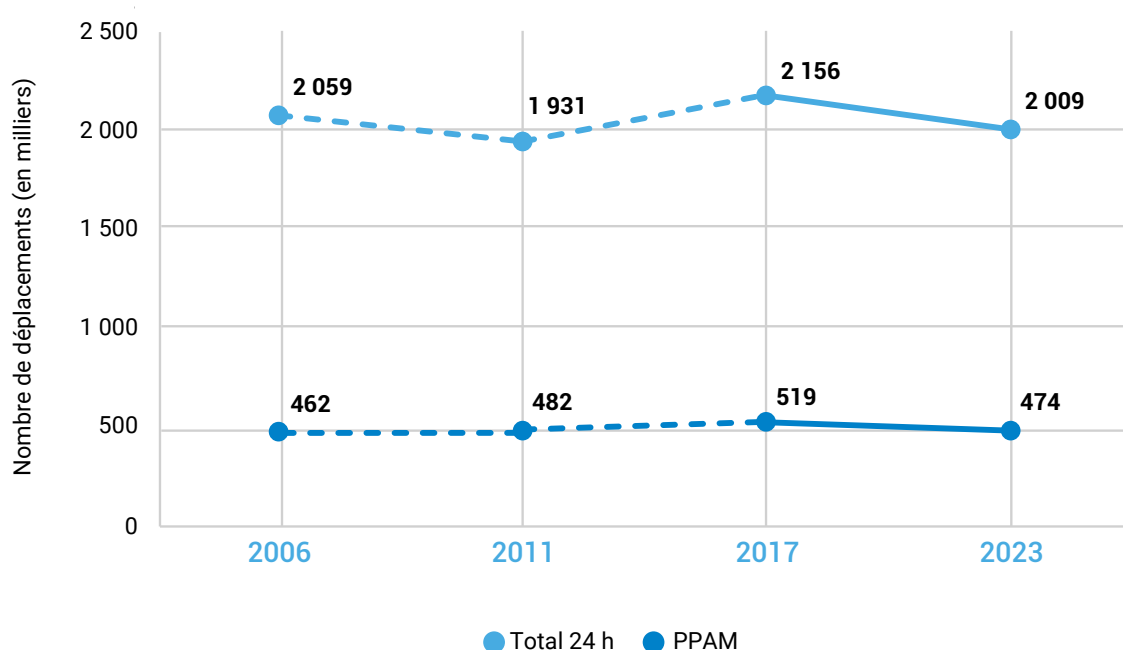
Ce qui suit nous permet d'explorer plus en profondeur la mobilité des personnes sur le territoire de l'EOD 2023. Les données présentées sont dans la plupart des cas ventilées selon les quatre grandes régions du territoire d'enquête.

¹³ Le même phénomène est observé dans les régions d'Ottawa-Gatineau (2,7 en 2011, 2,5 en 2022) et de Montréal (2,2 en 2018, 2,0 en 2023), quoique les baisses y soient moins prononcées.

3.1 Selon la période de la journée

La [figure 7](#) présente l'évolution du nombre total de déplacements sur 24 heures et en période de pointe du matin (PPAM) entre 2006 et 2023.

Figure 7 : Nombre total de déplacements – 24 h et PPAM – 2006-2023



Source : Enquêtes OD

Entre 2017 et 2023, le nombre total de déplacements quotidiens a diminué de 6,8 % (- 146 500 déplacements) et de 8,5 % en PPAM (- 43 900 déplacements).

Les données selon la période de la journée ([tableau 9](#)) montrent que les variations entre 2017 et 2023 sont plus importantes en PPAM (- 8,5 %) et pour la période soir/nuit (- 17,0 %), alors que le jour, entre les deux pointes, la situation demeure stable (- 0,8 %).

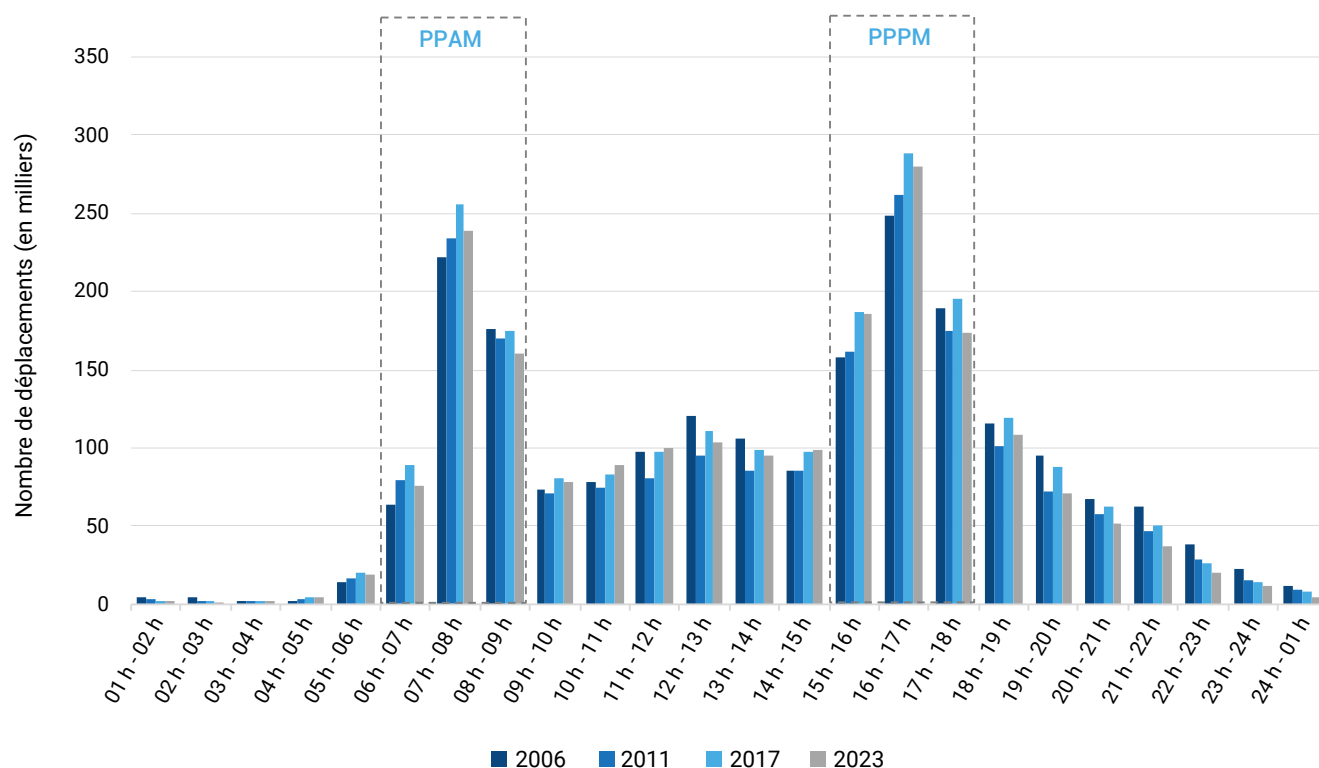
Tableau 9 : Nombre de déplacements selon la période de la journée – 2006-2023

Période Année	Déplacements				
	Total 24 h	PPAM	Hors pointe jour	PPPM	Soir/nuite
2023	2 009 700 100 %	474 800 23,6 %	563 600 28,0 %	640 200 31,9 %	331 100 16,5 %
2017	2 156 200 100 %	518 700 24,1 %	568 300 26,4 %	670 500 31,1 %	398 700 18,5 %
2011	1 931 000 100 %	482 100 25,0 %	492 200 25,5 %	598 900 31,0 %	357 900 18,5 %
2006	2 059 000 100 %	461 800 22,4 %	561 400 27,3 %	596 100 29,0 %	439 700 21,4 %
Variation du nombre de déplacements					
De 2017 à 2023	-6,8 %	-8,5 %	-0,8 %	-4,5 %	-17,0 %
De 2011 à 2017	11,7 %	7,6 %	15,5 %	12,0 %	11,4 %
De 2006 à 2011	-6,2 %	4,4 %	-12,3 %	0,5 %	-18,6 %
Variation de 2006 à 2023	-2,4 %	2,8 %	0,4 %	7,4 %	-24,7 %
	-49 300	13 000	2 200	44 100	-108 600

Source : Enquêtes OD

La distribution horaire des déplacements entre 2006 et 2023 reflète l'habituelle concentration des déplacements en périodes de pointe. Celle-ci est imputable, le matin, aux flux entre les domiciles et les lieux d'emploi et d'études et, l'après-midi, au retour au domicile (figure 8). L'heure de pointe de l'après-midi est plus importante que celle du matin en ce qui a trait au nombre de déplacements. La concentration demeure, au fil des enquêtes, toujours la plus forte entre 7 h et 8 h le matin et entre 16 h et 17 h l'après-midi. Cependant, on observe une baisse du nombre de déplacements à ces heures en 2023 par rapport à 2017, alors que la tendance était en forte croissance depuis 2006.

Figure 8 : Distribution horaire des déplacements – 2006-2023



Source : Enquêtes OD

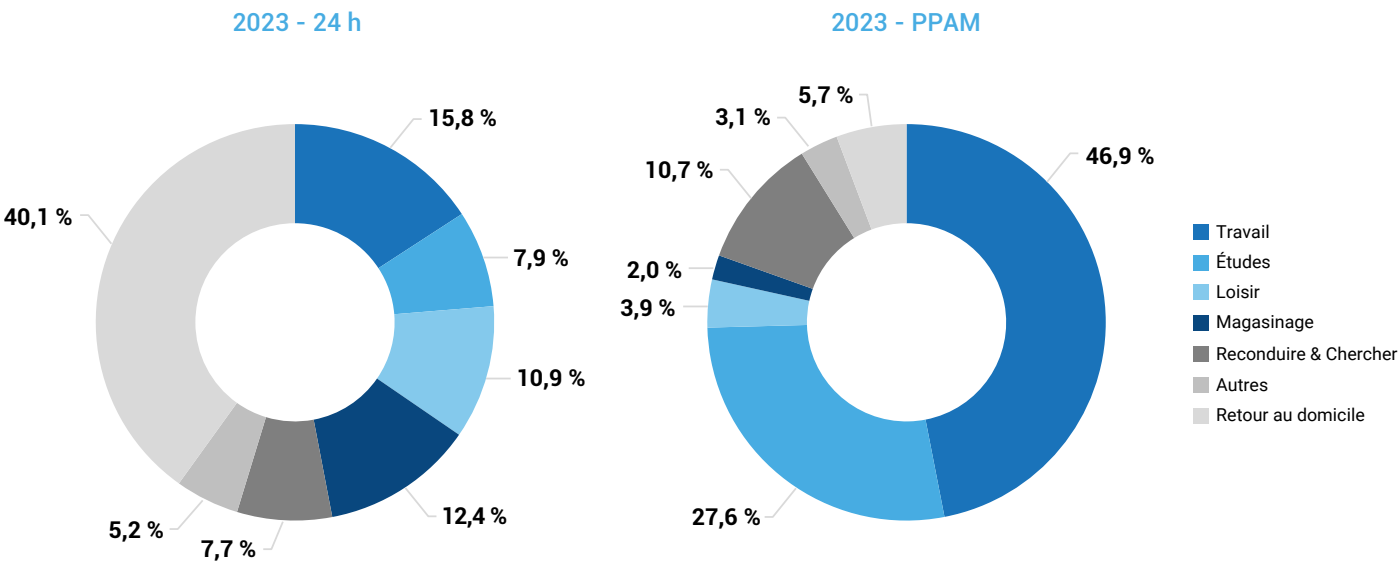
Cette baisse du volume de déplacements depuis 2017 est observable pratiquement à toute heure de la journée. La période entre les deux points est cependant moins affectée, avec des hausses observées entre 10 h et midi. La période de 14 h à 16 h demeure stable.

En résumé, la baisse quotidienne des déplacements observée entre 2017 et 2023 n'est pas répartie également au cours de la journée. Le vieillissement de la population ainsi que le télétravail expliquent probablement en grande partie les baisses de déplacements en pointe du matin de même que les hausses en journée, entre les deux périodes de pointe.

3.2 Selon le motif de déplacement

Sur une période de 24 heures (figure 9), les retours au domicile représentent le motif de déplacement le plus important (40,1 %), suivi du travail (15,8 %). La proportion des retours au domicile n’atteint cependant pas exactement la moitié de l’ensemble des déplacements d’une journée : certains déplacements se font à l’intérieur d’une chaîne de plusieurs déplacements successifs avant le retour au domicile, d’autres sont des allers-retours faits sur l’heure du dîner à partir du lieu de travail. En PPAM, près des trois quarts des déplacements sont faits pour se rendre au travail (46,9 %) et au lieu d’études (27,6 %). Vient ensuite le motif « reconduire ou aller chercher quelqu’un », qui explique 10,7 % des déplacements.

Figure 9 : Répartition des déplacements selon le motif – 24 h et PPAM – 2023



Source : EOD 2023

Le tableau 10 indique qu’il se fait quotidiennement 317 300 déplacements pour le travail et 158 400 pour les études en 2023. Le magasinage et les loisirs sont cependant des motifs de déplacement plus fréquents que les études, avec respectivement 250 200 et 218 300 déplacements.

Tableau 10 : Répartition des déplacements selon le motif – 24 h – 2006-2023

Année \ Motif	Déplacements - 24 h							
	Total	Travail	Études	Loisir	Magasinage	Reconduire & chercher	Autres	Retour au domicile
2023	2 009 700 100 %	317 300 15,8 %	158 400 7,9 %	218 300 10,9 %	250 200 12,4 %	154 400 7,7 %	105 200 5,2 %	805 900 40,1 %
2017	2 156 200 100 %	389 500 18,1 %	158 900 7,4 %	203 900 9,5 %	258 200 12,0 %	187 700 8,7 %	93 900 4,4 %	864 100 40,1 %
2011	1 931 100 100 %	360 900 18,7 %	154 200 8,0 %	166 700 8,6 %	212 300 11,0 %	147 000 7,6 %	76 600 4,0 %	813 400 42,1 %
2006	2 058 900 100 %	375 400 18,2 %	168 000 8,2 %	194 200 9,4 %	217 800 10,6 %	149 800 7,3 %	95 900 4,7 %	857 800 41,7 %
Variation								
De 2017 à 2023	-6,8 %	-18,5 %	-0,3 %	7,1 %	-3,1 %	-17,7 %	12,0 %	-6,7 %
De 2011 à 2017	11,7 %	7,9 %	3,0 %	22,3 %	21,6 %	27,7 %	22,6 %	6,2 %
De 2006 à 2011	-6,2 %	-3,9 %	-8,2 %	-14,2 %	-2,5 %	-1,9 %	-20,1 %	-5,2 %
Variation de 2006 à 2023	-2,4 %	-15,5 %	-5,7 %	12,4 %	14,9 %	3,1 %	9,7 %	-6,1 %
	-49 200	-58 100	-9 600	24 100	32 400	4 600	9 300	-51 900

Source : Enquêtes OD

La baisse des déplacements quotidiens de 6,8 % observée depuis 2017 est attribuable à une forte diminution des déplacements pour le travail (- 18,5 %), alors que le nombre de déplacements pour les études demeure stable (-0,3 %). Le motif « reconduire ou aller chercher quelqu'un » est aussi fortement à la baisse depuis 2017 (- 17,7 %). Le magasinage, motif qui avait connu une forte hausse entre 2011 et 2017, est légèrement à la baisse depuis 2017 (- 3,1 %). Inversement, les déplacements pour les motifs « autres » (exemples : santé, service, lieu de culte, etc.) connaissent une hausse de 12,0 %.

Entre 2006 et 2023, la tendance pour les déplacements dont le motif est le travail demeure à la baisse (- 15,5 %) comme pour les retours à domicile (- 6,1 %). Les déplacements pour les loisirs (+ 12,4 %) et le magasinage (+ 14,9 %) et les déplacements pour d'autres motifs (+ 9,7 %) enregistrent des hausses. La diminution globale du volume quotidien de déplacements de 2,4 % entre 2006 et 2023 s'explique donc principalement par la baisse des déplacements pour les motifs du travail et du retour au domicile.

Entre 2017 et 2023, en PPAM, la baisse moyenne des déplacements observée (- 8,5 %, - 43 900 déplacements) découle principalement de la baisse des déplacements pour le travail (- 14,6 %, - 38 200 déplacements), pour reconduire ou aller chercher quelqu'un (- 22,8 %, - 15 000) et pour le magasinage (- 11,4 %, - 1 200) (tableau 11). Les déplacements pour les études sont restés stables (+ 2,2 %). En revanche, les déplacements pour les loisirs et le retour au domicile ont augmenté de 10,7 % et de 31,4 % respectivement.

Tableau 11 : Répartition des déplacements selon le motif – PPAM – 2006-2023

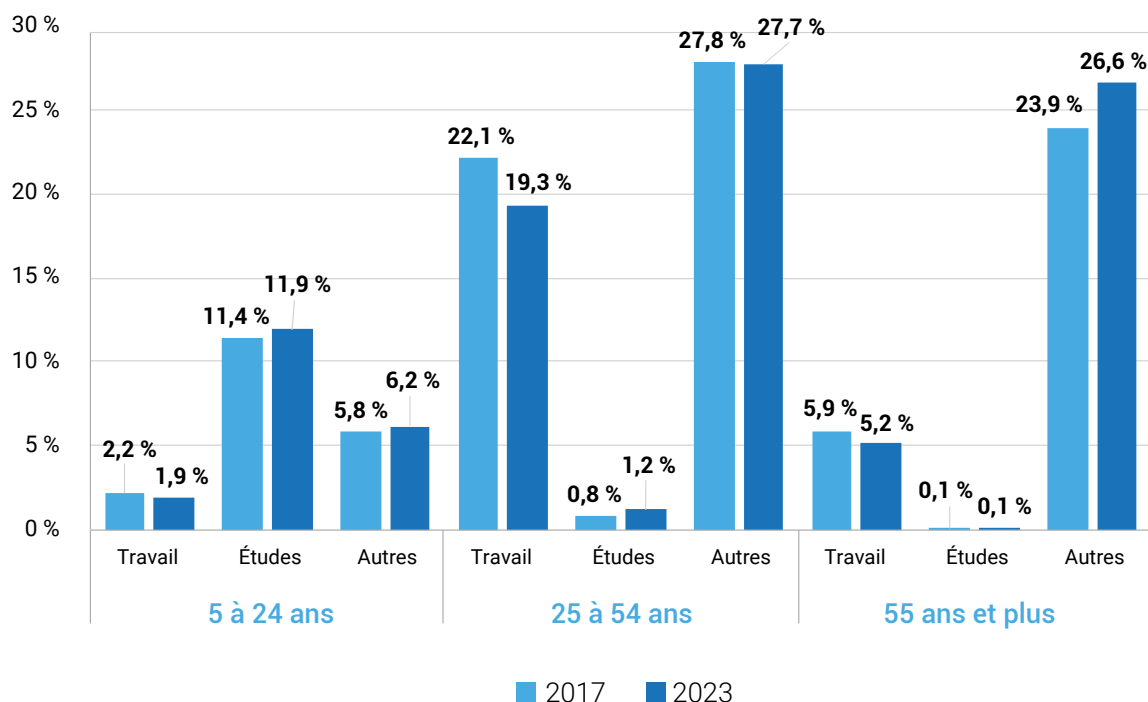
Motif Année	Déplacements - PPAM							
	Total	Travail	Études	Loisir	Magasinage	Reconduire & chercher	Autres	Retour au domicile
2023	474 800 100 %	222 800 46,9 %	131 100 27,6 %	18 600 3,9 %	9 300 2,0 %	50 900 10,7 %	14 900 3,1 %	27 200 5,7 %
2017	518 700 100 %	261 000 50,3 %	128 300 24,7 %	16 800 3,2 %	10 500 2,0 %	65 900 12,7 %	15 500 3,0 %	20 700 4,0 %
2011	482 100 100 %	251 900 52,3 %	120 700 25,0 %	13 200 2,7 %	7 800 1,6 %	53 900 11,2 %	17 400 3,6 %	17 200 3,6 %
2006	461 800 100 %	242 600 52,5 %	119 600 25,9 %	11 800 2,6 %	7 000 1,5 %	49 400 10,7 %	13 900 3,0 %	17 500 3,8 %
Variation								
De 2017 à 2023	-8,5 %	-14,6 %	2,2 %	10,7 %	-11,4 %	-22,8 %	-3,9 %	31,4 %
De 2011 à 2017	7,6 %	3,6 %	6,3 %	27,3 %	34,6 %	22,3 %	-10,9 %	20,3 %
De 2006 à 2011	4,4 %	3,8 %	0,9 %	11,9 %	11,4 %	9,1 %	25,2 %	-1,7 %
Variation de 2006 à 2023	2,8 %	-8,2 %	9,6 %	57,6 %	32,9 %	3,0 %	7,2 %	55,4 %
	13 000	-19 800	11 500	6 800	2 300	1 500	1 000	9 700

Source : Enquêtes OD

Durant la période de 2006 à 2023, malgré la baisse enregistrée de 2017 à 2023, le nombre de déplacements en PPAM connaît une augmentation, à l'exception des déplacements pour le travail, en baisse de 8,2 % (près de 20 000 déplacements en moins). Tous les autres motifs de déplacement enregistrent une hausse depuis 2006. On remarque en particulier l'augmentation des retours au domicile (+ 55,4 %), passant de 3,8 % des déplacements tous motifs en 2006 à 5,7 % en 2023. Des analyses ultérieures permettront de scruter ce phénomène, qui pourrait être relié à des comportements de mobilité favorisant des chaînes d'activités plus simples, mais plus nombreuses (réalisation d'une activité suivie d'un retour au domicile) au détriment de chaînes complexes, mais moins nombreuses (réalisation d'une séquence d'activités avant le retour au domicile).

La [figure 10](#) présente la répartition quotidienne des motifs de déplacement, excluant les retours au domicile, selon les groupes d'âge et sa variation entre 2017 et 2023.

Figure 10 : Part des déplacements selon le motif et le groupe d'âge – 24 h – 2017-2023



Source : Enquêtes OD

Entre 2017 et 2023, la répartition des motifs de déplacement reste globalement stable pour l'ensemble des groupes d'âge, à deux exceptions près. Chez les 25-54 ans, la part des déplacements pour le travail passe de 22,1 % en 2017 à 19,3 % en 2023, ce qui reflète l'effet du télétravail sur la mobilité de la population active. Chez les 55 ans et plus, c'est la part des déplacements ayant tout autre motif que le travail ou les études qui connaît une augmentation.

3.3 Selon le mode de transport

3.3.1 Répartition modale pour l'ensemble du territoire

La répartition modale, soit la répartition des déplacements tous motifs entre les principaux modes de transport, présentée dans cette section met en relation les déplacements-modes et les déplacements-personnes. Les déplacements-modes comptabilisent chaque utilisation d'un mode. Un déplacement combinant auto-passager et transport en commun, par exemple, comptera donc pour deux déplacements-modes. Le même déplacement bimodal comptera toutefois pour un seul déplacement-personne. Le nombre de déplacements-modes est donc toujours supérieur au nombre de déplacements-personnes. Comme les proportions sont calculées selon le nombre de ces déplacements-personnes, leur somme dépasse 100 %.

La répartition modale est présentée sur 24 heures (figure 11) et en PPAM (figure 12).

En 2023, sur l'ensemble du territoire de l'enquête, le mode auto-conducteur reste le principal mode de transport utilisé par les résidents, suivi du mode auto-passager et, cela, autant sur 24 heures qu'en PPAM. Au total, le mode automobile représente donc environ les trois quarts des modes utilisés, un peu plus sur 24 heures (78,3 %) qu'en PPAM (71,5 %).

Figure 11 : Répartition des déplacements-modes – 24 h – 2023

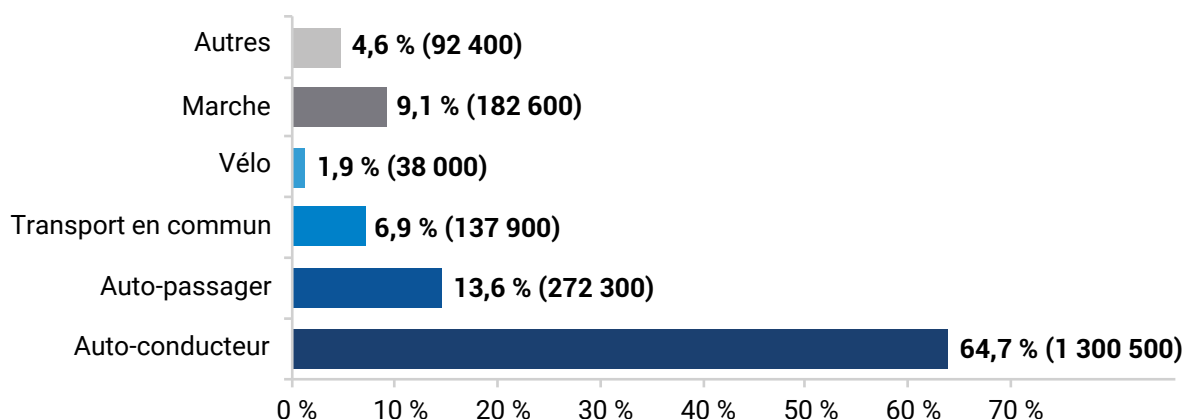
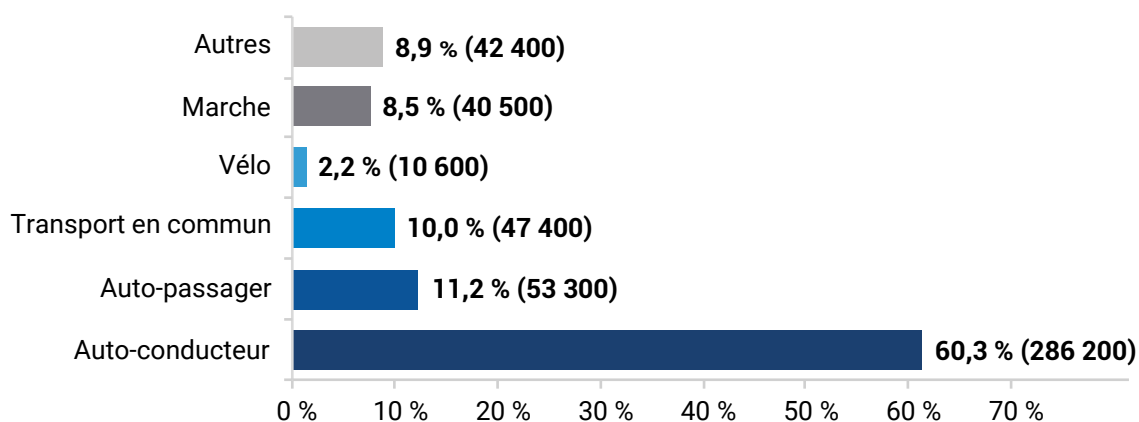


Figure 12 : Répartition des déplacements-modes – PPAM – 2023



Source : EOD 2023

Les déplacements actifs (marche et vélo) arrivent au deuxième rang avec 11,0 % sur 24 heures et 10,7 % en PPAM. Le transport en commun occupe le troisième rang avec 6,9 % des déplacements-modes sur 24 heures et 10,0 % en PPAM. Les autres modes comptent pour 4,6 % des déplacements-modes sur 24 heures et 8,9 % en PPAM.

Dans le [tableau 12](#) (24 heures) et le [tableau 13](#) (PPAM), l'évolution de la répartition entre les modes entre 2006 et 2023 est présentée en fonction des déplacements-personnes. Le déplacement combinant auto-passager et transport en commun y est comptabilisé une seule fois, comme un déplacement bimodal. Les parts modales seront donc légèrement différentes de celles des figures précédentes. Notons que les déplacements bimodaux comprennent toujours un segment fait en transport en commun.

D'une enquête à l'autre depuis 2006, la répartition modale sur 24 heures et en PPAM évolue peu. La baisse généralisée observée en 2023 pour les principaux modes n'altère pas cette répartition¹⁴.

Seul le vélo a connu une croissance continue. Sa part relative demeure cependant modeste, passant de 0,9 % des déplacements-personnes quotidiens en 2006 à 1,8 % en 2023. En PPAM, sa part modale croît de 0,8 % à 2,2 % sur la même période.

Les déplacements unimodaux représentent la quasi-totalité des déplacements-personnes totaux. En 2023, sur 24 heures, 99,3 % des déplacements sont des déplacements unimodaux. Les déplacements multimodaux ne comptent que pour 0,7 % des déplacements totaux, soit 14 400 déplacements quotidiens, en baisse de 10,5 % par rapport à 2017.

Toujours d'une enquête à l'autre, la grande majorité des déplacements unimodaux sur 24 heures sont effectués avec un mode motorisé. En 2023, cette proportion est de 88,8 % sur 24 heures, alors qu'un peu plus d'un déplacement sur dix (11,0 %) est fait soit à la marche, soit à vélo. La part des transports actifs a crû d'un peu plus d'un point de pourcentage (1,3 point) depuis 2011, tout en demeurant sous celle observée en 2006 (12,7 %). Les déplacements unimodaux motorisés se font en grande partie en automobile (78,2 %) comme conducteur ou passager. Le transport en commun comme mode unique regroupe 6,5 % des déplacements, soit la même part qu'en 2006.

En PPAM ([tableau 13](#)), la répartition entre les modes varie légèrement par rapport à celle sur 24 heures, sans toutefois modifier la prédominance des déplacements unimodaux (98,8 %) et la part des déplacements motorisés (88,9 %). Cependant, la part des déplacements-personnes en automobile y est légèrement plus faible que sur 24 heures (71,3 % en PPAM contre 78,2 % sur 24 heures), au profit notamment du transport en commun (9,4 % en PPAM contre 6,5 % sur 24 heures).

¹⁴ Les fortes variations observées dans les tableaux pour les modes plus marginaux ne sont pas commentées. Certains usages particuliers sont plus difficiles à capter. Le nombre d'observations demeure faible, ce qui peut expliquer une certaine volatilité d'une enquête à l'autre.

Tableau 12 : Déplacements-personnes selon le mode et le type de déplacement – 24 h – 2006-2023

Déplacements - 24 h										
Mode - 24 h	2006		2006 à 2011		2011		2011 à 2017		2017	
	Nombre	%			Nombre	%			Nombre	%
Unimodaux	2 047 000	99,4 %		-6,4 %	1 915 100	99,2 %		11,7 %	2 140 100	99,2 %
Motorisés	1 777 000	86,8 %		-3,0 %	1 724 300	90,0 %		10,8 %	1 910 300	89,3 %
Auto	1 534 600	75,0 %		-3,3 %	1 484 700	77,5 %		13,0 %	1 677 900	78,4 %
Conducteur	1 235 800	60,4 %		-2,1 %	1 209 300	63,1 %		13,1 %	1 368 300	63,9 %
Passager	298 800	14,6 %		-7,8 %	275 400	14,4 %		12,4 %	309 600	14,5 %
Transport en commun	135 700	6,6 %		6,6 %	144 600	7,6 %		-3,2 %	140 000	6,5 %
Autres motorisés	106 700	5,2 %		-11,0 %	95 000	5,0 %		-2,7 %	92 400	4,3 %
Autobus scolaire	96 800	4,7 %		-14,5 %	82 800	4,3 %		-5,4 %	78 300	3,7 %
Taxi	5 100	0,2 %		-13,7 %	4 400	0,2 %		-4,5 %	4 200	0,2 %
Transport adapté	3 600	0,2 %		36,1 %	4 900	0,3 %		10,2 %	5 400	0,3 %
Autres	1 200	0,1 %		141,7 %	2 900	0,2 %		55,2 %	4 500	0,2 %
Non motorisés	260 200	12,7 %		-28,6 %	185 700	9,7 %		20,1 %	223 100	10,4 %
Vélo	17 500	0,9 %		-2,9 %	17 000	0,9 %		51,2 %	25 700	1,2 %
Marche	242 700	11,9 %		-30,5 %	168 700	8,8 %		17,0 %	197 400	9,2 %
Autres unimodaux	9 800	0,5 %		-48,0 %	5 100	0,3 %		31,4 %	6 700	0,3 %
Multimodaux	12 000	0,6 %		34,2 %	16 100	0,8 %		0,6 %	16 200	0,8 %
Bimodaux	5 700	47,5 %		49,1 %	8 500	52,8 %		25,9 %	10 700	66,0 %
Autres multimodes	6 300	52,5 %		20,6 %	7 600	47,2 %		-27,6 %	5 500	34,0 %
Total	2 059 000	100 %		-6,2 %	1 931 200	100 %		11,7 %	2 156 300	100 %

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

Tableau 13 : Déplacements-personnes selon le mode et le type de déplacement – PPAM – 2006-2023

Mode - PPAM	Déplacements - PPAM												
	2006		2006 à 2011		2011		2011 à 2017		2017		2017 à 2023		
	Nombre	%			Nombre	%			Nombre	%		Nombre	%
Unimodaux	456 800	98,9 %	4,0 %		475 300	98,6 %	7,7 %		512 000	98,7 %	-8,4 %	469 100	98,8 %
Motorisés	407 500	89,2 %	7,0 %		436 200	91,8 %	6,2 %		463 300	90,5 %	-10,0 %	416 900	88,9 %
Auto	324 300	71,0 %	7,7 %		349 200	73,5 %	7,4 %		375 200	73,3 %	-10,9 %	334 300	71,3 %
Conducteur	269 600	59,0 %	8,1 %		291 400	61,3 %	7,6 %		313 600	61,3 %	-9,7 %	283 300	60,4 %
Passager	54 700	12,0 %	5,7 %		57 800	12,2 %	6,6 %		61 600	12,0 %	-17,2 %	51 000	10,9 %
Transport en commun	41 200	9,0 %	12,9 %		46 500	9,8 %	0,0 %		46 500	9,1 %	-4,9 %	44 200	9,4 %
Autres motorisés	42 000	9,2 %	-3,6 %		40 500	8,5 %	2,7 %		41 600	8,1 %	-7,7 %	38 400	8,2 %
Autobus scolaire	40 000	8,8 %	-5,5 %		37 800	8,0 %	0,5 %		38 000	7,4 %	-6,1 %	35 700	7,6 %
Taxi	700	0,2 %	0,0 %		700	0,1 %	-28,6 %		500	0,1 %	20,0 %	600	0,1 %
Transport adapté	1 000	0,2 %	30,0 %		1 300	0,3 %	30,8 %		1 700	0,3 %	-41,2 %	1 000	0,2 %
Autres	300	0,1 %	133,3 %		700	0,1 %	100,0 %		1 400	0,3 %	-21,4 %	1 100	0,2 %
Non motorisés	45 700	10,0 %	-18,2 %		37 400	7,9 %	24,3 %		46 500	9,1 %	9,0 %	50 700	10,8 %
Vélo	3 800	0,8 %	18,4 %		4 500	0,9 %	60,0 %		7 200	1,4 %	41,7 %	10 200	2,2 %
Marche	41 900	9,2 %	-21,5 %		32 900	6,9 %	19,5 %		39 300	7,7 %	3,1 %	40 500	8,6 %
Autres unimodaux	3 600	0,8 %	-52,8 %		1 700	0,4 %	29,4 %		2 200	0,4 %	-31,8 %	1 500	0,3 %
Multimodaux	5 200	1,1 %	28,8 %		6 700	1,4 %	-1,5 %		6 600	1,3 %	-13,6 %	5 700	1,2 %
Bimodaux	2 800	53,8 %	50,0 %		4 200	62,7 %	11,9 %		4 700	71,2 %	-38,3 %	2 900	50,9 %
Autres multimodes	2 400	46,2 %	4,2 %		2 500	37,3 %	-24,0 %		1 900	28,8 %	47,4 %	2 800	49,1 %
Total	462 000	100 %	4,3 %		482 000	100 %	7,6 %		518 600	100 %	-8,4 %	474 800	100 %

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

Les prochaines sections traitent de la répartition des déplacements des personnes habitant sur le territoire selon le mode et la région de résidence. Les données présentées sont basées sur les déplacements-modes pour l'automobile, le transport en commun et le vélo. Dans le cas de la marche, les déplacements-modes et les déplacements-personnes sont équivalents, la marche n'étant jamais considérée comme un segment d'un déplacement bimodal.

3.3.2 Déplacements en automobile selon la région de résidence

En 2023, 1 572 100 déplacements quotidiens en automobile (comme conducteur ou passager) sont effectués par les résidents du territoire : les deux tiers par les résidents de l'agglomération de Québec et le cinquième par les résidents de la ville de Lévis ([tableau 14](#)). Les couronnes nord et sud enregistrent respectivement 198 300 et 60 500, totalisant 16,4 % des déplacements totaux en automobile. Cette répartition régionale s'approche sensiblement de celle des déplacements quotidiens tous modes et tous motifs ([annexe 4](#)). Cependant, la part des déplacements en automobile de l'agglomération de Québec (65,2 %) est légèrement inférieure à sa part de la population sur le territoire (67,2 %) ([tableau 2](#)). Cela indique que les options autres que l'automobile (marche, vélo, transport en commun) sont plus nombreuses et d'usage plus courant dans l'agglomération de Québec que dans les autres régions.

Tableau 14 : Déplacements-modes en automobile selon la région de résidence – 24 h – 2006-2023

Année	Automobile - 24 h				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2023	1 572 100 100 %	1 025 400 65,2 %	287 900 18,3 %	198 300 12,6 %	60 500 3,8 %
2017	1 692 500 100 %	1 121 500 66,3 %	311 200 18,4 %	204 200 12,1 %	55 600 3,3 %
2011	1 498 300 100 %	997 400 66,6 %	271 300 18,1 %	173 700 11,6 %	55 900 3,7 %
2006	1 544 900 100 %	1 051 400 68,1 %	292 200 18,9 %	157 800 10,2 %	43 500 2,8 %
Variation					
De 2017 à 2023	-7,1 %	-8,6 %	-7,5 %	-2,9 %	8,8 %
De 2011 à 2017	13,0 %	12,4 %	14,7 %	17,6 %	-0,5 %
De 2006 à 2011	-3,0 %	-5,1 %	-7,2 %	10,1 %	28,5 %
Variation de 2006 à 2023	1,8 %	-2,5 %	-1,5 %	25,7 %	39,1 %
	27 200	-26 000	-4 300	40 500	17 000

Source : Enquêtes OD

Entre 2017 et 2023, le territoire complet enregistre une baisse des déplacements quotidiens en automobile de 7,1 %, soit 120 400 déplacements de moins. La baisse est de 8,6 % pour l'agglomération de Québec, de 7,5 % pour la ville de Lévis et de 2,9 % pour la couronne nord, alors que la couronne sud enregistre une hausse des déplacements en automobile de 8,8 % sur 24 heures.

Malgré la baisse récente, entre 2006 et 2023, la tendance globale de l'usage de l'automobile est à la hausse (+ 1,8 %). Cependant, elle se module différemment selon la région : diminution pour l'agglomération de Québec (- 2,5 %) et la ville de Lévis (- 1,5 %); augmentation dans les couronnes nord (+ 25,7 %) et sud (+ 39,1 %).

En ce qui concerne la PPAM, les constats sont semblables à ceux sur 24 heures ([tableau 15](#)). Entre 2017 et 2023, on observe une diminution de 42 000 déplacements, dont 31 600 au sein de l'agglomération de Québec. Entre 2006 et 2023, les 10 600 déplacements supplémentaires en automobile le matin sont le résultat d'une baisse de ces déplacements effectués par les résidents de l'agglomération de Québec (-6 800) et de la ville de Lévis (-1 200) et d'une hausse chez les résidents des couronnes réunies (+ 18 600 déplacements). La croissance des déplacements en automobile depuis 2006 (3,2 %) est cependant supérieure à celle observée sur 24 heures (1,8 %).

Tableau 15 : Déplacements-modes en automobile selon la région de résidence – PPAM – 2006-2023

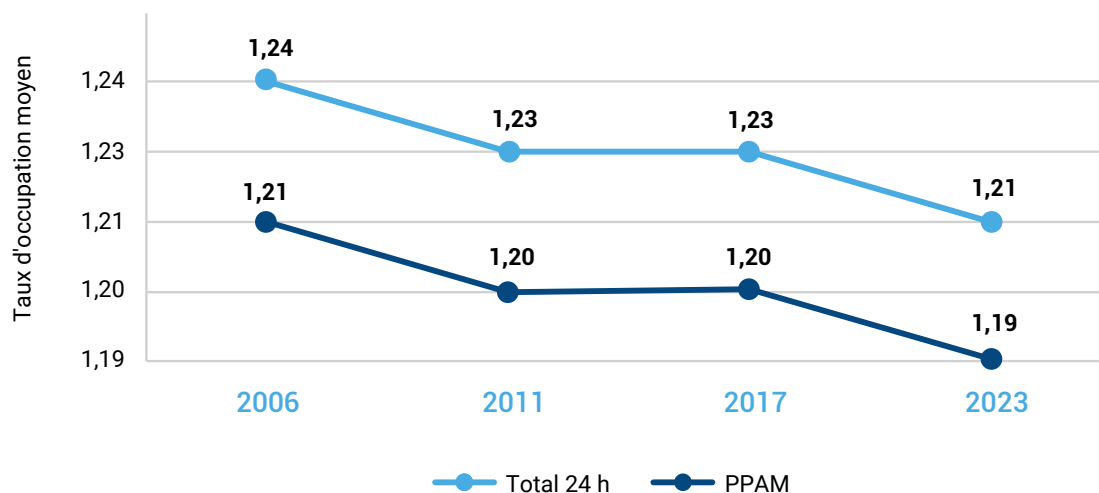
Année	Automobile - PPAM				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2023	339 400 100 %	214 400 63,2 %	63 200 18,6 %	47 600 14,0 %	14 200 4,2 %
2017	381 400 100 %	246 000 64,5 %	72 000 18,9 %	49 300 12,9 %	14 100 3,7 %
2011	355 000 100 %	231 200 65,1 %	66 600 18,8 %	43 200 12,2 %	14 000 3,9 %
2006	328 800 100 %	221 200 67,3 %	64 400 19,6 %	34 000 10,3 %	9 200 2,8 %
Variation					
De 2017 à 2023	-11,0 %	-12,8 %	-12,2 %	-3,4 %	0,7 %
De 2011 à 2017	7,4 %	6,4 %	8,1 %	14,1 %	0,7 %
De 2006 à 2011	8,0 %	4,5 %	3,4 %	27,1 %	52,2 %
Variation de 2006 à 2023	3,2 %	-3,1 %	-1,9 %	40,0 %	54,3 %
	10 600	-6 800	-1 200	13 600	5 000

Source : Enquêtes OD

La [figure 13](#) présente le taux moyen d'occupation des automobiles¹⁵. En 2023, ce taux est de 1,21 personne par véhicule sur 24 heures et de 1,19 personne en PPAM, comparativement à 1,24 et à 1,21 en 2006. La tendance est donc plutôt à la baisse depuis 2006, mais avec une stabilité de 2011 à 2017.

¹⁵ Le taux moyen d'occupation des véhicules (nombre moyen de personnes par véhicule) est calculé par le ratio du total de déplacements en automobile (à titre de conducteur ou de passager) sur le nombre de déplacements faits par les conducteurs.

Figure 13 : Taux moyen d'occupation des automobiles – 24 h et PPAM – 2006-2023



Source : Enquêtes OD

3.3.3 Déplacements en transport en commun selon la région de résidence

En 2023, sur 24 heures, le nombre de déplacements effectués en transport en commun sur l'ensemble du territoire s'élève à 138 000 ([tableau 16](#))¹⁶. La majorité d'entre eux (118 200 déplacements, soit 85,7 %) sont réalisés par les résidents de l'agglomération de Québec, tandis que 12,0 % (16 600 déplacements) sont effectués par les Lévisiens. La part combinée des deux couronnes est de 2,3 % des déplacements quotidiens totaux (3 200 déplacements). La part de l'agglomération de Québec dépasse largement celle de sa population sur le territoire de l'enquête, qui est de 67,2 % (voir [tableau 2](#)).

¹⁶ Ce nombre représente la somme des déplacements exclusifs en transport en commun (130 000) et des déplacements multimodaux dont un segment est fait en transport en commun : « bimodaux » (7 000) et « autres multimodaux » (700).

Tableau 16 : Déplacements-modes en transport en commun selon la région de résidence – 24 h – 2006-2023

Année	Transport en commun - 24 h				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2023	138 000 100 %	118 200 85,7 %	16 600 12,0 %	2 700 2,0 %	500 0,4 %
2017	151 500 100 %	131 600 86,9 %	16 500 10,9 %	3 000 2,0 %	400 0,3 %
2011	154 200 100 %	137 300 89,0 %	13 400 8,7 %	3 000 1,9 %	500 0,3 %
2006	142 400 100 %	126 900 89,1 %	13 900 9,8 %	1 500 1,1 %	N
Variation					
De 2017 à 2023	-8,9 %	-10,2 %	0,6 %	-10,0 %	25,0 %
De 2011 à 2017	-1,8 %	-4,2 %	23,1 %	0,0 %	-20,0 %
De 2006 à 2011	8,3 %	8,2 %	-3,6 %	100,0 %	-
Variation de 2006 à 2023	-3,1 %	-6,9 %	19,4 %	80,0 %	-
	-4 400	-8 700	2 700	1 200	

Source : Enquêtes OD (N = Valeur non significative)

Entre 2017 et 2023, à l'instar de la baisse globale du nombre de déplacements sur le territoire complet, le nombre de déplacements en transport en commun a diminué tant sur 24 heures (- 8,9 %) qu'en PPAM (- 8,1 %)¹⁷. La tendance à la baisse est cependant observée depuis 2011 et touche principalement l'agglomération de Québec. Le territoire de la ville de Lévis échappe à cette tendance.

Entre 2006 et 2023, toujours sur 24 heures, le transport en commun a perdu 4 400 déplacements, soit une baisse d'achalandage de 3,1 %. La baisse est plus importante chez les résidents de l'agglomération de Québec (- 6,9 %). À l'inverse, le nombre de déplacements en transport en commun a augmenté sur les territoires de Lévis (+ 19,4 %) et de la couronne nord (+ 80,0 %). Les résidents de Lévis font 2 700 déplacements supplémentaires et ceux des deux couronnes, 1 200 déplacements de plus comparativement à 2006. La part des déplacements faits sur le territoire de la ville de Lévis augmente, passant de 9,8 % en 2006 à 12,0 % des déplacements quotidiens en 2023.

Les résultats pour la PPAM sont présentés au [tableau 17](#). Entre 2017 et 2023, les constats sont semblables à ceux sur 24 heures. Les gains enregistrés par Lévis sont toutefois plus importants en PPAM que sur 24 heures (+ 4,6 % contre + 0,6 %).

¹⁷ Le nombre de déplacements en transport en commun estimé par l'EOD 2017 ne correspond pas aux achalandages du RTC et de la STLévis. Les déplacements en transport en commun, même s'ils sont effectués en combinaison avec plus d'un autobus et transporteur, sont comptés une seule fois et attribués seulement au territoire de résidence de l'utilisateur. Par exemple, le déplacement d'une personne résidant à Québec qui emprunte un autobus du RTC, puis correspond ensuite avec un autobus de la STLévis pour se rendre à son travail sur la rive sud est comptabilisé comme un seul déplacement en transport en commun affecté au territoire de l'agglomération de Québec.

Tableau 17 : Déplacements-modes en transport en commun selon la région de résidence – PPAM – 2006-2023

Année	Transport en commun - PPAM				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2023	47 400 100 %	39 300 82,9 %	6 800 14,3 %	1 100 2,3 %	N
2017	51 600 100 %	43 600 84,5 %	6 500 12,6 %	1 300 2,5 %	N
2011	51 100 100 %	44 700 87,5 %	5 000 9,8 %	1 200 2,3 %	N
2006	44 400 100 %	38 800 87,4 %	5 100 11,5 %	500 1,1 %	N
Variation					
De 2017 à 2023	-8,1 %	-9,9 %	4,6 %	-15,4 %	-
De 2011 à 2017	1,0 %	-2,5 %	30,0 %	8,3 %	-
De 2006 à 2011	15,1 %	15,2 %	-2,0 %	140,0 %	-
Variation de 2006 à 2023	6,8 %	1,3 %	33,3 %	120,0 %	-
	3 000	500	1 700	600	

Source : Enquêtes OD (N = Valeur non significative)

Malgré les récentes baisses, le transport en commun enregistre une hausse en PPAM entre 2006 et 2023. Sur l'ensemble du territoire, le nombre de déplacements en transport en commun a connu une hausse de 6,8 %, soit 3 000 déplacements de plus. Cette hausse est principalement attribuable à Lévis, qui enregistre un gain de 1 700 déplacements. Dans la répartition régionale des déplacements en transport en commun, Lévis voit sa part augmenter de 2006 à 2023, passant de 11,5 % à 14,3 %.

3.3.4 Part modale du transport en commun

La part modale du transport en commun est calculée en rapportant le volume des déplacements faits avec ce mode (non exclusivement) à l'ensemble des déplacements motorisés uniquement¹⁸. Les modes non motorisés tels que la marche et le vélo ne sont donc pas considérés dans ce calcul.

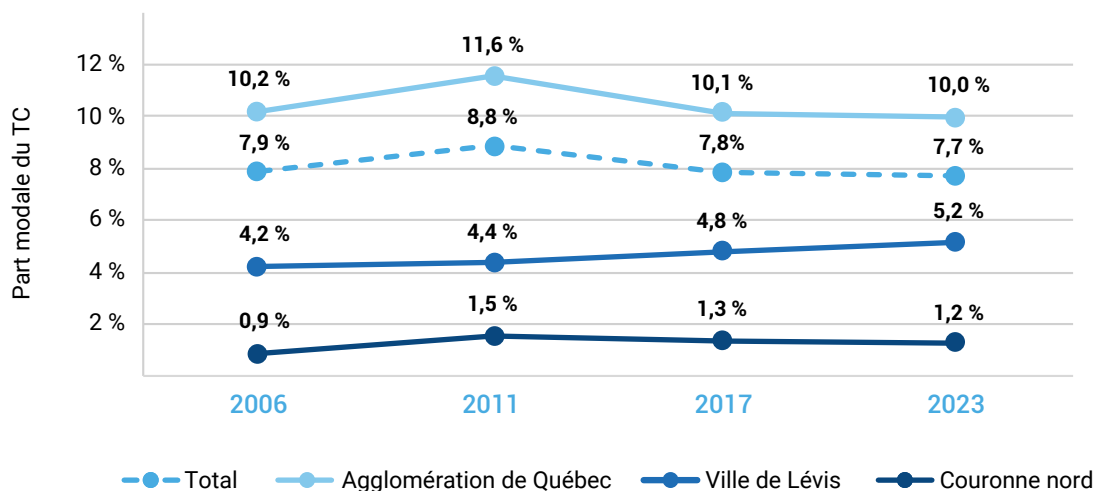
En 2023, la part modale quotidienne du transport en commun sur l'ensemble du territoire est de 7,7 % (figure 14). Celle de l'agglomération de Québec (10,0 %) représente le double de celle de la ville de Lévis (5,2 %).

¹⁸ On trouve à l'annexe 3 les tableaux compilant les données des modes motorisés servant au calcul de la part modale du transport en commun sur 24 heures et en PPAM.

En 2017, les parts modales selon les régions étaient sensiblement les mêmes sur 24 heures par rapport à 2023, sauf pour Lévis, qui a connu une légère hausse.

Entre 2006 et 2023, on observe une tendance à la baisse (- 0,2 point de pourcentage) pour la part modale générale, et ce, malgré les gains observés en 2011, où la part modale était de 8,8 %¹⁹. La croissance constante, depuis 2006, de la part modale de la ville de Lévis (0,9 point de pourcentage) et les gains de la couronne nord n'ont pas compensé les pertes enregistrées par l'agglomération de Québec.

Figure 14 : Part modale du transport en commun selon la région de résidence – 24 h – 2006-2023

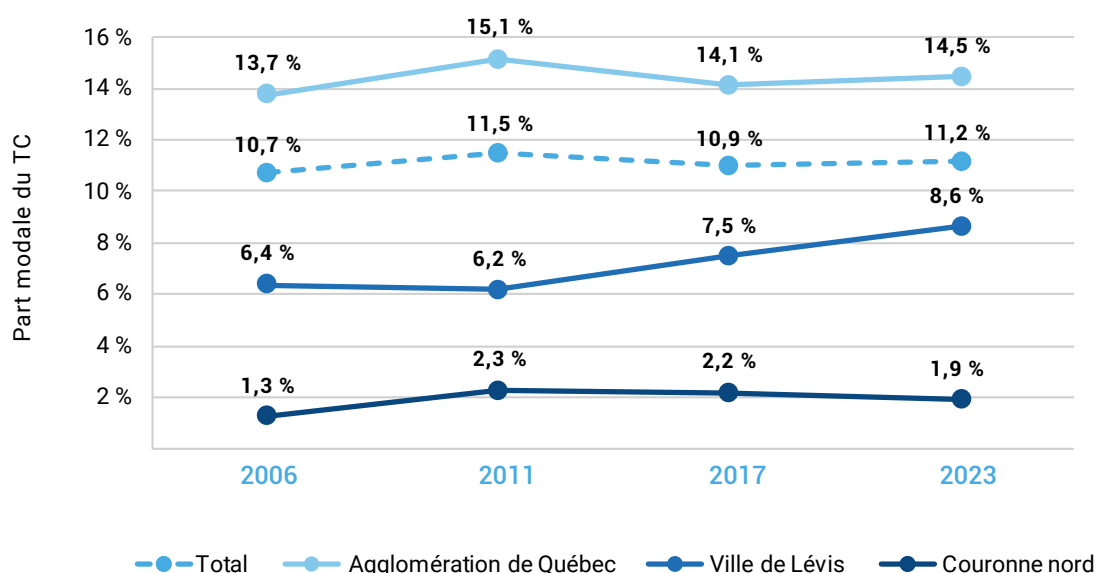


Source : Enquêtes OD

La part modale du transport en commun est toujours plus élevée en PPAM que sur 24 heures (figure 15). En 2023, sur le territoire, elle est de 11,2 %, comparativement à 7,7 % sur 24 heures. Comme sur 24 heures, la part modale de l'agglomération de Québec est plus élevée que celle de Lévis et des couronnes.

¹⁹ La part modale plus élevée en 2011 est due à une augmentation des déplacements en transport en commun et une baisse des déplacements motorisés.

Figure 15 : Part modale du transport en commun selon la région de résidence – PPAM – 2006-2023



Source : Enquêtes OD

En 2023, contrairement à ce qui est observé sur 24 heures, la part modale générale en PPAM gagne 0,3 point de pourcentage par rapport à 2017. Celles de l'agglomération de Québec et de la ville de Lévis augmentent respectivement de 0,4 point et de 1,1 point de pourcentage. La couronne nord perd 0,3 point de pourcentage.

Malgré les baisses observées depuis 2011 partout sauf à Lévis, les parts modales enregistrées en 2023 en PPAM demeurent légèrement supérieures à celles de 2006 pour toutes les régions. Les hausses sont de 0,8 point de pourcentage pour l'agglomération de Québec, de 2,2 points pour la ville de Lévis et de 0,6 point pour la couronne nord.

3.3.5 Déplacements à pied selon la région de résidence

En 2023, les déplacements quotidiens à pied représentent 8,6 % des déplacements tous modes sur le territoire²⁰. Comme pour le transport en commun, la marche est davantage adoptée par les résidents de l'agglomération de Québec (tableau 18). Leurs 158 900 déplacements comptent pour 87,0 % de tous les déplacements à pied, soit près de 9 déplacements sur 10. Près de 1 déplacement sur 10 est fait par un résident du territoire de la ville de Lévis (9,5 %, 17 300 déplacements). Les résidents des couronnes nord et sud réunis font 3,6 % des déplacements, avec un total de 6 500 déplacements.

²⁰ Pour la marche, seuls les déplacements unimodaux sont comptabilisés. De plus, comme pour les autres modes, les promenades ne sont pas considérées comme des déplacements utilitaires. Elles ne sont donc pas incluses dans le calcul des déplacements faits à pied.

Sur 24 heures, il se fait partout moins de déplacements à pied en 2023 qu'en 2017. La baisse générale est de - 7,4 %. Elle est plus prononcée à Lévis (- 13,5 %), dans la couronne nord (- 38,4 %) et dans la couronne sud (- 9,1 %) que sur le territoire de l'agglomération de Québec (- 5,4 %).

Tableau 18 : Déplacements à pied selon la région de résidence – 24 h – 2006-2023

Année	Marche - 24 h				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2023	182 700 100 %	158 900 87,0 %	17 300 9,5 %	4 500 2,5 %	2 000 1,1 %
2017	197 400 100 %	167 900 85,1 %	20 000 10,1 %	7 300 3,7 %	2 200 1,1 %
2011	168 600 100 %	144 100 85,5 %	17 900 10,6 %	4 600 2,7 %	2 000 1,2 %
2006	242 700 100 %	201 100 82,9 %	27 400 11,3 %	10 300 4,2 %	3 900 1,6 %
Variation					
De 2017 à 2023	 -7,4 %	 -5,4 %	 -13,5 %	 -38,4 %	 -9,1 %
De 2011 à 2017	 17,1 %	 16,5 %	 11,7 %	 58,7 %	 10,0 %
De 2006 à 2011	 -30,5 %	 -28,3 %	 -34,7 %	 -55,3 %	 -48,7 %
Variation de 2006 à 2023	 -24,7 %	 -21,0 %	 -36,9 %	 -56,3 %	 -48,7 %
	-60 000	-42 200	-10 100	-5 800	-1 900

Source : Enquêtes OD

Le volume des déplacements à pied sur l'ensemble du territoire est nettement plus faible en 2023 qu'en 2006, et ce, pour toutes les régions. Il a diminué de près du quart (- 24,7 %), passant de 242 700 à 182 700 déplacements quotidiens. Cette variation est moins prononcée dans l'agglomération de Québec que dans les autres régions.

L'évolution de l'usage de la marche en PPAM diffère à peine de celle observée pour la journée, autant pour le territoire global que pour chacune des régions (tableau 19).

Tableau 19 : Déplacements à pied selon la région de résidence – PPAM – 2006-2023

Année	Marche - PPAM				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2023	40 400 100 %	34 300 84,9 %	4 600 11,4 %	900 2,2 %	600 1,5 %
2017	39 300 100 %	32 500 82,7 %	4 900 12,5 %	1 500 3,8 %	400 1,0 %
2011	32 900 100 %	27 300 83,0 %	4 100 12,5 %	1 100 3,3 %	400 1,2 %
2006	41 800 100 %	34 000 81,3 %	5 200 12,4 %	1 800 4,3 %	800 1,9 %
Variation					
De 2017 à 2023	2,8 %	5,5 %	-6,1 %	-40,0 %	50,0 %
De 2011 à 2017	19,5 %	19,0 %	19,5 %	36,4 %	0,0 %
De 2006 à 2011	-21,3 %	-19,7 %	-21,2 %	-38,9 %	-50,0 %
Variation de 2006 à 2023	-3,3 %	0,9 %	-11,5 %	-50,0 %	-25,0 %
	-1 400	300	-600	-900	-200

Source : Enquêtes OD

En 2023, le nombre total de déplacements est de 40 400. Les résidents de l'agglomération de Québec en font 34 300, ceux de Lévis, 4 600, et ceux des deux couronnes réunies, 1 500. Il se fait, en proportion, un peu plus de déplacements à pied hors de l'agglomération de Québec en pointe que sur 24 heures.

Depuis 2017, contrairement à ce qui est observé sur la journée, seules Lévis et la couronne nord enregistrent une diminution des déplacements à pied en PPAM, une baisse respective de 6,1 % et de 40,0 %. Les augmentations observées pour l'agglomération de Québec (+ 5,5 %) et la couronne sud (+50,0 %), totalisent un gain de 1 900 déplacements, entraînant une croissance positive de 2,8 % sur l'ensemble du territoire (1 100 déplacements supplémentaires).

Par rapport à 2006, le volume global des déplacements à pied a diminué de 3,3 %. La couronne nord se démarque par la perte la plus forte, en proportion et en nombre absolu (- 50,0 % et - 900 déplacements).

3.3.6 Déplacements à vélo selon la région de résidence

En 2023, les déplacements à vélo représentent 1,8 % des déplacements quotidiens ([tableau 12](#))²¹.

Un total de 38 000 déplacements quotidiens sont faits à vélo sur le territoire de l'enquête ([tableau 20](#)) : 33 100 sur le territoire de l'agglomération de Québec, 3 600 sur celui de la ville de Lévis et 1 000 sur le territoire de la couronne nord. Du côté des couronnes, ce mode de déplacement demeure donc encore très marginal.

La répartition des déplacements à vélo entre les quatre régions est pratiquement identique à celle de la marche.

Tableau 20 : Déplacements-modes à vélo selon la région de résidence – 24 h – 2006-2023

Année	Vélo - 24 h				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2023	38 000 100 %	33 100 87,1 %	3 600 9,5 %	1 000 2,6 %	N
2017	26 100 100 %	22 500 86,2 %	2 300 8,8 %	700 2,7 %	600 2,3 %
2011	18 200 100 %	16 000 87,9 %	1 500 8,2 %	500 2,7 %	N
2006	18 000 100 %	14 200 78,9 %	2 900 16,1 %	700 3,9 %	N
Variation					
De 2017 à 2023	45,6 %	47,1 %	56,5 %	42,9 %	-
De 2011 à 2017	43,4 %	40,6 %	53,3 %	40,0 %	-
De 2006 à 2011	1,1 %	12,7 %	-48,3 %	-28,6 %	-
Variation de 2006 à 2023	111,1 %	133,1 %	24,1 %	42,9 %	-
	20 000	18 900	700	300	

Source : Enquêtes OD (N = Valeur non significative)

²¹ Seuls les déplacements utilitaires sont considérés, soit les déplacements ayant un motif autre que la promenade.

Cependant, l'évolution de l'usage du vélo²² comme mode utilitaire se démarque de celle de la marche sur 24 heures. Sauf exception, le vélo gagne en popularité dans toutes les régions ainsi que d'une vague d'enquête à l'autre.

Depuis 2017, la croissance des déplacements quotidiens avec ce mode a été de 45,6 % pour l'ensemble du territoire. Les résidents de l'agglomération de Québec sont responsables de 10 700 des 11 900 déplacements supplémentaires réalisés en 2023. Du côté de Lévis, malgré une hausse de 56,5 % observée depuis 2017, les volumes enregistrés demeurent faibles.

Entre 2006 et 2023, sur l'ensemble du territoire, l'usage quotidien du vélo à des fins utilitaires a plus que doublé (111,1 %). Le nombre total de déplacements à vélo sur le territoire est passé de 18 000 à 38 000. Le territoire de l'agglomération de Québec a connu une très forte croissance (133,1 %), le nombre de déplacements étant passé de 14 200 en 2006 à 33 100 en 2023.

On remarque que plus du quart (27,6 %) des déplacements quotidiens à vélo sont réalisés en PPAM. Les constats généraux faits pour la période de 24 heures sont aussi valables pour la PPAM (tableau 21).

Tableau 21 : Déplacements-modes à vélo selon la région de résidence – PPAM – 2006-2023

Année	Vélo - PPAM				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2023	10 500 100 %	9 100 86,7 %	1 000 9,5 %	N	N
2017	7 400 100 %	6 400 86,5 %	700 9,5 %	N	N
2011	5 000 100 %	4 400 88,0 %	N	N	N
2006	4 000 100 %	3 200 80,0	600 15,0 %	N	N
Variation					
De 2017 à 2023	41,9 %	42,2 %	42,9 %	-	-
De 2011 à 2017	48,0 %	45,5 %	-	-	-
De 2006 à 2011	25,0 %	37,5 %	-	-	-
Variation de 2006 à 2023	162,5 %	184,4 %	66,7 %	-	-
	6 500	5 900	400		

Source : Enquêtes OD (N = Valeur non significative)

²² Il est à noter que l'usage du vélo varie au cours de l'automne. Son utilisation est plus fréquente dans les premières semaines de l'enquête et tend à s'amenuiser dans les dernières semaines.

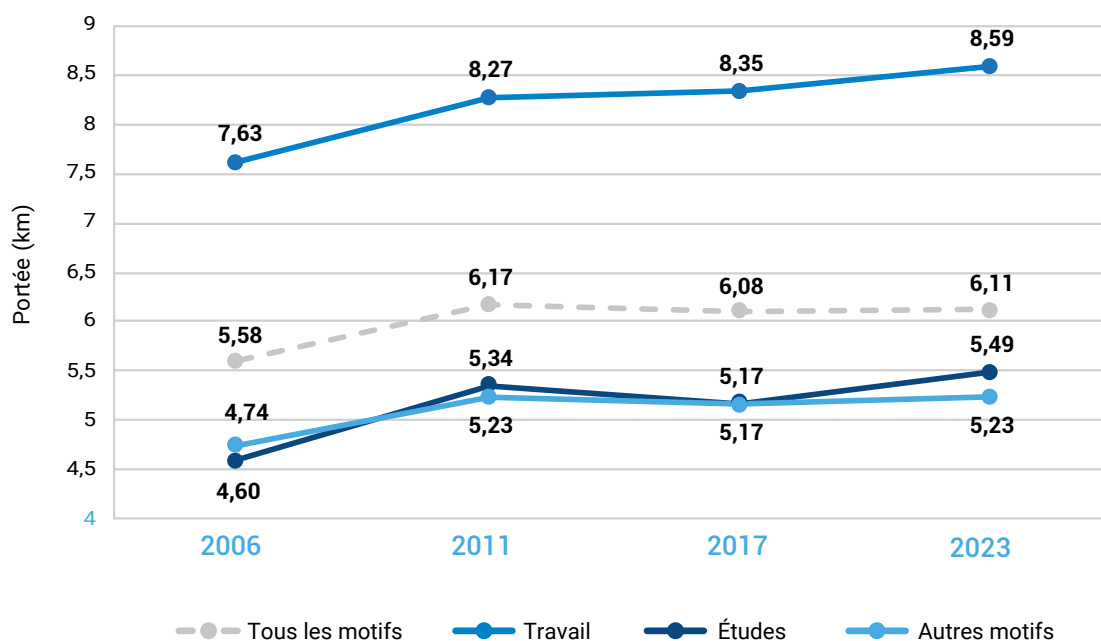
3.4 Selon la portée des déplacements

La portée correspond à la distance en ligne droite entre les points d'origine et de destination des déplacements dont l'origine et la destination sont localisées sur le territoire de l'enquête²³.

Selon la [figure 16](#), la portée moyenne des déplacements internes quotidiens des résidents est de 6,11 km. Les trois quarts des déplacements ont une portée inférieure à 10 km, et un peu moins du tiers (30,4 %) des déplacements ont une portée de 5 km ou moins.

Ce sont les déplacements pour le travail qui enregistrent toujours les plus grandes distances. La portée moyenne est de 8 km en 2023, soit une distance supérieure de 56 % à celle parcourue pour les études. La portée moyenne des déplacements pour ce dernier motif augmente, passant de 4,6 km en 2006 à 5,5 km en 2023, pour une augmentation de 19 %.

Figure 16 : Évolution de la portée des déplacements (km) – Motif « retour au domicile » exclu – 24 h – 2006-2023

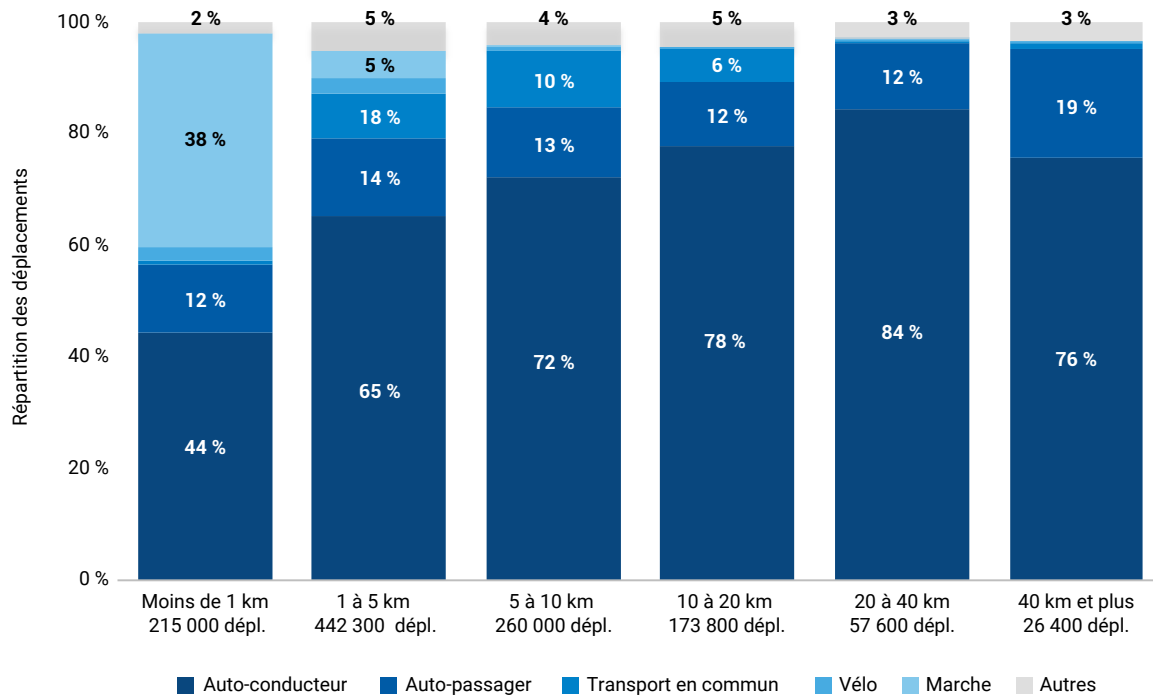


Source : Enquêtes OD

Sans surprise, plus la portée est petite, plus les modes actifs sont utilisés ([figure 17](#)). Inversement, plus la portée est grande, moins les modes actifs sont utilisés, avec une augmentation de la part du mode auto-passager pour les déplacements de 40 km et plus. Toutefois, l'utilisation de l'automobile est très forte même pour les petites portées, soit des distances qui se prêtent à la marche (moins de 1 km) ou au vélo (moins de 5 km).

²³ Les retours au domicile sont exclus du calcul de la portée des déplacements.

Figure 17 : Répartition des déplacements unimodaux selon le mode et la portée (km) – Motif « retour au domicile » exclu – 24 h – 2023



Source : EOD 2023

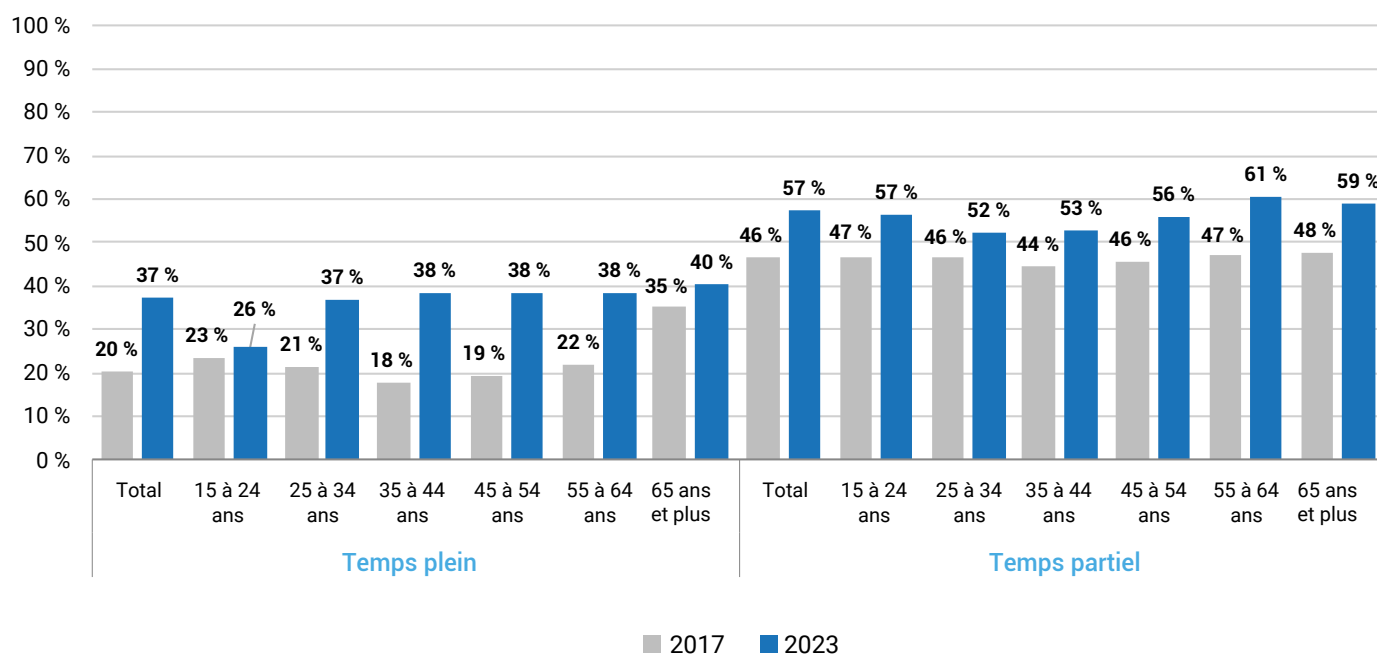
3.5 Selon les modalités de travail

Les EOD incluent des questions sur le télétravail et les téléétudes depuis 2011, même si le phénomène n'était pas répandu à ce moment. En 2023, ces questions ont été reformulées pour que l'effet de la croissance du télétravail sur la mobilité puisse être mesuré avec précision.

La [figure 18](#) compare la situation avant la pandémie, en 2017, avec la réalité postpandémique, en 2023, en se concentrant sur les personnes en emploi qui ne se sont pas déplacées pour travailler le jour enquêté, classées par groupe d'âge et par statut d'emploi à temps plein ou à temps partiel.

Les données de 2023 reflètent bien le changement intervenu en 2020 avec l'essor du télétravail et qui s'est poursuivi les années suivantes. Globalement, la proportion de travailleurs ne s'étant pas déplacés pour aller travailler une journée type de semaine a augmenté de 17 points de pourcentage entre 2017 et 2023 pour les travailleurs à temps plein et de 9 points pour ceux à temps partiel.

Figure 18 : Part des travailleurs ne s'étant pas déplacés pour le motif « travail » selon le groupe d'âge – Temps plein et temps partiel – 2017-2023



Source : EOD 2023

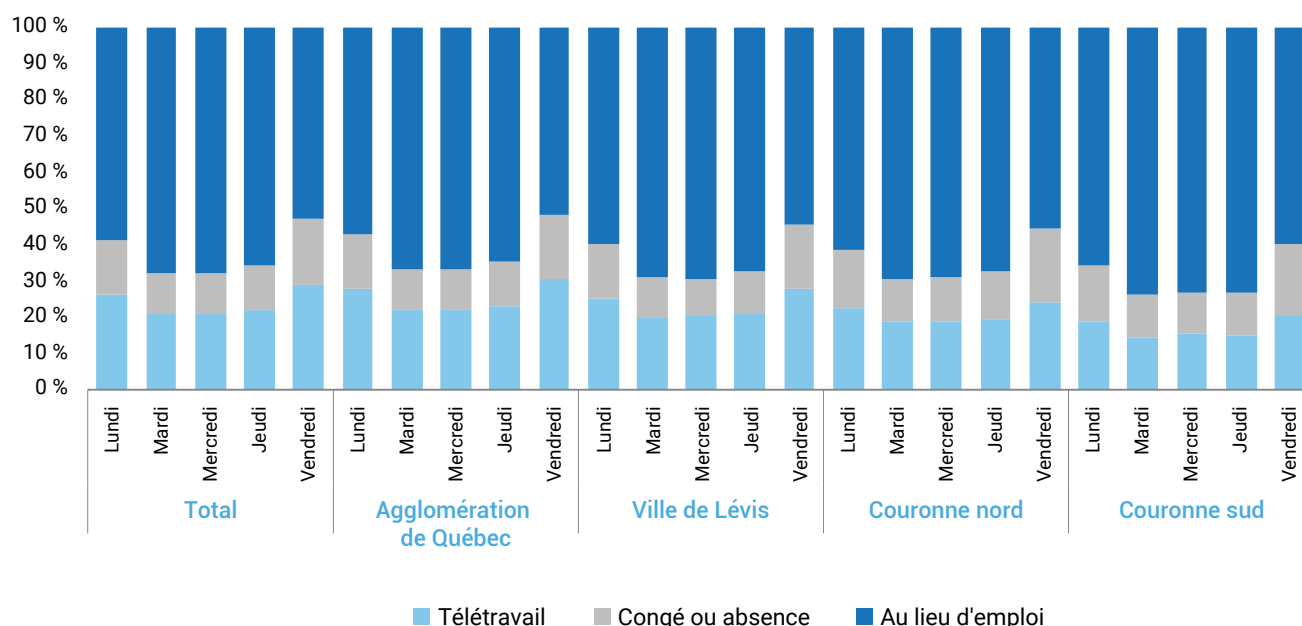
L'écart observé entre 2017 et 2023 est nettement plus grand chez les travailleurs à temps plein que chez les travailleurs à temps partiel. Chez les travailleurs à temps plein, les plus grandes augmentations entre 2017 et 2023 sont observées chez les personnes âgées de 25 à 64 ans, atteignant jusqu'à 20 points de pourcentage chez les 35-44 ans.

3.5.1 Fréquentation du lieu de travail

L'EOD 2023 s'est intéressée au lieu d'où les travailleurs ont fourni leurs services pour chaque jour de la semaine précédant le jour enquêté. Ils travaillaient soit dans un espace de travail hors de leur résidence (au lieu d'emploi), soit à distance (télétravail), sinon, ils ne travaillaient pas cette journée-là (congé ou absence).

La [figure 19](#) illustre la fréquentation du lieu de travail des personnes en emploi. On note des comportements différenciés selon le jour de la semaine et la région de résidence.

Figure 19 : Répartition des travailleurs selon la fréquentation du lieu de travail, le jour de semaine et la région – 2023



Source : EOD 2023

En moyenne, près des deux tiers des personnes en emploi travaillent à leur lieu d'emploi, bien que cette proportion varie selon la région de résidence.

Le télétravail et les congés sont plus fréquents les lundis et les vendredis, un phénomène observé dans toutes les régions.

La part du télétravail est plus élevée dans l'agglomération de Québec, suivie par la ville de Lévis. La proportion de travailleurs effectuant des déplacements pour le travail est plus élevée dans les couronnes, notamment dans la couronne sud.

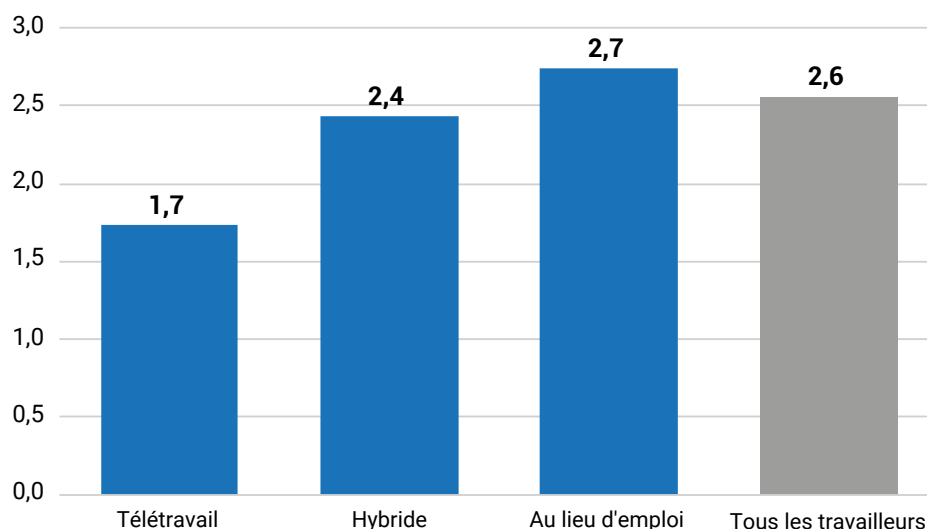
La [figure 19](#) met en évidence des tendances claires dans la répartition des travailleurs selon leur lieu de travail. Le travail au lieu d'emploi est majoritaire, et le télétravail est un peu plus fréquent au début et à la fin de la semaine. Il existe quelques disparités entre les régions.

3.5.2 La mobilité des travailleurs selon les modalités de travail

La [figure 20](#) présente le nombre moyen de déplacements quotidiens des travailleurs en fonction des modalités de travail déclarées : le télétravail à temps plein (télétravail), le télétravail en mode hybride (hybride) et le travail hors du domicile à temps plein (au lieu d'emploi). La moyenne pour l'ensemble des travailleurs y est aussi présentée.

En moyenne, les travailleurs effectuent 2,6 déplacements par jour. Sans surprise, l'accès au télétravail induit une baisse du nombre moyen de déplacements effectués par les travailleurs. En effet, les télétravailleurs à temps plein et en mode hybride font en moyenne moins de déplacements, alors que le nombre de déplacements des travailleurs qui se déplacent vers leur lieu d'emploi en tout temps est légèrement au-dessus de cette moyenne.

Figure 20 : Nombre moyen de déplacements, tous motifs, des travailleurs selon les modalités de travail – 2023



Source : EOD 2023

3.6 Selon les zones de destination

Certaines zones sur le territoire attirent plus de déplacements que d'autres. C'est le cas des grands pôles d'emplois, d'études ou de magasinage. Ces zones peuvent regrouper un ou plusieurs générateurs de déplacements importants, tels une université, un immeuble à bureaux, un centre commercial ou un hôpital. Le [tableau 22](#) présente les zones de destination ayant attiré plus de 5 000 déplacements par 24 heures en 2017 en les comparant à 2023. La répartition des principales destinations, qui ne sont pas forcément de la même superficie ni de la même densité, est cartographiée à l'[annexe 6](#).

Tableau 22 : Principales zones de destination – Tous modes et motifs sauf « retour au domicile »
– 24 h – 2017-2023

Rang 2023	Zones de destination	Déplacements 2017	Déplacements 2023	Variation 2017 à 2023	Rang 2017
1	Secteur Lebourgneuf	57 200	57 600	0,7 %	3
2	Colline parlementaire	65 200	50 400	-22,7 %	1
3	Plateau Centre de Sainte-Foy	57 300	47 200	-17,6 %	2
4	Université Laval / Cégep Sainte-Foy / Les Halles Sainte-Foy / Quartier QB	51 400	45 400	-11,7 %	4
5	Saint-Roch / Vieux-Port	33 700	25 500	-24,3 %	5
6	Méga Centre Rive-Sud	19 400	21 500	10,8 %	8
7	Lévis centre / Président-Kennedy / Alphonse-Desjardins	22 100	20 800	-5,9 %	6
8	Méga Centre Beauport	21 300	18 000	-15,5 %	7
9	Trait-carré / Charlesbourg / Cégep Limoilou campus Charlesbourg	17 700	14 500	-18,1 %	9
10	Secteur boul. Wilfrid-Hamel	16 600	14 200	-14,5 %	10
11	Vanier / Parc industriel Cardinal / Pierre-Bertrand / Marais	11 100	12 100	9,0 %	13
12	Parc industriel Colbert	10 000	12 000	20,0 %	15
13	Parc industriel Jean-Talon / Parc industriel Duberger	13 300	11 000	-17,3 %	11
14	Méga Centre Duplessis	11 100	10 900	-1,8 %	14
15	Parc industriel Armand-Viau et Carrefour Les Saules	9 500	10 400	9,5 %	16
16	Mouvement Desjardins / UQAR	12 000	10 200	-15,0 %	12
17	Cégep Garneau	7 700	7 000	-9,1 %	18
18	Hôtel-de-ville de Lévis / boul. Guillaume-Couture / Juvénat Notre-Dame	8 400	6 700	-20,2 %	17
19	Hôtel-Dieu de Lévis / Collège de Lévis	5 000	6 000	20,0 %	22
20	Hôpital de l'Enfant-Jésus	5 800	5 800	0,0 %	21
21	Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec IUCPQ et Plaza Laval	6 400	5 500	-14,1 %	20
22	Sainte-Foy Ouest / Édifice Marly / Collège des Compagnons	7 200	4 100	-43,1 %	19

Source : EOD 2023

Parmi les zones de destination, quatre zones attirent plus de 45 000 déplacements par jour (excluant les retours au domicile). La zone de Lebourgneuf, avec 57 600 déplacements quotidiens, arrive en première place en 2023, sans que son attractivité ne se soit vraiment accrue depuis 2017 (+ 400 déplacements). La colline Parlementaire se trouve désormais en seconde position avec 50 400 déplacements et la zone du plateau centre de Sainte-Foy, en troisième place (47 200 déplacements). Ces zones ont enregistré des baisses respectives de 14 800 et 10 150 déplacements. Le secteur de l'Université Laval enregistre également une baisse (- 6 000 déplacements) mais demeure au quatrième rang en 2023 avec 45 400 déplacements quotidiens. La diminution des déplacements vers les zones de la colline Parlementaire et du plateau centre de Sainte-Foy est sans doute attribuable au télétravail, plus répandu dans les emplois liés à l'administration publique et aux assurances. Malgré ces baisses, les secteurs de Sainte-Foy (zones 3 et 4 avec 92 600 déplacements) et du centre-ville (zones 2 et 5 avec 75 900 déplacements) demeurent les plus attractifs.

3.7 Selon les matrices origine-destination

Les matrices origine-destination croisent dans un tableau les origines (O – en ligne) et les destinations (D – en colonne) des déplacements. Les matrices rendent donc compte des flux de déplacements sur le territoire entre les différents secteurs ([annexe 3](#)). Chaque cellule de la matrice représente le volume de déplacements effectués entre une origine et une destination²⁴. Les trois matrices présentées (tableaux 23 à 25) sont basées sur les déplacements-modes tous motifs, à l'exception du retour au domicile, pour le territoire complet et pour une journée complète (24 heures) de 2023. La première traite des déplacements effectués en automobile et la seconde, de ceux faits en transport en commun. La troisième présente les parts modales du transport en commun.

Dans tous les secteurs, les plus forts volumes de déplacements en automobile sont faits à l'interne ([tableau 23](#)). Dans les échanges entre secteurs, l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge se distingue en générant les plus forts volumes quotidiens : 177 500 déplacements produits et 205 100 déplacements attirés, dont 109 300 déplacements internes. Outre cet arrondissement, les arrondissements des Rivières (118 700 déplacements produits et 158 900 déplacements attirés) et de La Cité–Limoilou (89 800 déplacements produits et 118 600 déplacements attirés) se démarquent également. Ces trois secteurs centraux attirent plus de déplacements qu'ils n'en produisent, contrairement aux secteurs périphériques, illustrant parfaitement la dynamique urbaine. L'arrondissement Desjardins, à Lévis, produit et attire un nombre comparable de déplacements (66 600 et 66 900 déplacements).

En ce qui concerne le transport en commun ([tableau 24](#)), les déplacements internes des arrondissements de La Cité–Limoilou (11 000) et de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge (10 600) présentent les plus forts volumes. Outre ces déplacements internes, les échanges entre ces deux arrondissements sont les plus importants en transport en commun : de La Cité–Limoilou vers Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge (7 100 déplacements) et dans le sens inverse (6 100 déplacements). Ces deux arrondissements se démarquent aussi par les plus grands nombres de déplacements quotidiens produits (23 100 et 18 100 déplacements respectivement) et attirés (29 700 et 28 000 déplacements respectivement).

L'arrondissement de La Cité–Limoilou présente le plus fort usage du transport en commun sur 24 heures ([tableau 25](#)), avec une part modale de 25,5 % et une part modale à destination de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge atteignant 30,1 %. Il est suivi par Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, avec une part modale de 23,6 % à destination de La Cité–Limoilou. Les parts modales des résidents de l'arrondissement de Charlesbourg sont également élevées à destination de ces deux arrondissements (plus de 20 %).

Les arrondissements de La Cité–Limoilou et de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge diffèrent toutefois l'un de l'autre à un égard. Dans le premier, le quart des déplacements internes (25,3 %) est fait en transport en commun. Dans le second, cette part n'est que de 8,5 %.

²⁴ À l'automne 2025, un sommaire des résultats et des matrices origine-destination pourra être consulté sur le site du MTMD au www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/ et sur le site de la CMQuébec au www.cmquebec.qc.ca/enquete-origine-destination/. Un atlas interactif sera également disponible sur ce dernier site.

Tableau 23 : Matrice origine-destination – Déplacements en automobile - Tous motifs sauf « retour au domicile » – 24 h – 2023

MOTIF : Tous sauf retour			MODE : Automobile (conducteur, passager et moto)											PÉRIODE : 24 h		
Grands secteurs		Destination														
		O / D	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	X	Total	
Origine	Arr. de Beauport (Québec)	A	43 200	7 000	10 600	13 200	1 500	6 600	900	600	400	4 300	N	1 400	89 800	
	Arr. de Charlesbourg (Québec)	B	6 500	34 700	14 100	12 300	3 200	6 900	800	600	400	3 000	N	1 200	83 900	
	Arr. des Rivières (Québec)	C	5 100	6 600	57 500	13 700	7 900	18 700	1 400	1 800	900	2 800	N	2 000	118 700	
	Arr. de La Cité-Limoilou (Québec)	D	6 100	6 900	18 000	31 500	2 500	16 200	1 400	1 600	900	2 700	N	1 700	89 800	
	Arr. de La Haute-Saint-Charles (Québec)	E	1 900	5 100	20 800	8 500	29 700	12 500	1 000	800	500	3 900	N	1 700	86 600	
	Arr. de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (Québec)	F	3 000	3 500	19 500	19 300	4 600	109 300	2 900	4 400	2 300	3 900	800	4 000	177 500	
	Arr. de Desjardins (Lévis)	G	500	N	2 000	2 500	500	4 600	42 100	7 400	1 800	N	2 000	2 600	66 600	
	Arr. des Chutes-de-la-Chaudière-Est (Lévis)	H	N	400	2 800	2 800	400	7 000	7 500	28 000	3 400	400	1 000	2 800	56 800	
	Arr. des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest (Lévis)	I	N	400	2 300	2 800	N	7 500	3 200	6 600	17 800	400	1 000	2 200	44 800	
	Couronne nord	J	8 200	4 800	9 800	10 400	3 500	12 300	900	1 000	500	40 600	N	3 900	96 000	
Couronne sud	K	N	N	N	1 000	1 200	N	2 500	4 100	2 900	1 600	N	10 100	4 200	28 300	
Hors territoire	X	N	N	N	500	400	N	1 000	700	600	500	700	600	8 700	14 200	
Total			75 400	70 000	158 900	118 600	54 400	205 100	66 900	56 300	31 000	63 200	16 700	36 400	953 000	

Source : EOD 2023 (N= Valeur inférieure au seuil de 337, comprise toutefois dans les totaux.)

Tableau 24 : Matrice origine-destination – Déplacements en transport en commun – Tous motifs sauf « retour au domicile » – 24 h – 2023

MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Transport en commun										PÉRIODE : 24 h			
Grands secteurs		Destination															
		O	D	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	X	Total	
Origine	Arr. de Beauport (Québec)	A	1 700	N	N	3 200	N	1 200	N	N	N	N	N	N	N	6 700	
	Arr. de Charlesbourg (Québec)	B	N	1 400	600	3 800	N	1 900	N	N	N	N	N	N	N	8 000	
	Arr. des Rivières (Québec)	C	N	400	1 400	2 000	N	2 000	N	N	N	N	N	N	N	6 300	
	Arr. de La Cité-Limoilou (Québec)	D	900	1 200	2 200	11 000	N	7 100	N	N	N	N	N	N	N	23 100	
	Arr. de La Haute-Saint-Charles (Québec)	E	N	N	600	1 800	700	2 000	N	N	N	N	N	N	N	5 200	
	Arr. de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (Québec)	F	N	N	1 000	6 100	N	10 600	N	N	N	N	N	N	N	18 800	
	Arr. de Desjardins (Lévis)	G	N	N	N	400	N	600	2 400	N	N	N	N	N	N	3 700	
	Arr. des Chutes-de-la-Chaudière-Est (Lévis)	H	N	N	N	400	N	800	600	700	N	N	N	N	N	2 600	
	Arr. des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest (Lévis)	I	N	N	N	400	N	1 200	400	500	N	N	N	N	N	2 600	
	Couronne nord	J	N	N	N	500	N	500	N	N	N	N	N	N	N	1 200	
Couronne sud	K	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N		
Hors territoire	X	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N		
Total			3 200	3 700	6 200	29 700	1 600	28 000	3 800	1 800	N	N	N	N	N	78 400	

Source : EOD 2023 (N= Valeur inférieure au seuil de 337, comprise toutefois dans les totaux.)

Tableau 25 : Matrice origine-destination – Parts modales du transport en commun – Tous motifs sauf « retour au domicile » – 24 h – 2023

MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Part modale du transport en commun										PÉRIODE : 24 h			
Grands secteurs		Destination															
		O	D	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	X	Total	
Origine		A		3,6 %	N	N	19,7 %	N	16,0 %	N	N	N	N	N	N	N	6,8 %
		B		N	3,6 %	4,1 %	23,5 %	N	22,0 %	N	N	N	N	N	N	N	8,4 %
		C		N	5,3 %	2,3 %	12,6 %	N	9,5 %	N	N	N	N	N	N	N	4,9 %
		D		12,4 %	14,7 %	10,7 %	25,5 %	N	30,1 %	N	N	N	N	N	N	N	20,2 %
		E		N	N	2,8 %	17,3 %	1,9 %	13,7 %	N	N	N	N	N	N	N	5,3 %
		F		N	N	4,7 %	23,6 %	N	8,5 %	N	N	N	N	N	N	N	9,3 %
		G		N	N	N	12,5 %	N	11,7 %	5,1 %	N	N	N	N	N	N	5,0 %
		H		N	N	N	12,2 %	N	9,8 %	6,9 %	2,1 %	N	N	N	N	N	4,1 %
		I		N	N	N	11,8 %	N	13,4 %	10,5 %	5,6 %	N	N	N	N	N	4,9 %
		J		N	N	N	4,3 %	N	3,7 %	N	N	N	N	N	N	N	1,1 %
Hors territoire		K		N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	
		X		N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
		Total		3,8 %	4,7 %	3,7 %	19,8 %	2,5 %	11,8 %	5,0 %	2,7 %	N	N	N	0,9 %	7,3 %	

Source : EOD 2023 (N = Numérateur inférieur au seuil de 337. Sa valeur est toutefois comprise dans les pourcentages totaux.)

4 Synthèse

Les *Faits saillants* rendent compte des résultats de l'enquête menée à l'automne 2023 d'une part, et, d'autre part, des tendances observées depuis 2006 sur la base des quatre EOD réalisées au cours des 17 dernières années. Première enquête depuis la pandémie de COVID-19, l'EOD 2023 illustre ses effets sur la mobilité dans la région.

Rappelons d'abord les grandes lignes du contexte socioéconomique dans lequel s'inscrit cette nouvelle enquête.

La région d'étude a connu une croissance démographique continue depuis 2006, plus marquée en périphérie qu'au centre. La distribution de la population selon l'âge se transforme. En effet, le vieillissement de la population se poursuit, avec une croissance marquée de la proportion des personnes âgées de 60 ans et plus. De plus, on note une forte diminution de la proportion des 40-59 ans, population encore très active sur le marché du travail.

Le télétravail, à temps plein ou en mode hybride, a connu une croissance très marquée depuis l'enquête de 2017. Il s'impose comme une nouvelle réalité affectant la mobilité dans la région, avec une dominance du mode hybride. Plusieurs secteurs industriels clés, en croissance et déjà très présents sur le territoire de l'agglomération, tels que les services professionnels et la finance, montrent les taux de télétravail les plus élevés.

La région d'étude demeure très dynamique sur le plan économique, enregistrant des taux d'activité et d'emploi plus élevés et un taux de chômage plus bas que pour l'ensemble du Québec. La reprise postpandémique a été vigoureuse.

Bien que le parc automobile continue d'augmenter, le taux de possession de véhicules par individu a diminué entre 2017 et 2023, ce qui diffère de la tendance passée.

Le taux de motorisation des ménages, en croissance continue de 2006 à 2017, connaît lui aussi un recul, passant de 1,44 véhicule par ménage en 2017 à 1,37 en 2023. Rappelons que le taux de motorisation est plus faible dans l'agglomération de Québec qu'à Lévis et dans les secteurs périphériques.

Le taux de possession du permis de conduire diminue de 2,2 points de pourcentage chez les jeunes de 15 à 24 ans, alors qu'il augmente de 5,1 points de pourcentage chez les personnes âgées de 65 ans et plus.

Le prix de l'essence en dollars courants a augmenté de 67 % entre 2006 et 2023.

Ce contexte explique en partie l'évolution de la mobilité dans la région. Voici les grands constats à retenir concernant la mobilité pour une journée moyenne de semaine d'automne :

- En 2023, dans la région de Québec-Lévis, 2 009 700 déplacements sont effectués quotidiennement; ce sont 146 500 déplacements en moins par rapport à 2017, soit une diminution de 6,8 %.
- La proportion de personnes non mobiles, après être restée stable autour de 15 % en 2006 et en 2011, a augmenté pour atteindre 16,5 % en 2017 et 24,0 % en 2023. Cela signifie que le nombre moyen de résidents se déplaçant lors d'une journée type de semaine a diminué entre 2017 et 2023. Cette baisse est attribuable, au moins en partie, aux personnes qui télétravaillent et qui n'ont plus à se déplacer tous les jours pour le travail.
- Le nombre moyen de déplacements effectués par les personnes mobiles a également diminué entre 2017 et 2023, passant de 3,3 à 3,0 déplacements par jour, atteignant ainsi son plus bas niveau depuis 2006. Le télétravail explique aussi en partie cette baisse.
- Les télétravailleurs en mode hybride se déplacent moins les lundis et les vendredis alors que la présence au lieu de travail prédomine de mardi à jeudi, impliquant une variabilité du nombre de déplacements durant la semaine.
- Les heures de pointe semblent perdre en importance, les déplacements s'étalant un peu plus tout au long de la journée. La période de pointe de l'après-midi continue d'être la plus achalandée, malgré le recul subi en termes de nombre de déplacements. Quant à la période de

pointe du matin, elle perd de l'importance en grande partie à cause d'une diminution du nombre de déplacements ayant pour motif le travail. La période de jour (entre les deux pointes) est la seule qui se maintient en termes du nombre de déplacements, gagnant ainsi en importance relativement aux autres périodes, passant de 26,4 % des déplacements quotidiens en 2017 à 28,0 % en 2023.

- Près de la moitié de la baisse de 146 500 déplacements est attribuable à la diminution des déplacements faits pour le travail (- 72 200 déplacements), toujours sous l'effet du télétravail. Le vieillissement de la population y participe également.
- Malgré cette diminution de 6,8 % des déplacements quotidiens de 2017 à 2023, les déplacements pour les loisirs et les autres motifs (santé, services, etc.) ont connu des augmentations respectives de 14 400 (+ 7,1 %) et de 11 300 (+ 12,0 %) déplacements.
- Entre 2017 et 2023, en période de pointe du matin, malgré la hausse du nombre de déplacements pour certains motifs, on observe une baisse globale de 43 900 déplacements (- 8,5 %). Cette dernière découle principalement des baisses de 38 200 déplacements pour le travail (- 14,6 %), de 15 000 déplacements pour reconduire ou aller chercher quelqu'un (- 22,8 %) et de 1 200 déplacements pour le magasinage (- 11,4 %).
- La baisse des déplacements depuis 2017 a touché tous les modes de transport, à l'exception du vélo. Malgré cette progression, les parts modales entre les différents modes sont demeurées pratiquement les mêmes en 2023 par rapport à 2017.

- Il y a eu moins de déplacements en automobile depuis 2017. L'automobile, qui demeure le mode de transport dominant, avec 1 572 100 déplacements sur 24 heures, enregistre une diminution des déplacements de 7,1 % depuis 2017. Ce phénomène est observé dans toutes les régions, sauf dans la couronne sud.
- De plus en plus d'automobilistes sont seuls à bord. Le taux d'occupation moyen des automobiles, qui s'était stabilisé entre 2011 et 2017, poursuit sa diminution en 2023, se situant à 1,21 personne par véhicule en moyenne quotidienne et 1,19 personne par véhicule en période de pointe du matin.
- Le nombre de déplacements quotidiens effectués en transport en commun s'élève à 138 000 pour l'ensemble du territoire en 2023, ce qui se traduit par une diminution de 13 500 déplacements (- 8,9 %) de 2017 à 2023. La diminution est de même ampleur pour la pointe du matin, soit - 8,1 %, qui correspond à 4 200 déplacements en moins.
- Entre 2017 et 2023, la part modale du transport en commun en pointe du matin, à l'échelle régionale, connaît une très légère augmentation, passant de 10,9 % à 11,2 %. Pour l'agglomération de Québec, elle passe de 14,1 % à 14,5 % alors que pour Lévis, elle augmente plus fortement, passant de 7,5 % à 8,6 %.
- En 2023, 182 700 déplacements à pied sont réalisés sur tout le territoire. Alors qu'on avait pu observer un regain de la marche entre 2011 et 2017, il se fait partout moins de déplacements à pied en 2023 qu'en 2017, sur 24 heures. La baisse générale est de 7,4 %. Elle est plus prononcée à Lévis (- 13,5 %), dans la couronne nord (- 38,4 %) et dans la couronne sud (- 9,1 %) que sur le territoire de l'agglomération de Québec (- 5,4 %).
- Le vélo poursuit sa progression. Un total de 38 000 déplacements-modes quotidiens sont faits à vélo sur le territoire de l'enquête en 2023, dont 33 100 sur le territoire de l'agglomération de Québec. L'usage du vélo ne représente que 1,8 % de l'ensemble des déplacements. Cependant, sauf exceptions, il gagne en popularité dans toutes les régions ainsi que d'une vague d'enquête à l'autre.
- Les zones de destination composées d'industries particulièrement touchées par le télétravail attirent moins de déplacements qu'en 2017.



Annexe 1

EOD 2023
Région Québec-Lévis
Villes, municipalités
et paroisses

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



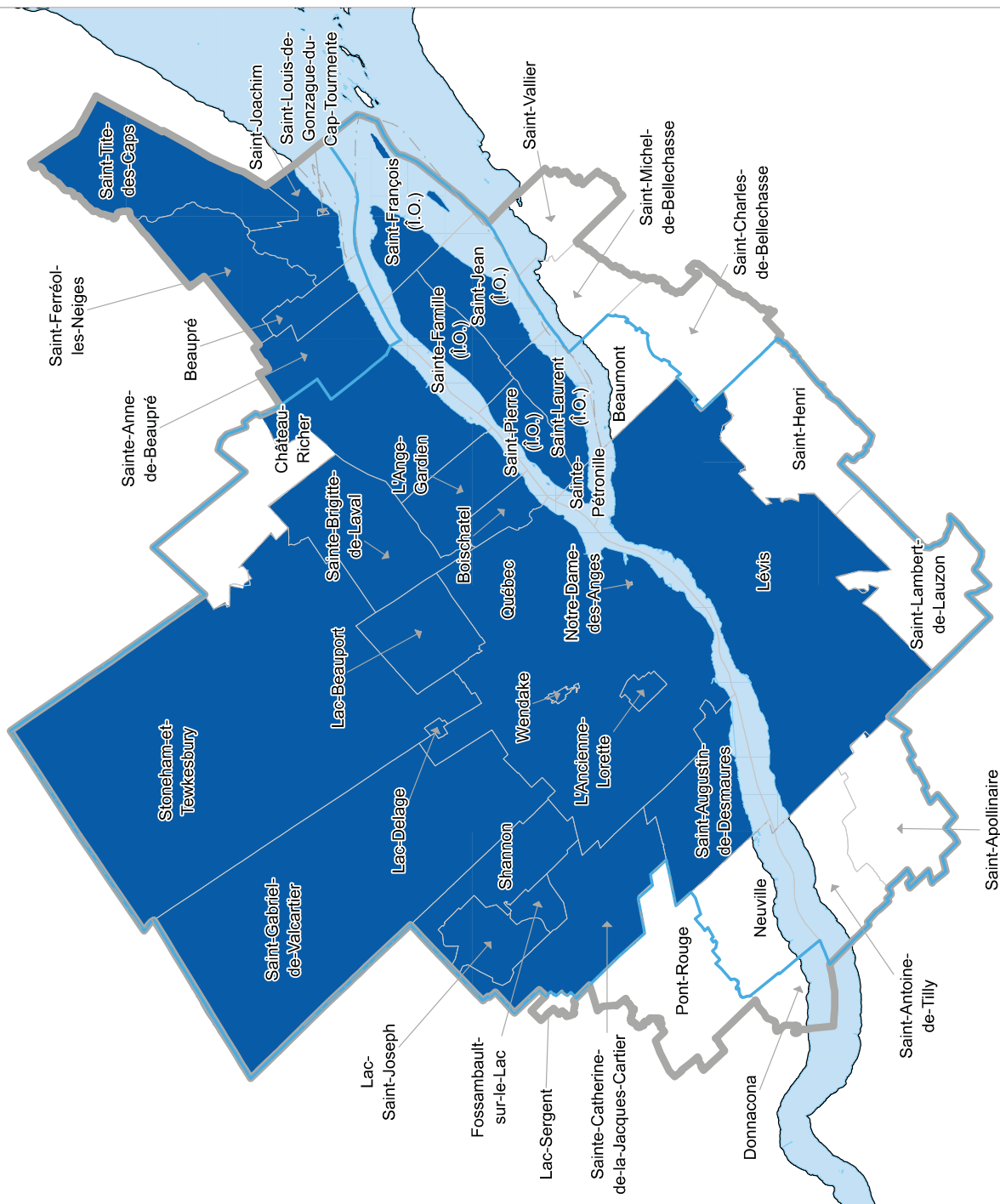
Annexe 2

EOD 2023
Région Québec-Lévis
Territoire couvert

Territoire de l'Enquête origine-destination 2023

Légende

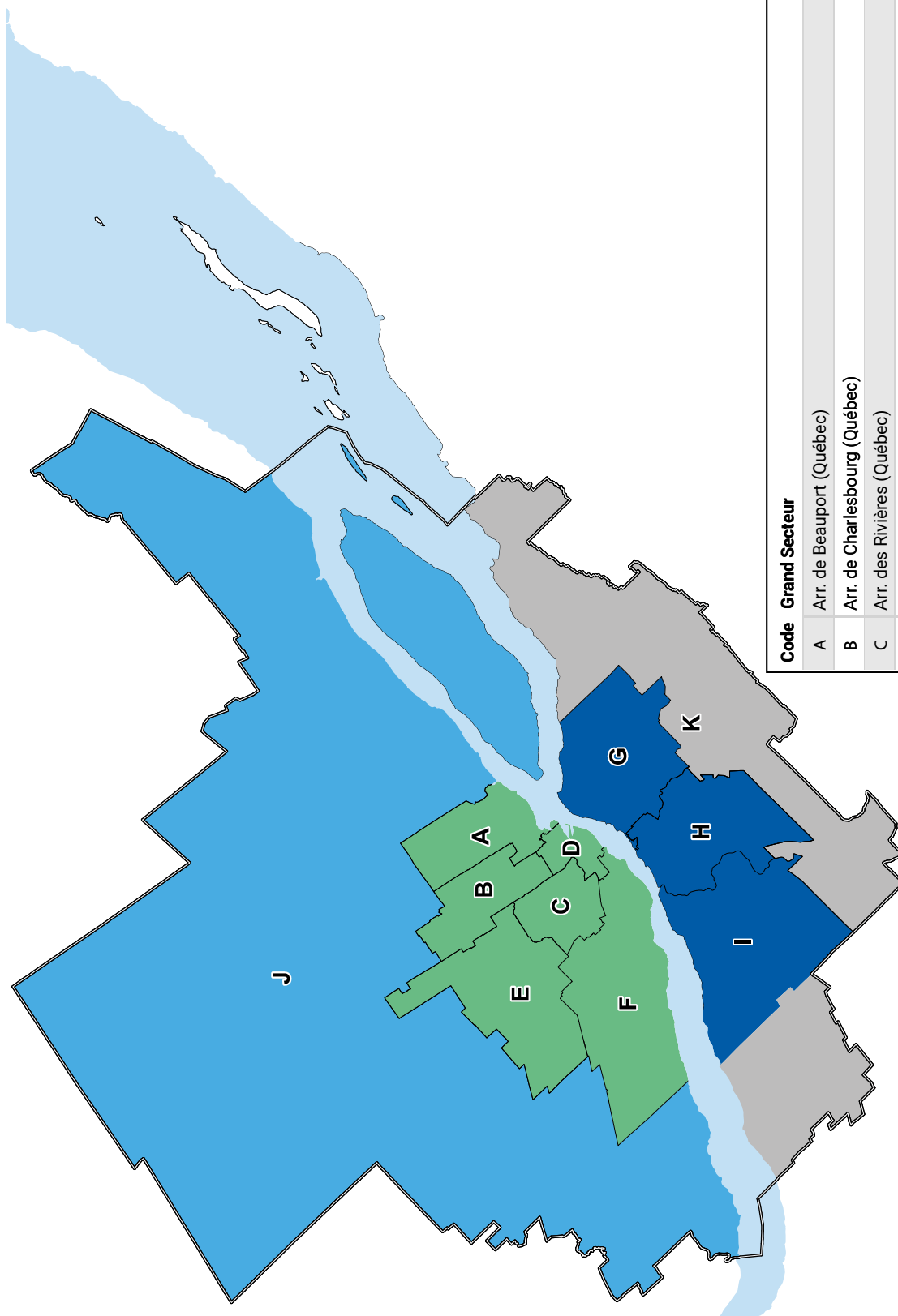
-  Territoire d'enquête
O-D 2017 et 2023
-  Limite de la
RMR 2016 et 2021
-  Limite de la
CMQuébec
-  Limites municipales
(SDR2021)





Annexe 3

EOD 2023
Région Québec-Lévis
Grands secteurs



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



Annexe 4

Déplacements totaux - 24 h
Selon la région de résidence
2006-2023

Année	Déplacements				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2023	2 009 700 100 %	1 374 300 68,4 %	342 900 17,1 %	223 700 11,1 %	68 800 3,4 %
2017	2 156 200 100 %	1 492 200 69,2 %	366 000 17,0 %	233 900 10,8 %	64 000 3,0 %
2011	1 931 000 100 %	1 345 500 69,7 %	323 000 16,7 %	199 300 10,3 %	63 200 3,3 %
2006	2 059 000 100 %	1 458 300 70,8 %	359 000 17,4 %	189 400 9,2 %	52 400 2,5 %
Variation					
De 2017 à 2023	 -6,8 %	 -7,9 %	 -6,3 %	 -4,4 %	 7,4 %
De 2011 à 2017	 11,7 %	 10,9 %	 13,3 %	 17,4 %	 1,3 %
De 2006 à 2011	 -6,2 %	 -7,7 %	 -10,0 %	 5,2 %	 20,7 %
Variation de 2006 à 2023	 -2,4 %	 -5,8 %	 -4,5 %	 18,1 %	 31,4 %
	-49 300	-84 000	-16 000	34 300	16 400

Source : Enquêtes OD



Annexe 5

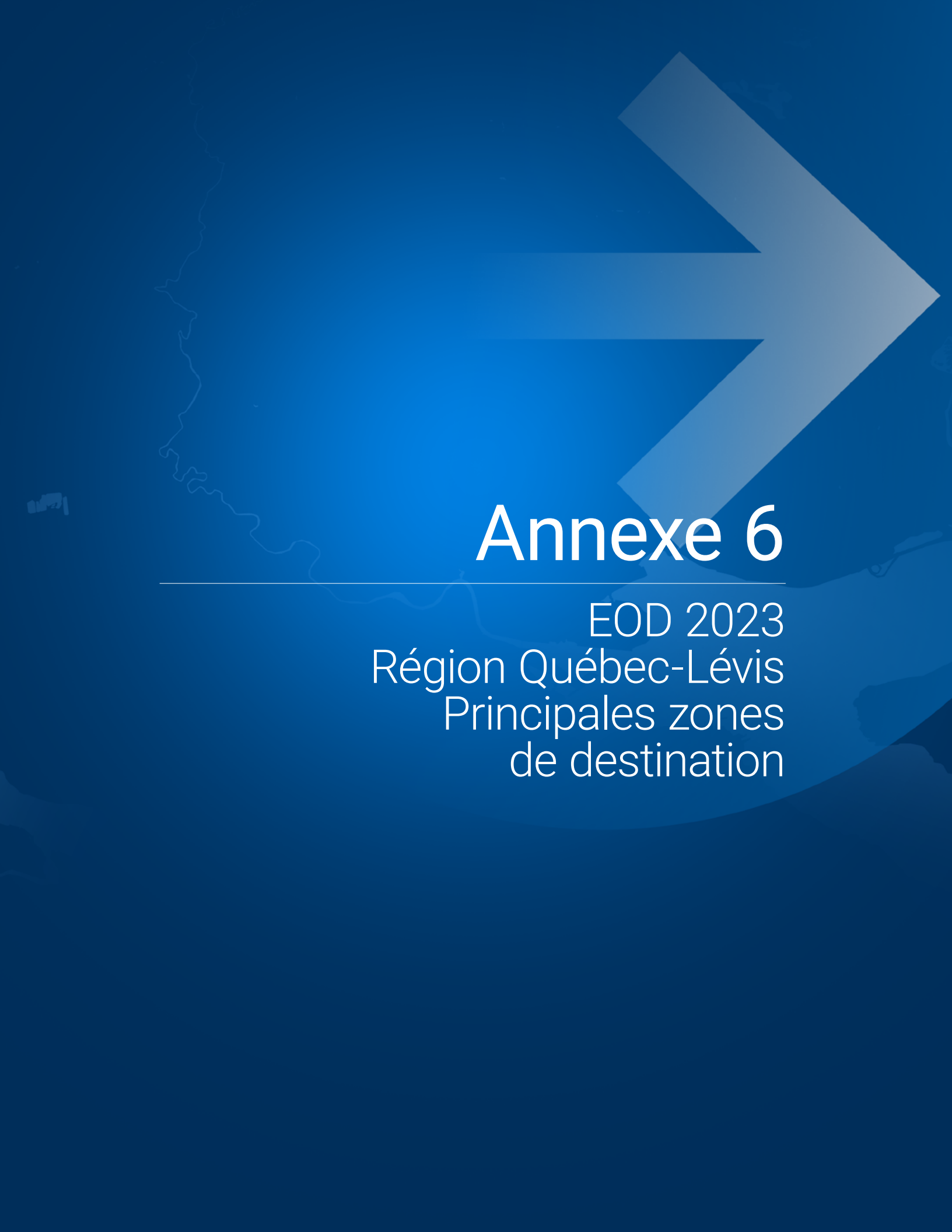
Usage des modes motorisés
Selon le lieu de résidence
24 h et PPAM
2006-2023

Année	Motorisés - 24 h				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2023	1 790 200 100 %	1 183 100 66,1 %	322 200 18,0 %	218 400 12,2 %	66 500 3,7 %
2017	1 933 100 100 %	1 302 000 67,4 %	343 900 17,8 %	225 900 11,7 %	61 300 3,2 %
2011	1 745 300 100 %	1 186 300 68,0 %	303 800 17,4 %	194 200 11,1 %	61 000 3,5 %
2006	1 798 800 100 %	1 243 200 69,1 %	328 900 18,3 %	178 500 9,9 %	48 200 2,7 %
Variation					
De 2017 à 2023	-7,4 %	-9,1 %	-6,3 %	-3,3 %	8,5 %
De 2011 à 2017	10,8 %	9,8 %	13,2 %	16,3 %	0,5 %
De 2006 à 2011	-3,0 %	-4,6 %	-7,6 %	8,8 %	26,6 %
Variation de 2006 à 2023	-0,5 %	-4,8 %	-2,0 %	22,4 %	38,0 %
	-8 600	-60 100	-6 700	39 900	18 300

Source : Enquêtes OD

Année	Motorisés - PPAM				
	Total	Agglomération de Québec	Ville de Lévis	Couronne nord	Couronne sud
2023	424 200 100 %	271 200 63,9 %	78 300 18,5 %	57 400 13,5 %	17 300 4,1 %
2017	472 000 100 %	309 200 65,5 %	86 400 18,3 %	59 500 12,6 %	16 900 3,6 %
2011	444 700 100 %	295 200 66,4 %	80 500 18,1 %	52 300 11,8 %	16 700 3,8 %
2006	416 100 100 %	282 500 67,9 %	79 900 19,2 %	42 200 10,1 %	11 500 2,8 %
Variation					
De 2017 à 2023	-10,1 %	-12,3 %	-9,4 %	-3,5 %	2,4 %
De 2011 à 2017	6,1 %	4,7 %	7,3 %	13,8 %	1,2 %
De 2006 à 2011	6,9 %	4,5 %	0,8 %	23,9 %	45,2 %
Variation de 2006 à 2023	1,9 %	-4,0 %	-2,0 %	36,0 %	50,4 %
	8 100	-11 300	-1 600	15 200	5 800

Source : Enquêtes OD



Annexe 6

EOD 2023
Région Québec-Lévis
Principales zones
de destination

