



**MONTRÉAL**

1180, rue Drummond  
Bureau 620  
Montréal (Québec) H3G 2S1  
T 514 878-9825

**QUÉBEC**

3340, rue de La Pérade  
4<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1X 2L7  
T 418 687-8025

# SONDAGE SUR LA MOBILITÉ DANS LES RÉGIONS DE LA CAPITALE-NATIONALE ET DE CHAUDIÈRE-APPALACHES

RAPPORT FINAL

PRÉSENTÉ AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

**03** /Introduction

**08** /Chapitre 1 – Transport : usage et perceptions

Moyen de transport principal

Utilisation du transport en commun

Perceptions de la circulation et de la mobilité

**15** /Chapitre 2 – Solutions pour améliorer la mobilité

Réseau structurant de transport en commun

Perceptions de solutions pour améliorer la mobilité

**Contexte** À l'automne 2023, le gouvernement du Québec s'est engagé à mener une consultation afin de recueillir l'opinion du grand public à l'égard de la mobilité dans les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches. Cette consultation a été réalisée par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) en deux volets :

- 1) une consultation publique à participation volontaire;
- 2) un sondage scientifique auprès de la population québécoise.

Ce rapport fait état des résultats du second volet, soit le sondage scientifique auprès de la population québécoise, en le mettant en parallèle avec les résultats du premier volet, la consultation publique, qui a fait l'objet d'un rapport détaillé distinct. Les résultats ne sont toutefois pas comparables puisque la méthodologie est totalement différente.

## MÉTHODOLOGIE DU SONDAGE

**Objectif** L'objectif du sondage est d'obtenir un portrait représentatif de l'opinion publique sur la mobilité dans les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches. Il permet par ailleurs de nuancer les résultats de la consultation publique à participation volontaire qui visait le plus grand nombre de participants, mais qui n'a aucune prétention de représentativité (voir la méthodologie de la consultation plus loin).

**Plan de sondage** La population cible du sondage est constituée des adultes habitant les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches. L'échantillon a été tiré en grande partie (80 %) du panel Or de SOM, lequel est constitué essentiellement d'individus recrutés de façon aléatoire par téléphone fixe et cellulaire. Un panel externe non probabiliste a aussi été utilisé pour joindre certains sous-groupes de répondants en quantité suffisante, notamment les jeunes et les individus moins scolarisés. Le sondage repose sur un plan d'échantillonnage stratifié régional, proportionnel au poids démographique de chacune des régions. Finalement, le sondage compte 1 050 répondants, soit 744 provenant de la Capitale-Nationale et 306 de Chaudière-Appalaches.

**Collecte des données** Le questionnaire du sondage reprend les questions posées dans la consultation publique. Il a été conçu par le MTMD, puis programmé et hébergé par SOM. Il était disponible en français seulement. La collecte des données a été effectuée par sondage en ligne du 21 au 25 mars 2024 sur les serveurs de SOM.

## INTRODUCTION (SUITE)



### Pondération et traitement des données

Les données du sondage ont été pondérées pour s'assurer d'une bonne représentativité selon l'âge, le genre, la scolarité, la taille du ménage et la région. Les distributions utilisées pour la pondération proviennent du recensement de 2021. Une pondération multivariée à 30 itérations par la méthode itérative du quotient a été réalisée pour assurer une représentation fidèle à toutes ces distributions. Les données ont été traitées à l'aide du logiciel Askia.

### Marges d'erreur

Comme une partie de l'échantillon est non probabiliste (recours à un panel externe), les marges d'erreur sont présentées à titre indicatif. Pour l'ensemble des répondants, la marge d'erreur maximale est de 3,3 %, 19 fois sur 20. Elle est de 3,8 % pour les résultats de la Capitale-Nationale et de 6,2 % pour les résultats de Chaudière-Appalaches.

Le tableau suivant présente de façon plus détaillée les marges d'erreur de l'étude, en fonction de la proportion estimée : plus une proportion s'approche de 50 %, plus la marge d'erreur augmente, et inversement. Les marges d'erreur tiennent également compte de l'effet de plan. L'effet de plan apparaît lorsque les répondants ne sont pas répartis de façon parfaitement proportionnelle à la population d'origine selon les variables de segmentation ou de pondération. Il s'agit du ratio entre la taille de l'échantillon et la taille d'un échantillon aléatoire simple de même marge d'erreur. Par exemple, dans le tableau suivant, la marge d'erreur pour l'ensemble des répondants est la même que pour un échantillon aléatoire simple de taille 868 ( $1\ 050 \div 1,209$ ).

MARGES D'ERREUR SELON LA PROPORTION ESTIMÉE ET LA RÉGION

	Ensemble des répondants	Capitale-Nationale	Chaudière-Appalaches
NOMBRE DE RÉPONDANTS	1050	744	306
EFFET DE PLAN	1,209	1,136	1,244
PROPORTION			
99 % ou 1 %	0,7 %	0,8 %	1,2 %
95 % ou 5 %	1,4 %	1,7 %	2,7 %
90 % ou 10 %	2,0 %	2,3 %	3,7 %
80 % ou 20 %	2,7 %	3,1 %	5,0 %
70 % ou 30 %	3,0 %	3,5 %	5,7 %
60 % ou 40 %	3,3 %	3,8 %	6,1 %
<b>50 % (MARGE MAXIMALE)</b>	<b>3,3 %</b>	<b>3,8 %</b>	<b>6,2 %</b>

## MÉTHODOLOGIE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

### Définition et objectif

Bien qu'elle puisse ressembler à un sondage dans la forme (notamment à cause du questionnaire en ligne), **une consultation publique n'est pas un sondage**. Le sondage obéit à différentes règles scientifiques (ex. : méthodes d'échantillonnage) permettant de généraliser ses résultats à l'ensemble de la population, ce qui n'est pas le cas de la consultation publique. Celle-ci peut prendre différentes formes, mais dans ce cas-ci, il s'agissait d'un exercice de participation citoyenne numérique, ouvert à tous, avec ses avantages et ses limites.

L'objectif de la consultation était de permettre au grand public de s'exprimer sur les enjeux de mobilité dans les régions visées. Le questionnaire a été conçu par le MTMD, puis programmé et hébergé par SOM. Il était accessible en français sur la plateforme de consultation du gouvernement du Québec ([consultation.quebec.ca](https://consultation.quebec.ca)) du 27 février au 22 mars 2024.

### Limites

- Une consultation publique n'est pas représentative de l'opinion de la population, seulement de ses participants. Ainsi, les résultats contenus dans ce rapport ne peuvent **en aucun cas** être généralisés à la population québécoise ni aux habitants des régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches. Ils ne constituent que l'opinion de ceux et celles qui y ont volontairement participé.
- Contrairement à un sondage, où tous les paramètres sont contrôlés, le format retenu pour la consultation publique permettait à un individu de répondre plusieurs fois. Il était toutefois prévu d'éliminer les doublons *a posteriori* à l'aide des adresses IP. Cette méthode, qui permet de supprimer les questionnaires multiples provenant de la même connexion internet, est simple à mettre en œuvre et ne requiert pas de processus d'authentification complexe, ce qui constitue un avantage pour des consultations ouvertes à un large public.
- L'élimination des doublons basées sur les adresses IP est toutefois imparfaite :
  - Elle peut conduire à l'élimination de questionnaires valides lorsque plusieurs individus partagent la même connexion internet. Pour contrer en partie cet inconvénient, et considérant qu'il s'agit d'une consultation citoyenne et non professionnelle, jusqu'à trois questionnaires remplis par adresse IP ont été tolérés. Et même si une seule personne a participé trois fois, intentionnellement ou non, il n'y a aucun risque qu'elle puisse influencer les résultats de la consultation étant donné le grand nombre de participants.
  - L'utilisation de VPN ou de serveurs proxy par les participants permet de contourner cette méthode puisqu'il s'agit de technologies qui peuvent masquer la réelle adresse IP de l'utilisateur. Il faut cependant une intention malveillante et des connaissances en informatique pour mettre en œuvre cette stratégie.

### Limites (suite)

- Enfin, des questionnaires ont aussi été éliminés sur la base de la durée, pour détecter certains comportements indésirables et pour réduire la probabilité que des robots aient été programmés pour répondre plusieurs fois. Nous avons considéré qu'un questionnaire rempli en moins de deux minutes n'était pas valide.

### Participation

Au total, 62 038 questionnaires ont été remplis. Après l'élimination des doublons (tolérance d'au plus 3 questionnaires remplis par adresse IP) et des questionnaires remplis trop rapidement (sous les 2 minutes), **la consultation compte 51 667 participants.**

L'analyse des résultats avant et après l'élimination de ces 10 371 questionnaires montre qu'il y a peu de différences dans les résultats : les tendances sont inchangées après le processus.

### Traitement des données

Les données ont été traitées par SOM et n'ont pas été pondérées.

Une sélection aléatoire de 2 500 questionnaires remplis par des participants des régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches a été utilisée pour effectuer la codification des réponses aux questions ouvertes (le choix « autre » des questions A5 et A6a et la question ouverte B7).

## INTRODUCTION (SUITE)



### Profil des répondants et des participants

Le tableau ci-dessous présente en parallèle le profil des répondants du sondage (pondéré) et le profil des participants de la consultation publique, en excluant la non-réponse (choix « Je ne sais pas/Je préfère ne pas répondre»). Le parallèle est imparfait puisque la consultation compte aussi des citoyens des autres régions du Québec. Cela dit, on constate que **peu de jeunes ont participé à la consultation** (seulement 2 % des participants sont âgés de 18 à 24 ans, contre 9 % dans la population cible) et **qu'elle a surreprésenté les hommes** (62 % contre 49 % dans la population cible) **et les individus scolarisés** (58 % ont un diplôme universitaire contre 36 % dans le sondage). Notons par ailleurs que dans les deux cas, la très grande majorité des personnes interrogées vivent dans un ménage qui est propriétaire ou locataire à long terme d'un véhicule de promenade (92 % et 93 %).

	Sondage %	Consultation publique %		Sondage %	Consultation publique %
<b>Région</b>	<b>n : 1 050</b>	<b>n : 51 667</b>	<b>Scolarité</b>	<b>n : 1 048</b>	<b>n : 50 176</b>
Capitale-Nationale	64	65	Études secondaires ou moins	39	16
Chaudière-Appalaches	36	23	Études collégiales	25	26
Autres régions	0	12	Études universitaires	36	58
<b>Âge</b>	<b>n : 1 050</b>	<b>n : 51 150</b>	<b>Occupation*</b>	<b>n : 1 047</b>	<b>n : 45 048</b>
18-24 ans	9	2	Travailleur	57	65
25-34 ans	15	11	Retraité	32	31
35-44 ans	16	18	Autre (ex. : au foyer, aux études)	11	4
45-54 ans	14	19	<b>Lieu de travail ou d'études*</b>	<b>n : 694</b>	<b>n : 30 030</b>
55-64 ans	18	22	Surtout en télétravail	20	14
65 ans ou plus	28	27	Autant télétravail que présentiel	16	25
<b>Genre</b>	<b>n : 1 049</b>	<b>n : 49 782</b>	Surtout en présentiel	57	52
Féminin	51	37	Sur la route	7	10
Masculin	49	62	<b>Véhicule de promenade*</b>	<b>n : 1 050</b>	<b>n : 45 401</b>
Autre	<1	1	Oui	92	93
			Non	8	7

\* Dans la consultation, ces questions ont été posées aux habitants des régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches seulement, et visent essentiellement, comme les autres questions de profil d'ailleurs, à nuancer l'interprétation des résultats le cas échéant.

# Chapitre 1

## TRANSPORT : USAGE ET PERCEPTIONS

- Moyen de transport principal
- Utilisation du transport en commun
- Perceptions de la circulation et de la mobilité

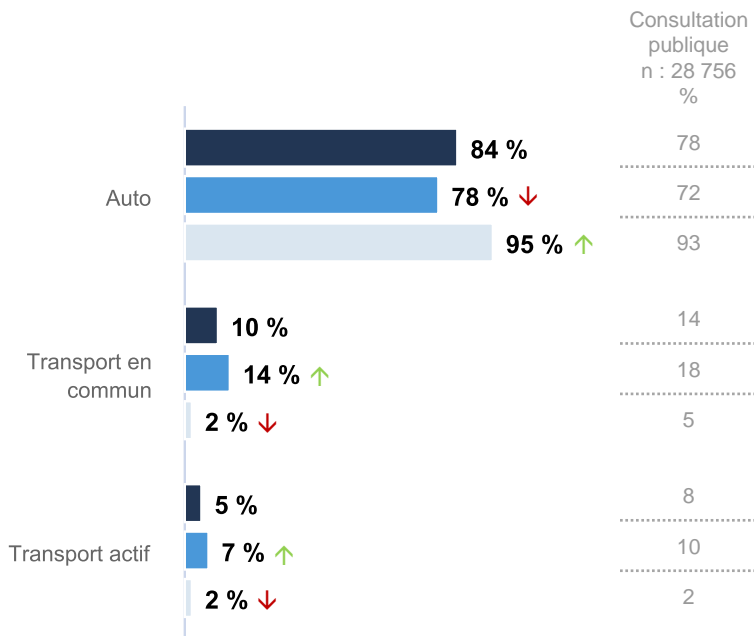


# MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL



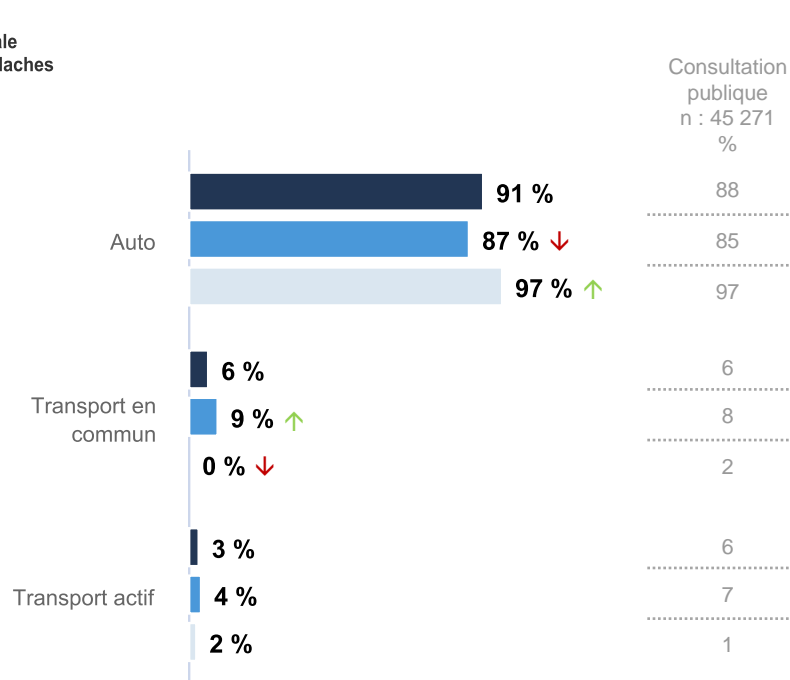
## QA4a. Quel moyen de transport utilisez-vous principalement pour vous rendre au travail ou à votre lieu d'études?

Base : répondants qui travaillent ou étudient ailleurs qu'à leur domicile, excluant la non-réponse; n : 637



## QA4b. Quel moyen de transport utilisez-vous principalement pour vos déplacements fréquents, autre que le travail ou les études?

Base : tous, excluant la non-réponse; n : 1 049



● Ensemble  
● Capitale-Nationale  
● Chaudière-Appalaches

### Faits saillants

- L'automobile est, de loin, le moyen de transport principal de la majorité des citoyens interrogés (84 %), encore plus en Chaudière-Appalaches (95 %) que dans la Capitale-Nationale (78 %).
- Le transport alternatif (en commun, actif) est plus utilisé pour le travail ou les études (graphique de gauche) que pour les autres déplacements courants (graphique de droite).
- Les citoyens de La Cité-Limoilou utilisent nettement moins la voiture comme moyen de transport principal pour le travail ou les études (35 %), et ce, même si les deux tiers d'entre eux (67 %) ont accès à un véhicule dans leur ménage.

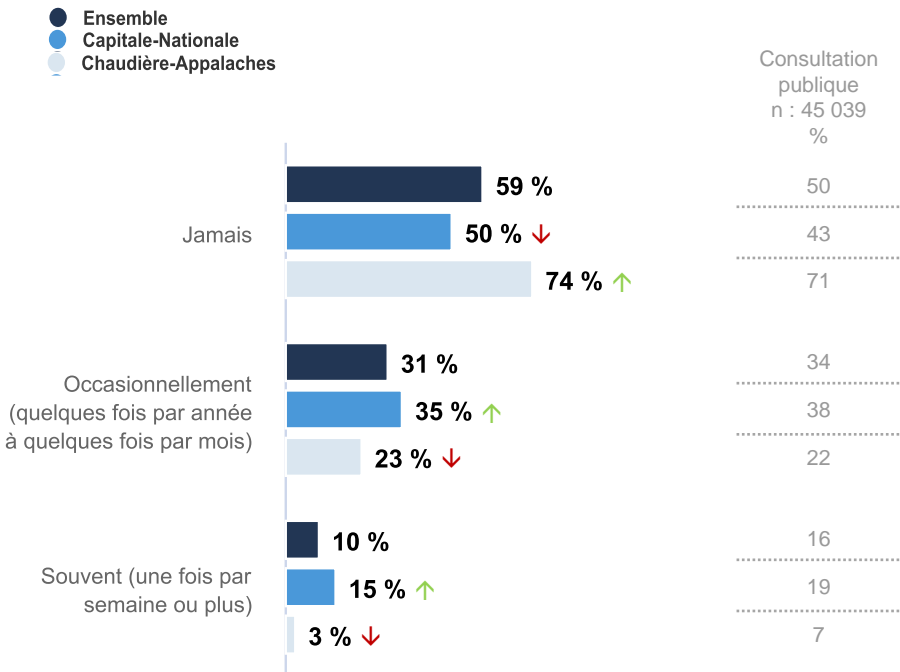
Note : Dans cette page et tout au long du rapport, les flèches indiquent les différences statistiquement significatives, dans le sondage, entre les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches.

# UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN



## QA6. En moyenne, à quelle fréquence avez-vous utilisé le transport en commun dans la région de la Capitale-Nationale ou de la Chaudière-Appalaches au cours des 12 derniers mois?

Base : tous, excluant la non-réponse; n : 1 038



### Faits saillants

- Le transport en commun est plus utilisé dans la Capitale-Nationale (50 % de la population affirme l'avoir utilisé au moins occasionnellement dans la dernière année) qu'en Chaudière-Appalaches (cette proportion fond de moitié, à 26 %).
- Les résidents de la ville de Québec, notamment des arrondissements La Cité-Limoilou, Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge et Charlesbourg, sont de plus grands utilisateurs.
- La proportion d'usagers hebdomadaires est significativement supérieure dans certains sous-groupes : elle atteint 39 % chez les résidents de La Cité-Limoilou, 30 % chez les jeunes de 18 à 24 ans et 26 % chez les personnes dont l'occupation permet un mode hybride (à distance et en présentiel).

## UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)



### QA6a. Pour quelle(s) raison(s) n'utilisez-vous [jamais/que quelques fois par année] le transport en commun pour vos déplacements?

Base : répondants qui utilisent peu (quelques fois par année) ou pas (jamais) le transport en commun, excluant la non-réponse

Plusieurs réponses possibles\*; le tableau présente les réponses choisies par au moins 5 % de l'ensemble des répondants

				Consultation publique		
	Ensemble n : 807 %	Capitale- Nationale n : 539 %	Chaudière- Appalaches n : 268 %	Ensemble n : 31 970 %	Capitale- Nationale n : 22 047 %	Chaudière- Appalaches n : 9 923 %
Le service offert ne correspond pas à mes besoins	50	55 ↑	42 ↓	58	59	54
Le temps de trajet est trop long	37	46 ↑	24 ↓	43	47	34
Il n'y a pas de lignes d'autobus à proximité de mon secteur	34	21 ↓	54 ↑	22	16	36
La qualité du service offert n'est pas satisfaisante	11	13 ↑	8 ↓	16	17	14
Les tarifs des titres de transport en commun sont trop élevés	10	12 ↑	7 ↓	9	10	7
Le service offert manque de fiabilité	6	8 ↑	4 ↓	10	10	10

### Faits saillants

- Les raisons de ne pas utiliser le transport en commun sont variées, mais font essentiellement référence à l'inadéquation de l'offre (ne correspond pas aux besoins, trajet trop long, aucun trajet à proximité). Alors que la durée des trajets est plus critiquée en périphérie (ex. : Charlesbourg, 60 %; Les Rivières, 59 %), le manque de parcours à proximité est particulièrement décrié en Chaudière-Appalaches (54 %).
- Seulement une personne sur dix, environ, remet en question la qualité, la fiabilité ou les tarifs du transport en commun. Ces raisons sont un peu plus évoquées dans la Capitale-Nationale qu'en Chaudière-Appalaches.

\* Comme les répondants pouvaient sélectionner plusieurs des choix de réponses proposés, le total excède 100 % et les pourcentages ne peuvent être additionnés manuellement. Les pourcentages correspondent à la proportion de participants ayant sélectionné un choix de réponse donné.

# UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)



## QA5. Que faudrait-il améliorer pour que vous considériez utiliser le transport en commun plus souvent?

Base : répondants qui conduisent un véhicule comme mode de transport principal pour le travail, les études ou les déplacements courants

Plusieurs réponses possibles\*; le tableau présente les cinq réponses les plus fréquentes

				Consultation publique		
	Ensemble n : 911 %	Capitale- Nationale n : 621 %	Chaudière- Appalaches n : 290 %	Ensemble n : 38 603 %	Capitale- Nationale n : 27 528 %	Chaudière- Appalaches n : 11 075 %
<i>Je ne suis pas intéressé(e) par le transport en commun</i>	43	39 ↓	49 ↑	38	33	51
Ajout d'un nouveau moyen de transport en commun	20	20	20	32	37	20
Augmentation des fréquences de passage des autobus	20	22	17	20	22	17
Ajout de lignes d'autobus express avec un nombre d'arrêts limités	17	21 ↑	11 ↓	18	19	15
Ajout de lignes d'autobus	17	17	16	16	18	13

### Faits saillants

- L'intérêt pour le transport en commun est moins marqué en Chaudière-Appalaches (la moitié de la population dit ne pas être intéressée par le transport en commun) que dans la Capitale-Nationale (39 %).
- La plupart des améliorations proposées rejoignent les citoyens dans des proportions similaires, quoique l'ajout de ligne d'autobus express est plus convoité dans certains secteurs de la Capitale-Nationale, particulièrement dans Charlesbourg ou Les Rivières (29 %).
- L'intérêt pour l'ajout d'un nouveau moyen de transport en commun est significativement plus marqué chez les citoyens de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge (34 %).
- Les personnes combinant un mode hybride pour le travail ou les études et celles qui sont plus portées à utiliser le transport en commun sur une base hebdomadaire se démarquent à la hausse pour toutes les améliorations présentées.

\* Comme les répondants pouvaient sélectionner plusieurs des choix de réponses proposés, le total excède 100 % et les pourcentages ne peuvent être additionnés manuellement. Les pourcentages correspondent à la proportion de participants ayant sélectionné un choix de réponse donné.

# PERCEPTIONS DE LA CIRCULATION



## QB3-B4. Comment évaluez-vous votre temps de déplacement aux heures de pointe (B3)/le reste du temps (B4)?

Base : tous, excluant les répondants qui ne circulent pas aux heures de pointe (pour B3) et la non-réponse

Consultation publique  
Tout à fait/plutôt acceptable

n : 35 305  
49 %

n : 44 173  
74 %

n : 25 926  
56 %

n : 32 802  
77 %

n : 9 379  
30 %

n : 11 371  
64 %

### Faits saillants

- Aux heures de pointe, les trois quarts de la population estiment que le temps de déplacement est tout à fait ou plutôt acceptable. Ce portrait est fort différent de celui de la consultation publique (où seulement 49 % des participants ont jugé la circulation acceptable aux heures de pointe), ce qui indique que l'exercice démocratique a mobilisé davantage les citoyens qui jugent la situation problématique. Mentionnons par ailleurs que la situation est perçue comme moins acceptable en Chaudière-Appalaches aux heures de pointe (71 % contre 80 % en Capitale-Nationale).
- En dehors des heures de pointe, neuf citoyens sur dix considèrent que leur temps de déplacement est acceptable, un portrait très semblable dans les deux régions.

### Ensemble

QB3. Aux heures de pointe  
(matin et soir) (n : 756)

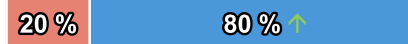


QB4. Le reste du temps (le jour  
en semaine, la fin de semaine)  
(n : 1 020)



### Capitale-Nationale

QB3. Aux heures de pointe  
(matin et soir) (n : 539)



QB4. Le reste du temps (le jour  
en semaine, la fin de semaine)  
(n : 723)



### Chaudière-Appalaches

QB3. Aux heures de pointe  
(matin et soir) (n : 217)



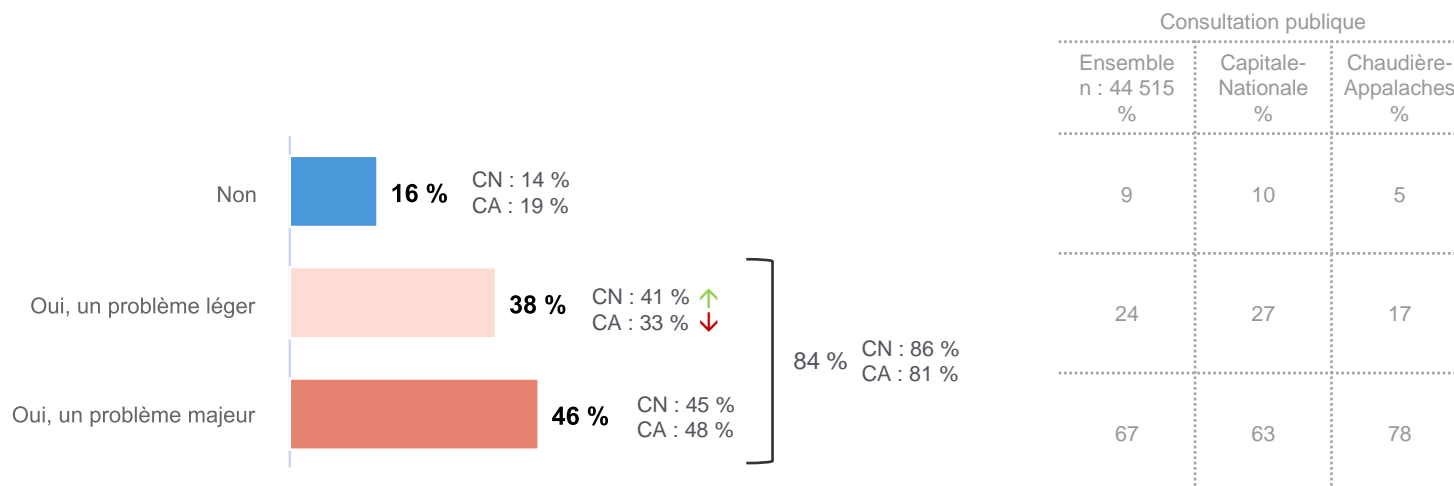
QB4. Le reste du temps (le jour  
en semaine, la fin de semaine)  
(n : 297)



● Peu/pas du tout acceptable    ● Tout à fait/plutôt acceptable

## QB5. Considérez-vous qu'il y a un problème de mobilité dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches?

Base : tous, excluant la non-réponse; n : 987



### Faits saillants

- La majorité des citoyens sondés sont d'avis que la mobilité est problématique dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches (84 %). L'opinion publique est toutefois plus nuancée que ce que laissait croire la consultation publique : beaucoup moins de gens croient que le problème est majeur (46 % dans le sondage contre 67 % dans la consultation).
- Les résidents de Lévis sont plus nombreux, en proportion, à considérer qu'il y a un problème (91 %) et qu'il s'agit d'un problème majeur (59 %).



# Chapitre 2

## SOLUTIONS POUR AMÉLIORER LA MOBILITÉ

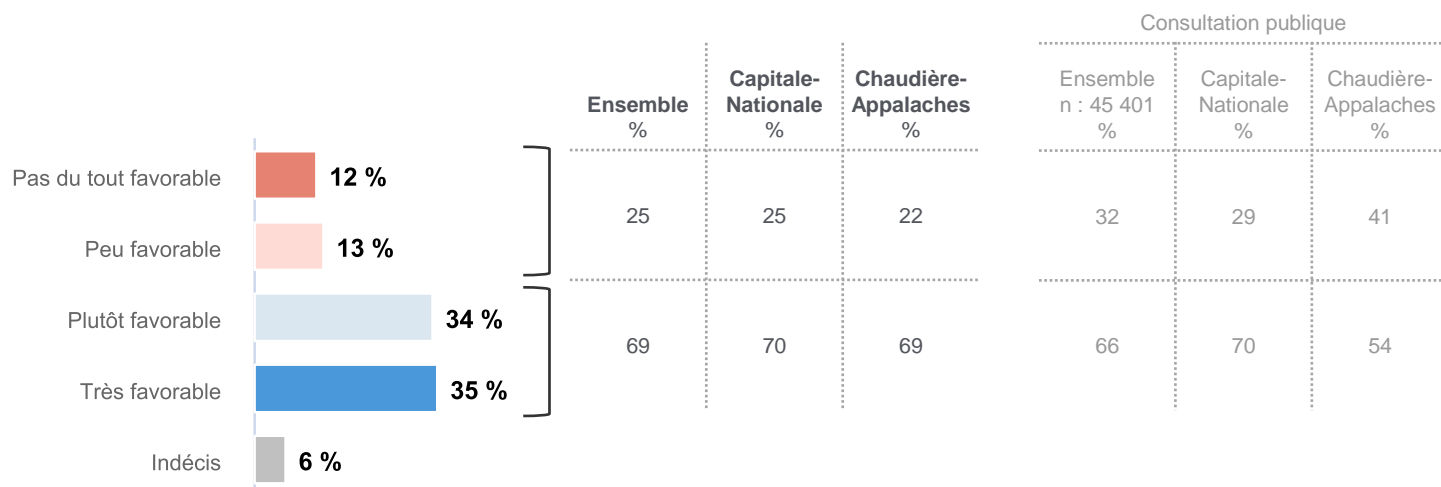
- Réseau structurant de transport en commun
- Perceptions de solutions pour améliorer la mobilité

# RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN



**QB1. Dans quelle mesure êtes-vous favorable à la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun, soit un réseau de transport en commun majeur proposant divers moyens de déplacement qui permettent de transporter beaucoup de personnes de manière confortable, efficace, fiable et attrayante, dans la Communauté métropolitaine de Québec (qui comprend les villes de Québec, Saint-Augustin-de-Desmaures, L'Ancienne-Lorette, Lévis ainsi que les MRC de La Jacques-Cartier, de l'Île-d'Orléans et de La Côte-de-Beaupré)?**

Base : tous, n : 1 050



## Faits saillants

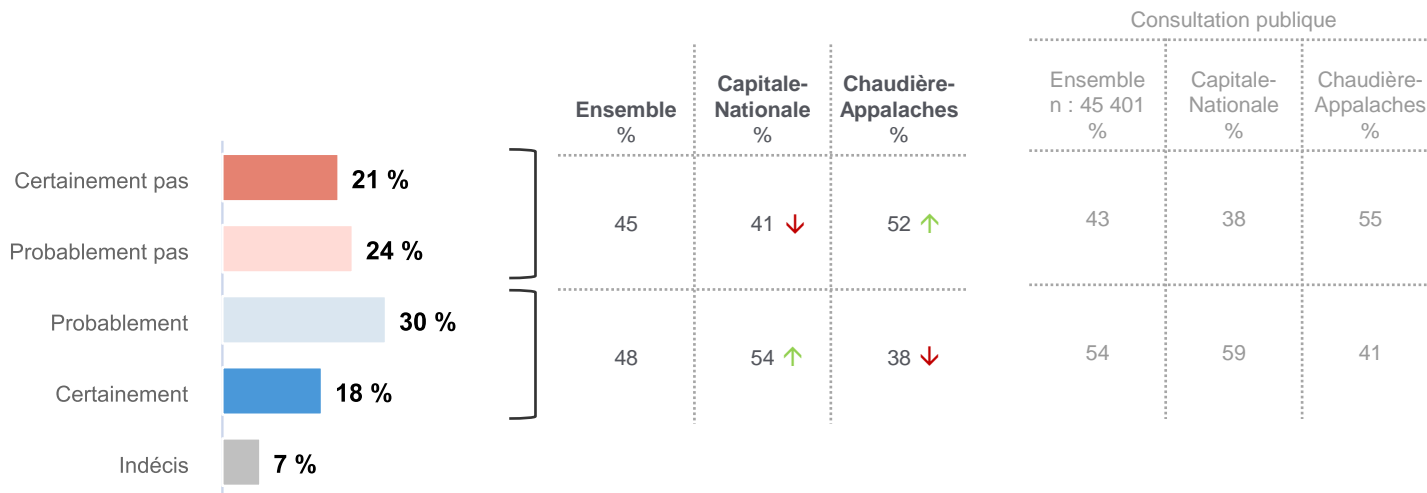
- Les citoyens des deux régions sont majoritairement favorables à la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun. La position de la population de Chaudière-Appalaches est d'ailleurs plus favorable au projet que ce que laissait croire la consultation publique.
- L'appui au projet est plus marqué chez les résidents de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (85 %), La Cité-Limoilou (84 %) et Lévis (79 %). À l'inverse, il est nettement plus faible dans l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles (49 %).
- Les segments suivants sont par ailleurs plus favorables : les diplômés universitaires (80 %, contre 68 % ou moins pour les autres niveaux de scolarité); les personnes âgées de 65 ans ou plus (78 %, contre seulement 61 % chez les 35-44 ans), les femmes (74 % contre 65 % des hommes) et les utilisateurs du transport en commun (79 % pour les utilisateurs occasionnels et 87 % pour les utilisateurs hebdomadaires).



# RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

QB2. Selon vous, la mise en place d'un tel réseau de transport en commun permettrait-elle d'améliorer vos déplacements quotidiens?

Base : tous, n : 1 050



## Faits saillants

- L'opinion publique est partagée quant à l'impact d'un réseau structurant de transport en commun sur l'amélioration des déplacements quotidiens, mais les résidents de la Capitale-Nationale sont plus affirmatifs à cet égard. Les gens qui sont favorables au projet sont, sans surprise, nettement plus affirmatifs (65 % de réponses « certainement ou probablement ») que ceux qui s'y opposent (8 %).
- L'impact est par ailleurs perçu comme plus positif dans les arrondissements La Cité-Limoilou (66 %) et Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (68 %). Les diplômés universitaires (58 %) ainsi que les jeunes de 18 à 34 ans (55 %) se démarquent également à la hausse à cet égard, tout comme les utilisateurs du transport en commun pour le travail (73 %) ou pour les autres déplacements (82 %).

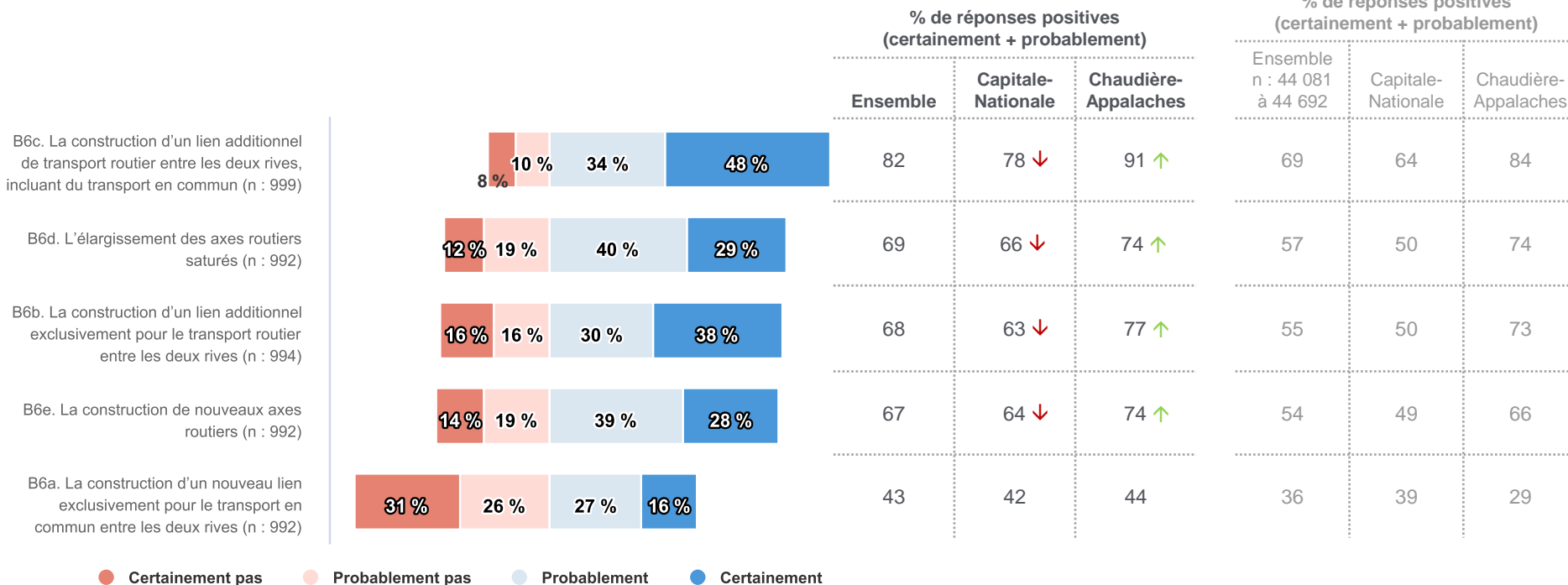
# PERCEPTIONS DE SOLUTIONS POUR AMÉLIORER LA MOBILITÉ



**QB6. Veuillez indiquer si, selon vous, les propositions suivantes pourraient améliorer la mobilité dans les régions de la CN et de la CA.**

Base : tous, excluant la non-réponse

Consultation publique  
% de réponses positives  
(certainement + probablement)



## Faits saillants

- La construction d'un troisième lien qui inclurait le transport routier et le transport en commun est la proposition qui ressort clairement du lot pour améliorer la mobilité dans la région (82 % de réponses « certainement ou probablement »). Cette option rallie davantage de citoyens que ce que supposait la consultation publique (69 %). Attention à la formulation de la question ici : ça ne veut pas dire que les citoyens sont en faveur d'un tel projet, mais plutôt qu'ils considèrent qu'il pourrait améliorer la mobilité.
- Sauf pour un troisième lien exclusivement dédié au transport en commun (dernier élément), les propositions obtiennent davantage d'appui des citoyens de Chaudière-Appalaches que de ceux de la Capitale-Nationale.

# SUGGESTIONS OU COMMENTAIRES CONCERNANT LA MOBILITÉ



## QB7. Avez-vous d'autres suggestions ou commentaires concernant la mobilité dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches?

Base : tous, n : 1 050

Question ouverte, plusieurs réponses possibles\*

Le tableau présente les réponses mentionnées par au moins 2 % des participants (3 % pour la consultation publique)

	%
Construire un troisième lien	5
Avoir un troisième lien à l'est de la ville	4
Assurer l'efficacité du transport en commun	4
Desservir plus de secteurs avec le transport en commun	3
Mettre en place un tramway	3
Assurer la bonne gestion des projets de mobilité	3
Construire un métro ou un train de banlieue	3
Désengorger les routes	3
Intégrer le transport en commun entre Québec et Lévis	3
Ne pas mettre en place le tramway dans la région	2
Avoir de meilleurs horaires pour le transport en commun	2
Assurer l'entretien des infrastructures routières	2

### Faits saillants

- Au total, 37 % des répondants ont émis une variété de suggestions ou de commentaires au sujet de la mobilité.
- **L'amélioration ou le développement du transport en commun** (en **bleu** dans le tableau) sont des éléments souvent mentionnés.
- La **construction d'un troisième lien** (en **gris**), bien qu'en tête de lice, a été nettement moins mentionné que dans la consultation publique. Celle-ci semble avoir mobilisé davantage de partisans de cette option.
- En revanche, plus de gens ont parlé spécifiquement du tramway dans le sondage, que ce soit pour l'appuyer (3 %) ou s'y opposer (2 %).
- Enfin, en **rose**, quelques **grands principes sont aussi évoqués** (ex. : bonne gestion, collaboration).

Consultation publique (n : 2 500)**	%
Construire un troisième lien	12
Instaurer un système de voies dynamiques sur le pont	9
Faciliter les déplacements entre les deux rives	7
Assurer la bonne gestion des projets de mobilité	7
Mettre en place plus de navettes express	5
Considérer les besoins et la situation environnementale	5
Plus d'infrastructures réservées au transport en commun	4
Desservir plus de secteurs avec le transport en commun	4
Avoir un troisième lien à l'est de la ville	3
Moduler les horaires de travail/encourager le télétravail	3
Consulter la population	3
Améliorer la collaboration entre Québec et Lévis	3
Intégrer le transport en commun dans un troisième lien	3
Améliorer le service de traversiers	3

\* Les réponses ont été regroupées en grandes catégories. Comme les répondants pouvaient donner plus d'une réponse, le total excède 100 % et les pourcentages ne peuvent être additionnés manuellement. Les pourcentages correspondent à la proportion d'individus ayant mentionné au moins une réponse dans la catégorie.

\*\* Sur la base des questionnaires sélectionnés aléatoirement pour effectuer la codification des questions ouvertes (plus de détails en introduction du rapport).