



Mobilité dans la couronne nord

Rapport de la démarche participative

Charge de projet

Marie-Pier Veillette, conseillère en planification du transport, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec

Paul Arsenault, conseiller en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec

Vincent Dricot, agent de recherche, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec

Rédaction

Dominique Gagnon, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications, Ville de Québec

Juin 2024, révisé en février 2025

Table des matières

| | | |
|----|---|----|
| 1. | Mise en contexte | 2 |
| 2. | Démarche de participation publique..... | 3 |
| 3. | Résultats – Outil questionnaire | 4 |
| | 3.1 Profil des répondants | 4 |
| | 3.2. Habitudes de déplacement et choix du mode..... | 7 |
| | 3.3. Connaissance et intérêt des modes de transport alternatifs | 14 |
| | 3.4. Freins et incitatifs à l'utilisation des modes durables | 17 |
| | 3.5 Influence de la saison hivernale sur le choix des modes | 24 |
| | 3.6. La mobilité chez les enfants | 25 |
| 4. | Résultats – Outil carte interactive | 26 |

1. Mise en contexte

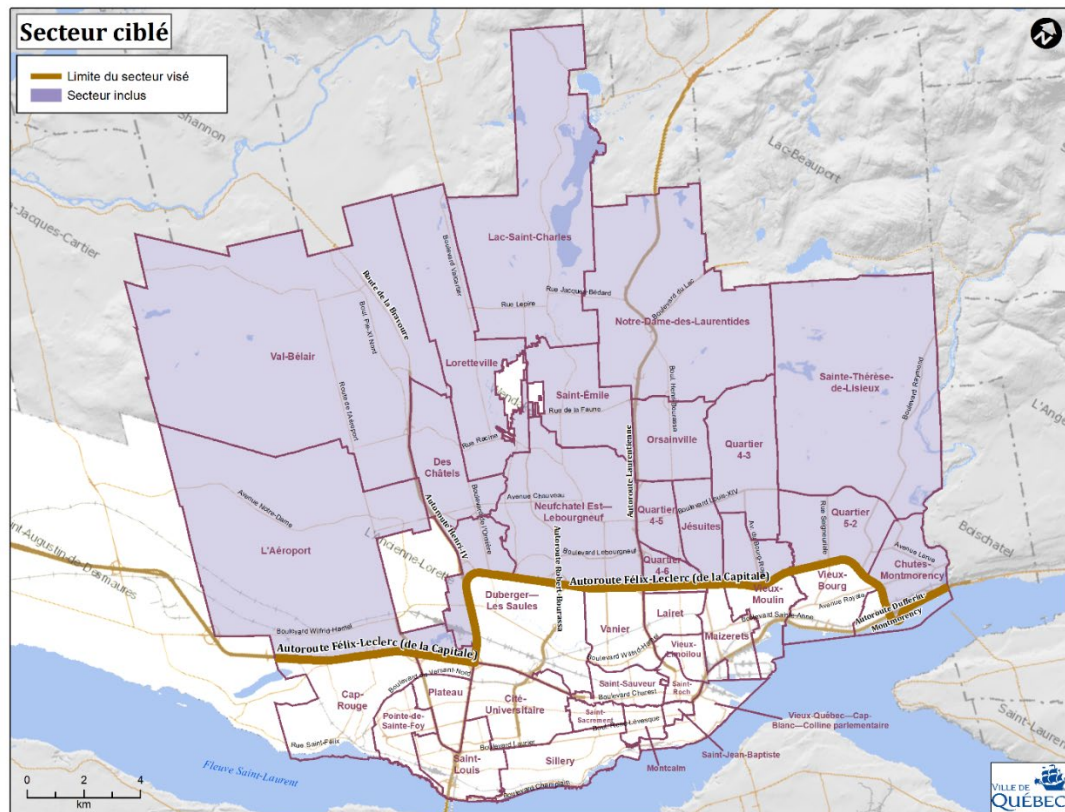
La Ville de Québec, en étroite collaboration avec le Réseau de transport de la Capitale, a lancé une démarche de consultation afin d'alimenter sa réflexion visant à améliorer [la mobilité dans la couronne nord de Québec](#).

Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la création du comité de travail sur la couronne nord. En plus de brosser un portrait de la mobilité dans le secteur, celui-ci devra identifier des cibles concrètes à atteindre pour bonifier l'offre en mobilité à travers des actions à court, moyen et plus long terme.

La collecte de données vise plus précisément à recueillir les habitudes de déplacement, les freins à l'utilisation des modes durables et les pistes d'amélioration des résidents des quartiers de la périphérie nord de Québec, où l'offre en mobilité est plus restreinte.

Secteur ciblé

Le secteur à l'étude comprend 18 quartiers ou portions de quartier situés au nord de l'autoroute Félix-Leclerc (A40). Il s'agit d'un vaste territoire aux réalités multiples et caractérisé par une diversité de milieux de vie. Plus de la moitié des citoyens de la ville de Québec y résident et il couvre près de 80 % de sa superficie.



2. Démarche de participation publique

Du 5 décembre 2023 au 29 février 2024, les personnes qui résident au nord de l'autoroute Félix-Leclerc ont été invitées à remplir un questionnaire portant sur les freins à l'utilisation des modes durables et les pistes d'amélioration à déployer prioritairement. Elles ont également été invitées à contribuer à la carte interactive visant à identifier les lieux de destination fréquentés et souhaités selon les différents modes de transport durables (marche, vélo, transport en commun).

Moyens de communication

Différents moyens de communication ont été déployés afin de rejoindre les citoyens concernés par la démarche :

- 1 communiqué, 5 décembre 2023;
- 1 publication sur la [page Facebook](#) de la Ville de Québec, 14 décembre 2023;
- 1 publication sur la [page Facebook](#) du Réseau de transport de la Capitale, 11 janvier 2024;
- Courriels aux administrateurs et aux abonnés des conseils de quartier de la couronne nord;
- [Page Web](#) sur le site Internet de la Ville de Québec.

Bilan de la participation

| BILAN DE LA PARTICIPATION | |
|----------------------------------|--|
| • | 3 697 visites sur le site du projet (plateforme de participation publique) |
| • | 2 383 citoyens et citoyennes ont visité le site de la consultation (plateforme de participation publique) |
| Outil questionnaire | |
| • | 2359 citoyens et citoyennes ont rempli le questionnaire |
| • | 2302 questionnaires ont été complétés |
| Carte interactive | |
| • | 134 contributeurs à la carte |
| • | 817 épingles placées sur la carte |

3. Résultats – Outil questionnaire

La section suivante présente les résultats détaillés du questionnaire, complété par 2302 répondants.

3.1. Profil des répondants

Les répondants ont identifié leur quartier de résidence ainsi que de caractéristiques sociodémographiques les représentant, soit leur groupe d'âge, leur occupation, le genre auquel ils s'identifient et la composition de leur ménage.

Données géographiques

Le tableau suivant présente le nombre de répondants par quartier. Des citoyens de tous les quartiers visés par la démarche ont été rejoints.

| NOMBRE DE RÉPONDANTS PAR QUARTIER | | |
|-----------------------------------|----------------------|--------------------------|
| Quartier | Nombre de répondants | Proportion de répondants |
| Aéroport (8-2) | 66 | 3 % |
| *Bourg-Royal (4-3) | 75 | 3 % |
| Chutes-Montmorency (5-3) | 51 | 2 % |
| Des Châtel (7-4) | 103 | 4 % |
| Duburger—Les Saules (2-2) | 57 | 2 % |
| Jésuites (4-4) | 119 | 5 % |
| Lac-Saint-Charles (7-1) | 121 | 5 % |
| Loretteville (7-3) | 112 | 5 % |
| Neufchâtel Est—Lebourgneuf (2-1) | 240 | 10 % |
| Notre-Dame-des-Laurentides (4-1) | 145 | 6 % |
| Orsainville (4-2) | 130 | 6 % |
| *Saint-Charles-Borromée (4-5) | 28 | 1 % |
| Saint-Émile (7-2) | 189 | 8 % |
| Sainte-Thérèse-de-Lisieux (5-1) | 161 | 7 % |
| *Saint-Michel (5-2) | 55 | 2 % |
| *Saint-Rodrigue (4-6) | 36 | 2 % |
| Val-Bélair (8-1) | 524 | 23 % |
| *Vieux-Moulin (5-5) | 23 | 1 % |
| Je ne sais pas | 67 | 3 % |
| Total² | 2302 | 100% |

Notes:

* Absence d'un conseil de quartier

Répondants ayant donné les 3 premiers caractères du CP, mais pas le nom du quartier. Questionnaire complété.

² 55 Questionnaires non complétés ont été retirés du total: Répondants n'habitent pas dans la zone d'études

Données sociodémographiques

Les données sociodémographiques du questionnaire dévoilent certains écarts avec le portrait exhaustif de la population de la Ville de Québec et les données des enquêtes origine-destination. En résumé, on observe une surreprésentation de :

- Femmes;
- Travailleurs;
- Population active entre 25 et 54 ans;
- Résidents de quartiers situés aux extrémités périphériques;
- Personnes abonnées au transport en commun.

Ces éléments exercent une influence sur le portrait de la mobilité dans la couronne nord, tel que présenté dans ce rapport.

| Question : Quelle est votre occupation principale? | | |
|--|----------------------|--------------|
| Occupation | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Travailleur | 1861 | 81 % |
| Étudiant | 237 | 10 % |
| Retraité | 165 | 7 % |
| Autre | 20 | 1 % |
| Je préfère ne pas répondre | 19 | 1 % |
| Total | 2302 | 100 % |
| Question : À quel genre vous identifiez-vous? | | |
| Genre | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Femme | 1424 | 62 % |
| Homme | 821 | 36 % |
| Non binaire | 13 | 1 % |
| Je préfère ne pas répondre | 44 | 2 % |
| Total | 2302 | 100 % |

| Question : Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous? | | |
|---|-----------------------------|--------------------|
| Tranche d'âge | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Moins de 18 ans | 34 | 1 % |
| Entre 18 et 24 ans | 215 | 9 % |
| Entre 25 et 34 ans | 494 | 21 % |
| Entre 35 et 44 ans | 761 | 33 % |
| Entre 45 et 54 ans | 463 | 20 % |
| Entre 55 et 64 ans | 221 | 10 % |
| Entre 65 et 74 ans | 92 | 4 % |
| 75 ans et plus | 13 | 1 % |
| Je préfère ne pas répondre | 9 | 0 % |
| Total | 2302 | 100 % |
| Question : Combien d'enfants (personne de moins de 17 ans) y a-t-il dans votre ménage? | | |
| Nombre d'enfants | Nombre de répondants | Pourcentage |
| 0 | 1097 | 48 % |
| 1 | 429 | 19 % |
| 2 | 568 | 25 % |
| 3 | 139 | 6 % |
| 4 et plus | 53 | 2 % |
| Je préfère ne pas répondre | 16 | 1 % |
| Total | 2302 | 100 % |

3.2. Habitudes de déplacement et choix du mode

Accès aux modes de transport et aux services

Les participants ont été questionnés sur l'accès aux modes de transport et aux différents services de mobilité offerts sur le territoire de la ville de Québec. La première section concerne la possession d'un permis de conduire et l'accès à une voiture au sein du ménage ou par le biais d'un service d'autopartage tel que Communauto.

Permis de conduire et motorisation

Les résultats indiquent un taux de motorisation et de possession de permis de conduire élevés chez les ménages de la couronne nord. En effet, 92 % des répondants détiennent un permis de conduire, seulement 5 % des ménages ne possèdent aucun véhicule motorisé, alors que 83 % des répondants ont 1 à 2 véhicules. On observe par ailleurs un taux de pénétration assez limité du service d'autopartage dans la couronne nord (4 %), secteur encore peu desservi par Communauto.

| Question : Détenez-vous un permis de conduire | | |
|---|-----------------------------|--------------------|
| Permis de conduire | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Oui | 2129 | 92 % |
| Non | 173 | 8 % |
| Total | 2302 | 100 % |
| Question : Combien de véhicule(s) à moteur (automobile, camion léger, motocyclette, etc.) votre ménage possède-t-il? | | |
| Nombre de voitures | Nombre de répondants | Pourcentage |
| 0 | 123 | 5 % |
| 1 | 930 | 40 % |
| 2 | 989 | 43 % |
| 3 et + | 260 | 11 % |
| Total | 2302 | 100 % |
| Question : Est-ce qu'un membre de votre ménage est abonné au service d'autopartage (Communauto)? | | |
| Abonnement Communauto | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Oui | 85 | 4 % |
| Non | 2208 | 96% |
| Je ne sais pas | 9 | 0 % |
| Total | 2302 | 100 % |

Transport en commun

Un quart des répondants (25 %) affirme participer à un programme d'abonnement du réseau de transport de la Capitale (RTC).

| Question : Participez-vous à un programme d'abonnement du RTC? | | |
|---|-----------------------------|--------------------|
| Abonnement RTC | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Oui | 583 | 25 % |
| Non | 1698 | 74 % |
| Je ne sais pas | 21 | 1% |
| Total | 2302 | 100 % |

Vélo

Finalement, on observe que près des trois quarts de répondants (74 %) possède un vélo.

| Question : Possédez-vous un vélo? | | |
|--|-----------------------------|--------------------|
| Vélo | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Oui | 1695 | 74 % |
| Non | 607 | 26 % |
| Total | 2302 | 100 % |

Mode de transport principal pour les déplacements

L'automobile est le principal mode utilisé pour se déplacer sur une base régulière (71 %) malgré que 95 % des ménages possèdent au moins une voiture et que 92 % des répondants ont un permis de conduire valide. Ce sont donc 29 % des répondants qui se déplacent principalement autrement qu'en auto. L'autobus est la principale alternative à l'automobile (18 %). La marche et le vélo sont très peu utilisés (respectivement 1 % et 2 %) en tant que modes de transport principaux.

| Question : Quel est votre principal mode de transport pour effectuer vos déplacements réguliers (aller au travail, pour vos courses, vos loisirs)? | | |
|---|-----------------------------|--------------------|
| Mode de transport | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Automobile | 1643 | 71 % |
| Autobus | 419 | 18 % |
| Modes combinés | 96 | 4 % |
| Covoiturage | 79 | 3 % |
| Vélo | 35 | 2 % |
| Marche | 26 | 1 % |
| Transport adapté | 4 | 0 % |
| Total | 2302 | 100 % |

Facteurs qui motivent le choix du mode de transport principal

En fonction du mode de transport principal utilisé (question précédente), les répondants ont été questionnés sur les facteurs qui motivent le choix de ce mode. Jusqu'à trois facteurs pouvaient être sélectionnés parmi la liste présentée dans le tableau suivant.

Le choix de l'automobile est motivé avant tout pour des raisons d'efficacité, de praticité et de confort.

Les modes actifs (marche, vélo) sont globalement utilisés pour des raisons différentes de l'automobile : moins cher, plus écologique, meilleur pour la santé. Toutefois l'échantillon est statistiquement peu significatif.

Plus de la moitié (51 %) des répondants qui prennent l'autobus n'ont pas d'autres possibilités. Suivent ensuite les facteurs économiques et écologiques, et la possibilité de faire autre chose pendant le trajet.

| Question : Quels sont les facteurs qui motivent le choix de votre principal mode de transport ou de combinaison de modes? | | | | | | | | | | | |
|--|-------------|------------|------------------|-----------------|------------------|-------------|-------------|------------------------|-------------------------------|------------------------------------|----------------------------|
| Mode de transport | Plus direct | Moins cher | Plus sécuritaire | Plus écologique | Plus confortable | Plus fiable | Plus rapide | Meilleur pour la santé | Accès facile au stationnement | Faire autre chose durant le trajet | Pas d' autres possibilités |
| Automobile (71 % - 1643 répondants) | 63 % | 6 % | 3 % | 4 % | 17 % | 33 % | 85 % | 3 % | 11 % | 3 % | 19 % |
| Autobus (18 % - 419 répondants) | 10 % | 44 % | 7 % | 35 % | 3 % | 5 % | 16 % | 7 % | 1 % | 34 % | 51 % |
| Covoiturage (3 % - 79 répondants) | 63 % | 15 % | 6 % | 14 % | 13 % | 29 % | 76 % | 5 % | 9 % | 3 % | 11 % |
| Marche (1 % - 26 répondants) | 23 % | 54 % | 12 % | 46 % | 0 % | 19 % | 23 % | 65 % | 0 % | 8 % | 12 % |
| Vélo (2 % - 35 répondants) | 29 % | 57 % | 3 % | 51 % | 0 % | 23 % | 31 % | 63 % | 3 % | 3 % | 6 % |
| Transport adapté (0 % - 4 répondants) | 25 % | 25 % | 50 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 25 % | 75 % |
| Modes combinés ¹ (4 % - 96 répondants) | 26 % | 42 % | 6 % | 22 % | 8 % | 14 % | 34 % | 7 % | 11 % | 33 % | 22 % |

¹ Utilisation de plusieurs modes pour un même déplacement (ex. : vélo et autobus/ auto et autobus, etc.)

Parmi les autres raisons évoquées expliquant l'utilisation du mode de transport principal, on retrouve :

Pour l'automobile

- Meilleure accessibilité aux commerces;
- Mode le plus pratique dans un contexte familial (activités des enfants et de parents, transport des membres de la famille, etc.);
- Mode le plus pratique dans un contexte d'activités reliées au travail (représentation commerciale, construction, etc.);
- Permet de demeurer à l'abri des intempéries;
- Activités et événements jugés peu accessibles à Québec, autrement que par l'automobile;
- Préférence de mode de vie, sentiment de liberté;
- Coût plus attractif que les autres modes de transport dans certains cas.

Pour l'autobus

- Ne pas avoir à demander d'être reconduit par un proche (ex. parent);
- Favoriser l'autonomie des enfants;
- Pour le plaisir de prendre l'autobus.

Pour le covoiturage

- Plus pratique que l'autobus, car on ne risque pas d'être debout durant le trajet;
- Préfère ne pas conduire sur certains trajets, dans certains secteurs;
- Horaire des autobus non adapté.

Pour la marche

- La proximité des lieux de destination.

Pour l'utilisation de modes combinés

- Stationnement difficile à destination (ex. au travail);
- Éviter les frais de stationnement au centre-ville;
- Éviter la congestion routière et profiter des voies réservées pour les autobus.

Autres modes de transport utilisés

Les participants ont été questionnés sur les autres modes de transport utilisés. Le choix de réponses excluait le mode de transport principal des répondants.

La majorité des utilisateurs (80 %) d'un mode de transport principal utilisent d'autres modes de transport, selon les besoins.

On observe une hausse de l'utilisation des modes de transport actif (marche, vélo) par rapport à leur utilisation comme mode de transport principal.

| Question : Quel (s) autre (s) mode (s) de transport utilisez-vous? | |
|---|-----------------------------|
| Mode de transport | Nombre de répondants |
| Automobile | 655 |
| Autobus | 807 |
| Covoiturage | 542 |
| Marche | 947 |
| Vélo | 542 |
| Taxi, Uber, ou autre | 172 |
| Modes combinés | 327 |
| Transport adapté | 4 |
| Aucun autre mode | 433 |
| Autres | 53 |

Parmi les autres modes de transport utilisés mentionnés par les participants, on retrouve :

- Moto ou scooter;
- Autopartage (Communauto);
- Course à pied;
- Traversier;
- Fauteuil roulant manuel, électrique ou quadriporteur;
- Trottinette électrique;
- Flexibus;
- Service de transport pour personnes âgées.

Modes utilisés en combinaison

Pour répondre à cette section, les participants devaient avoir identifié l'utilisation de modes combinés comme mode de transport principal ou comme autre mode de transport utilisé. Rappelons qu'un mode combiné consiste à l'utilisation de plusieurs modes pour un même déplacement.

Au total, 423 personnes ont répondu aux questions de cette section. Plus d'une réponse pouvait être donnée.

L'autobus est utilisé dans la grande majorité des cas de manière combinée, plus précisément avec la marche ou à l'automobile (83 % des déplacements en autobus comportent plusieurs modes).

| Question : Si vous avez répondu « modes combinés » à l'une des questions précédentes, quelles combinaisons de modes utilisez-vous le plus fréquemment? | | Question : Comment qualifiez-vous le passage d'un mode à l'autre? (plusieurs choix possibles, sans limite) | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|--|----------|----------|--------|-----------------------|---------|------|-----------|----------|
| Combinaison de modes de transport | Nombre de répondants | Total positifs | Agréable | Efficace | Simple | Total négatifs | Pénible | Long | Stressant | Compiqué |
| Autobus et vélo | 27 | 10 | 4 | 2 | 4 | 24 | 10 | 7 | 2 | 5 |
| Autobus et marche ² | 245 | 118 | 42 | 21 | 55 | 296 | 81 | 102 | 49 | 64 |
| Automobile et vélo | 54 | 24 | 10 | 2 | 12 | 47 | 9 | 12 | 9 | 17 |
| Vélo et marche ³ | 18 | 13 | 3 | 3 | 7 | 6 | 3 | 1 | 0 | 2 |
| Autobus et automobile | 265 | 148 | 38 | 48 | 62 | 261 | 63 | 70 | 48 | 80 |

² Plus de 10 minutes

³ Idem

3.3. Connaissance et intérêt des modes de transport alternatifs

Modes de transport partagés

Les résultats montrent que 16 % et 31 % des répondants seraient intéressés à utiliser des modes de transport partagés (autopartage, vélopartage) si ceux-ci étaient accessibles dans leur secteur. En considérant les personnes indécises, cette proportion pourrait augmenter. Il est à noter que les modes alternatifs ne desservent pas ou peu le territoire.

| Question : Utiliseriez-vous le service d'autopartage (Communauto) si des stations étaient accessibles dans votre quartier? | | |
|---|-----------------------------|--------------------|
| | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Oui | 377 | 16 % |
| Non | 1558 | 68 % |
| Je ne sais pas | 367 | 16 % |
| Total | 2302 | 100 % |

| Question : Utiliseriez-vous le service de vélopartage à assistance électrique (àVélo) s'il était déployé dans votre quartier? | | |
|--|-----------------------------|--------------------|
| | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Oui | 712 | 31 % |
| Non | 1316 | 57 % |
| Je ne sais pas | 274 | 12 % |
| Total | 2302 | 100 % |

Covoiturage

Un quart des répondants affirme qu'ils feraient davantage de covoiturage si les aménagements le facilitant étaient disponibles dans leur quartier. On remarque un pourcentage plus élevé d'indécis (22 %) que pour les modes de transport partagés.

| Question : Feriez-vous du covoiturage (au minimum deux adultes à bord) ou en feriez-vous davantage si les aménagements le facilitant étaient disponibles dans votre quartier (ex. : espaces de stationnement disponibles dans les Parc-O-Bus)? | | |
|---|-----------------------------|--------------------|
| | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Oui | 585 | 25 % |
| Non | 1224 | 53 % |
| Je ne sais pas | 493 | 22 % |
| Total | 2302 | 100 % |

Flexibus

Les résultats montrent que 77 % des répondants connaissent le service et, de ceux-ci, 10 % l'utilisent ou l'ont déjà essayé.

Les principaux freins à l'utilisation sont les destinations offertes qui ne correspondent pas au besoin (35 %) et le manque d'information sur les caractéristiques du service (26 %). Il est à noter que le service ne dessert pas l'ensemble du territoire et que celui-ci est relativement nouveau.

| Question : Connaissez-vous le service Flexibus offert par le Réseau de transport de la Capitale (RTC)? | | |
|---|-----------------------------|--------------------|
| Connaissance | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Oui mais je ne l'utilise pas | 1548 | 67 % |
| Oui et je l'utilise | 159 | 7 % |
| Non je ne le connais pas | 527 | 23 % |
| Oui mais j'ai cessé de l'utiliser | 68 | 3 % |
| Total | 2302 | 100 % |
| Question : Pour quelle principale raison n'utilisez-vous pas ou avez-vous cessé d'utiliser le service de Flexibus? | | |
| Raison | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Je manque d'information sur les caractéristiques du service | 426 | 26 % |
| Les destinations offertes par le service ne correspondent pas à mes besoins | 562 | 35 % |
| Les heures de disponibilité du service ne me conviennent pas | 83 | 5 % |
| Les modalités de réservation d'un déplacement sont trop complexes | 73 | 5 % |
| Le temps d'attente est trop long | 123 | 8 % |
| Autres | 353 | 22 % |
| Total | 1620 | 100 % |

Parmi les autres raisons pour lesquelles les participants n'utilisent pas ou n'utilisent plus le service Flexibus, on retrouve :

- Secteur bien desservi en transport en commun, proximité d'autres lignes d'autobus;
- Accès à une automobile;
- Ne répond pas à un besoin;
- Service non offert dans le secteur;
- Mauvaise expérience passée avec le service;
- Manque de fiabilité;
- Trop d'utilisateurs pour l'offre actuelle;
- Comportements dangereux de la part des chauffeurs (ex. utilisation du cellulaire au volant);
- Service difficilement accessible lorsque les utilisateurs n'ont pas accès à un téléphone intelligent;
- Point de prise en charge différent selon les chauffeurs.

3.4. Freins et incitatifs à l'utilisation des modes durables

La marche

Les distances à parcourir s'illustrent comme le principal frein à la marche, suivi du transport de matériel.

| Question : Pour vos déplacements (aller au travail, pour vos courses, vos loisirs), pourquoi ne choisissez-vous pas, occasionnellement ou plus souvent, la marche? (Choisissez les 5 réponses les plus importantes pour vous) | |
|--|-----------------------------|
| Freins à la marche | Nombre de répondants |
| Ma destination est trop éloignée | 1782 |
| J'ai trop de choses à transporter | 1069 |
| Je dois me rendre à plusieurs destinations lors d'un même déplacement | 750 |
| L'entretien hivernal des trottoirs est inadéquat (désneigement, déglçage, etc.) | 703 |
| Mon horaire ne me le permet pas | 532 |
| Je ne me sens pas en sécurité (circulation automobile dense, grand boulevard à traverser, manque d'éclairage, etc.) | 472 |
| Il n'y a pas assez de trottoirs | 434 |
| Je suis trop exposé.e aux intempéries (pluie, vent, neige, canicule) | 431 |
| Les cheminements piétons ne sont pas assez directs | 350 |
| Les trottoirs existants sont en mauvais état ou pas assez larges | 252 |
| Il y a trop de côtes | 221 |
| Me déplacer à pied requiert trop d'effort | 107 |
| Il n'y a pas de banc ou d'espace pour se reposer sur mon chemin | 73 |
| Je n'aime pas marcher | 51 |
| Autres | 152 |

Parmi les autres raisons évoquées par les participants, on retrouve :

- Manque d'inclusivité, état de santé ne permettant pas de marcher sur de longs trajets (fauteuil roulant, déambulateur, etc.);
- Trop long, notamment avec de jeunes enfants;
- Commerces, garderie et école trop éloignés;
- Manque de temps;
- Manque d'énergie;
- Trajet ennuyeux, pas attrayant.

Les répondants ont été questionnés sur les actions qui les inciteraient à se déplacer plus fréquemment à pied. L'entretien hivernal et l'ajout d'infrastructures (trottoirs, sentiers piétonniers, etc.) ressortent comme les principaux incitatifs.

| Question : Parmi les actions suivantes, quelles sont celles qui vous inciteraient à vous déplacer à pied pour réaliser vos activités régulières ou occasionnelles? (Maximum 3 choix) | |
|--|-----------------------------|
| Incitatifs pour plus de déplacements à pied | Nombre de répondants |
| Assurer un meilleur entretien hivernal des trottoirs et des sentiers | 886 |
| Ajouter et améliorer des trottoirs et des sentiers piétonniers (élargissement, réduction des obstacles, connectivité) | 875 |
| Ajouter et améliorer les traverses piétonnes (temps de traversée et temps d'attente aux feux, visibilité des piétons) | 657 |
| Sensibiliser les usagers de la route au respect de la priorité des piétons | 653 |
| Aucune - je ne me déplacerai jamais à pied | 491 |
| Améliorer l'accès à pied aux autres modes de transport durable (vélo et autobus) | 452 |
| Améliorer le confort des déplacements piétonniers sur les trottoirs, les sentiers et les espaces piétons (verdissage, éclairage, apaisement de la circulation automobile, bancs) | 448 |
| Autres | 171 |

Parmi les autres incitatifs évoqués par les participants, on retrouve :

- Plusieurs commentaires associent la marche à une activité de loisirs seulement ou pour un exercice physique;
- Plus de services de proximité et de commerces en particulier;
- Ajout de sentiers entre les secteurs pour raccourcir le trajet.

Le vélo

Les destinations trop éloignées et le transport de matériel ressortent également comme les principaux freins aux déplacements à vélo.

Par ailleurs, le faible sentiment de sécurité éprouvé, de même que le manque d'infrastructure et d'intégration de l'ensemble du réseau cyclable ressortent comme des enjeux importants pour lesquels la Ville pourrait intervenir afin d'améliorer l'expérience des usagers.

| Question : Pour vos déplacements (aller au travail, pour vos courses, vos loisirs), pourquoi ne choisissez-vous pas, occasionnellement ou plus souvent, le vélo? (Choisissez les 5 réponses les plus importantes pour vous) | |
|--|-----------------------------|
| Freins au vélo | Nombre de répondants |
| Ma destination est trop éloignée | 1080 |
| J'ai trop de choses à transporter | 823 |
| Je ne me sens pas en sécurité (circulation automobile dense, grand boulevard à traverser, manque d'éclairage, etc.) | 708 |
| Les liens cyclables entre les quartiers sont à compléter | 688 |
| Il n'y pas assez d'aménagements cyclables | 609 |
| Les liens cyclables ne sont pas assez directs | 539 |
| Il y a trop de côtes | 493 |
| L'entretien hivernal des aménagements cyclables est inadéquat (dénéigement, déglacage, etc.) | 449 |
| Je suis trop exposé.e aux intempéries (pluie, vent, neige, canicule) | 390 |
| La qualité et le confort des aménagements cyclables existants sont à améliorer (éclairage, qualité du pavage, séparation physique avec les voies automobiles) | 364 |
| Je dois me rendre à plusieurs destinations lors d'un même déplacement | 349 |
| Je n'aime pas faire du vélo | 274 |
| J'ai peur de me faire voler mon vélo | 271 |
| Il n'y a pas de douche et de vestiaire à destination | 251 |
| Je n'ai pas de vélo ou je n'ai pas encore appris à en faire | 210 |
| Il n'y a pas de supports à vélo à destination | 202 |
| Autres | 179 |

Parmi les autres raisons évoquées par les participants, on retrouve :

- Pas assez rapide;
- Contraintes physiques, état de santé ne permettant pas la pratique du vélo;
- Pas pratique avec de jeunes enfants;
- Manque de connaissances pour réparer le vélo et/ou accès à un service de réparation;
- Manque de lisibilité du réseau;
- Âge ne permettant pas la pratique du vélo;
- Pas d'endroit où entreposer le vélo l'hiver.
- Faible sentiment de sécurité pour circuler seul.
- Circulation trop rapide et imprévisible d'engins électrique et de cyclistes

La connectivité et l'extension du réseau cyclable ressortent comme les principaux incitatifs à l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Toutefois, 852 personnes affirment ne jamais vouloir se déplacer à vélo indépendamment des améliorations.

| Question : Parmi les actions suivantes, quelles sont celles qui vous inciteraient à vous déplacer à vélo pour réaliser vos activités régulières ou occasionnelles? (Maximum 4 choix) | |
|--|-----------------------------|
| Incitatifs pour plus de déplacements à vélo | Nombre de répondants |
| Mieux connecter le réseau cyclable entre mon domicile et mes lieux de destination | 908 |
| Étendre le réseau cyclable existant (ajout de voies cyclables) | 903 |
| Aucune - je ne me déplacerai jamais à vélo | 852 |
| Ajouter des stationnements pour vélos (supports à vélos, espaces sécurisés) | 444 |
| Améliorer les conditions de traverse pour les cyclistes (visibilité, présence de feux pour cyclistes, accès au bouton de demande du feu pour piétons) | 424 |
| Assurer un meilleur entretien hivernal des liens cyclables et étendre le réseau cyclable praticable 4 saisons | 384 |
| Assurer la qualité de la surface de roulement | 320 |
| Améliorer le confort des déplacements à vélo (verdissement, éclairage, apaisement de la circulation automobile) | 266 |
| Améliorer l'accès à vélo aux autres modes de transport durable (stationnement pour vélos et points d'embarquement d'autobus) | 245 |
| Augmenter le nombre de supports à vélo sur les autobus | 122 |
| Aménager des stations de réparation de vélos | 80 |
| Autres | 143 |

Parmi les autres incitatifs évoqués par les participants, on retrouve :

- Étendre le service de vélopartage à Vélo;
- Accès à des casiers sécurisés à vélos;
- Recharge pour les vélos électriques;
- Sensibiliser les automobilistes à la cohabitation avec les cyclistes;
- Mieux faire connaître le réseau cyclable;
- Adapter la signalétique du réseau cyclable;
- Meilleur accès à un vélo
- Activité de loisir ou entraînement physique plutôt qu'un moyen de transport;
- Usage estival exclusif.

Le vélo

Le temps de déplacement, la fréquence, les correspondances et les liaisons entre les quartiers ressortent comme les principaux freins à l'utilisation du transport collectif. Il est à noter qu'il s'agit de caractéristiques liées au niveau de service.

| Question : Pour vos déplacements (aller au travail, pour vos courses, vos loisirs), pourquoi ne choisissez-vous pas, occasionnellement ou plus souvent, l'autobus? (5 choix possibles) | |
|--|-----------------------------|
| Freins à l'autobus | Nombre de répondants |
| Le temps de déplacement à bord de l'autobus est trop long | 1466 |
| Les circuits d'autobus ne sont pas assez fréquents ou sont inexistantes | 1429 |
| Je dois faire une ou plusieurs correspondances | 1250 |
| Les parcours ne permettent pas de relier facilement les quartiers entre eux | 1025 |
| Je dois me rendre à plusieurs destinations lors d'un même déplacement | 532 |
| La distance à parcourir pour me rendre à l'arrêt d'autobus est trop grande | 481 |
| J'ai trop de choses à transporter | 408 |
| Mon horaire ne me permet pas de prendre l'autobus | 379 |
| L'expérience à bord des autobus est à améliorer (confort, disponibilité des places assises, propreté, etc.) | 328 |
| Les tarifs du RTC sont trop élevés | 298 |
| L'entretien hivernal des abribus, des arrêts ou des trottoirs permettant d'y accéder est inadéquat | 179 |
| Je ne me sens pas en sécurité | 37 |
| Je n'ai jamais pris l'autobus et je ne sais pas comment faire | 18 |
| Autres | 249 |

Parmi les autres raisons évoquées par les participants, on retrouve :

- Accès seulement à des bus de proximité faisant trop de détours
- Manque d'espace dans les Parc-o-Bus;
- Accès au terminus Beauport jugé problématique (géométrie, entretien hivernal);
- Manque de trajet est-ouest sur le boulevard Louis-XIV;
- Risque de manquer les correspondances notamment délai d'attente élevé et inconfort l'hiver;
- Absence de service durant la nuit (ex. 4h am);
- Le télétravail a changé les habitudes;
- Expérience jugée stressante;
- Risque de rester debout, ce qui représente un danger;
- Trop compliqué avec de jeunes enfants;
- Coût du transport en commun trop élevé pour une famille par rapport à l'automobile
- Trop d'utilisateurs;
- Accompagnateurs avec des limitations (ex. proche aidant avec personne âgée);
- Manque d'intérêt.

Les trajets plus directs et rapides, la connectivité entre les quartiers, la fréquence et l'extension de la desserte sont évoqués comme les principaux incitatifs. À noter que ces éléments sont également liés au niveau de service du transport en commun.

| Question : Parmi les actions suivantes, quelles sont celles qui vous inciteraient à vous déplacer en autobus? (Maximum 4 choix) | |
|---|-----------------------------|
| Incitatifs pour plus de déplacements en autobus | Nombre de répondants |
| Avoir accès à des trajets plus directs et rapides pour se rendre à destination | 1581 |
| Améliorer la connexion entre les quartiers en autobus | 1241 |
| Augmenter la fréquence du transport en commun hors des heures de pointe | 1210 |
| Étendre la desserte (destinations accessibles) du réseau de transport en commun | 1025 |
| Augmenter la fréquence du transport en commun aux heures de pointe | 652 |
| Diminuer le tarif exigé pour voyage en autobus | 399 |
| Améliorer la ponctualité du réseau de transport en commun | 261 |
| Aucune - je ne me déplacerai jamais en autobus | 220 |
| Bonifier l'expérience client avec des abribus, des bancs, des bornes d'information | 205 |
| Améliorer l'expérience à bord des autobus (confort, disponibilité des places assises, propreté) | 163 |
| Faciliter l'accès en auto aux Parc-O-Bus | 98 |
| Faciliter l'utilisation de plusieurs modes lors d'un même déplacement (support à vélo) | 92 |
| Faciliter l'accès à pied aux arrêts d'autobus, aux Parc-O-Bus et aux terminus | 63 |
| Faciliter l'accès à vélo aux arrêts d'autobus, aux Parc-O-Bus et aux terminus | 58 |
| Autres | 111 |

Parmi les autres incitatifs évoqués par les participants, on retrouve :

- Amélioration du service Flexibus;
- Prioriser le déneigement des abribus suivant les tempêtes de neige;
- Gratuité du service ou autre forme d'incitatif financier;
- Améliorer l'entretien des Parc-O-Bus;
- Développer des Parc-O-Bus de proximité et dans d'autres secteurs;
- Déployer plus de services eXpress notamment la fin de semaine;
- Revoir les parcours de proximité pour des trajets plus directs et plus d'espaces entre les arrêts, quitte à marcher plus longtemps;
- Ajout de lignes de tramway.

3.5. Influence de la saison hivernale sur le choix des modes

Les résultats montrent que les modes actifs sont moins utilisés l'hiver. En effet, moins de répondants mentionnent marcher et plusieurs n'utilisent plus du tout le vélo en période hivernale. En revanche, l'automobile et l'autobus sont davantage utilisés. Les distances à parcourir s'illustrent comme le principal frein à la marche, suivi du transport de matériel.

| Question : La saison hivernale influence-t-elle vos choix de mode de transport? | | | | | |
|--|---------------------|--------------------|---------------------|------------------------|----------------|
| | Je ne l'utilise pas | Je l'utilise moins | Je l'utilise autant | Je l'utilise davantage | Non applicable |
| Marche | 16 % | 44 % | 25 % | 2 % | 14 % |
| Vélo | 70 % | 7 % | 1 % | 0 % | 22 % |
| Autobus | 30 % | 12 % | 32 % | 9 % | 18 % |
| Automobile | 2 % | 4 % | 47 % | 42 % | 6 % |

3.6. La mobilité chez les enfants

Plus d'un quart des répondants ont au moins un enfant fréquentant une école primaire. De ceux-ci, 70 % résident à distance de marche de l'école. Cependant, 45 % des enfants se déplacent autrement pour aller à l'école. Près de 75 % des déplacements actifs sont faits avec l'accompagnement des parents.

| Question : Avez-vous un ou des enfants qui fréquentent une école primaire? | | |
|--|-----------------------------|--------------------|
| | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Oui | 632 | 28 % |
| Non | 1670 | 72 % |
| Total | 2302 | 100 % |
| Question : Est-ce que cette école est située à distance de marche ou de vélo de votre lieu de résidence? | | |
| | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Oui | 439 | 70 % |
| Non | 193 | 30 % |
| Total | 632 | 100 % |
| Question : Comment votre enfant se rend-il à l'école? (Plusieurs choix possibles) | | |
| | Nombre de répondants | Pourcentage |
| Je le reconduis en auto | 216 | 29 % |
| Il marche sans supervision parentale | 135 | 18 % |
| Il prend l'autobus | 122 | 17 % |
| Je le reconduis à pied - je juge que ce n'est pas assez sécuritaire pour qu'il marche sans supervision parentale | 97 | 13 % |
| Je le reconduis à pied – par plaisir/c'est sur ma route | 76 | 10 % |
| Il roule à vélo/trottinette sans supervision parentale | 40 | 5 % |
| Je le reconduis à vélo/trottinette - je juge que ce n'est pas assez sécuritaire pour qu'il roule à vélo sans supervision parentale | 34 | 5 % |
| Je le reconduis à vélo/trottinette - par plaisir/c'est sur ma route. | 14 | 2 % |
| Aucun des éléments ci-dessus | 4 | 0 % |
| Total | 738 | 100 % |

4. Résultats – Outil carte interactive

En plus du questionnaire, les participants avaient la possibilité de placer des épingles sur la carte interactive pour identifier les lieux de destination fréquentés et souhaités selon différents modes de transport durables (marche, vélo, autobus).

Ils pouvaient inscrire leurs commentaires directement sur la carte et consulter les commentaires des autres participants. L'ensemble de ces commentaires a été analysé par l'équipe de projet. Ils constitueront une banque de suggestions riche et utile lorsque des projets seront mis sur pied dans ces secteurs.

Voici le résumé des commentaires des citoyens :

Amélioration et continuité des infrastructures cyclables

- De nombreux citoyens demandent l'extension et la connexion des pistes cyclables pour relier des points clés comme les Galeries de la Capitale, l'Université Laval, les centres commerciaux, et divers quartiers.
- On insiste sur la nécessité de traverser des obstacles majeurs (autoroutes, voies ferrées) grâce à des passages sécurisés et des aménagements adaptés (pistes continues, bandes surélevées, etc.).
- Le déneigement en hiver est un point récurrent pour garantir l'usage des pistes toute l'année.

Sécurité et entretien des infrastructures

- Les usagers soulignent des segments dangereux dus à des routes endommagées, des accotements étroits, des trous ou des défaillances d'entretien (saletés, neige, sable) qui compromettent la sécurité à pied et à vélo.
- Il est demandé de renforcer les mesures de sécurité aux intersections (feux piétons, marquages, interdictions de tourner à droite, etc.) et de prévoir des traversées sécurisées pour éviter les conflits entre véhicules, cyclistes et piétons.

Transport en commun et accessibilité

- Les commentaires pointent un service d'autobus insuffisant : horaires inadaptés, trop de correspondances et des temps d'attente trop longs, rendant certains trajets bien plus longs qu'en voiture.
- Plusieurs suggestions évoquent la mise en place de lignes de Métrobus pour des liaisons plus directes et rapides, ainsi que l'ajout d'arrêts stratégiques (proche de zones scolaires ou commerciales).

Connectivité et accessibilité globale

- Les citoyens demandent une meilleure intégration du réseau de transport actif, afin de faciliter les déplacements quotidiens (familles, enfants, personnes à mobilité réduite) et de relier efficacement les zones de transit à des destinations de loisirs ou de services (festivals, centres communautaires, etc.).
- Certains commentaires mentionnent la nécessité de formaliser des chemins informels et de créer des liens sécurisés entre des infrastructures existantes.