

Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec

Projet réalisé pour le compte de Vélo Québec

Projet effectué dans le cadre des activités de la Chaire de recherche sur l'évaluation et la mise en œuvre de la durabilité en transport (Chaire Mobilité)

Rapport : ville de Longueuil

Pr. Catherine Morency, professeure agrégée au département des génies civil, géologique et des mines

cmorency@polymtl.ca

514.340.4711 p.4502

École Polytechnique de Montréal

Contributions de:

François Godefroy

Février 2011





Faits saillants concernant la ville de Longueuil en 2008

La ville de Longueuil, c'est :

- **229 300** personnes réparties dans **98 700** ménages.
- **485 100** déplacements quotidiens (tous modes confondus).

Dans la ville de Longueuil :

- Près de **46 200** déplacements à pied et **6 500** déplacements à vélo sont accomplis quotidiennement (parts modales 10 % et 1 %).
- Chaque jour, plus de **24 000** personnes (8 % des résidents de la ville) réalisent au moins un déplacement par transport actif.
- Chaque jour, **9,3 %** des personnes accomplissent au moins un déplacement à pied et **1,3 %** au moins un déplacement à vélo.
- **79 %** des personnes utilisant un mode de transport actif pour leurs déplacements quotidiens sont des travailleurs ou des étudiants.
- **55 %** des personnes utilisant un mode de transport actif sont des femmes.
- **58 %** des déplacements à pied sont accomplis par des femmes.
- **72 %** des déplacements à vélo sont réalisés par des hommes.
- La distance moyenne des déplacements à vélo est de **2,8 km** et celle des trajets piétons de **750 m**.
- Les distances totales quotidiennes parcourues à vélo et à pied sont respectivement de **18 200 km** et **34 650 km**.
- **61 %** des déplacements à vélo sont effectués pendant les périodes de pointe.
- **29 %** des déplacements piétons ont lieu entre 9 h et 15 h.

1 Territoire d'étude, échantillon et méthodologie

L'étude présentée ici, portant sur la mobilité des piétons et des cyclistes de la ville de Longueuil, a été menée dans le cadre de la réalisation par Vélo Québec de « L'état du vélo au Québec en 2010 ». Elle repose sur l'exploitation d'un échantillon de données provenant de l'enquête Origine-Destination tenue en 2008¹ et ne concerne que la ville de Longueuil ainsi que plusieurs statistiques générales de l'agglomération de Longueuil (Figure 1 et Tableau 1).

Tableau 1: Territoire d'enquête Origine-Destination de 2008 et échantillons étudiés (source enquête OD Montréal 2008)

Indicateurs	Enquête OD 2008	Échantillon étudié (ville de Longueuil)	Échantillon étudié (agglomération de Longueuil)
Territoire couvert (km ²)	8 986	78	312
Enregistrements personnes	156 720	8 873	14 674
Enregistrements ménages	66 124	3 861	6 196
Enregistrements déplacements	319 949	18 620	30 879
Personnes (pondérées)	3 939 760	229 330	385 530
Ménages (pondérés)	1 652 320	98 730	159 770
Déplacements (pondérés)	8 098 700	485 100	816 260

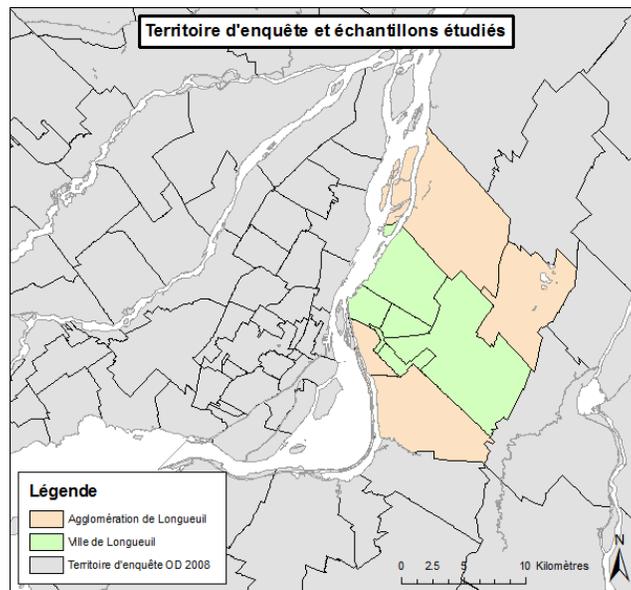


Figure 1 : Territoire d'enquête Origine-Destination de 2008 et échantillons étudiés (source enquête OD Montréal 2008)

¹ L'enquête Origine-Destination de 2008 de la région de Montréal couvre plus de 8 900 km² et concerne 121 municipalités. Ce territoire englobe une population totale de près de 3 939 700 personnes réparties dans 1 652 320 ménages. Plus de 66 124 ménages ont été interrogés lors de cette enquête, soit 4,0 % des ménages de ce territoire.



PORTRAIT DE LA MOBILITÉ ACTIVE VILLE DE LONGUEUIL

La ville de Longueuil compte 229 330 personnes réparties dans 98 730 ménages et l'ensemble de l'agglomération de Longueuil représente 385 530 personnes réparties dans 159 770 ménages.

Le territoire de l'agglomération de Longueuil étudié dans ce rapport représente près de 312 km² (3,5 % du territoire de l'enquête) et abrite 9,4% des ménages interrogés (6 196 ménages). Ces ménages correspondent à un échantillon de 14 674 individus pour lesquels on a enregistré 30 879 déplacements, tous modes confondus. La ville de Longueuil est un sous-échantillon de l'agglomération représentant 78 km², incluant près de 5,8 % des ménages enquêtés.

Pour assurer une validité statistique, le calcul des indicateurs de mobilité requiert un nombre suffisant de données (un seuil minimum de 60 données a été fixé). Les secteurs municipaux ne comportent pas suffisamment de données pour être traités indépendamment, nous les avons donc regroupés. Chaque secteur pour lequel le nombre de données était insuffisant a été combiné avec un ou plusieurs secteurs voisins aux caractéristiques similaires. Le Tableau 2 et la Figure 2 résument les regroupements réalisés dans le cadre de cette étude. Il faut préciser que dans la suite du document, le terme « ville de Longueuil » inclura les regroupements 1 et 2 tandis que le terme « agglomération de Longueuil » correspondra aux regroupements 1, 2, 3 et 4.

Tableau 2: Liste des secteurs municipaux regroupés pour former la ville et l'agglomération de Longueuil

Numéro de regroupement	Secteurs municipaux regroupés de la ville
1	<ul style="list-style-type: none"> - Vieux-Longueuil - Longueuil Est - Longueuil De Lyon
2	<ul style="list-style-type: none"> - Longueuil : LeMoynes - Longueuil : Greenfield Park - Longueuil : Saint-Hubert
Numéro de regroupement	Secteurs municipaux regroupés complémentaires formant l'agglomération
3	<ul style="list-style-type: none"> - Saint-Lambert - Brossard
4	<ul style="list-style-type: none"> - Bourcherville - Saint-Bruno-de-Montarville

Précisons un aspect de la méthodologie appliquée pour la classification des déplacements : lorsque concernés, les modes motorisés sont toujours considérés comme le mode de transport principal ; par conséquent, les déplacements bimodaux incluant un mode de transport actif sont comptabilisés uniquement pour le mode principal. Par exemple, le déplacement d'un individu qui circule à vélo avant de prendre l'autobus sera comptabilisé comme un déplacement en transport en commun. Aussi, les déplacements à pied ont trait uniquement aux déplacements dont la marche est le mode exclusif. Cette façon de faire peut avoir pour effet de sous-évaluer l'utilisation des modes de transport actif.

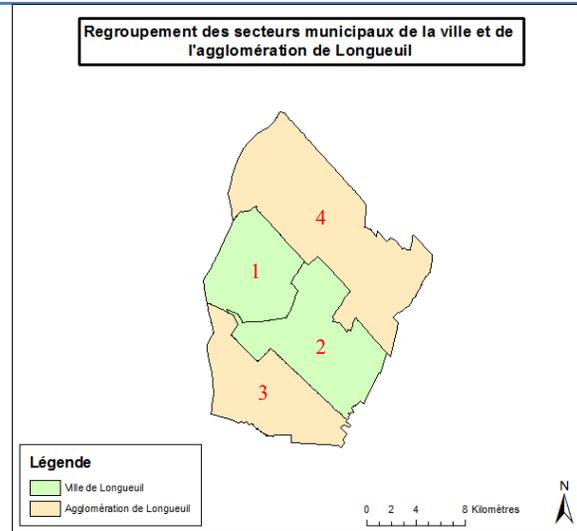


Figure 2 : Secteurs municipaux de la ville et de l'agglomération de Longueuil après regroupement

2 Contexte général de la ville

D'après l'enquête Origine-Destination, 229 330 personnes habitent la ville de Longueuil, soit 5,8 % de la population du territoire d'enquête. Ces personnes sont réparties dans 6,0 % des ménages du territoire d'enquête (98 730 ménages) et accomplissent quotidiennement plus de 485 100 déplacements. La densité moyenne de la ville de Longueuil (2 920 personnes/km² et de 1 260 ménages/km²) est très supérieure à la densité de l'agglomération (1 240 personnes/km² et de 510 ménages/km²).

Les densités de population et de ménages varient fortement selon les secteurs municipaux. Le regroupement 1² a la plus forte densité de population avec plus de 19 000 personnes/km² tandis que dans le regroupement 4³ on ne recense que 500 personnes/km².

La taille moyenne des ménages est de 2,3 personnes/ménage pour la ville de Longueuil, et le taux de ménage d'une seule personne s'élève à 31,5 %. Par ailleurs, le nombre de personnes vivant seules augmentant à mesure que l'on s'approche du centre de l'agglomération. Ainsi, le regroupement 1 est constitué de 35,5 % de ménages d'une seule personne, pour une taille moyenne de 2,2 personnes/ménage, alors que le regroupement 4 donne un taux de ménages d'une seule personne de 19,6 %, avec une taille moyenne de 2,6 personnes/ménage.

On recense 127 760 automobiles dans la ville de Longueuil, soit une moyenne de 1,29 automobile/ménage, et 9,1 % des personnes de notre échantillon ne sont pas motorisées. En incluant l'ensemble de l'agglomération de Longueuil, le parc automobile est de 219 530 voitures, soit 1,37 véhicule/ménage et 7,0 % des personnes de l'agglomération ne sont pas motorisées.

Par ailleurs, la motorisation augmente lorsqu'on s'éloigne vers la banlieue puisque le nombre d'automobiles/ménage est de l'ordre de 1,2 pour les secteurs du centre-ville de Longueuil et qu'il

² Vieux-Longueuil, Longueuil Est, Longueuil de Lyon

³ Boucherville, Saint-Bruno-de-Montarville



atteint plus de 1,4 voiture/ménage dans les regroupements 2 et 3⁴ et plus de 1,6 dans le regroupement 4.

La proportion d'hommes varie entre 47,8 % et 48,6 % dans les différents secteurs de l'échantillon, légèrement inférieure à celle des femmes. L'âge moyen pour la ville de Longueuil est de 39,0 ans et de 39,6 pour l'agglomération.

3 Sociodémographie et motorisation des marcheurs et des cyclistes

3.1 Sociodémographie des marcheurs et des cyclistes

D'après l'enquête Origine-Destination de 2008, 23 990 personnes (10,5 %) de la ville de Longueuil effectuent au moins un déplacement quotidien à pied ou à vélo. Ainsi, près de 18,0 % des ménages de la ville de Longueuil incluent au moins un marcheur ou un cycliste. Par ailleurs, la taille des ménages des marcheurs et des cyclistes est supérieure à la taille moyenne des ménages de toute la ville (2,9 contre 2,3). Cette tendance est confirmée par le nombre de ménages d'une seule personne, étant donné que 19,7 % des ménages des marcheurs et des cyclistes ne comportent qu'une personne, comparativement à 31,5 % des ménages de la ville.

La distribution des marcheurs et des cyclistes dans les différents secteurs de la ville révèle que les marcheurs et les cyclistes sont plus nombreux plus proche du centre-ville (Tableau 3). Dans le regroupement 1⁵, près de 1,6 % des personnes sont cyclistes et 10,2 % sont des marcheurs tandis que dans le regroupement 3⁶, 0,7 % des personnes sont cyclistes et 6,7 % des marcheurs.

Tableau 3 : Distribution des marcheurs et des cyclistes entre les secteurs municipaux

	% Cyclistes	% Marcheurs
Ville de Longueuil	1.3%	9.3%
Agglomération de Longueuil	1.2%	8.1%
Vieux-Longueuil/Longueuil Est/Longueuil De Lyon	1.6%	10.2%
Saint-Lambert/Brossard	1.0%	8.4%
LeMoyne/Greenfield Park/Saint-Hubert	0.7%	6.7%
Boucherville/Saint-Bruno-de-Montarville	1.3%	5.6%

Les marcheurs et les cyclistes sont généralement jeunes, leur âge moyen (30,5 ans) étant beaucoup moins élevé que celui de la population totale de la ville (39,0 ans). Tout comme pour la population de la ville, ce sont majoritairement des femmes (55,0 %) (Figure 3). Cependant, la répartition suivant le genre n'est pas identique ; en effet, les hommes représentent 45,0 % de la population utilisant les modes de transport actif et ils accomplissent près de 72,0 % des déplacements cyclistes et 42,1 % des trajets piétons. Peu importe le genre, les personnes de moins de 18 ans utilisent davantage les modes actifs que le reste de la population. Ainsi, près de 28,6 % des hommes de 5 à 17 ans et 27,1 % des femmes sont marcheurs ou cyclistes, proportion qui réduit de près des deux tiers dès 18 ans, alors que ces ratios tombent respectivement à moins de 10,0 % et 7,8 %. Après 25 ans, les ratios d'hommes marcheurs ou cyclistes sont compris entre 3,9

⁴ Longueuil : LeMoyne / Longueuil : Greenfield Park / Longueuil : Saint-Hubert, Saint-Lambert / Brossard

⁵ Vieux-Longueuil / Longueuil Est / Longueuil De Lyon

⁶ Longueuil : LeMoyne, Longueuil : Greenfield Park, Longueuil : Saint-Hubert

% (pour les 55-64 ans) et 7,0 % (pour les 35-44 ans). Pour les femmes les ratios sont supérieurs aux hommes et inclus entre 7,7 % (pour les 65 ans et plus) et 11,1 % (pour les 25-34 ans) (Tableau 4).

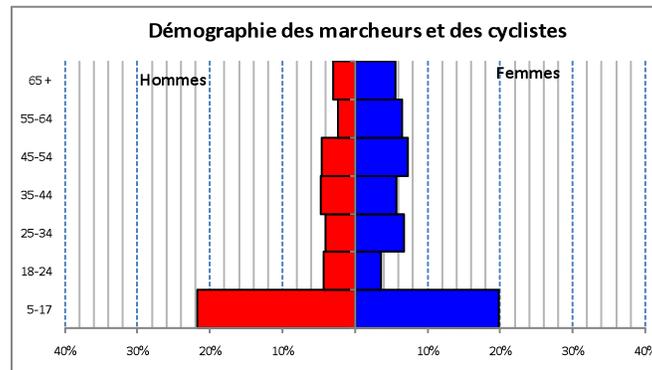


Figure 3: Démographie des marcheurs et cyclistes de la ville de Longueuil (source enquête OD Montréal 2008)

Finalement, la part modale des déplacements par transport actif est généralement similaire à la proportion de cyclistes et de marcheurs par tranche d'âge. Cependant, on relève deux faits notables : 7,7 % des femmes de plus de 65 ans sont marcheuses ou cyclistes, mais près de 12,2 % des déplacements des femmes de cette tranche d'âge sont réalisés avec un mode actif; inversement, 7,8 % des femmes entre 18 et 24 ans utilisent les modes actifs et seulement 6,4 % des déplacements accomplis par les femmes de cette tranche d'âge sont réalisés avec un mode actif.

Tranche d'âge (années)	Proportion de cyclistes et de marcheurs		Part modale des déplacements par transport actif	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
5-17 ans	28,6 %	27,1 %	28,1 %	25,5 %
18-24 ans	10,0 %	7,8 %	10,5 %	6,4 %
25-34 ans	6,5 %	11,1 %	6,2 %	9,3 %
35-44 ans	7,0 %	8,1 %	6,3 %	7,3 %
45-54 ans	5,9 %	8,5 %	5,1 %	7,8 %
55-64 ans	3,9 %	9,6 %	3,6 %	11,6 %
65 ans et plus	5,8 %	7,7 %	7,6 %	12,2 %

Tableau 4 : Proportion de marcheurs et de cyclistes et part modale de leurs déplacements par tranche d'âge pour la ville de Longueuil (source enquête OD Montréal 2008)

Parallèlement, la distribution des marcheurs et des cyclistes n'est pas uniforme entre les différentes tranches d'âge au sein de la ville de Longueuil. Les hommes jusqu'à 55 ans sont surreprésentés chez les cyclistes, et notamment les moins de 18 ans qui comptent pour près de 19,4 % des cyclistes alors qu'ils ne représentent que 8,4 % de la population. Après 54 ans, le nombre de cyclistes masculins chute fortement (Figure 4). Les hommes de 5 à 17 ans représentent 22,4 % des marcheurs alors qu'ils ne comptent que pour 8,4 % de la population globale. Après 25 ans, les marcheurs masculins sont sous-représentés pour toutes les tranches d'âge, et notamment les 45-64 ans.

Une tendance différente ressort chez les femmes, puisqu'on note une très importante sous-représentation des femmes cyclistes dans toutes les tranches d'âge. Parmi les valeurs plus significatives, les femmes entre 18 et 24 ans sont particulièrement sous-représentées puisqu'elles ne comptent que pour 1,5 % des cyclistes féminines alors qu'elles constituent 5,0 % de la population de la ville. Pour la marche, les femmes de moins de 18 ans sont surreprésentées tandis que pour les autres tranches d'âge, on remarque une sous-représentation légèrement moins prononcée que pour les hommes, hormis les femmes âgées entre 25 et 34 ans qui sont représentées dans des proportions identiques à la population globale (Figure 4).

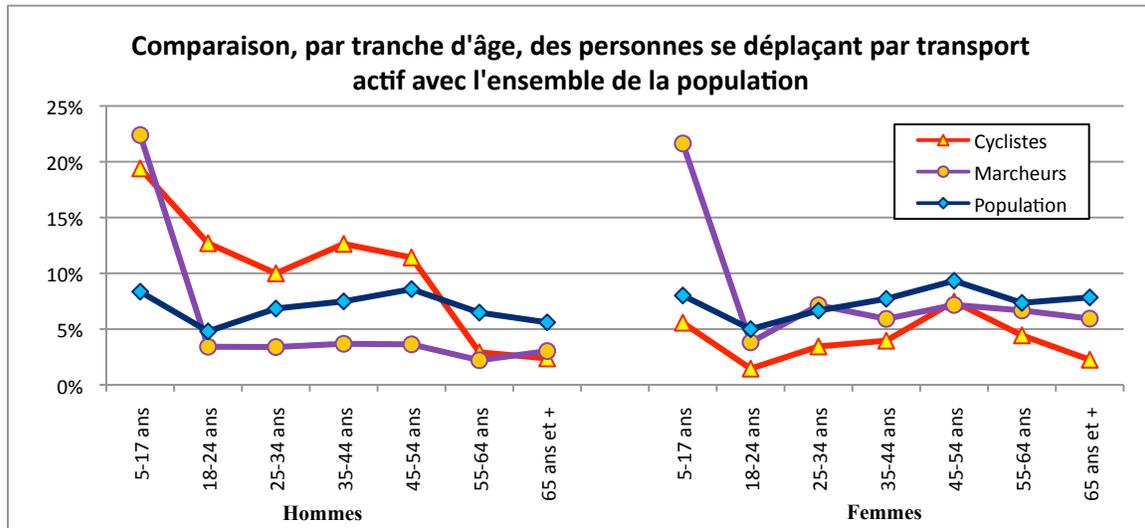


Figure 4 : Comparaison, par tranches d'âge, des personnes se déplaçant pas transport actif avec l'ensemble de la population de la ville de Longueuil (source enquête OD Montréal 2008)

De manière globale, les moins de 25 ans constituent 49,4 % des marcheurs et des cyclistes, tandis que les 25 à 54 ans comptent pour 33,1 % et les plus de 55 ans, 17,2 %. Par ailleurs, les personnes utilisant les modes de transport actif sont majoritairement des étudiants (45,8 %). 33,4 % sont des travailleurs et les retraités ne comptent que pour 13,1 % de l'ensemble des personnes utilisant un mode de transport actif (Figure 5).

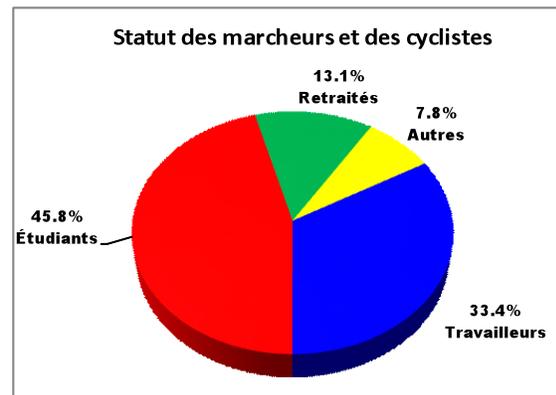


Figure 5 : Statut des personnes se déplaçant par transport actif (source enquête OD Montréal 2008)

3.2 Motorisation des ménages comportant cyclistes et marcheurs

17 820 ménages dont au moins une personne du ménage a réalisé un déplacement par transport actif possèdent 22 110 automobiles (17,3 % du parc automobile). Cela se traduit par un nombre de véhicules par ménage de l'ordre de 1,24, contre 1,29 pour toute la population de la ville. Ainsi, 20,9% des ménages comportant un cycliste ou un marcheur n'ont pas d'automobile (Figure 6); ce segment de population a donc une motorisation légèrement moins importante que celle de l'ensemble de la ville. En outre, le nombre de personnes non motorisées s'élève à 18,8 % chez les marcheurs et les cyclistes, alors qu'il est seulement de 9,1 % pour l'ensemble de la population, confirmant la tendance relevée.

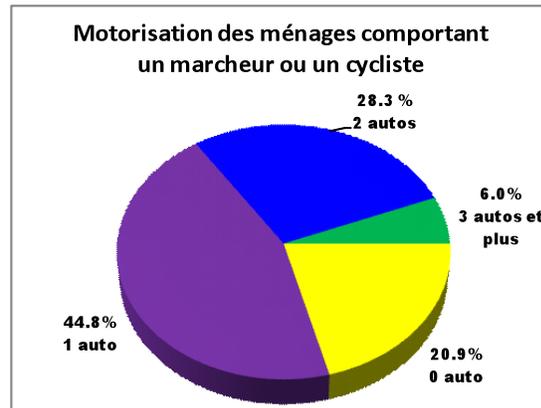


Figure 6 : Motorisation des ménages comportant un cycliste ou un marcheur (source enquête OD Montréal 2008)

4 Caractérisation des déplacements

4.1 Répartition modale

La population de la ville de Longueuil accomplit quotidiennement plus de 485 080 déplacements. 67,4 % de ces déplacements sont accomplis en automobile, dont 53,9 % en tant que conducteur et 13,5 % comme passager. Par ailleurs, les transports en commun représentent 14,4 % des déplacements, le bus scolaire 5,0 % et les modes de transport actif 10,8 %, dont 9,5 % à pied et 1,3 % à vélo. Dans toute l'agglomération de Longueuil, près de 816 260 déplacements sont réalisés quotidiennement dont 68,5 % sont accomplis en automobile et 9,5 % par modes actifs.

Les distances des parcours ont une importance significative sur le transport actif. En effet, dans la ville de Longueuil, la marche et le vélo sont utilisés dans 46,7 % des déplacements de moins de 1 km, mais dans seulement 0,8 % des déplacements de plus de 4 km. Près de 48,9 % des déplacements de moins de 1 km ont été accomplis en automobile, ce qui laisse penser que la part modale du transport actif pourrait s'accroître.

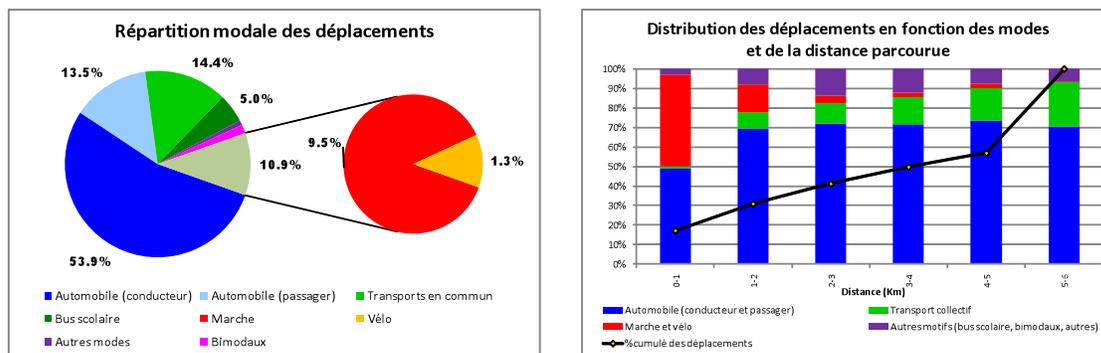


Figure 7 : Répartition modale et distribution des modes en fonction des distances de parcours (source enquête OD Montréal 2008)

La Tableau 5 permet de visualiser les parts modales de la marche et du vélo selon les secteurs à l'étude. Que ce soit pour la marche ou pour le vélo, plus on s'éloigne du centre-ville, plus la part modale du transport actif diminue.

Tableau 5: Parts modales des déplacements à pied et à vélo pour la ville de Longueuil (source enquête OD Montréal 2008)

	Part modale vélo	Part modale marche
Ville de Longueuil	1.3%	9.5%
Agglomération de Longueuil	1.2%	8.3%
Vieux-Longueuil/Longueuil Est/Longueuil De Lyon	1.7%	10.6%
Saint-Lambert/Brossard	1.1%	8.5%
LeMoynes/Greenfield Park/Saint-Hubert	0.7%	6.9%
Boucherville/Saint-Bruno-de-Montarville	1.0%	5.5%

4.2 Motifs de déplacements dans la ville

Dans la ville de Longueuil, 28,7 % des déplacements par transport actif sont accomplis pour le travail ou les études. Les motifs récréatifs tels que les loisirs ou le magasinage correspondent à 14,8 % des déplacements par transport actif (Figure 8). Les déplacements pour motif de retour au domicile comptent pour près de 47,8 % des déplacements totaux.

Près de 49 260 déplacements par transport actif sont dits internes (93,6 %), c'est-à-dire qu'ils ont leurs origines et destinations dans la ville.

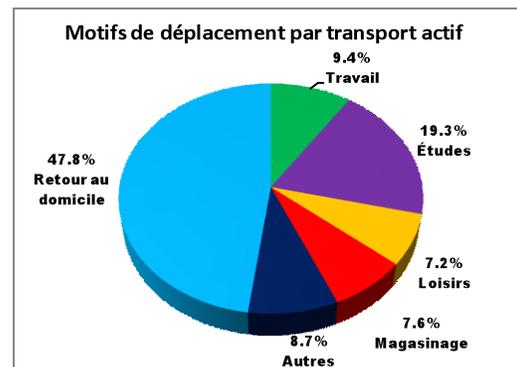


Figure 8 : Motifs de déplacement par transport actif (source enquête OD Montréal 2008)

70,0 % des déplacements piétons pour motif de travail font moins de 1 km, contre seulement 8,2 % des déplacements pour motif de travail accomplis à vélo. Ainsi, les cyclistes se déplacent sur des distances beaucoup plus importantes que les marcheurs. On constate une tendance similaire pour les autres motifs de déplacement.

4.3 Nombre et distance des déplacements par transport actif

Tel que mentionné précédemment, les modes de transport actif représentent 10,8 % des déplacements quotidiens de la ville de Longueuil (soit près de 52 650 déplacements). Les déplacements à pied comptent pour 87,7 % des déplacements par transport actif. Cela signifie que, dans la ville de Longueuil, les déplacements cyclistes correspondent à 1,3 % des déplacements totaux, soit 6 480 déplacements.

Les données révèlent aussi que, quotidiennement, les marcheurs et cyclistes accomplissent en moyenne 2,2 déplacements. On remarque des distinctions de comportements de mobilité selon le genre, puisque les hommes font 72,0 % des déplacements à vélo tandis que les femmes réalisent 57,9 % des déplacements piétons.

L'analyse des distances de déplacement montre que les marcheurs parcourent une distance moyenne de plus de 740 m par déplacement tandis que les cyclistes franchissent en moyenne

2,8 km par déplacement. Que ce soit pour la marche ou pour le vélo, les hommes ont systématiquement des distances moyennes de déplacements supérieures à celles des femmes, eux parcourant en moyenne 750 m à pied et 3,2 km à vélo, et elles 730 m à pied et 1,8 km à vélo.

Il est important de souligner que pour les trajets en automobile, la distance moyenne de parcours n'est que de 7,6 km pour les conducteurs et de 5,6 km pour les passagers, ce qui laisse penser qu'un très grand nombre de déplacements en automobile sont réalisés sur de très petites distances, probablement franchissables à pied ou à vélo.

Les données indiquent que 98,0 % des déplacements en transport actif de moins de 500 m ont été accomplis à pied et que la proportion de déplacements à pied diminue au fur et à mesure que la distance augmente. On observe également que les déplacements de plus de 5 km représentent seulement 0,5 % des trajets piétons et 13,1 % des déplacements à vélo (Figure 9). Ainsi, une très grande majorité des déplacements par transport actif font moins de 5 km.

Plusieurs autres chiffres significatifs peuvent être mis en évidence :

- ✓ 46,7 % des déplacements piétons font moins de 500 m
- ✓ 7,1 % des déplacements à vélo font moins de 500 m
- ✓ 95,8 % des déplacements piétons font moins de 2 km
- ✓ 59,1 % des déplacements à vélo font moins de 2 km
- ✓ 86,9 % des déplacements à vélo font moins de 5 km

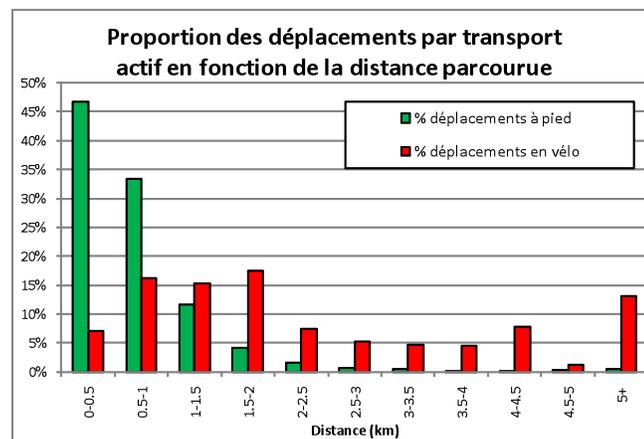


Figure 9 : Distribution des déplacements en fonction des distances (source enquête OD Montréal 2008)

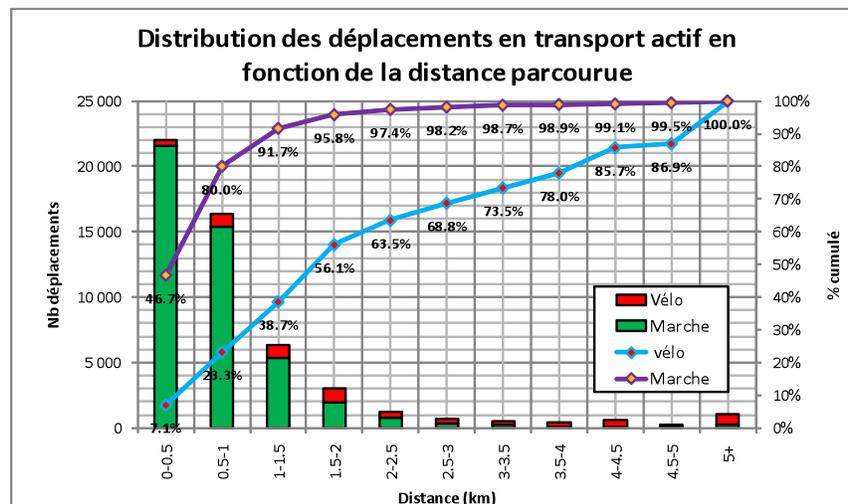


Figure 10 : Distribution des déplacements par transport actif (source enquête OD Montréal 2008)

4.4 Distribution temporelle des déplacements par transport actif

L'étude de la distribution temporelle des déplacements par transport actif de la ville de Longueuil révèle que 58,3 % ont lieu pendant les deux périodes de pointe. Cela signifie que ces modes de transport ne sont pas uniquement utilisés pour un usage récréatif, mais bien pour des déplacements utilitaires (Figure 11). Par ailleurs, pendant ces périodes, les déplacements cyclistes sont plus fréquents que les trajets piétons (60,4 % contre 58,0 %).

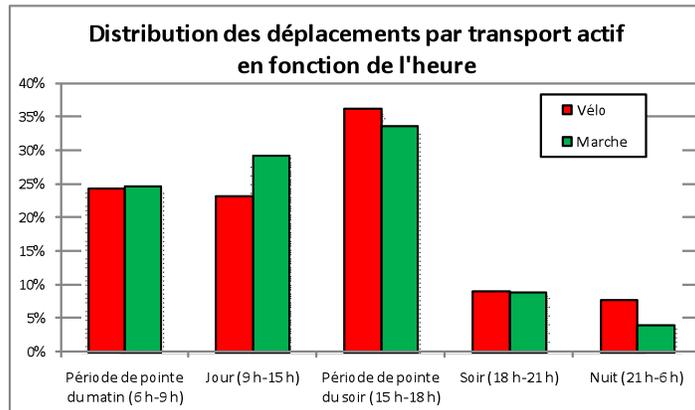


Figure 11 : Distribution des déplacements par transport actif en fonction de l'heure (source enquête OD Montréal 2008)

Aussi, 1,1 % des déplacements par transport actif ont lieu entre minuit et 6 h du matin tandis que 2,0 % des déplacements totaux des résidents de la ville de Longueuil s'effectuent sur cette plage horaire.

En ce qui a trait aux motifs de déplacement, on observe que les trajets pour les motifs de travail et d'étude représentent 19,9 % des déplacements totaux entre 6 h et 9 h, et 4,3 % entre 12 h et 15 h. En outre, les retours au domicile ont principalement lieu en fin de journée puisqu'ils correspondent à 7,3 % des déplacements totaux avant midi, contre 31,0 % entre 15 h et 21 h. De la même manière, les déplacements pour un autre motif ont généralement lieu en fin de journée (6,5 % entre 15 h et 18 h et 3,4 % en période de pointe du matin) (Figure 12).

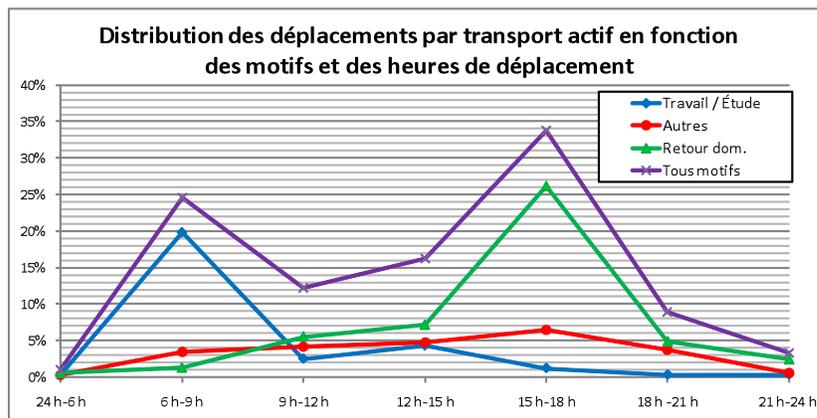


Figure 12 : Distribution des déplacements par transport actif en fonction des motifs de déplacement et de l'heure (source enquête OD Montréal 2008)

La distribution suivant les plages horaires révèle que la période de pointe du matin (de 6 h à 9 h) est constituée d'une majorité de déplacements pour motif de travail/études (81,1 %) contre 13,8 % pour les autres motifs (magasinage, loisirs et autres). À l'inverse, pendant la période de pointe du soir (de 15 h à 18 h), 77,3 % des déplacements ont pour motif le retour au domicile. La proportion de déplacements pour motifs de magasinage, de loisirs et autres varie au cours de la journée pour atteindre un sommet à 41,6 % entre 18 h et 21 h (Figure 13).

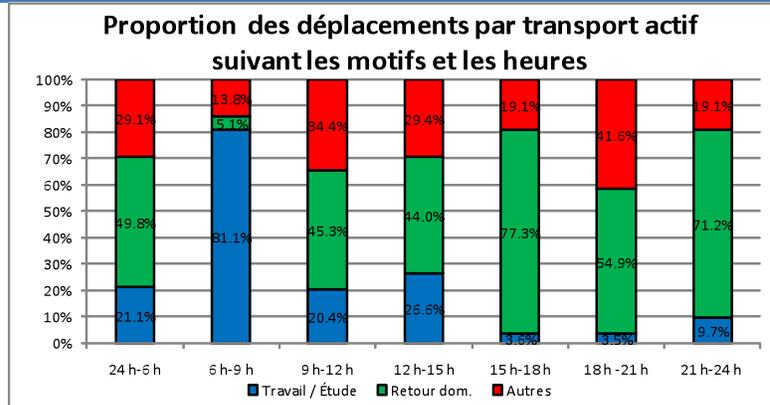
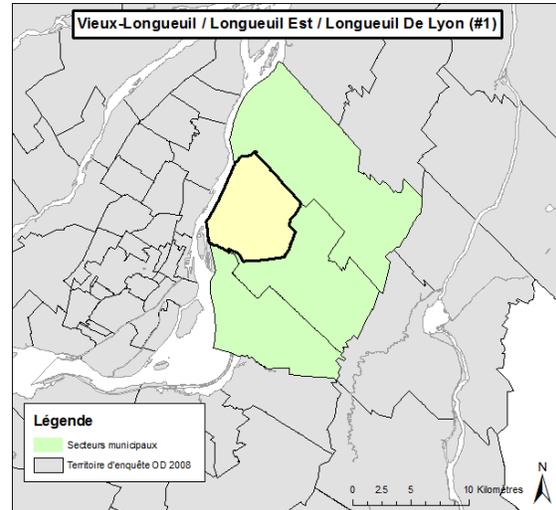


Figure 13 : Proportion des déplacements par transport actif suivant les motifs et les heures (source enquête OD Montréal 2008)

Vieux-Longueuil / Longueuil Est / Longueuil De Lyon (# 1)

Faits saillants : C'est dans ce regroupement que l'on retrouve la plus importante utilisation des modes actifs (12,2 % des trajets dont 10,6 % pour la marche et 1,6 % pour le vélo). 27,3 % de tous les déplacements par transport actif sont effectués pour des motifs de travail ou d'étude. L'âge moyen des marcheurs et cyclistes est de 31,9 ans ce qui est inférieur à la moyenne du secteur (39,6 ans) et 46,2 % des marcheurs et cyclistes ont moins de 25 ans. La motorisation des marcheurs et cyclistes est plus faible que la moyenne du secteur (23,7 % de personnes non motorisées contre 12,0 % pour le secteur). Le transport collectif représente près de 14,9 % des déplacements et l'automobile reste un mode de transport très utilisé (66,0 % des déplacements). La très forte densité de population (plus de 19 000 personnes/km²) et la proximité des services de la ville pourraient expliquer pourquoi les transports actifs sont les plus utilisés dans ces secteurs de la ville de Longueuil.

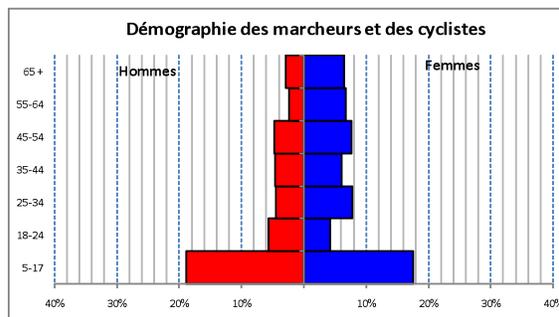
Localisation spatiale des secteurs (regroupés)



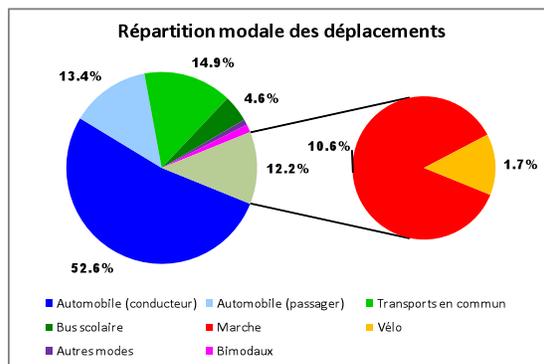
Caractéristiques des secteurs

Population (pers.)	130 070
Ménages	59 280
Densité population (perso./km ²)	19 360
Densité ménages (mén./km ²)	8 820
Taille moyenne ménages (pers.)	2,15
Nb personnes sans automobile	12,0 %
Nb moyen véhicules/ménage	1,19
% marcheurs	10,2 %
% cyclistes	1,6 %
Nb déplacements marche	29 030
Nb déplacements vélo	4 650
Nb déplacements totaux	274 940

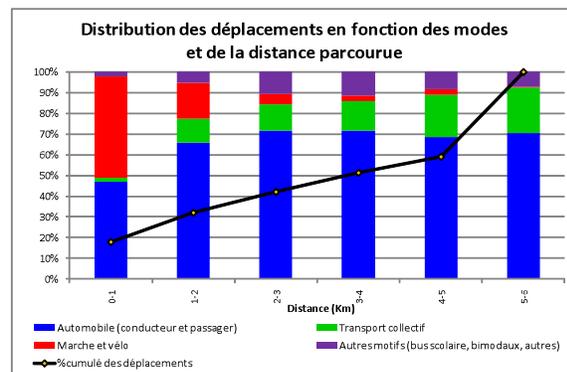
Démographie des marcheurs et des cyclistes



Répartition modale



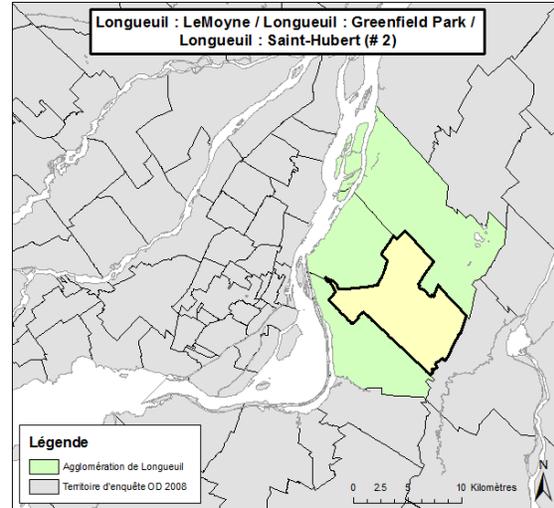
Distances et modes de déplacement



Longueuil : LeMoynes / Longueuil : Greenfield Park / Longueuil : Saint-Hubert (# 2)

Faits saillants : Dans ce second regroupement de secteurs de la ville de Longueuil, l'usage des modes actifs est moins soutenu. Près de 9,0 % des déplacements quotidiens sont accomplis par mode actif (dont 8,2 % à pied et 0,9 % à vélo) tandis que plus de 69,4 % des déplacements sont réalisés en automobile. La motorisation des ménages de ces secteurs est élevée avec seulement 5,4 % de personnes non motorisées et en moyenne 1,4 véhicules/ménage (contre 9,1 % de personnes non motorisées et en moyenne 1,3 véhicule/ménage pour la ville). Les moins de 18 ans représentent 50,4 % des marcheurs et cyclistes alors qu'ils ne comptent que pour 16,4 % de la population. Ceci implique que près de 52,7 % des marcheurs et cyclistes sont des étudiants. L'éloignement du centre-ville de Longueuil ainsi que la densité de population plus faible qu'au centre-ville pourraient expliquer l'usage plus soutenu des modes motorisés au détriment des modes actifs.

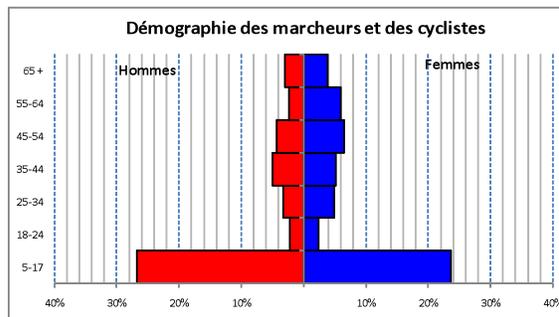
Localisation spatiale des secteurs (regroupés)



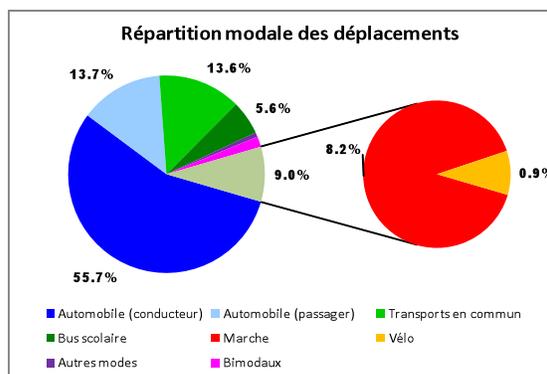
Caractéristiques des secteurs

Population (pers.)	99 260
Ménages	39 440
Densité population (perso./km ²)	1 380
Densité ménages (mén./km ²)	550
Taille moyenne ménages (pers.)	2,48
Nb personnes sans automobile	5,4 %
Nb moyen véhicules/ménage	1,44
% marcheurs	8,0 %
% cyclistes	0,9 %
Nb déplacements marche	17 140
Nb déplacements vélo	1 830
Nb déplacements totaux	210 160

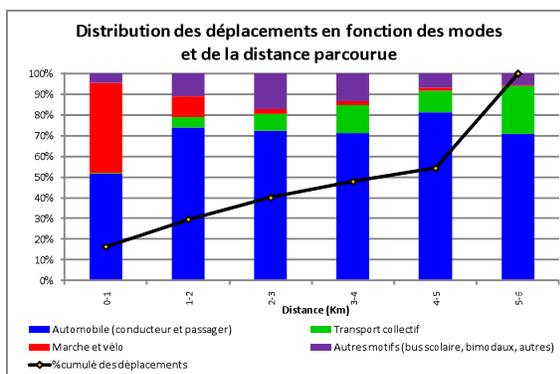
Démographie des marcheurs et des cyclistes



Répartition modale



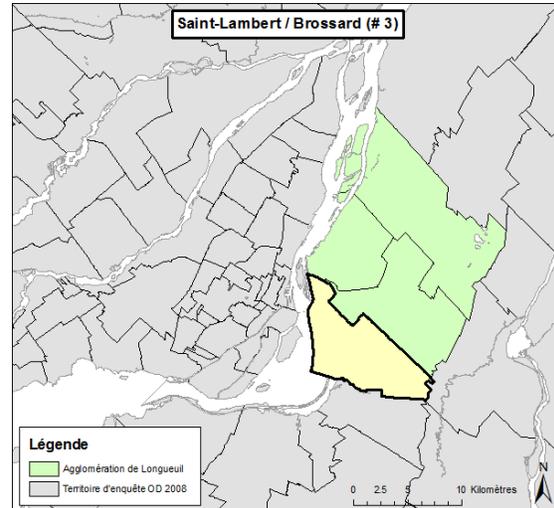
Distances et modes de déplacement



Saint-Lambert / Brossard (# 3)

Faits saillants : C'est dans ce regroupement de secteurs de l'agglomération de Longueuil que l'on retrouve la plus importante part modale pour le transport collectif. 17,4 % des déplacements sont réalisés en transport en commun contre 14,3 % pour toute l'agglomération et 14,9 % pour le regroupement 1 (centre-ville de Longueuil). La forte motorisation des ménages (5,3 % de personnes non motorisées et en moyenne 1,4 véhicule/ménage) entraîne également un usage très soutenu de l'automobile (66,0 % des déplacements). Les transports actifs correspondent à 8,2 % des déplacements quotidiens, dont 7,3 % à pied et 0,9 % à vélo. Les marcheurs et cyclistes sont généralement jeunes (43,0 % ont moins de 18 ans); 47,0 % d'entre eux sont étudiants et 29,4 % des travailleurs. Près de 28,1 % des marcheurs et cyclistes sont des femmes de plus de 35 ans contre 14,9 % pour les hommes de plus de 35 ans.

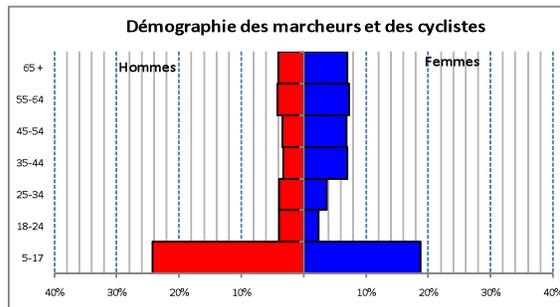
Localisation spatiale des secteurs (regroupés)



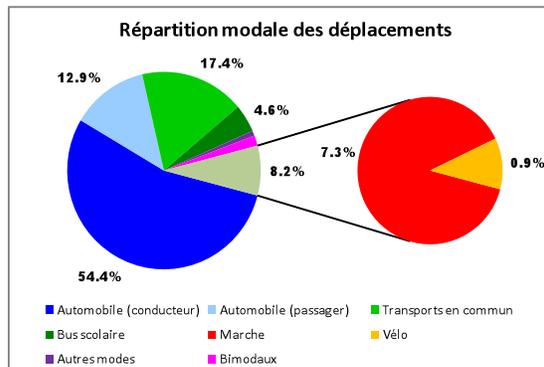
Caractéristiques des secteurs

Population (pers.)	92 750
Ménages	36 870
Densité population (perso./km ²)	1 470
Densité ménages (mén./km ²)	580
Taille moyenne ménages (pers.)	2,46
Nb personnes sans automobile	5,3 %
Nb moyen véhicules/ménage	1,42
% marcheurs	7,1 %
% cyclistes	0,9 %
Nb déplacements marche	14 220
Nb déplacements vélo	1 800
Nb déplacements totaux	195 720

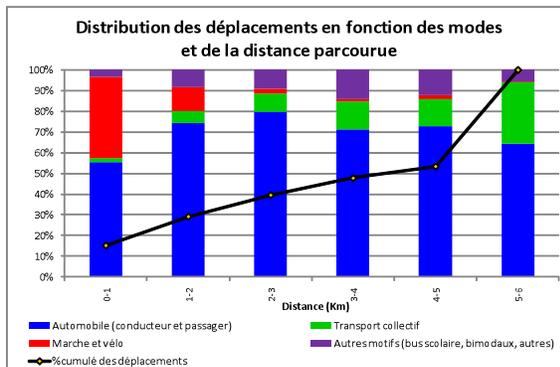
Démographie des marcheurs et des cyclistes



Répartition modale



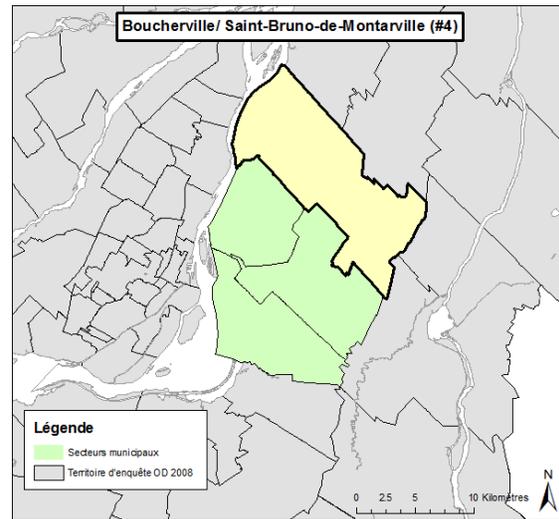
Distances et modes de déplacement



Boucherville/ Saint-Bruno-de-Montarville (# 4)

Faits saillants : L'utilisation de l'automobile est particulièrement fréquente dans ces secteurs (74,1 % des déplacements). De toute l'agglomération de Longueuil, c'est là que l'on marche le moins. Le transport actif (1,0 % de déplacements à vélo et 5,5 % de déplacements à pied) est majoritairement emprunté par les enfants (47,0 % ont moins de 17 ans) et par les femmes entre 55 et 64 ans (7,0 %). Les hommes entre 25 et 34 ans n'utilisent pratiquement pas les transports actifs puisque 0,7 % des marcheurs et cyclistes sont des hommes de cette tranche d'âge. Plusieurs caractéristiques distinguent ces secteurs des secteurs centraux : très faible densité de population (500 personnes/km²); très forte motorisation (1,9 % de personnes non motorisées); taille des ménages plus grande (10,6 % de ménage d'une seule personne contre 28,6 % pour l'agglomération) et une faible utilisation des transports collectifs (9,5 % des déplacements totaux).

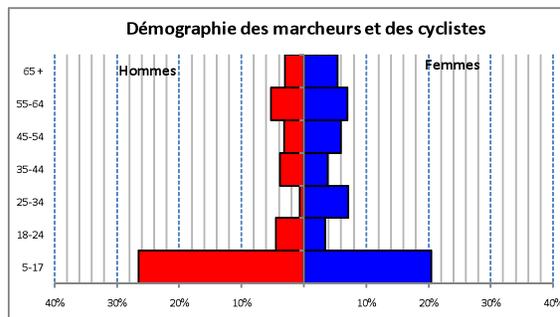
Localisation spatiale des secteurs regroupés



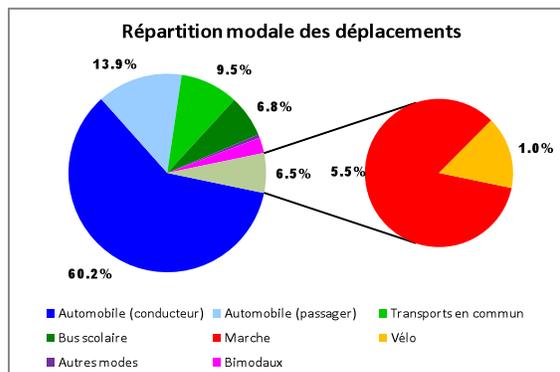
Caractéristiques des secteurs

Population (pers.)	63 450
Ménages	24 170
Densité population (perso./km ²)	500
Densité ménages (mén./km ²)	190
Taille moyenne ménages (pers.)	2,6
Nb personnes sans automobile	1,9 %
Nb moyen véhicules/ménage	1,6
% marcheurs	5,6 %
% cyclistes	1,3 %
Nb déplacements marche	7 410
Nb déplacements vélo	1 390
Nb déplacements totaux	135 280

Démographie des marcheurs et des cyclistes



Répartition modale



Distances et modes de déplacement

