

Regard sur la mobilité de la population québécoise

par Marie-Andrée Gravel

Données sociodémographiques en bref, juin 2014
Volume 18, numéro 3, p. 23-30

Notice bibliographique suggérée :

GRAVEL, Marie-Andrée (2014). « Regard sur la mobilité de la population québécoise », *Données sociodémographiques en bref*, vol. 18, n° 3, juin, Institut de la statistique du Québec, p. 23-30.

Dépôt légal
Bibliothèque et Archives Canada
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
2^e trimestre 2014
ISSN 1715-6378 (en ligne)
© Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec, 1996

Toute reproduction autre qu'à des fins de consultation personnelle est interdite sans l'autorisation du gouvernement du Québec.
www.stat.gouv.qc.ca/droits_auteur.htm

Regard sur la mobilité de la population québécoise

par Marie-Andrée Gravel¹

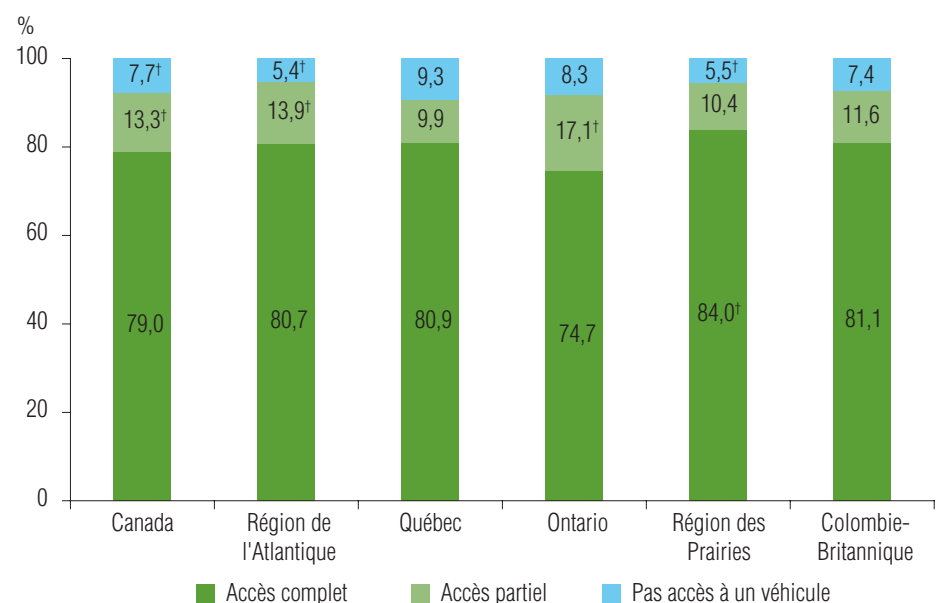
Marquée par les transformations sociales et urbaines des dernières décennies, la mobilité de la population québécoise s'est considérablement accrue et modifiée (Vandersmissen, 2006). L'étalement urbain propre aux agglomérations nord-américaines et l'augmentation de la présence féminine sur le marché du travail sont notamment responsables des changements notables. On remarque conséquemment la motorisation massive des ménages à l'échelle québécoise, une croissance de la proportion de détenteurs de permis de conduire et de véhicules en circulation, parallèlement à une certaine bonification et diversification de l'offre de transport collectif (SAAQ, 2013).

Malgré les problématiques associées à ces nouvelles réalités, notamment l'augmentation de la congestion routière et les défis relatifs à la mobilité durable, la dépendance québécoise à l'automobile demeure (Brisbois, 2010; *Vivre en ville*, 2013). En s'appuyant sur les données de l'*Enquête sociale générale* de 2010, cet article vise principalement à évaluer l'accès et l'utilisation de la population québécoise des divers modes de transport, ainsi qu'à saisir les différents facteurs sociaux, économiques et environnementaux qui déterminent l'utilisation régulière des transports en commun.

L'accès à un véhicule privé est plus élevé dans les régions canadiennes moins urbanisées

À la lumière des résultats obtenus, on note que l'accès à un véhicule privé varie selon la région canadienne de résidence (figure 1). Ainsi, la proportion de la population québécoise qui n'a aucun accès à un véhicule est supérieure à celle de la région de l'Atlantique et des Prairies. Cette tendance pourrait être expliquée par une plus faible proportion de population urbaine² dans ces régions comparativement à celle du Québec, par la diversité de l'offre en transport collectif plus grande en milieu urbain, ainsi que la proximité des services étant plus faible en milieu rural. Soulignons que l'accès complet à un véhicule est plus faible en Ontario, la province présentant la plus forte proportion de population urbaine au pays (données non présentées).

Figure 1
Répartition de la population¹ selon le type d'accès à un véhicule privé et la région de résidence, 2010



[†] Différence significative avec l'estimation du Québec au seuil de 5%.

1. Parmi la population de 15 ans et plus, à l'exception des résidents à plein temps des établissements institutionnels.

Source : Statistique Canada, *Enquête sociale générale* de 2010, fichier de microdonnées à grande diffusion, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

1. L'auteure remercie Marie-Hélène Vandersmissen, professeure au département de géographie de l'Université Laval, sa collègue Suzanne Asselin pour leurs commentaires sur la version initiale du texte, ainsi que Luc Belleau pour son soutien méthodologique.

2. Dans le cadre de cette étude, la population urbaine est définie comme étant l'ensemble des individus résidant dans une région métropolitaine de recensement (RMR) ou une agglomération de recensement (AR). Pour plus de détails concernant les définitions, veuillez consulter la documentation à l'adresse suivante : [En ligne]. [www.statcan.gc.ca/pub/93-600-x/2010000/definitions-fra.htm].

Définitions

Type d'accès à un véhicule privé

Le type d'accès dépend de la fréquence à laquelle un individu dispose d'un véhicule privé. Un individu ayant toujours un véhicule à sa disposition est considéré comme ayant un accès complet, tandis que l'accès restreint correspond aux individus qui ont parfois ou rarement un véhicule à leur disposition (figure 1). Les données de l'ESG ne permettent pas de déterminer la possession ou la location à long terme d'un véhicule, tout comme le nombre de véhicules par ménage.

Principaux modes de transport

Lors de la tenue de l'ESG, les répondants sont interrogés sur le moyen de transport le plus souvent utilisé lors d'une semaine type (figure 2). L'ensemble de la population québécoise de 15 ans et plus est ciblé par cette variable.

Besoin d'accompagnement

Les individus ayant des besoins d'accompagnement sont ceux qui ont déclaré avoir tout le temps ou parfois besoin de quelqu'un pour les conduire quelque part (rendez-vous, commissions, etc.) (tableau 1). Ces personnes peuvent avoir accès ou non à un véhicule, les raisons du besoin pouvant varier.

Utilisation régulière du transport en commun

Dans cette étude, un individu est considéré comme un utilisateur régulier de transport en commun lorsqu'il l'utilise au moins quelques fois par mois. Afin de bien saisir les comportements de mobilité adoptés par la population, seuls les individus ayant accès à un réseau de transport en commun à proximité, soit à distance de marche, ont été considérés (tableaux 2 et 3).

Note méthodologique

Les résultats présentés dans cet article sont tirés des données de l'*Enquête sociale générale* de 2010³. Tenue par Statistique Canada, cette enquête a pour principal objectif de suivre l'évolution des modes de vie et du bien-être de la population canadienne. Les individus âgés de 15 ans et plus constituent la population ciblée, à l'exception des résidents à plein temps des établissements institutionnels et de la population des territoires canadiens. En 2010, l'échantillon à l'échelle canadienne est de 15 390 répondants, dont 2 277 provenant du Québec. Les estimations présentées dans cette étude sont pondérées et tiennent également compte du plan de sondage. Leur précision a été calculée à partir de la méthode de l'autoamorçage (de l'anglais *bootstrap*) et les intervalles de confiance sont présentés dans l'ensemble des tableaux. Les différences significatives entre les variables ont pour leur part été décelées par l'utilisation du test du khi-deux, et ce, au seuil de 5 %. Pour inclure le plus grand nombre de répondants, l'information manquante de la variable du revenu du ménage figure à titre de catégorie distincte. Outre cette exception, l'ensemble des variables utilisées présentent un taux de non-réponse partielle de 5 % et moins.

Afin de cibler les variables explicatives de la probabilité d'utiliser régulièrement le transport en commun, lorsque disponible à proximité, une analyse de régression logistique a été privilégiée. L'ensemble des variables qui se sont avérées liées à l'utilisation régulière du transport en commun lors de l'analyse bivariée a été testé lors de la modélisation. Par contre, seules les variables indépendantes dont l'effet sur la variable dépendante était significatif à partir du seuil de confiance de 90 % (\ddagger : $p \leq 0,1$) ont été retenues.

3. Pour plus de détails sur le cycle 23 de l'*Enquête sociale générale*, veuillez consulter la documentation à l'adresse suivante: [En ligne]. [www23.statcan.gc.ca/imdb/p2SV_f.pl?Function=getSurvey&SDDS=4503&lang=fr&db=imdb&adm=8&dis=2].

Les jeunes et les personnes âgées ont davantage besoin d'accompagnement

Pour diverses raisons, les déplacements accompagnés peuvent s'avérer une alternative quant à la satisfaction des besoins de mobilité, même pour la population ayant accès à un véhicule. À la lumière des résultats obtenus, les femmes sont proportionnellement plus nombreuses à avoir régulièrement besoin que quelqu'un les conduise quelque part pour un rendez-vous ou des commissions par exemple. Ainsi, près du quart des femmes ont déclaré avoir souvent ou parfois besoin d'être accompagnées (23 %), tandis que cette proportion ne s'élève qu'à un peu plus d'un homme sur dix (12 %). Chez les hommes comme chez les femmes, ces besoins sont liés à l'âge. Le besoin d'accompagnement est plus répandu parmi les 15 à 24 ans des deux sexes; une réalité qui pourrait s'expliquer par le fait que la fréquence d'accès à un véhicule privé de ce groupe est plus restreinte, par une plus faible proportion de détenteurs de permis de conduire et des besoins de mobilité en évolution (SAAQ, 2013). En effet, selon Bachiri (2012), la mobilité des adolescents, en comparaison à celle des enfants plus jeunes, se traduit par une croissance de leur territoire d'action et la modification de leurs habitudes, comme les heures de leurs déplacements par exemple. Bien que dans une moindre mesure que chez les jeunes de 15 à 24 ans, les besoins réguliers en accompagnement sont aussi plus fréquents chez les personnes âgées de 65 ans et plus comparativement à la population de 25 à 64 ans. La diminution de la proportion de détenteurs de permis de conduire à partir de 75 ans, conjuguée à l'augmentation des incapacités expliquent probablement la croissance du besoin d'accompagnement. Par ailleurs, les personnes de 65 ans et plus sont particulièrement présentes dans les premières banlieues des agglomérations, résultat des premières vagues d'étalement urbain datant du milieu du XX^e siècle. Leurs aspirations quant au vieillissement à domicile doublées de

Tableau 1

Proportion de la population¹ québécoise ayant besoin d'être accompagnée dans leurs déplacements selon le groupe d'âge et le sexe, 2010

	Besoins d'accompagnement ²		Besoins d'accompagnement comblés ³	
	%	IC 95 %	%	IC 95 %
Hommes	11,8	9,68 – 13,89	89,9	83,25 – 94,56
15 à 24 ans	31,6	23,77 – 39,41	93,0	81,23 – 98,43
25 à 64 ans	7,1	5,15 – 9,46	84,2	70,80 – 93,07
65 ans et plus	13,1*	8,55 – 18,84	96,8	83,19 – 99,92
Total (k)	3 236,5		380,3	312,0 – 448,5
Femmes	23,2	20,55 – 25,74	94,3	90,82 – 96,73
15 à 24 ans	40,2	31,10 – 49,29	96,7	88,07 – 99,66
25 à 64 ans	16,4	13,47 – 19,38	90,6	83,90 – 95,16
65 ans et plus	33,8	28,59 – 39,00	98,5	94,66 – 99,82
Total (k)	3 328,9		772,8	685,7 – 860,0
Ensemble de la population	17,6	15,90 – 19,22	92,9	89,85 – 95,19
15 à 24 ans	35,8	29,86 – 41,80	95,0	88,82 – 98,36
25 à 64 ans	11,7	9,96 – 13,53	88,7	82,89 – 93,04
65 ans et plus	24,7	21,13 – 28,27	98,1	94,37 – 99,65
Total (k)	6 565,5		1 153,1	1 043,3 – 1 263,0

* Coefficient de variation entre 15 % et 25 %; interpréter avec prudence.

1. Parmi la population de 15 ans et plus, à l'exception des résidents à plein temps des établissements institutionnels.
2. Les individus ayant des besoins d'accompagnement sont ceux qui ont déclaré avoir tout le temps ou parfois besoin de quelqu'un pour les conduire quelque part (rendez-vous, commissions, etc.).
3. Les individus dont les besoins en accompagnement sont comblés sont ceux qui ont déclaré être tout le temps ou parfois conduit par quelqu'un lors de besoins.

Source: Statistique Canada, *Enquête sociale générale* de 2010, fichier de microdonnées à grande diffusion, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

leurs habitudes centrées sur l'automobile représentent un défi quant à leurs besoins de mobilité (Lord et coll., 2009).

Parmi la population ayant déclaré avoir régulièrement besoin d'accompagnement dans ses déplacements, une large majorité de ces besoins était comblée de manière régulière, soit tout le temps ou parfois (93 %). La satisfaction des besoins d'accompagnement n'est pas liée de façon significative au sexe, mais bien au groupe d'âge. Il semble alors que les populations jeunes (95 %) et âgées (98 %) soient proportionnellement plus nombreuses à voir leurs besoins comblés de façon régulière, comparativement à ceux des 25 à 64 ans (89 %).

L'automobile domine largement parmi les principaux modes de transport

Au Québec, l'automobile demeure le mode de transport le plus largement utilisé par la population (figure 2). En effet, près de huit personnes sur 10 l'utilisent comme principal mode de transport dans une semaine, la grande majorité comme conducteur (70 %). L'utilisation de l'automobile comme conducteur est plus fréquente chez les hommes (77 % c. 61 %), tandis qu'on retrouve une plus forte proportion de passagers chez les femmes (14 % c. 5 %). On note le même écart significatif entre les sexes pour le transport en commun, les femmes étant proportionnellement plus nombreuses à l'utiliser comme principal mode de transport (16 % c. 11 %). Pour

l'ensemble de la population québécoise, la part du transport en commun est d'environ 13 %. Ce résultat augmente à 19 % chez la population ayant accès à un réseau de transport en commun à proximité (données non présentées). De façon générale, un peu plus d'une personne sur vingt (6 %) opte pour la marche ou la bicyclette comme principal mode de transport dans une semaine type. L'utilisation des transports actifs, soit la marche et le vélo, ne diffère pas significativement entre les sexes.

La possession d'un véhicule privé freine l'utilisation du transport en commun

La population ciblée par cette section est l'ensemble des individus n'ayant pas utilisé le transport en commun dans les 12 derniers mois et ayant accès à un réseau à distance de marche. Les raisons quant à la non-utilisation ne sont pas mutuellement exclusives.

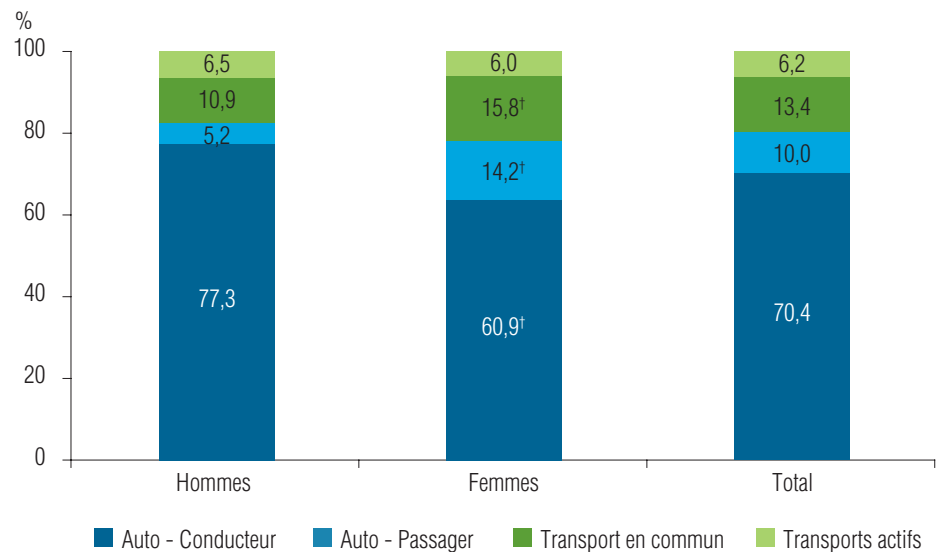
De manière générale, les raisons associées au faible besoin sont les plus fréquemment invoquées par la population à l'étude quant à la non-utilisation du transport en commun, particulièrement la possession d'une automobile (figure 3). Ainsi, plus de six personnes sur dix n'ayant pas utilisé le transport en commun dans les 12 derniers mois ont déclaré que la possession d'une automobile constitue une des raisons (63 %). Suivent les raisons liées à la qualité et la diversité de l'offre en transport, soit l'horaire (16 %), ainsi que les circuits qui ne conviennent pas (10 %). Outre l'incapacité physique ou mentale limitant l'utilisation du transport en commun (3 %), la qualité des estimations quant aux raisons d'ordre personnel ne nous permet pas de les diffuser.

L'utilisation régulière du transport en commun : entre conditions favorables et nécessités

Parmi la population ayant accès à un réseau de transport en commun à proximité, les femmes sont, toutes proportions gardées, plus nombreuses à l'utiliser de manière régulière (37 % c. 31 %)

Figure 2

Répartition de la population¹ québécoise selon le principal mode de transport utilisé dans une semaine type selon le sexe, 2010



† Différence significative avec l'estimation des hommes au seuil de 5 %.

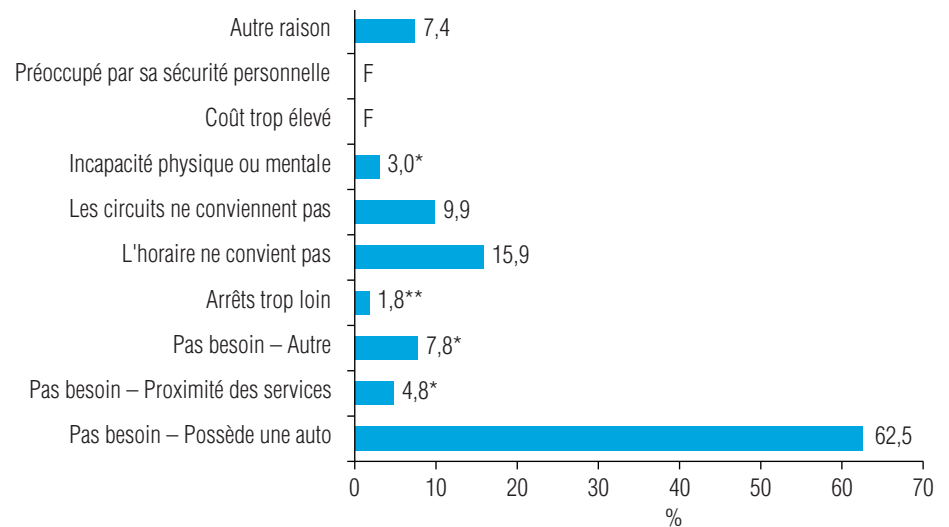
1. Parmi la population de 15 ans et plus, à l'exception des résidents à plein temps des établissements institutionnels.

2. Les transports actifs comprennent la marche et le vélo.

Source : Statistique Canada, *Enquête sociale générale* de 2010, fichier de microdonnées à grande diffusion, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Figure 3

Proportion de la population¹ québécoise ayant accès au transport en commun selon la raison de la non-utilisation du transport en commun, 2010



* Coefficient de variation entre 15 % et 25 %; interpréter avec prudence.

** Coefficient de variation entre 25 % et 33 %; estimation imprécise, fournie à titre indicatif seulement.

F Donnée peu fiable, ne peut être diffusée.

1. Parmi la population de 15 ans et plus n'ayant pas utilisé le transport en commun dans les 12 derniers mois et ayant accès à un réseau de transport en commun à proximité, à l'exception des résidents à plein temps des établissements institutionnels.

Note : Les raisons pour ne pas utiliser le transport en commun ne sont pas mutuellement exclusives. Il se peut donc que la somme des parties ne soit pas égale à 100.

Source : Statistique Canada, *Enquête sociale générale* de 2010, fichier de microdonnées à grande diffusion, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

(tableau 2). Par ailleurs, un peu plus de six individus âgés de 15 à 24 ans sur dix utilisent de façon régulière le transport en commun (61 %) comparativement à environ 31 % chez les 25 à 64 ans et seulement 22 % parmi la population de 65 ans et plus. Aussi, on retrouve une plus forte proportion d'utilisateurs réguliers chez les individus faisant partie d'une famille monoparentale (48 %) ou chez les personnes seules (41 %). Les familles monoparentales étant considérées comme l'un des groupes les plus défavorisés de la société, leur déficit de mobilité, caractérisé entre autres choses par un accès restreint à un véhicule privé, explique leur utilisation accrue du transport en commun (Lopez-Castro et coll., 2014). De plus, la proportion d'utilisateurs réguliers est plus faible parmi les individus ayant trois enfants ou plus âgés de 0 à 14 ans vivant dans leur ménage comparativement à ceux n'ayant aucun enfant (17 % c. 36 %). Enfin, les individus faisant partie des minorités visibles sont, en proportion, beaucoup plus nombreux à utiliser le transport en commun que ceux n'en faisant pas partie (64 % c. 31 %).

Soulignons la forte proportion d'individus utilisant le transport en commun chez les diplômés universitaires (41 %). Fait non surprenant, on remarque une certaine diminution de la proportion d'utilisateurs réguliers à mesure que le revenu du ménage augmente. Toutefois, une remontée est observée pour les ménages ayant déclaré un revenu de 100 000 \$ et plus. La plus grande utilisation des transports en commun parmi les personnes à haut revenu ou ayant une scolarité universitaire illustre la disponibilité accrue des ressources en transports dans les quartiers favorisés, souvent localisés près des grands axes routiers. Ainsi, tandis que ces conditions favorisent le transport en commun, son utilisation par les populations défavorisées pourrait relever d'une contrainte liée à leur faible motorisation.

Les résultats de l'analyse bivariée montrent que le genre de logement est lié de façon significative à l'utilisation du transport en commun. L'utilisation de la variable relative au logement vient partiellement pallier le manque d'information sur le contexte de l'environnement local des répondants de l'ESG de 2010. On peut associer les maisons individuelles à une plus faible densité, tandis que les appartements dans un immeuble de cinq étages et plus évoquent une densité plus forte. Ainsi, on observe que les utilisateurs réguliers sont moins nombreux lorsque la densité est plus faible (23 %).

Sans grande surprise, le fait de détenir ou non un permis de conduire est relié à l'utilisation du transport en commun, tout comme le type d'accès à un véhicule privé. Tandis qu'environ le quart des détenteurs de permis de conduire utilisent régulièrement le transport en commun à proximité, plus des trois quarts de la population sans permis adoptent le même mode de transport. Aussi, seulement un individu ayant un accès complet à un véhicule sur cinq utilise régulièrement le transport en commun. Cette proportion grimpe à environ 80 % chez les individus n'ayant aucun accès à un véhicule. Rappelons que ces données ne réfèrent qu'à la population ayant accès au réseau de transport en commun à proximité.

Le marché potentiel principal des agences de transport en commun est constitué des individus et des ménages motorisés, en leur offrant une alternative à l'automobile. Selon Vandersmissen et coll. (2004), la population ayant un accès restreint et discontinu pourrait par contre constituer un groupe plus disposé à modifier ses comportements de mobilité et à opter pour le transport collectif comparativement à ceux ayant un accès complet et continu à un véhicule.

Les facteurs sociodémographiques et environnementaux influencent l'usage du transport en commun

L'analyse de régression montre au tableau 3 que le groupe d'âge, le revenu du ménage, le niveau de scolarité, le nombre d'enfants de 0 à 14 ans dans le ménage, le genre de logement, le type d'agglomération, le lieu de l'activité principale, le statut de minorité visible, le permis de conduire et le type d'accès à un véhicule sont déterminants dans la probabilité d'utiliser de manière régulière le transport en commun. Quoique l'existence d'une association ait été démontrée par l'analyse bivariée, le sexe ne semble pas influencer de manière significative cette même probabilité et a donc été exclu du modèle, tout comme la distance entre le domicile et le travail et le type de famille. Rappelons que la modélisation porte uniquement sur la population ayant accès au transport en commun à proximité.

Les résultats démontrent une certaine diminution des probabilités d'utilisation régulière du transport en commun selon l'âge; les jeunes de 15 à 24 ans étant largement plus susceptibles d'être des utilisateurs réguliers que les individus de 65 ans et plus (RC=5,6). Toutes choses étant égales par ailleurs, les minorités visibles sont, à l'image des populations jeunes, plus enclines à l'adoption de ce comportement de mobilité durable. Les résultats quant au revenu présentent deux tendances distinctes. Ainsi, la probabilité d'adopter le transport en commun est plus forte chez les individus ayant déclaré un revenu du ménage de 30 000 \$ et moins, tout comme ceux ayant déclaré 100 000 \$ et plus. Comme il a été mentionné auparavant, ces résultats portent à croire que la raison de l'utilisation diffère. Ainsi, on peut supposer que les ménages à faible revenu pourraient utiliser le transport en commun pour des raisons d'ordre financier et une plus faible motorisation, alors que les ménages mieux nantis sont localisés de façon plus favorable pour le transport en commun, notamment dans les

centres. Les résultats quant au niveau de scolarité appuient cette piste de réflexion. Ainsi, le fait d'être détenteur d'un diplôme universitaire, comparativement à aucun diplôme, augmente considérablement les chances d'utiliser le transport en commun.

D'autre part, le nombre d'enfants âgés de 0 à 14 ans vivant dans le ménage influence significativement la probabilité d'utiliser le transport en commun de façon régulière. Ainsi, le fait de n'avoir aucun, un ou deux enfants fait croître les chances d'adopter ce comportement de mobilité, en comparaison à

trois enfants ou plus. Plus le nombre d'enfants vivant dans le ménage est élevé, plus le caractère contraignant des déplacements en transport en commun ressort et influence le choix modal. Selon Vandersmissen (2011), les déplacements pour l'accompagnement d'enfants en milieu urbain québécois sont

Tableau 2

Proportion de la population¹ québécoise utilisant régulièrement le transport en commun selon certaines caractéristiques sociodémographiques et économiques, 2010

	Utilisateurs réguliers du transport en commun ²		Utilisateurs réguliers du transport en commun ²	
	%	IC 95 %	%	IC 95 %
Total (%)	34,2	31,63 – 36,86		
Sexe				
Homme	30,7	26,57 – 34,82		
Femme	37,4	33,92 – 40,97		
Groupe d'âge				
15 à 24 ans	61,0	52,47 – 69,57		
25 à 64 ans	31,1	28,03 – 34,25		
65 ans et plus	21,8	17,06 – 26,46		
Type de famille				
Couple seulement	22,3	18,11 – 26,55		
Famille intacte	35,9	30,83 – 41,03		
Famille recomposée	29,6*	17,23 – 44,51		
Famille monoparentale	48,3	40,24 – 56,34		
Personne seule	40,8	35,74 – 45,85		
Nombre d'enfants âgés de 0 à 14 ans dans le ménage				
Aucun	35,5	32,40 – 38,55		
Un	29,9	22,18 – 38,53		
Deux	36,2	26,91 – 45,47		
Trois enfants et plus	17,2**	8,50 – 29,47		
Niveau de scolarité				
Diplôme universitaire	40,7	35,35 – 46,08		
Diplôme d'études post-secondaires	26,2	21,43 – 31,06		
Diplôme d'études secondaires	34,4	28,48 – 40,24		
Sans diplôme	37,4	31,20 – 43,64		
Revenu du ménage				
Moins de 30 000 \$			53,7	46,62 – 60,74
30 000 \$ à 59 999 \$			29,4	24,71 – 34,07
60 000 \$ à 99 999 \$			23,2	17,73 – 28,70
100 000 \$ et plus			32,1	25,96 – 38,23
Non-réponse ³			42,4	35,89 – 48,92
Minorité visible				
Oui			63,9	51,68 – 74,84
Non			31,3	28,65 – 34,03
Lieu de l'activité principale				
Hors du domicile			38,4	35,05 – 41,81
Au domicile			25,8	21,75 – 29,76
Genre de logement				
Maison individuelle			23,3	19,64 – 26,89
Appartement dans un immeuble de moins de 5 étages			46,2	40,68 – 51,71
Appartement dans un immeuble de 5 étages et plus			43,3	31,68 – 54,87
Autre ⁴			47,9	41,39 – 54,45
Permis de conduire				
Oui			26,5	23,72 – 29,23
Non			71,9	66,05 – 77,69
Accès à un véhicule				
Accès complet			20,1	17,38 – 22,73
Accès restreint			76,3	68,36 – 83,13
Aucun accès			79,9	73,22 – 85,53
Total (k)			4 141,4	

* Coefficient de variation entre 15 % et 25 %; interpréter avec prudence.

** Coefficient de variation entre 25 % et 33 %; estimation imprécise, fournie à titre indicatif seulement.

F Donnée peu fiable, ne peut être diffusée.

1. Parmi la population de 15 ans et plus ayant accès à un réseau de transport collectif à proximité, à l'exception des résidents à plein temps des établissements institutionnels.

2. Un individu est considéré comme un utilisateur régulier lorsqu'il utilise le transport collectif au moins quelques fois par mois.

3. L'information manquante sur le revenu total du ménage figure à titre de catégorie distincte afin que l'on puisse inclure dans l'analyse les personnes qui n'ont pas répondu. La non-réponse partielle pour cette variable s'élève à 24,3 %.

4. La catégorie Autre > comprend les maisons jumelées ou doubles, en rangées, les duplex ainsi que les maisons mobiles.

Source: Statistique Canada, *Enquête sociale générale* de 2010, fichier de microdonnées à grande diffusion, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

en très grande majorité effectués en automobile, permettant de ce fait aux parents d'être maîtres de leur mobilité et de profiter du temps de déplacement comme d'un moment familial.

Aussi, le fait de résider dans un grand centre urbain, tel que les régions métropolitaines de recensement (RMR) et les agglomérations de recensement (AR), fait croître les chances d'être un utilisateur régulier du transport en commun. Ce résultat reflète bien la disponibilité, la diversité et la plus forte offre de transport en commun en milieu urbain, tout comme la localisation des ménages et des individus non motorisés, principaux usagers de ce mode de transport. D'autre part, le fait de résider dans un appartement, peu importe le nombre d'étages, ainsi que dans une maison jumelée, en rangées, dans un duplex ou une maison mobile augmente les chances d'être un utilisateur régulier comparativement aux personnes vivant dans des maisons individuelles. Par ailleurs, le fait de devoir sortir du domicile pour exercer son activité principale, soit travailler ou étudier par exemple, augmente la propension d'utilisation du transport en commun.

Loin d'étonner, le fait de ne pas détenir de permis de conduire fait croître les probabilités d'adopter régulièrement le transport en commun. On remarque également que le type d'accès à un véhicule influence largement cette même probabilité. L'accès restreint à un véhicule (RC=10,1), tout comme l'absence d'accès (RC=9,0), augmente donc de façon significative la propension à utiliser le transport en commun.

Conclusion

Les données de l'*Enquête sociale générale* de 2010 ont permis de confirmer la prépondérance de l'automobile quant à la mobilité de la population québécoise. Ainsi, approximativement huit personnes sur dix ont un accès complet et continu à un véhicule, tandis qu'un peu plus des trois quarts de la population de 15 ans et plus déclarent l'automobile comme étant leur principal mode de transport. Conséquence

Tableau 3

Déterminants de l'utilisation régulière¹ du transport en commun², Québec, 2010

	Sig	RC	IC 95 %
Groupe d'âge	+++		
15 à 24 ans		5,63 ⁺⁺⁺	2,80 – 11,34
25 à 44 ans		2,09 [†]	1,15 – 3,78
45 à 64 ans		1,47	0,86 – 2,53
65 ans et plus		-	
Revenu du ménage	++		
Moins de 30 000 \$		1,93 [†]	1,11 – 3,37
30 000 \$ à 59 999 \$		1,12	0,72 – 1,75
60 000 \$ à 99 999 \$		-	
100 000 \$ et plus		1,93 ⁺⁺	1,20 – 3,10
Non-réponse ³		1,38	0,79 – 2,44
Niveau de scolarité	+++		
Diplôme universitaire		3,56 ⁺⁺⁺	1,91 – 6,66
Diplôme d'études post-secondaires		1,21	0,65 – 2,22
Diplôme d'études secondaires		1,44	0,80 – 2,61
Sans diplôme		-	
Nombre d'enfants âgés de 0 à 14 ans dans le ménage	†		
Aucun		2,91 [†]	1,12 – 7,58
Un		1,70	0,62 – 4,66
Deux		2,90 [†]	1,07 – 7,90
Trois enfants et plus		-	
Genre de logement	+++		
Maison individuelle		-	
Appartement dans un immeuble de moins de 5 étages		2,01 ⁺⁺⁺	1,36 – 2,97
Appartement dans un immeuble de 5 étages et plus		1,39	0,67 – 2,88
Autre ⁴		2,36 [‡]	1,52 – 3,69
Type d'agglomération	†		
Grands centres de population urbains (RMR/AR)		6,40 [†]	1,36 – 30,16
Régions rurales et petits centres de population		-	
Lieu de l'activité principale	‡		
Hors du domicile		1,52 [‡]	0,97 – 2,38
Au domicile		-	
Statut de minorité visible	++		
Oui		2,94 ⁺⁺	1,48 – 5,86
Non		-	
Détenteur de permis de conduire	+++		
Oui		-	
Non		2,94 ⁺⁺⁺	1,49 – 4,23
Accès à un véhicule	+++		
Accès complet		-	
Accès restreint		10,06 ⁺⁺⁺	6,31 – 16,04
Aucun accès		9,00 ⁺⁺⁺	5,52 – 14,70

RC : Rapport de cote. Le rapport de cote calcule l'augmentation (ou la baisse) des chances qu'une personne utilise régulièrement le transport en commun en fonction de la valeur de la variable indépendante testée et de l'effet des autres variables du modèle. Un RC supérieur à 1 indique que les personnes présentant une caractéristique donnée sont plus susceptibles d'utiliser de façon régulière les transports en commun comparativement à la catégorie de référence, tandis qu'un RC inférieur à 1 signifie qu'elles le sont moins. La catégorie de référence de chacune des variables indépendantes est en italique.

Note : Seules les variables dont l'effet produit sur la variable dépendante est significatif ont été retenues dans le modèle de régression. Variables testées non retenues : le sexe, la distance entre le domicile et le travail, et le type de famille.

Seuil : ‡ : 0,1; † : 0,05; ++ : 0,01; +++ : 0,001.

1. Dans le cadre de cette étude, un individu est considéré comme un utilisateur régulier lorsqu'il utilise le transport commun au moins quelques fois par mois.
2. Parmi l'ensemble de la population de 15 ans et plus ayant accès à un réseau de transport en commun, à l'exclusion des personnes qui résident à temps plein dans un établissement institutionnel.
3. L'information manquante sur le revenu total du ménage figure à titre de catégorie distincte afin que l'on puisse inclure dans l'analyse les personnes qui n'ont pas répondu. La non-réponse partielle pour cette variable s'élève à 24,3 %.
4. La catégorie Autre comprend les maisons jumelées ou doubles, en rangées, les duplex ainsi que les maisons mobiles.

Source : Statistique Canada, *Enquête sociale générale* de 2010, fichier de microdonnées à grande diffusion, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

d'un accès restreint à un véhicule, les jeunes et les personnes âgées sont proportionnellement plus nombreux à avoir besoin d'être accompagnés dans leurs déplacements.

À l'échelle de la province, environ 13 % de la population considère le transport en commun comme principal mode de transport. Le faible besoin manifesté à l'égard du transport en commun, notamment lié à l'accès élevé de la population à un véhicule privé, semble miner la popularité du transport en commun. Son utilisation semble aussi

réduite par la qualité et la diversité limitée des services offerts. Deux constats différents ressortent des résultats de l'analyse descriptive quant à l'utilisation régulière du transport en commun. Ainsi, les groupes de population pour qui le transport en commun constitue une nécessité, comme les jeunes ou les individus déclarant un revenu du ménage de moins de 30 000 \$ par exemple, sont tous, en proportion, plus nombreux à utiliser ce mode de transport de façon régulière. D'autre part, on remarque une présence marquée des populations présentant des caractéristiques économiques favorables,

mesurées par la scolarité et le revenu. Pour eux, l'adoption du transport collectif malgré leur forte motorisation, peut être liée aux nombreuses ressources en transport disponibles dans les quartiers favorisés. Les résultats de la modélisation abondent également dans ce sens. Autrement dit, l'utilisation du transport en commun est plus importante en milieu urbain dense ainsi que parmi les populations ayant un accès plus restreint à l'automobile.

Références

- BACHIRI, Nabila (2012). *15 ans et la ville devant soi. Les déplacements actifs dans la mobilité quotidienne des adolescents de Québec*. Québec, Université Laval, École supérieure d'aménagement du territoire, thèse de doctorat, 324 p.
- BRISBOIS, Xavier (2010). *Le processus de décision dans le choix modal : importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs*. Grenoble, Université de Grenoble, 258 p.
- LOPEZ-CASTRO, Marco Antonio, Marius THÉRIAULT et Marie-Hélène VANDERSMISSEN (2014). « L'évolution de la mobilité des membres de familles monoparentales dans la région métropolitaine de Québec de 1996 à 2006 », article soumis aux *Cahiers de géographie du Québec*.
- LORD, Sébastien, Florent JOERIN et Marius THÉRIAULT (2009). « Évolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse : un suivi longitudinal auprès d'un groupe de banlieusards âgés », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, document 444, consulté le 9 avril 2014.
- SOCIÉTÉ D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2013). *Données et statistiques 2012*, Québec, Gouvernement du Québec, 28 p.
- VANDERSMISSEN, Marie-Hélène (2011). « Déplacements d'accompagnement d'enfants en milieu urbain au Québec. Une expérience pénible? » *Articulo – Journal of Urban Research*, 7 (2011).
- VANDERSMISSEN, Marie-Hélène (2006). « Forme urbaine, comportements de localisation et mobilité quotidienne », *Cahiers de géographie du Québec*, 50 (141), p. 545-552.
- VANDERSMISSEN, Marie-Hélène, Marius THÉRIAULT et Paul VILLENEUVE (2004). « What about effective access to cars in motorised households? » *The Canadian Geographer*, 48 (4), p. 488-504.
- VIVRE EN VILLE (2013). « Réunir les modes », Collection *Outils de la vie en ville*, 116 p.

Ce bulletin est réalisé par la Direction des statistiques sociodémographiques.

Ont collaboré à la réalisation : Esther Frève, révision linguistique
Marie-Eve Cantin, mise en page
Direction des communications

Pour plus de renseignements : Sylvie Rheault, coordonnatrice des statistiques sur les conditions de vie et le vieillissement
200, chemin Sainte-Foy, 3^e étage
Québec (Québec) G1R 5T4

Téléphone : 418 691-2406 (poste 3111)
Télécopieur : 418 643-4129
Courriel : enbref@stat.gouv.qc.ca

Dépôt légal
Bibliothèque et Archives Canada
Bibliothèque et Archives nationales
du Québec
2^e trimestre 2014
ISSN 1715-6378 (en ligne)

© Gouvernement du Québec,
Institut de la statistique du Québec, 1996

Toute reproduction autre qu'à des fins de consultation personnelle est interdite sans l'autorisation du gouvernement du Québec.
www.stat.gouv.qc.ca/droits_auteur.htm