



© Vision Durable

COMPORTEMENTS DES QUÉBÉCOIS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

Compilation de statistiques et résultats de sondage

Dernière révision : Mars 2010

TABLE DES MATIÈRES

Parc automobile du Québec.....	1
Distance parcourue pour aller au travail.....	1
Mode de transport utilisé pour se rendre au travail.....	2
Voiture – en tant que conducteur.....	3
Voiture – en tant que passager.....	3
Transport en commun.....	4
Marche.....	5
Bicyclette.....	5
Tous les modes de transports durables confondus (i.e. autres que la voiture).....	6
Clientèles susceptibles vs Clientèles moins susceptibles d'utiliser le transport durable.....	8
Notes sur les enjeux du transport durable au Québec.....	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
Références.....	9

PARC AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Province de Québec : Entre 1990 et 2007, le parc automobile a augmenté de 16,5 %. Au banc des accusés : les camions lourds ont augmenté de 21,5 % et les camions légers (VUS, mini vans) ont augmenté de 169 %. (MDDEP, 2009)

Région montréalaise : Entre 2003 et 2008, le parc automobile a augmenté de 10 % (AMT, 2010).

De façon générale, les moteurs des voitures actuelles sont de plus en plus efficaces et consomment moins d'essence qu'avant (en excluant les camions lourds et les camions légers). Or, il est observé que ces économies sont anéanties par d'autres options énergivores (air climatisé, transmission automatique, etc.) (Cliche, 2010).

DISTANCE PARCOURUE POUR ALLER AU TRAVAIL

Note : Ces distances sont systématiquement sous-évaluées, puisqu'elles sont calculées au vol d'oiseau, en traçant une ligne droite entre le point de départ et le point d'arrivée.

INDICATEURS

DONNÉES

Distance médiane parcourue par les travailleurs québécois pour se rendre au travail (Stat Can, 2008)

2006 : 7,8 km (soit 15,6 km aller-retour)
2001 : 7,3 km (soit 14,6 km aller-retour)
1996 : 6,9 km (soit 13,8 km aller-retour)

Distance médiane par ville :

Québec

2006 : 6,9 km

Montréal

2006 : 8,1 km

Saguenay

2006 : 5,3 km

Trois-Rivières

2006 : 5,1 km

Sherbrooke

2006 : 5,0 km

Proportion de Canadiens ayant leur lieu de travail à domicile (Statcan, 2008)

2006 : 7,7 %

2001 : 8,0 %

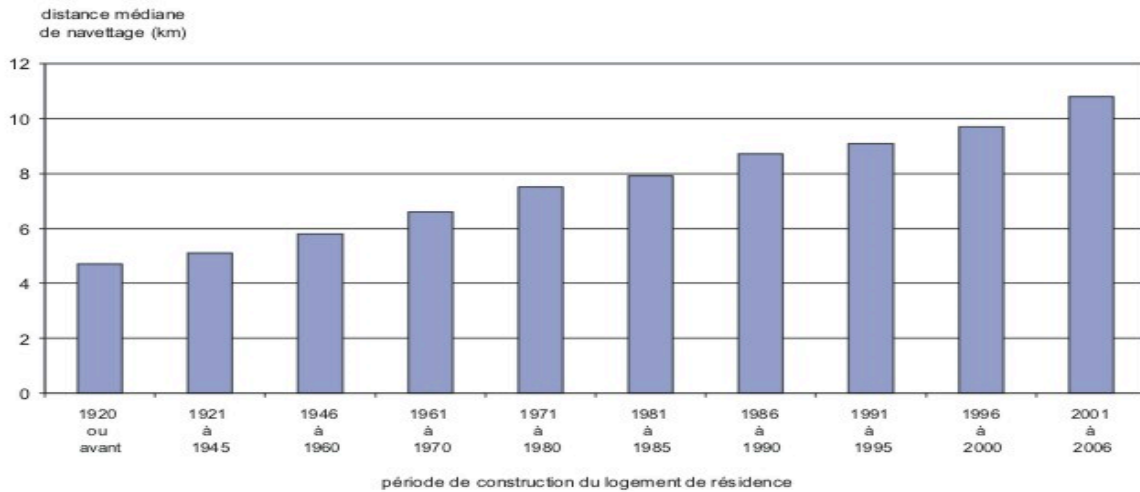
1996 : 8,2 %

Note : Le déclin est en grande partie dû à la diminution du nombre de travailleurs dans l'industrie de l'agriculture.

Le transport est un enjeu crucial à Montréal

« Parmi les 25 municipalités canadiennes comptant le plus grand nombre de travailleurs en 2006, c'est celle de Montréal qui était caractérisée par le plus fort gain net de travailleurs (le nombre de personnes y travaillant excédait de près de 270 000 le nombre de travailleurs qui y vivaient). » (Stat Can, 2008)

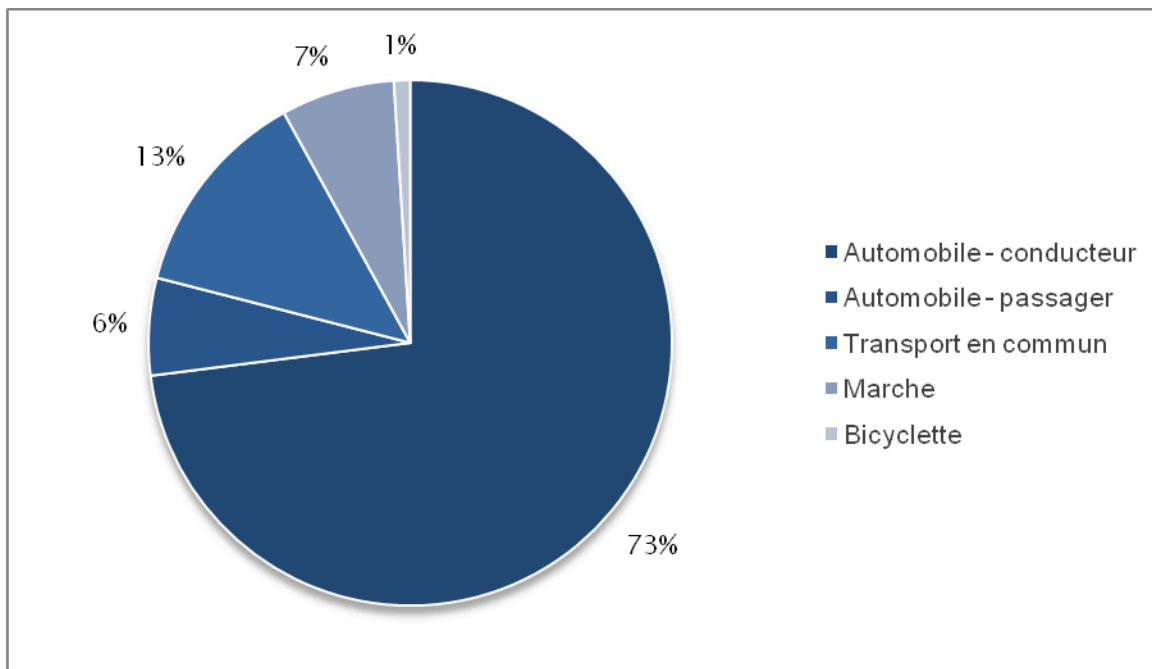
De plus, on observe que « les nouveaux domiciles sont en moyenne plus éloignés de la plupart des lieux de travail. En effet, plus le logement habité par les travailleurs a été construit récemment, plus la distance qu'ils parcourent pour se rendre au travail est susceptible d'être grande. » (Statcan, 2008)



Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2006.

MODE DE TRANSPORT UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL

Mode transport utilisé par les travailleurs québécois (StatCan, 2008)



VOITURE – EN TANT QUE CONDUCTEUR

INDICATEURS	DONNÉES
Proportion des travailleurs <u>québécois</u> qui utilisent une voiture pour se rendre au travail en tant que conducteurs (StatCan, 2008)	2006 : 72,7 % 2001 : 72,9 % 1996 : 73,1 %
Proportion par <u>ville</u> :	
Québec	2006 : 74,9 %
Montréal	2006 : 65,4 %
Saguenay	2006 : 85,1 %
Trois-Rivières	2006 : 84,8 %
Sherbrooke	2006 : 80,3 %
Moyenne <u>canadienne</u> par <u>groupe d'âge</u> :	
15-24 ans	2006 : 50,1 %
25-34 ans	2006 : 70,6 %
35-44 ans	2006 : 78,3 %
45-54 ans	2006 : 78,7 %
55-64 ans	2006 : 78,3 %
65 ans et +	2006 : 76,6 %

Dans la région montréalaise, entre 2003 et 2008, on a observé une baisse générale de 1 % du trafic matinal, du jamais vu depuis les années 1970 (AMT, 2010).

À Montréal, les déplacements en véhicules privés en période de pointe du matin ont diminué de 6 % entre 2003 et 2008. À Longueuil (2%) et à Laval (1%), des baisses ont également été enregistrées, de 2% et 1 % respectivement. En contrepartie, on a observé une augmentation des déplacements en provenance des municipalités des couronnes de la banlieue montréalaise (AMT 2010).

VOITURE – EN TANT QUE PASSAGER

Note : L'augmentation des habitudes de covoiturage entre 1996 et 2006 s'expliquerait par l'ouverture de voies réservées au covoiturage, la hausse du prix de l'essence et une plus grande conscientisation environnementale, selon StatCan 2008.

INDICATEURS	DONNÉES
-------------	---------

À Longueuil et à Laval, la fréquentation du transport en commun a augmenté respectivement de 19 % et 31%. À Montréal, l'augmentation se chiffre à 10 % (AMT, 2010).

Note : L'augmentation observée à Laval s'explique notamment par la construction de trois nouvelles stations de métro.

MARCHE

INDICATEURS

DONNÉES

Proportion des travailleurs québécois qui utilisent la marche pour se rendre au travail (StatCan, 2008)	2006 : 6,6 % 2001 : 6,9 % 1996 : 6,4 %
Proportion par ville :	
Québec	2006 : 7,3 %
Montréal	2006 : 5,7 %
Saguenay	2006 : 5,3 %
Trois-Rivières	2006 : 6,1 %
Sherbrooke	2006 : 7,4 %
Moyenne canadienne par groupe d'âge :	
15-24 ans	2006 : 11,0 %
25-34 ans	2006 : 6,4 %
35-44 ans	2006 : 4,8 %
45-54 ans	2006 : 5,2 %
55-64 ans	2006 : 5,9 %
65 ans et +	2006 : 8,0 %

BICYCLETTE

INDICATEURS

DONNÉES

Proportion des travailleurs <u>québécois</u> qui utilisent la bicyclette pour se rendre au travail (StatCan, 2008)	2006 : 1,4 % 2001 : 1,2 % 1996 : 1,0 %
Proportion par <u>ville</u> :	
Québec	2006 : 1,4 %
Montréal	2006 : 1,6 %
Saguenay	2006 : 0,8 %
Trois-Rivières	2006 : 1,4 %
Sherbrooke	2006 : 0,9 %
Moyenne <u>canadienne</u> par <u>groupe d'âge</u> :	
15-24 ans	2006 : 2,3 %
25-34 ans	2006 : 1,6 %
35-44 ans	2006 : 1,2 %
45-54 ans	2006 : 1,0 %
55-64 ans	2006 : 0,7 %
65 ans et +	2006 : 0,5 %

Le vélo d'hiver à Montréal

Le nombre de cyclistes qui circulent l'hiver à Montréal augmente avec les années. Vélo Québec a dit enregistrer en 2010 plus d'appels que jamais au sujet des pistes cyclables déneigées. « Les pistes cyclables sont empruntées malgré le froid, la neige et le grésil. » (Cardinal, 2010).

Deux raisons expliquent cet engouement : le déneigement des pistes et le bouche-à-oreille. Depuis 2009, 30 km de chaussées réservées au vélo sont déneigées après chaque tempête par la Ville (c'est le « réseau blanc »). « Plus de gens en font, plus il y a de gens susceptibles d'en faire puisque c'est souvent par les connaissances que le goût de pédaler l'hiver te vient. » (Gabriel Béland, auteur du blogue Vélomane, cité dans Cardinal, 2010).

TOUS LES MODES DE TRANSPORTS DURABLES CONFONDUS (I.E. AUTRES QUE LA VOITURE)

INDICATEURS

DONNÉES

Proportion de travailleurs québécois utilisant un mode de transport durable (modes confondus : transport en commun, marche, bicyclette) pour se rendre au travail (StatCan, 2008)

Québec

Pop. totale	2006 : 19,0 %
15-24 ans	2006 : 36,2 %
25-34 ans	2006 : 18,9 %
35-44 ans	2006 : 12,7 %
45-54 ans	2006 : 15,6 %
55-64 ans	2006 : 16,5 %
65 ans et +	2006 : 16,7 %

Montréal

Pop. totale	2006 : 28,8 %
15-24 ans	2006 : 46,4 %
25-34 ans	2006 : 32,9 %
35-44 ans	2006 : 23,1 %
45-54 ans	2006 : 23,4 %
55-64 ans	2006 : 23,6 %
65 ans et +	2006 : 22,8 %

Saguenay

Pop. totale	2006 : 8,5 %
15-24 ans	2006 : 19,9 %
25-34 ans	2006 : 6,3 %
35-44 ans	2006 : 5,4 %
45-54 ans	2006 : 6,8 %
55-64 ans	2006 : 8,4 %
65 ans et +	2006 : 10,7 %

Trois-Rivières

Pop. totale	2006 : 9,9 %
15-24 ans	2006 : 20,9 %
25-34 ans	2006 : 9,5 %
35-44 ans	2006 : 6,3 %
45-54 ans	2006 : 7,2 %
55-64 ans	2006 : 9,6 %
65 ans et +	2006 : 9,7 %

Sherbrooke

Pop. totale	2006 : 13,1 %
15-24 ans	2006 : 27,9 %
25-34 ans	2006 : 11,7 %
35-44 ans	2006 : 8,7 %
45-54 ans	2006 : 9,2 %
55-64 ans	2006 : 10,2 %
65 ans et +	2006 : 22,1 %

CLIENTÈLES SUSCEPTIBLES VS CLIENTÈLES MOINS SUSCEPTIBLES D'UTILISER LE TRANSPORT DURABLE

Clientèles susceptibles d'utiliser le transport durable : les jeunes, les immigrants récents, les travailleurs à faibles revenus n'ayant pas de voiture, les résidents des quartiers centraux des grandes villes. (StatCan, 2008).

Clientèles traditionnellement moins enclines à utiliser le transport durable : les travailleurs vivant dans les banlieues, les travailleurs du secteur manufacturier, les travailleurs âgés de 35 ans et plus. (StatCan, 2008)

« Chez les travailleurs âgés de 35 à 44 ans résidant à Montréal, la proportion de ceux ayant utilisé un mode de transport durable pour se rendre au travail est demeurée pratiquement inchangée dans les cinq dernières années (23,2 % en 2001, comparativement à 23,1 % en 2006). [...] On a plutôt observé un recul assez marqué du transport durable chez les travailleurs âgés de 65 ans et plus. » (StatCan 2008)

« Le scénario était passablement différent chez les travailleurs âgés de 25 à 34 ans. Parmi les travailleurs de ce groupe d'âge qui résidaient à Montréal, la hausse de l'utilisation des transports durables a été importante, passant de 29,5 % en 2001 à 32,9 % en 2006. » (StatCan 2008)

MAIS...

« Malgré qu'ils soient proportionnellement plus nombreux à utiliser un mode de transport durable, il faut noter que les travailleurs âgés de 25 à 34 ans représentent une part de moins en moins grande de la population active. »

***Analyse :** Ceci indique qu'il importe dès maintenant de connaître les caractéristiques de la clientèle de 35 ans et plus et d'adapter des campagnes de sensibilisation conséquentes, puisque cette clientèle constituera une part de plus en plus significative de la population active.*

RÉFÉRENCES

Études / Enquêtes

Agence métropolitaine de transport (AMT) (2010). Enquête Origine-Destination 2008. [En ligne] <http://www.enquete-od.qc.ca/index.asp>. Consulté le 3 mars 2010.

Note : L'Enquête Origine-Destination est réalisée à tous les 5 ans depuis 1970. La prochaine aura lieu en 2013.

Ministère de l'Environnement, du Développement durable et des Parcs (MDDEP) (2009). Inventaire québécois des gaz à effet de serre 2007. [En ligne] <http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2007/index.htm>. Consulté le 3 mars 2010.

Ressources Naturelles Canada (2007). L'Enquête sur les véhicules au Canada. Rapport sommaire. [En ligne] <http://oeo.nrcan.gc.ca/Publications/statistiques/evc05/pdf/evc05.pdf>. Consulté le 26 août 2009.

Statistique Canada (StatCan) (2008). Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens, Recensement de 2006 : résultats. [En ligne] <http://www12.statcan.ca/francais/census06/analysis/pow/index.cfm>. Consulté le 18 août 2009.

À venir : L'État du vélo 2010 sera publié en 2011 par Vélo Québec.

Articles de presse

Bisson, Bruno. « Trafic automobile : les Montréalais ont changé leurs habitudes », La Presse, Montréal, 16 février 2010. [En ligne] <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201002/16/01-950052-traffic-automobile-les-montrealais-ont-change-leurs-habitudes.php>. Consulté le 16 février 2010.

Cardinal, François. « Pédaler dans la neige? », La Presse, Montréal, 8 janvier 2010. [En ligne] <http://www.cyberpresse.ca/opinions/chroniqueurs/francois-cardinal/201001/08/01-937333-pedaler-dans-la-neige.php>. Consulté le 8 janvier 2010.

Cliche, Jean-François. « GES : La performance des autos mises en doute ». Le Soleil, Québec, 11 février 2010. [En ligne] <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/environnement/201002/11/01-948475-ges-la-performance-des-autos-mise-en-doute.php>. Consulté le 11 février 2010.

Corriveau, Jeanne. « Enquête sur les habitudes de déplacement – Les transports en commun gagnent du terrain sur l'automobile », Le Devoir, Montréal, 16 février 2010. [En ligne] <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/283209/enquete-sur-les-habitudes-de-deplacement-les-transports-en-commun-gagnent-du-terrain-sur-l-automobile>. Consulté le 16 février 2010.