

Déplacements loisirs de semaine dans la région métropolitaine de Montréal en 1982

Yves Bussière

Volume 6, numéro 1, mars 1987

Tourisme et transports

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1080527ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1080527ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (imprimé)

1923-2705 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bussière, Y. (1987). Déplacements loisirs de semaine dans la région métropolitaine de Montréal en 1982. *Téoros*, 6(1), 37–39.
<https://doi.org/10.7202/1080527ar>

Déplacements loisirs de semaine dans la région métropolitaine de Montréal en 1982

par Yves Bussière*

Que représentent les déplacements loisirs par rapport à l'ensemble des déplacements faits par la population montréalaise, et quelles en sont les principales caractéristiques? Est-ce que les jeunes ont des modèles de déplacements semblables à ceux de leurs aînés? Quels modes de transport sont les plus utilisés pour les loisirs? Nous fournirons dans ce bref article quelques éléments de réponse à ces questions à l'aide des données de l'enquête Origine-Destination de 1982 réalisée par la Commission de Transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM)⁽¹⁾. Cette enquête ne recense que les déplacements réalisés en semaine (du lundi au vendredi). Nous analyserons ici ces déplacements en nous limitant aux déplacements "unidirectionnels", qui excluent le retour au domicile. En effet, de façon générale, à chaque déplacement pour un but donné par un mode de transport donné, correspond un retour au domicile, ce qui veut dire, grosso modo, que les volumes de déplacements présentés ici pourraient à toutes fins pratiques être doublés si l'on tenait compte du retour au domicile.

Selon cette enquête, les résidents de la région métropolitaine de Montréal font chaque jour de semaine en moyenne, quelque 2,8 millions de déplacements "unidirectionnels". Comme on peut le voir au **tableau 1**, le but travail domine nettement avec 39% des déplacements, viennent ensuite, dans l'ordre, le but étude (18%), autres buts (17%), magasinage (16%) et loisirs (10%).⁽²⁾ Bien que le but loisirs arrive loin derrière les autres buts, il n'en demeure pas moins qu'il représente 10% des déplacements soit quelque 282,000 déplacements par jour sans compter les retours au domicile. Par habitant, cela représente 0,11 déplacement par jour.

Il est difficile d'évaluer ce que représentent les déplacements loisirs de semaine par rapport à ceux effectués les week-ends. Si l'on se base sur les réponses données lors d'une enquête réalisée sur la R.M.R. de Montréal⁽³⁾, sur 10 activités de loisirs⁽⁴⁾ en moyenne, pour l'année 1981, 24% des

répondants déclaraient la semaine comme le moment le plus propice à la pratique de ces activités par rapport à 65% la fin de semaine. Bien que l'on ne puisse pas extrapoler ces résultats à l'ensemble des activités loisirs ni faire le passage de 5 jours par semaine à 2 jours de week-end, cela indique qu'une bonne proportion d'activités loisirs est faite en semaine, particulièrement les activités qui ne nécessitent pas de quitter la ville, comme la randonnée à bicyclette qui se pratique surtout en semaine.

TABLEAU 1
Répartition des déplacements unidirectionnels journaliers de semaine par buts, RMR de Montréal, 1982 en vol. et en %

Buts	volume	%
travail	1 079 000	39
étude	506 000	18
magasinage	437 000	16
loisirs	282 000	10
autres	483 000	17
total	2 787 000	100

Mobilité par sexe

Dans l'ensemble des déplacements, on observe en général une mobilité un peu plus élevée chez les hommes que chez les femmes. En effet, alors que le nombre de déplacements journaliers chez les hommes est de 1,15, il n'est que de 0,97 chez les femmes (**tableau 2**).

Si l'on décompose cette mobilité par âge on voit que cette différence par sexe commence dans les groupes d'âge 20-24 ans, et elle se maintient par la suite pendant tout le cycle de vie bien que l'écart diminue à compter de 65 ans. En fait, si on comparait les comportements de mobilité des deux

sexes en se limitant aux gens qui effectuent des déplacements⁽⁵⁾ on verrait que les différences par sexe s'estompent. Ceci s'explique en grande partie par le fait que les taux d'activité des femmes sont nettement plus faibles que ceux des hommes (en 1982, au Québec, ils étaient de 74,2% pour les hommes et de 45,9% pour les femmes⁽⁶⁾) ce qui explique en grande partie la mobilité plus faible des hommes et des femmes, alors que par rapport aux personnes mobiles (c'est-à-dire celles qui ont fait au moins un déplacement) les différences par sexe s'estompent.

Qu'en est-il des déplacements loisirs? On pourrait s'attendre au départ à ce que les différences par sexe soient plus faibles que pour les déplacements totaux puisque ce biais dû aux taux d'activité ne joue probablement plus dans le cas des loisirs. En fait, il n'en est rien, et l'écart de 19% observé pour les déplacements totaux se maintient dans le cas des déplacements loisirs, comme on peut le voir au **tableau 3**.

Il n'en demeure pas moins que les déplacements loisirs gardent une proportion très stable dans les déplacements totaux. Cette proportion demeure à 10% chez les femmes comme chez les hommes. Il semblerait donc que la mobilité loisirs ait tendance à suivre celle de la mobilité générale et une éventuelle augmentation de la mobilité des femmes suite à une hausse de leur taux d'activité pourrait vraisemblablement se traduire par une mobilité loisirs accrue.

Déplacements par âge

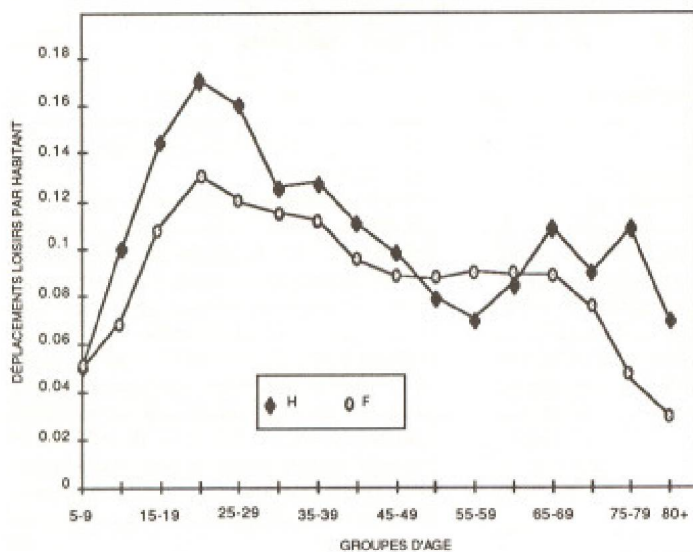
Si l'on reprend l'analyse de la mobilité loisirs par âge, on observe une grande variabilité dans les comportements, comme on peut le voir au **graphique 1**. Alors que la mobilité loisirs moyenne (2 sexes réunis) est de 0,11 déplacement par jour, elle est

TABLEAU 2
Déplacements unidirectionnels totaux de la population de 5 ans et plus, par sexe, RMR de Montréal, 1982

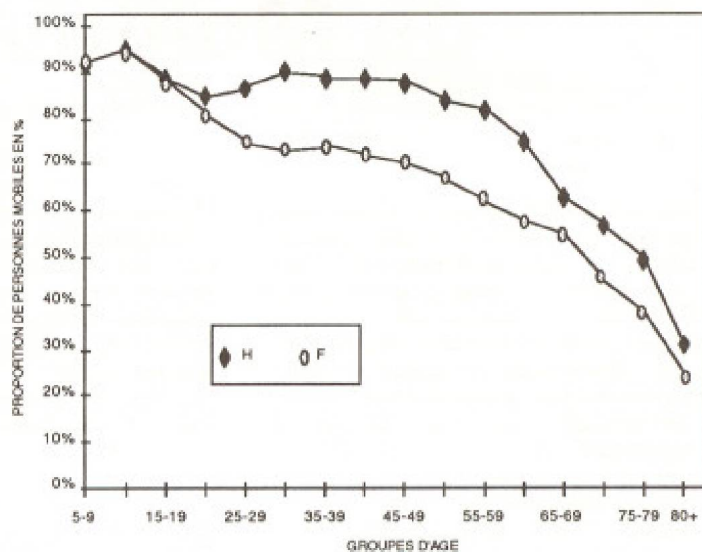
Sexe	population	déplacements	dépl./hab.
hommes	1 266 825	1 463 000	1,15
femmes	1 363 959	1 324 000	0,97
total	2 630 784	2 787 000	1,06

*Professeur agrégé, I.N.R.S.-Urbanisation, Université du Québec.

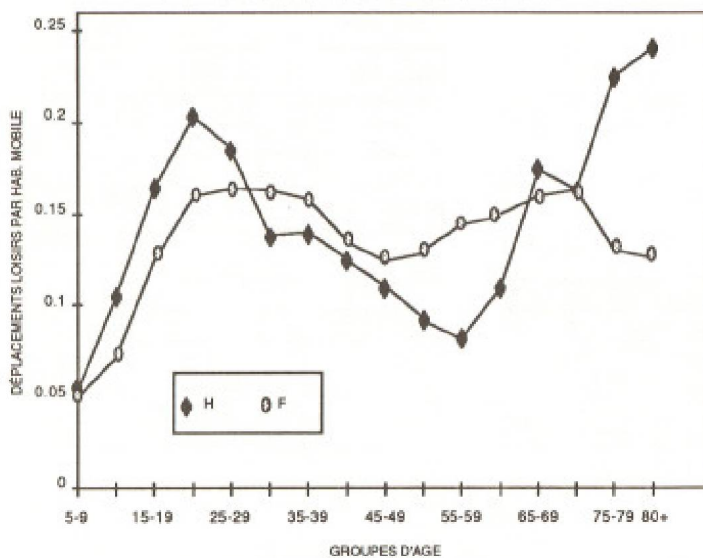
GRAPHIQUE 1
Par age et sexe, RMR Mtl 1982



GRAPHIQUE 2
Par age et sexe, RMR Mtl 1982



GRAPHIQUE 3
Par age et sexe, RMR Mtl 1982



GRAPHIQUE 4
Par age et sexe, RMR Mtl 1982

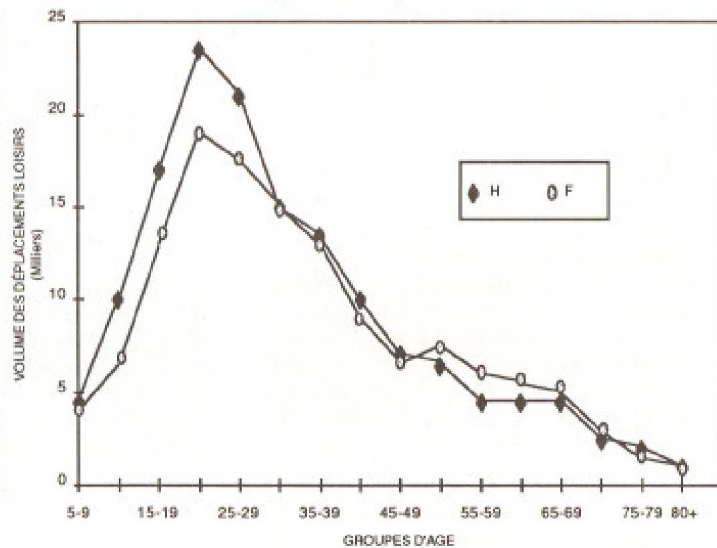


TABLEAU 3

Déplacements unidirectionnels, but loisirs, de la population de 5 ans et plus, par sexe, R.M.R. de Montréal, 1982

Sexe	déplacements	dépl./hab.
hommes	148 000	0,117
femmes	134 000	0,098
total	282 000	0,107

beaucoup plus élevée chez les jeunes que chez leurs aînés et elle est nettement plus forte chez les jeunes de 15 à 30 ans, avec un sommet de 0,17 chez les hommes de 20-24 ans. On retrouve donc ici un modèle semblable à celui de la mobilité générale où la mobilité est nettement plus élevée chez les jeunes, avec cependant une différence notable, à savoir une hausse de la mobilité loisirs à compter de 60 ans chez les hommes, et un maintien de la mobilité loisirs chez les femmes à compter de 45 ans. Ce n'est que dans les strates d'âge très avancées que la mobilité loisirs recommence à diminuer, soit après 75 ans chez les femmes et après 80 ans chez les hommes!

Cet indice est évidemment le reflet de deux phénomènes distincts, d'une part, la mobilité générale des individus et, d'autre part, la décision de se déplacer pour le but loisirs. Compte tenu du fait que la proportion de mobiles, c'est-à-dire de gens qui ont effectué au moins un déplacement dans une journée type, diminue sensiblement avec l'âge (**graphique 2**). Ainsi, si l'on calcule un indice de mobilité loisirs sur la population mobile (**graphique 3**), on observe une augmentation considérable de la mobilité loisirs chez les jeunes. Pour les hommes, celle-ci atteint un premier sommet de 0,20 déplacement par jour chez les jeunes de 20-24 ans, descend par la suite jusqu'au groupe d'âge 55-59 ans pour atteindre ensuite un nouveau sommet chez les 80 ans et plus. La mobilité loisirs des femmes mobiles est également étroitement liée à l'âge, et elle est supérieure à celle des hommes dans les groupes d'âge de 30-35 ans et à 60-64 ans.

Évidemment, en termes de volume, cette forte propension des personnes âgées ne se traduit pas nécessairement par des volumes de déplacements très élevés compte tenu des baisses d'effectifs dans les cohortes d'âges avancés. Ainsi, à titre d'exemple, dans le groupe d'âge des 80 ans et plus, chez les hommes, la très forte propension de déplacements loisirs des personnes mobiles, de 0,24, ne correspond qu'à 834 déplacements journaliers pour l'ensemble de la R.M.R. de Montréal, alors que chez les hommes de 20-24 ans, un indice de 0,20 correspond à quelque 24 000 déplacements. La demande de transport, en termes d'effectifs, est donc le reflet de cette double réalité: d'une part, le nombre de personnes susceptibles de se déplacer que l'on peut représenter par des populations par groupes d'âge, et, d'autre part, des comportements de déplacements. L'effet conjugué de ces différents éléments donne les déplacements effectivement réalisés, que l'on peut représenter en volume, pour les loisirs, par le **graphique 4**.

Déplacements par mode

Quels sont les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements loisirs? Sont-ils les mêmes que pour l'ensemble des déplacements? Comme on peut le voir au **tableau 4**, pour les deux sexes, l'automobile domine avec 58% des déplacements comparativement à 24% pour les transports en commun et 19% pour les autres modes.

Pour les loisirs, la proportion de déplacements par automobile passe à 69% au détriment des transports en commun (18%) et des autres modes (13%). Si l'on fait les mêmes comparaisons par sexe, on observe

que la propension à utiliser l'automobile est beaucoup plus forte chez les hommes que chez les femmes (65% vs 50%) pour l'ensemble des déplacements. Au niveau des déplacements loisirs, ces différences s'estompent considérablement avec 71% des déplacements en automobile pour les hommes comparativement à 67% pour les femmes.

Ceci n'a cependant guère d'impact sur la congestion urbaine puisque seulement 2,1% des déplacements loisirs sont faits pendant la période de pointe du matin (7h à 9h). Cette proportion varie peu selon le sexe (1,9% chez les hommes et 2,2% chez les femmes). Ces déplacements ne constituent que 0,5% des déplacements de pointe du matin; ils constituent, par ailleurs, 16% des déplacements hors-pointe.

Conclusion

La demande de déplacements loisirs en semaine demeure un phénomène important; surtout effectués en automobile, ces déplacements sont faits principalement hors-pointe et devraient avoir a priori aucun impact sur la congestion urbaine des heures de pointe de semaine. Il n'en demeure pas moins que 16% des déplacements hors-pointe sont des déplacements ayant pour but les loisirs, et que 18% de ces déplacements sont faits par les transports en commun. À moyen terme, si des modifications dans les habitudes de vie venaient augmenter la part des déplacements loisirs, il pourrait devenir important de pousser davantage ce genre d'analyse en tenant compte d'autres variables telles que le taux d'activité des femmes, la structure des ménages ou encore la localisation résidentielle, afin d'en évaluer l'impact sur la demande de transport. †

TABLEAU 4

Principaux choix de mode pour les déplacements tous buts et but loisirs, par sexe, R.M.R. de Montréal, 1982 en %

Mode	tous buts	but loisirs
2 sexes		
Transp. en commun	24	18
automobile	58	69
autres modes	19	13
hommes		
Transp. en commun	19	16
automobile	65	71
autres modes	16	13
femmes		
Transp. en commun	29	20
automobile	50	67
autres modes	21	13