

**SOCIO-DÉMOGRAPHIE DES TRANSPORT Saguenay**  
**TENDANCES ET PERSPECTIVES**

6211-06-0c7

**Population, permis de conduire,  
kilométrage et participation au marché  
du travail**

Projections provisoires pour le Québec et  
les régions administratives

1996-2016

Pierre Desgagnés

**Économie et plan directeur en transport**  
**PLANIFICATION STRATÉGIQUE EN TRANSPORT**

Juillet 1998

## Table des matières

INTRODUCTION.....	1
<b>1. DÉTERMINANTS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES DE LA DEMANDE EN TRANSPORT : TENDANCES ET PERSPECTIVES.....</b>	<b>5</b>
1.1 POPULATION ET DEMANDE EN TRANSPORT : MYTHES ET RÉALITÉS.....	5
1.1.1 Sources socio-démographiques de l'accroissement de la demande.....	5
1.1.2 Quelle population ? - la réalité derrière le nombre.....	6
1.1.3 Le vieillissement des baby-boomers.....	7
1.1.4 Des facteurs clefs : émancipation des femmes et succession des générations .....	8
1.2 GRANDES TENDANCES ET PERSPECTIVES POUR LE QUÉBEC DANS SON ENSEMBLE.....	11
<b>2. RÉGIONALISATION DES PERSPECTIVES.....</b>	<b>15</b>
2.1 PROBLÉMATIQUE.....	15
2.2 PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES RÉGIONALES .....	16
2.2.1 Évaluation de nos projections 1991-2016.....	16
2.2.2 Dynamique démographique inter et intrarégionale : tendances lourdes et nouvelles perspectives .....	18
2.3 LA POPULATION DES AUTOMOBILISTES.....	21
2.3.1 Sources de données, méthode et hypothèses.....	21
2.3.2 Aperçu historique .....	23
2.3.3 Perspectives .....	24
2.4 LE KILOMÉTRAGE DÉCLARÉ .....	26
2.4.1 Sources de données, méthode et hypothèses.....	26
2.4.2 Perspectives .....	29
2.5 LA POPULATION ACTIVE .....	31
2.5.1 Sources de données, méthode et hypothèses.....	32
2.5.2 Perspectives .....	34
EN CONCLUSION.....	37
<b>DONNÉES RÉGIONALES.....</b>	<b>ANNEXE</b>
• Liste des tableaux	
• Données par région administrative	

## Tableaux

TABLEAU 1 : ÉVOLUTION COMPARÉE DE LA POPULATION, DES MÉNAGES, DES PERMIS DE CONDUIRE ET DU PARC AUTOMOBILE, LE QUÉBEC, 1971-1996.....	6
TABLEAU 2 : PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE LA POPULATION ET DES TITULAIRES DE PERMIS, LE QUÉBEC, 1996-2016 .....	12
TABLEAU 3 : PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU KILOMÉTRAGE PARCOURU ANNUELLEMENT, LE QUÉBEC, 1996-2016 .....	12
TABLEAU 4 : PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE LA POPULATION ACTIVE, LE QUÉBEC, 1996-2016 .....	13
TABLEAU 5 : POPULATION DES RÉGIONS ADMINISTRATIVES: RECENSÉE 1991-1996, PROJETÉE 1996.....	17
TABLEAU 6: POPULATION DES RMR : RECENSÉE 1991-1996, PROJETÉE 1996 .....	19
TABLEAU 7 : RÉPARTITION INFRARÉGIONALE DE L'ACCROISSEMENT DÉMOGRAPHIQUE, RÉGIONS 14, 15 ET 16, ZONES MÉTROPOLITAINES ET NON-MÉTROPOLITAINES.....	20
TABLEAU 8 : ÉVOLUTION COMPARÉE DE LA POPULATION ET DES TITULAIRES DE PERMIS , 1986-1996, 17 RÉGIONS.....	24
TABLEAU 9 : PERSPECTIVES RÉGIONALES D'ÉVOLUTION DE LA POPULATION ET DES TITULAIRES DE PERMIS .....	25
TABLEAU 10 : KILOMÉTRAGE MOYEN JOURNALIER PAR RÉGION, ENQUÊTE DE LA SAAQ 1986 .....	28
TABLEAU 11: PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU KILOMÉTRAGE PAR RÉGION, 1996-2016 .....	29
TABLEAU 12: ÉVOLUTION DU KILOMÉTRAGE PAR RÉGION, PERSPECTIVES NON-PONDÉRÉES .....	30
TABLEAU 13 : PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE LA POPULATION ACTIVE SELON DEUX HYPOTHÈSES RELATIVEMENT AUX TAUX, LE QUÉBEC 1996-2016.....	34
TABLEAU 14 : PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE LA POPULATION ACTIVE PAR RÉGION, 1996-2016.....	35
TABLEAU 15 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION ET DES TITULAIRES DE PERMIS, LE QUÉBEC, 1971-1996.....	37
TABLEAU 16 : ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TITULAIRES DE PERMIS AU REGARD DE LA LONGUEUR PONDÉRÉE DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR, LE QUÉBEC, 1981-1996.....	37

## Figures

FIGURE 1 : RÉPARTITION PAR ÂGE DE LA POPULATION ET DES TITULAIRES DE PERMIS, 1971-1996.....	7
FIGURE 2 : TAUX DE TITULAIRES DE PERMIS CHEZ LES HOMMES : 1971-1996 .....	9
FIGURE 3 : TAUX DE TITULAIRES DE PERMIS CHEZ LES FEMMES : 1971-1996 .....	10
FIGURE 4 : TAUX D'ACTIVITÉ SELON L'ÂGE ET LE SEXE, LE QUÉBEC, 1971-1991 .....	11
FIGURE 5 : LE QUÉBEC, STRUCTURE D'ÂGE COMPARÉE, RECENSEMENT DE 1996 - PROJECTIONS.....	18
FIGURE 6 : TAUX DE TITULAIRES DE PERMIS SELON LE SEXE ET L'ÂGE, PAR RÉGION, 1996.....	23
FIGURE 7: KILOMÉTRAGE MOYEN ANNUEL SELON LE SEXE ET L'ÂGE .....	27
FIGURE 8 : TAUX D'ACTIVITÉ SELON L'ÂGE ET LA RÉGION, HOMMES - 1991.....	33
FIGURE 9 : TAUX D'ACTIVITÉ SELON L'ÂGE ET LA RÉGION, FEMMES - 1991 .....	33
FIGURE 10 : DONNÉES ANNUELLES DU NOMBRE DE TITULAIRES DE PERMIS ET DE LA LONGUEUR PONDÉRÉE DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR, 1981-1996.....	38

## Introduction

Pour le Québec dans son ensemble et en dehors des quelques grandes zones pour lesquelles nous disposons des instruments et des données nécessaires à la modélisation des déplacements (agglomérations de Montréal, Québec, Sherbrooke et de l'Outaouais), il est assez difficile d'exploiter directement des projections démographiques à des fins de planification des transports.

En région, ce qui fait souvent défaut, ce sont les éléments d'information et les clefs d'interprétation qui permettraient de rapporter, à des considérations de transport, les perspectives d'évolution de la population.

D'un point de vue plus global, ce qui est difficile, c'est d'intégrer la dimension régionale dans des analyses qui peuvent être par ailleurs extrêmement détaillées. Sous l'angle de l'estimation des besoins et de la demande, les indicateurs de portée nationale peuvent en effet se révéler particulièrement trompeurs. Une croissance faible ou nulle, pour l'ensemble du Québec, peut facilement correspondre à une décroissance ou une stagnation dans plusieurs régions et à une croissance élevée dans certaines autres.

Le présent document se veut donc une réponse aux besoins, maintes fois exprimés, d'une régionalisation des perspectives socio-démographiques de l'évolution de la demande en transports.

Il s'agit cependant d'une réponse très partielle et aussi, provisoire.

Fondées sur les données du recensement de 1991, nos projections de population<sup>1</sup> ont en effet pris un " coup de vieux " avec la publication des premières données du recensement de 1996. Il faudra donc actualiser tous les résultats que nous présenterons ici dès que nous aurons obtenu les données nécessaires à la production de la cuvée " 1996 " de nos projections démographiques. Qui plus est, pour la population active, nous avons dû procéder à plusieurs estimations faute de données récentes suffisamment détaillées. Sur ce plan également un exercice d'actualisation devra être réalisé et, compte tenu de son importance, il faudra certainement envisager de développer nos analyses qui sont restées très sommaires.

Quant au caractère partiel de cette réponse, il tient à la fois du point de vue adopté, des variables considérées et de leurs limites intrinsèques.

Ce que nous tenterons ici de déterminer c'est l'influence probable de l'évolution démographique sur celle de la circulation en considérant trois variables, soit : les titulaires de permis, le kilométrage total annuel parcouru et la population active. Or, si ces trois variables nous paraissent pouvoir fournir un éclairage intéressant sur l'évolution de la circulation, il est bien évident que la problématique des transports ne se réduit pas aux seules questions de circulation pas plus que les problèmes de circulation ne se réduisent à l'accroissement de la population des automobilistes et de la population active.

Plus prosaïquement le présent document est organisé en trois grands blocs, soit deux chapitres et une annexe.

---

<sup>1</sup> DESGAGNÉS, Pierre, *ES-3, Projections de la population et des ménages, 1991-2016, Méthode, hypothèses et résultats*, Ministère des Transports du Québec, Direction de la planification, Mai 1997, 104p.

Le premier chapitre, *Déterminants socio-démographiques de la demande en transport : tendances et perspectives*, se veut une présentation très générale et assez sommaire de l'évolution de la situation et des perspectives pour l'ensemble du Québec. Le matériel qui y est présenté provient de travaux que nous avons réalisés au cours des dernières années et qui font l'objet d'un rapport spécifique qui sera incessamment publié<sup>2</sup>. Nous nous sommes donc limités ici au minimum d'explications nécessaires à la compréhension du chapitre 2. Pour un exposé plus détaillé des concepts et données de base, des analyses plus poussées et les détails méthodologiques, les lecteurs sont invités à se reporter à ce rapport qui sera rendu disponible dans les prochaines semaines.

Le deuxième chapitre, *Régionalisation des perspectives*, est l'objet principal du présent document. On y retrouvera une présentation relativement détaillée des données sources, méthode et hypothèses fondant nos projections régionales sur trois variables : les titulaires de permis de conduire, le kilométrage et la population active. Pour chaque section les perspectives sont brièvement commentées notamment sous l'angle des réserves à considérer au regard des distorsions entre nos projections démographiques et la réalité.

En annexe nous avons regroupé, par région administrative, les données statistiques et les perspectives plus détaillées qui nous semblaient présenter assez d'intérêt mais qui ne pouvaient pas trouver place dans le corps du texte. Les lecteurs, davantage intéressés par la situation dans une région, devraient y trouver, sous une forme assez condensée, des informations qui pourront leur être utiles.

Dans plusieurs sections de ce document, nous accordons une attention particulière à l'évolution de la situation dans la grande région de Montréal : CUM, Laval, Montérégie, Laurentides et Lanaudière, soit les anciennes limites de la région 06. Nous passons par contre beaucoup plus rapidement sur le cas d'autres régions pour lesquelles des écarts importants entre nos projections et les données du recensement de 1996 pourraient affecter significativement les perspectives.

Si elle peut paraître un peu cavalière, cette inégalité dans le traitement des diverses régions se justifie amplement par la nature des variables considérées ici et leurs relations avec la demande en transport et les besoins en infrastructures.

Le travail présenté ici se situe dans une perspective très "classique" (réductrice diraient certains) d'identification des problèmes potentiels d'adaptation de l'offre en infrastructures face à une demande de déplacements croissante.

Or, si nous convenons aisément que les problèmes de ce type ne sont pas les seuls à se poser à la planification des transports, il n'en s'agit pas moins de problèmes centraux et incontournables dans les régions où ils se posent.

Dans toutes les régions l'évolution démographique peut causer des problèmes particuliers pour des clientèles spécifiques ou pour différents milieux (difficultés d'organisation du transport scolaire pour des clientèles de moins en moins denses, accroissement des besoins en transport adapté associé au vieillissement, dégradation graduelle des niveaux de service de divers axes routiers liée à des implantations résidentielles mal contrôlées en milieu rural, etc.). Ces problèmes peuvent

---

<sup>2</sup> *ÉLÉMENTS DE SOCIODÉMOGRAPHIE DES TRANSPORTS : rapport de recherche sur les impacts en transports des tendances sociales et démographiques*, Ministère des Transports du Québec, Direction de la planification, à paraître

être importants et, avec les questions de sécurité, d'accessibilité, etc., former des enjeux significatifs pour la planification régionale.

Les problèmes de croissance, qui sont partiellement examinés ici, restent cependant l'apanage des régions fortement peuplées ou exposées à une forte croissance. Disons le crûment, pour aucune des régions périphériques, l'accroissement démographique ne peut représenter à lui seul un enjeu vraiment significatif au regard des besoins en infrastructures.

nets de population dans les régions des Laurentides et de Lanaudière. Dans nos projections, les perspectives de croissance particulièrement élevées pour ces régions découlaient d'ailleurs très largement de cette "tendance" à attirer des gens âgés dans un contexte dominé par le vieillissement de la population...

## **2.3 La population des automobilistes**

### **2.3.1 Sources de données, méthode et hypothèses**

Outre nos projections et les données du recensement, nous utiliserons, pour les fins du présent exercice, des données extraites des fichiers de la SAAQ sur la population des titulaires de permis de 1986, 1991 et 1996, compilées selon le sexe et le groupe d'âge quinquennal, pour 16 régions administratives.

N'ayant pas accès, comme pour le recensement, à des données par municipalité permettant de reconstruire les séries chronologiques selon divers découpages régionaux, nous assurerons le passage de 16 à 17 régions en appliquant aux populations respectives des régions 04 et 17 (Mauricie, Centre-du-Québec) les taux de titulaires calculés pour l'ancienne région 04 (Mauricie-Bois-Francs). Les données que nous présenterons pour ces deux régions, données historiques et projections, seront donc en partie fondées sur des estimations.

Par ailleurs, entre 1991 et 1996, la SAAQ a quelque peu resserré ses critères de détermination des titulaires de permis. Pour la période d'introduction de ces nouveaux critères, de 1992 à 1995, nous disposons de données selon les deux modes de calcul. Tel que cela nous l'avait été indiqué, nous avons pu constater que les changements produisaient un "manque à gagner" progressif allant de 0,5 % en 1992 à 1,15 % pour 1994 et 1995.

Dans nos calculs et analyses pour le Québec dans son ensemble, il nous était apparu nécessaire d'ajuster les données de 1996 de manière à préserver le plus possible la consistance de nos séries chronologiques. Dans un exercice portant sur 17 régions, les manipulations requises par des ajustements nous ont semblé trop lourdes au regard des gains qu'on pouvait en espérer. Nous utiliserons donc ici les données brutes de 1996 sachant qu'elles tendent à sous-estimer la progression réelle du nombre de titulaires entre 1991 et 1996.

L'évolution de la population des titulaires n'intervenant nulle part dans nos calculs autrement que comme indicateur ou comme résultat, l'emploi des données brutes ne devraient pas entraîner de biais ou d'autres inconvénients qu'un défaut de consistance entre la somme des valeurs régionales et les valeurs pour le Québec, dans son ensemble, que nous utilisons par ailleurs.

Quant au fond, la transformation des projections démographiques régionales en projections d'automobilistes est une opération relativement simple puisqu'il s'agit principalement d'appliquer, à la population prévue pour chaque groupe d'âge à chacun des bords de projection, des taux de titulaires de permis de conduire détaillés selon le sexe et l'âge.

Évidemment, tous les titulaires de permis de conduire ne sont pas nécessairement des automobilistes. Le fait de détenir un permis ne garantit pas la disponibilité et l'usage d'un véhicule automobile et, si nous pouvons espérer qu'il s'agit d'un petit nombre, nous devons quand même admettre qu'il y a des conducteurs sans permis.

Cela dit, la population des titulaires constitue très certainement la meilleure approximation socio-démographique possible de la population des automobilistes.

Eu égard au coût relativement élevé du permis et au développement de l'usage de la carte d'assurance maladie comme pièce d'identification, on est en effet en droit de considérer que l'obtention d'un permis et son renouvellement périodique témoignent à tout le moins d'une intention de conduire plutôt que du désir de disposer d'un document d'identification généralement reconnu.

D'autre part, le permis de conduire étant un document officiel, aisément rapportable à des caractéristiques personnelles (âge, sexe, lieu de résidence), il se prête particulièrement bien à des calculs de taux selon le sexe, l'âge et la région à partir des données extraites des fichiers administratifs et de données du recensement.

Des taux étant déterminés par âge, sexe et région, il est donc très simple de générer de nouvelles populations de titulaires, tenant compte de l'évolution démographique générale, en appliquant ces taux aux effectifs prévus. C'est une procédure courante, qui est d'ailleurs systématiquement utilisée pour la transformation des projections démographiques en projection de ménages, par la méthode des taux de chefs.

Bien plus que la simplicité de la procédure, ce qui est important ici c'est que les taux de titulaires de permis de conduire se révèlent fortement structurés selon l'âge et le sexe et aussi qu'ils présentent des variations historiques et régionales significatives.

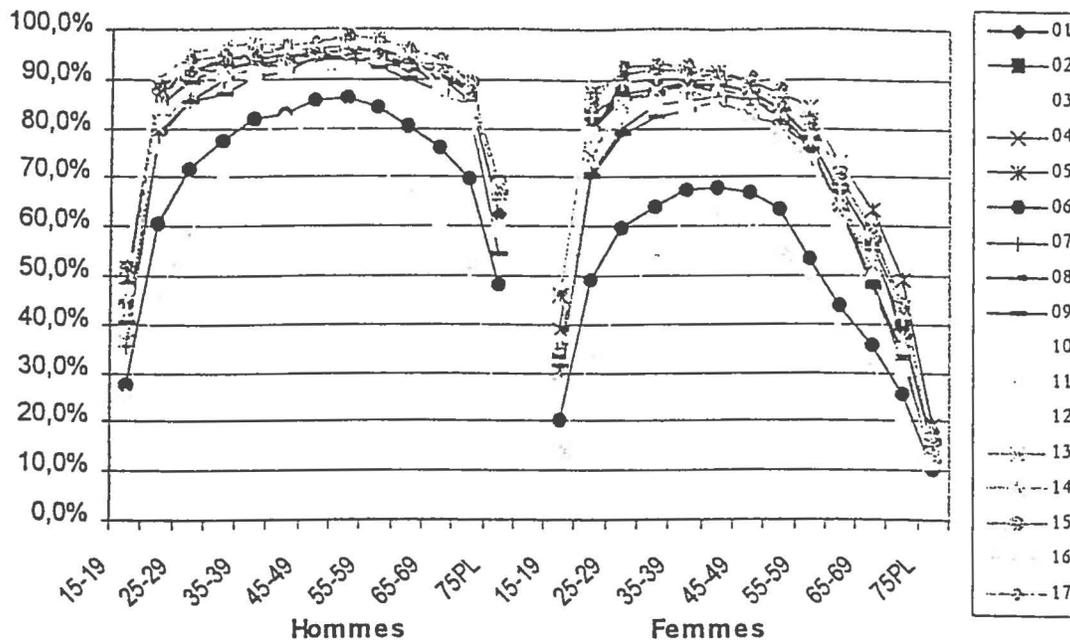
Tel que souligné précédemment, la population des titulaires de permis de conduire a progressé, au fil des ans, sous l'influence cumulative d'effets d'âge et de cohortes qui se lisent directement dans l'évolution des taux de titulaires, selon le sexe et l'âge. Ainsi, à l'égard de l'évolution tant passée que probable de cette population, le calcul et la manipulation de taux de titulaires ne constituent pas un simple artifice, une procédure plutôt commode pour relier deux catégories de variables. Il s'agit quant à nous de la seule approche adéquate pour rendre compte de sa dynamique réelle et des tendances sous-jacentes à son évolution.

Nous savons que les taux de titulaires ne sont pas stables. Ils ont connu notamment un certain recul à plusieurs âges entre 1991 et 1996 (recul supérieur aux effets spécifiques du resserrement des critères de détermination des titulaires de permis) mais ils ont continué de progresser aux âges plus avancés, par le jeu d'une forte rétention du permis dans des cohortes successives affichant des taux plus élevés que ceux de leurs aînés.

Sachant par ailleurs que ces effets de cohortes ont constitué le principal mécanisme de la réduction des différenciations selon le sexe et de l'accroissement des taux chez les plus âgés, il semblerait bien imprudent et trop conservateur de postuler une stabilité générale des taux à l'échelle régionale. De fait, avec le vieillissement des cohortes de baby-boomers, l'utilisation de taux stables équivaldrait à produire, artificiellement, un effet d'âge de " sortie " à grande échelle, alors que rien n'indique, dans des analyses plus détaillées, pour le Québec dans son ensemble, la possibilité d'un tel phénomène.

Eu égard à la variabilité des taux selon l'âge et le sexe par région (Figure 6), il est aussi exclu d'appliquer une grille de taux de rétention du permis homogène. Soit qu'elle serait trop pénalisante pour les régions affichant des taux moins élevés et un profil d'accès au permis moins agressif, soit qu'elle ferait dépasser les 100 % de titulaires dans certaines régions à plusieurs âges.

Figure 6 : Taux de titulaires de permis selon le sexe et l'âge, par région, 1996



S'agissant aussi de conserver une certaine unité de méthode et d'hypothèse, nous avons donc opté pour une formule hybride. Les taux selon l'âge et le sexe, pour les moins de 45 ans, seront conservés à leur valeur de 1996 pour toutes les régions et tous les bonds de projection. Pour les 45-70 ans nous utiliserons la grille de taux de rétention employée dans nos projections de titulaires pour l'ensemble du Québec. Enfin, pour les 75 ans et plus, au lieu d'utiliser des taux de rétention par cohorte 70et+ -> 75et+ , nous emploierons des taux de rétention 70-74 -> 75et+ variables selon l'année et calculés à partir de nos projections pour le Québec.

### 2.3.2 Aperçu historique

Comme pour le Québec dans son ensemble, la quasi totalité des régions ont connu, au cours de dernières années, une progression sensible de leur population de titulaires de permis, progression plus rapide que celle de la population totale (Tableau 8).

Surtout visible en début de période (1986-1991), cette progression plus rapide témoigne évidemment de divers effets d'âge et de cohorte dont notamment ceux associés à l'arrivée à maturité des derniers contingents de baby-boomers et à la réduction des différenciations selon le sexe. L'impact des caractéristiques démographiques sur la détermination de la population des titulaires est, en fait, particulièrement visible dans les taux globaux de titulaires pour les régions 04 et 17 (Mauricie, Centre du Québec).

Sachant, en effet, que dans nos estimations nous avons appliqué des taux selon l'âge et le sexe identiques pour ces deux régions, il ressort que les différences globales observables sont entièrement imputables aux caractéristiques démographiques de chaque région.

Tableau 8 : Évolution comparée de la population et des titulaires de permis de conduire, 1986-1996, 17 régions

Région		1986	1991		1996		1986	1991	1996	
01 BAS-SAINT-LAURENT	Population	210 805	205 070	-2,7%	206 010	0,5%	Taux	55,5%	59,9%	62,9%
	Titulaires	116 991	122 869	5,0%	129 512	5,4%				
11 GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE	Population	112 470	105 970	-5,8%	105 145	-0,8%	Taux	50,9%	58,0%	61,6%
	Titulaires	57 298	61 452	7,2%	64 744	5,4%				
02 SAGUENAY-LAC-ST-JEAN	Population	285 465	286 125	0,2%	286 645	0,2%	Taux	56,2%	59,6%	62,9%
	Titulaires	160 366	170 657	6,4%	180 258	5,6%				
03 QUÉBEC	Population	586 280	615 820	5,0%	633 470	2,9%	Taux	59,0%	62,0%	63,8%
	Titulaires	345 645	381 952	10,5%	403 843	5,7%				
12 CHAUDIÈRE-APPALACHES	Population	356 795	367 930	3,1%	380 520	3,4%	Taux	60,5%	64,3%	66,8%
	Titulaires	215 882	236 534	9,6%	254 165	7,5%				
04 MAURICIE	Population	251 485	258 530	2,8%	261 210	1,0%	Taux	61,2%	64,1%	66,1%
	Titulaires	153 788	165 673	7,7%	172 661	4,2%				
17 CENTRE-DU-QUÉBEC	Population	202 355	207 655	2,6%	215 055	3,6%	Taux	58,1%	61,6%	64,2%
	Titulaires	117 590	127 822	8,7%	138 057	8,0%				
05 ESTRIE	Population	257 775	268 405	4,1%	278 460	3,7%	Taux	59,4%	62,6%	64,7%
	Titulaires	153 208	168 062	9,7%	180 169	7,2%				
06 MONTRÉAL	Population	1 752 595	1 775 880	1,3%	1 775 860	0,0%	Taux	50,0%	50,5%	50,6%
	Titulaires	875 712	896 364	2,4%	898 721	0,3%				
13 LAVAL	Population	284 165	314 395	10,6%	330 395	5,1%	Taux	62,0%	62,6%	62,7%
	Titulaires	176 320	196 819	11,6%	207 042	5,2%				
14 LANAUDIÈRE	Population	279 565	334 790	19,8%	375 140	12,1%	Taux	60,9%	64,4%	64,4%
	Titulaires	170 193	215 604	26,7%	241 542	12,0%				
15 LAURENTIDES	Population	319 530	381 685	19,5%	431 665	13,1%	Taux	62,3%	65,4%	65,3%
	Titulaires	199 099	249 639	25,4%	281 798	12,9%				
16 MONTEGIE	Population	1 089 395	1 198 140	10,0%	1 255 950	4,8%	Taux	60,2%	63,1%	64,4%
	Titulaires	655 957	756 123	15,3%	808 528	6,9%				
07 OUTAOUAIS	Population	256 335	283 785	10,7%	306 275	7,9%	Taux	57,0%	60,8%	61,5%
	Titulaires	146 099	172 430	18,0%	188 388	9,3%				
08 ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	Population	146 765	151 970	3,5%	153 860	1,2%	Taux	56,7%	60,1%	62,3%
	Titulaires	83 265	91 307	9,7%	95 791	4,9%				
09 CÔTE-NORD	Population	104 610	103 175	-1,4%	103 310	0,1%	Taux	52,7%	58,4%	60,6%
	Titulaires	55 145	60 287	9,3%	62 619	3,9%				
10 NORD-DU-QUÉBEC	Population	36 105	36 305	0,6%	38 400	5,8%	Taux	36,0%	38,3%	37,3%
	Titulaires	12 989	13 917	7,1%	14 326	2,9%				
LE QUÉBEC	Population	6 532 495	6 895 630	5,6%	7 137 370	3,5%	Taux	56,6%	59,3%	60,6%
	Titulaires	3 695 547	4 087 511	10,6%	4 322 164	5,7%				

### 2.3.3 Perspectives

L'accroissement démographique projeté, le vieillissement de la population et l'élévation progressive des taux chez les plus âgés, par un effet de rétention, nous donnent, à l'horizon 2016, une augmentation de 22 % de la population des titulaires de permis, soit près du double de la croissance démographique prévue (Tableau 9).

Tableau 9 : Perspectives régionales d'évolution de la population et des titulaires de permis

Région		1996	2001	2006	2011	2016	Variation 1996-2016		Taux 1996	Taux 2016
01 BAS-SAINT-LAURENT	Population	199 408	194 323	190 465	188 109	186 640	-12 768	-6,4%	62,7%	70,1%
	Titulaires	124 980	127 934	128 792	130 668	130 853	5 873	4,7%		
11 GASPESIE-ILES-DE-LA-MADELEINE	Population	100 132	95 476	91 787	88 995	86 733	-13 399	-13,4%	61,7%	68,6%
	Titulaires	61 736	61 605	60 853	60 659	59 542	-2 194	-3,6%		
02 SAGUENAY-LAC-ST-JEAN	Population	286 825	285 581	284 132	283 320	282 330	-4 495	-1,6%	63,0%	69,4%
	Titulaires	180 577	188 466	192 116	195 490	196 063	15 486	8,5%		
03 QUÉBEC	Population	642 218	666 575	687 889	707 206	722 999	80 781	12,6%	64,2%	70,2%
	Titulaires	412 017	443 871	467 819	492 102	507 649	95 632	23,2%		
12 CHAUDIÈRE-APPALACHES	Population	374 834	379 727	383 963	388 534	392 329	17 495	4,7%	66,9%	73,2%
	Titulaires	250 618	264 499	273 568	282 709	287 340	36 722	14,7%		
04 MAURICE	Population	264 651	269 816	274 238	278 438	282 177	17 526	6,6%	66,5%	72,5%
	Titulaires	175 913	186 312	193 084	200 491	204 566	28 653	16,3%		
17 CENTRE-DU-QUÉBEC	Population	211 406	214 281	217 211	220 506	223 616	12 210	5,8%	64,1%	70,5%
	Titulaires	135 592	143 477	148 681	154 309	157 552	21 960	16,2%		
05 ESTRE	Population	276 930	284 687	291 728	298 423	304 417	27 487	9,9%	64,9%	70,9%
	Titulaires	179 667	191 708	200 582	209 938	215 929	36 262	20,2%		
06 MONTRÉAL	Population	1 795 289	1 820 568	1 847 565	1 874 602	1 896 978	101 689	5,7%	51,1%	56,3%
	Titulaires	917 695	964 977	1 001 107	1 042 284	1 068 240	150 545	16,4%		
13 LAVAL	Population	342 519	366 285	386 340	403 340	417 199	74 680	21,8%	62,9%	67,9%
	Titulaires	215 522	236 905	254 424	271 612	283 229	67 707	31,4%		
14 LANAUDIÈRE	Population	381 276	418 614	449 328	475 044	496 085	114 809	30,1%	65,0%	71,3%
	Titulaires	247 645	281 212	309 545	335 195	353 596	105 951	42,8%		
15 LAURENTIDES	Population	431 576	472 003	505 165	532 930	555 406	123 830	28,7%	65,8%	71,6%
	Titulaires	284 134	320 100	350 098	377 923	397 492	113 358	39,9%		
16 MONTRÉGIE	Population	1 290 293	1 364 258	1 425 581	1 477 289	1 518 695	228 402	17,7%	64,8%	70,3%
	Titulaires	836 242	912 334	972 707	1 029 867	1 067 122	230 880	27,6%		
07 OUTAOUAIS	Population	305 669	324 136	339 694	353 005	363 852	58 183	19,0%	62,2%	67,4%
	Titulaires	190 064	207 457	222 093	235 917	245 371	55 307	29,1%		
08 ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	Population	154 076	155 678	156 902	158 109	159 080	5 004	3,2%	62,3%	68,2%
	Titulaires	96 053	100 681	103 882	107 011	108 547	12 494	13,0%		
09 CÔTE-NORD	Population	101 435	99 576	98 008	96 612	95 180	-6 255	-6,2%	60,9%	66,7%
	Titulaires	61 741	63 190	63 745	64 061	63 492	1 751	2,8%		
10 NORD-DU-QUÉBEC	Population	34 145	33 362	32 679	32 167	31 829	-2 316	-6,8%	37,7%	41,1%
	Titulaires	12 873	13 129	13 201	13 202	13 067	194	1,5%		
LE QUÉBEC	Population	7 192 632	7 444 946	7 662 675	7 856 629	8 015 545	822 863	11,4%	60,9%	66,9%
	Titulaires	4 383 069	4 707 857	4 956 297	5 203 438	5 359 650	976 581	22,3%		

Au regard des perspectives pour le Québec dans son ensemble qui nous donnaient 25,5 % d'augmentation des titulaires, les calculs régionalisés génèrent donc une croissance un peu moins élevée. Cette différence, somme toute modeste, découle probablement en grande partie de l'utilisation de taux constants pour les moins de 45 ans, taux fondés sur les données de 1996 qui marquaient un certain recul par rapport à ceux de 1991. L'absence d'ajustement des valeurs de 1996 pour compenser le resserrement des critères de la SAAQ joue aussi peut-être un rôle. En tout état de cause, nous restons dans les mêmes ordres de grandeur, de 22 à 25 % d'augmentation sur un horizon de vingt ans, ce qui est très éloigné des 90 % d'augmentation observés entre 1971 et 1991 pour une croissance démographique de 14 %...

D'une région à l'autre, comme on l'attendait, l'augmentation projetée est très variable : de 1,5 % à 42,8 %, et ne suit pas le même rapport avec l'évolution générale de la population.

Compte tenu des écarts observés entre nos projections et la population recensée de 1996, on peut d'abord noter que les augmentations de titulaires devraient être sensiblement plus élevées

que celles affichées pour les régions 01, 11 et 10, et un peu plus élevées pour les régions 09, 12 et 17.

À l'inverse, pour les régions 13 et 16 et, dans une moindre mesure, pour les régions 14, 03, 04 et 06, nos résultats sont presque certainement trop élevés. Cela dit, même en coupant de moitié l'augmentation prévue du nombre de titulaires pour la grande région de Montréal, on resterait quand même avec plus de 300 000 automobilistes de plus à l'horizon 2016, surtout en périphérie et dans la couronne nord.

Nos projections pour les Laurentides s'étant révélées à peu près exactes, au moins à court terme, et les ajustements réels à apporter pour la Montérégie, Laval et Lanaudière ne pouvant guère avoir comme effet de réduire de moitié l'accroissement prévu de la population de titulaires, c'est plus probablement près d'un demi-million d'automobilistes de plus qu'il faut attendre dans la grande région.

Encore un fois, par rapport aux taux de croissance passés, l'augmentation possible reste assez modeste. Compte tenu cependant de la grandeur absolue des valeurs mises en cause, les impacts sur le réseau pourraient être bien tangibles.

## **2.4 Le kilométrage déclaré**

Comme nous l'avons souligné plus haut, les titulaires de permis ne sont pas nécessairement des automobilistes. On ne peut donc pas poser d'équation simple et directe entre l'augmentation de la population des titulaires et celle de la circulation.

Qui plus est, on doit aussi considérer que la composition de la population des titulaires sera, à l'horizon 2016, substantiellement différente de ce qu'elle est actuellement : plus de personnes âgées, plus de femmes et surtout, beaucoup plus de femmes âgées que jamais auparavant...

Bref, si le vieillissement de la population ne semble pas devoir entraîner de diminution marquée du nombre des automobilistes, il serait difficile de soutenir qu'il n'affectera pas leurs habitudes de conduites ou la longueur, la fréquence et les motifs de leurs déplacements.

Par le biais d'une évaluation des perspectives d'évolution de la population active, nous essaierons un peu plus loin de fournir quelques éclairages sur les déplacements pour motif travail.

Pour l'instant, nous nous attacherons à traduire, en kilométrage, nos projections de titulaires de permis.

### **2.4.1 Sources de données, méthode et hypothèses**

Ce dont nous aurons besoin pour notre exercice, c'est d'informations permettant d'assigner, aux titulaires de permis de conduire, un kilométrage moyen selon leur âge, leur sexe et leur région de résidence.

Or, de cet ordre, il y a vraiment très peu de données disponibles et pratiquement aucune qui soit vraiment satisfaisante.

Certes, le modèle DRAG-2, utilisé par la SAAQ, constitue probablement une excellente source de données sur le kilométrage total parcouru annuellement, puisqu'il met en relation les ventes de carburant et les caractéristiques du parc automobile.

Région 02

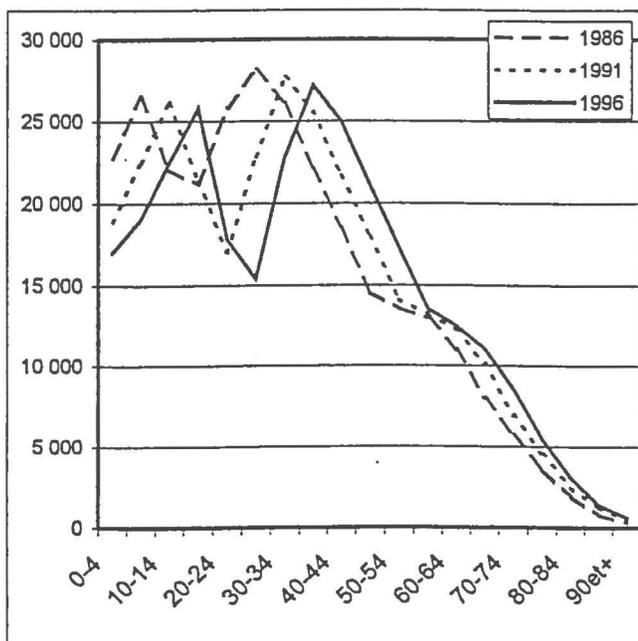
SAGUENAY-LAC-ST-JEAN

Tableau R02A, Population selon l'âge et le sexe, 1986-1996

Hommes				Femmes			
	1986	1991	1996		1986	1991	1996
0-4	11 745	9 645	8 680	0-4	10 990	9 255	8 325
5-9	13 745	11 535	9 760	5-9	12 745	10 925	9 265
10-14	11 275	13 530	11 580	10-14	10 725	12 575	10 860
15-19	10 935	10 925	13 355	15-19	10 185	10 405	12 405
20-24	13 265	8 745	9 240	20-24	12 535	8 245	8 560
25-29	13 965	11 400	7 805	25-29	14 145	11 395	7 545
30-34	13 245	13 665	11 370	30-34	12 825	13 960	11 455
35-39	11 245	13 000	13 480	35-39	10 885	12 535	13 665
40-44	9 235	11 055	12 720	40-44	9 280	10 565	12 250
45-49	7 270	8 985	10 765	45-49	7 285	8 985	10 295
50-54	6 625	6 995	8 600	50-54	6 925	7 105	8 695
55-59	6 180	6 330	6 630	55-59	6 740	6 810	6 855
60-64	5 220	5 675	5 900	60-64	5 755	6 460	6 525
65-69	3 720	4 690	5 040	65-69	4 285	5 390	6 005
70-74	2 570	3 045	3 820	70-74	3 140	3 865	4 755
75-79	1 445	1 855	2 210	75-79	2 125	2 635	3 230
80-84	805	870	1 090	80-84	1 105	1 620	1 945
85-89	295	425	395	85-89	460	765	1 005
90et+	100	170	190	90et+	175	280	405
<b>Total</b>	<b>142 885</b>	<b>142 540</b>	<b>142 630</b>	<b>Total</b>	<b>142 310</b>	<b>143 775</b>	<b>144 045</b>

Total

	1986	1991	1996
0-4	22 735	18 900	17 005
5-9	26 490	22 460	19 025
10-14	22 000	26 105	22 440
15-19	21 120	21 330	25 760
20-24	25 800	16 990	17 800
25-29	28 110	22 795	15 350
30-34	26 070	27 625	22 825
35-39	22 130	25 535	27 145
40-44	18 515	21 620	24 970
45-49	14 555	17 970	21 060
50-54	13 550	14 100	17 295
55-59	12 920	13 140	13 485
60-64	10 975	12 135	12 425
65-69	8 005	10 080	11 045
70-74	5 710	6 910	8 575
75-79	3 570	4 490	5 440
80-84	1 910	2 490	3 035
85-89	755	1 190	1 400
90et+	275	450	595
<b>Total</b>	<b>285 195</b>	<b>286 315</b>	<b>286 675</b>

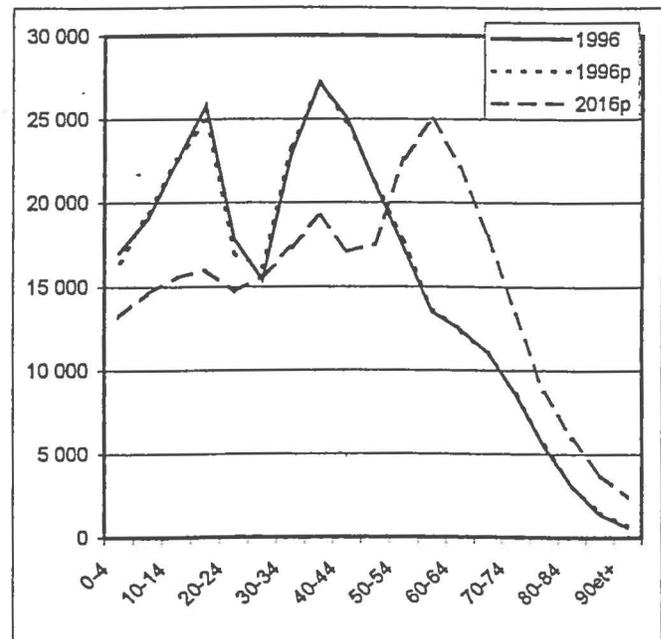


Sources: Statistique Canada, Population selon l'année d'âge et le sexe, recensements de 1986, 1991 et 1996 par SDR, compilations régionales du MTQ

Tableau R02B, Population selon l'âge et le sexe, recensée 1996, projetée 1996 et 2016

Hommes				Femmes			
	1996	1996p	2016p		1996	1996p	2016p
0-4	8 680	8 375	6 743	0-4	8 325	8 052	6 490
5-9	9 760	9 883	7 426	5-9	9 265	9 530	7 194
10-14	11 580	11 531	7 858	10-14	10 860	11 014	7 647
15-19	13 355	12 881	8 045	15-19	12 405	12 073	7 918
20-24	9 240	8 653	7 312	20-24	8 560	8 314	7 356
25-29	7 805	7 957	7 595	25-29	7 545	8 102	8 004
30-34	11 370	11 659	8 611	30-34	11 455	11 642	8 697
35-39	13 480	13 605	9 728	35-39	13 665	13 529	9 450
40-44	12 720	12 578	8 659	40-44	12 250	12 048	8 371
45-49	10 765	10 696	8 844	45-49	10 295	10 410	8 642
50-54	8 600	8 917	11 492	50-54	8 695	8 804	11 130
55-59	6 630	6 770	12 504	55-59	6 855	6 919	12 431
60-64	5 900	5 953	11 105	60-64	6 525	6 488	10 996
65-69	5 040	5 065	8 917	65-69	6 005	5 944	9 062
70-74	3 820	3 904	6 480	70-74	4 755	4 668	6 897
75-79	2 210	2 296	3 983	75-79	3 230	3 192	4 719
80-84	1 090	1 081	2 288	80-84	1 945	2 031	3 578
85-89	395	416	1 158	85-89	1 005	1 124	2 583
90et+	190	201	649	90et+	405	520	1 768
<b>Total</b>	<b>142 630</b>	<b>142 421</b>	<b>117 370</b>	<b>Total</b>	<b>144 045</b>	<b>144 404</b>	<b>142 933</b>

Total			
	1996	1996p	2016p
0-4	17 005	16 427	13 233
5-9	19 025	19 413	14 620
10-14	22 440	22 545	15 505
15-19	25 760	24 954	15 963
20-24	17 800	16 967	14 668
25-29	15 350	16 059	15 599
30-34	22 825	23 301	17 308
35-39	27 145	27 134	19 178
40-44	24 970	24 626	17 030
45-49	21 060	21 106	17 486
50-54	17 295	17 721	22 622
55-59	13 485	13 689	24 935
60-64	12 425	12 441	22 101
65-69	11 045	11 009	17 979
70-74	8 575	8 572	13 377
75-79	5 440	5 488	8 702
80-84	3 035	3 112	5 866
85-89	1 400	1 540	3 741
90et+	595	721	2 417
<b>Total</b>	<b>286 675</b>	<b>286 825</b>	<b>282 330</b>

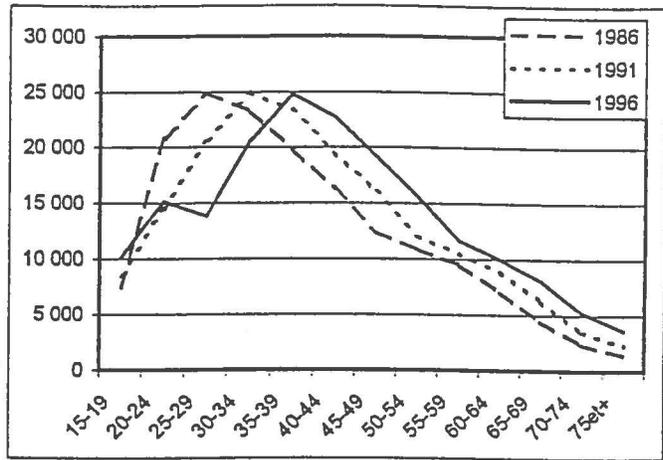


Source: MTQ, modèle ES-3 1996, somme des projections par municipalité

Tableau R02C, Titulaires de permis selon l'âge et le sexe, 1986-1996

Hommes	1986	1991	1996	Femmes	1986	1991	1996
15-19	4 441	4 950	5 855	15-19	2 994	3 483	4 260
20-24	11 649	7 980	8 053	20-24	9 193	6 513	7 067
25-29	13 402	10 786	7 159	25-29	11 403	9 859	6 572
30-34	12 699	12 933	10 400	30-34	10 562	11 939	10 068
35-39	10 865	12 479	12 656	35-39	8 981	10 831	12 080
40-44	8 854	10 529	12 074	40-44	7 403	8 994	10 710
45-49	6 887	8 567	10 184	45-49	5 421	7 429	8 959
50-54	6 246	6 572	8 267	50-54	4 549	5 384	7 298
55-59	5 747	5 909	6 298	55-59	3 716	4 535	5 295
60-64	4 772	5 251	5 518	60-64	2 314	3 581	4 419
65-69	3 244	4 161	4 656	65-69	1 200	2 160	3 379
70-74	1 962	2 518	3 400	70-74	461	962	1 867
75et+	1 255	1 884	2 669	75et+	146	385	930
Total	92 023	94 519	97 189	Total	68 343	76 055	82 904

Total	1986	1991	1996
15-19	7 435	8 433	10 115
20-24	20 842	14 493	15 120
25-29	24 805	20 645	13 731
30-34	23 261	24 872	20 468
35-39	19 846	23 310	24 736
40-44	16 257	19 523	22 784
45-49	12 308	15 996	19 143
50-54	10 795	11 956	15 565
55-59	9 463	10 444	11 593
60-64	7 086	8 832	9 937
65-69	4 444	6 321	8 035
70-74	2 423	3 480	5 267
75et+	1 401	2 269	3 599
Total	160 366	170 574	180 093



Source: compilations spéciales SAAQ

Taux de titulaires

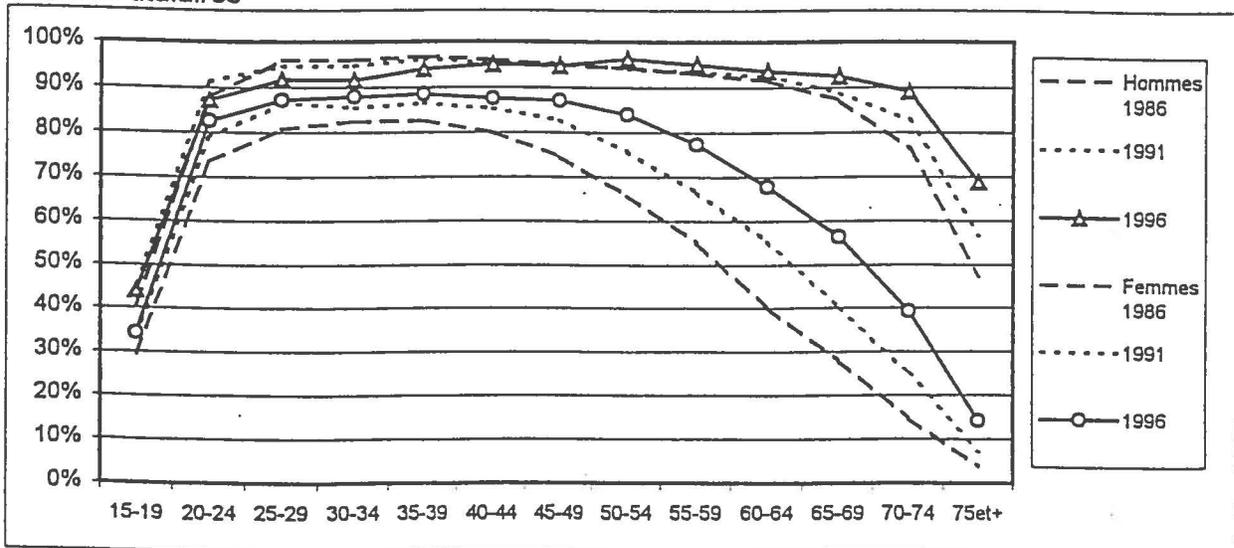


Tableau R02D, Permis de conduire selon l'âge et le sexe des titulaires, 1996-2016

## Hommes

	1996	2001	2006	2011	2016	variation en %	
						1996-2011	1996-2016
15-19	5 647	4 861	4 329	3 900	3 527	-30,9%	-37,5%
20-24	7 541	8 857	7 717	7 017	6 372	-6,9%	-15,5%
25-29	7 298	7 168	8 245	7 379	6 966	1,1%	-4,5%
30-34	10 664	7 802	7 618	8 638	7 876	-19,0%	-26,1%
35-39	12 774	11 135	8 336	8 118	9 134	-36,4%	-28,5%
40-44	11 939	12 597	11 127	8 457	8 219	-29,2%	-31,2%
45-49	10 118	11 463	12 161	10 848	8 332	7,2%	-17,7%
50-54	8 572	9 887	11 198	11 945	10 735	39,3%	25,2%
55-59	6 431	8 263	9 569	10 830	11 605	68,4%	80,5%
60-64	5 568	5 950	7 697	8 963	10 138	61,0%	82,1%
65-69	4 679	4 915	5 296	6 893	8 069	47,3%	72,5%
70-74	3 475	3 883	4 126	4 501	5 889	29,5%	69,5%
75et+	2 744	3 737	4 377	5 326	5 939	94,1%	116,4%
<b>Total</b>	<b>97 450</b>	<b>100 518</b>	<b>101 796</b>	<b>102 815</b>	<b>102 801</b>	<b>5,5%</b>	<b>5,5%</b>

## Femmes

	1996	2001	2006	2011	2016	variation en %	
						1996-2011	1996-2016
15-19	4 146	3 649	3 316	3 003	2 719	-27,6%	-34,4%
20-24	6 864	7 908	7 072	6 615	6 073	-3,6%	-11,5%
25-29	7 057	6 960	7 903	7 212	6 971	2,2%	-1,2%
30-34	10 232	7 523	7 356	8 270	7 644	-19,2%	-25,3%
35-39	11 960	10 234	7 670	7 470	8 354	-37,5%	-30,2%
40-44	10 534	11 493	9 936	7 524	7 319	-28,6%	-30,5%
45-49	9 059	10 285	11 244	9 807	7 499	8,3%	-17,2%
50-54	7 389	8 775	9 946	10 891	9 575	47,4%	29,6%
55-59	5 344	7 185	8 559	9 693	10 626	81,4%	98,8%
60-64	4 394	5 063	6 834	8 170	9 245	85,9%	110,4%
65-69	3 345	4 014	4 637	6 291	7 542	88,1%	125,5%
70-74	1 833	2 872	3 465	4 024	5 472	119,5%	198,5%
75et+	970	1 987	2 382	3 705	4 223	282,0%	335,4%
<b>Total</b>	<b>83 127</b>	<b>87 948</b>	<b>90 320</b>	<b>92 675</b>	<b>93 262</b>	<b>11,5%</b>	<b>12,2%</b>

## Total

	1996	2001	2006	2011	2016	variation en %	
						1996-2011	1996-2016
15-19	9 793	8 510	7 645	6 903	6 246	-29,5%	-36,2%
20-24	14 405	16 765	14 789	13 632	12 445	-5,4%	-13,6%
25-29	14 355	14 128	16 148	14 591	13 937	1,6%	-2,9%
30-34	20 896	15 325	14 974	16 908	15 520	-19,1%	-25,7%
35-39	24 734	21 369	16 006	15 588	17 488	-37,0%	-29,3%
40-44	22 473	24 090	21 063	15 981	15 538	-28,9%	-30,9%
45-49	19 177	21 748	23 405	20 655	15 831	7,7%	-17,4%
50-54	15 961	18 662	21 144	22 836	20 310	43,1%	27,2%
55-59	11 775	15 448	18 128	20 523	22 231	74,3%	88,8%
60-64	9 962	11 013	14 531	17 133	19 383	72,0%	94,6%
65-69	8 024	8 929	9 933	13 184	15 611	64,3%	94,6%
70-74	5 308	6 755	7 591	8 525	11 361	60,6%	114,0%
75et+	3 714	5 724	6 759	9 031	10 162	143,2%	173,6%
<b>Total</b>	<b>180 577</b>	<b>188 466</b>	<b>192 116</b>	<b>195 490</b>	<b>196 063</b>	<b>8,3%</b>	<b>8,6%</b>

Tableau R01E, Kilométrage annuel selon l'âge et le sexe des conducteurs, 1996-2016

Hommes	milliers de Km					variation en %	
	1996	2001	2006	2011	2016	1996-2011	1996-2016
15-24	206 638	202 946	179 503	164 595	147 125	-20,3%	-28,8%
25-34	316 434	259 293	262 800	261 269	245 376	-17,4%	-22,5%
35-44	448 445	412 533	336 212	285 350	290 820	-36,4%	-35,1%
45-54	372 377	415 100	433 486	412 293	346 076	10,7%	-7,1%
55-64	198 800	236 457	288 166	324 187	344 038	63,1%	73,1%
65-74	136 232	135 583	141 301	170 720	209 082	25,3%	53,5%
75et+	36 558	47 317	51 683	58 625	64 517	60,4%	76,5%
<b>Total</b>	<b>1 715 484</b>	<b>1 709 228</b>	<b>1 693 150</b>	<b>1 677 039</b>	<b>1 647 034</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-4,0%</b>

Femmes	milliers de Km					variation en %	
	1996	2001	2006	2011	2016	1996-2011	1996-2016
15-24	116 006	116 762	105 863	98 778	89 885	-14,9%	-22,5%
25-34	188 666	154 892	157 174	157 907	150 843	-16,3%	-20,0%
35-44	265 611	247 680	200 089	169 249	172 249	-36,3%	-35,2%
45-54	197 982	228 134	243 346	232 509	193 008	17,4%	-2,5%
55-64	98 153	125 567	161 446	186 419	200 605	89,9%	104,4%
65-74	39 932	51 415	61 702	79 843	102 657	99,9%	157,1%
75et+	5 911	12 502	13 681	21 935	24 729	271,1%	318,4%
<b>Total</b>	<b>912 260</b>	<b>936 952</b>	<b>943 302</b>	<b>946 640</b>	<b>933 976</b>	<b>3,8%</b>	<b>2,4%</b>

Total	milliers de Km					variation en %	
	1996	2001	2006	2011	2016	1996-2011	1996-2016
15-24	322 643	319 708	285 366	263 374	237 010	-18,4%	-26,5%
25-34	505 100	414 184	419 974	419 176	396 219	-17,0%	-21,6%
35-44	714 056	660 213	536 301	454 598	463 069	-36,3%	-35,1%
45-54	570 360	643 234	676 832	644 802	539 084	13,1%	-5,5%
55-64	296 953	362 024	449 612	510 605	544 643	71,9%	83,4%
65-74	176 163	186 998	203 003	250 563	311 739	42,2%	77,0%
75et+	42 469	59 820	65 364	80 560	89 246	89,7%	110,1%
<b>Total</b>	<b>2 627 744</b>	<b>2 646 180</b>	<b>2 636 452</b>	<b>2 623 679</b>	<b>2 581 010</b>	<b>-0,2%</b>	<b>-1,8%</b>

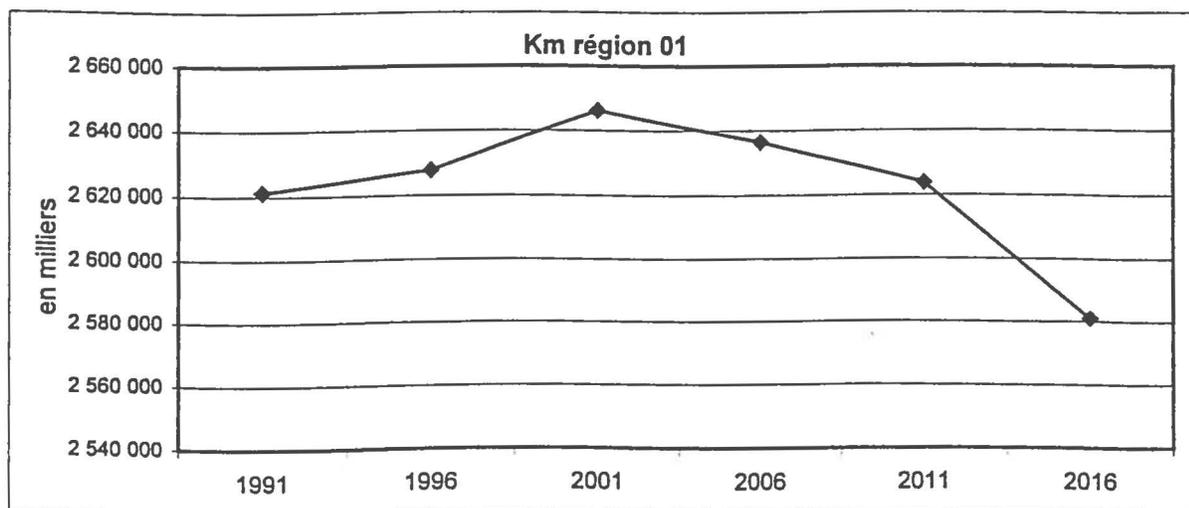
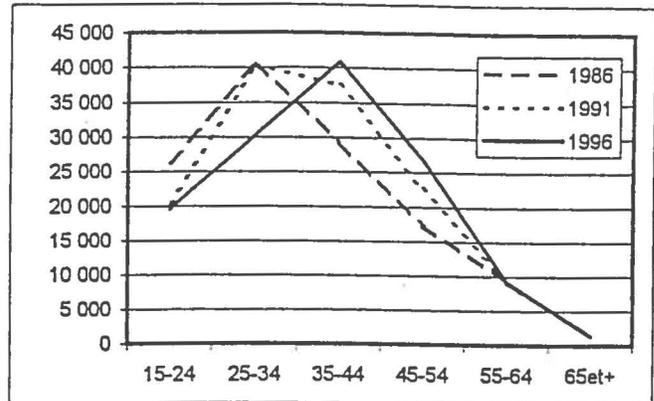


Tableau R02F, Actifs selon l'âge et le sexe, 1986-1996

Hommes				Femmes			
	1986	1991	1996		1986	1991	1996
15-24	14 235	11 430	10 894	15-24	12 095	8 920	8 581
25-34	24 870	22 850	17 052	25-34	15 700	17 460	13 237
35-44	18 795	22 195	23 399	35-44	10 460	15 225	17 447
45-54	12 045	14 110	16 689	45-54	5 270	8 405	10 217
55-64	7 390	6 580	6 554	55-64	1 905	2 585	2 692
65et+	805	985	941	65et+	520	430	389
<b>Total</b>	<b>78 140</b>	<b>78 150</b>	<b>75 529</b>	<b>Total</b>	<b>45 950</b>	<b>53 025</b>	<b>52 563</b>

Total			
	1986	1991	1996
15-24	26 330	20 350	19 475
25-34	40 570	40 310	30 289
35-44	29 255	37 420	40 846
45-54	17 315	22 515	26 906
55-64	9 295	9 165	9 246
65et+	1 325	1 415	1 330
<b>Total</b>	<b>124 090</b>	<b>131 175</b>	<b>128 092</b>



Sources: 1986 et 1991, Statistique Canada, Population selon le statut d'activité l'âge et le sexe, recensements de 1986 et 1991 par SDR, compilations régionales du MTQ 1996, estimations MTQ

Taux d'activité

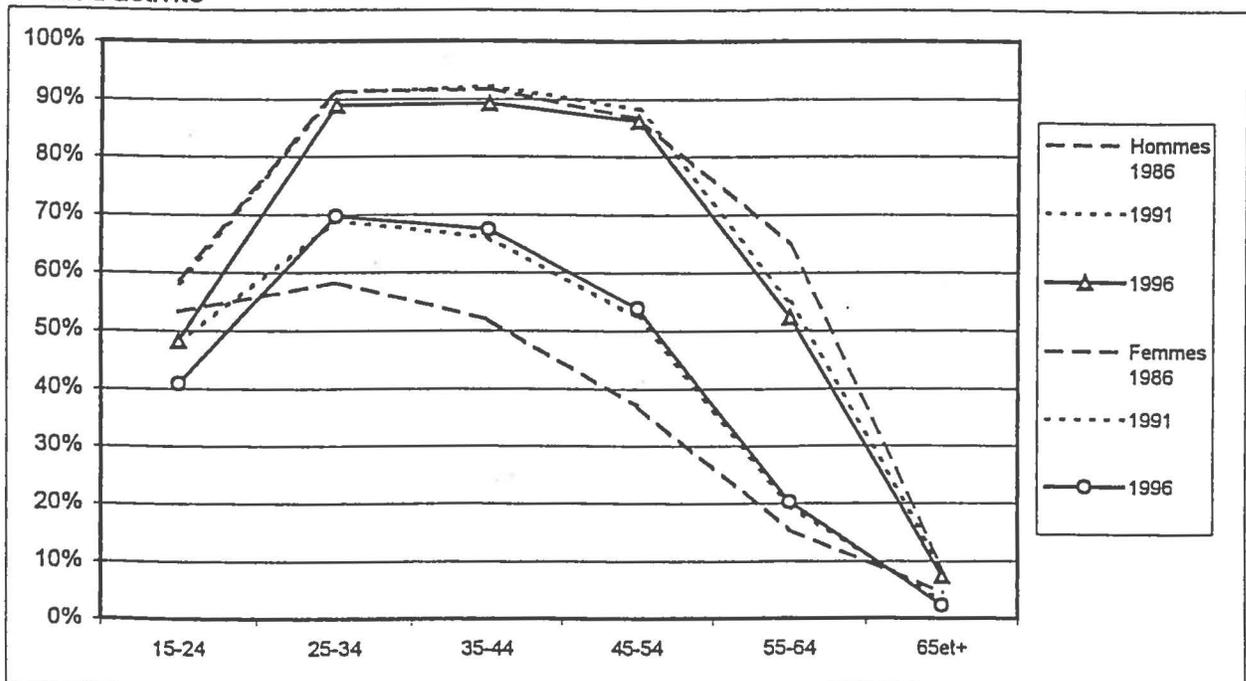


Tableau R02G, Population active selon l'âge et le sexe, 1996-2016

Hommes	1996	2001	2006	2011	2016	variation en %	
						1996-2011	1996-2016
15-19	3 861	3 324	2 960	2 667	2 411	-30,9%	-37,6%
20-24	6 444	7 569	6 594	5 996	5 445	-7,0%	-15,5%
25-29	6 839	6 717	7 726	6 915	6 528	1,1%	-4,5%
30-34	10 324	7 553	7 375	8 362	7 625	-19,0%	-26,1%
35-39	12 025	10 482	7 847	7 642	8 598	-36,4%	-28,5%
40-44	10 973	11 577	10 227	7 773	7 554	-29,2%	-31,2%
45-49	9 257	10 531	11 171	9 966	7 654	7,7%	-17,3%
50-54	7 257	8 578	9 756	10 407	9 352	43,4%	28,9%
55-59	4 396	5 617	6 666	7 576	8 119	72,3%	84,7%
60-64	2 121	2 269	2 919	3 484	3 957	64,3%	86,6%
65et+	930	1 056	1 183	1 403	1 685	50,9%	81,2%
<b>Total</b>	<b>74 427</b>	<b>75 273</b>	<b>74 424</b>	<b>72 191</b>	<b>68 928</b>	<b>-3,0%</b>	<b>-7,4%</b>
Indice 1996=100	100,0%	101,1%	100,0%	97,0%	92,6%		

Femmes	1996	2001	2006	2011	2016	variation en %	
						1996-2011	1996-2016
15-19	2 963	2 608	2 369	2 146	1 943	-27,6%	-34,4%
20-24	5 408	6 231	5 572	5 212	4 785	-3,6%	-11,5%
25-29	5 753	5 674	6 443	5 879	5 683	2,2%	-1,2%
30-34	7 837	5 762	5 634	6 334	5 855	-19,2%	-25,3%
35-39	9 034	7 730	5 793	5 642	6 310	-37,5%	-30,2%
40-44	7 978	8 705	7 525	5 699	5 543	-28,6%	-30,5%
45-49	6 199	7 058	7 716	6 730	5 146	8,6%	-17,0%
50-54	3 971	4 587	5 214	5 709	5 020	43,8%	26,4%
55-59	1 780	2 217	2 569	2 917	3 198	63,9%	79,7%
60-64	878	902	1 128	1 312	1 489	49,4%	69,6%
65et+	383	436	480	547	628	42,8%	64,0%
<b>Total</b>	<b>52 184</b>	<b>51 910</b>	<b>50 443</b>	<b>48 127</b>	<b>45 600</b>	<b>-7,8%</b>	<b>-12,6%</b>
Indice 1996=100	100,0%	99,5%	96,7%	92,2%	87,4%		

Total	1996	2001	2006	2011	2016	variation en %	
						1996-2011	1996-2016
15-19	6 824	5 932	5 329	4 813	4 354	-29,5%	-36,2%
20-24	11 852	13 800	12 166	11 208	10 230	-5,4%	-13,7%
25-29	12 592	12 391	14 169	12 794	12 211	1,6%	-3,0%
30-34	18 161	13 315	13 009	14 696	13 480	-19,1%	-25,8%
35-39	21 059	18 212	13 640	13 284	14 908	-36,9%	-29,2%
40-44	18 951	20 282	17 752	13 472	13 097	-28,9%	-30,9%
45-49	15 456	17 589	18 887	16 696	12 800	8,0%	-17,2%
50-54	11 228	13 165	14 970	16 116	14 372	43,5%	28,0%
55-59	6 176	7 834	9 235	10 493	11 317	69,9%	83,2%
60-64	2 999	3 171	4 047	4 796	5 446	59,9%	81,6%
65et+	1 313	1 492	1 663	1 950	2 313	48,5%	76,2%
<b>Total</b>	<b>126 611</b>	<b>127 183</b>	<b>124 867</b>	<b>120 318</b>	<b>114 528</b>	<b>-5,0%</b>	<b>-9,5%</b>
Indice 1996=100	100,0%	100,5%	98,6%	95,0%	90,5%		