

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

L'influence des attitudes, des préférences et des contraintes des ménages sur leurs choix de localisation résidentielle.

Auteur(s) :

Simon Turcotte, B.Sc., Université Laval, simon.turcotte.6@ulaval.ca
Candidat à la maîtrise en sciences géographiques

Marie-Hélène Vandersmissen, Ph.D., Université Laval,
marie-helene.vandersmissen@ggr.ulaval.ca

Marius Thériault, Ph.D., Université Laval, marius.theriault@crad.ulaval.ca

Carole Després, Ph.D., Université Laval, Carole.Despres@arc.ulaval.ca

Mots-clés :

Étalement urbain, localisation résidentielle, modèle d'équations structurelles

Résumé :

Cette communication vise à améliorer notre compréhension des facteurs impliqués dans le processus de localisation résidentielle. Les choix résidentiels ont un impact majeur sur l'aménagement du territoire, l'utilisation du sol, la société et l'environnement (Rust, 2003 ; Barla *et al.*, 2011 ; Lachapelle et Wolfram, 2011 ; Walks, 2011 ; Newman et Matan, 2012 ; Waygood *et al.*, 2014 ; Waygood et Friman, 2015). Au Canada, aux États-Unis, comme en Europe, on assiste depuis des décennies à un étalement urbain continu, caractérisé par l'expansion de l'habitat unifamilial de faible densité en périphérie des zones urbaines (Alvergne et Coffey, 2000). Néanmoins, si les effets de l'étalement urbain sont bien documentés, les mécanismes permettant de limiter sa prévalence apparaissent plutôt limités (Simard, 2014). Entre 1950 et 2000, la zone d'habitat continu de la région de Québec a augmenté de 630 % pour une croissance démographique de 35 %. L'étalement urbain y serait facilité par une meilleure accession à la propriété pour les familles issues de la classe moyenne dans les villes périphériques (Villeneuve et Vandersmissen, 2003). Cependant, des recherches récentes estiment qu'environ 50% des économies de logement réalisées par ces familles sont englouties dans les frais additionnels en transport (Des Rosiers *et al.*, 2016). Partant ce constat, il semble opportun d'approfondir les connaissances sur les aspirations que sous-tendent les choix de localisation résidentielle des ménages.

L'étude présentée dans cette communication vise à modéliser, à l'aide d'équations structurales, les attitudes, les contraintes et les préférences (variables latentes) influençant le choix de localisation résidentielle de ménages de la région métropolitaine de Québec (CMQ). Elle s'articule autour des deux questions de recherche : dans quelle mesure les choix de localisation résidentielle reflètent-ils les attitudes, les préférences et les contraintes des ménages ? Les

dissonances entre ces attitudes et préférences et la localisation réelle des ménages sont-elles structurées dans l'espace ?

Pour répondre à ces questions, des analyses factorielles confirmatoires ont d'abord été réalisées. Effectuée à l'aide des données de l'enquête *Demain Québec*, cette étape a permis de synthétiser les caractéristiques locales, régionales et sociales du voisinage des répondant.es, puis leurs attitudes (valeurs, normes, patrimoine), contraintes (cycle de vie, capacité de payer) et préférences (variables latentes). L'enquête *Demain Québec* a été réalisée en 2011 par l'équipe de Carole Després du Centre de recherches en aménagement et développement (CRAD), auprès de 2338 adultes résidant dans la Communauté métropolitaine de Québec. Ensuite, les relations entre les variables latentes générées précédemment ont été analysées par l'entremise des modèles d'équations structurelles (SEM). Contrairement aux méthodes d'analyses statistiques traditionnelles, telles que les régressions simple, multiple ou logistique et les analyses factorielles, les SEM modélisent des ensembles de relations, permettant ainsi de mieux représenter un phénomène complexe (Bagley et Mokhtarian, 2002). Les SEM produits lors de cette seconde étape permettent la mise en application des théories comportementales individuelles, dont la théorie de la prise de décision de Ben-Akiva *et al.* (2012). Ainsi, le modèle généré a fait ressortir les facteurs d'influence les plus déterminants pour chaque catégorie de caractéristique du lieu de résidences (locale, régionale, sociale). Ces valeurs permettent de formuler des recommandations en matière d'aménagement durable du territoire qui sont exposées dans cette communication. Enfin, les analyses précédentes ayant produit des indices quantitatifs reliés aux attitudes, préférences et contraintes des répondants, il a été possible de dresser des profils généraux des répondants et d'analyser la correspondance de leurs choix de localisation résidentielle.

Cette communication s'adresse aux acteurs de l'aménagement du territoire et aux membres de la communauté universitaire. Elle s'inscrit dans la catégorie 9 de la programmation du colloque, - mobilité, logement et vulnérabilité territoriale des ménages - puisqu'elle permet de mieux comprendre le choix de localisation résidentielle dont la mobilité et le choix de logement sont corolaires. En effet, l'analyse de la distribution spatiale des logements sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec a mis en évidence le lien entre le type de logement et la localisation par rapport au centre urbain. Ainsi, les logements de type pavillonnaire ont tendance à être associés à une mobilité motorisée de grande distance. À l'inverse, les logements de type appartement sont plutôt associés aux transports publics et actifs. Les effets de l'étalement urbain sur la société varient sur le territoire et participent à accroître la vulnérabilité des populations.

Références :

- ALVERGNE, Christel et COFFEY, William J (2000) Similitudes et différences des formes urbaines en Europe et en Amérique du Nord. *Cahiers de géographie du Québec*, 44 (123), 437-451.
- BAGLEY, Michael N et MOKHTARIAN, Patricia L (2002) The impact of residential neighborhood type on travel behavior: A structural equations modeling approach. *The Annals of regional science*, 36 (2), 279-297.
- BARLA, Philippe, MIRANDA-MORENO, Luis F et LEE-GOSSELIN, Martin (2011) Urban travel CO 2 emissions and land use: a case study for Quebec City. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 16 (6), 423-428.

- BEN-AKIVA, Moshe, DE PALMA, André, MCFADDEN, Daniel, ABOU-ZEID, Maya, CHIAPPORI, Pierre-André, DE LAPPARENT, Matthieu, DURLAUF, Steven N, FOSGERAU, Mogens, FUKUDA, Daisuke et HESS, Stephane (2012) Process and context in choice models. *Marketing Letters*, 23 (2), 439-456.
- DES ROSIERS, François, THÉRIAULT, Marius, BIBA, Gjin et VANDERSMISSEN, Marie-Hélène (2016) Greenhouse gas emissions and urban form: Linking households' socio-economic status with housing and transportation choices. *Environment and Planning B: Planning and Design*.
- LACHAPPELLE, Aimé et WOLFRAM, Marie-Therese (2011) On a mean field game approach modeling congestion and aversion in pedestrian crowds. *Transportation research part B: methodological*, 45 (10), 1572-1589.
- NEWMAN, Peter et MATAN, Anne (2012) Human mobility and human health. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 4 (4), 420-426.
- RUST, D. (2003). *Cities without Suburbs: A Census 2000 Update*. Washington: Woodrow Wilson Center Press.
- SIMARD, Martin (2014) BERTRAND, Nathalie (coord.) (2013) Terres agricoles périurbaines. Une gouvernance foncière en construction. *Cahiers de géographie du Québec*, 58 (163), 133-134. DOI:10.7202/1028942ar
- VILLENEUVE, Paul et VANDERSMISSEN, Marie-Hélène. (2003). *Accessibilité, mobilité et équité dans le Québec métropolitain*. Québec 2003: Annuaire politique, social, économique et culturel. Montréal: Fides, 282-290
- WALKS, R Alan (2011) Economic Restructuring and Trajectories of Socio-spatial Polarization in the Twenty-first-century Canadian city. *Canadian urban regions: Trajectories of growth and change*, 125-159.
- WAYGOOD, Edward Owen Douglas et FRIMAN, Margareta (2015) Children's travel and incidental community connections. *Travel Behaviour & Society*, 2, 174-181.
- WAYGOOD, Edward Owen Douglas, SUN, Yilin et SUSILO, Yusak O (2014) Transportation carbon dioxide emissions by built environment and family lifecycle: Case study of the Osaka metropolitan area. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 31, 176-188.