
Enquête 2025 Perspectives mobilité – Enseignement supérieur Rapport global



Le volet Enseignement supérieur de l'enquête Perspectives mobilité a pour objectif de broser le portrait des habitudes de déplacements domicile-campus des étudiant(e)s et employé(e)s des universités et des autres établissements d'enseignement supérieur de la région métropolitaine de Montréal. L'enquête vise aussi à recueillir des données permettant d'outiller les institutions de la région voulant agir pour promouvoir des alternatives de mobilité qui pourraient améliorer la satisfaction de leur population, en plus de contribuer à la réduction de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre (GES) en lien avec les déplacements domicile-campus.

En complément des rapports personnalisés qui seront livrés à chaque institution participante, l'ARTM a produit ce rapport global, donnant un portrait de mobilité pour les répondant(e)s de 2025.

Contexte de l'enquête et recrutement

L'enquête a été réalisée entre octobre et novembre 2025. La plupart des répondant(e)s ont été ciblé(e)s via des courriels directs, tandis que d'autres ont été recruté(e)s via des mentions de l'enquête dans l'infolettre de leur institution ou sur les médias sociaux. Un total de **2877 enquêtes complètes** a été reçu, avec un taux de complétion de 83,9 % (93,8 % parmi les personnes ayant renseigné une université participante) et un temps médian de 8 minutes pour compléter l'enquête.

Pondération

Dans ce rapport, les résultats sont présentés avec et sans l'application des **facteurs d'expansion**, lesquels ont été déterminés pour chaque observation à partir des données de références fournies par les universités participantes. Le processus de pondération vise à obtenir des volumes cohérents tout en corrigeant certains biais de l'enquête, toutefois il ne permet pas de représenter exactement les populations de référence, ou de corriger parfaitement tous les biais. En effet, un compromis a dû être trouvé entre l'atteinte des cibles, et la génération de facteurs trop extrêmes pour certaines observations.

Enfin, nous invitons à la prudence dans l'interprétation des données lorsque peu d'observations sont disponibles pour un sous-groupe. Par exemple, un échantillon de moins de 30 observations (non pondérées) permet rarement de généraliser un constat à une population plus grande, même en appliquant des facteurs d'expansion.

Profil des répondant(e)s

Un total de 2877 réponses complètes a été reçu pour l'enquête.

Statut des répondant(e)s

Concernant le statut, les répondant(e)s pouvaient indiquer s'ils étaient employé(e)s ou étudiant(e)s, ainsi que leur horaire (temps plein ou temps partiel). Pour les étudiant(e)s, une question supplémentaire précisait s'ils étaient au premier cycle ou aux cycles supérieurs.

Statut détaillé	Observations non pondérées	Pourcentage non pondéré	Observations pondérées	Pourcentage pondéré
Étudiant(e)s et employé(e)s				
Étudiant(e) - temps plein	1 546	53,7 %	57 665	64,0 %
Étudiant(e) - temps partiel	151	5,2 %	16 042	17,8 %
Employé(e) - temps plein	1 093	38,0 %	14 357	15,9 %
Employé(e) - temps partiel	87	3,0 %	2 033	2,3 %
Étudiant(e)s uniquement				
Premier cycle, temps plein	1 084	63,9 %	42 646	57,9 %
Premier cycle, temps partiel	106	6,2 %	12 084	16,4 %
Cycles supérieurs, temps plein	462	27,2 %	15 020	20,4 %
Cycles supérieurs, temps partiel	45	2,7 %	3 958	5,4 %

Genre

Les personnes ne s'identifiant pas comme femme ou homme, ou n'ayant pas répondu à la question, ne sont pas incluses dans les figures ci-dessous. Ceci représente 51 observations dans l'enquête pour les étudiant(e)s (n pondéré = 2 646) et 27 observations pour les employé(e)s (n pondéré = 451).

Étudiant(e)s (n = 1646)



Étudiant(e)s (n pondéré = 71 061)



Employé(e)s (n = 1153)



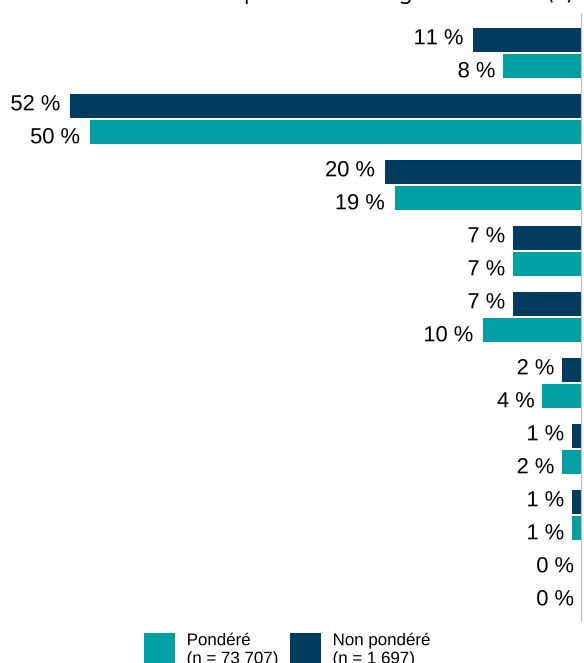
Employé(e)s (n pondéré = 15 939)



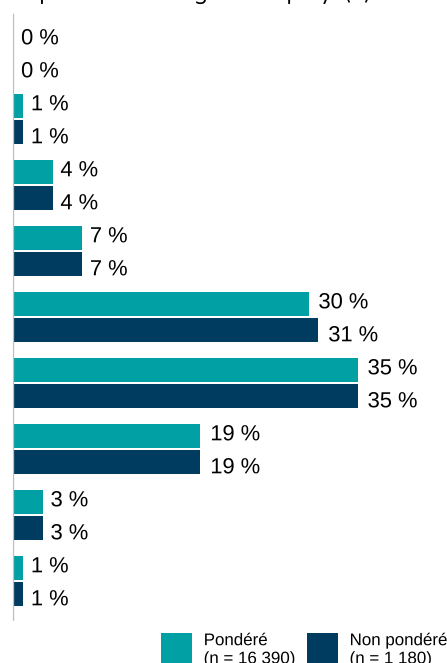
■ Homme ■ Femme

Groupe d'âge

Répartition des âges - Étudiant(e)s



Répartition des âges - Employé(e)s



Possession d'un permis de conduire

Étudiant(e)s (n = 1697)



Étudiant(e)s (n pondéré = 73 707)



Employé(e)s (n = 1180)



Employé(e)s (n pondéré = 16 390)

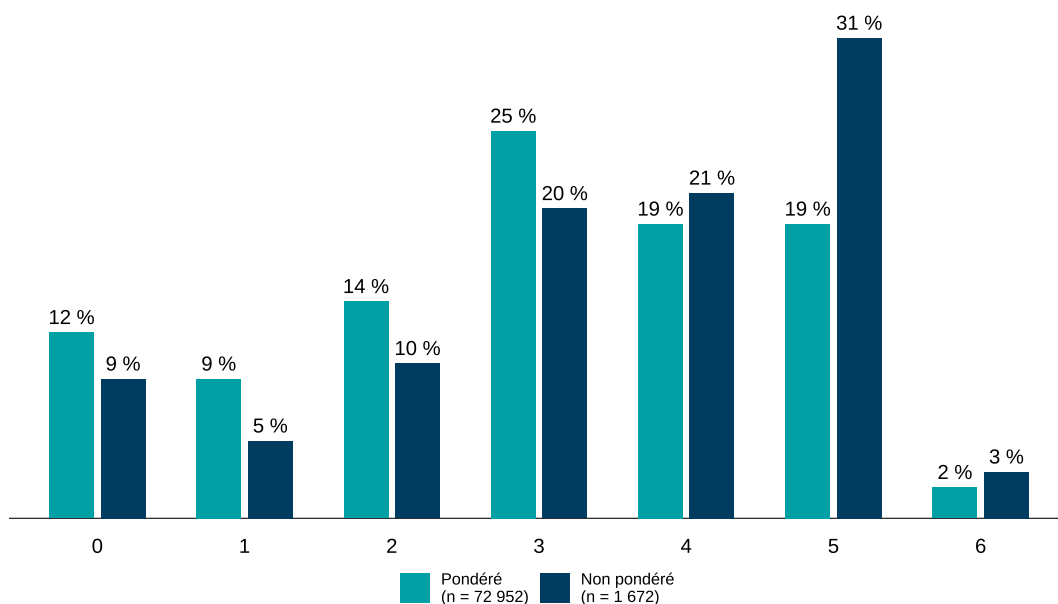


Oui Non

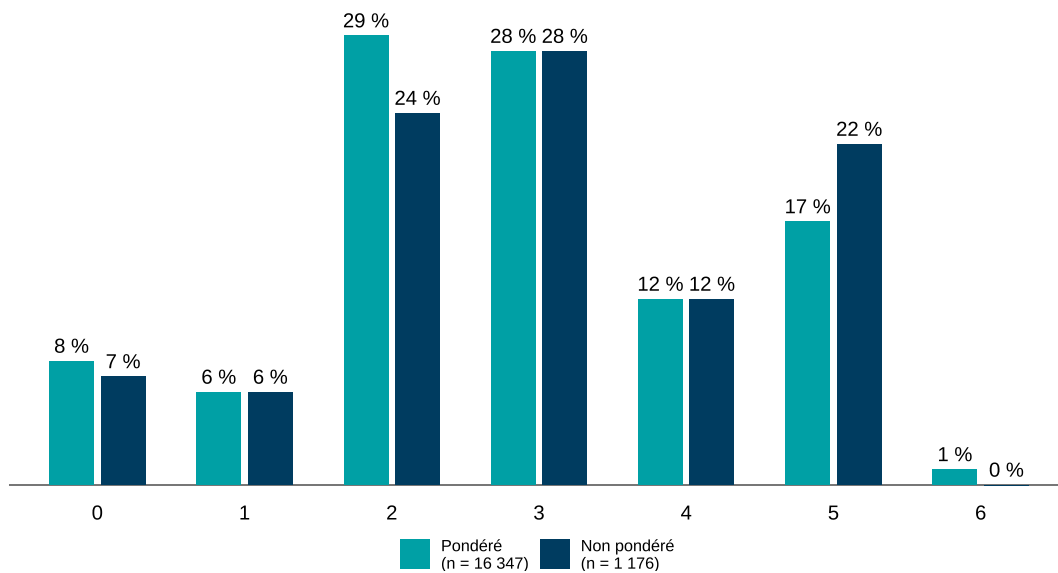
Nombre de jours au campus et télétravail

Les étudiant(e)s ont déclaré se rendre au campus en moyenne 3,5 jours par semaine, contre 2,8 jours par semaine pour les employé(e)s (voir les figures ci-dessous).

Nombre de jours sur le campus pour les étudiant(e)s

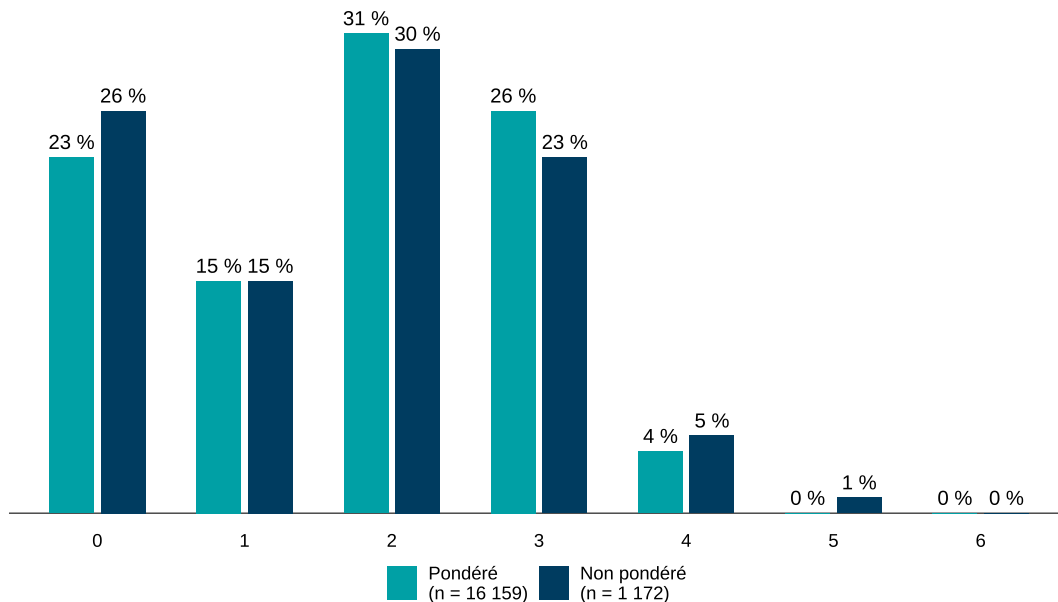


Nombre de jours sur le campus pour les employé(e)s



Parmi les employé(e)s à temps plein, 86 % ont un travail entièrement ou partiellement compatible avec le télétravail (n = 1093, n pondéré = 14 357). Les employé(e)s pouvant télétravailler et se rendant au campus au moins une fois par semaine déclarent en moyenne 2 de télétravail par semaine.

Nombre de jours d'une semaine typique pendant lesquels l'employé(e) télétravaille exclusivement



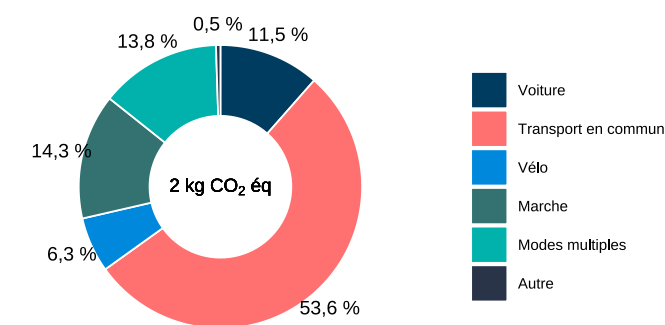
Mode de transport principal pour se déplacer du lieu de résidence au campus

Données non pondérées

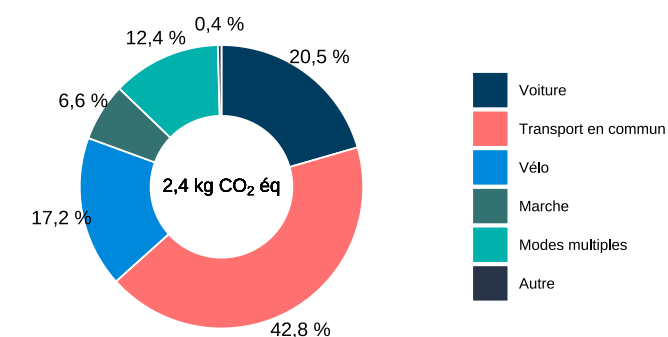
Précision : les parts modales et bilan de gaz à effet de serre présenté(e)s ci-après sont calculé(e)s pour une journée de navettage typique. Les résultats sont pondérés par le nombre de jours en présentiel de chaque répondant(e).

Les principaux modes de transport des étudiant(e)s sont le transport en commun (54 %) et la marche (14 %). Du côté des employé(e)s, ce sont le transport en commun (43 %) et la voiture (20 %) qui prédominent, comme on peut le voir dans les figures ci-après.

Pour les employé(e)s à temps plein se rendant au campus, en moyenne 35 % des jours travaillés le sont en télétravail (n = 1 090).



Répartition du mode principal pour les étudiant(e)s
n (parts modales) = 1 663
n (GES) = 1 639



Répartition du mode principal pour les employé(e)s
n (parts modales) = 1 170
n (GES) = 1 150

Détails de l'utilisation de la voiture

Parmi les 198 étudiant(e)s qui se rendent au campus en voiture, 165 sont des conducteur(-rice)s seul(e)s (83,3 %), 22 des conducteur(-rice)s avec passager(-ère)s (11,1 %), et 10 des passager(-ère)s (5,1 %). Parmi les 246 étudiant(e)s ayant déclaré utiliser plusieurs modes, 201 utilisent la voiture dans leur combinaison (81,7 %).

Parmi les 227 employé(e)s qui se rendent au campus en voiture, 189 sont des conducteur(-rice)s seul(e)s (83,3 %), 31 des conducteur(-rice)s avec passager(-ère)s (13,7 %), et 7 des passager(-ère)s (3,1 %). Parmi les 157 employé(e)s ayant déclaré utiliser plusieurs modes, 105 utilisent la voiture dans leur combinaison (66,9 %).

Distances

La distance domicile-campus moyenne (sur le réseau) est de 15,6 km pour les étudiant(e)s (n = 1 639), contre 16 km pour les employé(e)s de (n = 1 150). Les distances domicile-campus médianes sont quant à elles de 9,6 km pour les étudiant(e)s et 9,8 km pour les employé(e)s.

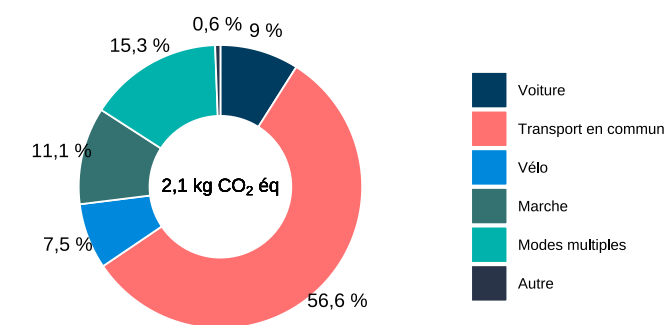
Mode de transport principal pour se déplacer du lieu de résidence au campus

Données pondérées

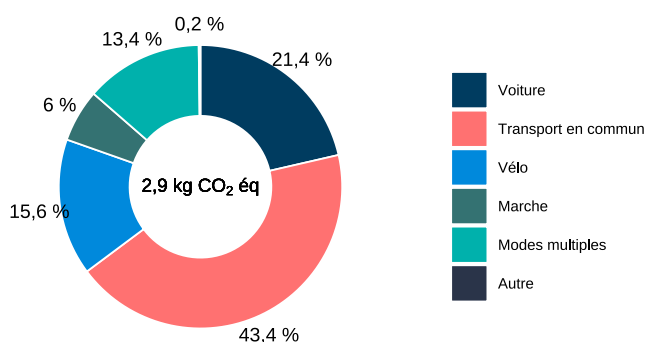
Précision : les parts modales et bilan de gaz à effet de serre présenté(e)s ci-après sont calculé(e)s pour une journée de navettage typique. En plus des facteurs d'expansion de chaque personne, les résultats sont pondérés par le nombre de jours en présentiel de chaque répondant(e).

Les principaux modes de transport des étudiant(e)s sont le transport en commun (57 %) et les combinaisons de modes (15 %). Du côté des employé(e)s, ce sont le transport en commun (43 %) et la voiture (21 %) qui prédominent, comme on peut le voir dans les figures ci-après.

Pour les employé(e)s à temps plein se rendant au campus, en moyenne 38 % des jours travaillés le sont en télétravail (n = 14 267).



Répartition du mode principal pour les étudiant(e)s
n (parts modales) = 71 574
n (GES) = 70 796



Répartition du mode principal pour les employé(e)s
n (parts modales) = 16 010
n (GES) = 15 802

Détails de l'utilisation de la voiture

Parmi les 6 669 étudiant(e)s qui se rendent au campus en voiture, 5 592 sont des conducteur(-rice)s seul(e)s (83,9 %), 673 des conducteur(-rice)s avec passager(-ère)s (10,1 %), et 337 des passager(-ère)s (5,1 %). Parmi les 11 815 étudiant(e)s ayant déclaré utiliser plusieurs modes, 9 814 utilisent la voiture dans leur combinaison (83,1 %).

Parmi les 3 144 employé(e)s qui se rendent au campus en voiture, 2 629 sont des conducteur(-rice)s seul(e)s (83,6 %), 381 des conducteur(-rice)s avec passager(-ère)s (12,1 %), et 134 des passager(-ère)s (4,3 %). Parmi les 2 320 employé(e)s ayant déclaré utiliser plusieurs modes, 1 548 utilisent la voiture dans leur combinaison (66,7 %).

Distances

La distance domicile-campus moyenne (sur le réseau) est de 16,4 km pour les étudiant(e)s (n = 70 796), contre 18,3 km pour les employé(e)s de (n = 15 802). Les distances domicile-campus médianes sont quant à elles de 9,7 km pour les étudiant(e)s et 10,6 km pour les employé(e)s.

Utilisation du transport collectif (bus, métro, REM, train) dans les 30 derniers jours

Cette question portait sur tous les motifs (travail mais également loisir, magasinage, etc.).

Étudiant(e)s (n = 1 697)



Étudiant(e)s (n pondéré = 73 707)



Étudiant(e)s (n = 1 180)



Employé(e)s (n pondéré = 16 390)



 Oui  Non

Modes alternatifs considérés

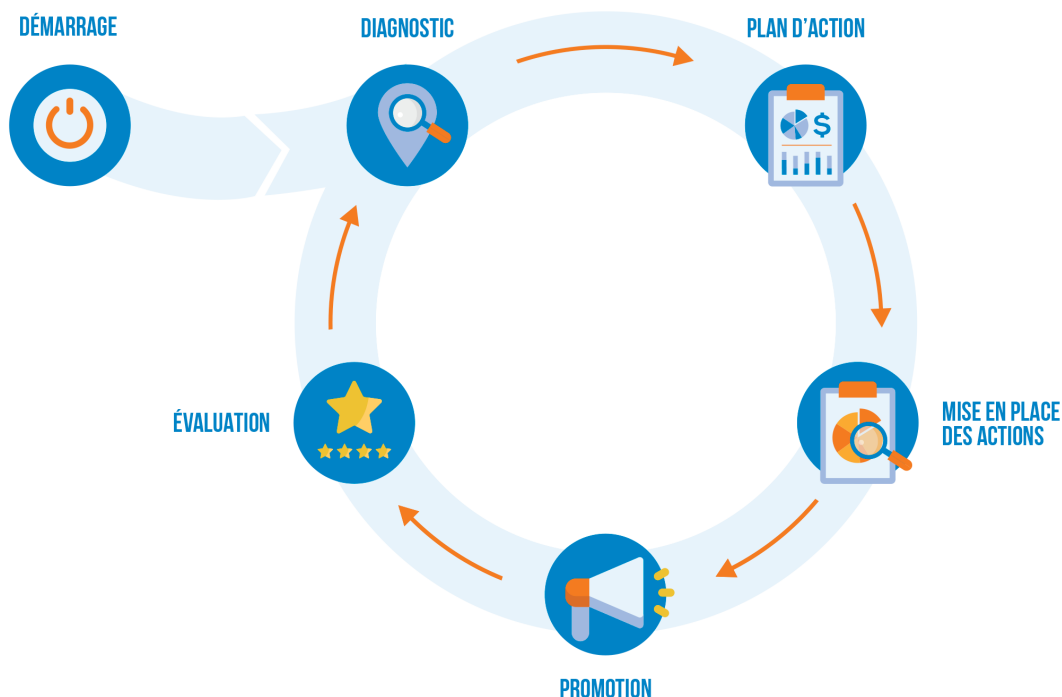
Il a été demandé à 346 conducteur(-rice)s si ils ou elles pouvaient être intéressé(e)s par un autre mode pour se rendre au campus (n pondéré = 8 099). Parmi eux et elles, 92 (n pondéré = 2 176) ont répondu considérer utiliser un mode de transport durable à la place de leur mode actuel.

Passez à l'action en contactant votre CEM!

Contact : info@cgd-metropolitain.com

MOBA et MOVIA, les centres d'expertise en mobilité (CEM) de la région métropolitaine, des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie, offrent une expertise-conseil en mobilité durable et des solutions pour réduire l'utilisation de l'auto solo.

Plan de gestion des déplacements (PGD)



Le PGD est une démarche structurée qui vous aide à définir une stratégie claire pour intégrer la mobilité durable. Il permet de planifier et de prioriser les solutions les mieux adaptées à votre contexte.

- ✓ Identifiez les tendances et opportunités de mobilité dans votre organisation
- ✓ Mettez en place des solutions concrètes et efficaces qui lèvent les obstacles à la mobilité durable
- ✓ Améliorez le bien-être, la productivité et la rétention de votre communauté
- ✓ Établissez votre empreinte carbone et fixez-vous des objectifs de réduction

Services

- ✓ Plan de gestion des déplacements
- ✓ Interventions à la carte
 - Cartographie des codes postaux
 - Animation de comités
 - Ateliers et conférences (ex. : Fresques de la mobilité)
 - Vélo-fête
 - Études et recherches

- ✓ Plan de déplacement scolaire
- ✓ Coordination de campagnes

Des services adaptés à vos besoins.

Visitez le site!

expertisemobilite.ca