

**SONDAGE SUR LES  
PRÉOCCUPATIONS ET LA  
SATISFACTION DE LA POPULATION  
EN MATIÈRE DE TRANSPORT - 2012**

Rapport final  
présenté au  
ministère des Transports du Québec

Mai 2012

# Table des matières

<b>Faits saillants</b>	<b>3</b>
<b>Contexte, objectifs et méthodologie abrégée</b>	<b>11</b>
<b>1. Profil des répondants</b>	<b>13</b>
<b>2. Profil des usagers de la route</b>	<b>18</b>
<b>3. Modes de transport et types de routes utilisés</b>	<b>21</b>
<b>4. Qualité des routes</b>	<b>29</b>
<b>5. Sécurité des routes</b>	<b>35</b>
<b>6. Routes l'hiver</b>	<b>47</b>
<b>7. Congestion</b>	<b>51</b>
<b>8. Transport en commun</b>	<b>57</b>
<b>9. Priorités d'intervention</b>	<b>62</b>
<b>10. Développement durable</b>	<b>71</b>
<b>11. Information aux citoyens</b>	<b>74</b>
<b>Annexe : Méthodologie détaillée</b>	<b>79</b>

## **Faits saillants**

# Faits saillants

## A) Qualité des routes – Environ la moitié de la population à l'étude est satisfaite - une progression par rapport à 2007 (Chap. 4)

- Environ la moitié de la population à l'étude est satisfaite de l'état de la chaussée des routes régionales, principales et des autoroutes. Le résultat est significativement plus élevé qu'en 2007 (51 % vs 45 %) et rejoint le niveau de 2004 (50 %).
  - La perception est en progression autant sur les autoroutes (66 % vs. 59 %) que sur les routes principales et régionales (51 % vs 38 %), soit les meilleurs résultats observés depuis 2003.
- La situation concernant l'évolution de la qualité du réseau routier au cours des cinq dernières années s'améliore tout en demeurant négative. Malgré que la moitié (50 %) de la population note une détérioration à ce sujet, l'écart avec ceux qui sont d'avis que la situation s'améliore (16 %) s'est réduit par rapport à 2007 (détériorée : 56 %; améliorée : 10 %).
  - Mis à part pour 2002 (+ 7 points), cette différence a toujours été négative.
- Des trois propositions de tarification effectuées afin d'améliorer l'état des infrastructures de transport, le péage sur certains ponts et routes obtient la moyenne la plus favorable, soit 5,4 sur 10 sur une échelle en faveur de 1 à 10.
  - Péage sur certaines routes ou certains ponts : 5,4/10
  - Des droits d'immatriculation de vos véhicules: 3,8/10
  - De la taxe sur les carburants (essence et diesel): 3,0/10

# Faits saillants

## B) Sécurité des routes et travaux routiers – Des résultats à leur sommet (Chap. 5)

- La satisfaction envers la sécurité du réseau routier est en hausse par rapport à 2007 (79 % vs 71 %), soit le meilleur résultat obtenu depuis 2001 (rejoignant le niveau de 2003).
- Au total, 84 % des répondants croient que les autoroutes sont « très ou assez » sécuritaires. Ce résultat est de 75 % pour les routes principales et régionales. **Pour les deux types de route, les résultats atteignent des sommets depuis que le sondage est réalisé.**
  - Comme par le passé, les autoroutes sont jugées plus sécuritaires que les routes principales et régionales. L'écart entre les deux types de routes est comparable d'année en année.
- Dans l'ensemble, la population a l'impression que la sécurité sur le réseau routier s'est légèrement améliorée au cours des cinq dernières années. La différence « améliorée (24 %) - détériorée (20 %) » est de +4 points de pourcentage. L'écart est avantageux par rapport à 2007 (-3 points).
- Sur cette même période, l'impression que des mesures concrètes sont apportées pour limiter les ennuis aux conducteurs pendant les travaux routiers s'est détériorée. La différence « se sont améliorées (23 %) - se sont détériorées (27 %) » est de -4 points en 2012 (vs +13 points en 2007).

# Faits saillants

## **C) Routes l'hiver – Satisfaction envers l'entretien (Chap. 6)**

- Dans l'ensemble, les répondants considèrent que les routes l'hiver au Québec sont bien entretenues.
  - Autoroutes : 82 % « très ou plutôt bien » entretenues
  - Routes principales et régionales : 73 %
- Dans les deux cas, l'impression est comparable aux résultats des années précédentes.

## **D) Congestion – Perception plus positive, mais enjeu toujours préoccupant (Chap. 7)**

- Au total, 49 % des travailleurs et étudiants disent que les routes fréquentées sont « très ou assez » congestionnées pour d'autres raisons que les travaux routiers. Cette perception est meilleure qu'en 2007 (59 %).
  - La perception est différente selon les régions : Montréal (57 %) vs Plaine du Saint-Laurent (44 %) vs Périphérie (18 %).
- En se basant sur les cinq dernières années, les répondants ont l'impression que la congestion augmente. Le résultat de la différence « la congestion routière a augmenté (60 %) - a diminué (5 %) » est comparable à celui de 2007, mais en amélioration par rapport à 2004 (+55 points en 2012 vs +57 en 2007 vs +64 en 2004).
- Néanmoins, sachant qu'il y a congestion à l'heure de pointe dans toutes les grandes villes, environ un répondant sur deux (53 %) considère que le niveau de congestion rencontré est « très ou assez » acceptable. Ces résultats sont comparables à 2007.

# Faits saillants

## E) Transport en commun – Déjà satisfait, un usager sur deux juge que la qualité des services s'améliore (Chap. 8)

- Des personnes interrogées, 57 % disent ne pas avoir utilisé le transport en commun dans la dernière année. À l'opposé, 15 % disent l'avoir utilisé à tous les jours.
- Ceux qui l'utilisent au moins une fois par mois (25 %) ont été interrogés sur leur utilisation et sur la perception des services reliés au transport en commun.
  - Catégorisés en fonction du mode qu'ils utilisent le plus souvent, les usagers du transport en commun optent plus pour l'autobus (53 %) que le métro (36 %) ou encore le train de banlieue (8 %).
  - Le résultat moyen de satisfaction des utilisateurs est de 7,4/10. Il est comparable peu importe le principal moyen de transport en commun utilisé.
    - Les éléments les plus appréciés (moyenne de 7,3 ou plus) : La manière de conduire du chauffeur (7,7), la sécurité dans les aires d'attente et les véhicules (7,5), la rapidité du service (7,4), la ponctualité du service (7,3) et l'information aux usagers (7,3).
    - Les éléments les moins appréciés (moyenne de 6,2 ou moins) : Le confort des aires d'attente (6,2) et le prix des titres de transport (5,9).
- **Un usager du transport en commun sur deux (51 %) voit une progression de la qualité des services depuis les cinq dernières années. La différence « s'est amélioré (51 %) - s'est détérioré (11 %) » est de +40 points.**

# Faits saillants

## F) Priorités d'intervention – La réparation des ponts et des viaducs en premier lieu (Chap. 9)

- En 2012, la réparation des ponts et des viaducs demeure en tête des priorités d'intervention aux yeux des Québécois (résultat d'importance moyen de 8,7/10).
- La réparation des routes existantes (8,3), la réduction de la pollution de l'air (8,1) et la réduction de la congestion routière dans les grandes villes (8,1) sont considérées comme des priorités, mais à un 2<sup>e</sup> niveau.
- À un 3<sup>e</sup> niveau de priorité, avec des résultats oscillant entre 7,4 et 7,7, on trouve : la sensibilisation et l'éducation du public en matière de sécurité routière (7,7), l'utilisation du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises (7,6), l'augmentation (l'accroissement) de la sécurité routière (7,6), l'amélioration du transport en commun (7,5), le développement de services de transport interurbain entre les villes et les régions (7,5) et l'information aux citoyens sur les conditions routières et les entraves à la circulation (7,4).
- Le niveau d'importance accordé est en baisse pour toutes les priorités qui avaient fait l'objet du sondage dans les années précédentes, à l'exception de la réduction de la congestion qui se maintient à un niveau comparable.

# Faits saillants

## G) Développement durable – Environ un répondant sur deux croit l'intervention ministérielle suffisante, une amélioration générale constatée pour quatre des cinq domaines sondés (Chap. 10)

- Des cinq éléments de développement durable sondés, entre 39 % et 50 % des répondants croient que le Ministère intervient suffisamment.
  - Pour l'amélioration de l'efficacité énergétique dans les transports (50 % en 2012 vs 38 % en 2007)
  - Pour la lutte contre le bruit (49 % vs 44 %)
  - Pour la diminution des impacts qui relèvent des transports sur le paysage (46 % vs 45 %)
  - Pour la diminution des impacts qui relèvent des transports sur la faune et la flore (46 % vs 41 %)
  - Pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (39 % vs 29 %)
- Par rapport à la mesure prise en 2007, la perception s'est améliorée significativement pour quatre des cinq éléments.
  - L'écart pour les énoncés concernant l'efficacité énergétique dans les transports et la réduction des émissions de gaz à effet de serre est particulièrement élevé.
- Le résultat de l'énoncé concernant l'impact sur le paysage est demeuré stable.

# Faits saillants

## H) Information aux citoyens – Une personne sur cinq tente de rejoindre le Ministère. La satisfaction est au rendez-vous (Chap. 11)

- De tous les répondants, 20 % ont tenté d'obtenir de l'information auprès du Ministère ou de Québec 511 Info Transport. La proportion est comparable à celle de 2007. Les moyens utilisés en 2012 sont les mêmes qu'en 2007 et dans les mêmes proportions. Les sites Web arrivent en premier (55 %), le téléphone en second (40 %).
- Dans l'ensemble, les répondants qui ont communiqué avec le Ministère sont « très ou assez » satisfaits (87 %) de l'information obtenue.
- La nouvelle section « Ponts et routes » du site Web du Ministère a été consultée par 37 % de ceux qui ont communiqué avec le Ministère et 91 % des utilisateurs sont satisfaits.

## **Contexte, objectifs et méthodologie abrégée**

# Contexte, objectifs et méthodologie

## Contexte et objectifs

- > Le ministère des Transports a mandaté Impact Recherche afin de réaliser une étude quantitative auprès de la population du Québec afin de connaître ses attentes et son niveau de satisfaction en matière de transport.
- > Cette étude, menée par entrevues téléphoniques, met à jour les données d'une série d'enquêtes semblables réalisées depuis 2000 et permet de mesurer l'évolution des préoccupations de la population en matière de transport de même que son appréciation à l'égard des services rendus par le Ministère.
- > Plus précisément, les objectifs suivants sont visés :
  - > Mieux connaître les clientèles et leurs préoccupations en matière de transport et pouvoir en suivre l'évolution au fil des ans.
  - > Suivre l'évolution des problématiques et valider l'émergence de nouvelles tendances.
  - > Mesurer le niveau actuel et l'évolution de la satisfaction de la population quant aux efforts consentis et à la qualité des services offerts.

## Population cible

- > Les personnes de 18 ans et plus résidant sur le territoire du Québec

## Échantillonnage

- > 1206 répondants
  - > Région de Montréal (« Montréal ») : 451
  - > Plaine du Saint-Laurent : 451
  - > Régions périphériques du Québec (« Périphérie ») : 304

## Collecte

- > Les entrevues téléphoniques ont été réalisées du 11 au 28 janvier 2012.

## Pondération

- > Pondération pour s'assurer d'une bonne représentativité en fonction de l'âge, du sexe et de la région (Montréal RMR, Autres Montréal, Québec RMR, Autres Plaine du Saint-Laurent, Régions périphériques).
- > Marge d'erreur maximale pour l'ensemble de l'échantillon: 3,1 % (à un niveau de confiance de 95 %).

# **Chapitre 1 : Profil des répondants**

# Profil sociodémographique

		2007	2012	2012 (non pondérées)
Base: Tous les répondants		%	%	%
<b>QL8</b>	<b>Sexe</b>	<b>(n=1213)</b>	<b>(n=1206)</b>	<b>(n=1206)</b>
	Homme	48	48	47
	Femme	52	52	53
<b>QL1</b>	<b>Âge</b>	<b>(n=1212)</b>	<b>(n=1204)</b>	<b>(n=1204)</b>
	18 à 24 ans	12	11	5
	25 à 34 ans	14	16	13
	35 à 44 ans	24	23	18
	45 à 54 ans	20	16	22
	55 à 64 ans	13	17	24
	65 ans et plus	17	17	18
<b>QL6</b>	<b>Langue maternelle (plusieurs réponses possibles)</b>	<b>(n=1213)</b>	<b>(n=1202)</b>	<b>(n=1202)</b>
	Français	85	82	87
	Anglais	8	10	7
	Autre	8	8	5
<b>QL2</b>	<b>Scolarité</b>	<b>(n=1204)</b>	<b>(n=1198)</b>	<b>(n=1198)</b>
	Primaire	5	5	6
	Secondaire	37	33	35
	Collégial	27	30	28
	Universitaire	31	32	30
<b>QA4</b>	<b>Situation</b>	<b>(n=1212)</b>	<b>(n=1204)</b>	<b>(n=1204)</b>
	Travaille	60	60	59
	Étudiant	6	9	4
	À la maison	8	5	5
	Retraité	23	23	27
	Autre situation	3	4	4

# Profil sociodémographique

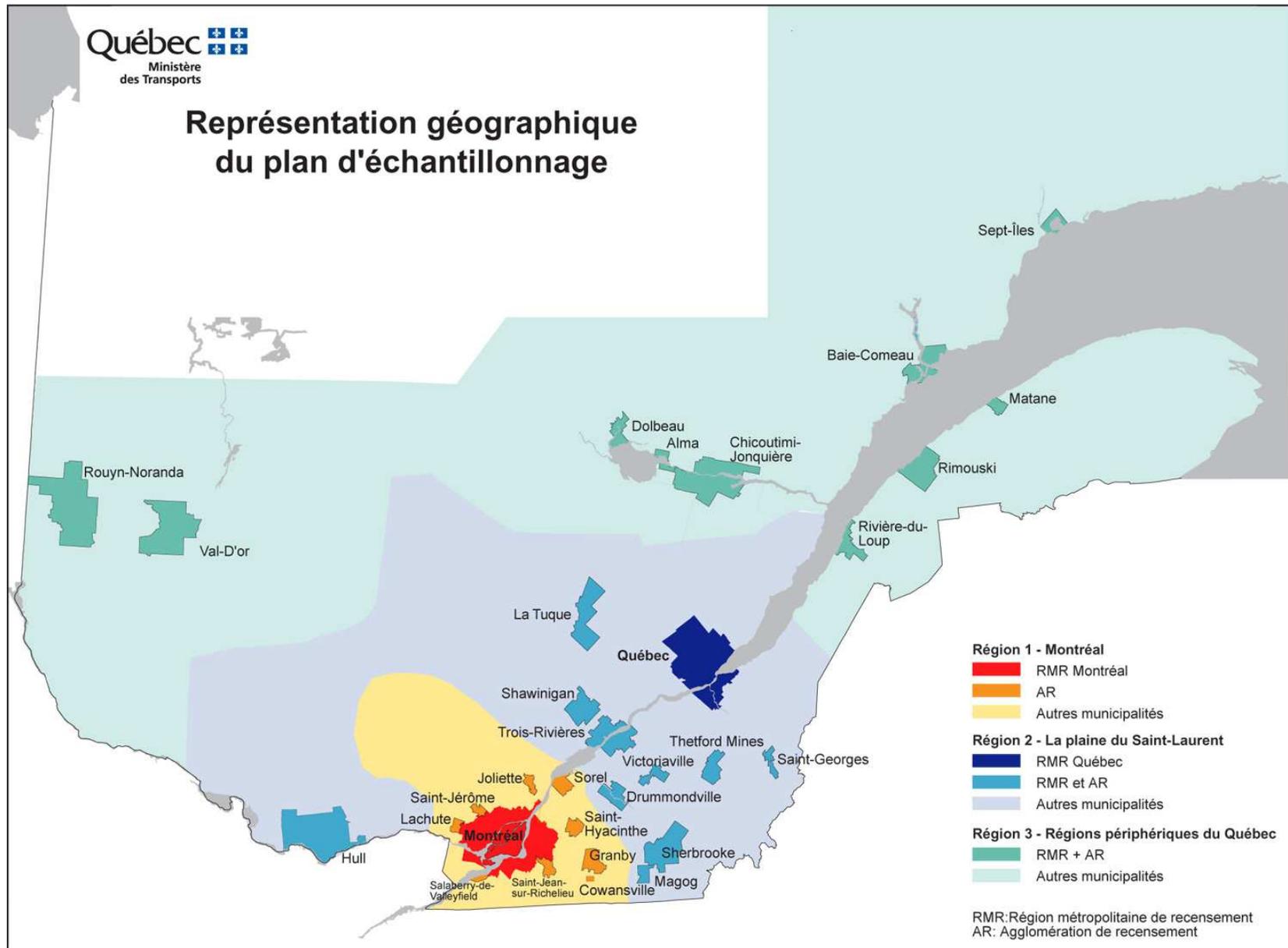
		2007	2012	2012 (non pondérées)
Base: Tous les répondants		%	%	%
<b>QL5</b>	<b>Revenu familial brut annuel</b>	<b>(n=1213)</b>	<b>(n=1206)</b>	<b>(n=1206)</b>
	10 000 \$ et moins	5	3	3
	Entre 10 000 \$ et 20 000 \$	10	9	9
	Entre 20 000 \$ et 30 000 \$	14	9	11
	Entre 30 000 \$ et 50 000 \$	25	18	20
	Entre 50 000 \$ et 70 000 \$	12	16	16
	Plus de 70 000 \$	22	30	29
	NSP/NRP	9	15	14
<b>QL3</b>	<b>Nombre de personnes au total dans le ménage</b>	<b>(n=1210)</b>	<b>(n=1199)</b>	<b>(n=1199)</b>
	Une	21	20	22
	Deux	34	35	38
	Trois	18	16	15
	Quatre	17	20	16
	Cinq et plus	10	9	6
<b>QL4</b>	<b>Nombre de véhicules routiers dans le ménage</b>	<b>(n=1212)</b>	<b>(n=1205)</b>	<b>(n=1205)</b>
	Aucun	9	8	7
	Un	40	40	40
	Deux	38	38	40
	Trois	8	9	9
	Quatre et plus	5	5	3

## Lieu de résidence des répondants

	2007	2012	2012 (non pond.)
<b>Base: Tous les répondants</b>	%	%	%
<b>Strate</b>	<b>(n=1213)</b>	<b>(n=1206)</b>	<b>(n=1206)</b>
Montréal RMR (06, 13 et 16)	47	47	31
Autres Montréal (14 et 15)	12	12	7
Québec RMR (03)	10	10	10
Autres Plaine du Saint-Laurent (04, 05, 07, 12 et 17)	20	20	27
Régions périphériques (01, 02, 08, 09 et 11))	11	11	25
<b>Grande région de Montréal</b>	<b>(n=454)</b>	<b>(n=451)</b>	<b>(n=451)</b>
Île de Montréal (région 06)	35	41	42
Couronne nord (régions 13, 14 et 15)	34	29	27
Couronne sud (région 16)	31	30	31

	2007	2012	2012 (non pond.)
<b>Base: Tous les répondants</b>	%	%	%
<b>Région administrative</b>	<b>(n=1213)</b>	<b>(n=1206)</b>	<b>(n=1206)</b>
01-Bas-Saint-Laurent	3	3	6
02-Saguenay-Lac-Saint-Jean	4	4	8
03-Québec	9	10	10
04-Mauricie	3	4	5
05-Estrie	5	3	4
06-Montréal	21	24	16
07-Outaouais	3	4	6
08-Abitibi-Témiscamingue	2	2	5
09-Côte-Nord	1	1	3
11-Gaspésie-îles-de-la-Madeleine	1	1	3
12-Chaudière-Appalaches	6	6	9
13-Laval	6	5	4
14-Lanaudière	6	6	3
15-Laurentides	8	6	3
16-Montérégie	19	18	12
17-Centre-du-Québec	3	3	4

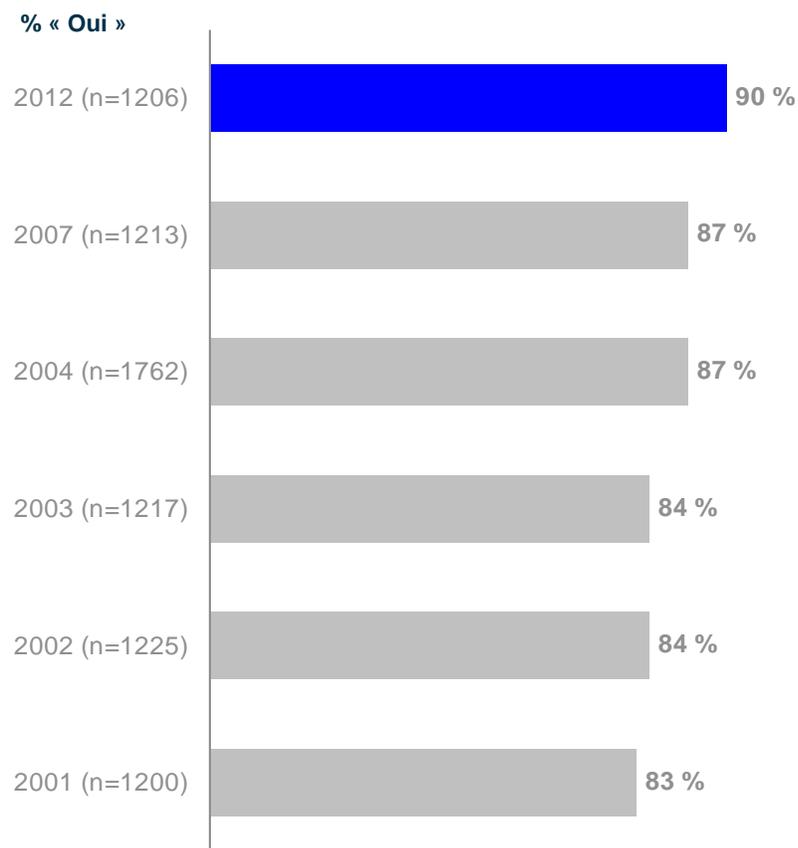
# Carte de découpage



## **Chapitre 2 : Profil des usagers de la route**

# Détention d'un permis de conduire

QA1 : « Détenez-vous un permis de conduire valide au Québec? »  
(Base : Tous; 1206 répondants)



*Neuf répondants sur dix possèdent un permis.*

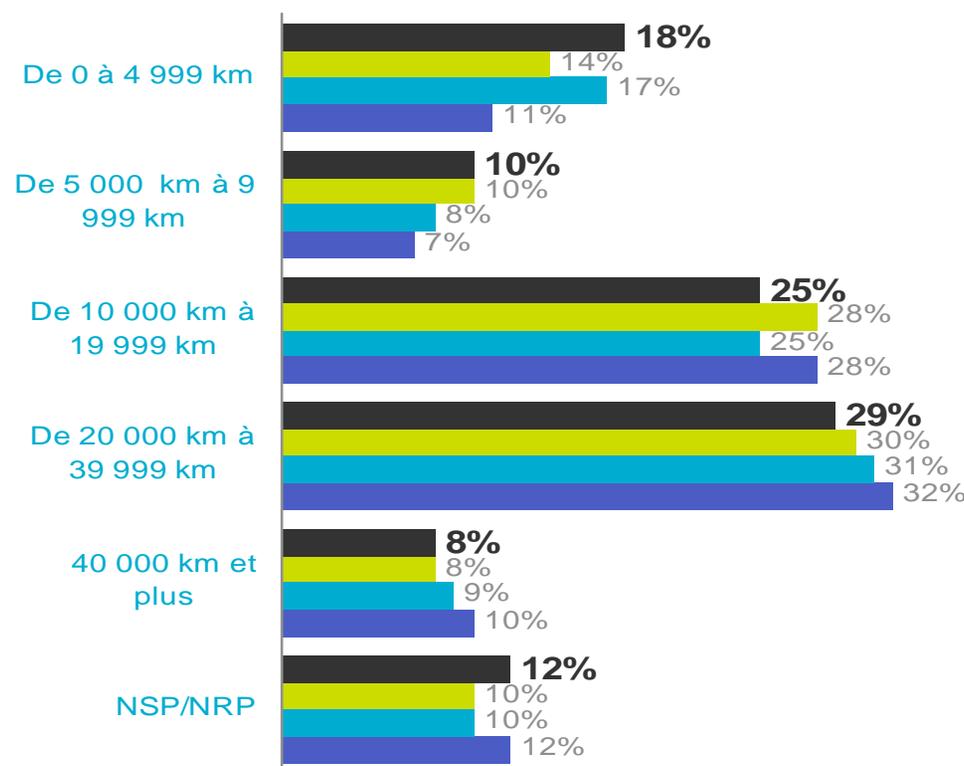
- De tous les répondants, 90 % sont titulaires d'un permis de conduire, un résultat plus élevé qu'en 2007 (87 %) et que pour l'ensemble des années précédentes.

Note : Le libellé des vagues antérieures à 2007 : « Avez-vous un permis de conduire du Québec? »

# Kilométrage parcouru annuellement

**QA2 : « En tant que conducteur, environ quelle distance en kilomètres parcourez-vous annuellement sur la route? »**

(Base : titulaires de permis de conduire; n=1104)



## On roule de moins en moins depuis 2002.

- Les répondants qui sont titulaires d'un permis de conduire affirment avoir parcouru en moyenne plus de 16 500 km (moyenne de 16 701 km).
- Au total, 29 % disent rouler entre 20 000 et 39 999 km par an (le groupe modal).
- Les résultats des trois dernières études (2004-2007-2012) sont en deçà des moyennes obtenues lors des études précédentes (2001-02-03).

## Différences selon les sous-groupes

- Région – Ceux qui roulent le moins sont en Périphérie (14 697 km vs 16 920 km pour la Plaine du Saint-Laurent et 16 320 km pour Montréal).
- Occupation – Ceux qui conduisent le plus sont les travailleurs (moyenne de 18 628 km).
- Genre – Ceux qui conduisent le plus sont les hommes (18 740 km vs 13 639 km pour les femmes).
- Âge – Ceux qui roulent le moins sont les 18-24 ans et les 55 ans et plus (moins de 14 500 km par groupe). Les groupes d'âges 25-34 ans / 35-44 ans / 45-54 ans roulent tous un peu plus de 18 000 km.

### MOYENNE\*

2001 (n=923)	18 973 km
2002 (n=945)	19 915 km
2003 (n=920)	19 344 km
2004 (n=1313)	17 577 km
2007 (n= 929)	17 014 km
2012 (n=947)	16 701 km



\* Moyennes recalculées excluant les « 0 km » et les « 100 000 km et plus »

## **Chapitre 3 : Modes de transport et types de routes utilisés**

# Modes de transport utilisés pour se rendre au travail

QA5 : « Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous habituellement pour vous rendre au travail? »

(Base : Travailleurs)

Plusieurs réponses possibles \*

Mode(s) de transport utilisé(s)	2012 (n=716) %	2007 (n=728) %	2004 (n=895) %
Votre véhicule personnel	80	76	78
Le transport en commun	15	14	11
La marche	5	6	4
Le véhicule de l'employeur	3	3	ND
Le vélo	2	2	2
Le véhicule de quelqu'un qui vous covoiture	2	2	3

\* Le total de chaque colonne peut dépasser 100 %, car certains usagers peuvent utiliser plus d'un mode de transport.

**Pour le travailleur, le véhicule personnel est de loin le mode de transport privilégié.**

- Au total, 80 % l'utilisent pour se rendre au travail. Le transport en commun est loin derrière, à 15 %. La marche (5 %), le vélo (2 %) et le covoiturage (2 %) sont peu utilisés en proportion.
- Les proportions sont comparables à celles de 2007 et de 2004 SAUF pour l'utilisation du transport en commun qui est en progression par rapport à 2004.

## Les modes de transport plus en détails

- Le transport en commun - Davantage utilisé par les gens du Grand Montréal (24 %) et du Grand Québec (19 %). Il est peu utilisé par les gens de la Périphérie (2 %).
  - La proportion d'utilisateurs du transport en commun est de 34 % pour les résidents de l'île de Montréal.
- Le véhicule personnel – Plus utilisé par les résidents de la Plaine du Saint-Laurent (84 %) et de la Périphérie (86 %) que par ceux de la région montréalaise (75 %).
  - Lorsque l'on examine le Grand Montréal plus en détails, on note que l'importance de la voiture est encore plus grande auprès des résidents des Couronnes Nord (87 %) et Sud (81 %) que de ceux de l'île (64 %).
  - Pour la région de Québec, la proportion est de 80 %.
- Le véhicule personnel est davantage utilisé par les familles dont le revenu est de 50 000 \$ ou plus (80 % vs 67 % pour les revenus de 10 000 à 30 000 \$)
- La marche – Plus utilisée en Périphérie (11 %) qu'à Montréal (3 %) et dans la Plaine du Saint-Laurent (5 %).

## Modes de transport utilisés pour se rendre au lieu d'études

QA6 : « Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous habituellement pour vous rendre à votre lieu d'études? »

(Base : Étudiants)

Plusieurs réponses possibles \*

Mode(s) de transport utilisé(s)	2012 (n=48) %	2007 (n=59) %	2004 (n=105) %
<b>Le transport en commun</b>	<b>61</b>	<b>50</b>	<b>43</b>
<b>Votre véhicule personnel</b>	<b>45</b>	<b>37</b>	<b>39</b>
<b>La marche</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>9</b>
<b>Le véhicule de quelqu'un qui vous covoiture</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>Le vélo *</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>

\* Les trois sondages ont été réalisés à différents moments de l'année :

- 2012: janvier
- 2007: été
- 2004: automne

\* Le total de chaque colonne peut dépasser 100 %, car certains usagers peuvent utiliser plus d'un mode de transport.

*Pour les étudiants, le transport collectif est le mode le plus utilisé.*

- Pour les étudiants, le transport en commun (61 %) est plus utilisé que le véhicule personnel (45 %). La marche est utilisée par 16 % des répondants étudiants.
- Le vélo n'est pas utilisé (en plein hiver).
  - En 2004 (le sondage avait été réalisé à l'automne), 7 % des étudiants avaient utilisé le vélo.
- Il est intéressant de constater que le transport en commun est davantage utilisé qu'en 2004 (61 % vs 43 %).
- La pluralité des modes de transport par usager est plus présente en 2012 qu'en 2004 et 2007.
- *La faible taille de l'échantillon ne nous permet pas de tirer des conclusions sur les sous-groupes à l'étude.*

# Modes de transport utilisés par les usagers autres que travailleurs et étudiants

QA7 : « Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous habituellement pour vos déplacements les plus fréquents? »

(Base : Autres que travailleurs ou étudiants)

Plusieurs réponses possibles \*

Mode(s) de transport utilisé(s)	2012 (n=442) %	2007 (n=426) %
<b>Votre véhicule personnel</b>	<b>79</b>	<b>75</b>
<b>Le transport en commun</b>	<b>8</b>	<b>11</b>
<b>Le véhicule de quelqu'un qui vous covoiture</b>	<b>5</b>	<b>8</b>
<b>La marche</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>Le vélo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Le taxi</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Le transport adapté</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

\* Le total de chaque colonne peut dépasser 100 %, car certains usagers peuvent utiliser plus d'un mode de transport.

*Pour les répondants autres que travailleurs et étudiants, le véhicule personnel est de loin le mode de transport privilégié.*

- Au total, 79 % l'utilisent pour leurs déplacements les plus fréquents. Le transport en commun (8 %), le covoiturage (5 %), la marche (4 %) suivent loin derrière.
- Les proportions sont comparables à celles de 2007.

## Les modes de transport plus en détails

- Le transport en commun - Il est davantage utilisé par les gens du Grand Montréal (17 %). Il n'est pas utilisé par les gens de la Périphérie.
  - La proportion d'utilisateurs du transport en commun est de 31 % pour les résidents de l'île de Montréal.
- Le véhicule personnel – Plus utilisé par les résidents de de la Périphérie (89 %) que par ceux de la région montréalaise (75 %) et que ceux de la Plaine du Saint-Laurent (81 %).
  - Lorsque l'on examine le Grand Montréal plus en détail, on note que l'importance de la voiture est encore plus grande auprès des résidents des couronnes nord (88 %) et sud (88 %) que de ceux de l'île (57 %).

# Modes de transport utilisés – Synthèse des trois principaux groupes

QA5 / QA6 / QA7 : « Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous habituellement pour vous rendre au travail / sur votre lieu d'études / pour vos déplacements les plus fréquents? »

(Base : Tous)

Plusieurs réponses possibles \*

- Mis à part les étudiants qui utilisent en majorité le transport en commun pour se rendre à leur lieu d'études (61 %), la voiture (76 %) est de loin le mode de transport le plus utilisé lorsque tous les groupes (travailleurs, étudiants et les autres) sont considérés.

Mode(s) de transport utilisé(s)	Ensemble des répondants	Travailleurs	Étudiants	Autres que travailleurs et étudiants
	2012 (n=1206) %	2012 (n=716) %	2012 (n=48) %	2012 (n=442) %
Votre véhicule personnel	76	80	45	79
Le transport en commun	17	15	61	8
La marche	5	5	16	4
Le véhicule de quelqu'un qui vous covoiture	3	2	3	5
Le véhicule de l'employeur	2	3	-	-
Le vélo	2	2	0	1
Le taxi	1	-	-	1
Le transport adapté	0	-	-	1

\* Le total de chaque colonne peut dépasser 100 %, car certains usagers peuvent utiliser plus d'un mode de transport.

# Modes de transport utilisés dans l'ensemble

QA5, QA6 et QA7: « Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous habituellement pour vous rendre au travail/à votre lieu d'études / vos déplacements les plus fréquents? »

(Base : Tous)

Plusieurs réponses possibles

Mode(s) de transport utilisé(s)	2012 (n=1206) %	2007 (n=1213) %
Votre véhicule personnel	76	73
Le transport en commun	17	15
La marche	5	5
Le véhicule de quelqu'un qui vous covoiture	3	4
Le véhicule de l'employeur	2	2
Le vélo	2	2
Le taxi	1	1

\* Le total de chaque colonne peut dépasser 100 %, car certains usagers peuvent utiliser plus d'un mode de transport.

## La voiture est toujours la reine des transports.

- Lorsque les mentions des modes de transport utilisés sont agrégées (travailleurs, étudiants et autres occupations), on voit toute l'importance du véhicule personnel. Il est le choix de 76 % des répondants. Le transport en commun est le deuxième mode le plus important, à 17 %.
- Les proportions sont comparables à celles de 2007.

## Les modes de transport plus en détails

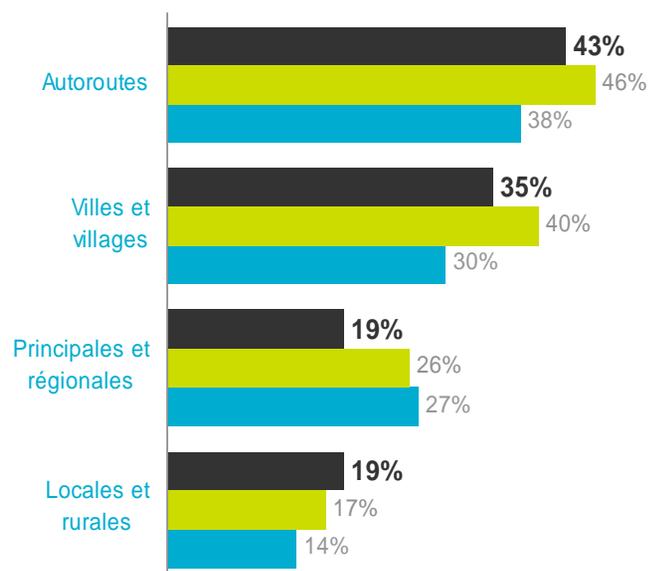
- Le transport en commun - Il est davantage utilisé par les gens du Grand Montréal (28 %) et du Grand Québec (18 %). Il est peu utilisé par les gens de la Périphérie (1 %).
  - La proportion d'utilisateurs du transport en commun est de 41 % pour les résidents de l'île de Montréal.
- Le véhicule personnel – Plus utilisé en Périphérie (86 %) que dans la Plaine du Saint-Laurent (79 %) ou qu'à Montréal (72 %).
  - Lorsque l'on examine le Grand Montréal plus en détails, on note que l'importance de la voiture est encore plus grande auprès des résidents des Couronnes Nord (86 %) et Sud (81 %) que de ceux de l'île (57 %).

# Types de routes utilisées

QA3: « Maintenant, parmi la liste suivante, pouvez-vous me nommer le type de routes que vous utilisez le plus souvent en termes de distance parcourue? »

(Incluant les combinaisons) \*

(Base : titulaires de permis de conduire; n=1104)



■ 2012 (n=1104) ■ 2007 (n=1068) ■ 2004 (n=1553)

\* Il est possible qu'en 2007, les « combinaisons » aient été acceptées plus facilement que pour les deux autres sondages. Le total des proportions est de 116 % pour 2012, 109 % pour 2004 comparativement à 129 % pour 2007.

**Les autoroutes sont les plus utilisées en termes de distance parcourue.**

- Au total, 43 % des répondants ont identifié les autoroutes comme le type de route utilisé le plus souvent en termes de distance parcourue. Suivent les routes des villes et villages (35 %), les routes principales et régionales (19 %) et les routes locales et rurales (19 %).

## Différences dans le temps

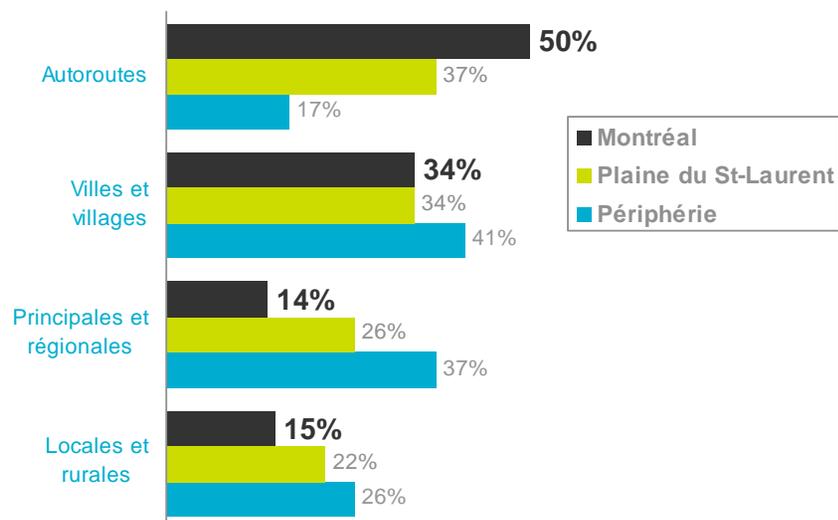
- Les autoroutes ont été plus utilisées qu'en 2004, mais autant qu'en 2007.
- Les routes des villes et villages ont été plus utilisées en 2012 qu'en 2004, mais moins qu'en 2007.
- Les routes principales et régionales ont été moins utilisées en 2012 qu'en 2004 et 2007.
- L'utilisation des routes locales et rurales est en progression par rapport à 2004, mais constante par rapport à 2007.

# Types de routes utilisées

**QA3: « Maintenant, parmi la liste suivante, pouvez-vous me nommer le type de routes que vous utilisez le plus souvent en termes de distance parcourue? »**

**(Incluant les combinaisons)**

**(Base : titulaires de permis de conduire; n=1104)**



## Différences selon la région

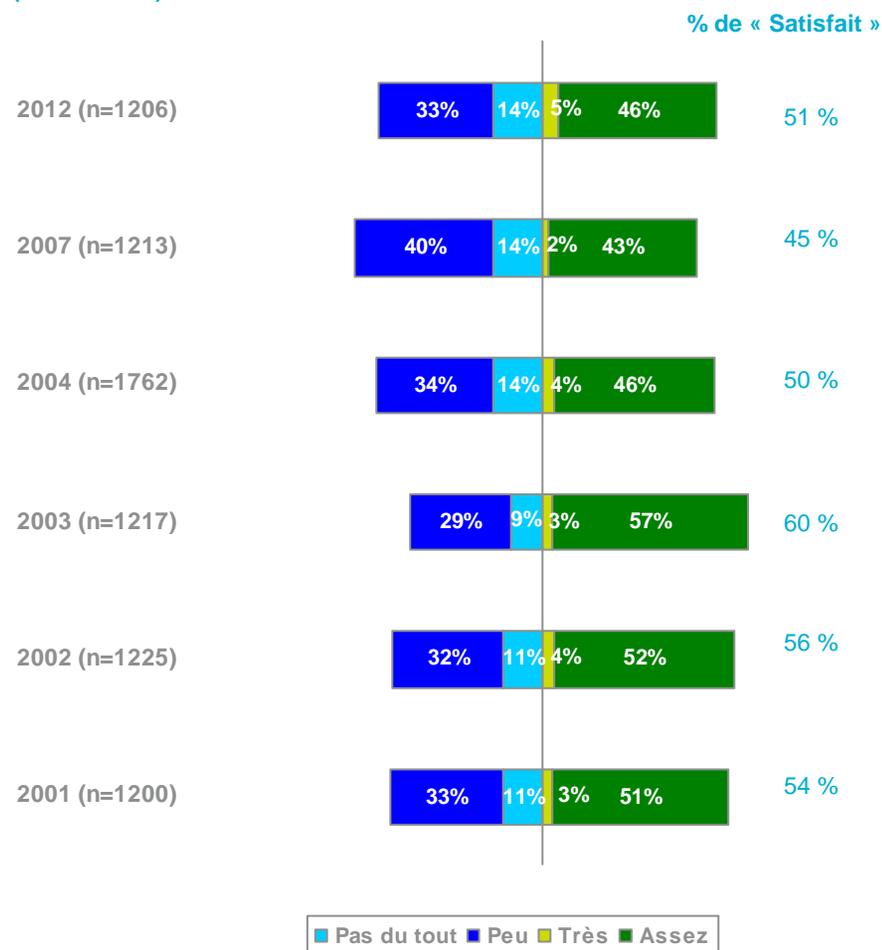
- Montréal – Les Montréalais parcourent davantage de distance sur les autoroutes (50 %) et ensuite les routes des villes et villages (34 %). Les routes locales et rurales (15 %) ainsi que les routes principales et régionales (14 %) sont moins utilisées.
- Plaine du Saint-Laurent – Les résidents de la Plaine du Saint-Laurent parcourent davantage de distance sur les autoroutes (37 %) et les routes des villes et villages (34 %). Ils utilisent moins les routes principales et régionales (26 %) ainsi que les routes locales et rurales (22 %).
- Périphérie – Les résidents de la Périphérie parcourent davantage de distance sur les routes des villes et villages (41 %) et les routes principales et régionales (37 %). Ils utilisent moins les routes locales et rurales (26 %) et encore moins les autoroutes (17 %).

## **Chapitre 4 : Qualité des routes**

# Satisfaction de l'état de la chaussée

QB3: « Et de façon générale, êtes-vous très, assez, peu ou pas du tout satisfait de l'état de la chaussée sur l'ensemble des routes du Québec, excluant les rues des villes et villages? »

(Base : Tous)



*Environ la moitié de la population à l'étude est satisfaite de l'état de la chaussée des routes régionales, principales et des autoroutes.*

- Le résultat est significativement plus élevé qu'en 2007 (51 % vs 45 %) et rejoint le niveau de 2004 (50 %).
  - La perception est en progression autant sur les autoroutes que sur les routes principales et régionales.

## Différences selon les sous-groupes

- Région – Les résidents de la Périphérie (65 %) et de la Plaine du Saint-Laurent (60 %) sont davantage satisfaits que ceux de Montréal (42 %).
  - Une faible proportion de la population de l'île de Montréal est satisfaite (« très ou assez » satisfait : 34 %).
- Genre – Les hommes sont plus satisfaits que les femmes (54 % vs 46 %).
- Langue – Les francophones (54 %) sont plus satisfaits que les anglophones (38 %) et les allophones (31 %).
- Permis – Les titulaires de permis sont plus satisfaits que les non-titulaires (51 % vs 37 %).

## Appréciation par type de routes

QB2a et QB2b : « Diriez-vous que l'état de la chaussée est très bon, plutôt bon, plutôt mauvais ou très mauvais...? »

(Base : Tous)

	2012 (n=1206) %	2007 (n=1213) %	2004 (n=1762) %	2003 (n=1320) %	2002 (n=1225) %	2001 (n=1200) %
<b>Sur les autoroutes</b>						
<b>Bon</b>	<b>66</b>	<b>59</b>	<b>53</b>	<b>69</b>	<b>66</b>	<b>64</b>
Très bon	8	6	5	6	6	7
Plutôt bon	58	53	48	63	60	57
<b>Mauvais</b>	<b>30</b>	<b>38</b>	<b>46</b>	<b>29</b>	<b>31</b>	<b>33</b>
Plutôt mauvais	23	30	35	24	24	26
Très mauvais	7	8	11	5	7	7
NSP/NRP	4	3	1	2	3	3
<b>Sur les routes principales et régionales</b>						
<b>Bon</b>	<b>51</b>	<b>38</b>	<b>45</b>	<b>53</b>	<b>48</b>	<b>53</b>
Très bon	3	3	5	4	3	4
Plutôt bon	48	35	40	49	45	49
<b>Mauvais</b>	<b>45</b>	<b>58</b>	<b>49</b>	<b>39</b>	<b>45</b>	<b>37</b>
Plutôt mauvais	35	44	37	31	35	29
Très mauvais	10	14	12	8	10	8
NSP/NRP	5	4	6	8	7	10

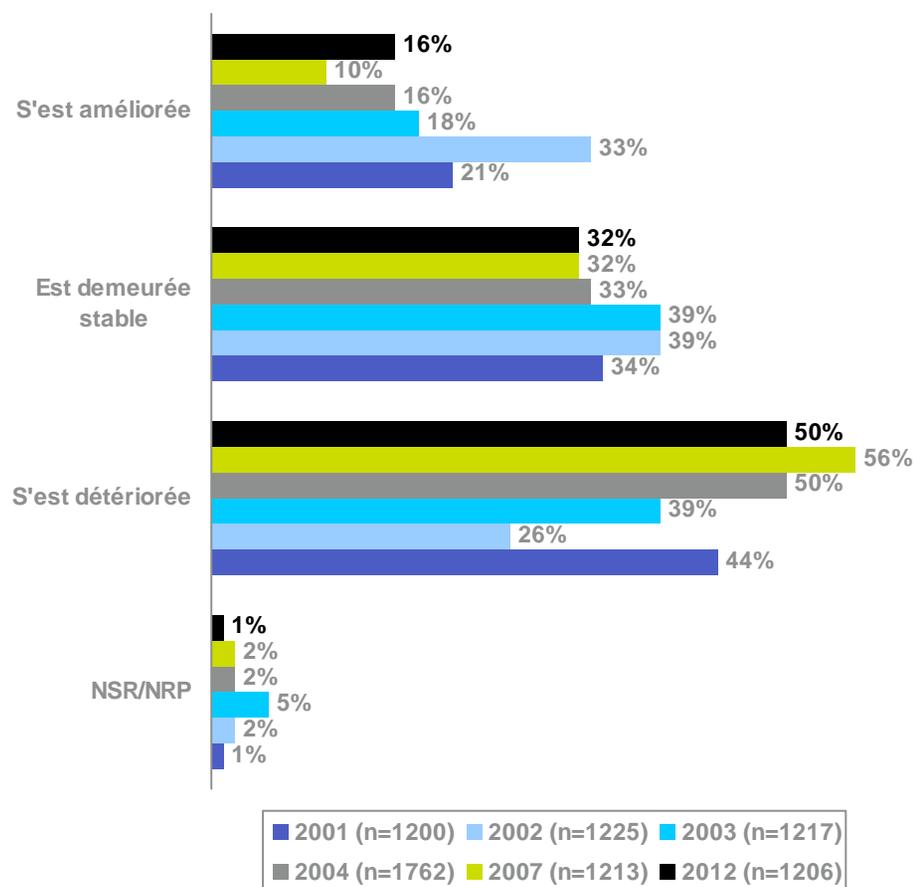
*L'état de la chaussée des autoroutes est mieux perçue que celui des routes principales et régionales.*

- Deux répondants sur trois (66 %) croient que l'état de la chaussée des autoroutes est « très ou plutôt » bon. Il s'agit du résultat le plus élevé depuis 2003 (69 %), soit un niveau de satisfaction comparable à ceux observés en 2002 et 2001.
- Un répondant sur deux (51 %) croit que l'état de la chaussée des routes principales et régionales est « très ou plutôt » bon. Ce résultat est plus élevé qu'en 2007 et 2004. Il est comparable à ceux des années précédant 2004.
  - Le résultat est de 68 % auprès de ceux qui parcourent davantage de distance sur les routes principales et régionales.

# Perception de l'évolution de l'ensemble du réseau depuis cinq ans

QB1 : « Au cours des cinq dernières années, avez-vous l'impression que la qualité du réseau routier s'est améliorée, est demeurée stable ou s'est détériorée? »

(Base : Tous)



## Progression de la perception par rapport à la qualité du réseau routier

- Malgré que la moitié (50 %) de la population note une détérioration de la qualité du réseau routier, l'écart avec ceux qui sont d'avis que la situation s'améliore (16 %) s'est réduit par rapport à 2007 (détériorée : 56 %; améliorée : 10 %).
  - Mis à part pour 2002, cette différence a toujours été négative (+7 points de pourcentage).

# Perception de l'évolution de l'ensemble du réseau depuis cinq ans

## Différences selon sous-groupes

- Région – Ceux qui sont les plus nombreux à croire que le réseau s'est amélioré : Périphérie (24 %) et Plaine du Saint-Laurent (21 %). Le résultat auprès de Québec RMR est de 25 %. Ceux qui sont les plus nombreux à croire que le réseau s'est détérioré : Montréal (59 %). Le résultat auprès de Montréal RMR est de 60 % et 62 % pour l'île de Montréal.
- Route – Le meilleur résultat concernant la différence « amélioré - détérioré » est observé auprès de routes principales et régionales (-12 points), alors que le moins bon est observé auprès des utilisateurs des autoroutes (-45 points).
- Genre – Les hommes sont plus nombreux à avoir l'impression que le réseau s'est amélioré (20 % vs 11 %).
- Scolarité – Les moins scolarisés sont plus nombreux à avoir l'impression que le réseau s'est amélioré (Secondaire complété ou moins : 20 % et + vs Collégial ou plus: 14 % et -).
- Âge – Les 45 ans et plus (19 %) sont plus nombreux que les 18-44 ans (11 %) à avoir l'impression que le réseau s'est amélioré.

# Financement de l'amélioration de l'état des infrastructures de transport

QB4 : « Sur une échelle de 1 à 10 où, afin d'améliorer l'état des infrastructures de transport, dans quelle mesure seriez vous favorable à une plus grande tarification au niveau...? »

(Base : Tous)

	Cotes 1-2	Cotes 3-4	Cotes 5-7	Cotes 8-10	Moyenne sur 10
	2012 (n=1206) %	2012 (n=1206) %	2012 (n=1206) %	2012 (n=1206) %	2012 (n=1206)
Des péages sur certaines routes ou certains ponts	22	11	34	30	5,4
Des droits d'immatriculation de vos véhicules	40	16	32	10	3,8
De la taxe sur les carburants (essence et diesel)	<b>55</b>	16	21	7	3,0

**Pour le financement des infrastructures de transport, le péage est préféré au droit d'immatriculation et à la taxe sur le carburant.**

- Des trois propositions de tarification effectuées afin d'améliorer l'état des infrastructures de transport, le péage sur certains ponts et routes obtient la moyenne la plus favorable, soit 5,4 sur 10 sur une échelle en faveur de 1 à 10.

## Différences selon les sous-groupes

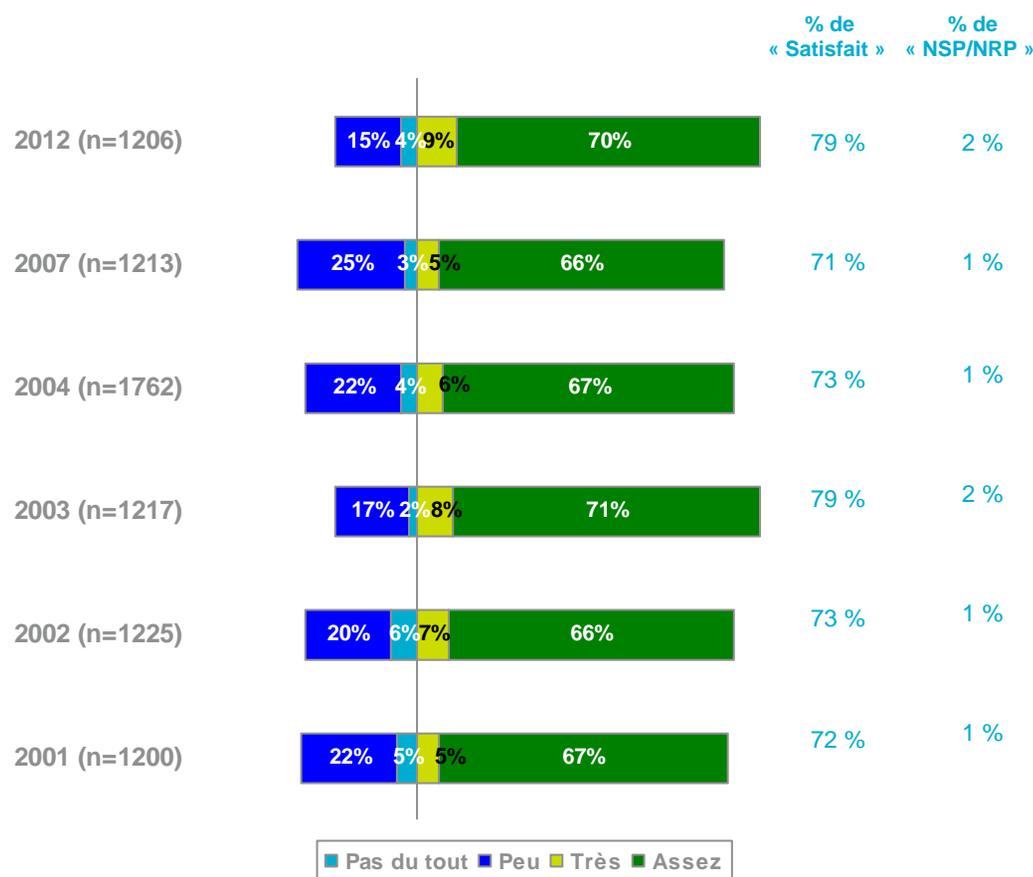
- Les principales différences sont observées pour le péage.
  - Distance parcourue - Ceux qui parcourent le plus de distance dans une année (40 000 km et plus) sont les moins favorables au péage (5,0 vs entre 5,5 et 5,9 pour les autres groupes).
  - Région – La Périphérie (5,7) est plus favorable au péage que Montréal (5,4) et la Plaine du Saint-Laurent (5,4)
  - Revenu – Ceux qui ont un revenu familial de 70 000 \$ et plus sont plus favorables au péage (6,0).
  - Scolarité – Ceux qui ont un diplôme du collégial ou plus (5,7) sont plus favorables au péage que ceux qui ont un diplôme de niveau inférieur (Primaire / secondaire : 5,1).
- Les non-titulaires de permis sont plus favorables à la hausse des droits d'immatriculation et de la taxe sur les carburants.

## **Chapitre 5 : Sécurité des routes**

# Satisfaction par rapport à l'ensemble du réseau routier

QC3 : « Et de façon générale, êtes-vous très satisfait, assez, peu ou pas du tout satisfait du niveau de sécurité de l'ensemble des routes du Québec, excluant les rues des villes et villages? »

(Base : Tous)



*Près de quatre répondants sur cinq (79 %) sont « très ou assez » satisfaits du niveau de sécurité de l'ensemble des routes du Québec.*

- La satisfaction envers la sécurité du réseau routier est à son niveau le plus élevé depuis le début de l'étude, à égalité avec le résultat de 2003.

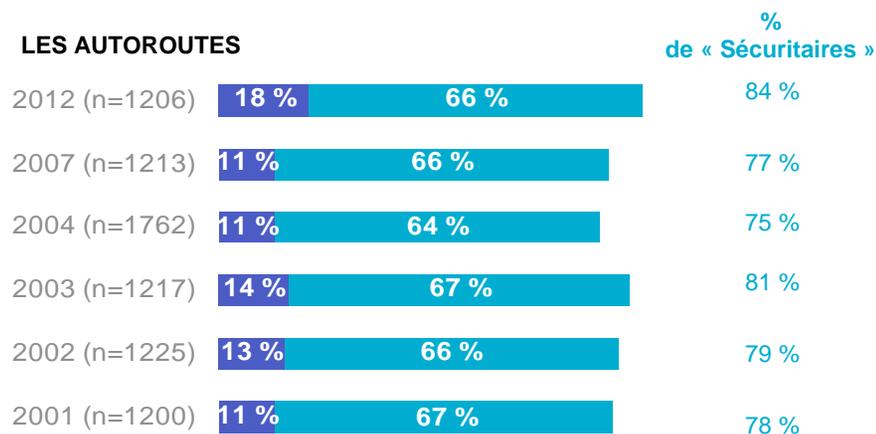
## Différences selon les sous-groupes

- Région – La satisfaction est plus élevée dans la Plaine du Saint-Laurent (85 %) et en Périphérie (83 %) qu'à Montréal (76 %).
- Route – La satisfaction est plus élevée auprès de ceux qui utilisent davantage les routes principales et régionales (89 %) que ceux qui utilisent les autoroutes (82 %) et les rues des villes et villages (76 %).
- Genre – Les hommes (83 %) sont plus satisfaits que les femmes (76 %).
- Permis – Les titulaires de permis (81 %) sont plus satisfaits que les non-titulaires (66 %).

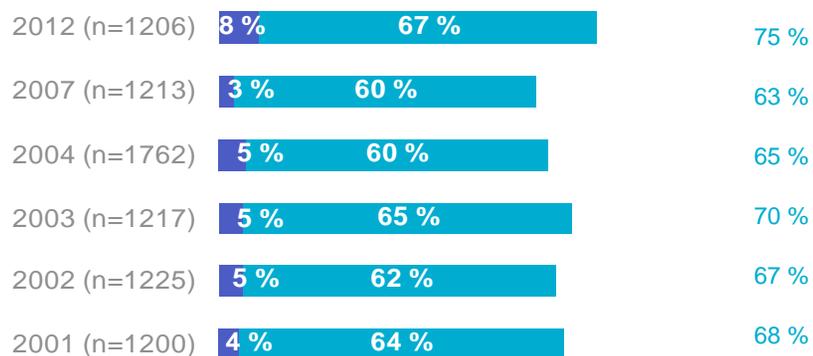
# Appréciation par type de routes

QC2a et QC2b : « En considérant les risques d'accidents, diriez-vous que ... vous paraissent très, assez, peu ou pas du tout sécuritaires? »

(Base : Tous)



**LES ROUTES PRINCIPALES ET RÉGIONALES**



■ Très sécuritaires      ■ Assez sécuritaires

*Des sommets atteints pour la perception de la sécurité sur les autoroutes ainsi que sur les routes principales et régionales.*

- Au total, 84 % des répondants croient que les autoroutes sont « très ou assez » sécuritaires. Ce résultat est de 75 % pour les routes principales et régionales.
  - Comme par le passé, les autoroutes sont jugées plus sécuritaires que les routes principales et régionales.
  - Pour les deux types de route, les résultats atteignent des sommets depuis que le sondage est réalisé.
- Route – Le sentiment de sécurité sur les autoroutes est de 89 % pour ceux qui disent utiliser davantage les autoroutes et de 82 % sur les routes principales et régionales pour ceux qui disent conduire davantage sur ces types de routes.

# Appréciation par type de routes

## Différences selon les sous-groupes pour les deux types de route

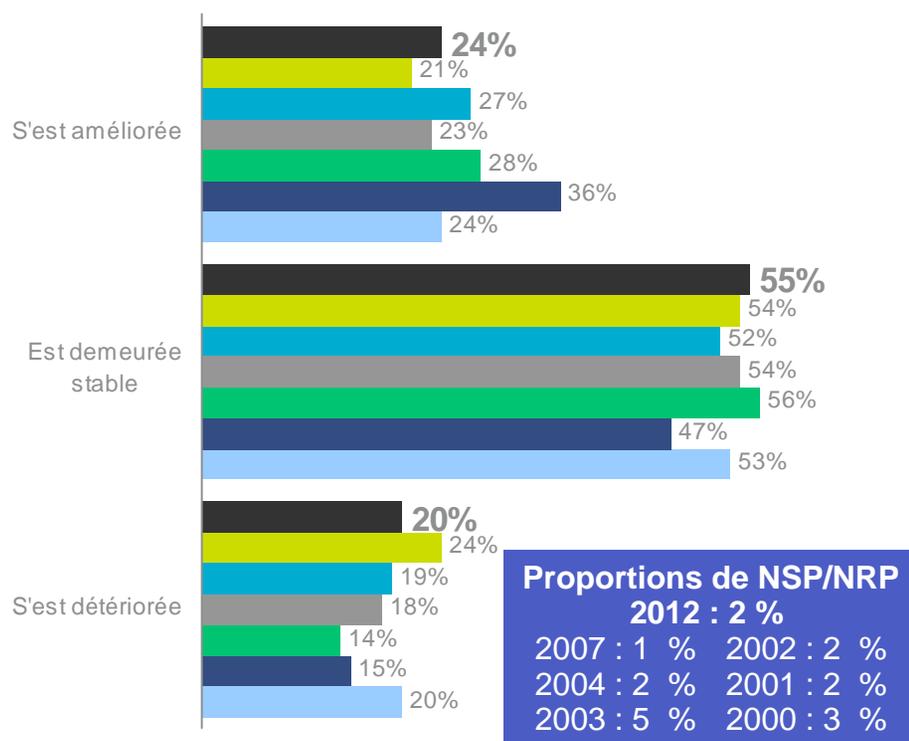
### Le sentiment de sécurité est plus élevé...

- Région – dans la Plaine du Saint-Laurent (autoroutes : 90 % / routes principales et régionales : 82 %) qu'en Périphérie (autoroutes : 84 % / routes principales et régionales : 79 %) et à Montréal (autoroutes : 81 % / routes principales et régionales : 70 %).
- Genre – auprès des hommes (autoroutes : 90 % / routes principales et régionales : 78 %) que des femmes (autoroutes : 79 % / routes principales et régionales : 71 %).
- Permis – auprès des titulaires de permis (autoroutes : 86 % / routes principales et régionales : 76 %) que les non-titulaires (autoroutes : 65 % / routes principales et régionales : 61 %).
- Revenu – auprès de ceux qui gagnent 30 000 \$ et plus (autoroutes : 89 % / routes principales et régionales : 79 %) que ceux qui gagnent entre 10 000 \$ et 30 000 \$ (autoroutes : 76 % / routes principales et régionales : 64 %).

# Perception de la sécurité routière depuis cinq ans

**QC1 : « Au cours des cinq dernières années, avez-vous l'impression que la sécurité routière en général s'est améliorée, est demeurée stable ou s'est détériorée? »**

(Base : Tous)



*Dans l'ensemble, la population a l'impression que la sécurité routière du réseau routier s'est légèrement améliorée au cours des cinq dernières années.*

- La différence « améliorée - détériorée » est de +4 points de pourcentage. L'écart est avantageux par rapport à 2007 (-3 points).

## Différences selon les sous-groupes

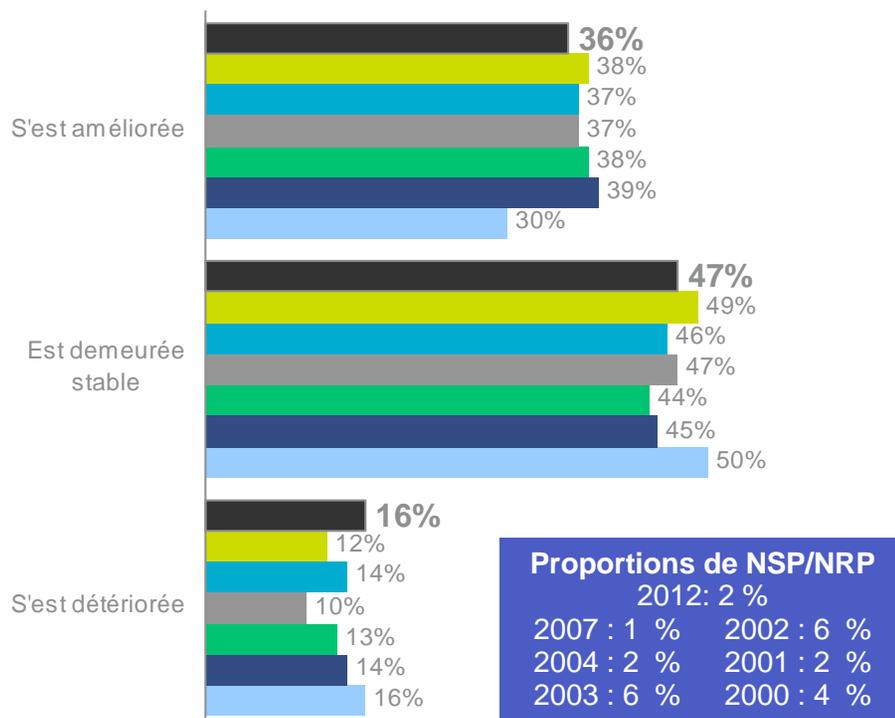
- Région – L'impression de détérioration est la plus forte à Montréal (25 %) vs Plaine du Saint-Laurent (12 %) et Périphérie (14 %). L'impression d'amélioration est comparable dans les trois régions.
  - Dans la région de Montréal, l'impression de détérioration est plus forte sur l'île (28 %) et sur la couronne nord (29 %) que sur la couronne sud (17 %).
- Genre – Les hommes sont plus nombreux à percevoir de l'amélioration que les femmes (29 % vs 15 %).
- Scolarité – Les répondants à plus faible scolarité (primaire / secondaire) sont plus nombreux à percevoir une amélioration (29 % vs 20 %).
- Occupation – Les retraités sont plus nombreux à percevoir une détérioration (29 %).



# Perception de l'évolution de la sécurité entourant les travaux routiers depuis cinq ans

**QE1** : « Au cours des cinq dernières années, avez-vous l'impression que la sécurité entourant les travaux routiers s'est améliorée, est demeurée stable ou s'est détériorée? »

(Base : Tous)



*Somme toute, les répondants ont l'impression que la sécurité routière entourant les travaux routiers s'est améliorée au cours des cinq dernières années.*

- La différence « s'est améliorée - s'est détériorée » est de +20 points en 2012 (vs +26 points en 2007).

## Différences selon les sous-groupes

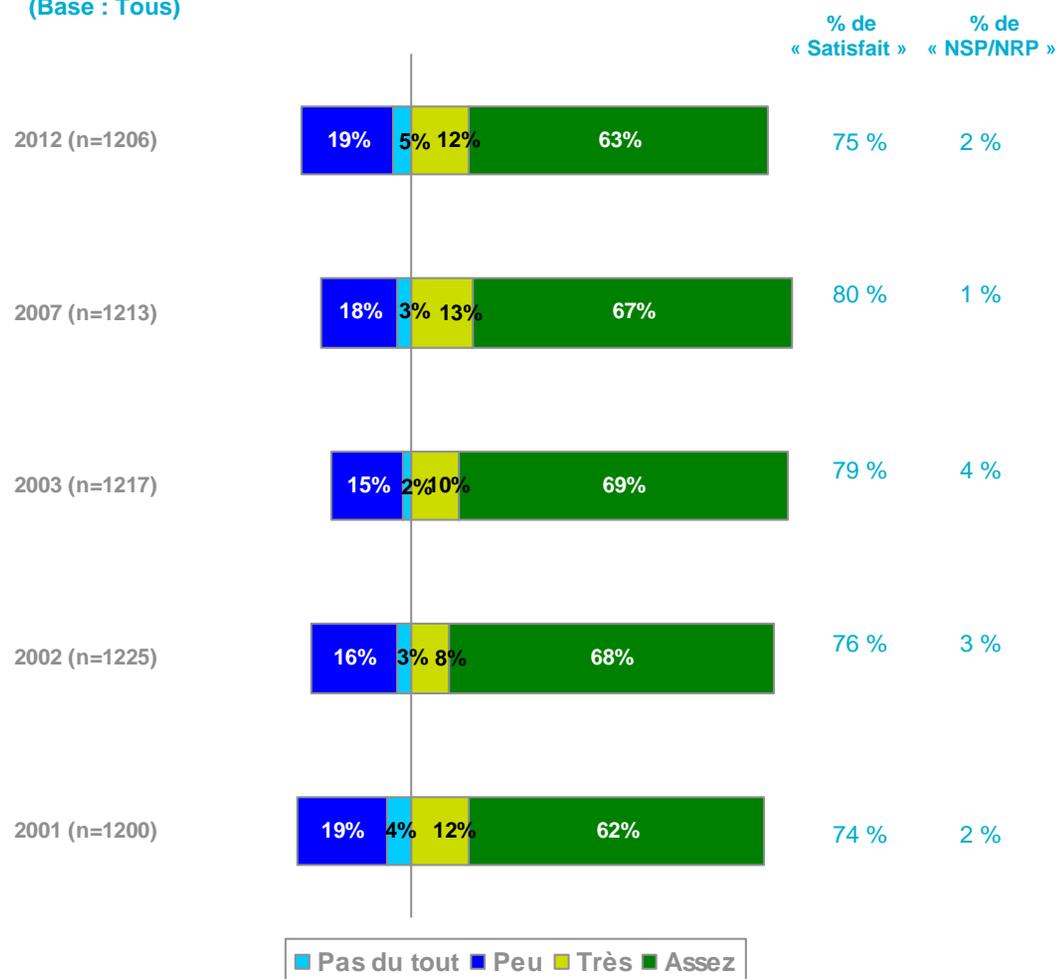
- Région – Sentiment d'amélioration est le plus élevé dans la Plaine du Saint-Laurent (46 %) et en Périphérie (44 %) vs Montréal (29 %).
  - Il est de 56 % à Québec RMR, alors qu'il est de 28 % à Montréal RMR et 23 % sur l'île de Montréal.
- Langue – Les francophones (40 %) sont plus nombreux à croire que la sécurité s'est améliorée que les anglophones (21 %) et les allophones (13 %).
- Permis – Les titulaires de permis (37 %) sont plus nombreux à croire que la sécurité s'est améliorée que les non-titulaires (20 %).



# Satisfaction par rapport à la sécurité entourant les travaux routiers

QE2 : « Pour l'ensemble des routes du Québec, en excluant les rues des villes et villages, êtes-vous... satisfait(e) de la sécurité entourant les travaux routiers? »

(Base : Tous)



La question n'a pas été posée en 2004.

*Trois répondants sur quatre (75 %) sont « très ou assez » satisfaits de la sécurité entourant les travaux routiers.*

- Le résultat est inférieur à celui obtenu en 2007 et en 2003. Il est comparable à celui de 2002 et 2001.

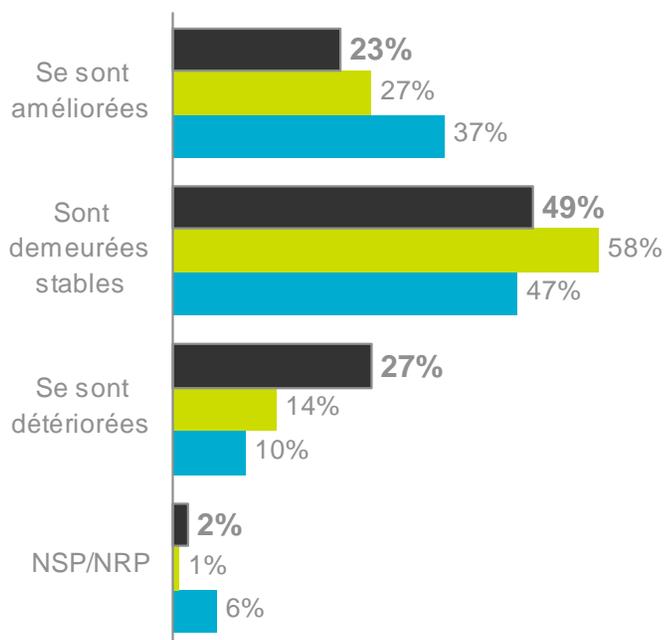
## Différences selon les sous-groupes

- Région – La satisfaction est supérieure dans la Plaine du Saint-Laurent (82 %) et en Périphérie (82 %) vs Montréal (69 %).
  - Le niveau de satisfaction est de 89 % à Québec RMR et de 70 % à Montréal RMR.
- Genre – Les hommes (78 %) sont plus nombreux à être satisfaits que les femmes (71 %).
- Permis – Les titulaires de permis (77 %) sont plus nombreux à être satisfaits que les non-titulaires (56 %).

# Perception de l'évolution des mesures pour limiter les ennuis pendant les travaux routiers depuis cinq ans

**QE4 : « Au cours des cinq dernières années, avez-vous l'impression que les mesures concrètes pour limiter les impacts des travaux routiers sur la circulation... ? »**

(Base : Tous)



■ 2012 (n=1206) ■ 2007 (n=1213) ■ 2003 (n=1217)\*

## *Perception mitigée par rapport aux mesures concrètes mises en place pour limiter les impacts des travaux routiers sur la circulation*

- Au total, 23 % des répondants croient que les mesures concrètes pour limiter les ennuis aux conducteurs se sont améliorées, alors que 27 % croient qu'elles se sont détériorées.
  - La différence « se sont améliorées - se sont détériorées » est de -4 points en 2012 (vs +13 points en 2007 et +27 points en 2003).

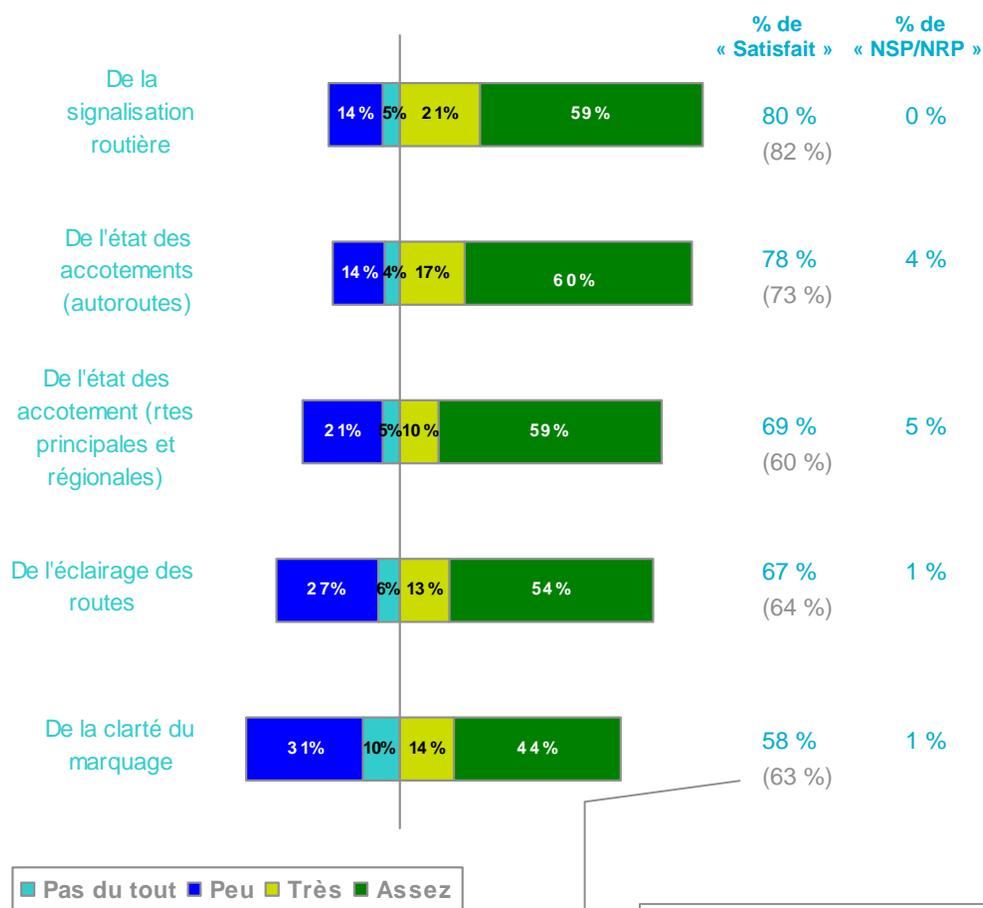
## **Différence selon les sous-groupes**

- L'impression d'amélioration est plus forte...
  - Région – en Périphérie (32 %) et dans la Plaine du Saint-Laurent (29 %) qu'à Montréal (18 %).
  - Langue – auprès des francophones (25 %) que des anglophones (12 %) et des allophones (11 %).
  - Scolarité – auprès de ceux qui ont une scolarité primaire / secondaire (27 %) que d'une scolarité collégial ou plus (19 %).
  - Permis – auprès des titulaires de permis (24 %) que des non-titulaires (11 %).
  - Occupation – auprès des retraités (29 %) que de ceux qui sont à la maison (16 %) et des étudiants (15 %). Des travailleurs, 23 % croient que les mesures se sont améliorées.

# Perception de l'entretien routier

QD1 a-e : « Toujours en excluant les rues des villes ou villages, êtes-vous, très, assez, peu ou pas du tout satisfait(e) de...? »

(Base : Tous - 2012 (n=1206))



Entre parenthèses : résultats de 2007

## Forte satisfaction envers la signalisation routière et l'état des accotements

- Sur une série d'énoncés reliés aux routes, la signalisation routière (« très ou assez » satisfait : 80 %) et l'état des accotements des autoroutes (78 %) obtiennent les résultats de satisfaction les plus élevés. À un 2<sup>e</sup> niveau de satisfaction, on retrouve l'état des accotements des routes principales et régionales (69 %) et l'éclairage des routes (67 %) et à un 3<sup>e</sup> niveau, la clarté du marquage (58 %).
- Différences par rapport à 2007 - La satisfaction envers l'état des accotements (autoroutes et routes principales et régionales) est en hausse par rapport à 2007, alors que la satisfaction à l'égard de la clarté du marquage est en baisse.

➔ À noter qu'en 2010-2011, la cible fixée pour la présence du taux de marquage sur les routes a été dépassée pour une troisième année consécutive.

# Perception de l'entretien routier

## Différences selon les sous-groupes

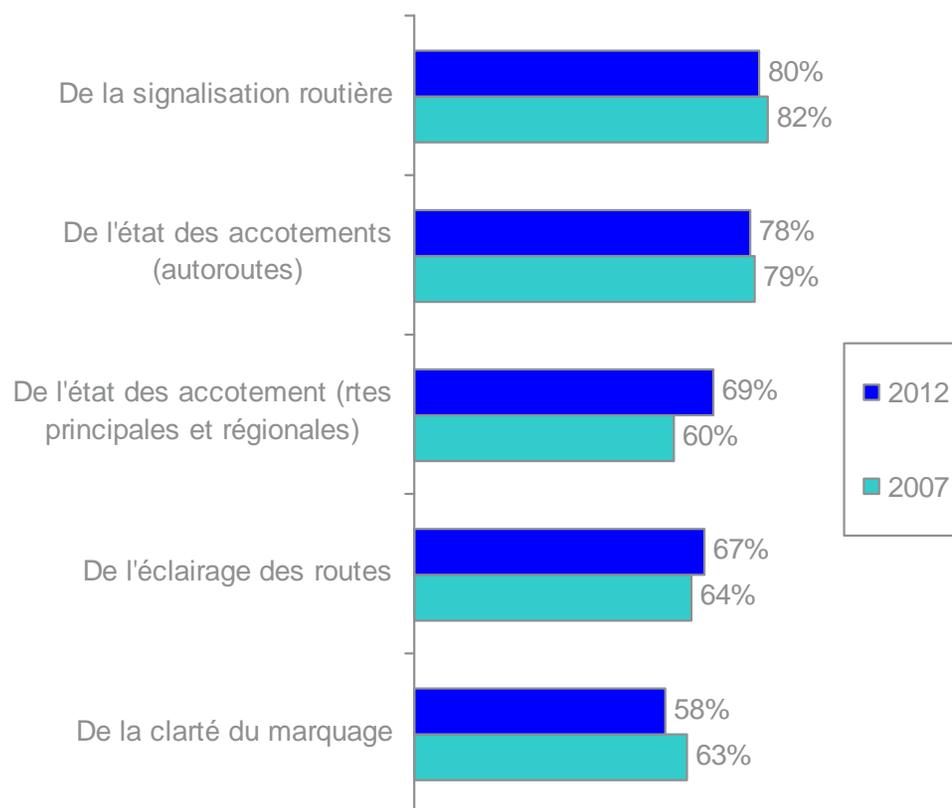
### Signalisation routière

- Région – La satisfaction est plus élevée en Périphérie (91 %) et dans la Plaine du Saint-Laurent (86 %) qu'à Montréal (75 %).
- Route – La satisfaction est plus élevée auprès des utilisateurs principaux des routes locales ou rurales (90 %) que des utilisateurs principaux des autoroutes (80 %) et ceux des rues des villes et villages (78 %).
- Genre – La satisfaction est plus élevée chez les hommes (83 %) que chez les femmes (76 %).
- Langue – La satisfaction est plus élevée chez les francophones (82 %) que chez les allophones (70 %) et les anglophones (69 %).

# Perception de l'entretien routier

QD1 a-e : « Toujours en excluant les rues des villes ou villages, êtes-vous, très, assez, peu ou pas du tout satisfait(e) de...? »

(Base : Tous - 2012 (n=1206))



## Différences selon les sous-groupes

### État des accotements – Autoroutes

#### La satisfaction est plus élevée...

- Région – dans la Plaine du Saint-Laurent (85 %) qu'en Périphérie (76 %) et à Montréal (74 %)
- Route – auprès des utilisateurs principaux des routes locales ou rurales (85 %) que des utilisateurs principaux des routes des villes et villages (74 %) et des routes principales et régionales (74 %). (Principaux utilisateurs des autoroutes: 81 %)
- Genre – auprès des hommes (83 %) que des femmes (73 %).
- Âge – auprès des 18-44 ans (80 %) que des 65 ans et plus (71 %)
- Permis – auprès des titulaires de permis (79 %) que des non-titulaires (65 %).

### État des accotements – Routes principales et région.

- Route – Le taux de satisfaction est de 69 % auprès des utilisateurs principaux des routes principales et régionales.
- Âge – La satisfaction est plus élevée auprès des 18-44 ans (74 %) que des 65 ans et plus (59 %).

# Perception de l'entretien routier

## Différences selon les sous-groupes (suite)

### Éclairage des routes

#### La satisfaction est plus élevée...

- Région – dans la Plaine du Saint-Laurent (76 %) qu'en Périphérie (68 %) et à Montréal (61 %).
- Route – auprès des utilisateurs principaux des routes locales ou rurales (76 %). Elle est de 67 % auprès des principaux utilisateurs des autoroutes.
- Genre – auprès des hommes (72 %) que des femmes (60 %).

### Clarté du marquage

- Région – La satisfaction est plus élevée en Périphérie (64 %) et dans la Plaine du Saint-Laurent (63 %) qu'à Montréal (55 %)
- Route – Le taux de satisfaction est de 58 % auprès des utilisateurs principaux des autoroutes. Le résultat est comparable pour tous les types d'utilisateurs.

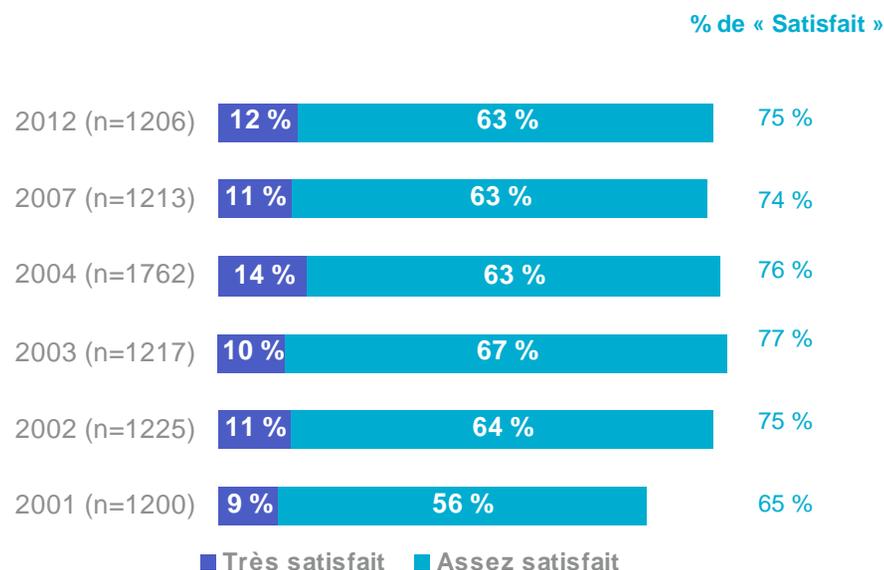
## Chapitre 6 : Routes l'hiver

*Avertissement : La collecte de données de cette étude (2012) a été réalisée en hiver (janvier), alors que la collecte de l'étude de 2007 a été réalisée en été.*

# Satisfaction générale à l'égard de l'entretien

QF2 : « Dans l'ensemble, en excluant les rues des villes et villages, dites-moi si vous êtes très, assez, peu ou pas du tout satisfait de l'entretien des routes l'hiver? »

(Base : Tous)



*Les répondants considèrent que les routes l'hiver au Québec sont bien entretenues.*

- Trois répondants sur quatre (75 %) se disent « très ou assez » satisfaits de l'entretien des routes l'hiver.
- Ce résultat est comparable à celui des quatre dernières mesures (depuis 2002) et supérieur à celui de 2001 (65 %).

## Différences selon les sous-groupes

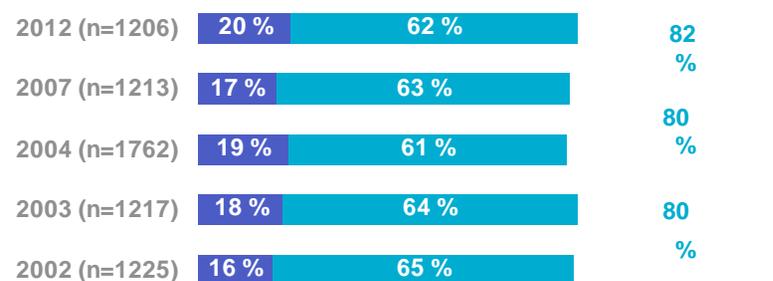
- La satisfaction est supérieure...
  - Région – dans la Plaine du Saint-Laurent (84 %) et en Périphérie (78 %) qu'à Montréal (70 %).
  - Genre – auprès des hommes (79 %) que des femmes (71 %).
  - Langue – auprès des francophones (79 %) que des anglophones (60 %) et des allophones (52 %).
  - Permis – auprès des titulaires de permis (77 %) que des non-titulaires (57 %).

# Entretien par type de routes

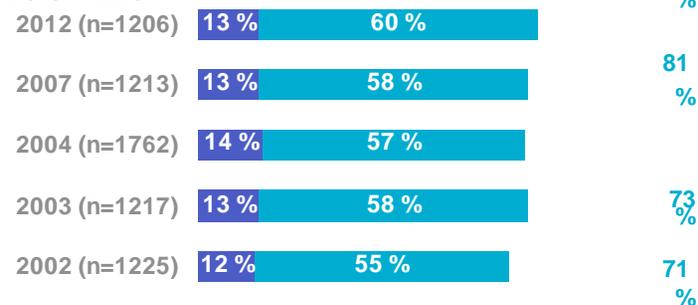
QF1a et QF1b : « En pensant à l'entretien des routes l'hiver au Québec, diriez-vous que... vous apparaissent très bien entretenues, plutôt bien entretenues, plutôt mal entretenues, très mal entretenues? »

(Base : Tous)

## LES AUTOROUTES



## LES ROUTES PRINCIPALES ET RÉGIONALES



■ Très bien entretenues ■ Plutôt bien entretenues

71 %

71 %

71 %

67 %

or

Les répondants considèrent que les autoroutes (82 %) et les routes principales et régionales (73 %) sont « très bien ou plutôt bien » entretenues l'hiver.

- Comme par le passé, l'impression est meilleure pour les autoroutes que pour les routes principales et régionales.
- Les impressions envers l'entretien des autoroutes et des routes principales et régionales sont semblables à celles obtenues depuis 2003.

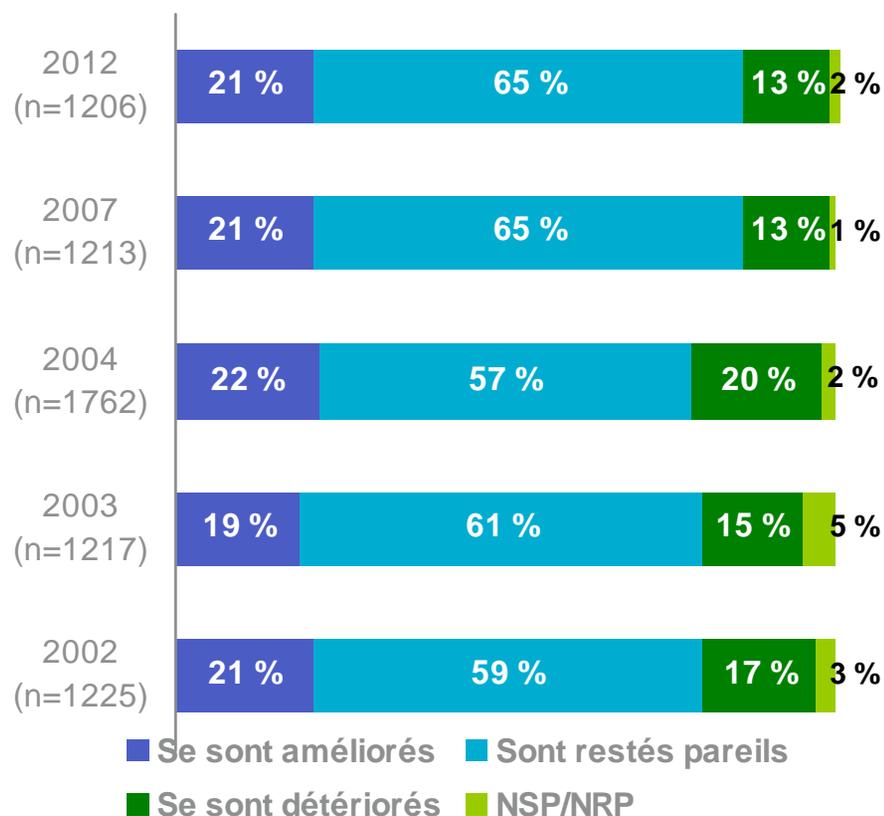
### Différences selon les sous-groupes

- POUR LES AUTOROUTES, la perception est davantage positive...
  - Région – dans la Plaine du Saint-Laurent (89 %) vs à en Périphérie (81 %) et Montréal (78 %)
    - La perception est particulièrement élevée dans la couronne nord de Montréal (89 %).
  - Genre – auprès des hommes (85 %) que des femmes (78 %).
  - Permis – auprès des titulaires de permis (83 %) que des non-titulaires (69 %).
- POUR LES ROUTES PRINCIPALES ET RÉGIONALES, la perception est davantage positive...
  - Région – dans la Plaine du Saint-Laurent (79 %) et en Périphérie (77 %) vs Montréal (69 %)
    - Couronne nord de Montréal (79 %)
  - Genre – auprès des hommes (76 % vs 69 %)
  - Langue – auprès des francophones (77 %)
  - Occupation – auprès des retraités (79 %)

# Perception de l'évolution des services de déneigement depuis cinq ans

QF3 : « Au cours des cinq dernières années, toujours en excluant les rues des villes et villages, diriez-vous que les services de déneigement...? »

(Base : Tous)



## Statu quo dans le temps pour ce qui est de la perception du service de déneigement

- La majorité des répondants (65 %) croient que les services de déneigement ne se sont ni améliorés, ni détériorés au cours des cinq dernières années.
  - Ce résultat est comparable à celui obtenu en 2007.

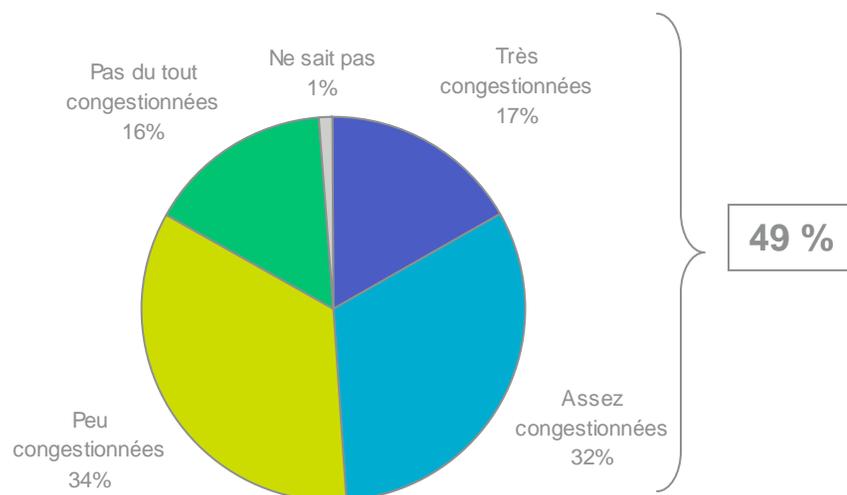
## Différences selon les sous-groupes

- Le sentiment d'amélioration est plus élevé...
  - Scolarité – auprès de ceux qui ont complété le primaire (41 %).
  - Âge – auprès des plus âgés (55 ans et plus : 30 % et 65 et plus : 28 %).

## **Chapitre 7 : Congestion**

# Niveau de congestion rencontré

**QG1 : « Selon vous, les routes que vous fréquentez sont-elles... congestionnées pour d'autres raisons que les travaux routiers? »**  
(Base : Tous; n=1206)



*La perception envers la congestion pour d'autres raisons que les travaux routiers varie, surtout selon les régions.*

- Au total, 49 % des répondants disent que les routes fréquentées sont « très ou assez » congestionnées pour d'autres raisons que les travaux routiers, alors que 50 % affirment qu'elles ne sont pas congestionnées.
  - Ce résultat est meilleur que celui de 2007, alors que 55 % des répondants considéraient que les routes étaient congestionnées.

Base : Travailleurs et étudiants	2012 (n=764) %	2007 (n=787) %	2004 (n=949) %	2001 (n=787) %
<b>Congestionnées (Très + Assez)</b>	<b>50</b>	<b>59</b>	<b>36</b>	<b>44</b>
Très congestionnées	17	26	12	17
Assez congestionnées	33	33	24	27
<b>Pas congestionnées (Peu + Pas du tout)</b>	<b>49</b>	<b>40</b>	<b>59</b>	<b>56</b>
Peu congestionnées	33	30	29	35
Pas du tout congestionnées	16	10	30	21
NSP	1	1	5	-

# Niveau de congestion rencontré

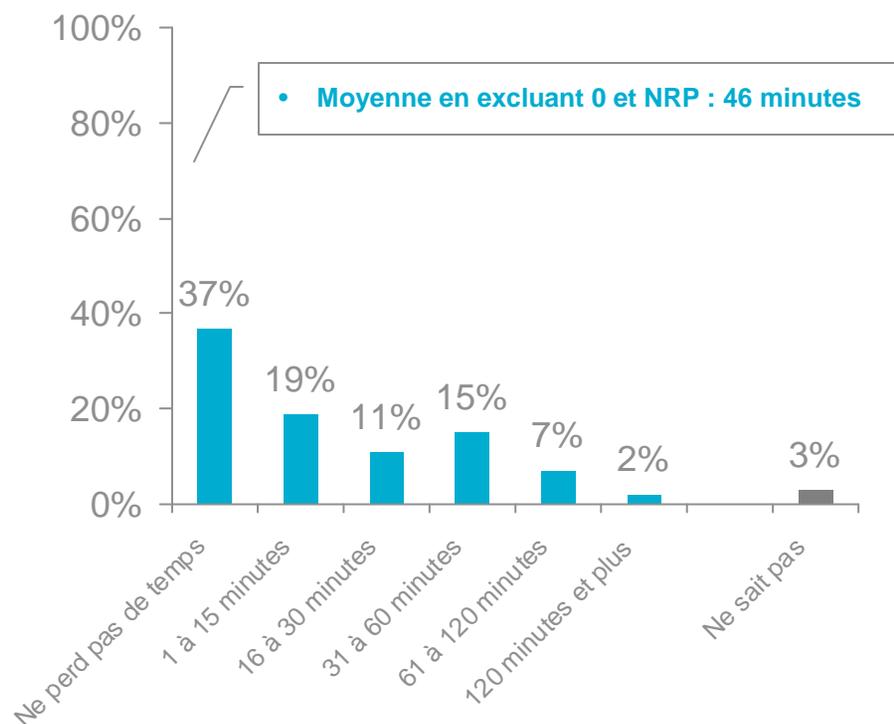
## Différences selon les sous-groupes (base : Tous les répondants)

- La perception est plus négative (« très ou assez » congestionnées)...
  - Région – à Montréal (57 %) que dans la Plaine du Saint-Laurent (44 %). Elle est moins négative en Périphérie (18 %) que dans les deux autres régions.
    - Les résultats sont de 66 % pour l'île de Montréal et 56 % pour Québec RMR .
  - Route – auprès de ceux qui utilisent davantage les autoroutes (64 %)
  - Genre – auprès des hommes (53 %) que des femmes (45 %).
- Langue – auprès des anglophones (66 %) et des allophones (63 %) que des francophones (45 %)
  - Revenu familial – auprès de ceux dont le revenu est de 70 000 \$ ou plus (57 %).
  - Scolarité – auprès de ceux qui ont complété le collégial ou plus (55 %) par rapport à ceux qui ne l'ont pas complété (39 %).

## Niveau de congestion rencontré

QG4 : « En moyenne, combien de temps à chaque jour matin et soir inclus estimez-vous perdre en raison de la congestion routière? »

(Base: Travailleurs et étudiants; n=764)



*En moyenne, 60 % des travailleurs et des étudiants affirment perdre du temps en raison de la congestion.*

- Chez ceux qui affirment perdent du temps, en moyenne cette perte de temps est estimée à 46 minutes à chaque jour. Ce niveau est comparable pour les travailleurs (46 min) et les étudiants (48 min).
  - En 2004, les questions sur le temps perdu en raison de la congestion étaient différentes. Les résultats ne peuvent donc pas être comparés.

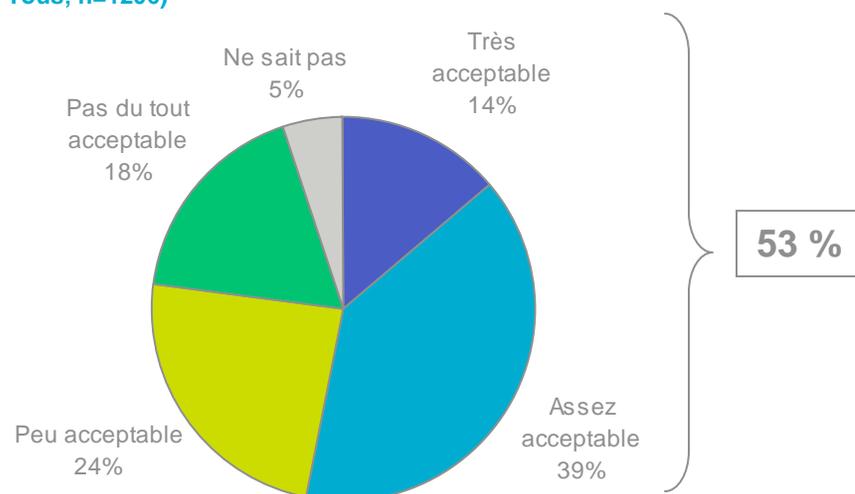
### Différences selon les sous-groupes

- Région – Les répondants de Montréal perdent plus de temps (51 min) que ceux de la Plaine du Saint-Laurent (39 min). Les répondants en Périphérie en perdent moins (23 min) que dans les deux autres régions.
  - Pour Montréal : couronne sud (69 min) vs couronne nord (56 min) vs Île de Montréal (38 min)
  - Québec RMR (36 min)
- Route – Ceux qui utilisent les autoroutes davantage perdent plus de temps (63 min) que ceux qui utilisent les autres routes (de 30 à 35 minutes dépendant des routes).

# Perception de la congestion à l'heure de pointe

**QG2 : « Sachant qu'il y a congestion à l'heure de pointe dans toutes les grandes villes, considérez-vous le niveau de congestion que vous rencontrez comme... acceptable? »**

(Base : Tous; n=1206)



*Les répondants sont divisés quant à leur réaction face au niveau de congestion.*

- Au total, 53 % considèrent qu'elle est « très ou assez » acceptable, alors que 42 % croient qu'elle ne l'est pas.

- Les résultats sont comparables à ceux de 2007.

## Différences selon les sous-groupes.

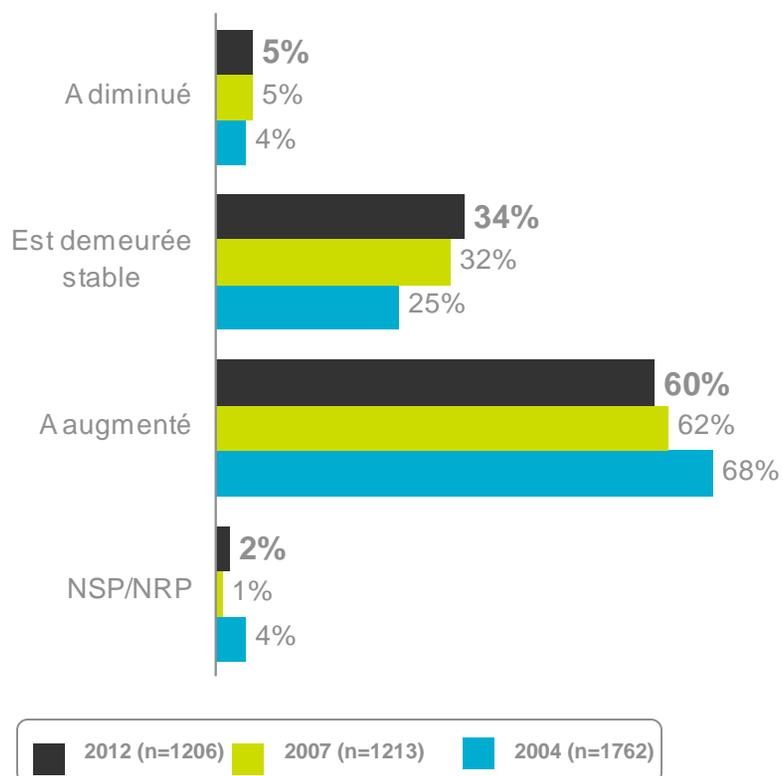
- La réaction est plus positive...
  - Région – en Périphérie (64 %) et dans la Plaine du Saint-Laurent (63 %) qu'à Montréal (47 %).
    - La réaction est plus positive auprès des répondants de Québec RMR (68 %) que de l'île de Montréal (48 %).
  - Langue – auprès des anglophones (67 %) que des francophones (53 %).
  - Âge – auprès des 18-24 ans (75 %) et des 25-44 ans (58 %) que des 45-64 ans (45 %) et des 65 ans et plus (43 %)
  - Occupation – auprès des étudiants (67 %), des gens à la maison (61 %) et des travailleurs (54 %) que des retraités (42 %).

Base : Travailleurs et étudiants qui estiment que les routes qu'ils fréquentent sont « très ou assez ou peu » congestionnées.	2012 (n=690) %	2007 (n=671) %	2004 (n=594) %
<b>Acceptable (Très + Assez)</b>	<b>55</b>	<b>50</b>	<b>63</b>
Très acceptable	15	9	15
Assez acceptable	40	41	48
<b>Inacceptable (Peu + Pas du tout)</b>	<b>43</b>	<b>49</b>	<b>36</b>
Peu acceptable	27	31	23
Pas du tout acceptable	16	18	13
NSP/NRP	2	1	1

# Perception de l'évolution de la congestion routière depuis cinq ans

QG3 : « Au cours des cinq dernières années, avez-vous l'impression que la congestion routière que vous subissez...? »

(Base : Tous)



*En se basant sur les cinq dernières années, 60 % des répondants ont l'impression que la congestion a augmenté, alors que seulement 5 % croient qu'elle a diminué.*

- Le résultat est comparable à celui de 2007, mais en amélioration par rapport à 2004 (différence « la congestion routière a augmenté - a diminué » : +55 points en 2012 vs +57 en 2007 vs +64 en 2004).

## Différences selon les sous-groupes

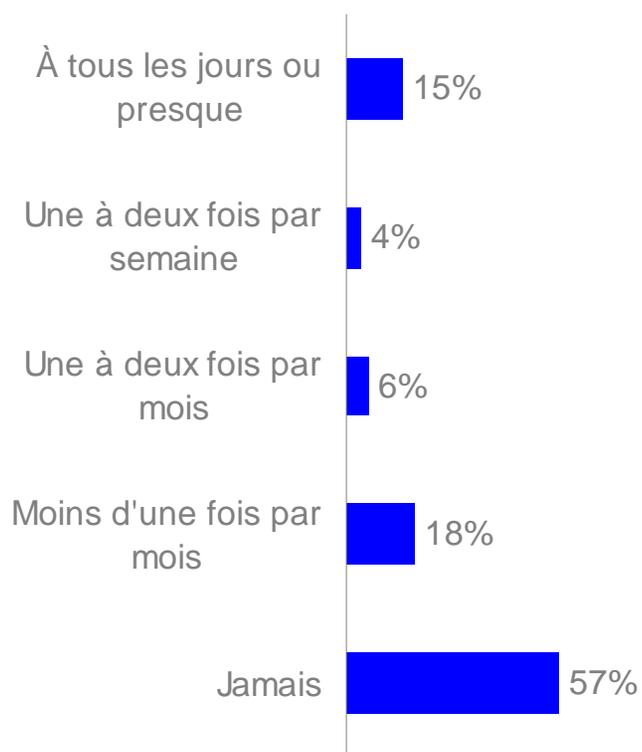
- La proportion de ceux qui croient que la congestion a augmenté est plus élevée...
  - Distance parcourue – auprès de ceux qui parcourent 40 000 km et plus (75 %).
  - Région – à Montréal (64 %) que dans la Plaine du Saint-Laurent (56 %) qu'en Périphérie (43 %).
  - Route – auprès de ceux qui utilisent davantage les autoroutes (67 %).
  - Scolarité auprès de ceux qui ont un diplôme collégial ou plus (65 %) que de ceux qui ont un diplôme du secondaire ou moins (50 %).
  - Âge – auprès des 45-64 ans (69 %) que des 25-44 ans (59 %).
  - Permis – auprès des titulaires de permis (61 %) que des non-titulaires (43 %).

## **Chapitre 8 : Transport en commun**

# Fréquence d'utilisation

**QH1** Dans la dernière année, à quelle fréquence avez-vous utilisé le transport en commun que ce soit le métro, l'autobus ou le train de banlieue?

(Base: Tous; n=1206)



*Note : Ceux qui l'utilisent au moins une fois par mois (25 %) ont été interrogés sur leur utilisation et sur la perception des services reliés au transport en commun.*

**Nouvelle question**

*Des personnes interrogées, 57 % disent ne pas avoir utilisé le transport en commun dans la dernière année. À l'opposé, 15 % disent l'avoir utilisé à tous les jours.*

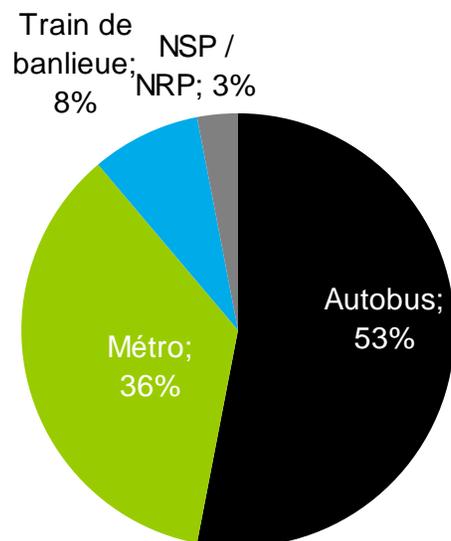
## Différences selon les sous-groupes

- Les groupes qui sont les plus nombreux en proportion à ne jamais utiliser le transport en commun...
  - Distance parcourue – Ceux qui parcourent 40 000 km et plus (75 %)
  - Région – Ceux qui demeurent en Périphérie (80 %) vs Plaine du Saint-Laurent (67 %) vs Montréal (48 %)
    - Québec RMR : 58 % vs île de Montréal : 29 %
  - Scolarité – Ceux qui ont un secondaire ou moins (68 %) vs ceux qui ont un collégial ou plus (50 %).
  - Âge – Les 45 ans et plus (45-64 : 63 % vs 65 ans et plus : 68 %) vs les 25-44 ans (54 %) vs les 18-24 ans (35 %)
  - Permis – Les titulaires de permis (61 %) vs les non-titulaires (26 %).
- Grands utilisateurs du transport en commun
  - 32 % des répondants de l'île de Montréal l'utilisent à tous les jours ou presque.
  - 52 % de ceux qui n'ont pas de voiture l'utilisent à tous les jours ou presque.
  - 52 % de tous les étudiants l'utilisent à tous les jours ou presque.

# Mode de transport en commun le plus souvent utilisé

QH2: « Dans la dernière année, quel mode de transport en commun avez-vous utilisé le plus souvent? »

(Base: Ceux qui ont utilisé le transport en commun au moins une fois par mois; n=294)



*Catégorisés en fonction du mode qu'ils utilisent le plus souvent, les usagers du transport en commun optent plus pour l'autobus (53 %) que le métro (36 %) ou encore le train de banlieue (8 %).*

## Région de Montréal

- Sans surprise, les habitants de la région de Montréal constituent les principaux utilisateurs du métro (96 %) et du train de banlieue (96 %).
- Dans la grande région de Montréal, l'utilisation de l'autobus (45 %) et du métro (43 %) sont ex-aequo. Il en est de même sur l'île (45 % et 45%).

# Évaluation du mode de transport en commun

**QH3a-i : « Sur une échelle de 1 à 10 comment évalueriez-vous chacun des aspects suivant en pensant au service de transport en commun que vous avez utilisé dans le dernier mois. »**

**(Base: Ceux qui ont utilisé le transport en commun au moins une fois par mois; n=294)**

	Cotes 8-10 (%)	Moyenne (/10)
	2012 (n=294)	2012 (n=294)
<b>QH4 DANS L'ENSEMBLE, à quel point êtes-vous satisfait du service de transport en commun que vous utilisez le plus fréquemment</b>	55	7,4
La manière de conduire du chauffeur	63	7,7
La sécurité dans les aires d'attente et les véhicules	57	7,5
La rapidité du service pour vous rendre à votre destination	60	7,4
La ponctualité du service	58	7,3
L'information aux usagers	57	7,3
La fréquence des passages	51	6,8
Le nombre de places assises dans les véhicules	45	6,8
Le confort des aires d'attente	28	6,2
Le prix des titres de transport	29	5,9

## Satisfaction envers le service le plus utilisé

- Les utilisateurs réguliers du transport en commun ont accordé un résultat de satisfaction moyen de 7,4/10. Ce résultat est comparable, peu importe le principal moyen de transport en commun utilisé. Un répondant sur deux lui a accordé une note de 8 ou plus sur 10.

## Satisfaction sur une série d'énoncés

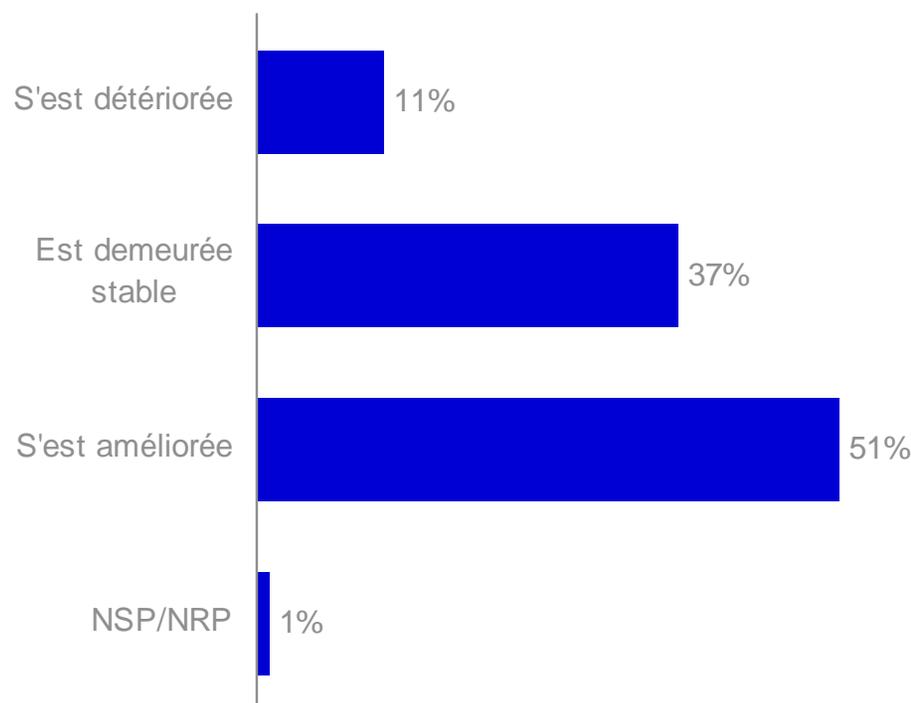
- Les éléments les plus appréciés (moyenne de 7,3 ou plus)
  - La manière de conduire du chauffeur
  - La sécurité dans les aires d'attente et les véhicules.
  - La rapidité du service
  - La ponctualité du service
  - L'information aux usagers
- Les éléments les moins appréciés (moyenne de 6,2 ou moins) :
  - Le confort des aires d'attente
  - Le prix des titres de transport (il est fréquent dans ce type de sondages que « le prix » se retrouve parmi les éléments les moins appréciés).

*Nouvelle question*

# Perception de l'évolution du transport en commun depuis cinq ans

QH5 : « Au cours des cinq dernières années, avez-vous l'impression que la qualité des services de transport en commun à votre disposition... »

(Base: Ceux qui ont utilisé le transport en commun au moins une fois par mois; n=294)



## Perception d'amélioration de la qualité du service dans le temps

- Parmi les utilisateurs fréquents du transport en commun, 51 % ont l'impression que le service s'est amélioré au cours des cinq dernières années, alors que 11 % croient que le service s'est détérioré.
- Les utilisateurs du transport en commun voient une progression de la qualité des services depuis les cinq dernières années. La différence « s'est amélioré - s'est détérioré » est de +40 points.

## Différence selon les sous-groupes

- Régions – La perception d'amélioration est supérieure dans la Plaine du Saint-Laurent (63 %) qu'à Montréal (46 %).

## **Chapitre 9 : Priorités d'intervention**

# Priorités d'intervention

Série Q1 : « Selon vous, sur une échelle de 1 à 10 ou 1 veut dire « pas du tout important » et 10 « très important », quelle importance le gouvernement du Québec devrait-il accorder aux aspects suivants? »

(Base : Tous\*)

	Proportion cumulée des cotes de 8 à 10				Moyenne			
	2012* (n=VARIE) %	2007 (n=1213) %	2004 (n=1762) %	2001 (n=1200) %	2012* (n=VARIE)	2007 (n=1213)	2004 (n=1762)	2001 (n=1200)
<b>1. La réparation des ponts et viaducs</b>	82	84	ND	ND	8,7	8,8	ND	ND
<b>2. La réparation des routes (existantes)</b>	74	81	84	82	8,3	8,7	8,7	9,0
<b>3. La réduction de la pollution de l'air</b>	70	82	78	80	8,1	8,8	8,7	8,6
<b>4. La réduction de la congestion routière dans les grandes villes</b>	70	68	75	ND	8,1	8,0	8,4	ND
<b>5. La sensibilisation et l'éducation du public en matière de sécurité routière</b>	61	74	77	75	7,7	8,4	8,4	8,5
<b>6. L'utilisation du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises</b>	57	62	56	60	7,6	7,8	7,8	7,6
<b>7. L'augmentation (l'accroissement) de la sécurité routière</b>	55	68	73	75	7,6	8,1	8,3	8,5

\* Pour respecter le temps moyen d'entrevues pré-approuvé, les répondants n'ont pas eu à évaluer toutes les priorités. Chaque répondant a eu à évaluer 10 des 15 aspects, qui ont été déterminés au hasard. Ainsi, chaque priorité a été évaluée par 740 répondants.

## Priorités d'intervention

Série QI : « Selon vous, sur une échelle de 1 à 10 ou 1 veut dire « pas du tout important » et 10 « très important », quelle importance le gouvernement du Québec devrait-il accorder aux aspects suivants? »

(Base : Tous – voir page précédente)

	Proportion cumulée des cotes de 8 à 10				Moyenne			
	2012* (n=VARIE) %	2007 (n=1213) %	2004 (n=1762) %	2001 (n=1200) %	2012* (n=VARIE) %	2007 (n=1213) %	2004 (n=1762) %	2001 (n=1200) %
<b>8. L'amélioration du transport en commun</b>	58	71	61	60	7,5	8,2	7,7	7,8
<b>9. Le développement de services de transport interurbain entre les villes et les régions</b>	54	63	56	55	7,5	7,9	7,5	7,6
<b>10. L'information aux citoyens sur les conditions routières et les entraves à la circulation</b>	56	ND	ND	ND	7,4	ND	ND	ND
<b>11. L'appui aux moyens de transport actifs comme la marche ou le vélo</b>	51	60	ND	ND	7,2	7,6	ND	ND
<b>12. L'électrification du transport en commun</b>	48	ND	ND	ND	7,1	ND	ND	ND
<b>13. La construction de nouvelles routes</b>	41	50	50	44	6,6	7,0	6,8	7,0
<b>14. L'amélioration du réseau de haltes routières</b>	33	ND	ND	ND	6,5	ND	ND	ND
<b>15. La mise en place d'un Train à Haute Vitesse sur le corridor Québec-Windsor</b>	36	ND	ND	ND	6,1	ND	ND	ND

# Priorités d'intervention

*En 2012, la réparation des ponts et des viaducs demeurent en tête des priorités d'intervention aux yeux des Québécois.*

- **1<sup>er</sup> niveau (8,7)**
  - Parmi les 15 priorités mesurées, la réparation des ponts et des viaducs est considérée la plus importante.
- **2<sup>e</sup> niveau (8,1 à 8,3)**
  - Sont considérées comme des priorités, mais à un 2<sup>e</sup> niveau : la réparation des routes existantes, la réduction de la pollution de l'air et la réduction de la congestion routière dans les grandes villes.
  - Il est intéressant de constater que même si la réparation des routes existantes et la réduction de la pollution de l'air sont encore parmi les priorités, leur importance perçue a diminué par rapport à 2007 (respectivement de 8,7 à 8,3 et de 8,8 à 8,1).
  - Dans les trois cas, les résultats sont les plus élevés à Montréal et les moins élevés dans la Plaine du Saint-Laurent.

## Priorités d'intervention

- **3e niveau (7,4 à 7,7)**
  - À un 3e niveau, avec des résultats oscillant entre 7,4 et 7,7, on retrouve la sensibilisation et l'éducation du public en matière de sécurité routière, l'augmentation (l'accroissement) de la sécurité routière, l'utilisation du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises, l'amélioration du transport en commun, le développement de services de transport interurbain entre les villes et les régions et l'information aux citoyens sur les conditions routières et les entraves à la circulation.
  - À ce 3e niveau, les résidents de la Plaine du Saint-Laurent accordent systématiquement les notes les plus basses.
- **4e niveau (7,1 à 7,2)**
  - À un 4<sup>e</sup> niveau, avec des résultats de 7,2 et 7,1 respectivement, on retrouve l'appui aux moyens de transport actifs comme la marche ou le vélo et l'électrification du transport en commun.
    - Les répondants de la couronne nord de Montréal se montrent les moins intéressés par ces initiatives.
- **5<sup>e</sup> niveau (6,5 à 6,6)**
  - À un 5e niveau, on retrouve : La construction de nouvelles routes et l'amélioration du réseau de haltes routières.
- **6<sup>e</sup> et dernier niveau (6,1)**
  - La mise en place d'un train à haute vitesse dans le Corridor Québec Windsor a reçu le plus faible intérêt. Le résultat est comparable pour les trois régions à l'étude.
- Pour la plupart des initiatives, les femmes ont accordé des résultats plus élevés que les hommes.

## Priorités d'intervention – Résultats par région

Série Q1 : « Selon vous, sur une échelle de 1 à 10 ou 1 veut dire « pas du tout important » et 10 « très important », quelle importance le gouvernement du Québec devrait-il accorder aux aspects suivants? »

(Base : Tous\*)

	2012 Total	Montréal	Périphérie	Plaine du Saint-Laurent
1. La réparation des ponts et viaducs	8,7	8,8	8,7	8,7
2. La réparation des routes (existantes)	8,3	8,5	8,3	8,0
3. La réduction de la pollution de l'air	8,1	8,2	8,1	7,8
4. La réduction de la congestion routière dans les grandes villes	8,1	8,4	8,1	7,5
5. La sensibilisation et l'éducation du public en matière de sécurité routière	7,7	7,8	7,8	7,6
6. L'augmentation (l'accroissement) de la sécurité routière	7,6	7,7	7,7	7,2
7. L'utilisation du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises	7,6	7,7	8,0	7,3
8. L'amélioration du transport en commun	7,5	7,8	7,5	7,1
9. Le développement de services de transport interurbain entre les villes et les régions	7,5	7,6	7,4	7,1
10. L'information aux citoyens sur les condition routières et les entraves à la circulation	7,4	7,6	7,6	7,0
11. L'appui aux moyens de transport actifs comme la marche ou le vélo	7,2	7,1	7,5	7,2
12. L'électrification du transport en commun	7,1	7,4	6,9	6,8
13. La construction de nouvelles routes	6,6	6,9	6,4	6,0
14. L'amélioration du réseau de haltes routières	6,5	6,7	6,7	6,2
15. La mise en place d'un Train à Haute Vitesse sur le corridor Québec-Windsor	6,1	6,2	6,1	6,0

## Priorités d'intervention – Autres sous-groupes

Série Q1 : « Selon vous, sur une échelle de 1 à 10 ou 1 veut dire « pas du tout important » et 10 « très important », quelle importance le gouvernement du Québec devrait-il accorder aux aspects suivants? »

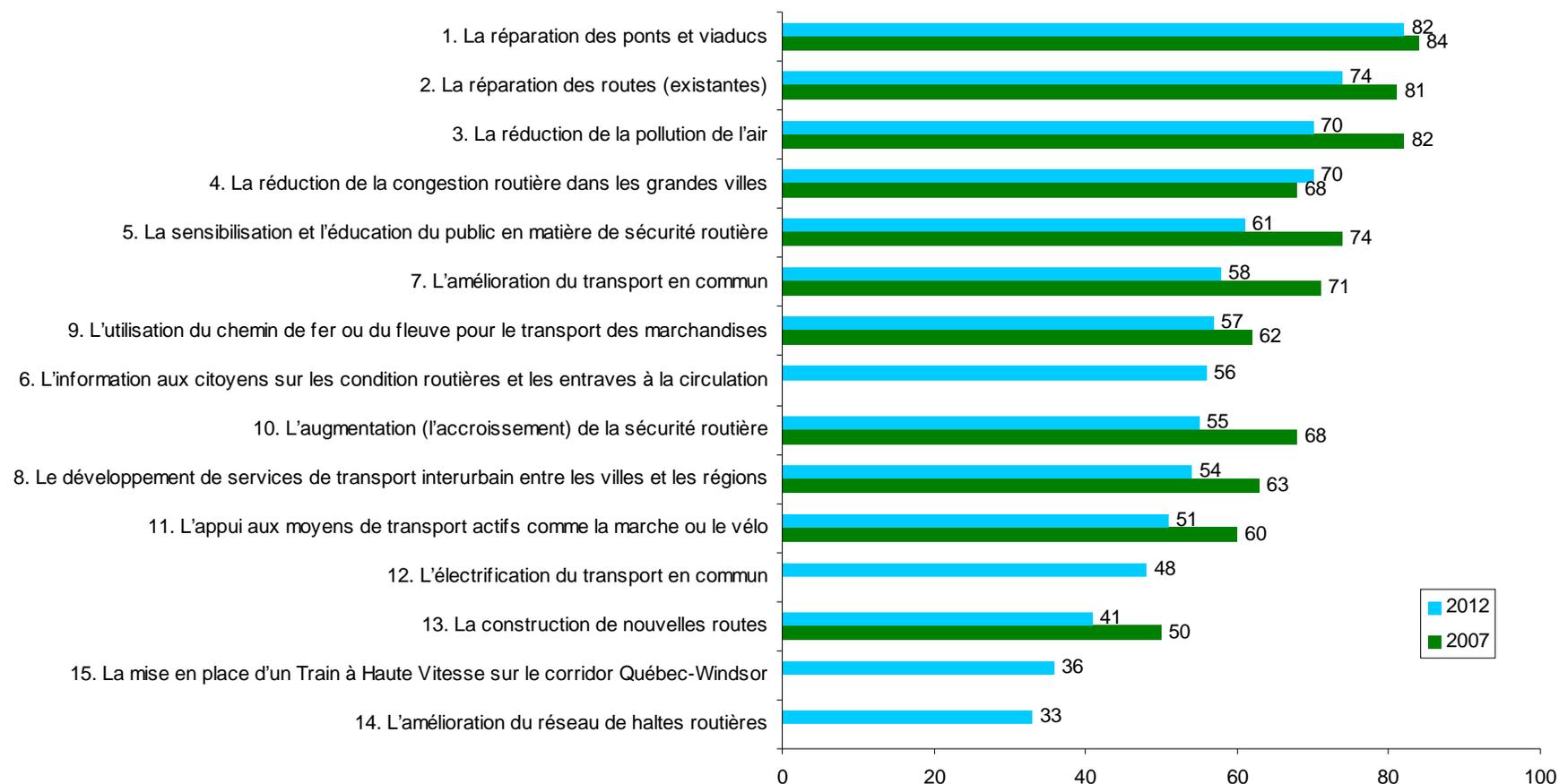
(Base : Tous\*)

	Autres sous-groupes
1. La réparation des ponts et viaducs	-
2. La réparation des routes (existantes)	-
3. La réduction de la pollution de l'air	Le résultat est de 8,4 auprès des utilisateurs du transport en commun.
4. La réduction de la congestion routière dans les grandes villes	Le résultat est de 8,7 auprès des résidents de l'île de Montréal.
5. La sensibilisation et l'éducation du public en matière de sécurité routière	-
6. L'augmentation (l'accroissement) de la sécurité routière	-
7. L'utilisation du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises	-
8. L'amélioration du transport en commun	Le résultat est de 8,3 auprès des utilisateurs du transport en commun.
9. Le développement de services de transport interurbain entre les villes et les régions	Le résultat est de 8,0 auprès des utilisateurs du transport en commun.
10. L'information aux citoyens sur les conditions routières et les entraves à la circulation	Le résultat est de 7,8 auprès des utilisateurs du transport en commun et de 7,2 auprès des résidents de la couronne nord de Montréal.
11. L'appui aux moyens de transport actifs comme la marche ou le vélo	Le résultat est de 7,9 auprès des utilisateurs du transport en commun et de 6,4 auprès des résidents de la couronne nord de Montréal.
12. L'électrification du transport en commun	Le résultat est de 7,6 auprès des utilisateurs du transport en commun.
13. La construction de nouvelles routes	Le résultat est de 7,3 auprès des résidents de la couronne sud de Montréal.
14. L'amélioration du réseau de haltes routières	Le résultat est de 6,9 auprès des utilisateurs du transport en commun.
15. La mise en place d'un Train à Haute Vitesse sur le corridor Québec-Windsor	-

# Priorités d'intervention

Série Q1 : « Selon vous, sur une échelle de 1 à 10 ou 1 veut dire « pas du tout important » et 10 « très important », quelle importance le gouvernement du Québec devrait-il accorder aux aspects suivants? »

(Base : Tous\*)

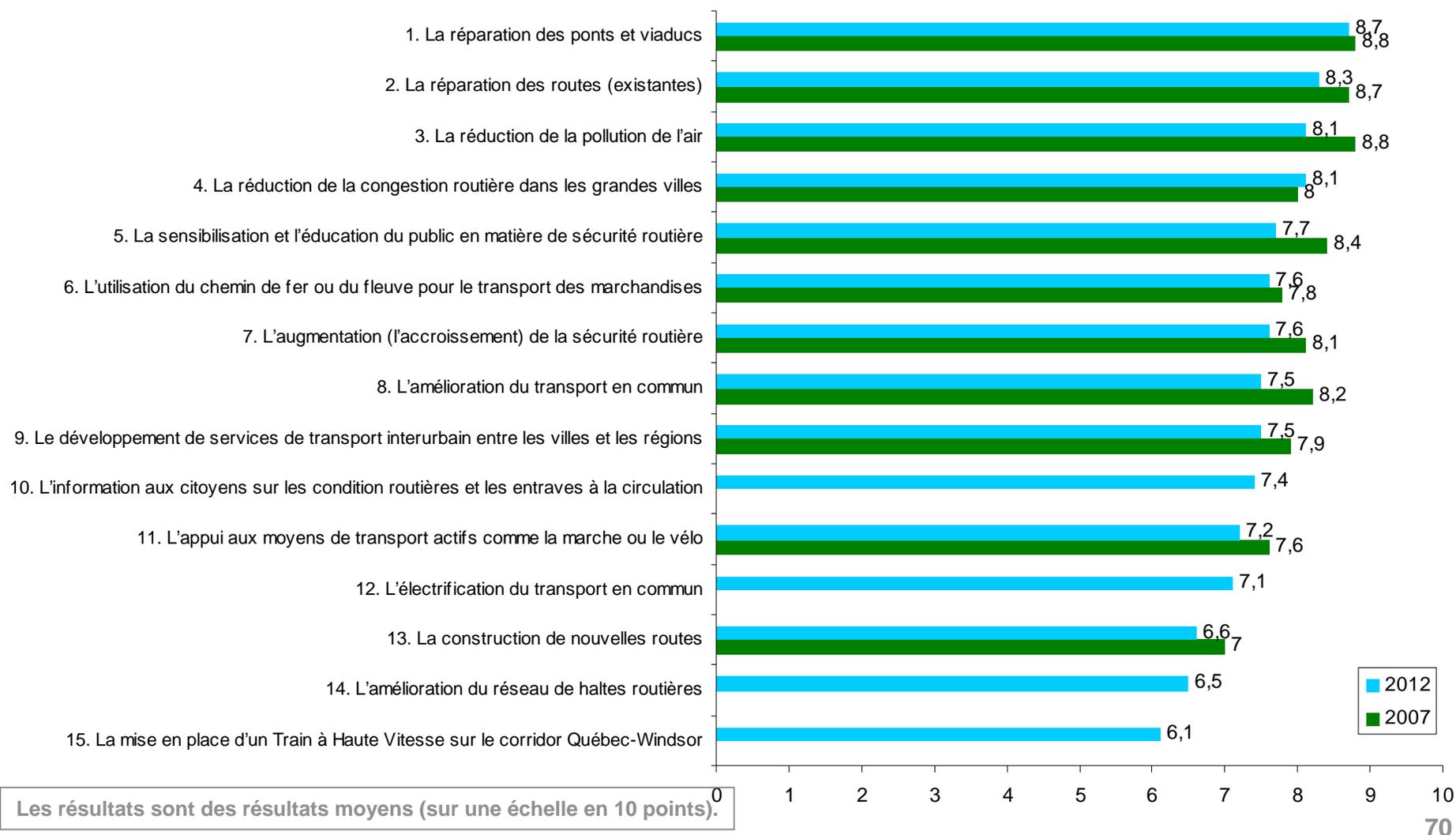


Proportion cumulée des cotes de 8 à 10.

# Priorités d'intervention

Série Q1 : « Selon vous, sur une échelle de 1 à 10 ou 1 veut dire « pas du tout important » et 10 « très important », quelle importance le gouvernement du Québec devrait-il accorder aux aspects suivants? »

(Base : Tous\*)



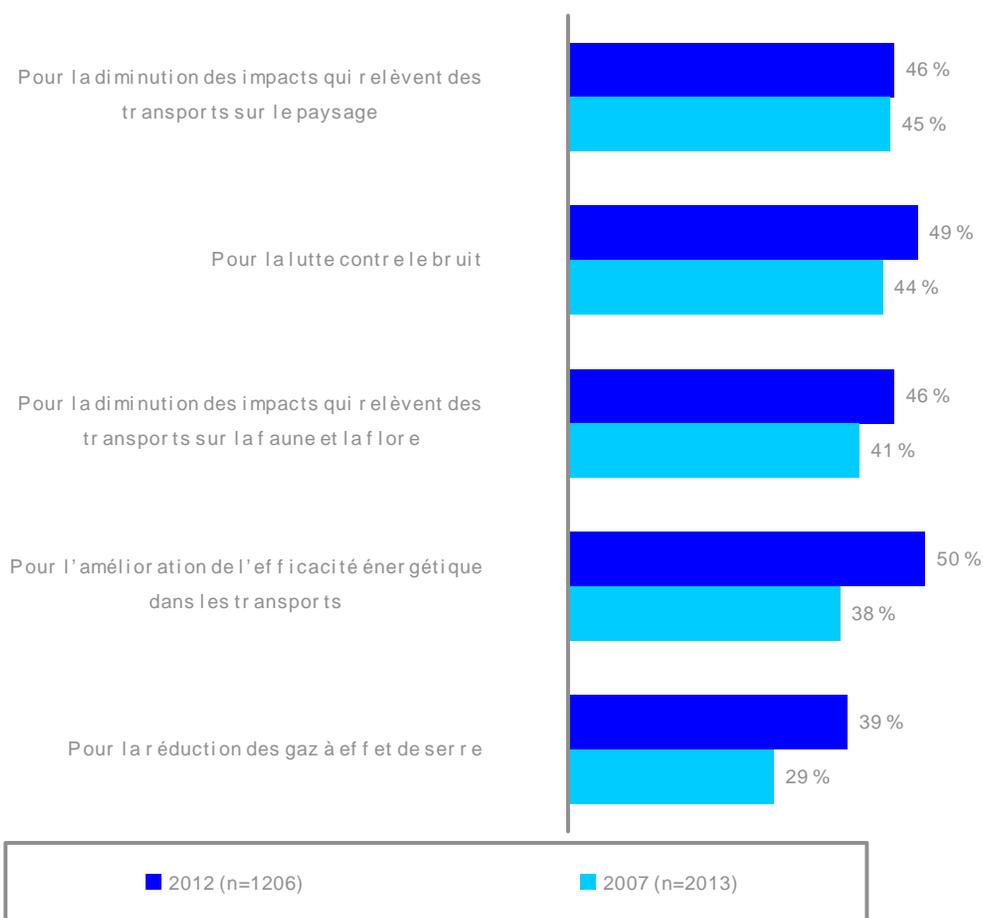
## **Chapitre 10 : Développement durable**

# Perception des interventions du gouvernement dans un contexte de développement durable

QJ1a à QJ1e : « Dans le contexte où le gouvernement du Québec a identifié le développement durable comme une priorité, considérez-vous que le ministère des Transports intervient suffisamment... »

(Base : Tous; n=1206)

Pourcentage de « Oui »



*Les répondants sont partagés quant à l'intervention du ministère des Transports relativement au développement durable.*

- Au plus, la moitié des répondants croient que le ministère des Transports intervient suffisamment dans chacun des cinq domaines ciblés relatifs au développement durable.
- Par rapport à 2007, les résultats sont significativement plus favorables pour quatre des cinq attributs. L'exception est pour la diminution des impacts sur le paysage pour lequel les résultats sont comparables.

## Différences selon les sous-groupes

### Réduction des gaz à effet de serre

- La perception est plus favorable auprès...
  - des hommes (45 % ont répondu « oui ») que des femmes (32 %).
  - de ceux qui n'ont pas de diplôme collégial (44 % de « oui ») par rapport à ceux qui ont un diplôme collégial ou plus (35 %).
- Ceux qui n'ont pas de véhicule sont peu nombreux à considérer que le Ministère en fait suffisamment (26 % de « oui »).

# Perception des interventions du gouvernement dans un contexte de développement durable

## Différences selon les sous-groupes

### La perception est plus favorable auprès...

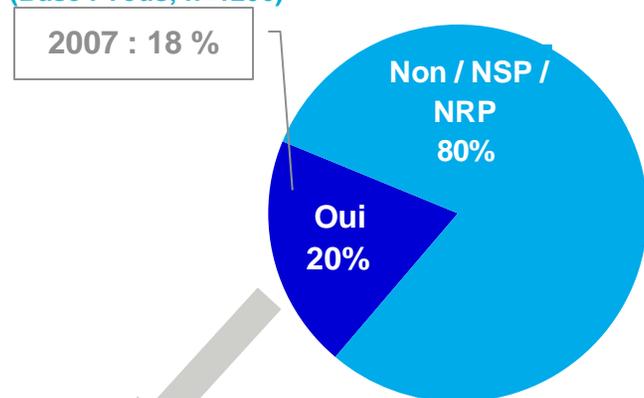
- Efficacité énergétique dans les transports
  - de ceux qui roulent 40 000 km et plus (66 %) par rapport à ceux qui roulent moins de 40 000 km (les résultats varient de 45 % à 50 % par sous-groupe).
  - des anglophones (66 %) que des francophones (47 %).
  - de ceux qui ont un revenu de 10 000 \$ à 70 000 \$ (54 %) par rapport à ceux qui gagnent 70 000 \$ ou plus (42 %).
  - de ceux qui n'ont pas de diplôme collégial (55 %) par rapport à ceux qui ont un diplôme collégial ou plus (46 %).
  - des 18-44 ans (54 %) que des 45-64 ans (43 %).
- Lutte contre le bruit routier
  - des hommes (54 %) que des femmes (44 %).
  - de ceux qui n'ont pas de diplôme collégial (54 %) par rapport à ceux qui ont un diplôme collégial ou plus (46 %).
    - Les résidents de l'île de Montréal (39 %) et ceux qui n'ont pas de véhicule (30 %) sont peu nombreux à considérer que le Ministère en fait suffisamment.
- Impact sur la faune et la flore
  - des résidents de la Plaine du Saint-Laurent (51 %) et de la Périphérie (50 %) par rapport à ceux de Montréal (42 %).
  - des hommes (50 %) que des femmes (40 %).
  - de ceux qui n'ont pas de diplôme collégial (50 %) par rapport à ceux qui ont un diplôme collégial ou plus (42 %).
  - des 65 ans et plus (54 %) que des 18-24 ans (36 %), des 25-44 ans (44 %) et des 45-64 ans (44 %).
    - Les étudiants (30 %) sont peu nombreux à considérer que le Ministère en fait suffisamment à cet égard.
- Impact sur le paysage
  - des résidents de la Plaine du Saint-Laurent (52 %) par rapport à ceux de Montréal (42 %).
  - des hommes (51 %) que des femmes (41 %).
  - de ceux qui n'ont pas de diplôme collégial (51 %) par rapport à ceux qui ont un diplôme collégial ou plus (42 %).
  - des titulaires de permis (47 %) que des non-titulaires (34 %).
- **Aucune différence n'est observée entre les utilisateurs du transport en commun fréquents et les non-utilisateurs.**

## **Chapitre 11 : Information aux citoyens**

# Moyens utilisés pour communiquer avec le Ministère

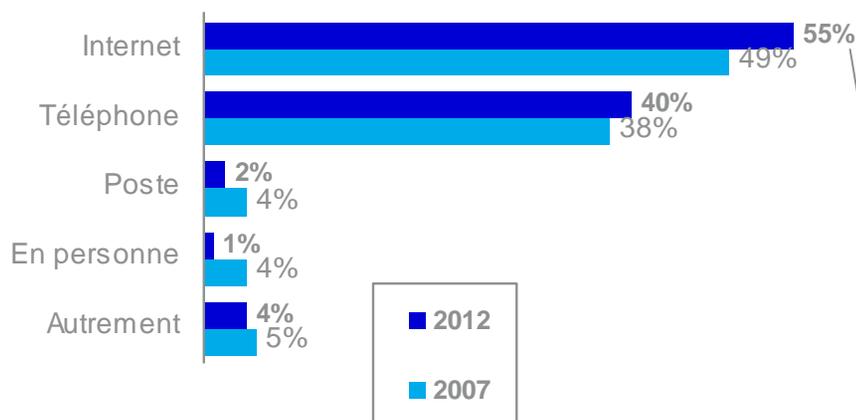
**QK1 : « Au cours de la dernière année, avez-vous obtenu ou tenté d'obtenir de l'information auprès du ministère des Transports du Québec ou du Québec 5-1-1 Info Transport, quel que soit le sujet? »**

(Base : Tous; n=1206)



**QK2 : « Quel moyen avez-vous utilisé la dernière fois pour communiquer avec le ministère... ? »**

(Base : Ceux qui ont obtenu ou tenté d'obtenir de l'information du MTQ au cours de la dernière année; n=230)



*Environ un répondant sur cinq a tenté de communiquer avec le Ministère.*

- De tous les répondants, 20 % ont tenté d'obtenir de l'information auprès du Ministère ou du Québec 511 Info Transport. La proportion est comparable à celle de 2007 (18 %).

## Différences selon les sous-groupes

- La proportion de ceux qui ont tenté d'obtenir de l'information est plus élevée auprès...
  - Distance parcourue – de ceux qui ont parcouru 20 000 km ou plus (20 000 à 39 000 km : 31 % vs 40 000 km et plus : 27 %)
  - Route – des utilisateurs principaux des autoroutes (26 %)
  - Revenu – de ceux qui gagnent 70 000 \$ ou plus (28 %)
  - Scolarité – de ceux qui sont allés au collégial ou plus (25 % vs 14 %)
  - Âge – des 25-44 ans (26 %) que des 45-64 ans (19 %)
  - Permis – des titulaires de permis (21 %) que des non-titulaires (10 %)
  - Occupation – des travailleurs (24 %) et des étudiants (24 %)

## Moyens utilisés

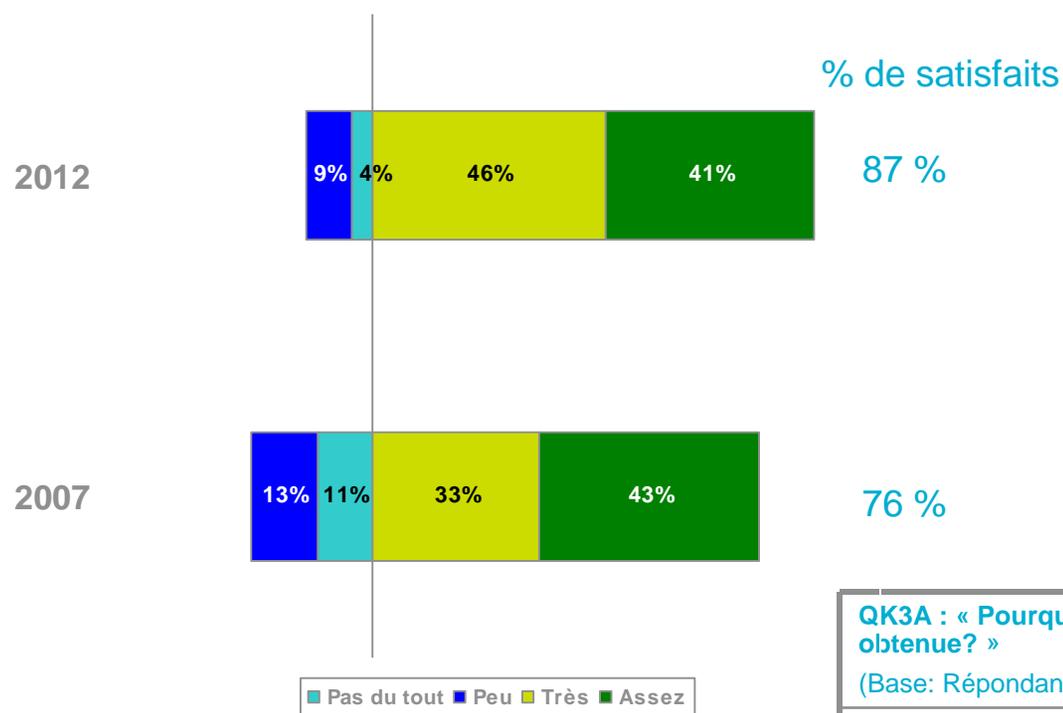
- Les moyens utilisés en 2012 sont les mêmes qu'en 2007 et dans les mêmes proportions. L'Internet arrive en premier (55 %), le téléphone en second (40 %).
  - Le site du Ministère a été mentionné deux fois plus que le site Québec 511 (36 % vs 19 %).

- Site Web du Ministère (36 %)
- > Site Web Québec 511 Info Transport (19 %)

# Satisfaction de l'information obtenue

**QK3 : « Êtes-vous... satisfait(e) de l'information que vous avez alors obtenue? (La dernière fois si plusieurs)? »**

(Base : Ceux qui ont obtenu ou tenté d'obtenir de l'information du MTQ au cours de la dernière année; n=230)



## *Forte satisfaction envers les informations obtenues*

- Dans l'ensemble, les répondants qui ont communiqué avec le Ministère sont « très ou assez » satisfaits (87 %) de l'information obtenue.
- Le résultat de satisfaction de 2012 est supérieur à celui de 2007 (87 % vs 76 %).
  - Le niveau de satisfaction est comparable, que les utilisateurs aient utilisé le téléphone ou le Web.

<b>QK3A : « Pourquoi êtes-vous plutôt insatisfait de l'information obtenue? »</b> (Base: Répondants plutôt insatisfait de l'information obtenue; n=16)	<b>Nombre</b> de répondants
Difficulté à trouver l'information / manque d'information	8
Ne répondent pas / ne font pas de suivi	5
Information pas à jour	1
Le site Web ne contenait pas assez d'information	1
Information sur le pont Champlain insuffisante	1
Information fournie contradictoire	1

# Perception de la rapidité de l'information obtenue

**QK4 : « Êtes-vous très, assez, peu ou pas du tout satisfait(e) de la rapidité avec laquelle vous avez obtenu l'information? »**

(Base: Répondants ayant communiqué avec le Ministère (excluant ceux – 3 répondants - qui ont mentionné « manque de rapidité » pour justifier leur insatisfaction); n=227)

	%
<b>Satisfait (Très + Assez)</b>	<b>87</b>
Très satisfait	47
Assez satisfait	40
<b>Insatisfait (Peu + Pas du tout)</b>	<b>12</b>
Peu	9
Pas du tout	4
NSP / NRP	1

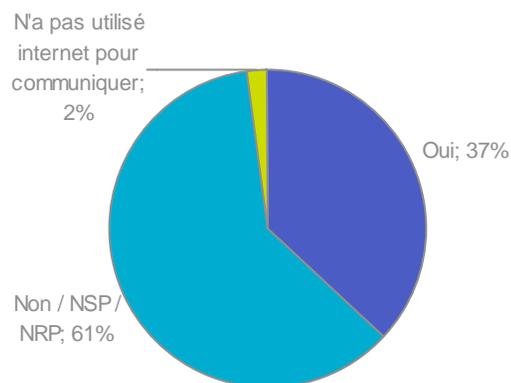
## *Forte satisfaction envers la rapidité de la réponse*

- Dans l'ensemble, les répondants qui ont communiqué avec le Ministère sont « très ou assez » satisfaits (87 %) de la rapidité à laquelle ils ont obtenu de l'information.
  - Le niveau de satisfaction auprès de ceux qui ont visité le site Québec 511 (95 %) est plus élevé qu'auprès de ceux qui ont utilisé le téléphone (81%).

## Section « Ponts et routes »

**QK5 : « Avez-vous consulté spécifiquement la section « ponts et routes » du site Web du ministère qui présente l'état de chacune des structures du réseau routier sous sa responsabilité? »**

(Base : Les répondants ayant contacté le Ministère; n=230)



*Plus du tiers des répondants ayant contacté le Ministère ont visité la section « Ponts et routes ».*

- La nouvelle section « Ponts et routes » du site Web du Ministère a été consultée par 37 % de ceux qui ont communiqué avec le Ministère et 91 % des utilisateurs sont satisfaits, soit un résultat comparable à ceux qui ont obtenu de l'information (peu importe la source) auprès du Ministère (91 % vs 87 %).

**QK6 : « Êtes vous très, assez, peu ou pas du tout satisfait(e) de l'information que vous avez obtenue dans cette section du site Web? »**

(Base : Répondants ayant communiqué avec le Ministère et qui ont visité la section ponts et routes; n=85)

**Satisfait (Très + Assez)**

%

**91**

Très satisfait

39

Assez satisfait

52

**Insatisfait (Peu + Pas du tout)**

**9**

Peu

7

Pas du tout

2

*Nouvelle question*

## **Annexe : Méthodologie détaillée**

# Objectifs et plan de sondage

## Objectifs

- > L'objectif de cette étude est de connaître et de suivre l'évolution des préoccupations de la population de 18 ans et plus en matière de transport ainsi que de leur appréciation à l'égard des services rendus par le ministère des Transports.
- > L'objectif de cette annexe est de réunir les informations utiles sur le déroulement de l'enquête téléphonique. Pour ce faire, nous expliquons la méthodologie utilisée et nous en présentons les résultats administratifs, de façon à bien préciser les limites de l'étude et la portée des résultats et pouvoir la reproduire selon le même protocole au besoin.

## Plan de sondage

### Population cible

- > L'ensemble des résidents du Québec, âgés de 18 ans et plus, et pouvant répondre au questionnaire en français ou en anglais, constitue la population ciblée pour la présente étude.

### Base de sondage

- > L'échantillon a été préparé avec les outils d'ASDE (Échantillonneur Canada) en tirant un échantillon aléatoire sans favoriser des concentrations de villes / territoires particuliers là où la proportion de numéros de téléphone attribués est plus élevée.

### Plan d'échantillonnage

- > Plan d'échantillonnage à deux degrés.
- > Au premier degré (ménages), l'échantillon est stratifié non proportionnellement comme dans le tableau. Ensuite, la sélection du répondant est faite selon une méthode de sélection aléatoire simple basée sur la date d'anniversaire.

Strate	Ensemble	Montréal	Plaine du Saint-Laurent	Régions périphériques
Nombre visé	1 200	450	450	300
Entrevues complétées	1 206	451	451	304

## Questionnaire et collecte

### Questionnaire



Français

- > Le questionnaire a été ajusté par Impact Recherche et le ministère des Transports à partir de la version utilisée en 2007. Il a été programmé et administré par B.I.P. Les entrevues ont été réalisées en français et en anglais. La durée moyenne du questionnaire est de 14 minutes.
- > Le questionnaire a été testé auprès de 30 répondants les 10 et 11 janvier 2012. Les versions finales du questionnaire sont disponible en cliquant les icônes.

### Collecte

#### Mode d'entrevue

- > Entrevues téléphoniques assistées par ordinateur.
- > Gestion informatisée des numéros de téléphone.
- > Les entrevues ont été réalisées du 11 au 28 janvier 2012
- > Les refus, rendez-vous et autres dossiers ont été appelés en moyenne 4 fois. Le nombre maximal de tentatives pour un même dossier a été de 20.

#### Résultats des appels (les résultats détaillés sont présentés à la page suivante)

- > Taux de non-réponse : 15,9 %
- > Taux de refus : 31,2 %
- > **Taux de réponse : 44,7 %**

# Taux de réponse

<b>Numéros générés</b>		<b>4004</b>
<b>A. Numéros non-valides</b>		<b>1100</b>
Hors service	943	
Non-commercial	17	
Fax / Modem / cellulaire	140	
<b>B. Numéros hors-échantillon</b>		<b>142</b>
Problème de langue	58	
Âge et maladie / incapacité permanente	84	
Duplicata	0	
Non éligible	0	
Impossible à joindre / Hors secteur / personne de ce nom	0	
<b>C. Numéros dans l'échantillon pour lesquels il n'a pas été possible d'établir l'éligibilité</b>		<b>928</b>
Pas de réponse / Répondeur *	438	
Refus avant d'avoir établi l'éligibilité	490	
<b>D. Numéros dans l'échantillon éligibles pour lesquels il n'a pas été possible de compléter l'entrevue</b>		<b>628</b>
Absence prolongée	2	
Questionnaire incomplet	81	
Rendez-vous non complétés	183	
Refus après avoir établi l'éligibilité	362	
<b>E. Entrevues complétées</b>		<b>1206</b>
<b>Taux de réponse</b>		<b>44,7 %</b>

\* Pour qu'un numéro puisse être considéré comme "Pas de réponse", il doit correspondre à un numéro qui a toujours été sans réponse tout au long de la cueillette de données. Ainsi, par exemple un rendez-vous non-complété pour lequel il n'y a pas de réponse au moment du rappel doit être considéré comme rendez-vous non complété et non pas comme "pas de réponse".

- **Taux d'éligibilité :**  
 $ELIG: (D+E) / (B+D+E)$

- **Calcul du taux de réponse:**  
 $E / (C*ELIG+D+E)$

## Pondération et traitement

- > Par souci de compatibilité, les données ont été pondérées exactement de la même façon qu'en 2004.
- > En pratique, cela veut dire que les répondants qui appartiennent à chacune des cellules du tableau suivant ont reçu un poids permettant de les extrapoler au total de la population de la même cellule tel que présenté dans le tableau qui le suit.
- > Il s'agit donc d'une pondération âge-sexe-région par expansion à la population.

ÉCHANTILLON	Total	Âge			
		18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +
Montréal RMR	371				
Hommes	180	10	64	75	30
Femmes	191	8	74	75	34
Autres Montréal	80				
Hommes	41	1	8	22	10
Femmes	39	0	12	18	8
Québec RMR	124				
Hommes	46	4	12	23	7
Femmes	78	1	22	39	16
Autres Plaine du Saint-Laurent	327				
Hommes	170	13	48	81	28
Femmes	157	4	43	72	38
Régions périphériques	304				
Hommes	129	6	37	66	20
Femmes	175	8	56	79	32

## Pondération et traitement

POPULATION	Total	Âge			
		18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +
Montréal RMR					
<b>Hommes</b>	<b>1 275 033</b>	<b>156 198</b>	<b>534 430</b>	<b>406 105</b>	<b>178 300</b>
<b>Femmes</b>	<b>1 399 018</b>	<b>155 148</b>	<b>542 350</b>	<b>437 100</b>	<b>264 420</b>
Autres Montréal					
<b>Hommes</b>	<b>329 409</b>	<b>38 164</b>	<b>119 040</b>	<b>119 380</b>	<b>52 825</b>
<b>Femmes</b>	<b>341 110</b>	<b>35 410</b>	<b>119 895</b>	<b>117 765</b>	<b>68 040</b>
Québec RMR					
<b>Hommes</b>	<b>258 686</b>	<b>32 606</b>	<b>101 875</b>	<b>89 705</b>	<b>34 510</b>
<b>Femmes</b>	<b>286 060</b>	<b>32 330</b>	<b>102 190</b>	<b>96 755</b>	<b>54 785</b>
Autres Plaine du Saint-Laurent					
<b>Hommes</b>	<b>537 912</b>	<b>67 662</b>	<b>200 245</b>	<b>188 060</b>	<b>81 945</b>
<b>Femmes</b>	<b>568 113</b>	<b>64 138</b>	<b>201 225</b>	<b>187 670</b>	<b>115 080</b>
Régions périphériques					
<b>Hommes</b>	<b>315 181</b>	<b>40 551</b>	<b>115 580</b>	<b>112 220</b>	<b>46 830</b>
<b>Femmes</b>	<b>325 326</b>	<b>38 031</b>	<b>116 690</b>	<b>109 255</b>	<b>61 350</b>

# Marge d'erreur et effet de plan

## Effet de plan

- > Les marges d'erreur présentées à la page suivante tiennent compte de l'effet de plan.
- > L'effet de plan apparaît lorsque les entrevues complétées ne sont pas réparties proportionnellement à la population d'origine selon les variables de segmentation ou de pondération.
- > L'effet de plan est le ratio entre la taille de l'échantillon et la taille d'un échantillon aléatoire simple de même marge d'erreur.
- > Par exemple, au tableau de la page suivante, pour l'ensemble, la marge d'erreur est la même que pour un échantillon aléatoire simple de taille 981 (1206 / 1,2293).

## Marge d'erreur

- > La marge d'erreur varie selon la valeur de la proportion estimée. En effet, la marge d'erreur est maximale lorsque la proportion est de 50 % et diminue à mesure que la proportion s'éloigne de 50 %.
- > Le tableau de la page suivante donne les marges d'erreur de l'étude (en tenant compte de l'effet de plan) selon la valeur de la proportion.

## Marges d'erreur

	Strates détaillées					
	Ensemble	Montréal RMR	Autres Mtl	Québec RMR	Autres Plaine du Saint-Laurent	Régions périphériques
Nombre d'entrevues	1206	371	80	124	327	304
Effet de plan	1,2241					
Proportion :						
99 % ou 1 %	±0,6 %	±1,0 %	±2,2 %	±1,8 %	±1,1 %	±1,1 %
95 % ou 5 %	±1,4 %	±2,2 %	±4,8 %	±3,8 %	±2,4 %	±2,5 %
90 % ou 10 %	±1,9 %	±3,1 %	±6,6 %	±5,3 %	±3,3 %	±3,4 %
80 % ou 20 %	±2,5 %	±4,1 %	±8,8 %	±7,0 %	±4,3 %	±4,5 %
70 % ou 30 %	±2,9 %	±4,7 %	±10,0 %	±8,1 %	±5,0 %	±5,2 %
60 % ou 40 %	±3,1 %	±5,0 %	±10,7 %	±8,6 %	±5,3 %	±5,5 %
50 % (marge maximale)	±3,1 %	±5,1 %	±11,0 %	±8,8 %	±5,4 %	±5,6 %

Note : Les marges d'erreur sont calculées pour un niveau de confiance de 95 %.