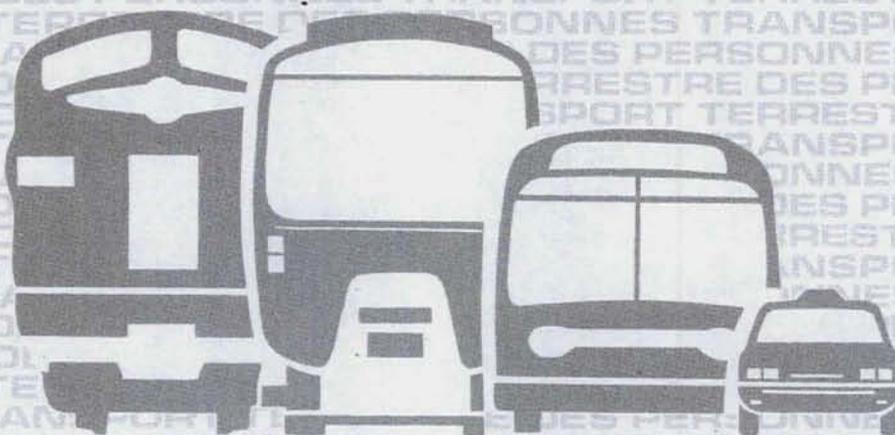


ENQUÊTE AUPRÈS DES COVOITUREURS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL

résultats

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

CENTRE DE DOCUMENTATION
PLACE HAUTE-VILLE, 24^e ÉTAGE
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE
QUÉBEC, QUÉBEC, G1R 5H1



CANQ
TR
TTP
145
V.2



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
**Direction générale du transport
terrestre des personnes**



| | | | |
|--|---|--|-----------------------------------|
| Titre et sous-titre du rapport <u>Enquête auprès des covoitureurs de la région de Montréal</u> <u>Méthodologie - Résultats</u> | | N° du rapport Transports Québec RTQ-86-01 | |
| | | Rapport d'étape <input type="checkbox"/> An Mois Jour Rapport final <input checked="" type="checkbox"/> 8 5 0 8 | |
| Auteur(s) du rapport <u>Michèle St-Jacques, ing. jr.</u> <u>Louise Loiselle, ing.</u> | | N° du contrat - | |
| Date du début d'étude | | Date de fin d'étude | |
| | | Coût de l'étude | |
| Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) Gouvernement du Québec Ministère des Transports Direction générale du transport terrestre des personnes 1410 rue Stanley, 10e étage, Montréal, Qc | | Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) Gouvernement du Québec Ministère des Transports Direction générale du transport terrestre des personnes 1410 rue Stanley, 10e étage, Montréal, Qc | |
| But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires L'enquête effectuée auprès des covoitureurs de la région de Montréal comporte les objectifs suivants: déterminer le profil du covoitureur; connaître son intérêt pour le covoiturage; connaître l'organisation de son service de covoiturage; déterminer les avantages et les inconvénients de son système de covoiturage; identifier les mesures préconisées par les covoitureurs pour favoriser le covoiturage. | | | |
| Résumé du rapport (Voir résumé ci-joint) | | | |
| Note: 2 rapports ont été produits: 1) Méthodologie 2) Résultats Le résumé concerne les 2 rapports | | | |
| Nbre de pages 1) 43 2) 122 | Nbre de photos Aucune | Nbre de figures 1) 9 2) 6 | Nbre de tableaux 1) 3 2) 89 |
| Nbre de références bibliographiques 1) 7 2) 2 | Langue du document <input checked="" type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais | Autre (spécifier) | |
| Mots-clés Covoiturage, covoitureurs, enquête, transport | Autorisation de diffusion <input checked="" type="checkbox"/> Diffusion autorisée <input type="checkbox"/> Diffusion interdite | | Date 8 5 1 2 1 8 |
| Signature du directeur général <i>chef de service</i> | | | |

476897

ENQUÊTE AUPRÈS DES COVOITUREURS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL

résultats

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
PLACE HAUTE-VILLE, 24^e ÉTAGE
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE
QUÉBEC, QUÉBEC, G1R 5H1

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
OCT 29 1985
TRANSPORTS QUÉBEC

TC
CANQ
TR
TTP
145
V.2

Michèle St-Jacques, ing. jr
Louise Loiselle, ing.

août 1985

**DIRECTION GÉNÉRALE
DU TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES**

DIRECTION ÉTUDES ET PLANIFICATION

ANALYSE ET RÉDACTION

Louise Loiselle, ing.
Michèle St-Jacques, ing. jr

ASSISTANCE TECHNIQUE

Louise Boivin, traitement de textes
René Lalonde, graphisme
Monique Langlois, traitement de textes
Sandra Lavoie, informatique
Lucie Tremblay, codification et saisie de données

REMERCIEMENTS

Le présent travail a été réalisé grâce à la collaboration de la direction Études et Planification, du service de la Statistique de la direction de la Recherche, de l'équipe de Covoiturage Québec, des responsables d'entreprise de la région de Montréal qui ont permis la distribution du questionnaire, des organismes municipaux qui ont essayé de rejoindre les covoitureurs de leur région, des journaux locaux et internes: En Grande, Le Polyscope, Polytec, Courrier de Laval, Contact Laval et Cités Nouvelles, de toutes les personnes qui ont fourni des listes de covoitureurs et de tous les covoitureurs qui ont bien daigné répondre au questionnaire.

ABRÉGÉ

L'enquête auprès des covoitureurs de la région de Montréal est effectuée sur le même territoire que celui de l'enquête régionale Origine-Destination de la C.T.C.U.M. (1982). Elle s'adresse à toute personne qui participe ou qui a déjà participé à une expérience de covoiturage (indépendamment de la période d'enquête).

Les buts de l'enquête sont de déterminer le profil du covoitureur; connaître son intérêt pour le covoiturage, l'organisation, les avantages et les inconvénients de son système de covoiturage; identifier les mesures préconisées par les covoitureurs pour favoriser le covoiturage.

De façon à obtenir une certitude scientifique ou une marge d'erreur négligeable, 3 250 covoitureurs "réguliers" devaient être interrogés au moyen d'un questionnaire entre la mi-septembre et la mi-décembre 1984.

Les covoitureurs sont difficiles à cerner car ils ne sont pas fichés systématiquement. Au total, 1 201 covoitureurs ont été rejoints dans les entreprises, 113 par des personnes-contacts (covoitureurs rejoints directement) et 33 par un organisme municipal. La taille réduite de ces échantillons ne permet pas d'atteindre la certitude scientifique, les marges d'erreur sont donc calculées. Ces marges d'erreur ne sont pas présentées dans l'abrégé mais elles apparaissent dans les tableaux du rapport lorsqu'elles sont significatives.

Les résultats ne sont pas compilés globalement parce qu'il y a eu 3 formes d'échantillonnage. Ce sont les résultats recueillis via les entreprises qui font l'objet du présent rapport et de cet abrégé. Les principaux résultats des séries 1, 2 et 3 du questionnaire, présentés dans cet abrégé, ont des marges d'erreur inférieures à 3%.

L'enquête auprès des covoitureurs de la région de Montréal permet de constater que:

Série 1: Caractéristiques des participants au covoiturage

- Le covoitureur interrogé est plutôt un homme (65,3%);
- Le covoitureur est âgé de 25 à 44 ans (62,6%);
- Il est plutôt un employé non professionnel (63,4%);
- Il fait partie d'un ménage de deux adultes (60,2%);
- Il y a un seul véhicule par domicile (58,8%);
- La distance que doivent parcourir les covoitureurs pour se rendre à leur lieu de travail varie de 1 à 110 kilomètres. La distance moyenne est de 23 kilomètres et l'écart-type est de 16 kilomètres.

Série 2: Intérêt pour le covoiturage

- Un covoitureur sur deux est captif de l'automobile entre son domicile et son lieu de travail;
- 58,7% des covoitureurs interrogés utilisent leur service de covoiturage depuis plus de 12 mois et 28,7% voyagent avec le même service depuis plus de 36 mois;
- Le covoiturage est pratiqué de façon régulière, tous les jours, par environ 75% des répondants. 86,3% des répondants l'utilisent à l'aller et au retour;
- 30,9% des covoitureurs sont passagers, 33,0% sont conducteurs et 35,6% alternent de rôle: ils sont parfois conducteur, parfois passager;

- En moyenne, le covoiturage permet d'arriver, à destination, environ 8 minutes plus tôt que par l'ancien mode de transport. 67,9% des individus augmentent leur temps de parcours de 1 à 3 minutes en faisant du covoiturage alors que 29,8% le réduisent de 23 à 36 minutes;
- Pour la plupart des covoitureurs (42,4%), la principale raison qui les a amenés à faire du covoiturage est la réduction des frais de transport;
- La majorité des covoitureurs interrogés (77,1%) évaluent leur service de covoiturage comme étant très efficace;
- La majorité des répondants au questionnaire (78,0%) font encore du covoiturage et seulement 10,7% de tous les répondants ont mentionné qu'ils n'avaient pas l'intention de continuer à en faire ou à en refaire.

Série 3: Organisation du covoiturage

- Avant de faire du covoiturage, la moitié des répondants (53,4%) voyageait seul dans leur auto et le quart des répondants (23,9%) utilisait seulement le transport en commun;
- 61,9% des covoitureurs interrogés ont mentionné que leur service de covoiturage est organisé par eux-mêmes alors que 21,0% ont répondu que ce sont leurs collègues de travail qui le planifient. Les employeurs en organisent 6,2%;
- Pour covoiturer, 58,5% des covoitureurs, rejoints via les entreprises, utilisent toujours la même automobile, soit celle appartenant à une personne du groupe, alors que 36,0% des covoitureurs alternent d'automobile et 2,0% voyagent dans une fourgonnette;

- Dans 91,0% des cas, il y a 4 covoitureurs ou moins par véhicule. Le nombre moyen de covoitureurs par véhicule est de 3,1;
- Plus de 80% des covoitureurs interrogés voyagent avec des collègues de travail de la même entreprise. Ceux-ci sont majoritairement des employés non professionnels (53,1%). Les covoitureurs ont tendance à voyager avec des gens qui occupent le même statut qu'eux dans l'entreprise;
- La majorité des répondants (68,5%) n'ont jamais changé de partenaires de covoiturage;
- Plus des trois quarts des covoitureurs (76,2%) ont un horaire de travail fixe et 80% des répondants font rarement ou jamais de temps supplémentaire.

Série 4: Commentaires, suggestions

- Selon les covoitureurs, les deux principaux avantages du covoiturage sont la réduction des frais de transport (28,7%) et la réduction du temps de déplacement (14,8%);
- Les deux principaux inconvénients du covoiturage, toujours selon les covoitureurs, sont l'incompatibilité des horaires (14,9%) et la dépendance entre les partenaires (14,5%);
- La majorité des covoitureurs (84,4%) estiment que des mesures pourraient être entreprises pour favoriser le covoiturage.

Parmi les suggestions de mesures proposées aux covoitureurs, celles reliées au stationnement ont été les mieux accueillies, le premier choix étant une aire de stationnement réservée, les deuxième et troisième choix, une tarification privilégiée pour le stationnement. Il est à noter que la voie de circulation réservée en périodes de pointe suit de près l'aire de stationnement réservée comme premier choix.

Les suggestions de mesures reliées à l'idée de regroupement de covoitureurs, telles la formation de groupes de covoiturage et la création d'un club de covoiturage, ont constitué les quatrième et cinquième choix des covoitureurs.

Parmi les suggestions de mesures provenant des covoitureurs (ces suggestions rassemblées étant le sixième choix des covoitureurs), sept ont été mentionnées à plusieurs reprises. Elles sont en ordre de priorité:

- 1- L'implication des employeurs traduite en véhicule fourni, en mesures préférentielles pour le stationnement, en un service de covoiturage, en une coordination des horaires de travail ou encore en subventions;
- 2- La réduction des primes d'assurances pour les covoitureurs;
- 3- Un réseau d'information public permettant le regroupement de covoitureurs;
- 4- Une publicité accrue auprès des municipalités et entreprises de la région de Montréal, par un média quelconque, servant à faire prendre conscience aux gens des avantages (surtout économiques) du covoiturage;
- 5- La réduction du prix de l'essence pour les covoitureurs en fonction du kilométrage, du nombre de covoitureurs, ou des deux, moyennant une preuve d'identification;
- 6- La réduction d'impôts en fonction des coûts reliés au véhicule de covoiturage (achat, essence, entretien);
- 7- Un répertoire affiché dans l'entreprise facilitant le regroupement de covoitureurs.

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----|
| TABLE DES MATIÈRES | VII |
| LISTE DES FIGURES | X |
| LISTE DES TABLEAUX | XI |
| 1. INTRODUCTION | 1 |
| 2. OBJECTIFS DE L'ENQUÊTE | 2 |
| 3. MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE | 3 |
| 4. RÉALISATION DE L'ENQUÊTE | 4 |
| 5. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES ENTREPRISES | 8 |
| 5.1 Caractéristiques des participants au covoiturage | 8 |
| 5.1.1 Sexe | 8 |
| 5.1.2 Groupe d'âge | 8 |
| 5.1.3 Statut dans l'entreprise | 10 |
| 5.1.4 Nombre d'adultes par domicile | 10 |
| 5.1.5 Nombre d'adultes avec permis par domicile | 12 |
| 5.1.6 Nombre de véhicules par domicile | 13 |
| 5.1.7 Nombre de passagers sans permis par domicile | 13 |
| 5.1.8 Nombre de passagers avec permis par domicile | 14 |
| 5.1.9 Nombre de passagers par domicile | 15 |
| 5.1.10 Nombre de véhicules par domicile par rapport au nombre d'adultes avec permis par domicile | 16 |
| 5.1.11 Répartition des covoitureurs selon les zones de domicile | 17 |
| 5.1.12 Répartition des covoitureurs selon les zones de travail | 18 |
| 5.1.13 Distance domicile-travail | 18 |
| 5.2 Intérêt pour le covoiturage | 20 |
| 5.2.1 Transport en commun adéquat | 20 |
| 5.2.2 Nombre de mois de covoiturage | 20 |
| 5.2.3 Régularité du covoiturage | 21 |
| 5.2.4 Rôle du covoitureur | 23 |
| 5.2.5 Utilisation du covoiturage | 23 |
| 5.2.6 Durée du trajet domicile-travail | 24 |
| 5.2.7 Raison qui amène à faire du covoiturage | 24 |
| 5.2.8 Évaluation du service de covoiturage | 25 |
| 5.2.9 Opération du service de covoiturage | 27 |
| 5.2.10 Pratique du covoiturage | 28 |

| | | |
|--------|---|----|
| 5.3 | Organisation du covoiturage | 30 |
| 5.3.1 | Mode de transport avant covoiturage | 30 |
| 5.3.2 | Moyen de motivation | 31 |
| 5.3.3 | Organisateur de covoiturage | 31 |
| 5.3.4 | Véhicule de covoiturage | 32 |
| 5.3.5 | Mode de transport pour se rendre au lieu de rencontre..... | 33 |
| 5.3.6 | Nombre de covoitureurs par véhicule | 34 |
| 5.3.7 | Compagnons de covoiturage | 34 |
| 5.3.8 | Statut des collègues de covoiturage | 35 |
| 5.3.9 | Changements de partenaires | 36 |
| 5.3.10 | Horaire de travail | 38 |
| 5.4 | Commentaires et suggestions | 39 |
| 5.4.1 | Avantages du service de covoiturage | 39 |
| 5.4.2 | Inconvénients du service de covoiturage | 40 |
| 5.4.3 | Mesures à entreprendre pour favoriser le covoiturage | 42 |
| 6. | TABLEAUX CROISÉS EN DEUX DIMENSIONS | 46 |
| 6.1 | Groupe d'âge vs sexe | 47 |
| 6.2 | Statut dans l'entreprise vs sexe | 47 |
| 6.3 | Rôle du covoitureur vs présence d'un système de transport en commun adéquat près du domicile | 48 |
| 6.4 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel vs distance domicile-travail | 49 |
| 6.5 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel vs présence d'un système de transport en commun adéquat près du domicile | 51 |
| 6.6 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel vs régularité du covoiturage | 52 |
| 6.7 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel vs évaluation du service de covoiturage | 53 |
| 6.8 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel vs nombre de covoitureurs par véhicule | 54 |
| 6.9 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel vs fréquence du temps supplémentaire | 54 |
| 6.10 | Temps gagné ou perdu par rapport au mode de transport avant covoiturage | 57 |
| 6.11 | Pratique actuelle du covoiturage vs mode de transport avant covoiturage | 58 |
| 6.12 | Pratique actuelle du covoiturage vs organisateur du covoiturage | 58 |
| 6.13 | Statut des covoitureurs vs statut des collègues de covoiturage | 59 |
| 6.14 | Nombre de changements de partenaires vs nombre de mois de covoiturage avec le service actuel | 61 |

| | |
|---|-----|
| 7. CONCLUSION | 63 |
| RENVOIS BIBLIOGRAPHIQUES | 64 |
| ANNEXE A Questionnaire | 65 |
| ANNEXE B Répartition de la population active occupée | 66 |
| ANNEXE C Statistique | 81 |
| ANNEXE D Répartition des covoitureurs selon leur catégorie d'emplois | 88 |
| ANNEXE E Répartition des covoitureurs selon les zones de domicile et de travail | 93 |
| ANNEXE F Service de covoiturage | 98 |
| ANNEXE G Autres avantages et inconvénients du service de covoiturage | 104 |
| ANNEXE H Résultats de l'enquête auprès des covoitureurs directement et auprès des municipalités..... | 107 |

Liste des figures

LISTE DES FIGURES

| | | |
|---|---|----|
| 1 | Territoire couvert par l'enquête auprès des covoitureurs ... | 7 |
| 2 | Répartition des groupes d'âge des covoitureurs | 9 |
| 3 | Répartition des covoitureurs selon le statut dans l'entreprise | 11 |
| 4 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel | 22 |
| 5 | Évaluation du service de covoiturage | 26 |
| 6 | Répartition des collègues de covoiturage selon le statut dans l'entreprise | 37 |

Liste des tableaux

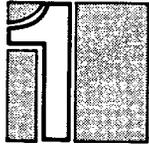
LISTE DES TABLEAUX

| | | |
|----|---|----|
| 1 | Répartition sectorielle des entreprises | 5 |
| 2 | Répartition des entreprises selon leur taille | 5 |
| 3 | Répartition des covoitureurs par groupe d'âge | 8 |
| 4 | Statut dans l'entreprise | 10 |
| 5 | Nombre d'adultes par domicile | 12 |
| 6 | Nombre d'adultes avec permis par domicile | 12 |
| 7 | Nombre de véhicules par domicile | 13 |
| 8 | Nombre de passagers sans permis par domicile | 14 |
| 9 | Nombre de passagers avec permis par domicile | 15 |
| 10 | Nombre de passagers par domicile | 16 |
| 11 | Nombre de véhicules par domicile / nombre d'adultes avec permis par domicile | 17 |
| 12 | Distance domicile-travail | 19 |
| 13 | Transport en commun adéquat près du domicile | 20 |
| 14 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel | 21 |
| 15 | Régularité du covoiturage | 21 |
| 16 | Rôle du covoitureur | 23 |
| 17 | Utilisation du covoiturage | 23 |
| 18 | Raison qui amène à faire du covoiturage | 25 |
| 19 | Évaluation du service de covoiturage | 27 |
| 20 | Service de covoiturage encore en opération | 27 |
| 21 | Pratique du covoiturage actuellement | 28 |
| 22 | Intention du continuer à faire du covoiturage | 29 |
| 23 | Mode de transport avant covoiturage | 30 |

| | | |
|----|---|----|
| 24 | Moyen de motivation des covoitureurs | 31 |
| 25 | Organisateur de covoiturage | 32 |
| 26 | Véhicule de covoiturage | 33 |
| 27 | Mode de transport pour se rendre au lieu de rencontre | 33 |
| 28 | Nombre de covoitureurs par véhicule | 34 |
| 29 | Compagnons de covoiturage | 35 |
| 30 | Statut dans l'entreprise | 36 |
| 31 | Changements de partenaires de covoiturage | 36 |
| 32 | Horaire de travail | 38 |
| 33 | Temps supplémentaire | 38 |
| 34 | Avantages du service de covoiturage | 40 |
| 35 | Inconvénients du service de covoiturage | 41 |
| 36 | Mesures à entreprendre pour favoriser le covoiturage | 43 |
| 37 | Raisons du non | 45 |
| 38 | Liste des tableaux croisés en deux dimensions désirés dans l'analyse des résultats | 46 |
| 39 | Groupe d'âge vs sexe | 47 |
| 40 | Statut dans l'entreprise vs sexe | 48 |
| 41 | Rôle du covoitureur vs présence d'un système de transport en commun adéquat près du domicile | 49 |
| 42 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel vs distance domicile-travail | 50 |
| 43 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel vs présence d'un système de transport en commun adéquat près du domicile | 51 |
| 44 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel vs régularité du covoiturage | 52 |
| 45 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel vs évaluation du service de covoiturage | 53 |

| | | |
|-----|---|-----|
| 46 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel vs nombre de covoitureurs par véhicule | 55 |
| 47 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel vs fréquence du temps supplémentaire | 56 |
| 48 | Temps gagné ou perdu par rapport au mode de transport avant covoiturage | 57 |
| 49 | Pratique actuelle du covoiturage vs mode de transport avant covoiturage | 58 |
| 50 | Pratique actuelle du covoiturage vs organisateur du covoiturage | 59 |
| 51 | Statut des covoitureurs vs statut des collègues de covoiturage | 60 |
| 52 | Nombre de changements de partenaires vs nombre de mois de covoiturage avec le service actuel | 62 |
| B-1 | Répartition des personnes actives occupées selon les municipalités de l'enquête O-D '82 de la C.T.C.U.M. et selon le sexe | 69 |
| B-2 | Répartition des personnes actives occupées professionnelles selon les municipalités de l'enquête O-D '82 | 73 |
| B-3 | Répartition des personnes actives occupées profession- nelles selon le sexe et les municipalités de l'enquête O-D '82 | 77 |
| D-1 | Statut dans l'entreprise - Cadre dirigeant | 90 |
| D-2 | Statut dans l'entreprise - Employé professionnel | 91 |
| D-3 | Statut dans l'entreprise - Employé autre | 92 |
| E-1 | Répartition des covoitureurs par zone de domicile | 94 |
| E-2 | Répartition des covoitureurs par zone de travail | 97 |
| F-1 | Autres raisons qui amènent à faire du covoiturage | 99 |
| F-2 | Suggestions pour améliorer les services de covoiturage | 100 |
| F-3 | Raisons de cessation des services de covoiturage | 101 |
| F-4 | Raisons de cessation de pratique du covoiturage | 102 |
| F-5 | Raisons de la non-intention de refaire du covoiturage | 103 |

| | | |
|------|--|-----|
| G-1 | Autres avantages du service de covoiturage | 105 |
| G-2 | Autres inconvénients du service de covoiturage | 106 |
| H-1 | Répartition des covoitureurs par sexe | 109 |
| H-2 | Répartition des covoitureurs par groupe d'âge | 109 |
| H-3 | Statut dans l'entreprise | 110 |
| H-4 | Zones de domicile les plus fréquentes | 110 |
| H-5 | Zones de travail les plus fréquentes | 111 |
| H-6 | Distance domicile-travail | 111 |
| H-7 | Transport en commun adéquat près du domicile | 112 |
| H-8 | Nombre de mois de covoiturage avec le service actuel | 112 |
| H-9 | Régularité du covoiturage | 113 |
| H-10 | Rôle du covoitureur | 113 |
| H-11 | Utilisation du covoiturage | 114 |
| H-12 | Durée du trajet domicile-travail | 114 |
| H-13 | Raison qui amène à faire du covoiturage | 115 |
| H-14 | Mode de transport avant covoiturage | 116 |
| H-15 | Moyen de motivation des covoitureurs | 117 |
| H-16 | Organisateur de covoiturage | 117 |
| H-17 | Véhicule de covoiturage | 118 |
| H-18 | Nombre de covoitureurs par véhicule | 119 |
| H-19 | Compagnons de covoiturage | 120 |
| H-20 | Avantages du service de covoiturage | 121 |
| H-21 | Inconvénients du service de covoiturage | 121 |
| H-22 | Mesures à entreprendre pour favoriser le covoiturage | 122 |



Introduction

1. INTRODUCTION

Le 22 juin 1983, l'Assemblée nationale du Québec a adopté la loi 31 modifiant l'article 36 de la Loi sur les transports. Cette loi autorise désormais la pratique du covoiturage entre le domicile et le lieu de travail ou d'études.

Le covoiturage est un mode de transport privé par lequel un groupe de personnes demeurant au même endroit, ou à proximité, ou le long d'une route commune, voyage ensemble entre leur résidence et leur lieu de travail.

La pratique du covoiturage n'est pas récente. Elle existe depuis l'avènement de l'automobile (1). Cette pratique a pris de l'ampleur surtout par souci d'économie individuelle: diminution des frais de transport, réduction du nombre de véhicules requis. Elle a aussi été encouragée par divers intervenants (gouvernements, municipalités, employeurs, agences, autres) pour économiser de l'énergie, diminuer la pollution, les embouteillages et les espaces requis pour le stationnement (en augmentant le nombre de personnes par véhicule) tout en accordant le confort de l'automobile.

Une enquête a été réalisée dans le but de faire le point sur les expériences de covoiturage au Québec, plus précisément sur celles de la région de Montréal. Cette enquête a permis de dresser le portrait des covoitureurs et de sonder leur opinion sur leur système de covoiturage.

Les chapitres suivants décrivent les résultats de l'enquête. La présentation détaillée de la démarche méthodologique fait l'objet d'un autre rapport (2).

A large, stylized number '2' with a thick outline and a textured, shaded interior, positioned to the left of the main title.

Objectifs de l'enquête

2. OBJECTIFS DE L'ENQUÊTE

L'enquête effectuée auprès des covoitureurs de la région de Montréal comporte les objectifs suivants:

- déterminer le profil du covoitureur;
- connaître son intérêt pour le covoiturage;
- connaître l'organisation de son service de covoiturage;
- déterminer les avantages et les inconvénients de son système de covoiturage;
- identifier les mesures préconisées par les covoitureurs pour favoriser le covoiturage.

A large, stylized number '3' with a thick outline and a textured, stippled interior. It is positioned to the left of the main title.

Méthodologie de l'enquête

3. MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

L'enquête auprès des covoitureurs de la région de Montréal est effectuée sur le même territoire que celui de l'enquête régionale Origine-Destination de la C.T.C.U.M. (1982). Elle s'adresse à toute personne qui participe ou qui a déjà participé à une expérience de covoiturage (indépendamment de la période d'expérience).

De façon à obtenir une certitude scientifique ou une marge d'erreur négligeable, 3 250 répondants sont requis (2). La période d'enquête s'échelonne de la mi-septembre à la mi-décembre 1984. Le questionnaire (annexe A) est la forme d'enquête retenue afin d'obtenir toute l'information requise par le sondage, de laisser aux répondants le loisir de s'exprimer et de satisfaire l'échéancier préétabli.

Les objectifs de l'enquête (déterminer le profil du covoitureur; connaître son intérêt pour le covoiturage, l'organisation, les avantages et les inconvénients de son système de covoiturage; identifier les mesures préconisées par les covoitureurs pour favoriser le covoiturage) sont mentionnés sur le questionnaire afin d'inciter les répondants à s'impliquer davantage et correspondent à des sections précises du questionnaire.

Les covoitureurs sont rejoints par l'intermédiaire de personnes-contacts, de responsables d'entreprise et d'organismes reliés aux municipalités.

Une fois les questionnaires recueillis, les réponses sont codifiées. La saisie et la validation des données sont effectuées sur l'IBM-5280 à l'aide du langage DE/RPG. Les informations relatives aux questionnaires sont rassemblées dans deux fichiers et envoyées sur l'ordinateur IBM-3083 de Québec. Ces fichiers sont ensuite pris en charge par le logiciel SAS afin de compiler et analyser les données.

A large, stylized number '4' with a textured, shaded appearance, serving as a section marker.

Réalisation de l'enquête

4. RÉALISATION DE L'ENQUÊTE

Les covoitureurs sont difficiles à cerner car ils ne sont pas fichés systématiquement. Il a été possible d'en atteindre 1 347 par l'entremise de personnes-contacts, de responsables d'entreprise et d'organismes reliés aux municipalités.

Au total, 1 201 covoitureurs ont été rejoints dans les entreprises, 113 par des personnes-contacts (covoitureurs rejoints directement) et 33 par un organisme municipal.

Les résultats ne peuvent pas être compilés globalement parce qu'il y a eu 3 formes d'échantillonnage. Ce sont les résultats recueillis via les entreprises qui font l'objet du présent rapport. Les résultats concernant les covoitureurs rejoints directement ou par municipalités sont présentés à l'annexe H.

Les échanges avec les entreprises se sont avérés les plus fructueux car ils assuraient le meilleur équilibre des points de vue taille de l'échantillon, centralisation de l'information et implication des individus.

Des 66 entreprises contactées de façon aléatoire, 37 ont accepté de participer. Les entreprises qui ont accepté de participer, oeuvraient autant dans le secteur manufacturier que dans le secteur tertiaire (tableau 1) et totalisaient généralement moins de 500 employés (tableau 2).

TABLEAU 1

RÉPARTITION SECTORIELLE DES ENTREPRISES

| Secteur | Nombre d'entreprises ayant accepté de participer au sondage | Nombre d'entreprises ayant refusé de participer au sondage | Nombre total d'entreprises contactées |
|---------------|---|--|---------------------------------------|
| Primaire | 0 | 0 | 0 |
| Manufacturier | 19 | 16 | 35 |
| Tertiaire | 18 | 13 | 31 |
| TOTAL | 37 | 29 | 66 |

TABLEAU 2

RÉPARTITION DES ENTREPRISES SELON LEUR TAILLE

| Taille de l'entreprise (nombre d'employés) | Nombre d'entreprises ayant accepté de participer au sondage | Nombre d'entreprises ayant refusé de participer au sondage | Nombre total d'entreprises contactées |
|--|---|--|---------------------------------------|
| 0 - 500 | 22 | 11 | 33 |
| 501 - 1 000 | 3 | 11 | 14 |
| 1 001 - 1 500 | 3 | 0 | 3 |
| 1 501 - 2 000 | 1 | 3 | 4 |
| 2 001 - 2 500 | 1 | 1 | 2 |
| 2 501 - 3 000 | 3 | 2 | 5 |
| Plus de 3 000 | 4 | 1 | 5 |
| TOTAL | 37 | 29 | 66 |

Les principales raisons pour lesquelles 29 entreprises ont refusé de participer à l'enquête sont le manque de ressources disponibles pour distribuer les questionnaires, le peu d'intérêt pour le covoiturage, la restructuration de l'entreprise et les problèmes de relations de travail.

Les 3 articles parus dans les journaux locaux de l'ouest de l'île de Montréal et de Laval n'ont pas permis de rejoindre de covoitureurs. Par contre, 7 unités de fourgonnette ont été rejointes par l'intermédiaire de personnes-contacts.

Il est à noter que certains covoitureurs interrogés résident à l'extérieur du territoire de l'enquête O-D 1982. Ceci s'explique par le fait que les covoitureurs ont été rejoints via leur lieu de travail. Il n'y a pas eu de contrôle strict sur les zones d'origine. Il en est de même pour la régularité du covoiturage et l'âge du répondant. Tous les questionnaires ont toutefois été conservés lors de la compilation des résultats. La figure 1 représente le territoire couvert par l'échantillonnage.



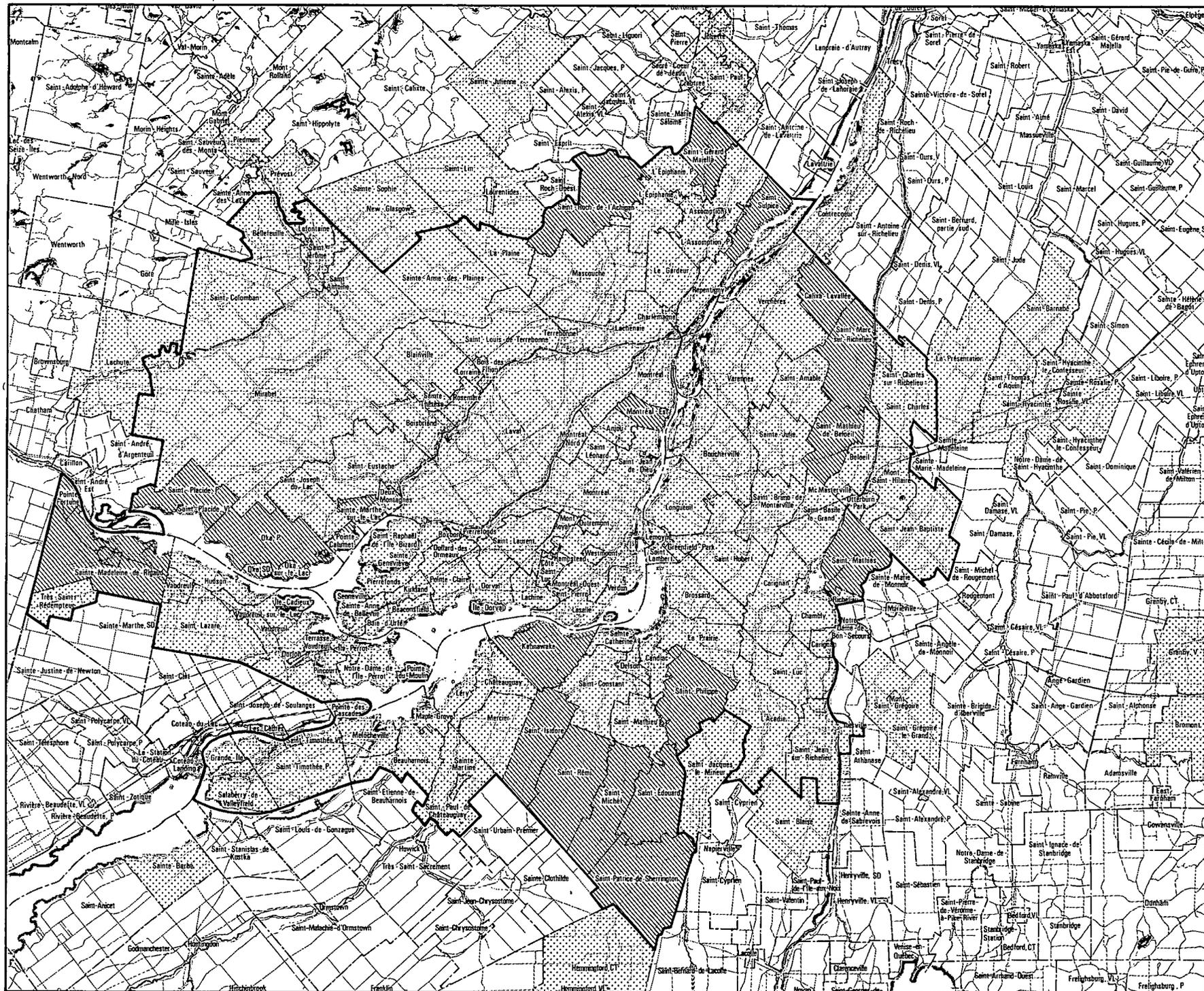
figure 1

territoire couvert
par l'enquête auprès
des covoitureurs

 municipalités
représentées dans
l'enquête de covoiturage

 municipalités non
représentées mais
incluses dans
l'enquête O.D. 1982

 limite du territoire
de l'enquête O.D. 1982



0 5 10 20 km



Résultats
de l'enquête
auprès des
entreprises

5. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES ENTREPRISES

5.1 CARACTÉRISTIQUES DES PARTICIPANTS AU COVOITURAGE

5.1.1 Sexe

Sur les 1 201 covoitureurs rejoints dans les entreprises, 65,3 % \pm 2,7% sont des hommes et 34,3% \pm 2,7% sont des femmes. Le reste des participants (0,4%) n'ont pas mentionné de sexe. Cette répartition correspond assez bien à celle de la population active occupée: 60% d'hommes et 40% de femmes (annexe B, tableau B-1).

5.1.2 Groupe d'âge

Le groupe d'âge de 25 à 34 ans est mentionné le plus souvent (36,5%), suivi du groupe d'âge de 35 à 44 ans (26,1%). Le groupe de covoitureurs dont l'âge varie de 25 à 44 ans représente donc 62,6% des covoitureurs. Viennent ensuite les groupes d'âge de 45 à 54 ans et de moins de 25 ans (15,3 et 14,2%). Quant au groupe d'âge de 55 à 64 ans, il représente 6,9% des covoitureurs (tableau 3, figure 2).

TABLEAU 3

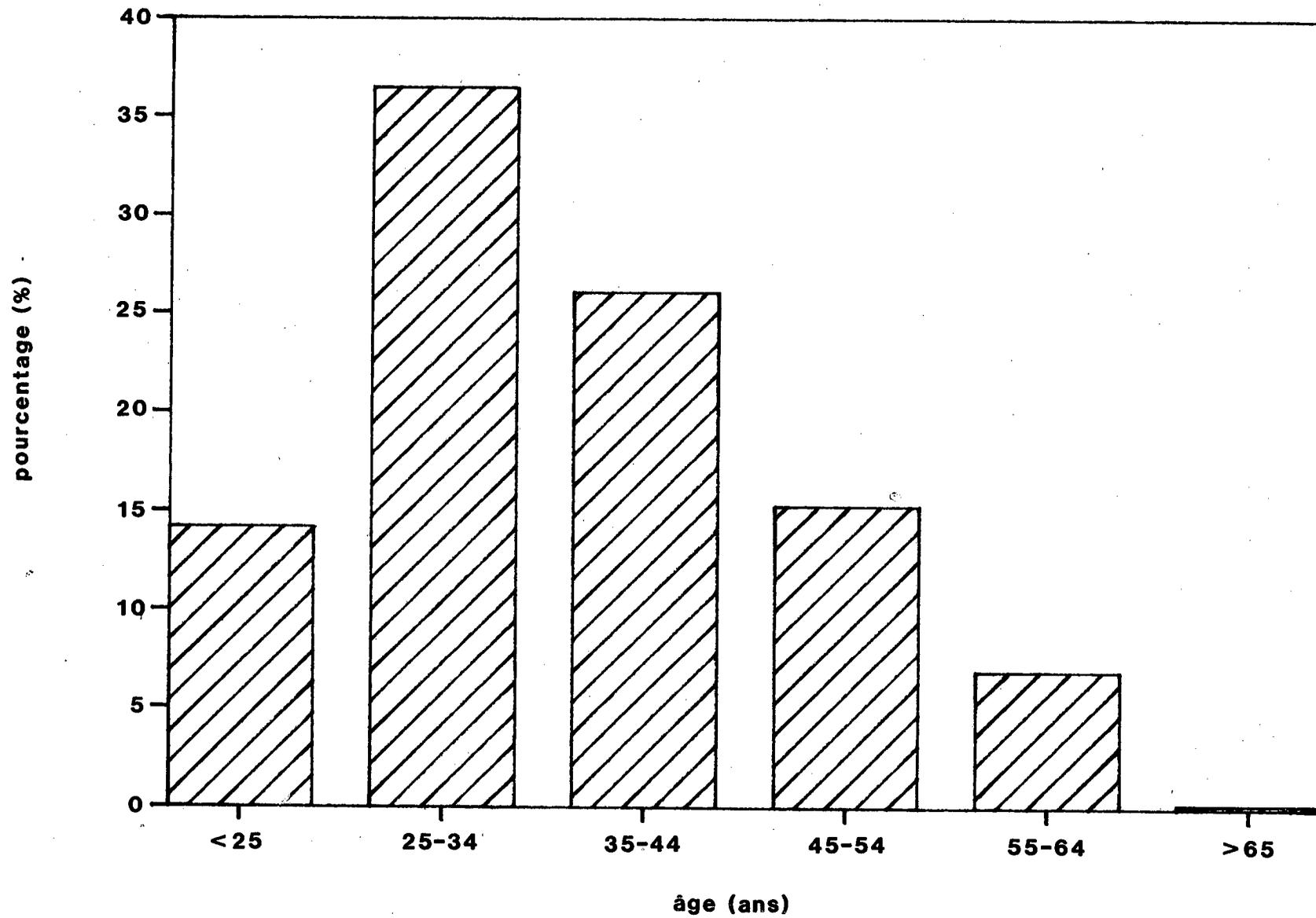
RÉPARTITION DES COVOITUREURS PAR GROUPE D'ÂGE

| GROUPE D'ÂGE | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|-----------------|--------|-------|--------------------|
| MOINS DE 25 ANS | 171 | 14,2 | \pm 2,0 |
| 25 À 34 ANS | 438 | 36,5 | \pm 2,7 |
| 35 À 44 ANS | 314 | 26,1 | \pm 2,5 |
| 45 À 54 ANS | 184 | 15,3 | \pm 2,0 |
| 55 À 64 ANS | 83 | 6,9 | \pm 1,4 |
| PLUS DE 65 ANS | 2 | 0,2 | - (*) |
| NON SPÉCIFIÉ | 9 | 0,7 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

* La marge d'erreur n'est pas présentée car elle n'est pas significative (annexe C).

figure 2

répartition des groupes d'âge des covoitureurs



5.1.3 Statut dans l'entreprise

Les employés non professionnels (employés autres) représentent la majorité des covoitureurs interrogés (63,4%). Les employés professionnels suivent de loin avec une représentativité de 20,2%. Viennent ensuite les cadres dirigeants (9,2%) et les étudiants (2,3%) (tableau 4, figure 3).

La répartition des covoitureurs selon leur catégorie d'emplois est présentée, à titre informatif, à l'annexe D.

Il est à noter que les employés professionnels représentent 13,2% de la population active occupée (annexe B, tableau B-2).

TABLEAU 4

STATUT DANS L'ENTREPRISE

| STATUT | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR(%) |
|-----------------------|--------|-------|-------------------|
| CADRE DIRIGEANT | 111 | 9,2 | ± 1,6 |
| EMPLOYÉ PROFESSIONNEL | 243 | 20,2 | ± 2,3 |
| EMPLOYÉ AUTRE | 762 | 63,4 | ± 2,7 |
| ÉTUDIANT | 28 | 2,3 | - |
| À LEUR COMPTE | 1 | 0,1 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 56 | 4,7 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.1.4 Nombre d'adultes par domicile

Les covoitureurs dont le domicile abrite 2 adultes représentent la majorité des répondants (60,2%). Le groupe de covoitureurs dont le domicile abrite de 1 à 3 adultes représente 89,4% de l'ensemble des covoitureurs (tableau 5).

répartition des covoitureurs selon le statut dans l'entreprise

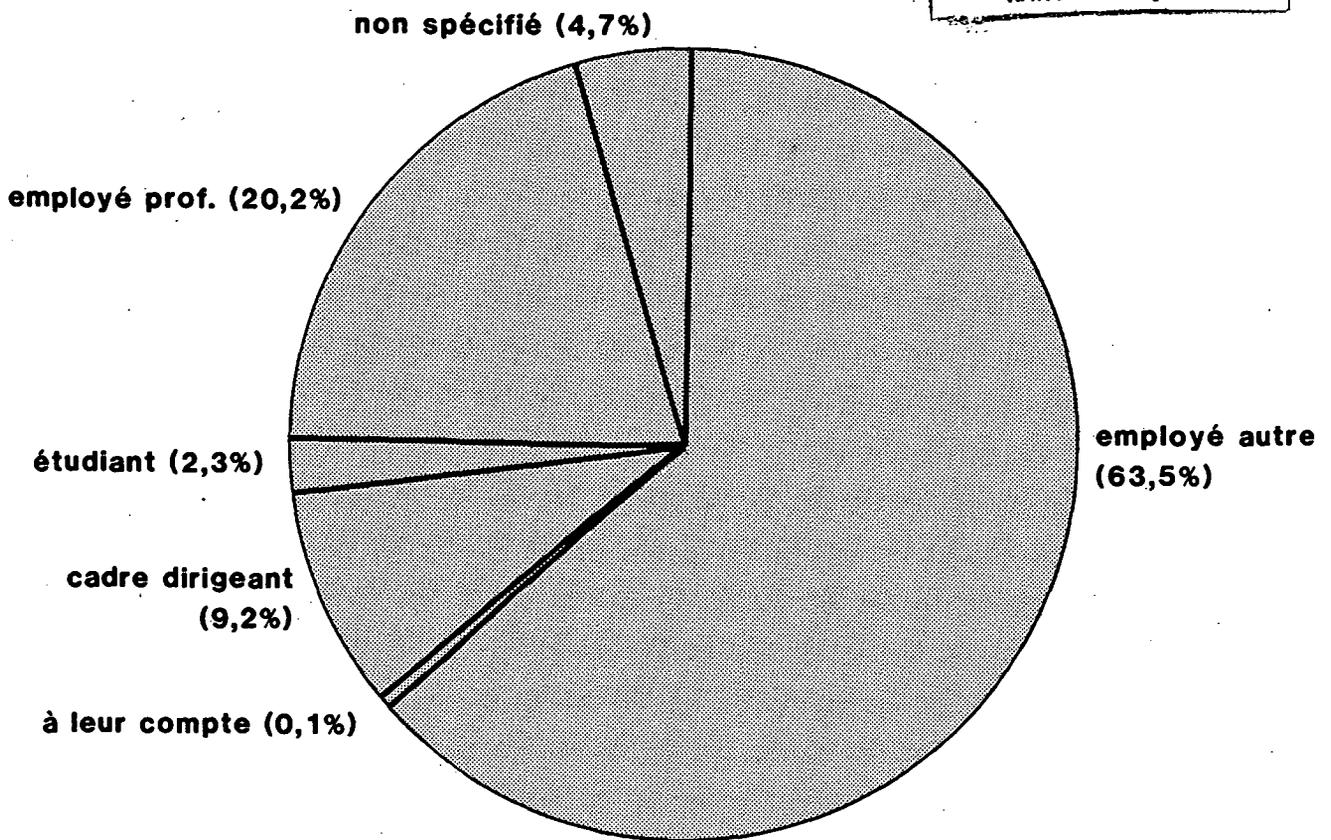
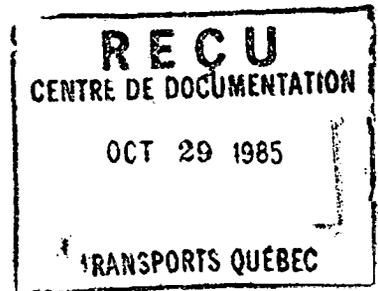


TABLEAU 5
NOMBRE D'ADULTES PAR DOMICILE

| NOMBRE D'ADULTES/ DOMICILE | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR(%) |
|-------------------------------|--------|-------|----------------------|
| 1 | 144 | 12,0 | ± 1,8 |
| 2 | 723 | 60,2 | ± 2,7 |
| 3 | 206 | 17,2 | ± 2,1 |
| 4 | 87 | 7,2 | ± 1,5 |
| 5 | 15 | 1,3 | - |
| 6 | 3 | 0,3 | - |
| 7 | 1 | 0,1 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 22 | 1,8 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.1.5 Nombre d'adultes avec permis par domicile

Le nombre d'adultes avec permis par domicile indique le nombre potentiel de conducteurs par domicile. Le nombre d'adultes avec permis par domicile égal à 2 a été mentionné dans une proportion de 59,6%. Viennent ensuite les groupes de 1 et 3 adultes avec permis par domicile (19,1 et 11,7%). Quant aux groupes de 4 et 0 adultes avec permis, ils représentent respectivement 4,3 et 2,9% de l'ensemble des covoitureurs (tableau 6).

TABLEAU 6
NOMBRE D'ADULTES AVEC PERMIS PAR DOMICILE

| NOMBRE D'ADULTES AVEC PERMIS/DOMICILE | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR(%) |
|--|--------|-------|----------------------|
| 0 | 35 | 2,9 | - |
| 1 | 229 | 19,1 | ± 2,2 |
| 2 | 716 | 59,6 | ± 2,8 |
| 3 | 140 | 11,7 | ± 1,8 |
| 4 | 52 | 4,3 | - |
| 5 | 6 | 0,5 | - |
| 7 | 1 | 0,1 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 22 | 1,8 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.1.6 Nombre de véhicules par domicile

Le groupe de covoitureurs ayant 1 véhicule par domicile apparaît le plus souvent (58,8%). Le groupe de covoitureurs avec 2 véhicules suit de loin (28,3%). Le groupe de covoitureurs ayant de 1 à 2 véhicules représente donc 87,1% de l'ensemble des covoitureurs (tableau 7).

TABLEAU 7
NOMBRE DE VÉHICULES PAR DOMICILE

| NOMBRE DE VÉHICULES/ DOMICILE | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|----------------------------------|--------|-------|-----------------------|
| 0 | 80 | 6,7 | ± 1,4 |
| 1 | 706 | 58,8 | ± 2,8 |
| 2 | 340 | 28,3 | ± 2,5 |
| 3 | 57 | 4,8 | - |
| 4 | 5 | 0,4 | - |
| 5 | 1 | 0,1 | - |
| 7 | 1 | 0,1 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 11 | 0,9 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.1.7 Nombre de passagers sans permis par domicile

Le nombre de passagers sans permis par domicile est obtenu en faisant la différence, pour chacun des questionnaires, du nombre d'adultes par domicile et du nombre d'adultes avec permis par domicile.

Plus de 75% des covoitureurs n'ont aucun passager sans permis au domicile. Seulement 17,4% des covoitureurs ont à leur domicile 1 passager sans permis (tableau 8).

TABLEAU 8

NOMBRE DE PASSAGERS SANS PERMIS PAR DOMICILE

| NOMBRE DE PASSAGERS SANS PERMIS/DOMICILE | NOMBRE | % |
|---|--------|-------|
| 0 | 916 | 76,3 |
| 1 | 209 | 17,4 |
| 2 | 42 | 3,5 |
| 3 | 11 | 0,9 |
| 4 | 1 | 0,1 |
| NON SPÉCIFIÉ | 22 | 1,8 |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 |

5.1.8 Nombre de passagers avec permis par domicile

Il est possible, pour un domicile donné, de dénombrer les conducteurs potentiels qui doivent être passagers, faute de véhicule disponible (nombre de passagers avec permis par domicile). Ce nombre est obtenu en faisant la différence, pour chacun des questionnaires, du nombre d'adultes avec permis par domicile et du nombre de véhicules disponibles par domicile. Dans le cas où le résultat est inférieur à 0, le nombre de passagers avec permis par domicile prend la valeur 0.

Les covoitureurs se divisent en deux groupes principaux en rapport avec ce paramètre: le premier groupe ayant un nombre de passagers avec permis par domicile égal à 1 représente 48,6% de l'ensemble des covoitureurs; quant au second groupe, il présente un nombre de passagers avec permis par domicile égal à 0, la fréquence correspondante étant de 43,2%. Le groupe de covoitureurs dont le nombre de passagers avec permis par domicile varie de 0 à 1, représente donc 91,8% de l'ensemble des covoitureurs.

Un troisième groupe, avec un nombre de passagers avec permis par domicile égal à 2, suit de très loin avec une fréquence de 7,1%.

Le tableau 9 montre la répartition des convoituteurs en fonction du nombre de passagers avec permis par domicile.

TABLEAU 9

NOMBRE DE PASSAGERS AVEC PERMIS PAR DOMICILE

| NOMBRE DE PASSAGERS AVEC PERMIS/DOMICILE | NOMBRE | % |
|--|--------|-------|
| 0 | 519 | 43,2 |
| 1 | 584 | 48,6 |
| 2 | 85 | 7,1 |
| 3 | 11 | 0,9 |
| NON SPÉCIFIÉ | 2 | 0,2 |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 |

5.1.9 Nombre de passagers par domicile

Le nombre total de passagers par domicile, incluant les conducteurs potentiels, peut être déterminé. Ce nombre, calculé pour chaque questionnaire, provient de la somme du nombre de passagers sans permis par domicile et du nombre de passagers avec permis par domicile.

Le nombre de passagers par domicile égal à 1 apparaît le plus souvent, après compilation (54,5%). Vient ensuite le nombre de passagers par domicile égal à 0 (26,5%).

Le groupe de convoituteurs dont le nombre de passagers par domicile varie de 0 à 1 représente donc 81,0% de l'ensemble des convoituteurs. (tableau 10).

TABLEAU 10

NOMBRE DE PASSAGERS PAR DOMICILE

| NOMBRE DE PASSAGERS PAR DOMICILE | NOMBRE | % |
|-------------------------------------|--------|-------|
| 0 | 318 | 26,5 |
| 1 | 655 | 54,5 |
| 2 | 156 | 13,0 |
| 3 | 43 | 3,6 |
| 4 | 5 | 0,4 |
| NON SPÉCIFIÉ | 24 | 2,0 |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 |

5.1.10 Nombre de véhicules par domicile par rapport au nombre d'adultes avec permis par domicile

Le nombre de véhicules par domicile par rapport au nombre d'adultes avec permis est un coefficient indiquant la disponibilité de véhicule à domicile.

Les covoitureurs se répartissent principalement en deux groupes distincts: le premier groupe, ayant à domicile un nombre de véhicules par rapport au nombre d'adultes avec permis égal à 0,50, constitue 40,6% des covoitureurs; le deuxième groupe dont le coefficient mentionné ci-haut est égal à 1,00, représente 36,1% de l'ensemble des covoitureurs. Ainsi, le groupe de covoitureurs dont le nombre de véhicules à domicile par rapport au nombre d'adultes avec permis est de 0,50 ou 1,00, représente 76,7% de l'ensemble des covoitureurs.

Un troisième et quatrième groupe dont les coefficients respectifs sont 0,00 et 0,67 se suivent de près. Leurs fréquences sont toutefois beaucoup moindres: 6,9 et 6,1%.

Le tableau 11 présente la répartition des covoitureurs en fonction du rapport "nombre de véhicules par domicile/nombre d'adultes avec permis par domicile".

TABLEAU 11
NOMBRE DE VÉHICULES PAR DOMICILE/
NOMBRE D'ADULTES AVEC PERMIS PAR DOMICILE

| NOMBRE VÉH/NOMBRE ADULTES AVEC PERMIS | NOMBRE | % |
|--|--------|-------|
| 0,00 | 83 | 6,9 |
| 0,25 | 6 | 0,5 |
| 0,33 | 42 | 3,5 |
| 0,40 | 4 | 0,3 |
| 0,50 | 488 | 40,6 |
| 0,60 | 2 | 0,2 |
| 0,67 | 73 | 6,1 |
| 0,75 | 17 | 1,4 |
| 1,00 | 434 | 36,1 |
| 1,25 | 1 | 0,1 |
| 1,33 | 1 | 0,1 |
| 1,50 | 11 | 0,9 |
| 2,00 | 13 | 1,1 |
| 3,00 | 2 | 0,2 |
| NON SPÉCIFIÉ | 24 | 2,0 |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 |

5.1.11 Répartition des covoitureurs selon les zones de domicile

Le tableau E-1 de l'annexe E montre que les domiciles des covoitureurs interrogés sont répartis assez uniformément dans la région de Montréal (selon le système 147 zones). Les zones qui contiennent le plus de domiciles de covoitureurs sont dans l'ordre:

- Laval (zone 42) avec une fréquence de 10,9%;
- Longueuil (zone 46) avec une fréquence de 6,4%;

- Boucherville (zone 11) et Saint-Hubert (zone 94) avec une fréquence de 4,3%;
- Brossard (zone 12) avec une fréquence de 3,4%;
- Montréal (est) (zone 61) avec une fréquence de 3,3%;
- Saint-Bruno-de-Montarville (zone 87) avec une fréquence de 3,2%.

Il faut noter que ces résultats sont seulement indicatifs, étant donné le découpage inégal des zones dans ce système. L'île de Laval constitue une zone à elle seule, alors que la Rive-Sud est plus morcelée. Quant à la ville de Montréal, elle est divisée en 9 zones.

5.1.12 Répartition des covoitureurs selon les zones de travail

Le tableau E-2 de l'annexe E montre que les lieux de travail des covoitureurs interrogés sont nettement plus concentrés que leurs domiciles (toujours selon le système 147 zones). Les zones de travail des covoitureurs les plus importantes sont dans l'ordre:

- Longueuil (zone 46) avec une fréquence de 30,8%;
- Dorval (zone 25) avec une fréquence de 15,5%;
- Montréal (centre-ville) (zone 60) avec une fréquence de 11,0%;
- Montréal (ouest) (zone 64) avec une fréquence de 9,6%;
- Laval (zone 42) avec une fréquence de 7,3%;
- Montréal (centre) (zone 59) avec une fréquence de 6,1%.

5.1.13 Distance domicile-travail

La distance que doivent parcourir les covoitureurs pour se rendre à leur lieu de travail varie de 1 à 110 kilomètres (tableau 12). La distance moyenne est de 23 kilomètres et l'écart-type est de 16 kilomètres.

TABLEAU 12

DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL

| DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL (km) | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|-----------------------------------|--------|-------|-----------------------|
| 0 - 10 | 246 | 20,5 | ± 2,3 |
| 11 - 20 | 405 | 33,7 | ± 2,7 |
| 21 - 30 | 238 | 19,8 | ± 2,2 |
| 31 - 40 | 166 | 13,8 | ± 1,9 |
| 41 - 50 | 56 | 4,7 | - |
| 51 - 60 | 16 | 1,3 | - |
| 61 - 70 | 11 | 0,9 | - |
| 71 - 80 | 13 | 1,1 | - |
| 81 - 90 | 3 | 0,2 | - |
| 91 - 100 | 5 | 0,4 | - |
| 101 - 110 | 4 | 0,3 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 38 | 3,2 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.2 INTÉRÊT POUR LE COVOITURAGE

5.2.1 Transport en commun adéquat

À la question "Est-ce qu'il y a un système de transport en commun adéquat près de chez-vous?", 47,4% des covoitureurs ont répondu "non" alors que 51,9% ont répondu dans l'affirmative (tableau 13).

TABLEAU 13

TRANSPORT EN COMMUN ADÉQUAT PRÈS DU DOMICILE

| TRANSPORT EN COMMUN ADÉQUAT | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|-----------------------------|--------|-------|--------------------|
| OUI | 623 | 51,9 | ± 2,8 |
| NON | 569 | 47,4 | ± 2,8 |
| NON SPÉCIFIÉ | 9 | 0,7 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

Il semble donc qu'un covoitureur sur deux soit captif de l'automobile entre son domicile et son lieu de travail.

5.2.2 Nombre de mois de covoiturage

Plus du quart des répondants (28,7%) voyage avec le même service de covoiturage depuis plus de 36 mois.

Au total, 39,1% des covoitureurs voyagent avec leur service actuel depuis moins d'un an alors que 58,7% des covoitureurs l'utilisent depuis plus de douze mois (tableau 14, figure 4).

TABLEAU 14

NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL

| NOMBRE DE MOIS | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|-----------------|--------|-------|--------------------|
| MOINS DE 3 MOIS | 138 | 11,5 | ± 1,8 |
| 3 À 6 MOIS | 157 | 13,1 | ± 1,9 |
| 7 À 12 MOIS | 174 | 14,5 | ± 2,0 |
| 13 À 24 MOIS | 240 | 20,0 | ± 2,2 |
| 25 À 36 MOIS | 120 | 10,0 | ± 1,7 |
| 36 MOIS ET PLUS | 345 | 28,7 | ± 2,5 |
| NON SPÉCIFIÉ | 27 | 2,2 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.2.3 Régularité du covoiturage

Le covoiturage est pratiqué de façon régulière, tous les jours, par environ 75% des répondants (tableau 15).

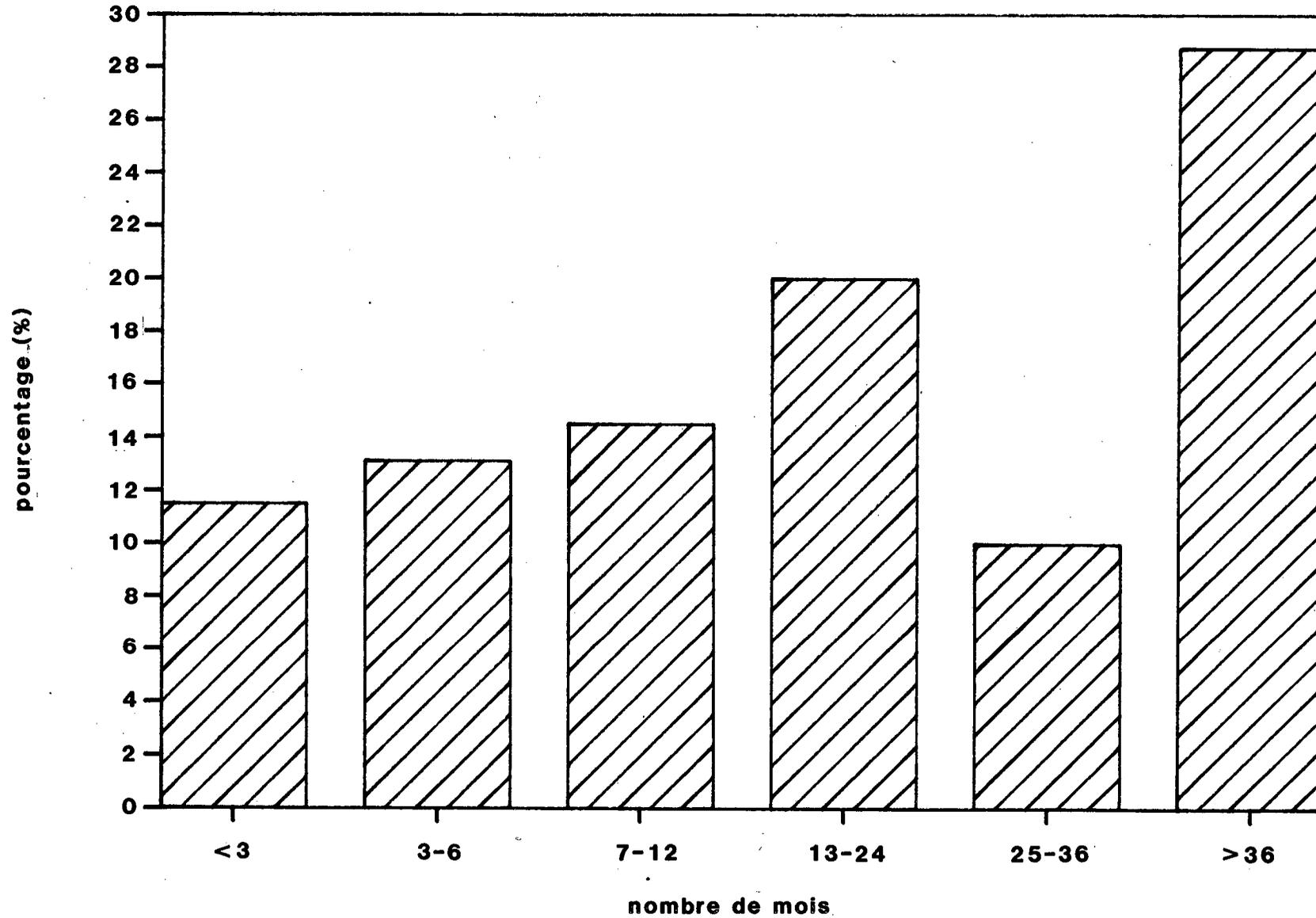
TABLEAU 15

RÉGULARITÉ DU COVOITURAGE

| COVOITURAGE | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|---|--------|-------|--------------------|
| RÉGULIER TOUS LES JOURS | 894 | 74,4 | ± 2,4 |
| RÉGULIER LES MÊMES JOURS À CHAQUE SEMAINE OU MOIS | 110 | 9,2 | ± 1,6 |
| IRRÉGULIER | 138 | 11,5 | ± 1,8 |
| NON SPÉCIFIÉ | 59 | 4,9 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

figure 4

nombre de mois de covoiturage avec le service actuel



5.2.4 Rôle du covoitureur

Il n'y a pas tellement plus de conducteurs que de passagers. Par contre, plus du tiers des covoitureurs alternent de rôle. Les covoitureurs sont parfois conducteur, parfois passager (tableau 16).

TABLEAU 16

RÔLE DU COVOITUREUR

| RÔLE | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|------------------------|--------|-------|--------------------|
| PASSAGER | 371 | 30,9 | ± 2,6 |
| CONDUCTEUR | 396 | 33,0 | ± 2,6 |
| PASSAGER OU CONDUCTEUR | 427 | 35,6 | ± 2,7 |
| NON SPÉCIFIÉ | 7 | 0,6 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.2.5 Utilisation du covoiturage

Le covoiturage est utilisé par 86,3% des répondants à l'aller et au retour (tableau 17).

TABLEAU 17

UTILISATION DU COVOITURAGE

| UTILISATION | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|------------------------|--------|-------|--------------------|
| UNIQUEMENT À L'ALLER | 41 | 3,4 | - |
| UNIQUEMENT AU RETOUR | 40 | 3,3 | - |
| À L'ALLER OU AU RETOUR | 64 | 5,3 | - |
| À L'ALLER ET AU RETOUR | 1 037 | 86,3 | ± 1,9 |
| NON SPÉCIFIÉ | 19 | 1,6 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.2.6 Durée du trajet domicile-travail

Avant le covoiturage, la durée du trajet domicile-travail était en moyenne de 38 minutes.

Le même trajet, fait en covoiturage, nécessite 30 minutes, en moyenne.

C'est donc dire que le covoiturage permet d'arriver, à destination, environ 8 minutes plus tôt que par l'ancien mode de transport.

5.2.7 Raison qui amène à faire du covoiturage

Bien que les covoitureurs réduisent leur durée de parcours domicile-travail d'une moyenne de 8 minutes en faisant du covoiturage, cela ne semble pas être la principale raison pour les inciter à faire du covoiturage.

La principale raison, pour 42,4% des covoitureurs, est la réduction des frais de transport. Viennent ensuite l'économie de temps (16,5%) et l'inadéquation du transport en commun (14,2%) (tableau 18).

TABLEAU 18

RAISON QUI AMÈNE À FAIRE DU COVOITURAGE

| RAISON | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|---|--------|-------|--------------------|
| PLUS AGRÉABLE QUE LE TRANSPORT EN COMMUN AU NIVEAU DES CONTACTS HUMAINS | 54 | 4,5 | - |
| PLUS CONFORTABLE QUE LE TRANSPORT EN COMMUN | 85 | 7,1 | ± 1,4 |
| TRANSPORT EN COMMUN INADÉQUAT | 171 | 14,2 | ± 2,0 |
| RÉDUIT FATIGUE DE CONDUITE | 34 | 2,8 | - |
| ÉCONOMIE DE TEMPS | 198 | 16,5 | ± 2,1 |
| RÉDUIT FRAIS DE TRANSPORT | 509 | 42,4 | ± 2,8 |
| ÉVITE ACHAT D'UNE AUTO | 29 | 2,4 | - |
| ENTRAIDE | 64 | 5,3 | - |
| AUTRE | 27 | 2,2 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 30 | 2,5 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

Les raisons dont la fréquence est plutôt faible (c'est-à-dire inférieure à 2%) ont été regroupées sous la rubrique "autre". Elles sont quand même présentées avec leur fréquence correspondante, à titre informatif, au tableau F-1 de l'annexe F.

5.2.8 Évaluation du service de covoiturage

La majorité des covoitureurs interrogés (77,1%) évaluent leur service de covoiturage comme étant très efficace. Seulement 2,0% de tous les répondants le considèrent comme étant mauvais (tableau 19, figure 5).

Ces résultats doivent être interprétés avec prudence car un covoitureur qui a connu une ou plusieurs mauvaises expériences de covoiturage a moins tendance à participer à l'enquête qu'un covoitureur satisfait. L'échantillon peut donc contenir un pourcentage de covoitureurs très satisfaits surestimé.

figure 5

évaluation du service de covoiturage

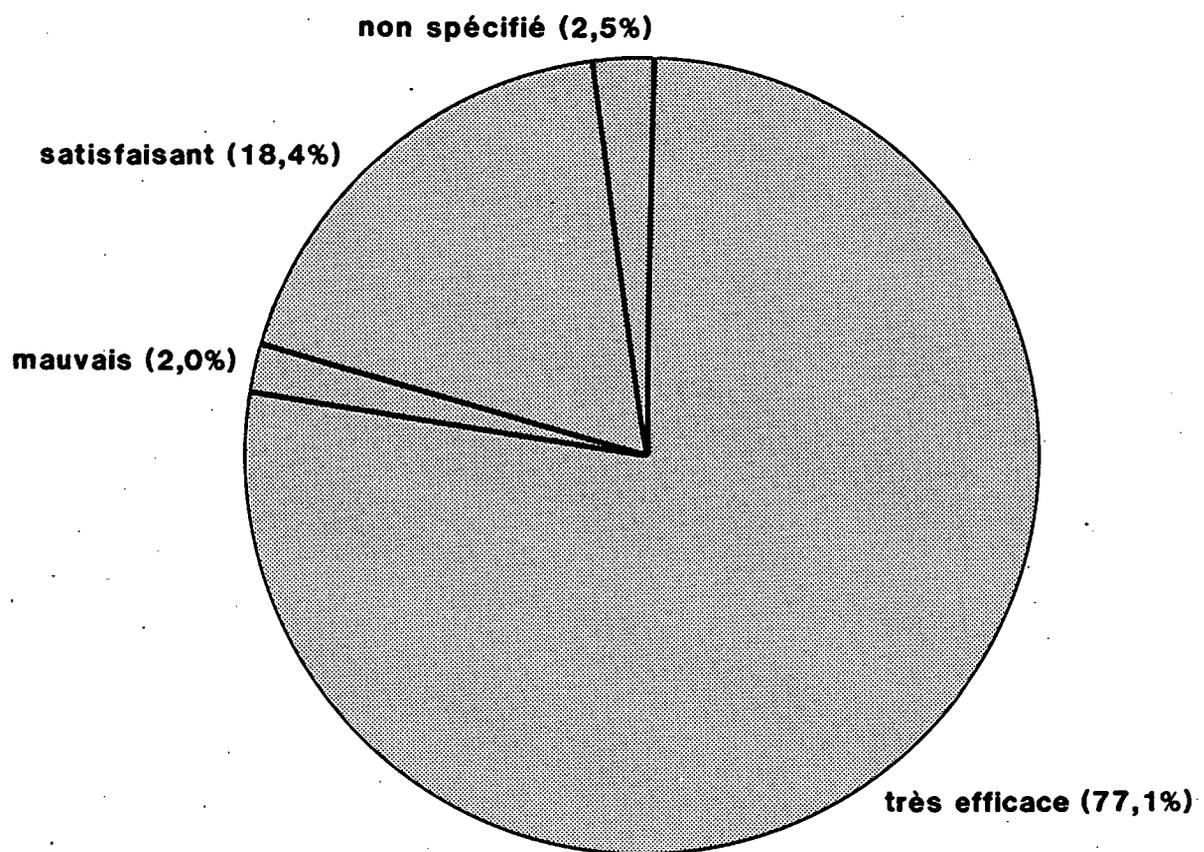


TABLEAU 19

ÉVALUATION DU SERVICE DE COVOITURAGE

| ÉVALUATION | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|---------------|--------|-------|--------------------|
| TRÈS EFFICACE | 926 | 77,1 | ± 2,4 |
| SATISFAISANT | 221 | 18,4 | ± 2,2 |
| MAUVAIS | 24 | 2,0 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 30 | 2,5 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

Certains ont suggéré des moyens pour améliorer leur service de covoiturage. Parmi ceux-ci, il y a : amélioration de la ponctualité (15,7%), augmentation du nombre de passagers (11,5%), meilleure coordination des heures de déplacement (9,6%), création de réseaux de communication (8,4%) et uniformisation des horaires de travail (7,2%) (annexe F, tableau F-2).

5.2.9 Opération du service de covoiturage

Plus de 75% des répondants affirment que leur service de covoiturage est encore en opération (tableau 20).

TABLEAU 20

SERVICE DE COVOITURAGE ENCORE EN OPÉRATION

| SERVICE ENCORE EN OPÉRATION | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|-----------------------------|--------|-------|--------------------|
| OUI | 918 | 76,4 | ± 2,4 |
| NON | 247 | 20,6 | ± 2,3 |
| JE NE SAIS PAS | 24 | 2,0 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 12 | 1,0 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

En moyenne, les services de covoiturage existent depuis 40 mois. Ceux qui ne sont plus en opération, ont fonctionné pendant une moyenne de 23 mois.

Plusieurs raisons ont été énumérées afin d'expliquer la cessation de ces services de covoiturage. Les principales sont le changement du lieu de travail ou de résidence (56,1%) et l'incompatibilité des horaires (17,9%) (annexe F, tableau F-3).

5.2.10 Pratique du covoiturage

La majorité des répondants au questionnaire (78,0%) font encore du covoiturage (tableau 21) et, de tous les répondants, seulement 10,7% ont mentionné qu'ils n'avaient pas l'intention de continuer à en faire ou à en refaire (tableau 22).

TABLEAU 21

PRATIQUE DU COVOITURAGE ACTUELLEMENT

| PRATIQUE DU COVOITURAGE ACTUELLEMENT | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|--------------------------------------|--------|-------|--------------------|
| OUI | 937 | 78,0 | ± 2,3 |
| NON | 251 | 20,9 | ± 2,3 |
| NON SPÉCIFIÉ | 13 | 1,1 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

TABLEAU 22

INTENTION DE CONTINUER À FAIRE DU COVOITURAGE

| INTENTION | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|--------------|--------|-------|--------------------|
| OUI | 1 053 | 87,7 | ± 1,8 |
| NON | 129 | 10,7 | ± 1,7 |
| NON SPÉCIFIÉ | 19 | 1,6 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

Les raisons pour lesquelles certains ne font plus de covoiturage sont: la difficulté à se trouver des partenaires (29,1%), le changement du lieu de travail ou de résidence (21,8%) et l'incompatibilité des horaires de travail (21,4%) (annexe F, tableau F-4).

Les raisons pour lesquelles certains ne veulent plus faire de covoiturage sont: l'incompatibilité des horaires de travail (24,8%), la dépendance entre les partenaires (21,9%) et la perte d'intérêt (13,9%) (annexe F, tableau F-5).

5.3 ORGANISATION DU COVOITURAGE

5.3.1 Mode de transport avant covoiturage

Avant de faire du covoiturage, la moitié des répondants (53,4%) voyageait seul dans leur auto et le quart des répondants (23,9%) utilisait seulement le transport en commun (tableau 23).

TABLEAU 23
MODE DE TRANSPORT AVANT COVOITURAGE

| MODE AVANT COVOITURAGE | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|--|--------|-------|--------------------|
| CONDUCTEUR | 641 | 53,4 | ± 2,8 |
| CONDUCTEUR + PASSAGER | 3 | 0,2 | - |
| CONDUCTEUR + TRAIN | 1 | 0,1 | - |
| CONDUCTEUR + TRAIN + AUTOBUS + MÉTRO | 2 | 0,2 | - |
| CONDUCTEUR + AUTOBUS | 12 | 1,0 | - |
| CONDUCTEUR + AUTOBUS + MÉTRO | 21 | 1,7 | - |
| CONDUCTEUR + MÉTRO | 7 | 0,6 | - |
| CONDUCTEUR AVEC PASSAGERS | 91 | 7,6 | ± 1,5 |
| CONDUCTEUR AVEC PASSAGERS + PASSAGER | 11 | 0,9 | - |
| CONDUCTEUR AVEC PASSAGERS + PASSAGER + AUTOBUS | 1 | 0,1 | - |
| CONDUCTEUR AVEC PASSAGERS + AUTOBUS | 6 | 0,5 | - |
| CONDUCTEUR AVEC PASSAGERS + AUTOBUS + MÉTRO | 2 | 0,2 | - |
| CONDUCTEUR AVEC PASSAGERS + MÉTRO | 1 | 0,1 | - |
| PASSAGER | 69 | 5,7 | ± 1,3 |
| PASSAGER + TRAIN + AUTOBUS + MÉTRO | 1 | 0,1 | - |
| PASSAGER + AUTOBUS | 9 | 0,7 | - |
| PASSAGER + AUTOBUS + MÉTRO | 8 | 0,7 | - |
| TRAIN | 8 | 0,7 | - |
| TRAIN + AUTOBUS | 4 | 0,3 | - |
| TRAIN + AUTOBUS + MÉTRO | 3 | 0,2 | - |
| AUTOBUS | 122 | 10,2 | ± 1,7 |
| AUTOBUS + MÉTRO | 148 | 12,3 | ± 1,8 |
| AUTOBUS + MÉTRO + AUTRE | 1 | 0,1 | - |
| AUTOBUS + AUTRE | 1 | 0,1 | - |
| MÉTRO | 2 | 0,2 | - |
| AUTRE | 5 | 0,4 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 21 | 1,7 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.3.2 Moyen de motivation

Plus de la moitié des convoituteurs interrogés ont été motivés à faire du convoiturage par des collègues de travail.

20,6% l'ont été par des membres de leur famille immédiate, un club de convoiturage (École Polytechnique) ou le journal local; 15,0% l'ont été par des amis et voisins.

Les employeurs ont motivé 9,2% des convoituteurs interrogés à faire du convoiturage alors que Convoiturage Québec, les médias et certains dépliants publicitaires en ont motivé 1,8% (tableau 24).

TABLEAU 24

MOYEN DE MOTIVATION DES COVOITUREURS

| MOTIVATION | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|-----------------------|--------|-------|--------------------|
| MÉDIAS | 8 | 0,7 | - |
| DÉPLIANT PUBLICITAIRE | 4 | 0,3 | - |
| AMIS, VOISINS | 180 | 15,0 | ± 2,0 |
| COVOITURAGE QUÉBEC | 10 | 0,8 | - |
| COLLÈGUES DE TRAVAIL | 608 | 50,6 | ± 2,8 |
| EMPLOYEUR | 111 | 9,2 | ± 1,6 |
| AUTRE | 248 | 20,6 | ± 2,3 |
| NON SPÉCIFIÉ | 32 | 2,7 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.3.3 Organisateur de convoiturage

Près de 62% des convoituteurs interrogés ont mentionné que leur service de convoiturage est organisé par eux-mêmes alors que 21,0% ont répondu que ce sont leurs collègues de travail qui le planifient (tableau 25).

Les employeurs organisent 6,2% des services du covoiturage; les amis et voisins 3,3%; Covoiturage Québec, les journaux locaux et certains clubs de covoiturage (École Polytechnique) 2,1%.

TABLEAU 25
ORGANISATEUR DE COVOITURAGE

| ORGANISATEUR | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|---------------------------|--------|-------|--------------------|
| COVOITUREUR INTERROGÉ | 743 | 61,9 | ±2,7 |
| EMPLOYEUR | 74 | 6,2 | ±1,3 |
| COLLÈGUES TRAVAIL | 252 | 21,0 | ±2,3 |
| AMIS, VOISINS | 40 | 3,3 | - |
| MEMBRES FAMILLE IMMÉDIATE | 24 | 2,0 | - |
| COVOITURAGE QUÉBEC | 4 | 0,3 | - |
| AUTRE | 22 | 1,8 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 42 | 3,5 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.3.4 Véhicule de covoiturage

Pour covoiturer, 58,5% des covoitureurs utilisent toujours la même automobile, soit celle appartenant à une personne du groupe. Par contre, 36,0% des covoitureurs alternent d'automobile.

De l'ensemble des covoitureurs rejoints via les entreprises, 2,0% voyagent dans une fourgonnette fournie pour le covoiturage, achetée ou louée en groupe ou appartenant à un particulier (tableau 26).

TABLEAU 26

VÉHICULE DE COVOITURAGE

| VÉHICULE DE COVOITURAGE | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|---|--------|-------|--------------------|
| AUTOMOBILE TOUJOURS LA MÊME | 703 | 58,5 | ± 2,8 |
| AUTO EN ALTERNANCE | 432 | 36,0 | ± 2,7 |
| AUTO FOURNIE POUR COVOITURAGE | 4 | 0,3 | - |
| AUTO ACHETÉE OU LOUÉE EN GROUPE | 2 | 0,2 | - |
| FOURGONNETTE FOURNIE POUR COVOITURAGE | 3 | 0,2 | - |
| FOURGONNETTE ACHETÉE OU LOUÉE EN GROUPE | 10 | 0,8 | - |
| POUR COVOITURAGE | | | |
| FOURGONNETTE APPARTENANT À UN PARTICULIER | 11 | 0,9 | - |
| AUTRE | 1 | 0,1 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 35 | 2,9 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.3.5 Mode de transport pour se rendre au lieu de rencontre

La majorité des covoitureurs (54,5%) n'ont pas à se déplacer pour rejoindre le groupe de covoiturage.

Par contre, pour se rendre au lieu de rencontre, 30,6% des covoitureurs utilisent une automobile et 10,1% marchent (tableau 27).

TABLEAU 27

MODE DE TRANSPORT POUR SE RENDRE AU LIEU DE RENCONTRE

| MODE DE TRANSPORT | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|-------------------------------|--------|-------|--------------------|
| AUTO | 367 | 30,6 | ± 2,6 |
| À PIED | 121 | 10,1 | ± 1,7 |
| TRANSPORT EN COMMUN | 17 | 1,4 | - |
| AUCUN, ON PASSE VOUS CHERCHER | 655 | 54,5 | ± 2,8 |
| AUTRE | 14 | 1,2 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 27 | 2,2 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.3.6 Nombre de covoitureurs par véhicule

Le nombre moyen de covoitureurs par véhicule est de 3,1. Dans 91,0% des cas, il y a 4 covoitureurs ou moins par véhicule. Les véhicules dont le taux d'occupation est supérieur à 6 personnes, sont de l'ordre de 1,6% (tableau 28).

TABLEAU 28

NOMBRE DE COVOITUREURS PAR VÉHICULE

| NOMBRE DE COVOITUREURS/VÉH. | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|-----------------------------|--------|-------|--------------------|
| 2 | 404 | 33,6 | ± 2,6 |
| 3 | 453 | 37,7 | ± 2,7 |
| 4 | 236 | 19,7 | ± 2,2 |
| 5 | 55 | 4,6 | - |
| 6 | 14 | 1,2 | - |
| 7 | 1 | 0,1 | - |
| 8 | 1 | 0,1 | - |
| 9 | 1 | 0,1 | - |
| 10 | 5 | 0,4 | - |
| 11 | 2 | 0,2 | - |
| 15 | 8 | 0,7 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 21 | 1,7 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.3.7 Compagnons de covoiturage

Plus de 80% des covoitureurs voyagent avec des collègues de travail de la même entreprise.

Le covoiturage avec des membres de la famille immédiate uniquement se chiffre à 4,9% alors que celui pratiqué avec des amis, voisins, est de l'ordre de 3,4%.

Le tableau 29 permet également de noter que 1,3% des répondants "covoiturent" avec des collègues de travail d'entreprises différentes.

TABLEAU 29

COMPAGNONS DE COVOITURAGE

| COMPAGNON | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|--|--------|-------|--------------------|
| COLLÈGUES MÊME ENTREPRISE | 967 | 80,5 | ± 2,2 |
| COLLÈGUES MÊME ENTREPRISE + COLLÈGUES D'ENTREPRISES DIFFÉRENTES | 10 | 0,8 | - |
| COLLÈGUES MÊME ENTREPRISE + VOISINS, AMIS | 17 | 1,4 | - |
| COLLÈGUES MÊME ENTREPRISE + MEMBRES FAMILLE IMMÉDIATE | 35 | 2,9 | - |
| COLLÈGUES MÊME ENTREPRISE + AUTRES | 1 | 0,1 | - |
| COLLÈGUES D'ENTREPRISES DIFFÉRENTES | 16 | 1,3 | - |
| COLLÈGUES D'ENTREPRISES DIFFÉRENTES + MEMBRES FAMILLE IMMÉDIATE | 2 | 0,2 | - |
| AMIS, VOISINS | 41 | 3,4 | - |
| AMIS, VOISINS + MEMBRES FAMILLE IMMÉDIATE | 4 | 0,3 | - |
| MEMBRES FAMILLE IMMÉDIATE | 59 | 4,9 | - |
| AUTRE | 3 | 0,2 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 46 | 3,8 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.3.8 Statut des collègues de covoiturage

Les covoitureurs interrogés qui voyagent avec des collègues de travail, le font majoritairement avec des employés non professionnels (53,1%). Viennent ensuite les employés professionnels (20,7%), les cadres dirigeants (6,7%) et les étudiants (1,9%).

En se référant à la section 5.1.3, il est intéressant de constater que la répartition par statut dans l'entreprise est sensiblement la même. Le tableau 30 et la figure 6 montrent cette répartition pour les covoitureurs et leurs collègues de covoiturage.

TABLEAU 30

STATUT DANS L'ENTREPRISE

| STATUT | COVOITUREURS | | MARGE D'ERREUR (%) | COLLÈGUES DE COVOITURAGE | | MARGE D'ERREUR (%) |
|-----------------------|--------------|-------|--------------------------|-----------------------------|-------|--------------------------|
| | NOMBRE | % | | NOMBRE | % | |
| CADRE DIRIGEANT | 111 | 9,2 | ± 1,6 | 81 | 6,7 | ± 1,4 |
| EMPLOYÉ PROFESSIONNEL | 243 | 20,2 | ± 2,3 | 249 | 20,7 | ± 2,3 |
| EMPLOYÉ AUTRE | 762 | 63,5 | ± 2,7 | 638 | 53,1 | ± 2,8 |
| ÉTUDIANT | 28 | 2,3 | - | 23 | 1,9 | - |
| À LEUR COMPTE | 1 | 0,1 | - | 0 | 0,0 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 56 | 4,7 | - | 210 | 17,5 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- | 1 201 | 100,0 | --- |

5.3.9 Changements de partenaires

La majorité des répondants (68,5%) ont mentionné n'avoir jamais changé de partenaires de covoiturage. Par contre 23,8% des covoitureurs ont changé entre une et trois fois, et 5,5% ont changé plus de 3 fois (tableau 31).

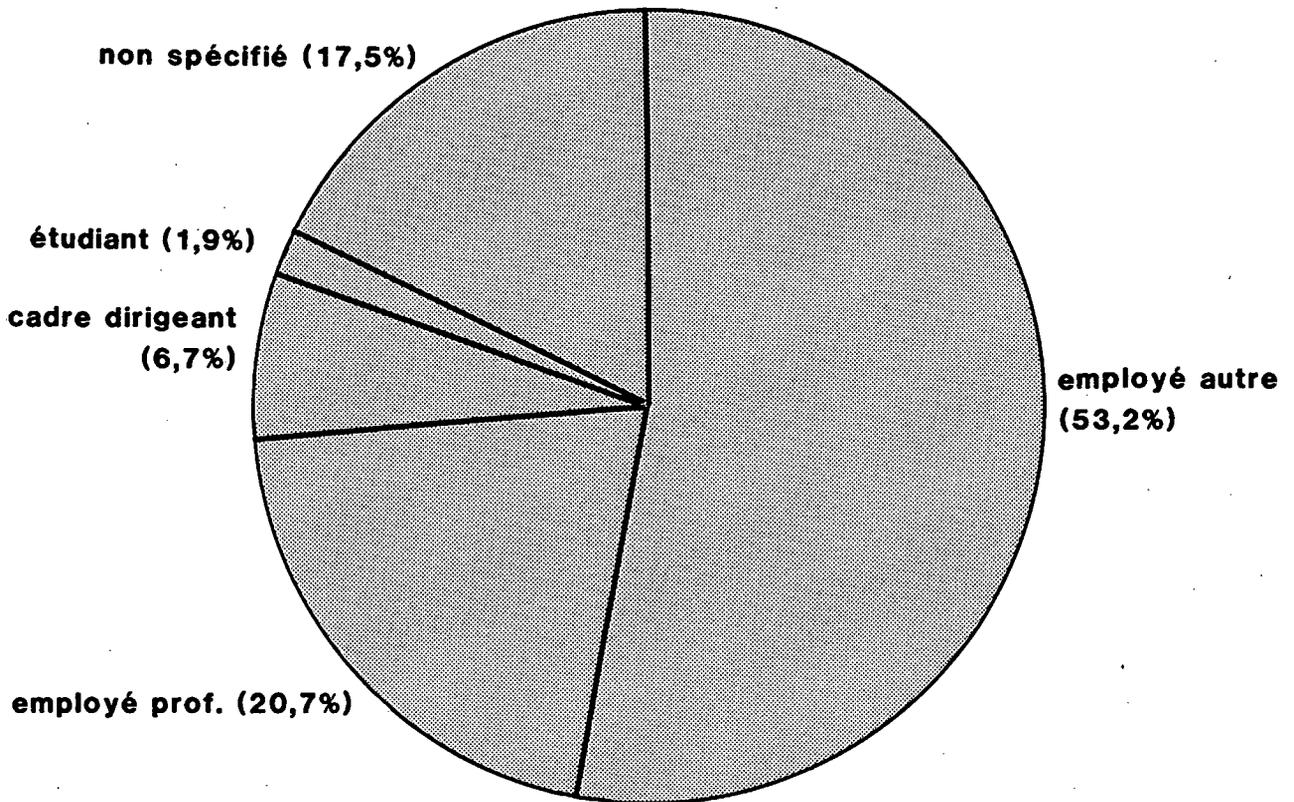
TABLEAU 31

CHANGEMENTS DE PARTENAIRES DE COVOITURAGE

| NOMBRE DE CHANGEMENTS | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|-----------------------|--------|-------|-----------------------|
| 0 | 823 | 68,5 | ± 2,6 |
| 1 | 118 | 9,8 | ± 1,7 |
| 2 | 103 | 8,6 | ± 1,6 |
| 3 | 65 | 5,4 | - |
| PLUS DE 3 | 66 | 5,5 | - |
| NON SPÉCIFIÉ | 26 | 2,2 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

figure 6

répartition des collègues de covoiturage selon le statut dans l'entreprise



5.3.10 Horaire de travail

Le tableau 32 montre que plus des trois quarts (76,2%) des convoi-
 tureurs ont un horaire de travail fixe.

Pour ce qui est du temps supplémentaire, près de 80% des répondants
 ont mentionné qu'ils en faisaient rarement ou bien jamais (tableau
 33).

TABLEAU 32
 HORAIRE DE TRAVAIL

| HORAIRE | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|--------------|--------|-------|-----------------------|
| FIXE | 915 | 76,2 | ± 2,4 |
| VARIABLE | 274 | 22,8 | ± 2,3 |
| NON SPÉCIFIÉ | 12 | 1,0 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

TABLEAU 33
 TEMPS SUPPLÉMENTAIRE

| TEMPS SUPPLÉMENTAIRE | NOMBRE | % | MARGE D'ERREUR (%) |
|----------------------|--------|-------|-----------------------|
| FRÉQUEMMENT | 117 | 9,7 | ± 1,7 |
| RÉGULIÈREMENT | 123 | 10,2 | ± 1,7 |
| RAREMENT | 723 | 60,2 | ± 2,7 |
| JAMAIS | 221 | 18,4 | ± 2,2 |
| NON SPÉCIFIÉ | 17 | 1,4 | - |
| TOTAL | 1 201 | 100,0 | --- |

5.4 COMMENTAIRES ET SUGGESTIONS

5.4.1 Avantages du service de covoiturage

Dans cette section, le covoitureur mentionne de son propre cru les deux principaux avantages de son service de covoiturage.

L'avantage le plus fréquemment cité est la réduction des frais de transport. Cet avantage a été relevé dans 28,7% des réponses. Le terme "frais de transport" est utilisé ici au sens large. Il inclut les frais d'entretien, d'essence, de stationnement, de péage et même de location, d'achat et d'immatriculation lorsque le cas peut s'appliquer (ex.: cas où un groupe loue ou devient propriétaire d'un véhicule).

Deux autres avantages suivent avec des fréquences de réponse de 14,8 et 13,4%. Ce sont la réduction du temps de déplacement (incluant le temps d'accès, le temps d'attente, le temps de correspondance et le temps de parcours) et l'agréable compagnie, voire même l'entraide. Par agréable compagnie et entraide, le covoitureur veut dire qu'il a des contacts humains agréables et que naît de ces contacts un climat d'amitié qui favorise l'entraide.

Deux autres avantages sont cités avec des fréquences moindres mais proches l'une de l'autre, ce sont le confort accru par rapport au transport en commun (4,7%) et la réduction de la fatigue de la conduite (4,6%). Le tableau 34 montre les avantages du service de covoiturage avec leur fréquence correspondante.

TABLEAU 34
AVANTAGES DU SERVICE DE COVOITURAGE

| AVANTAGE | NOMBRE | % |
|--|--------|-------|
| AGRÉABLE COMPAGNIE ET ENTRAIDE | 322 | 13,4 |
| CONFORT ACCRU PAR RAPPORT AU TRANSPORT EN COMMUN | 112 | 4,7 |
| RÉDUCTION DE LA FATIGUE DE LA CONDUITE | 110 | 4,6 |
| RÉDUCTION DES FRAIS DE TRANSPORT | 689 | 28,7 |
| RÉDUCTION DU TEMPS DE DÉPLACEMENT | 356 | 14,8 |
| AUTRE | 510 | 21,2 |
| NON SPÉCIFIÉ | 303 | 12,6 |
| TOTAL | 2 402 | 100,0 |

Plusieurs avantages ont été regroupés sous la rubrique "autre" (21,2% des réponses). Ces avantages, traités individuellement, présentent des fréquences plutôt faibles (c'est-à-dire inférieures à 4%). Ils sont répertoriés avec leur fréquence correspondante, à titre d'information, au tableau G-1 de l'annexe G.

5.4.2 Inconvénients du service de covoiturage

Dans cette section, le covoitureur mentionne aussi de son propre cru les deux principaux inconvénients de son service de covoiturage.

L'incompatibilité des horaires constitue l'inconvénient le plus souvent cité avec une fréquence de 14,9%. Quant à l'inconvénient "dépendance entre les partenaires", il suit immédiatement après avec une fréquence de 14,5%. Ces deux inconvénients semblent traduire chez le covoitureur un certain malaise face au manque de flexibilité du service de covoiturage.

De l'ensemble des réponses, 8,2% ont été classées sous la rubrique "aucun inconvénient". Quant à l'inconvénient "manque de ponctualité", il apparaît dans 7,7% des réponses.

L'accroissement du temps de déplacement est relevé avec une fréquence de 5,1%. Cet accroissement du temps de déplacement, dû à la cueillette de passagers ou au manque de ponctualité de la part des convoiteurs, est mentionné par des personnes qui utilisaient l'automobile en solo alors que l'avantage réduction du temps de déplacement, relevé précédemment, est cité par des personnes qui utilisaient le transport en commun auparavant (voir chapitre 6). Le paramètre temps de déplacement peut donc se traduire en avantage ou en inconvénient dépendamment du mode de transport utilisé "avant convoiturage".

Le tableau 35 montre les inconvénients du service de convoiturage avec leur fréquence correspondante.

TABLEAU 35

INCONVÉNIENTS DU SERVICE DE COVOITURAGE

| INCONVÉNIENT | NOMBRE | % |
|---------------------------------------|--------|-------|
| AUCUN | 198 | 8,2 |
| INCOMPATIBILITÉ DES HORAIRES | 357 | 14,9 |
| DÉPENDANCE ENTRE LES PARTENAIRES | 348 | 14,5 |
| ACCROISSEMENT DU TEMPS DE DÉPLACEMENT | 122 | 5,1 |
| MANQUE DE PONCTUALITÉ | 184 | 7,7 |
| AUTRE | 328 | 13,7 |
| NON SPÉCIFIÉ | 865 | 36,0 |
| TOTAL | 2 402 | 100,0 |

Les inconvénients présentant des fréquences plutôt faibles (c'est-à-dire inférieures à 2%) ont été rassemblés sous la rubrique "autre". Ils sont quand même présentés avec leur fréquence correspondante, à titre informatif, au tableau G-2 de l'annexe G.

5.4.3 Mesures à entreprendre pour favoriser le covoiturage

La majorité des covoitureurs interrogés, soit 84,4%, estiment que des mesures pourraient être entreprises pour favoriser le covoiturage. Seulement 10,0% des covoitureurs ne croient pas que des mesures peuvent être entreprises. 5,6% des covoitureurs n'ont pas mentionné de réponse.

En ce qui concerne les covoitureurs qui estiment que des mesures peuvent être entreprises pour favoriser le covoiturage, six suggestions de mesures leur ont été proposées. Il s'agissait, pour le covoitureur, de les classer par ordre de priorité. Les résultats sont les suivants (tableau 36):

- l'aire de stationnement réservée est le premier choix avec une fréquence de 27,4%, fait à noter, la voie de circulation réservée en périodes de pointe suit de près avec une fréquence de 24,2%;
- la tarification privilégiée pour le stationnement est à la fois le deuxième et le troisième choix avec des fréquences respectives de 18,5 et 17,7%;
- la formation de groupes de covoiturage est le quatrième choix avec une fréquence de 19,1%;
- la création d'un club de covoiturage est le cinquième choix avec une fréquence de 22,0%;
- d'autres mesures provenant du cru des covoitureurs, regroupées ici sous la rubrique "autre", constituent le sixième choix avec une fréquence de 23,1%.

TABLEAU 36

MESURES À ENTREPRENDRE POUR FAVORISER LE COVOITURAGE

| MESURE | PRÉFÉRENCE | | 2e CHOIX | | 3e CHOIX | | 4e CHOIX | | 5e CHOIX | | 6e CHOIX | | NON SPÉCIFIÉ | | TOTAL | |
|---|------------|-------------|----------|-------------|----------|-------------|----------|-------------|----------|-------------|----------|-------------|--------------|------|--------|-------|
| | NOMBRE | % | NOMBRE | % | NOMBRE | % | NOMBRE | % | NOMBRE | % | NOMBRE | % | NOMBRE | % | NOMBRE | % |
| AIRE DE STATIONNEMENT RÉSERVÉE | 329 | <u>27,4</u> | 171 | 14,2 | 179 | 14,9 | 117 | 9,7 | 62 | 5,2 | 16 | 1,3 | 327 | 27,2 | 1 201 | 100,0 |
| TARIFICATION PRIVILÉGIÉE POUR LE STATIONNEMENT | 97 | 8,1 | 222 | <u>18,5</u> | 213 | <u>17,7</u> | 135 | 11,2 | 123 | 10,2 | 21 | 1,7 | 390 | 32,5 | 1 201 | 100,0 |
| VOIE DE CIRCULATION RÉSERVÉE AUX COVOITUREURS EN PÉRIODES DE POINTE | 291 | 24,2 | 146 | 12,2 | 157 | 13,1 | 85 | 7,1 | 130 | 10,8 | 33 | 2,7 | 359 | 29,9 | 1 201 | 100,0 |
| CRÉATION D'UN CLUB DE COVOITURAGE | 130 | 10,8 | 124 | 10,3 | 85 | 7,1 | 167 | 13,9 | 264 | <u>22,0</u> | 37 | 3,1 | 394 | 32,9 | 1 201 | 100,0 |
| FORMATION DE GROUPES DE COVOITURAGE | 172 | 14,3 | 138 | 11,5 | 115 | 9,6 | 229 | <u>19,1</u> | 145 | 12,1 | 33 | 2,7 | 369 | 30,7 | 1 201 | 100,0 |
| AUTRE | 67 | 5,6 | 13 | 1,1 | 34 | 2,8 | 23 | 1,9 | 12 | 1,0 | 277 | <u>23,1</u> | 775 | 64,5 | 1 201 | 100,0 |

Parmi les autres mesures provenant du cru des covoitureurs, sept ont été mentionnées à maintes reprises soit:

- l'implication des employeurs (mentionnée à 30 reprises): cette implication peut se traduire, d'après les covoitureurs, en un véhicule fourni, en mesures préférentielles pour le stationnement (aux niveaux tarification et assignation des espaces de stationnement), en un service (sous forme de club ou d'agence) de covoiturage, en une coordination des horaires de travail ou encore en subventions;
- la réduction des primes d'assurances (mentionnée à 28 reprises) pour les covoitureurs puisque le covoiturage fait en sorte que moins de véhicules circulent sur la route et que la plupart des covoitureurs utilisent moins souvent leur véhicule;
- un réseau d'information public (mentionné à 26 reprises), c'est-à-dire un réseau informatisé public incluant une banque de données permettant le regroupement de covoitureurs;
- une publicité accrue (mentionnée à 24 reprises) auprès des municipalités et entreprises de la région de Montréal, soit par la télévision, la radio ou autre moyen, servant à faire prendre conscience aux gens des avantages (surtout économiques) du covoiturage;
- la réduction du prix de l'essence (mentionnée à 23 reprises) pour les covoitureurs en fonction du kilométrage, du nombre de covoitureurs, ou des deux, moyennant une preuve d'identification;
- la réduction d'impôts (mentionnée à 17 reprises) en fonction du coût d'achat, d'essence, d'entretien ou en fonction de tous les coûts du véhicule de covoiturage;

- un répertoire affiché dans l'entreprise (mentionné à 16 reprises) (incluant les conducteurs, les passagers, les points de cueillette, les horaires, les numéros de téléphone, etc.) facilitant le regroupement de covoitureurs.

Parmi les covoitureurs qui ne croient pas que des mesures puissent être entreprises, 31,7% ne donnent pas de raison; 26,7% estiment que d'entreprendre des mesures est une action qui doit provenir de leur propre ressort; 22,5% répondent qu'ils n'éprouvent pas le besoin de recourir à des mesures. Enfin deux groupes, formés chacun de 5,8% des covoitureurs, estiment qu'aucune mesure ne peut être entreprise parce que leur service de covoiturage est trop rigide et crée une trop grande dépendance entre les covoitureurs et parce que la seule solution possible, selon eux, est l'amélioration du transport en commun.

Le tableau 37 présente les différentes raisons, pour lesquelles les covoitureurs ne croient pas que des mesures puissent être entreprises, avec leur fréquence correspondante.

TABLEAU 37

RAISONS DU NON

| RAISON | NOMBRE | % |
|--|--------|-------|
| LIBERTÉ INDIVIDUELLE | 32 | 26,7 |
| RIGIDITÉ ET DÉPENDANCE | 7 | 5,8 |
| AUCUN BESOIN | 27 | 22,5 |
| STATIONNEMENT INEXISTANT DANS LE SECTEUR | 2 | 1,7 |
| AMÉLIORATION DU TRANSPORT EN COMMUN | 7 | 5,8 |
| DIFFICULTÉ À ORGANISER | 3 | 2,5 |
| DÉTÉRIORATION DE L'AMITIÉ | 1 | 0,8 |
| RELOCALISATION DES ENTREPRISES AU CENTRE-VILLE | 1 | 0,8 |
| MAUVAIS USAGE DE CES MESURES | 2 | 1,7 |
| AUCUNE RAISON MENTIONNÉE | 38 | 31,7 |
| TOTAL | 120 | 100,0 |



Tableaux croisés en deux dimensions

6. TABLEAUX CROISÉS EN DEUX DIMENSIONS

Il peut être intéressant de croiser deux variables entre elles mais encore faut-il qu'elles soient dépendantes. Le test du Khi-carré (χ^2) (annexe C) est utilisé pour déterminer si les variables sont dépendantes (D) ou indépendantes (I).

Pour le sondage sur le covoiturage, plusieurs variables s'avéraient intéressantes à croiser (tableau 38). Les variables à croiser sont représentées par deux chiffres. Le premier indique la série du questionnaire (1 à 4) à laquelle se rapporte la variable. Le deuxième correspond au numéro de la question comprenant la variable. Ainsi, le code "1-2" signifie "série 1 - question 2" et le code "1-2 avec 3-7" signifie "série 1 - question 2 croisée avec série 3 - question 7". Seules les variables qui sont dépendantes (D) peuvent être croisées.

TABLEAU 38

LISTE DES TABLEAUX CROISÉS EN DEUX DIMENSIONS DÉSIRÉS
DANS L'ANALYSE DES RÉSULTATS

| VARIABLES À CROISER | RELATION | VARIABLES À CROISER | RELATION |
|---------------------|----------|----------------------|----------|
| 1-1 avec 1-2 | D | (2-6 - 2-7) avec 3-1 | D |
| 1-1 avec 1-3 | D | 2-8 avec 4-1 | I |
| 1-2 avec 1-3 | I | 2-9 avec 3-4 | I |
| 2-1 avec 2-4 | D | 2-11 avec 3-1 | D |
| 2-1 avec 2-11 | I | 2-12 avec 3-4 | I |
| 2-1 avec 3-9 | I | 3-2 avec 2-4 | I |
| 2-2 avec 1-3 | I | 3-2 avec 2-11 | I |
| 2-2 avec 1-6 | I | 3-2 avec 3-4 | I |
| 2-2 avec 1-9 | D | 3-3 avec 2-2 | I |
| 2-2 avec 2-1 | D | 3-3 avec 2-11 | D |
| 2-2 avec 2-3 | D | 3-4 avec 1-6 | I |
| 2-2 avec 2-9 | D | 3-4 avec 1-9 | I |
| 2-2 avec 3-1 | I | 3-7 avec 2-2 | I |
| 2-2 avec 3-2 | I | 3-7 avec 3-9 | I |
| 2-2 avec 3-6 | D | 3-7 avec 4-3 | I |
| 2-2 avec 3-10 | I | 3-8 avec 1-3 | D |
| 2-2 avec 3-11 | D | 3-9 avec 2-2 | D |

6.1 GROUPE D'ÂGE VS SEXE

La majorité des hommes qui ont participé ou qui participent à des expériences de covoiturage, sont âgés de 25 à 34 ans (34,7%) ou de 35 à 44 ans (29,1%) (tableau 39).

Quant au groupe d'âge des femmes, il est plutôt concentré dans la catégorie de 25 à 34 ans (40,3%).

TABLEAU 39
GROUPE D'ÂGE VS SEXE

| GROUPE D'ÂGE | SEXE | | MASCULIN | | FÉMININ | | NON SPÉCIFIÉ | |
|-----------------|--------|---------|----------|---------|---------|----------------|--------------|--|
| | Nombre | % homme | Nombre | % femme | Nombre | % non spécifié | | |
| MOINS DE 25 ANS | 74 | 9,4 | 97 | 23,5 | 0 | 0,0 | | |
| 25 à 34 ANS | 272 | 34,7 | 166 | 40,3 | 0 | 0,0 | | |
| 35 à 44 ANS | 228 | 29,1 | 86 | 20,9 | 0 | 0,0 | | |
| 45 à 54 ANS | 148 | 18,9 | 36 | 8,7 | 0 | 0,0 | | |
| 55 à 64 ANS | 59 | 7,5 | 24 | 5,8 | 0 | 0,0 | | |
| PLUS DE 65 ANS | 1 | 0,1 | 1 | 0,2 | 0 | 0,0 | | |
| NON SPÉCIFIÉ | 2 | 0,3 | 2 | 0,5 | 5 | 100,0 | | |
| TOTAL | 784 | 100,0 | 412 | 100,0 | 5 | 100,0 | | |

6.2 STATUT DANS L'ENTREPRISE VS SEXE

La plupart des hommes et des femmes qui ont expérimenté ou qui expérimentent le covoiturage sont des employés non professionnels (employés autres) (56,9 et 76,7%) (tableau 40).

Il est à noter que les employés professionnels représentent 13,2% de la population active occupée (annexe B, tableau B-2). Parmi les professionnels, il y a 35% de femmes et 65% d'hommes (annexe B, tableau B-3).

TABLEAU 40

STATUT DANS L'ENTREPRISE VS SEXE

| STATUT | SEXE | | MASCULIN | | FÉMININ | | NON SPÉCIFIÉ | |
|-----------------------|--------|---------|----------|---------|---------|----------------|--------------|--|
| | Nombre | % homme | Nombre | % femme | Nombre | % non spécifié | | |
| CADRE DIRIGEANT | 91 | 11,6 | 20 | 4,9 | 0 | 0,0 | | |
| EMPLOYÉ PROFESSIONNEL | 201 | 25,6 | 42 | 10,2 | 0 | 0,0 | | |
| EMPLOYÉ AUTRE | 446 | 56,9 | 316 | 76,7 | 0 | 0,0 | | |
| ÉTUDIANT | 18 | 2,3 | 10 | 2,4 | 0 | 0,0 | | |
| À LEUR COMPTE | 1 | 0,1 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | | |
| NON SPÉCIFIÉ | 27 | 3,4 | 24 | 5,8 | 5 | 100,0 | | |
| TOTAL | 784 | 100,0 | 412 | 100,0 | 5 | 100,0 | | |

6.3 RÔLE DU COVOITUREUR VS PRÉSENCE D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN ADÉQUAT PRÈS DU DOMICILE

L'individu qui demeure à proximité d'un système de transport en commun adéquat mais qui pratique le covoiturage, le fait en tant que passager régulier (35,5%) ou conducteur régulier (35,6%) (tableau 41). Quant à l'individu qui demeure à une distance considérable d'un système de transport en commun adéquat et qui pratique le covoiturage, il le fait tantôt en tant que passager, tantôt en tant que conducteur (43,6% comparativement à 26,2% pour les passagers réguliers et 30,2% pour les conducteurs réguliers).

TABLEAU 41

**RÔLE DU COVOITUREUR VS PRÉSENCE D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT
EN COMMUN ADÉQUAT PRÈS DU DOMICILE**

| RÔLE EN COVOITURAGE | TRANSPORT EN COMMUN ADÉQUAT | | OUI | | NON | | NON SPÉCIFIÉ | |
|------------------------|-----------------------------------|--------------|------------|--------------|----------|-------------------|--------------|--|
| | Nombre | % oui | Nombre | % non | Nombre | % non spécifié | | |
| PASSAGER | 221 | 35,5 | 149 | 26,2 | 1 | 11,1 | | |
| CONDUCTEUR | 222 | 35,6 | 172 | 30,2 | 2 | 22,2 | | |
| PASSAGER OU CONDUCTEUR | 178 | 28,6 | 248 | 43,6 | 1 | 11,1 | | |
| NON SPÉCIFIÉ | 2 | 0,3 | 0 | 0,0 | 5 | 55,6 | | |
| TOTAL | 623 | 100,0 | 569 | 100,0 | 9 | 100,0 | | |

6.4 **NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL VS DISTANCE
DOMICILE-TRAVAIL**

La répartition des covoitureurs devant parcourir une distance inférieure à 10 kilomètres entre leur domicile et leur lieu de travail, en fonction des différentes périodes de covoiturage, est plutôt homogène. Elle varie de 13,8 à 22,4% pour les différentes périodes sauf, exception près, pour la période de 25 à 36 mois où elle est de 6,1% (tableau 42).

Toutefois, les covoitureurs qui franchissent des distances supérieures à 10 kilomètres semblent pratiquer le covoiturage depuis une plus longue période. La majorité (30,7 à 35,7%) covoiturent depuis plus de 36 mois.

TABLEAU 42

NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL VS DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL

| DISTANCE DOMICILE- TRAVAIL (km) | 0-10 | | 11-20 | | 21-30 | | 31-40 | | 41-50 | | PLUS DE 50 | | NON SPÉCIFIÉ | |
|---------------------------------------|--------|---------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|------------|---------|--------------|---------|
| | NOMBRE | %(0-10) | NOMBRE | %(11-20) | NOMBRE | %(21-30) | NOMBRE | %(31-40) | NOMBRE | %(41-50) | NOMBRE | %(50 +) | NOMBRE | %(n.s.) |
| MOINS DE 3 MOIS | 50 | 20,3 | 36 | 8,9 | 23 | 9,7 | 21 | 12,7 | 1 | 1,8 | 2 | 3,9 | 5 | 13,2 |
| 3 À 6 MOIS | 34 | 13,8 | 55 | 13,6 | 30 | 12,6 | 18 | 10,8 | 5 | 8,9 | 8 | 15,4 | 7 | 18,4 |
| 7 À 12 MOIS | 44 | 17,9 | 51 | 12,6 | 39 | 16,4 | 26 | 15,7 | 9 | 16,1 | 2 | 3,9 | 3 | 7,9 |
| 13 À 24 MOIS | 55 | 22,4 | 77 | 19,0 | 49 | 20,6 | 29 | 17,5 | 11 | 19,6 | 14 | 26,9 | 5 | 13,2 |
| 25 À 36 MOIS | 15 | 6,1 | 47 | 11,6 | 20 | 8,4 | 18 | 10,8 | 8 | 14,3 | 9 | 17,3 | 3 | 7,9 |
| PLUS DE 36 MOIS | 47 | 19,1 | 127 | 31,4 | 73 | 30,7 | 53 | 31,9 | 20 | 35,7 | 17 | 32,7 | 8 | 21,1 |
| NON SPÉCIFIÉ | 1 | 0,4 | 12 | 3,0 | 4 | 1,7 | 1 | 0,6 | 2 | 3,6 | 0 | 0,0 | 7 | 18,4 |
| TOTAL | 246 | 100,0 | 405 | 100,0 | 238 | 100,0 | 166 | 100,0 | 56 | 100,0 | 52 | 100,0 | 38 | 100,0 |

6.5 NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL VS PRÉSENCE D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN ADÉQUAT PRÈS DU DOMICILE

Le fait d'avoir ou non à proximité du domicile un système de transport en commun adéquat n'affecte à peu près pas la durée pendant laquelle le covoitureur fait du covoiturage. En effet, la répartition des covoitureurs, dotés ou non d'un système de transport en commun adéquat, en fonction de la durée de covoiturage est à peu près homogène. Une seule exception doit être notée: pour la période de plus de 36 mois, la fréquence des covoitureurs, non pourvus de système de transport en commun adéquat, est d'environ 5% supérieure à celle des covoitureurs pourvus d'un tel système (tableau 43).

Fait intéressant à noter, les covoitureurs font du covoiturage surtout depuis plus de 36 mois (26,5 et 31,3%) ou entre 13 et 24 mois (19,3 et 20,9%), qu'ils soient dotés ou non d'un système de transport en commun adéquat à proximité de leur domicile.

TABLEAU 43

NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL VS PRÉSENCE D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN ADÉQUAT PRÈS DU DOMICILE

| NOMBRE DE MOIS \ TRANSPORT EN COMMUN ADÉQUAT | OUI | | NON | | NON SPÉCIFIÉ | |
|--|--------|-------|--------|-------|--------------|----------------|
| | Nombre | % oui | Nombre | % non | Nombre | % non spécifié |
| MOINS DE 3 MOIS | 76 | 12,2 | 62 | 10,9 | 0 | 0,0 |
| 3 À 6 MOIS | 93 | 14,9 | 63 | 11,1 | 1 | 11,1 |
| 7 À 12 MOIS | 103 | 16,5 | 71 | 12,5 | 0 | 0,0 |
| 13 À 24 MOIS | 120 | 19,3 | 119 | 20,9 | 1 | 11,1 |
| 25 À 36 MOIS | 52 | 8,4 | 68 | 12,0 | 0 | 0,0 |
| PLUS DE 36 MOIS | 165 | 26,5 | 178 | 31,3 | 2 | 22,2 |
| NON SPÉCIFIÉ | 14 | 2,3 | 8 | 1,4 | 5 | 55,6 |
| TOTAL | 623 | 100,0 | 569 | 100,0 | 9 | 100,0 |

6.6 NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL VS RÉGULARITÉ DU COVOITURAGE

Les covoitureurs qui utilisent le covoiturage de façon régulière, c'est-à-dire tous les jours ou les mêmes jours à chaque semaine ou à chaque mois, le font surtout depuis plus de 36 mois (30,9 et 30,0%). La deuxième période la plus fréquemment mentionnée par les covoitureurs "réguliers", ou assidus, est la période de 13 à 24 mois (21,1 et 19,1%).

En ce qui a trait aux covoitureurs qui pratiquent le covoiturage de façon irrégulière, ils le font surtout depuis une très courte période, soit moins de 3 mois (34,8%) (tableau 44).

TABLEAU 44

NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL VS RÉGULARITÉ DU COVOITURAGE

| COVOITURAGE NOMBRE DE MOIS | RÉGULIER TOUS LES JOURS | | RÉGULIER LES MÊMES JOURS À CHAQUE SEMAINE OU MOIS | | IRRÉGULIER | | NON SPÉCIFIÉ | |
|-------------------------------|-------------------------|------------------------|---|-------------------------|-------------|----------------------|--------------|-------------------|
| | Nom- bre | % tous les jours | Nom- bre | % les mêmes jours | Nom- bre | % irrè- gulier | Nom- bre | % non spécifié |
| MOINS DE 3 MOIS | 73 | 8,2 | 14 | 12,7 | 48 | 34,8 | 3 | 5,1 |
| 3 À 6 MOIS | 111 | 12,4 | 17 | 15,5 | 20 | 14,5 | 9 | 15,3 |
| 7 À 12 MOIS | 138 | 15,4 | 16 | 14,6 | 14 | 10,1 | 6 | 10,2 |
| 13 À 24 MOIS | 189 | 21,1 | 21 | 19,1 | 19 | 13,8 | 11 | 18,6 |
| 25 À 36 MOIS | 103 | 11,5 | 8 | 7,3 | 8 | 5,8 | 1 | 1,7 |
| PLUS DE 36 MOIS | 276 | 30,9 | 33 | 30,0 | 19 | 13,8 | 17 | 28,8 |
| NON SPÉCIFIÉ | 4 | 0,5 | 1 | 0,9 | 10 | 7,3 | 12 | 20,3 |
| TOTAL | 894 | 100,0 | 110 | 100,0 | 138 | 100,0 | 59 | 100,0 |

6.7 NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL VS ÉVALUATION DU SERVICE DE COVOITURAGE

La majorité des covoitureurs qui évaluent leur service de covoiturage comme étant très efficace, covoiturent depuis plus de 36 mois (31,8%). Vient ensuite, parmi le groupe de covoitureurs très satisfaits, celui qui covoiture depuis 13 à 24 mois (19,9%) (tableau 45).

La répartition des covoitureurs qui considèrent leur service de covoiturage comme étant satisfaisant, en fonction des différentes périodes de covoiturage, est relativement uniforme. Elle varie de 10,4 à 20,8%.

En ce qui a trait aux covoitureurs qui évaluent comme étant mauvais leur service de covoiturage, la plupart d'entre eux covoiturent depuis moins de 3 mois (33,3%). Suivent les groupes de covoitureurs qui covoiturent depuis 3 à 6 mois et depuis 13 à 24 mois (20,8%).

TABLEAU 45

NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL VS ÉVALUATION DU SERVICE DE COVOITURAGE

| ÉVALUATION NOMBRE DE MOIS | TRÈS EFFICACE | | SATISFAISANT | | MAUVAIS | | NON SPÉCIFIÉ | |
|------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|------------------------|-------------|-------------------|--------------|-------------------|
| | Nom- bre | % très effi- cace | Nom- bre | % satis- faisant | Nom- bre | % mau- vais | Nom- bre | % non spécifié |
| MOINS DE 3 MOIS | 102 | 11,0 | 25 | 11,3 | 8 | 33,3 | 3 | 10,0 |
| 3 À 6 MOIS | 112 | 12,1 | 37 | 16,7 | 5 | 20,8 | 3 | 10,0 |
| 7 À 12 MOIS | 130 | 14,0 | 41 | 18,6 | 1 | 4,2 | 2 | 6,7 |
| 13 À 24 MOIS | 184 | 19,9 | 46 | 20,8 | 5 | 20,8 | 5 | 16,7 |
| 25 À 36 MOIS | 96 | 10,4 | 23 | 10,4 | 0 | 0,0 | 1 | 3,3 |
| PLUS DE 36 MOIS | 294 | 31,8 | 46 | 20,8 | 1 | 4,2 | 4 | 13,3 |
| NON SPÉCIFIÉ | 8 | 0,9 | 3 | 1,4 | 4 | 16,7 | 12 | 40,0 |
| TOTAL | 926 | 100,0 | 221 | 100,0 | 24 | 100,0 | 30 | 100,0 |

6.8 NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL VS NOMBRE DE COVOITUREURS PAR VÉHICULE

Indépendamment du nombre de covoitureurs par véhicule, le covoiturage semble pratiqué, en majorité, depuis plus de 36 mois (23,4 à 50,0%) (tableau 46).

Il est également intéressant de constater que ce sont les covoitureurs qui voyagent à 3 depuis plus de 36 mois qui sont les plus fréquents. Viennent ensuite ceux qui covoiturent à 4 et 2 depuis plus de 36 mois, puis ceux qui covoiturent à 3 depuis 13 à 24 mois.

6.9 NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL VS FRÉQUENCE DU TEMPS SUPPLÉMENTAIRE

La fréquence du temps supplémentaire ne semble pas avoir d'effet sur la durée du covoiturage (tableau 47).

Que les covoitureurs fassent fréquemment, rarement ou jamais de temps supplémentaire, ils pratiquent, en majorité, le covoiturage depuis plus de 36 mois (25,6 à 31,3%) ou de 13 à 24 mois (19,8 à 21,4%).

Par contre, ceux qui font régulièrement du temps supplémentaire, pratiquent autant le covoiturage depuis moins de 3 mois (19,5%) que de 3 à 6 mois (17,9%), 13 à 24 mois (20,3%) ou plus de 36 mois (18,7%).

TABLEAU 46

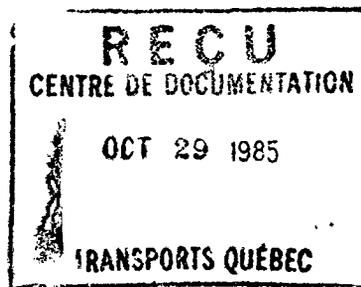
NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL VS NOMBRE DE COVOITUREURS PAR VÉHICULE

| NOMBRE DE MOIS NOMBRE DE COVOITUREURS PAR VÉHICULE | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | | 6 ET PLUS | | NON SPÉCIFIÉ | |
|---|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|-----------|---------|--------------|---------|
| | NOMBRE | % (2) | NOMBRE | % (3) | NOMBRE | % (4) | NOMBRE | % (5) | NOMBRE | % (6 +) | NOMBRE | %(n.s.) |
| MOINS DE 3 MOIS | 71 | 17,6 | 45 | 9,9 | 14 | 5,9 | 3 | 5,5 | 5 | 15,6 | 0 | 0,0 |
| 3 À 6 MOIS | 63 | 15,6 | 73 | 16,1 | 15 | 6,4 | 3 | 5,5 | 2 | 6,3 | 1 | 4,8 |
| 7 À 12 MOIS | 65 | 16,1 | 77 | 17,0 | 24 | 10,2 | 5 | 9,1 | 0 | 0,0 | 3 | 14,3 |
| 13 À 24 MOIS | 69 | 17,1 | 96 | 21,2 | 57 | 24,1 | 12 | 21,8 | 4 | 12,5 | 2 | 9,5 |
| 25 À 36 MOIS | 33 | 8,2 | 50 | 11,0 | 24 | 10,2 | 7 | 12,7 | 5 | 15,6 | 1 | 4,8 |
| PLUS DE 36 MOIS | 97 | 24,0 | 106 | 23,4 | 99 | 41,9 | 24 | 43,6 | 16 | 50,0 | 3 | 14,3 |
| NON SPÉCIFIÉ | 6 | 1,5 | 6 | 1,3 | 3 | 1,3 | 1 | 1,8 | 0 | 0,0 | 11 | 52,4 |
| TOTAL | 404 | 100,0 | 453 | 100,0 | 236 | 100,0 | 55 | 100,0 | 32 | 100,0 | 21 | 100,0 |

TABLEAU 47

NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL VS FRÉQUENCE DU TEMPS SUPPLÉMENTAIRE

| NOMBRE DE MOIS \ TEMPS SUPPLÉMENTAIRE | FRÉQUEMMENT | | RÉGULIÈREMENT | | RAREMENT | | JAMAIS | | NON SPÉCIFIÉ | |
|---------------------------------------|-------------|---------|---------------|--------|----------|------------|--------|----------|--------------|--------|
| | NOMBRE | % fréq. | NOMBRE | % rég. | NOMBRE | % rarement | NOMBRE | % jamais | NOMBRE | % n.s. |
| MOINS DE 3 MOIS | 18 | 15,4 | 24 | 19,5 | 63 | 8,7 | 32 | 14,5 | 1 | 5,9 |
| 3 À 6 MOIS | 16 | 13,7 | 22 | 17,9 | 87 | 12,0 | 30 | 13,6 | 2 | 11,8 |
| 7 À 12 MOIS | 13 | 11,1 | 13 | 10,6 | 118 | 16,3 | 29 | 13,1 | 1 | 5,9 |
| 13 À 24 MOIS | 25 | 21,4 | 25 | 20,3 | 143 | 19,8 | 45 | 20,4 | 2 | 11,8 |
| 25 À 36 MOIS | 10 | 8,6 | 14 | 11,4 | 79 | 10,9 | 17 | 7,7 | 0 | 0,0 |
| PLUS DE 36 MOIS | 30 | 25,6 | 23 | 18,7 | 226 | 31,3 | 62 | 28,1 | 4 | 23,5 |
| NON SPÉCIFIÉ | 5 | 4,3 | 2 | 1,6 | 7 | 1,0 | 6 | 2,7 | 7 | 41,2 |
| TOTAL | 117 | 100,0 | 123 | 100,0 | 723 | 100,0 | 221 | 100,0 | 17 | 100,0 |



6.10 TEMPS GAGNÉ OU PERDU PAR RAPPORT AU MODE DE TRANSPORT AVANT COVOITURAGE

Le tableau 48 montre le temps gagné ou perdu en covoiturage. Dans l'ensemble pour l'échantillon, en faisant exception de ceux qui ont des temps de covoiturage de 70,0 et 8,0 minutes puisqu'ils représentent seulement 0,6% de l'ensemble des covoitureurs (tableau H-14), le temps pris pour voyager en covoiturage tend à être le même (27,9 à 31,0 minutes). Ainsi toute différence de temps ne peut être due qu'au mode de transport avant covoiturage.

TABLEAU 48

TEMPS GAGNÉ OU PERDU PAR RAPPORT AU MODE DE TRANSPORT AVANT
COVOITURAGE

| MODE AVANT COVOITURAGE | TEMPS AVANT COVOITURAGE (MIN) | TEMPS EN COVOITURAGE (MIN) | TEMPS GAGNÉ OU PERDU EN COVOITURAGE (MIN) |
|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------------|---|
| AUTO SOLO | 26,6 (0,5)* | 29,7 (0,6) | - 3,1 (0,2) |
| AUTO SOLO + TRANSPORT EN COMMUN | 54,3 (4,2) | 31,0 (2,1) | 23,3 (3,9) |
| AUTO GROUPE | 29,8 (1,3) | 30,9 (1,2) | - 1,1 (0,7) |
| AUTO GROUPE + TRANSPORT EN COMMUN | 58,9 (4,9) | 27,9 (1,9) | 31,0 (5,1) |
| TRANSPORT EN COMMUN + AUTRE | 90,0 (0,0) | 70,0 (25,0) | 20,0 (25,0) |
| TRANSPORT EN COMMUN | 63,9 (1,5) | 28,2 (0,9) | 35,8 (1,2) |
| AUTRE | 21,4 (4,4) | 8,0 (1,2) | 13,4 (5,2) |

* les écarts-types sont inscrits entre parenthèses.

En se référant au tableau H-14 de l'annexe H, il est possible de constater que 29,8% des covoitureurs sont favorisés au niveau du temps de parcours alors que 67,9% ne le sont pas.

Cependant le temps perdu par certains covoitureurs (1,1 à 3,1 minutes) est minime comparé à celui gagné par d'autres covoitureurs (23,3 à 35,8 minutes).

6.11 PRATIQUE ACTUELLE DU COVOITURAGE VS MODE DE TRANSPORT AVANT COVOITURAGE

L'ancien mode de transport ne semble pas avoir d'effet sur la pratique actuelle du covoiturage. Les répartitions des covoitureurs, par rapport au mode de transport avant covoiturage, sont sensiblement les mêmes que le covoitureur pratique encore ou non le covoiturage.

Le tableau 49 permet également de constater que la majorité des covoitureurs actuels sont d'anciens conducteurs seuls.

TABLEAU 49

PRATIQUE ACTUELLE DU COVOITURAGE VS MODE DE TRANSPORT AVANT COVOITURAGE

| MODE AVANT COVOITURAGE \ COVOITURAGE ACTUELLEMENT | OUI | | NON | | NON SPÉCIFIÉ | |
|---|--------|-------|--------|-------|--------------|----------------|
| | Nombre | % oui | Nombre | % non | Nombre | % non spécifié |
| AUTO SOLO | 524 | 55,9 | 113 | 45,0 | 4 | 30,8 |
| AUTO GROUPE | 144 | 15,4 | 30 | 12,0 | 0 | 0,0 |
| AUTO SOLO + TRANSPORT EN COMMUN | 25 | 2,7 | 17 | 6,8 | 1 | 7,7 |
| AUTO GROUPE + TRANSPORT EN COMMUN | 20 | 2,1 | 8 | 3,2 | 0 | 0,0 |
| TRANSPORT EN COMMUN | 208 | 22,2 | 77 | 30,7 | 2 | 15,4 |
| TRANSPORT EN COMMUN + AUTRE | 0 | 0,0 | 2 | 0,8 | 0 | 0,0 |
| AUTRE | 4 | 0,4 | 1 | 0,4 | 0 | 0,0 |
| NON SPÉCIFIÉ | 12 | 1,3 | 3 | 1,2 | 6 | 46,2 |
| TOTAL | 937 | 100,0 | 251 | 100,0 | 13 | 100,0 |

6.12 PRATIQUE ACTUELLE DU COVOITURAGE VS ORGANISATEUR DU COVOITURAGE

L'organisateur du covoiturage ne semble pas avoir d'influence sur la continuité de la pratique du covoiturage. En effet, les répartitions des covoitureurs, en fonction de l'organisateur de covoiturage, sont à peu près les mêmes que le covoitureur pratique encore ou non le covoiturage (tableau 50).

Ainsi, 65,9% des covoitureurs actuels et 49,4% des ex-covoitureurs ont (ou avaient) pour organisateur le covoitureur interrogé.

TABLEAU 50

PRATIQUE ACTUELLE DU COVOITURAGE VS ORGANISATEUR DU COVOITURAGE

| ORGANISATEUR \ COVOITURAGE ACTUELLEMENT | OUI | | NON | | NON SPÉCIFIÉ | |
|---|--------|-------|--------|-------|--------------|----------------|
| | Nombre | % oui | Nombre | % non | Nombre | % non spécifié |
| COVOITUREUR INTERROGÉ | 617 | 65,9 | 124 | 49,4 | 2 | 15,4 |
| EMPLOYEUR | 63 | 6,7 | 10 | 4,0 | 1 | 7,7 |
| COLLÈGUES DE TRAVAIL | 193 | 20,6 | 58 | 23,1 | 1 | 7,7 |
| AMIS, VOISINS | 30 | 3,2 | 10 | 4,0 | 0 | 0,0 |
| MEMBRES FAMILLE IMMÉDIATE | 21 | 2,2 | 3 | 1,2 | 0 | 0,0 |
| COVOITURAGE QUÉBEC | 3 | 0,3 | 1 | 0,4 | 0 | 0,0 |
| AUTRE | 2 | 0,2 | 19 | 7,6 | 1 | 7,7 |
| NON SPÉCIFIÉ | 8 | 0,9 | 26 | 10,4 | 8 | 61,5 |
| TOTAL | 937 | 100,0 | 251 | 100,0 | 13 | 100,0 |

6.13 STATUT DES COVOITUREURS VS STATUT DES COLLÈGUES DE COVOITURAGE

Les covoitureurs ont tendance à voyager avec des gens qui occupent le même statut qu'eux dans l'entreprise (tableau 51).

Ainsi 37,8% des cadres dirigeants covoiturent avec des cadres dirigeants; 57,6% des professionnels avec des professionnels; 68,6% des employés non professionnels avec des employés non professionnels et 78,6% des étudiants avec des étudiants.

TABLEAU 51

STATUT DES COVOITUREURS VS STATUT DES COLLÈGUES DE COVOITURAGE

| STATUT DES COVOITUREURS | CADRE DIRIGEANT | | EMPLOYÉ PROFESSIONNEL | | EMPLOYÉ NON PROFESSIONNEL | | ÉTUDIANT | | À LEUR COMPTE | | NON SPÉCIFIÉ | |
|----------------------------|--------------------|------------|--------------------------|---------------|------------------------------|-------------------|----------|---------------|---------------|--------------------|--------------|-----------|
| | NOMBRE | % cadre | NOMBRE | % profess. | NOMBRE | % non profess. | NOMBRE | % étudiant | NOMBRE | % à leur compte | NOMBRE | % n.s. |
| CADRE DIRIGEANT | 42 | 37,8 | 12 | 4,9 | 25 | 3,3 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 2 | 3,6 |
| EMPLOYÉ PROFESSIONNEL | 17 | 15,3 | 140 | 57,6 | 89 | 11,7 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 3 | 5,4 |
| EMPLOYÉ NON PROFESSIONNEL | 37 | 33,3 | 67 | 27,6 | 523 | 68,6 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 11 | 19,6 |
| ÉTUDIANT | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 | 0,1 | 22 | 78,6 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 |
| À LEUR COMPTE | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 |
| NON SPÉCIFIÉ | 15 | 13,5 | 24 | 9,9 | 124 | 16,3 | 6 | 21,4 | 1 | 100,0 | 40 | 71,4 |
| TOTAL | 111 | 100,0 | 243 | 100,0 | 762 | 100,0 | 28 | 100,0 | 1 | 100,0 | 56 | 100,0 |

6.14 NOMBRE DE CHANGEMENTS DE PARTENAIRES VS NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL

La majorité des covoitureurs ne changent pas de partenaires de covoiturage. Cependant la répartition de ces covoitureurs varie selon le nombre de mois de covoiturage (tableau 52).

Ainsi, la répartition des covoitureurs qui n'ont jamais changé de partenaires passe de 81,9% (moins de 3 mois de covoiturage) à 57,7% (plus de 36 mois de covoiturage).

TABLEAU 52

NOMBRE DE CHANGEMENTS DE PARTENAIRES VS NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL

| NOMBRE DE CHANGEMENTS \ NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE | MOINS DE 3 MOIS | | 3 À 6 MOIS | | 7 À 12 MOIS | | 13 À 24 MOIS | | 25 À 36 MOIS | | PLUS DE 36 MOIS | | NON SPÉCIFIÉ | |
|---|-----------------|---------|------------|---------|-------------|----------|--------------|----------|--------------|----------|-----------------|---------|--------------|---------|
| | NOMBRE | % (- 3) | NOMBRE | % (3-6) | NOMBRE | % (7-12) | NOMBRE | %(13-24) | NOMBRE | %(25-36) | NOMBRE | %(36 +) | NOMBRE | %(n.s.) |
| 0 | 113 | 81,9 | 126 | 80,3 | 131 | 75,3 | 159 | 66,3 | 81 | 67,5 | 199 | 57,7 | 14 | 51,9 |
| 1 | 8 | 5,8 | 7 | 4,5 | 17 | 9,8 | 39 | 16,3 | 13 | 10,8 | 34 | 9,9 | 0 | 0,0 |
| 2 | 11 | 8,0 | 13 | 8,3 | 9 | 5,2 | 18 | 7,5 | 12 | 10,0 | 38 | 11,0 | 2 | 7,4 |
| 3 | 1 | 0,7 | 5 | 3,2 | 12 | 6,9 | 9 | 3,7 | 8 | 6,7 | 30 | 8,7 | 0 | 0,0 |
| PLUS DE 3 | 3 | 2,2 | 4 | 2,5 | 4 | 2,3 | 11 | 4,6 | 5 | 4,2 | 39 | 11,3 | 0 | 0,0 |
| NON SPÉCIFIÉ | 2 | 1,5 | 2 | 1,3 | 1 | 0,6 | 4 | 1,7 | 1 | 0,8 | 5 | 1,5 | 11 | 40,7 |
| TOTAL | 138 | 100,0 | 157 | 100,0 | 174 | 100,0 | 240 | 100,0 | 120 | 100,0 | 345 | 100,0 | 27 | 100,0 |



Conclusion

7. CONCLUSION

Il avait été estimé dans le rapport **Enquête auprès des covoitureurs de la région de Montréal: Méthodologie** (2) que 3 250 covoitureurs "réguliers" devaient être rejoints dans le territoire de l'enquête O-D 1982 pour obtenir une certitude scientifique ou une marge d'erreur négligeable.

Or, les covoitureurs sont difficiles à cerner car ils ne sont pas fichés systématiquement. Au total, 1 201 covoitureurs ont été rejoints dans les entreprises, 113 par des personnes-contacts (covoitureurs rejoints directement) et 33 par un organisme municipal. La taille réduite de ces échantillons ne permet pas d'atteindre la certitude scientifique, les marges d'erreur ont donc été calculées. Ces marges d'erreurs apparaissent dans les tableaux du rapport lorsqu'elles sont significatives.

Les résultats ne peuvent pas être compilés globalement parce qu'il y a eu 3 formes d'échantillonnage. Ce sont les résultats recueillis via les entreprises qui font l'objet du présent rapport. Ces résultats permettent de dresser le portrait du covoitureur de la région de Montréal et de sonder son opinion sur son service de covoiturage.

Il est à noter que certains covoitureurs interrogés résident à l'extérieur du territoire de l'enquête O-D 1982. Ceci s'explique par le fait que les covoitureurs ont été rejoints à leur lieu de travail et qu'il n'y a pas eu de contrôle strict sur les zones d'origine. Il en est de même pour la régularité du covoiturage et l'âge du répondant. Tous les questionnaires ont toutefois été conservés lors de la compilation des résultats.

RENVOIS BIBLIOGRAPHIQUES

- (1) Daniel Fleishman - Martin Flusberg et al. - Paratransit for the Work Trip: Commuter Ridesharing - U.S. Department of Transportation, janvier 1982.
- (2) Louise Loïselle - Michèle St-Jacques - Enquête auprès des covoit-
reurs de la région de Montréal: méthodologie - D.G.T.T.P., août
1985.

Annexes

ANNEXE A

QUESTIONNAIRE



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du transport
terrestre des personnes

1410, rue Stanley
10e étage
Montréal, Québec
H3A 1P9
Tél.: (514) 873-5467



Covoiturage
Québec inc.
425 ouest, avenue Viger
Bureau 600,
Montréal, Québec
H2Z 1W9
Tél.: (514) 873-5463

SI VOUS FAITES OU AVEZ DÉJÀ FAIT

DU COVOITURAGE, *

VEUILLEZ, S.V.P., REMPLIR CE

QUESTIONNAIRE

- * Le covoiturage est un mode de transport privé par lequel un groupe de personnes demeurant au même endroit, ou à proximité, ou le long d'une route commune, voyage ensemble entre leur résidence et leur lieu de travail.

MERCI DE VOTRE COOPÉRATION

Ce questionnaire ne requiert qu'environ 12 minutes de votre temps. Vos réponses serviront à dresser le bilan des expériences de covoiturage actuelles ou passées et éventuellement à proposer des mesures pour favoriser et promouvoir le covoiturage au Québec.

Nous vous remercions de bien vouloir répondre à toutes les questions.

NOTE: . Si vous ne "covoiturez" plus mais que vous l'avez déjà fait dans le passé, répondez au questionnaire EN VOUS RÉFÉRANT À VOTRE DERNIÈRE EXPÉRIENCE DE COVOITURAGE.

. Si vous faites partie maintenant d'un groupe de "covoituteurs", répondez EN VOUS RÉFÉRANT À VOTRE EXPÉRIENCE ACTUELLE DE COVOITURAGE.

SÉRIE 2: INTÉRÊT POUR LE COVOITURAGE

Cette partie-ci permet de connaître votre intérêt pour le covoiturage.

RAPPEL : VOUS DEVEZ RÉPONDRE EN FONCTION DE L'ÉPOQUE OÙ VOUS FAISIEZ DU COVOITURAGE.

1. Est-ce qu'il y a un système de transport en commun adéquat près de chez-vous?

1 oui 2 non

2. Depuis combien de mois "covoiturez-vous" avec votre service de covoiturage actuel?

1 moins de 3 mois 4 entre 13 à 24 mois
 2 entre 3 à 6 mois 5 entre 25 à 36 mois
 3 entre 7 à 12 mois 6 plus de 36 mois

3. Durant la semaine de travail, faites-vous du covoiturage de façon:

régulière: 1 tous les jours
 2 les mêmes jours à chaque semaine ou mois

3 irrégulière (spécifiez)

4. Êtes-vous?

1 passager 2 conducteur 3 passager ou conducteur cela varie

5. Vous utilisez le covoiturage:

1 uniquement à l'aller 3 à l'aller ou au retour
 2 uniquement au retour 4 à l'aller et au retour

6. La durée du trajet domicile-travail avec votre mode de transport précédent (avant le covoiturage) était, en moyenne, de:

..... minutes (à l'aller seulement)

7. La durée du trajet domicile-travail en covoiturage est, en moyenne, de:

..... minutes (à l'aller seulement)

Série 2 (suite)

8. Quelle est la raison principale qui vous a amené à faire du covoiturage?

(Cochez une seule case)

- 1 c'est plus agréable au point de vue "contacts humains" que le transport en commun
- 2 c'est plus confortable que le transport en commun
- 3 le transport en commun n'est pas adéquat
- 4 c'est une possibilité de réduire la fatigue de la conduite
- 5 c'est une bonne économie de temps
- 6 cela réduit les frais de transport
- 7 autre (spécifiez)

9. Comment évaluez-vous votre service de covoiturage?

- 1 très efficace
- 2 satisfaisant mais il y a place pour amélioration
- 3 mauvais

Suggérez une façon de l'améliorer:

10. Votre service de covoiturage est-il encore en opération?

- 1 oui Depuis combien de mois fonctionne-t-il?
- 2 non
 - ↳ Pourquoi?
 - ↳ Combien de mois a-t-il fonctionné?
- 3 Je ne sais pas.

11. Faites-vous encore du covoiturage?

- 1 oui
- 2 non Pourquoi?

12. Avez-vous l'intention de continuer à faire (ou refaire) du covoiturage?

- 1 oui
- 2 non Pourquoi?

SÉRIE 3: ORGANISATION DU COVOITURAGE

Les réponses de cette série permettront d'avoir une idée sur l'organisation de votre système de covoiturage.

RAPPEL : VOUS DEVEZ RÉPONDRE EN FONCTION DE L'ÉPOQUE OÙ VOUS FAISIEZ DU COVOITURAGE.

1. Quel était votre mode de transport avant le covoiturage?

- automobile
 - 1 conducteur seul
 - 2 conducteur avec passagers
 - 3 passager

- transport en commun *
 - 4 train de banlieue
 - 5 autobus
 - 6 métro

* Note: Vous pouvez cocher plus d'une case.

7 autre (spécifiez):

2. Qui vous a motivé à faire du covoiturage?

- 1 médias (journaux, radio, télévision)
- 2 dépliant publicitaire
- 3 amis, voisins
- 4 Covoiturage Québec
- 5 collègues de travail
- 6 employeur
- 7 autre (spécifiez):

3. Qui organise votre service de covoiturage, maintenant ?

- 1 vous-même
- 2 votre employeur
- 3 des collègues de travail
- 4 des voisins, amis
- 5 des membres de votre famille
- 6 Covoiturage Québec
- 7 autre (spécifiez):

4. Comment covoiturez-vous?

- avec l'automobile appartenant à une personne du groupe:
 - 1 toujours la même automobile
 - 2 vous alternez d'automobile
- avec une automobile:
 - 3 fournie pour covoiturage seulement
 - 4 achetée ou louée en groupe, pour covoiturage seulement
- avec une fourgonnette (minibus):
 - 5 fournie pour covoiturage seulement
 - 6 achetée ou louée en groupe, pour covoiturage seulement
- 7 autre (spécifiez):

Série 3 (suite)

5. En général, lorsque vous faites du covoiturage, comment vous rendez-vous au lieu de rencontre?

- 1 vous utilisez votre automobile
- 2 vous marchez
- 3 vous employez le transport en commun
- 4 vous ne vous déplacez pas, on passe vous chercher
- 5 autre (spécifiez):

6. Normalement, combien de personnes voyagent dans le même véhicule que vous?

- 1 vous, plus une autre personne
- 2 vous, plus deux autres personnes
- 3 vous, plus trois autres personnes
- 4 vous, plus quatre autres personnes
- 5 autre (spécifiez):

7. Avec qui covoiturez-vous?

- collègues de travail:
 - 1 de la même entreprise
 - 2 d'entreprises différentes
- 3 amis, voisins
- 4 membres de votre famille immédiate
- 5 autre (spécifiez):

8. Si vous covoiturez avec des collègues de travail, la majorité de ceux-ci est:

- 1 cadre dirigeant (spécifiez):
- employé:
 - 2 professionnel (spécifiez):
 - 3 autre (spécifiez):
- 4 étudiant
- 5 à leur compte (spécifiez):

9. Pour le même trajet, combien de fois avez-vous été obligé de changer de partenaires (de covoiturage)?

- 1 aucune fois
- 2 une fois
- 3 deux fois
- 4 trois fois
- 5 plus de trois fois (spécifiez):

10. Votre horaire de travail est:

- 1 fixe (toujours les mêmes heures aux mêmes jours)
- 2 variable (tous les autres cas)

11. Vous faites du temps supplémentaire:

- 1 fréquemment
- 2 régulièrement
- 3 rarement
- 4 jamais

SÉRIE 4: COMMENTAIRES, SUGGESTIONS

Voici l'occasion de donner votre opinion.

RAPPEL : VOUS DEVEZ RÉPONDRE EN FONCTION DE L'ÉPOQUE OÙ VOUS FAISIEZ DU COVOITURAGE.

1. Nommez les deux (2) principaux avantages de **votre** service de covoiturage:

1)

2)

2. Nommez les deux (2) principaux inconvénients de **votre** service de covoiturage:

1)

2)

3. Croyez-vous que des mesures pourraient être entreprises pour favoriser le covoiturage en général?

non - Pourquoi?

oui - Donnez un ordre de priorité aux suggestions suivantes, en numérotant les cases correspondantes de 1 (la plus importante) à 6 (la moins importante).

- aire de stationnement réservée
- tarification privilégiée pour le stationnement
- voie de circulation réservée aux "covoitureurs" durant les périodes de pointe
- création d'un club de covoiturage
- formation de groupes de covoiturage
- autre (spécifiez):

4. Suggestions, commentaires:
.....
.....
.....
.....
.....
.....



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du transport
terrestre des personnes

1410, rue Stanley
10e étage
Montréal, Québec
H3A 1P9
Tel.: (514) 873-5467



Covoiturage
Québec inc.
425 ouest, avenue Viger
Bureau 600,
Montréal, Québec
H2Z 1W9
Tel.: (514) 873-5463

IF YOU ARE OR EVER HAVE BEEN A PARTICIPANT

IN A CARPOOL *

PLEASE COMPLETE THIS

QUESTIONNAIRE

- * Carpooling is defined as a private transportation mode which allows a group of people, living in the same residence, near each other, or along a common route, to travel together between their homes and their places of work. The term is used in this questionnaire to cover not only carpooling in privately owned cars, but also car sharing with or without fee, commuter clubs, vanpooling, pick-up truckpooling and privately owned or rented (by individuals or groups) minibuses.

**THANK YOU FOR PARTICIPATING IN THIS SURVEY AND
FOR YOUR COOPERATION IN COMPLETING THIS QUESTIONNAIRE**

It will take about 12 minutes of your time to complete this questionnaire. From your answers, present or past experiences with carpooling can be tabulated and proposals can be developed to facilitate and promote carpooling in Québec.

We would ask you to answer all questions and we thank you for your cooperation.

NOTE: . If you no longer participate in a "carpool" but did so in the past, we ask you to base your replies to the questionnaire ON YOUR MOST RECENT EXPERIENCE OF CARPOOLING.

. If you are now a member of a carpool, please base your replies ON YOUR CURRENT CARPOOL EXPERIENCE.

PART 2: INTEREST IN CARPOOLING

Your interest in carpooling is the most important aspect in this part of the questionnaire

PLEASE REMEMBER: YOUR ANSWERS ARE TO BE BASED ON THE PERIOD WHEN YOU PARTICIPATED IN A CARPOOL.

1. Does an adequate public transportation system exist in your neighbourhood?

- yes no

2. For how many months have you participated in your present carpool?

- less than 3 months 13 to 24 months
 3 to 6 months 25 to 36 months
 7 to 12 months more than 36 months

3. During the work week, how often do you carpool?

- regularly: every day
 the same days of each week or month
 occasionally (specify)

4. Are you?

- passenger driver sometimes passenger, sometimes driver

5. You use the carpool:

- to work only to work or to return home
 to return home only both ways

6. Previous to your participation in carpooling, your average trip time, between home and place of work, using your previous mode of transport was:

..... minutes (one way only)

7. Your average trip time by carpool between home and place of work is:

..... minutes (one way only)

PART 3: ORGANIZATION OF CARPOOLING

Your answers to this part of the questionnaire will give an idea of the organization of your carpool.

PLEASE REMEMBER: YOUR ANSWERS ARE TO BE BASED ON THE PERIOD WHEN YOU PARTICIPATED IN A CARPOOL.

1. What transportation mode did you use prior to carpooling?

- car  driver only
 driver with passengers
 passenger
- public transportation *  commuter train
 bus
 métro

* Note: You may check more than one box.

other (specify):

2. What influenced you to join a carpool?

- media (newspapers, radio, television)
 publicity pamphlet
 friends, neighbours
- Covoiturage Québec
 colleagues at work
 employer
 other (specify):

3. Who presently organizes your carpool?

- yourself
 your employer
 colleagues at work
- neighbours, friends
 members of your family
 Covoiturage Québec
 other (specify):

4. How do you carpool?

- car belonging to one person in the group:  always the same car
 rotation of cars belonging to various members of the group
- using a car:  provided only for carpooling
 bought or rented by the group for use only in carpooling
- van (minibus):  provided only for carpooling
 bought or rented by the group for use only in carpooling
- other (specify):

Part 3 (cont'd)

5. In general, when you carpool, how do you travel to the meeting point?

- 1 using your own car
- 2 on foot
- 3 by public transportation
- 4 picked up at home
- 5 other (specify):

6. Under normal circumstances, how many people travel with you in the same vehicle?

- 1 you, plus one other person
- 2 you, plus two other persons
- 3 you, plus three other persons
- 4 you, plus four other persons
- 5 other (specify):

7. With whom do you carpool?

- colleagues at work:
 - 1 with your company
 - 2 with other companies
- 3 friends, neighbours
- 4 members of your immediate family
- 5 other (specify):

8. If you carpool with colleagues at work, what positions do the majority of them hold?

- 1 management level (specify):
- employee:
 - 2 professional (specify):
 - 3 other (specify):
- 4 student
- 5 in business for themselves (specify)

9. For the same trip, how often have you had to change carpooling partners?

- 1 never
- 2 once
- 3 twice
- 4 three times
- 5 more than three times (specify):

10. What is your work schedule?

- 1 fixed (always the same hours on the same days)
- 2 variable (all other cases)

11. Do you work overtime?

- 1 frequently
- 2 regularly
- 3 occasionally
- 4 never

PART 4: COMMENTS, SUGGESTIONS

In this part, please express your opinions.

PLEASE REMEMBER: YOUR ANSWERS ARE TO BE BASED ON THE PERIOD WHEN YOU PARTICIPATED IN A CARPOOL.

1. Name the two (2) principal advantages you have derived from your carpool:

1)

2)

2. Name the two (2) principal disadvantages you find in your carpool:

1)

2)

3. Do you believe that measures could be taken to favour carpooling in general?

no - Why?

yes - Please give an order of priority to the following suggestions, numbering the relevant boxes from 1 (the most important) to 6 (the least important).

- reserved parking area
- special advantageous rates for parking
- traffic lane reserved for "carpools" during peak periods
- creation of a carpooling club
- formation of carpooling groups
- other (specify):

4. Suggestions, comments:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

ANNEXE B

RÉPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE OCCUPÉE

B.1 RÉPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE OCCUPÉE

Les tableaux qui suivent comptent 129 municipalités. Or le territoire de l'enquête O-D 1982 de la C.T.C.U.M. comprend 130 municipalités. La 130^e municipalité est celle de Kahnawake.

Dans les tableaux, il n'y a aucune indication concernant cette municipalité parce qu'il n'y a à peu près pas de statistiques sur la réserve indienne de Kahnawake.

Les populations actives occupées, réparties par municipalité, par groupe d'âge et par sexe, proviennent d'une manipulation, par le Bureau de la Statistique du Québec, des données du recensement 1981 de Statistique Canada.

Seules les données de population pour la municipalité de Saint-Léonard n'ont pas été fournies. Elles ont alors été tirées du catalogue 93-X-941 (E-575) de Statistique Canada *, recensement 1981. Seule l'information sur la population active occupée, 15 ans et plus, était disponible.

En examinant les données fournies par le Bureau de la Statistique du Québec, il a été possible d'estimer la répartition 15-24 ans par rapport à la population 15-64 ans pour la municipalité de Saint-Léonard.

Quant à la population 18 à 24 ans, elle a été calculée en faisant l'hypothèse que la répartition de la population entre 15 et 24 ans est uniforme.

* STATISTIQUE CANADA - population, logements privés occupés, ménages privés et familles de recensement et familles économiques dans les ménages privés - catalogue 93-X-941 (E-575), recensement 1981.

La population 25-64 ans est obtenue en soustrayant la population 15-24 ans de la population 15-64 ans.

Connaissant ainsi les populations 18-24 ans et 25-64 ans, la population active occupée 18-64 ans peut être déterminée.

La répartition des personnes actives occupées professionnelles a été effectuée comme précédemment. Sont considérées comme professionnelles, les personnes qui ont acquis un grade universitaire (baccalauréat ou premier grade professionnel, certificat universitaire supérieur au baccalauréat, maîtrise, doctorat).

TABLEAU B-1

| RÉPARTITION DES PERSONNES ACTIVES OCUPÉES SELON LES MUNICIPALITÉS DE L'ENQUÊTE Q-D'82 DE LA C.T.C.U.M. ET SELON LE SEXE | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|-------|-------|----------|--------|----|-----------|-------|-------|----------|--------|
| MUNICIPALITÉS | HOMME | | | | | | FEMME | | | | |
| | ÂGE (ans) | | | | | | ÂGE (ans) | | | | |
| | 15-64 | 15-24 | 18-24 | 25-64 | 18-64 | 11 | 15-64 | 15-24 | 18-24 | 25-64 | 18-64 |
| Lafontaine | 1290 | 260 | 182 | 1030 | 1212 | 11 | 760 | 255 | 179 | 505 | 604 |
| Bellefeuille | 1595 | 275 | 193 | 1320 | 1513 | 11 | 860 | 270 | 189 | 590 | 779 |
| Laval | 76760 | 16310 | 11417 | 60450 | 71867 | 11 | 47965 | 13640 | 9548 | 34325 | 43873 |
| Montréal-Est | 1035 | 225 | 158 | 810 | 968 | 11 | 515 | 195 | 137 | 320 | 457 |
| Anjou | 10685 | 2195 | 1537 | 8490 | 10027 | 11 | 8175 | 2220 | 1554 | 5955 | 7509 |
| Montréal-Nord | 47385 | 10405 | 7284 | 36980 | 44264 | 11 | 34870 | 10365 | 7256 | 24505 | 31761 |
| Montréal | 248230 | 52175 | 36523 | 196055 | 232578 | 11 | 191525 | 50395 | 35277 | 141130 | 176407 |
| Outremont | 5680 | 780 | 546 | 4900 | 5446 | 11 | 5235 | 960 | 672 | 4275 | 4947 |
| Westmount | 5025 | 610 | 427 | 4415 | 4842 | 11 | 4400 | 675 | 473 | 3725 | 4198 |
| Verdun | 14870 | 2875 | 2013 | 11995 | 14008 | 11 | 10760 | 2920 | 2044 | 7840 | 9884 |
| Lasalle | 21250 | 4245 | 2972 | 17005 | 19977 | 11 | 16125 | 4440 | 3108 | 11685 | 14793 |
| Montréal-Ouest | 1510 | 225 | 158 | 1285 | 1443 | 11 | 1005 | 170 | 119 | 835 | 954 |
| Hampstead | 1020 | 220 | 154 | 1600 | 1754 | 11 | 1560 | 285 | 200 | 1275 | 1475 |
| Saint-Léonard | 23005 | 5751 | 4026 | 17253.60 | 21280 | 11 | 17590 | 4390 | 3078 | 13192.39 | 16271 |
| Sainte-Thérèse | 5180 | 1080 | 756 | 4100 | 4856 | 11 | 3065 | 975 | 683 | 2090 | 2773 |
| Lorraine | 1880 | 150 | 105 | 1730 | 1835 | 11 | 1070 | 135 | 95 | 935 | 1030 |
| Blainville | 3935 | 710 | 497 | 3225 | 3722 | 11 | 1880 | 475 | 333 | 1405 | 1738 |
| Bois-des-Filion | 1240 | 235 | 165 | 1005 | 1170 | 11 | 690 | 205 | 144 | 485 | 629 |
| Terrebonne | 3080 | 665 | 466 | 2415 | 2881 | 11 | 1660 | 525 | 368 | 1135 | 1503 |
| St-Louis-de-Terrebonne | 3980 | 575 | 403 | 3405 | 3808 | 11 | 2045 | 480 | 336 | 1565 | 1901 |
| Ste-Anne-des-Plaines | 1855 | 390 | 273 | 1465 | 1738 | 11 | 845 | 210 | 147 | 635 | 782 |
| St-Antoine | 1940 | 445 | 312 | 1495 | 1807 | 11 | 1235 | 410 | 287 | 825 | 1112 |
| St-Jérôme | 6235 | 1485 | 1040 | 4750 | 5790 | 11 | 4305 | 1300 | 910 | 3005 | 3915 |
| St-Pierre | 1380 | 355 | 249 | 1025 | 1274 | 11 | 870 | 230 | 161 | 640 | 801 |
| Lachine | 10200 | 2480 | 1736 | 7720 | 9456 | 11 | 6730 | 2040 | 1428 | 4690 | 6118 |
| Côte-St-Luc | 6665 | 1020 | 714 | 5645 | 6359 | 11 | 5570 | 980 | 686 | 4590 | 5276 |
| Mont-Royal | 4800 | 710 | 497 | 4098 | 4587 | 11 | 3685 | 660 | 462 | 3025 | 3487 |
| St-Laurent | 18055 | 3265 | 2286 | 14790 | 17076 | 11 | 14250 | 3140 | 2198 | 11110 | 13308 |
| Dorval | 5245 | 1020 | 714 | 4225 | 4939 | 11 | 3730 | 930 | 651 | 2800 | 3451 |
| Pointe-Claire | 7125 | 1110 | 777 | 6015 | 6792 | 11 | 4530 | 1015 | 711 | 3515 | 4226 |
| Roxboro | 1955 | 390 | 273 | 1565 | 1838 | 11 | 1085 | 300 | 210 | 785 | 995 |
| Dollard-des-Ormeaux | 11530 | 1745 | 1222 | 9785 | 11007 | 11 | 7540 | 1515 | 1061 | 6025 | 7086 |
| Kirkland | 3020 | 345 | 242 | 2675 | 2917 | 11 | 1795 | 275 | 193 | 1520 | 1713 |
| Beaconsfield | 5665 | 890 | 623 | 4775 | 5398 | 11 | 3090 | 735 | 515 | 2355 | 2870 |
| Baie-d'Urfé | 1050 | 135 | 95 | 915 | 1010 | 11 | 585 | 155 | 109 | 430 | 539 |

TABLEAU B-1 (suite)

| RÉPARTITION DES PERSONNES ACTIVES OCUPÉES SELON LES MUNICIPALITÉS DE L'ENQUÊTE O-D'82 DE LA C.T.C.U.M. ET SELON LE SEXE | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|-------|-------|-------|-------|--|-------|-------|-----------|-------|-------|--|
| MUNICIPALITÉS | HOMME | | | | | | | | FEMME | | | |
| | ÂGE (ans) | | | | | | | | ÂGE (ans) | | | |
| | 15-64 | 15-24 | 18-24 | 25-64 | 18-64 | | 15-64 | 15-24 | 18-24 | 25-64 | 18-64 | |
| Ste-Anne-de-Bellevue | 865 | 190 | 133 | 675 | 808 | | 620 | 170 | 119 | 450 | 569 | |
| Senneville | 280 | 40 | 28 | 240 | 268 | | 215 | 55 | 39 | 160 | 199 | |
| Pierrefonds | 11220 | 2220 | 1554 | 9000 | 10554 | | 7335 | 1980 | 1386 | 5355 | 6741 | |
| St-Raphaël-de-l'Île-Bizard | 1960 | 270 | 189 | 1690 | 1879 | | 1235 | 230 | 161 | 1005 | 1166 | |
| Ste-Genève | 770 | 215 | 151 | 555 | 706 | | 510 | 165 | 116 | 345 | 461 | |
| St-Mathieu | 455 | 80 | 56 | 375 | 431 | | 240 | 40 | 28 | 200 | 228 | |
| St-Philippe | 890 | 175 | 123 | 715 | 838 | | 435 | 115 | 81 | 320 | 401 | |
| La Prairie | 3020 | 625 | 438 | 2395 | 2833 | | 1720 | 505 | 354 | 1215 | 1569 | |
| Brossard | 14520 | 2480 | 1736 | 12040 | 13776 | | 9840 | 2250 | 1575 | 7590 | 9165 | |
| Cardiac | 2330 | 310 | 217 | 2020 | 2237 | | 1580 | 350 | 245 | 1230 | 1475 | |
| Ste-Catherine | 1735 | 345 | 242 | 1390 | 1632 | | 880 | 240 | 168 | 640 | 808 | |
| Richelieu | 580 | 145 | 102 | 435 | 537 | | 285 | 90 | 63 | 195 | 258 | |
| Delson | 1320 | 175 | 123 | 1145 | 1268 | | 665 | 150 | 105 | 515 | 620 | |
| St-Constant | 2850 | 535 | 375 | 2315 | 2690 | | 1430 | 350 | 245 | 1080 | 1325 | |
| St-Isidore | 655 | 125 | 88 | 530 | 618 | | 335 | 75 | 53 | 260 | 313 | |
| St-Patrice-de-Sherrington | 550 | 145 | 102 | 405 | 507 | | 300 | 110 | 77 | 190 | 267 | |
| St-Edouard | 385 | 75 | 53 | 230 | 283 | | 195 | 40 | 28 | 155 | 183 | |
| St-Michel | 525 | 145 | 102 | 380 | 482 | | 230 | 75 | 53 | 155 | 208 | |
| St-Rémi | 1510 | 365 | 256 | 1145 | 1401 | | 860 | 285 | 200 | 575 | 775 | |
| Ste-Martine | 565 | 125 | 88 | 440 | 528 | | 250 | 45 | 32 | 205 | 237 | |
| Mercier | 1725 | 330 | 231 | 1395 | 1626 | | 960 | 235 | 165 | 725 | 890 | |
| Léry | 615 | 185 | 74 | 510 | 584 | | 300 | 65 | 46 | 235 | 281 | |
| Châteauguay | 10195 | 1945 | 1362 | 8250 | 9612 | | 6070 | 1740 | 1218 | 4330 | 5548 | |
| Maple-Grove | 555 | 65 | 46 | 490 | 536 | | 255 | 70 | 49 | 185 | 234 | |
| Beauharnois | 1930 | 425 | 298 | 1505 | 1803 | | 970 | 320 | 224 | 650 | 874 | |
| Melocheville | 500 | 115 | 81 | 385 | 466 | | 210 | 65 | 46 | 145 | 191 | |
| St-Timothée | 1880 | 335 | 235 | 1545 | 1780 | | 855 | 250 | 175 | 605 | 780 | |
| Salaberry-de-Valleyfield | 7510 | 1655 | 1159 | 5855 | 7014 | | 4675 | 1300 | 910 | 3375 | 4285 | |
| Grande-Île | 805 | 170 | 119 | 635 | 754 | | 500 | 110 | 77 | 390 | 467 | |
| Pointe-du-Moulin | 75 | 5 | 4 | 70 | 74 | | 50 | 10 | 7 | 40 | 47 | |
| Île-Perrot | 1615 | 350 | 245 | 1265 | 1510 | | 940 | 325 | 228 | 615 | 843 | |
| Pincourt | 2390 | 320 | 224 | 2070 | 2294 | | 1480 | 360 | 252 | 1120 | 1372 | |
| Notre-Dame-de-l'Île-Perrot | 830 | 185 | 74 | 725 | 799 | | 530 | 75 | 53 | 455 | 508 | |
| Terrasse-Vaudreuil | 535 | 70 | 49 | 465 | 514 | | 380 | 110 | 77 | 270 | 347 | |
| Dorion | 1670 | 375 | 263 | 1295 | 1558 | | 1075 | 380 | 266 | 695 | 961 | |

TABLEAU B-1 (suite)

RÉPARTITION DES PERSONNES ACTIVES OCUPÉES SELON LES MUNICIPALITÉS
DE L'ENQUÊTE Q-D'82 DE LA C.T.C.U.M. ET SELON LE SEXE

| MUNICIPALITÉS | HOMME | | | | FEMME | | | | | |
|--------------------------|-----------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|------|
| | ÂGE (ans) | | | | ÂGE (ans) | | | | | |
| | 15-64 | 15-24 | 18-24 | 25-64 | 15-64 | 15-24 | 18-24 | 25-64 | 18-64 | |
| Vaudreuil | 2125 | 390 | 273 | 1735 | 2008 | 1175 | 250 | 175 | 925 | 1100 |
| Vaudreuil-sur-le-Lac | 170 | 30 | 21 | 140 | 161 | 105 | 30 | 21 | 75 | 96 |
| Ile-Cadieux | 20 | 0 | 0 | 20 | 20 | 10 | 0 | 0 | 10 | 10 |
| Hudson | 1190 | 190 | 133 | 1000 | 1133 | 620 | 155 | 109 | 465 | 574 |
| St-Lazare | 1235 | 175 | 123 | 1060 | 1183 | 660 | 170 | 119 | 490 | 609 |
| Très-St-Rédempteur | 105 | 10 | 7 | 95 | 102 | 35 | 0 | 0 | 35 | 35 |
| Ste-Madeleine-de-Rigaud | 620 | 95 | 67 | 525 | 592 | 300 | 110 | 77 | 270 | 347 |
| Pointe-Fortune | 80 | 0 | 0 | 80 | 80 | 40 | 5 | 4 | 35 | 39 |
| St-Eustache | 8175 | 1625 | 1138 | 6550 | 7688 | 4485 | 1485 | 984 | 3080 | 4064 |
| Deux-Montagnes | 2695 | 490 | 343 | 2205 | 2548 | 1520 | 375 | 263 | 1145 | 1408 |
| Ste-Marthe-sur-le-Lac | 1385 | 230 | 161 | 1155 | 1316 | 830 | 195 | 137 | 635 | 772 |
| Pointe-Calumet | 705 | 95 | 67 | 610 | 677 | 305 | 95 | 67 | 210 | 277 |
| St-Joseph-du-Lac | 635 | 155 | 109 | 540 | 649 | 285 | 85 | 60 | 200 | 260 |
| Oka | 360 | 75 | 53 | 285 | 338 | 155 | 20 | 14 | 135 | 149 |
| St-Placide | 310 | 60 | 42 | 250 | 292 | 140 | 45 | 32 | 95 | 127 |
| Mirabel | 3780 | 895 | 627 | 2885 | 3512 | 1785 | 595 | 417 | 1190 | 1607 |
| St-Colomban | 600 | 115 | 81 | 485 | 566 | 260 | 85 | 60 | 175 | 235 |
| St-Charles-sur-Richelieu | 105 | 20 | 14 | 85 | 99 | 50 | 25 | 18 | 25 | 43 |
| St-Charles | 315 | 60 | 42 | 255 | 297 | 175 | 25 | 18 | 150 | 168 |
| St-Mathias | 835 | 105 | 74 | 730 | 804 | 430 | 85 | 60 | 345 | 405 |
| St-Jean-Baptiste | 805 | 190 | 133 | 615 | 748 | 420 | 135 | 95 | 285 | 380 |
| Otterburn Park | 1140 | 100 | 70 | 1040 | 1110 | 530 | 95 | 67 | 435 | 502 |
| Mont St-Hilaire | 2725 | 465 | 326 | 2260 | 2586 | 1545 | 295 | 207 | 1250 | 1457 |
| Iberville | 2200 | 525 | 368 | 1675 | 2043 | 1370 | 365 | 256 | 1005 | 1261 |
| St-Jean-sur-Richelieu | 10070 | 3135 | 2195 | 6935 | 9130 | 6265 | 2125 | 1488 | 4140 | 5628 |
| L'Acadie | 1085 | 160 | 112 | 925 | 1037 | 670 | 120 | 84 | 550 | 634 |
| St-Luc | 2405 | 365 | 256 | 2040 | 2296 | 1465 | 310 | 217 | 1155 | 1372 |
| Chambly | 3290 | 650 | 455 | 2640 | 3095 | 1920 | 530 | 371 | 1390 | 1761 |
| Carignan | 1290 | 215 | 151 | 1075 | 1226 | 815 | 195 | 137 | 620 | 757 |
| St-Basile-le-Grand | 2120 | 290 | 203 | 1830 | 2033 | 1170 | 265 | 186 | 905 | 1091 |
| St-Bruno-de-Montarville | 6420 | 935 | 655 | 5485 | 6140 | 4045 | 835 | 585 | 3210 | 3795 |
| St-Hubert | 16380 | 2975 | 2083 | 13405 | 15488 | 9495 | 2730 | 1911 | 6765 | 8676 |
| Greenfield Park | 4865 | 880 | 616 | 3985 | 4601 | 3270 | 790 | 553 | 2480 | 3033 |
| Lemoynes | 1685 | 360 | 252 | 1325 | 1577 | 1100 | 380 | 266 | 720 | 986 |
| St-Lambert | 5505 | 955 | 669 | 4550 | 5219 | 4295 | 925 | 648 | 3370 | 4018 |

TABLEAU B-1 (suite)

| REPARTITION DES PERSONNES ACTIVES OCCUPEES SELON LES MUNICIPALITES DE L'ENQUETE O-D'82 DE LA C.T.C.U.M. ET SELON LE SEXE | | | | | | | | | | | |
|---|-----------|-------|-------|-------|--------|----|-----------|-------|-------|-------|--------|
| MUNICIPALITES | HOMME | | | | | | FEMME | | | | |
| | AGE (ans) | | | | | | AGE (ans) | | | | |
| | 15-64 | 15-24 | 18-24 | 25-64 | 18-64 | 11 | 15-64 | 15-24 | 18-24 | 25-64 | 18-64 |
| Longueuil | 34005 | 8040 | 5628 | 25965 | 31593 | 11 | 23140 | 7020 | 4914 | 16120 | 21034 |
| Boucherville | 8575 | 1495 | 1047 | 7080 | 8127 | 11 | 5425 | 1300 | 910 | 4125 | 5035 |
| McMasterville | 965 | 140 | 90 | 825 | 923 | 11 | 570 | 130 | 91 | 440 | 531 |
| Beloeil | 4735 | 805 | 564 | 3930 | 4494 | 11 | 2870 | 770 | 539 | 2100 | 2639 |
| St-Mathieu-de-Beloeil | 480 | 65 | 46 | 415 | 461 | 11 | 195 | 20 | 14 | 175 | 189 |
| Ste-Julie | 3930 | 405 | 284 | 3525 | 3809 | 11 | 2125 | 410 | 287 | 1715 | 2002 |
| Varennes | 2665 | 505 | 354 | 2160 | 2514 | 11 | 1395 | 395 | 277 | 1000 | 1277 |
| St-Amable | 1085 | 240 | 168 | 845 | 1013 | 11 | 410 | 90 | 63 | 320 | 383 |
| St-Marc-sur-Richelieu | 410 | 60 | 42 | 350 | 392 | 11 | 235 | 25 | 18 | 210 | 228 |
| Vercheres | 1265 | 215 | 151 | 1050 | 1201 | 11 | 565 | 160 | 112 | 405 | 517 |
| Calixa-Lavallee | 125 | 25 | 18 | 100 | 118 | 11 | 60 | 5 | 4 | 55 | 59 |
| St-Sulpice | 505 | 85 | 60 | 420 | 480 | 11 | 305 | 90 | 63 | 215 | 278 |
| L'Assomption | 2300 | 530 | 371 | 1770 | 2141 | 11 | 1250 | 315 | 221 | 935 | 1156 |
| Repentigny | 9900 | 1690 | 1183 | 8210 | 9393 | 11 | 5785 | 1410 | 987 | 4375 | 5362 |
| Le Gardeur | 2300 | 405 | 284 | 1895 | 2179 | 11 | 1170 | 315 | 221 | 855 | 1076 |
| Charlemagne | 1380 | 320 | 224 | 1060 | 1284 | 11 | 700 | 205 | 144 | 495 | 639 |
| Lachenaie | 2380 | 325 | 228 | 2055 | 2283 | 11 | 1210 | 310 | 217 | 900 | 1117 |
| Mascouche | 5375 | 755 | 529 | 4620 | 5149 | 11 | 2705 | 675 | 473 | 2030 | 2503 |
| L'Epiphanie | 1245 | 265 | 186 | 980 | 1166 | 11 | 720 | 225 | 158 | 495 | 653 |
| St-Gerard Magella | 670 | 115 | 81 | 555 | 636 | 11 | 260 | 50 | 35 | 210 | 245 |
| St-Roch-de-l'Achigan | 885 | 225 | 158 | 660 | 818 | 11 | 450 | 125 | 88 | 325 | 413 |
| La Plaine | 1325 | 185 | 130 | 1140 | 1270 | 11 | 595 | 140 | 98 | 455 | 553 |
| Boisbriand | 3575 | 660 | 462 | 2915 | 3377 | 11 | 2030 | 490 | 343 | 1540 | 1883 |
| Rosemere | 2240 | 300 | 210 | 1940 | 2150 | 11 | 1360 | 260 | 182 | 1100 | 1282 |
| Total | | | | | 775967 | 11 | | | | | 522541 |

TABLEAU B-2

RÉPARTITION DES PERSONNES ACTIVES OCCUPÉES PROFESSIONNELLES
SELON LES MUNICIPALITÉS DE L'ENQUÊTE D-D'82

| MUNICIPALITÉS | ÂGE (ANS) | | |
|------------------------|-----------|---------|-------|
| | TOTAL | + de 64 | 18-64 |
| Lafontaine | 80 | 25 | 55 |
| Bellefeuille | 135 | 0 | 135 |
| Laval | 11460 | 150 | 11310 |
| Montréal-Est | 40 | 0 | 40 |
| Anjou | 1765 | 10 | 1755 |
| Montréal-Nord | 4835 | 35 | 4800 |
| Montréal | 59960 | 1660 | 58300 |
| Outremont | 4775 | 200 | 4575 |
| Westmount | 5030 | 275 | 4755 |
| Verdun | 2735 | 10 | 2725 |
| Lasalle | 2590 | 10 | 2580 |
| Montréal-Ouest | 1185 | 50 | 1135 |
| Hampstead | 1280 | 55 | 1225 |
| Saint-Léonard | 3375 | 0 | 3375 |
| Sainte-Thérèse | 1015 | 0 | 1015 |
| Lorraine | 620 | 0 | 620 |
| Blainville | 235 | 0 | 235 |
| Bois-des-Filion | 100 | 0 | 100 |
| Terrebonne | 240 | 10 | 230 |
| St-Louis-de-Terrebonne | 300 | 0 | 300 |
| Ste-Anne-des-Plaines | 120 | 0 | 120 |
| St-Antoine | 110 | 0 | 110 |
| St-Jérôme | 735 | 20 | 715 |
| St-Pierre | 90 | 5 | 85 |
| Lachine | 1500 | 25 | 1475 |
| Côte-St-Luc | 3630 | 90 | 3540 |
| Mont-Royal | 3940 | 215 | 3725 |
| St-Laurent | 5810 | 130 | 5680 |
| Dorval | 1445 | 25 | 1420 |
| Pointe-Claire | 3125 | 50 | 3075 |
| Roxboro | 540 | 5 | 535 |
| Dollard-des-Ormeaux | 4245 | 30 | 4215 |
| Kirkland | 1245 | 0 | 1245 |
| Beaconsfield | 3165 | 55 | 3110 |
| Raie-d'Urfé | 665 | 15 | 650 |
| Ste-Anne-de-Bellevue | 325 | 5 | 320 |
| Senneville | 200 | 10 | 190 |

TABLEAU B-2 (suite)

| RÉPARTITION DES PERSONNES ACTIVES OCCUPÉES PROFESSIONNELLES SELON LES MUNICIPALITÉS DE L'ENQUÊTE Q-D'82 | | | |
|--|-----------|---------|-------|
| MUNICIPALITÉS | ÂGE (ANS) | | |
| | TOTAL | + de 64 | 18-64 |
| Pierrefonds | 2590 | 40 | 2550 |
| St-Raphaël-de-l'Ile-Bizard | 505 | 10 | 495 |
| Ste-Geneviève | 80 | 0 | 80 |
| St-Mathieu | 30 | 0 | 30 |
| St-Philippe | 50 | 5 | 45 |
| La Prairie | 385 | 5 | 380 |
| Brossard | 4090 | 15 | 4075 |
| Candiac | 740 | 0 | 740 |
| Ste-Catherine | 35 | 0 | 35 |
| Richelieu | 75 | 25 | 50 |
| Deison | 90 | 0 | 90 |
| St-Constant | 170 | 0 | 170 |
| St-Isidore | 25 | 5 | 20 |
| St-Patrice-de-Sherrington | 10 | 0 | 10 |
| St-Edouard | 15 | 0 | 15 |
| St-Michel | 65 | 0 | 65 |
| St-Rémi | 85 | 0 | 85 |
| Ste-Martine | 75 | 0 | 75 |
| Mercier | 170 | 0 | 170 |
| Léry | 125 | 5 | 120 |
| Châteauguay | 1125 | 10 | 1115 |
| Maple-Grove | 30 | 0 | 30 |
| Beauharnois | 95 | 0 | 95 |
| Melocheville | 10 | 0 | 10 |
| St-Timothée | 130 | 0 | 130 |
| Salaberry-de-Valleyfield | 875 | 30 | 845 |
| Grande-Ile | 55 | 0 | 55 |
| Pointe-du-Moulin | 20 | 0 | 20 |
| Ile-Perrot | 105 | 5 | 100 |
| Pincourt | 330 | 0 | 330 |
| Notre-Dame-de-l'Ile-Perrot | 115 | 0 | 115 |
| Terrasse-Vaudreuil | 60 | 0 | 60 |
| Dorion | 155 | 0 | 155 |
| Vaudreuil | 305 | 5 | 300 |
| Vaudreuil-sur-le-Lac | 25 | 0 | 25 |
| Ile-Cadieux | 15 | 0 | 15 |
| Hudson | 485 | 50 | 435 |

TABLEAU B-2 (suite)

| RÉPARTITION DES PERSONNES ACTIVES OCCUPÉES PROFESSIONNELLES SELON LES MUNICIPALITÉS DE L'ENQUÊTE Q-D'82 | | | |
|--|-----------|---------|-------|
| MUNICIPALITÉS | ÂGE (ANS) | | |
| | TOTAL | + de 64 | 18-64 |
| St-Lazare | 185 | 0 | 185 |
| Tres-St-Rédempteur | 5 | 0 | 5 |
| Ste-Madeleine-de-Rigaud | 75 | 0 | 75 |
| Pointe-Fortune | 10 | 0 | 10 |
| St-Eustache | 775 | 5 | 770 |
| Deux-Montagnes | 390 | 15 | 375 |
| Ste-Marthe-sur-le-Lac | 95 | 0 | 95 |
| Pointe-Calumet | 20 | 0 | 20 |
| St-Joseph-du-Lac | 30 | 0 | 30 |
| Oka | 70 | 0 | 70 |
| St-Placide | 50 | 0 | 50 |
| Mirabel | 275 | 0 | 275 |
| St-Colomban | 20 | 0 | 20 |
| St-Charles-sur-Richelieu | 5 | 0 | 5 |
| St-Charles | 45 | 0 | 45 |
| St-Mathias | 140 | 0 | 140 |
| St-Jean-Baptiste | 45 | 0 | 45 |
| Otterburn Park | 270 | 0 | 270 |
| Mont St-Hilaire | 920 | 25 | 895 |
| Iberville | 275 | 10 | 265 |
| St-Jean-sur-Richelieu | 1350 | 5 | 1345 |
| L'Acadie | 130 | 15 | 115 |
| St-Luc | 280 | 0 | 280 |
| Chambly | 450 | 0 | 450 |
| Carignan | 130 | 0 | 130 |
| St-Basile-le-Grand | 270 | 0 | 270 |
| St-Bruno-de-Montarville | 2350 | 10 | 2340 |
| St-Hubert | 1325 | 5 | 1320 |
| Greenfield Park | 840 | 10 | 830 |
| Lemoyne | 145 | 0 | 145 |
| St-Lambert | 3325 | 80 | 3245 |
| Longueuil | 5730 | 65 | 5665 |
| Boucherville | 2520 | 10 | 2510 |
| McMasterville | 95 | 0 | 95 |
| Beloeil | 980 | 25 | 955 |
| St-Mathieu-de-Beloeil | 55 | 0 | 55 |
| Ste-Julie | 960 | 0 | 960 |

TABLEAU B-2 (suite)

| RÉPARTITION DES PERSONNES ACTIVES OCCUPÉES PROFESSIONNELLES SELON LES MUNICIPALITÉS DE L'ENQUÊTE O-D' 82 | | | |
|---|-----------|---------|--------|
| MUNICIPALITÉS | ÂGE (ANS) | | |
| | TOTAL | + de 64 | 18-64 |
| Varennes | 365 | 15 | 350 |
| St-Amable | 25 | 0 | 25 |
| St-Marc-sur-Richelieu | 100 | 0 | 100 |
| Verchères | 90 | 10 | 80 |
| Calixa-Lavallée | 25 | 0 | 25 |
| St-Sulpice | 45 | 0 | 45 |
| L'Assomption | 240 | 10 | 230 |
| Repentigny | 1765 | 15 | 1750 |
| Le Gardeur | 185 | 0 | 185 |
| Charlemagne | 90 | 0 | 90 |
| Lachenaie | 205 | 0 | 205 |
| Mascouche | 375 | 10 | 365 |
| L'Epiphanie | 105 | 0 | 105 |
| St-Gérard Magella | 40 | 0 | 40 |
| St-Roch-de-l'Achigan | 40 | 0 | 40 |
| La Plaine | 30 | 0 | 30 |
| Boisbriand | 360 | 0 | 360 |
| Rosemère | 670 | 5 | 665 |
| Total | | | 171655 |

TABLEAU B-3

| RÉPARTITION DES PERSONNES ACTIVES OCCUPÉES PROFESSIONNELLES SELON LE SEXE ET SELON LES MUNICIPALITÉS DE L'ENQUÊTE 0-D'82 | | | | | | | | |
|---|-----------|---------|-------|--|-----------|---------|-------|--|
| MUNICIPALITÉS | HOMME | | | | FEMME | | | |
| | ÂGE (ANS) | | | | ÂGE (ANS) | | | |
| | TOTAL | + de 64 | 18-64 | | TOTAL | + de 64 | 18-64 | |
| Lafontaine | 65 | 25 | 40 | | 15 | 0 | 15 | |
| Bellefeuille | 90 | 0 | 90 | | 45 | 0 | 45 | |
| Laval | 7950 | 115 | 7835 | | 3515 | 30 | 3485 | |
| Montréal-Est | 30 | 0 | 30 | | 10 | 0 | 10 | |
| Anjou | 1190 | 10 | 1180 | | 575 | 0 | 575 | |
| Montréal-Nord | 3085 | 30 | 3055 | | 1755 | 5 | 1750 | |
| Montréal | 35565 | 1250 | 34315 | | 24395 | 410 | 23985 | |
| Outremont | 2835 | 165 | 2670 | | 1935 | 40 | 1895 | |
| Westmount | 3160 | 260 | 2900 | | 1875 | 20 | 1855 | |
| Verdun | 1780 | 10 | 1770 | | 955 | 5 | 950 | |
| Lasalle | 1660 | 5 | 1655 | | 935 | 5 | 930 | |
| Montréal-Ouest | 805 | 40 | 765 | | 380 | 5 | 375 | |
| Hampstead | 850 | 55 | 795 | | 425 | 5 | 420 | |
| Saint-Léonard | 2105 | 0 | 2105 | | 1270 | 0 | 1270 | |
| Sainte-Thérèse | 680 | 0 | 680 | | 335 | 0 | 335 | |
| Lorraine | 490 | 0 | 490 | | 130 | 0 | 130 | |
| Blainville | 145 | 0 | 145 | | 90 | 0 | 90 | |
| Bois-des-Filion | 70 | 0 | 70 | | 35 | 0 | 35 | |
| Terrebonne | 180 | 5 | 175 | | 60 | 0 | 60 | |
| St-Louis-de-Terrebonne | 195 | 0 | 195 | | 105 | 0 | 105 | |
| Ste-Anne-des-Plaines | 80 | 0 | 80 | | 40 | 0 | 40 | |
| St-Antoine | 80 | 0 | 80 | | 30 | 0 | 30 | |
| St-Jérôme | 485 | 20 | 465 | | 250 | 0 | 250 | |
| St-Pierre | 40 | 5 | 35 | | 45 | 0 | 45 | |
| Lachine | 995 | 20 | 975 | | 500 | 10 | 490 | |
| Côte-St-Luc | 2160 | 75 | 2085 | | 1470 | 15 | 1455 | |
| Mont-Royal | 2710 | 180 | 2530 | | 1230 | 35 | 1195 | |
| St-Laurent | 3900 | 105 | 3800 | | 1905 | 25 | 1880 | |
| Dorval | 975 | 15 | 960 | | 475 | 15 | 460 | |
| Pointe-Claire | 2250 | 50 | 2200 | | 875 | 0 | 875 | |
| Roxboro | 410 | 5 | 405 | | 130 | 0 | 130 | |
| Dollard-des-Ormeaux | 3015 | 20 | 2995 | | 1230 | 5 | 1225 | |
| Kirkland | 955 | 0 | 955 | | 290 | 0 | 290 | |
| Beaconsfield | 2510 | 55 | 2455 | | 655 | 0 | 655 | |
| Baie-d'Urfé | 545 | 15 | 530 | | 120 | 0 | 120 | |

TABLEAU B-3 (suite)

| RÉPARTITION DES PERSONNES ACTIVES OCCUPÉES PROFESSIONNELLES SELON LE SEXE ET SELON LES MUNICIPALITÉS DE L'ENQUÊTE 0-D'82 | | | | | | | | |
|---|-----------|---------|-------|--|-----------|---------|-------|--|
| MUNICIPALITÉS | HOMME | | | | FEMME | | | |
| | ÂGE (ANS) | | | | ÂGE (ANS) | | | |
| | TOTAL | + de 64 | 18-64 | | TOTAL | + de 64 | 18-64 | |
| Ste-Anne-de-Bellevue | 190 | 0 | 190 | | 135 | 0 | 135 | |
| Senneville | 140 | 10 | 130 | | 60 | 0 | 60 | |
| Pierrefonds | 1885 | 30 | 1855 | | 710 | 5 | 705 | |
| St-Raphaël-de-l'Île-Bizard | 360 | 15 | 345 | | 145 | 0 | 145 | |
| Ste-Geneviève | 50 | 0 | 50 | | 40 | 0 | 40 | |
| St-Mathieu | 10 | 0 | 10 | | 20 | 0 | 20 | |
| St-Philippe | 25 | 5 | 20 | | 25 | 0 | 25 | |
| La Prairie | 305 | 5 | 300 | | 85 | 0 | 85 | |
| Brossard | 2870 | 15 | 2855 | | 1220 | 0 | 1220 | |
| Candiac | 525 | 0 | 525 | | 220 | 0 | 220 | |
| Ste-Catherine | 20 | 0 | 20 | | 15 | 0 | 15 | |
| Richelieu | 60 | 25 | 35 | | 15 | 0 | 15 | |
| Deison | 70 | 0 | 70 | | 20 | 0 | 20 | |
| St-Constant | 120 | 0 | 120 | | 50 | 0 | 50 | |
| St-Isidore | 25 | 5 | 20 | | 0 | 0 | 0 | |
| St-Patrice-de-Sherrington | 5 | 0 | 5 | | 0 | 0 | 0 | |
| St-Edouard | 5 | 0 | 5 | | 5 | 0 | 5 | |
| St-Michel | 45 | 0 | 45 | | 20 | 0 | 20 | |
| St-Rémi | 60 | 0 | 60 | | 25 | 0 | 25 | |
| Ste-Martine | 45 | 0 | 45 | | 25 | 0 | 25 | |
| Mercier | 110 | 5 | 105 | | 55 | 0 | 55 | |
| Léry | 100 | 5 | 95 | | 25 | 0 | 25 | |
| Châteauguay | 740 | 10 | 730 | | 390 | 0 | 390 | |
| Maple-Grove | 15 | 0 | 15 | | 15 | 0 | 15 | |
| Beauharnois | 65 | 0 | 65 | | 35 | 0 | 35 | |
| Melocheville | 5 | 0 | 5 | | 5 | 0 | 5 | |
| St-Timothée | 85 | 0 | 85 | | 45 | 0 | 45 | |
| Salaberry-de-Valleyfield | 570 | 25 | 545 | | 305 | 0 | 305 | |
| Grande-Île | 35 | 0 | 35 | | 20 | 0 | 20 | |
| Pointe-du-Moulin | 10 | 0 | 10 | | 10 | 0 | 10 | |
| Île-Perrot | 60 | 10 | 50 | | 45 | 0 | 45 | |
| Pincourt | 215 | 0 | 215 | | 110 | 0 | 110 | |
| Notre-Dame-de-l'Île-Perrot | 90 | 0 | 90 | | 30 | 0 | 30 | |
| Terrasse-Vaudreuil | 40 | 0 | 40 | | 20 | 0 | 20 | |
| Dorion | 140 | 0 | 140 | | 15 | 0 | 15 | |

TABLEAU B-3 (suite)

| RÉPARTITION DES PERSONNES ACTIVES OCCUPÉES PROFESSIONNELLES SELON LE SEXE ET SELON LES MUNICIPALITÉS DE L'ENQUÊTE 0-D'82 | | | | | | | | |
|---|-----------|---------|-------|------|-----------|---------|-------|--|
| MUNICIPALITÉS | HOMME | | | | FEMME | | | |
| | ÂGE (ANS) | | | | ÂGE (ANS) | | | |
| | TOTAL | + de 64 | 18-64 | | TOTAL | + de 64 | 18-64 | |
| Vaudreuil | 230 | 5 | 225 | 75 | 0 | 75 | | |
| Vaudreuil-sur-le-Lac | 15 | 0 | 15 | 5 | 0 | 5 | | |
| Ile-Cadieux | 10 | 0 | 10 | 5 | 0 | 5 | | |
| Hudson | 365 | 50 | 315 | 120 | 0 | 120 | | |
| St-Lazare | 110 | 0 | 110 | 75 | 0 | 75 | | |
| Très-St-Rédempteur | 5 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | | |
| Ste-Madeleine-de-Rigaud | 60 | 0 | 60 | 10 | 0 | 10 | | |
| Pointe-Fortune | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 | | |
| St-Eustache | 590 | 10 | 580 | 185 | 0 | 185 | | |
| Deux-Montagnes | 265 | 15 | 250 | 125 | 5 | 120 | | |
| Ste-Marthe-sur-le-Lac | 55 | 0 | 55 | 40 | 0 | 40 | | |
| Pointe-Calumet | 20 | 0 | 20 | 5 | 0 | 5 | | |
| St-Joseph-du-Lac | 20 | 0 | 20 | 10 | 0 | 10 | | |
| Oka | 45 | 0 | 45 | 20 | 0 | 20 | | |
| St-Placide | 40 | 0 | 40 | 10 | 0 | 10 | | |
| Mirabel | 165 | 0 | 165 | 110 | 0 | 110 | | |
| St-Colomban | 20 | 0 | 20 | 0 | 0 | 0 | | |
| St-Charles-sur-Richelieu | 5 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | | |
| St-Charles | 20 | 0 | 20 | 25 | 0 | 25 | | |
| St-Mathias | 85 | 0 | 85 | 55 | 0 | 55 | | |
| St-Jean-Baptiste | 35 | 0 | 35 | 10 | 0 | 10 | | |
| Otterburn Park | 200 | 0 | 200 | 70 | 0 | 70 | | |
| Mont St-Hilaire | 685 | 20 | 665 | 240 | 5 | 235 | | |
| Iberville | 200 | 10 | 190 | 75 | 0 | 75 | | |
| St-Jean-sur-Richelieu | 950 | 5 | 945 | 405 | 0 | 405 | | |
| L'Acadie | 90 | 20 | 70 | 45 | 0 | 45 | | |
| St-Luc | 185 | 0 | 185 | 100 | 0 | 100 | | |
| Chambly | 300 | 0 | 300 | 150 | 0 | 150 | | |
| Carignan | 85 | 0 | 85 | 50 | 0 | 50 | | |
| St-Basile-le-Grand | 200 | 0 | 200 | 70 | 0 | 70 | | |
| St-Bruno-de-Montarville | 1760 | 5 | 1755 | 585 | 5 | 580 | | |
| St-Hubert | 945 | 0 | 945 | 385 | 5 | 380 | | |
| Greenfield Park | 600 | 10 | 590 | 240 | 0 | 240 | | |
| Lemoyne | 65 | 0 | 65 | 85 | 0 | 85 | | |
| St-Lambert | 2195 | 50 | 2145 | 1130 | 30 | 1100 | | |

TABLEAU B-3 (suite)

| RÉPARTITION DES PERSONNES ACTIVES OCCUPÉES PROFESSIONNELLES SELON LE SEXE ET SELON LES MUNICIPALITÉS DE L'ENQUÊTE 0-0'82 | | | | | | | | | |
|---|-----------|---------|-------|--------|-----------|---------|-------|--|-------|
| MUNICIPALITÉS | HOMME | | | | FEMME | | | | |
| | ÂGE (ANS) | | | | ÂGE (ANS) | | | | |
| | TOTAL | + de 64 | 18-64 | | TOTAL | + de 64 | 18-64 | | |
| Longueuil | 3750 | 60 | | 3690 | | 1980 | 5 | | 1975 |
| Boucherville | 1875 | 10 | | 1865 | | 645 | 5 | | 640 |
| McMasterville | 75 | 0 | | 75 | | 20 | 0 | | 20 |
| Beloeil | 690 | 25 | | 665 | | 290 | 0 | | 290 |
| St-Mathieu-de-Beloeil | 40 | 0 | | 40 | | 15 | 0 | | 15 |
| Ste-Julie | 680 | 0 | | 680 | | 280 | 0 | | 280 |
| Varennes | 265 | 5 | | 260 | | 95 | 10 | | 85 |
| St-Amable | 20 | 0 | | 20 | | 5 | 0 | | 5 |
| St-Marc-sur-Richelieu | 70 | 0 | | 70 | | 35 | 0 | | 35 |
| Verchères | 70 | 10 | | 60 | | 25 | 0 | | 25 |
| Calixa-Lavallée | 10 | 0 | | 10 | | 15 | 0 | | 15 |
| St-Sulpice | 35 | 0 | | 35 | | 5 | 0 | | 5 |
| L'Assomption | 160 | 15 | | 145 | | 75 | 5 | | 70 |
| Repentigny | 1280 | 15 | | 1265 | | 485 | 0 | | 485 |
| Le Gardeur | 125 | 0 | | 125 | | 65 | 0 | | 65 |
| Charlemagne | 45 | 0 | | 45 | | 45 | 0 | | 45 |
| Lachenaie | 150 | 0 | | 150 | | 55 | 0 | | 55 |
| Mascouche | 245 | 5 | | 240 | | 130 | 0 | | 130 |
| L'Épiphanie | 65 | 0 | | 65 | | 35 | 0 | | 35 |
| St-Gérard Magella | 30 | 0 | | 30 | | 10 | 0 | | 10 |
| St-Roch-de-l'Achigan | 30 | 5 | | 25 | | 10 | 0 | | 10 |
| La Plaine | 15 | 0 | | 15 | | 10 | 0 | | 10 |
| Boisbriand | 230 | 0 | | 230 | | 130 | 0 | | 130 |
| Rosemère | 475 | 0 | | 475 | | 195 | 0 | | 195 |
| Total | | | | 111145 | | | | | 60510 |

NOTE: Ces données proviennent d'une manipulation, par le bureau de la Statistique du Québec, des données du recensement 1981 de Statistique Canada.

ANNEXE C

STATISTIQUE

C.1 CALCUL DE LA MARGE D'ERREUR

C.1.1 Introduction

Lors d'une enquête statistique, il est intéressant de connaître l'impact sur les résultats de la taille de l'échantillon recueilli. Cet impact peut être quantifié par le calcul de la marge d'erreur.

La présence de données qualitatives impose le calcul de proportions et de marges d'erreur. Lors du calcul de proportions, la théorie qui découle de l'utilisation de la loi binomiale est utilisée. Les trois conditions suivantes doivent être respectées:

- i) La même expérience est répétée n fois (n essais sont faits).
- ii) Chaque expérience a deux résultats possibles: "succès" et "échec". Dans l'enquête, par exemple, un succès peut être associé à la catégorie de réponse "horaire de travail fixe" et un échec aux autres catégories de réponse. Soit p la probabilité de succès lors d'un essai et q la probabilité d'un échec. Comme un succès ou un échec doit être obtenu lors d'un essai, cela implique que $p + q = 1$ et $q = 1 - p$.
- iii) Le résultat d'un essai est indépendant du résultat d'un autre essai (vrai avec un tirage sans remise et quand N est grand).

C.1.2 Définitions et calculs des paramètres statistiques

Dans une enquête statistique, l'intérêt porte plus sur la proportion de succès que sur le nombre de succès lui-même. Ainsi le calcul de la marge d'erreur porte uniquement sur la variation de proportion de succès associée à une catégorie de réponses. Il faut noter que la proportion de succès suit la loi binomiale.

C.1.2.1 Définitions

La population étudiée est constituée des covoitureurs de la région de Montréal. Les paramètres statistiques reliés à la population sont les suivants:

P : proportion théorique de la population

V(P): variance théorique de P

N : nombre de covoitureurs dans la région de Montréal

Les paramètres statistiques reliés à l'échantillon sont les suivants:

p : proportion obtenue dans l'échantillon

V(p): variance de p

n : nombre de répondants

Lorsqu'il est question de proportion, il s'agit, en fait, du rapport du nombre de personnes répondant à une catégorie de réponses donnée sur le nombre total de personnes considérées dans la population ou dans l'échantillon.

C.1.2.2 Calculs de paramètres statistiques

N correspond à 64 900 covoitureurs selon le rapport **Enquête auprès des covoitureurs de la région de Montréal: Méthodologie (2)**.

p est l'estimateur de P et V(p) est l'estimateur de V(P). p et V(p) sont obtenus à l'aide des relations suivantes:

$$p = \frac{\text{nombre de cas favorables ou nombre de succès}}{\text{nombre de cas possibles}}$$

$$V(p) = \frac{N - n}{N} * \frac{p(1-p)}{n - 1}$$

N étant très grand par rapport à n, le coefficient $(N-n)/N$ est environ égal à 1.

Au fur et à mesure que le nombre de répondants devient grand, la distribution binomiale est approximée par une distribution normale. Pour calculer la marge d'erreur pour une proportion, l'approximation normale est utilisée. Toutefois, il faut satisfaire les hypothèses suivantes:

- si n est voisin de 1 200 (enquête auprès des entreprises), p doit être supérieur à 5,5%;
- si n est voisin de 110 (enquête auprès des covoitureurs directement), p doit être supérieur à 25,0%;
- si n est voisin de 30 (enquête auprès des municipalités), p doit être supérieur à 47,5%.

Autrement l'approximation d'une distribution binomiale par une distribution normale n'est plus adéquate et, de ce fait, la marge d'erreur n'est plus significative.

La marge d'erreur est obtenue d'après la relation suivante:

$$\text{Marge d'erreur} = \sqrt{V(p)} * 1,96$$

où le coefficient 1,96 est associé à un degré de confiance. Pour cette enquête, le degré de confiance est fixé à 95% ($\alpha = 0,05$).

La marge d'erreur permet de déterminer les valeurs entre lesquelles p est compris avec une certitude de 95%. L'enveloppe comprenant ces valeurs, appelée intervalle de confiance, est déterminée par la relation:

$$\text{Intervalle de confiance} = p \pm \sqrt{V(p)} * 1,96$$

C.2 TABLEAU CROISÉ EN DEUX DIMENSIONS

C.2.1 Introduction

Il est certes intéressant de croiser différentes questions du questionnaire, deux à la fois, mais encore faut-il vérifier préalablement que les deux variables associées à chacune des questions sont dépendantes entre elles. Le test du Khi-carré (χ^2) peut être utilisé pour vérifier si deux variables sont en relation ou indépendantes.

C.2.2 Test du Khi-carré (χ^2)

C.2.2.1 Tableau de contingences

Pour effectuer le test du χ^2 , il faut en premier lieu compiler un tableau de contingences. Il s'agit simplement de placer dans chacune des cellules d'un tableau de $n \times m$ (où n et m représentent le nombre de catégories de chacune des questions) la fréquence observée (O). La fréquence observée correspond au nombre de fois qu'une n ième catégorie d'une question est croisée avec une m ième catégorie d'une autre question.

C.2.2.2 Hypothèse nulle

L'hypothèse nulle (H_0), à vérifier pour ce type de test, affirme toujours que les variables sont indépendantes.

C.2.2.3 Fréquences théoriques

Il faut se rappeler que si A et B sont des événements indépendants, alors $p(A \text{ et } B) = p(A) * p(B)$. Les fréquences théoriques (E) d'une cellule peuvent donc être obtenues en multipliant le total de la

colonne par le total de la ligne divisé par le grand total. En procédant de la même manière pour les autres cellules, il est possible de produire le tableau de fréquences théoriques (si H_0 est vraie).

C.2.2.4 Calcul du χ_p^2

Avant de procéder au calcul du χ_p^2 , il faut vérifier qu'au maximum 20% du total des cellules ont une fréquence théorique inférieure à 5. Si pour un tableau, cette condition n'est pas remplie, toute conclusion de relation portée sur ce tableau est non significative, car le test du χ^2 n'est plus valide.

La valeur du χ_p^2 est déterminée par la relation:

$$\chi_p^2 = \sum_{i=1}^n \frac{(O - E)^2}{E} \text{ où } n \text{ représente le nombre de cellules.}$$

C.2.2.5 Test du χ^2

Le test du χ^2 consiste à comparer la valeur du χ_p^2 calculée (selon la méthode décrite ci-haut) avec la valeur critique de $\chi_{\alpha, D}^2$ associée au degré de confiance fixé pour l'enquête ($\alpha = 0,05$) et au nombre de degrés de liberté du tableau. Le nombre de degrés de liberté d'un tableau est le nombre minimum de cellules qui doit être connu de telle sorte que toutes les autres cellules soient déterminées. Ces dernières peuvent être déduites par soustraction entre le total d'une ligne ou d'une colonne et la fréquence des cellules connues.

En général, le nombre de degrés de liberté d'un tableau de $n \times m$ est donné par:

$$D = (n - 1) (m - 1) \text{ où } n \text{ représente le nombre de lignes du tableau et } m \text{ le nombre de colonnes du tableau}$$

Ainsi, si la valeur de χ^2_p est inférieure à la valeur critique de $\chi^2_{\alpha, D}$, H_0 est acceptée. Les deux variables du tableau sont donc indépendantes.

Par contre, si la valeur de χ^2_p est supérieure à la valeur critique de $\chi^2_{\alpha, D}$, H_0 est rejetée. Il y a donc une relation entre les deux variables du tableau.

William G. Cochran - **Sampling Techniques, Third Edition** - New-York, John Wiley and Sons Inc, 1977.

Norma Gilbert - **Statistiques** - Montréal, Les Éditions HRW Ltée, 1978.

Roger C. Pfaffenberger - James H. Patterson - **Statistical methods, revised edition** - Homewood, Illinois, Richard D. Irwin, 1981.

ANNEXE D

RÉPARTITION DES COVOITUREURS SELON LEUR CATÉGORIE D'EMPLOIS

D.1 RÉPARTITION DES COVOITUREURS SELON LEUR CATÉGORIE D'EMPLOIS**D.1.1 Cadres dirigeants**

Parmi les cadres dirigeants, 24,3% sont des directeurs de service et 23,4% sont des administrateurs. Quant aux autres cadres dirigeants, ils représentent dans leur catégorie respective, moins de 6% des cadres dirigeants. Aucun statut n'est spécifié pour 43,2% des cadres dirigeants (tableau D-1). Cela s'explique par deux faits: les covoitureurs veulent garder leur anonymat, et n'ont pas répondu, ou ils ont cité une réponse ambiguë qui a dû être rejetée.

D.1.2 Employés professionnels

Parmi les employés professionnels, 27,2% sont des ingénieurs et 18,1% sont des analystes. Quant aux autres employés professionnels, ils représentent, dans leur catégorie respective, moins de 6% des employés professionnels. Pour 29,2% des employés professionnels, aucun statut n'est spécifié pour les mêmes raisons que celles citées précédemment (tableau D-2).

D.1.3 Employés non professionnels

Parmi les employés non professionnels (employés autres), 37,5% sont des employés de bureau, 13,5% sont des manuels et 11,8% sont des techniciens. Quant aux autres employés non professionnels, ils représentent, dans leur catégorie respective, moins de 5% des employés non professionnels. Pour 13,7% des employés non professionnels, aucun statut n'est spécifié pour les mêmes raisons que celles citées précédemment (tableau D-3).

TABLEAU D-1

STATUT DANS L'ENTREPRISE
CADRE DIRIGEANT

| STATUT | NOMBRE | % |
|----------------------|--------|-------|
| ADMINISTRATEUR | 26 | 23,4 |
| DIRECTEUR DE SERVICE | 27 | 24,3 |
| GÉRANT | 2 | 1,8 |
| PRÉSIDENT | 1 | 0,9 |
| VICE-PRÉSIDENT | 1 | 0,9 |
| PLANIFICATEUR | 6 | 5,4 |
| NON SPÉCIFIÉ | 48 | 43,2 |
| TOTAL | 111 | 100,0 |

TABLEAU D-2

**STATUT DANS L'ENTREPRISE
EMPLOYÉ PROFESSIONNEL**

| STATUT | NOMBRE | % |
|-----------------------|------------|--------------|
| ANALYSTE | 44 | 18,1 |
| ARCHITECTE | 2 | 0,8 |
| ARCHITECTE DU PAYSAGE | 1 | 0,4 |
| BIOLOGISTE | 1 | 0,4 |
| COMPTABLE | 5 | 2,1 |
| CONCEPTEUR DE SYSTÈME | 1 | 0,4 |
| CONSEILLER | 14 | 5,8 |
| DESIGNER | 6 | 2,5 |
| ÉCOLOGISTE | 1 | 0,4 |
| GÉOGRAPHE | 2 | 0,8 |
| GÉOLOGUE | 1 | 0,4 |
| INFIRMIER | 5 | 2,1 |
| INFORMATICIEN | 5 | 2,1 |
| INGÉNIEUR | 66 | 27,2 |
| PROFESSEUR | 1 | 0,4 |
| TECHNOLOGUE | 6 | 2,5 |
| URBANISTE | 3 | 1,2 |
| VÉRIFICATEUR | 1 | 0,4 |
| TRADUCTEUR | 2 | 0,8 |
| ERGOTHÉRAPEUTE | 1 | 0,4 |
| INHALOTHÉRAPEUTE | 1 | 0,4 |
| DIÉTÉTISTE | 1 | 0,4 |
| STATISTICIEN | 1 | 0,4 |
| BIBLIOTHÉCAIRE | 1 | 0,4 |
| NON SPÉCIFIÉ | 71 | 29,2 |
| TOTAL | 243 | 100,0 |

TABLEAU D-3

**STATUT DANS L'ENTREPRISE
EMPLOYÉ AUTRE**

| STATUT | NOMBRE | % |
|------------------------|------------|--------------|
| ACHETEUR | 19 | 2,5 |
| AIDE-TECHNICIEN | 2 | 0,3 |
| AGENT D'INFORMATION | 3 | 0,4 |
| AGENT DE PERSONNEL | 2 | 0,3 |
| AGENT DE RÉPARTITION | 4 | 0,5 |
| CHAUFFEUR | 1 | 0,1 |
| DESSINATEUR | 25 | 3,3 |
| EMPLOYÉ DE BUREAU | 286 | 37,5 |
| ESTIMATEUR-ÉVALUATEUR | 5 | 0,7 |
| OUTILLEUR | 8 | 1,1 |
| INSPECTEUR | 32 | 4,2 |
| MAGASINIER | 25 | 3,3 |
| MANUEL | 103 | 13,5 |
| POLICIER | 4 | 0,5 |
| PRÉPOSÉ À L'IMPRIMERIE | 2 | 0,3 |
| PRÉPOSÉ À LA CLIENTÈLE | 1 | 0,1 |
| PRÉPOSÉ À L'ENTRETIEN | 2 | 0,3 |
| RELEVEUR DE COMPTEURS | 1 | 0,1 |
| REPRÉSENTANT | 3 | 0,4 |
| SPÉCIALISTE | 6 | 0,8 |
| SUPERVISEUR | 11 | 1,4 |
| TECHNICIEN | 90 | 11,8 |
| TYPOGRAPHE | 1 | 0,1 |
| PROGRAMMEUR | 4 | 0,5 |
| INFIRMIER AUXILIAIRE | 1 | 0,1 |
| PRÉPOSÉ À LA CAFÉTÉRIA | 5 | 0,7 |
| INVESTIGATEUR | 3 | 0,4 |
| POSTIER | 3 | 0,4 |
| EXPÉDITEUR | 6 | 0,8 |
| NON SPÉCIFIÉ | 104 | 13,7 |
| TOTAL | 762 | 100,0 |

ANNEXE E

RÉPARTITION DES COVOITUREURS SELON LES ZONES DE DOMICILE ET DE TRAVAIL.

TABLEAU E-1

RÉPARTITION DES COVOITUREURS PAR ZONE DE DOMICILE

| NOM | ZONE | NOMBRE | POURCENTAGE |
|-----------------------------|------|--------|-------------|
| Laval | 42 | 131 | 10.91 |
| Longueuil | 46 | 77 | 6.41 |
| St-Hubert | 94 | 52 | 4.33 |
| Boucherville | 11 | 52 | 4.33 |
| Brossard | 12 | 41 | 3.41 |
| Montréal (est) | 61 | 40 | 3.33 |
| St-Bruno-de-Montarville | 87 | 38 | 3.16 |
| Non spécifié | — | 34 | 2.83 |
| Greenfield Park | 26 | 32 | 2.66 |
| Montréal (centre) | 59 | 29 | 2.41 |
| St-Jean-sur-Richelieu | 97 | 29 | 2.41 |
| Lasalle | 41 | 28 | 2.33 |
| Varenes | 131 | 24 | 2.00 |
| Montréal (ouest) | 64 | 24 | 2.00 |
| Montréal (nord) | 62 | 23 | 1.92 |
| St-Lambert | 100 | 23 | 1.92 |
| Repentigny | 79 | 23 | 1.92 |
| St-Basile-le-Grand | 96 | 21 | 1.75 |
| Châteauguay | 19 | 17 | 1.42 |
| Verdun | 135 | 17 | 1.42 |
| Dollard-des-Ormeaux | 23 | 16 | 1.33 |
| Beloeil | 7 | 16 | 1.33 |
| St-Léonard | 103 | 16 | 1.33 |
| Chambly | 17 | 14 | 1.17 |
| Mascouche | 49 | 14 | 1.17 |
| Pierrefonds | 73 | 13 | 1.08 |
| Otterburn-Park | 71 | 12 | 1.00 |
| Lachine | 38 | 12 | 1.00 |
| Ste-Thérèse | 124 | 12 | 1.00 |
| Iberville | 29 | 11 | 0.92 |
| Ste-Julie | 121 | 11 | 0.92 |
| St-Eustache | 92 | 11 | 0.92 |
| Montréal (sud) | 65 | 11 | 0.92 |
| Boisbriand | 10 | 11 | 0.92 |
| Vers St-Hyacinthe | 137 | 11 | 0.92 |
| Montréal-nord | 57 | 10 | 0.83 |
| Mont-St-Hilaire | 55 | 10 | 0.83 |
| Montréal (Pte-aux-Trembles) | 67 | 9 | 0.75 |
| Anjou | 2 | 8 | 0.67 |
| Pointe-Claire | 76 | 8 | 0.67 |

TABLEAU E-1 (suite)

RÉPARTITION DES COVOITUREURS PAR ZONE DE DOMICILE

| NOM | ZONE | NOMBRE | POURCENTAGE |
|-----------------------------|------|--------|-------------|
| Vers Joliette | 139 | 8 | 0.67 |
| Montréal (centre-ville) | 60 | 8 | 0.67 |
| St-Constant | 90 | 7 | 0.58 |
| St-Louis-de-Terrebonne | 104 | 7 | 0.58 |
| Pincourt | 74 | 7 | 0.58 |
| Vers Ste-Agathe | 143 | 7 | 0.58 |
| Vaudreuil | 132 | 6 | 0.50 |
| Dorion | 24 | 6 | 0.50 |
| St-Jérôme | 98 | 6 | 0.50 |
| Blainville | 8 | 6 | 0.50 |
| St-Luc | 105 | 5 | 0.42 |
| Candiac | 14 | 5 | 0.42 |
| Côte-St-Luc | 20 | 5 | 0.42 |
| Delson | 21 | 5 | 0.42 |
| Ile-Bizard | 30 | 5 | 0.42 |
| La Prairie | 40 | 5 | 0.42 |
| Vers Burlington (U.S.A.) | 146 | 5 | 0.42 |
| Mercier | 52 | 5 | 0.42 |
| Kirkland | 32 | 4 | 0.33 |
| Rosemère | 82 | 4 | 0.33 |
| Roxboro | 83 | 4 | 0.33 |
| McMasterville | 50 | 4 | 0.33 |
| St-Laurent | 101 | 4 | 0.33 |
| Lachenaie | 37 | 4 | 0.33 |
| Beaconsfield | 4 | 4 | 0.33 |
| Verchères | 134 | 3 | 0.25 |
| Notre-Dame-de-l'Ile-Perrot | 68 | 3 | 0.25 |
| Valleyfield | 130 | 3 | 0.25 |
| St-Charles | 88 | 3 | 0.25 |
| Richelieu | 80 | 3 | 0.25 |
| Bois-des-Filion | 9 | 2 | 0.17 |
| Ste-Martine | 123 | 2 | 0.17 |
| Terrebonne | 128 | 2 | 0.17 |
| Beauharnois | 5 | 2 | 0.17 |
| Vers Toronto | 145 | 2 | 0.17 |
| St-Lazare | 102 | 2 | 0.17 |
| Vers Trois-Rivières | 142 | 2 | 0.17 |
| St-Jean-Baptiste (Rouville) | 96 | 2 | 0.17 |
| Vers Québec | 141 | 2 | 0.17 |
| Bellefeuille | 6 | 2 | 0.17 |

TABLEAU E-1 (suite)

RÉPARTITION DES COVOITUREURS PAR ZONE DE DOMICILE

| NOM | ZONE | NOMBRE | POURCENTAGE |
|------------------------------|------|--------|-------------|
| Ile-Perrot | 31 | 2 | 0.17 |
| Outremont | 72 | 2 | 0.17 |
| Dorval | 25 | 2 | 0.17 |
| Montréal (Riv. des Prairies) | 63 | 2 | 0.17 |
| Vers Sherbrooke | 140 | 2 | 0.17 |
| St-Joseph-du-Lac | 99 | 2 | 0.17 |
| St-Amable | 84 | 2 | 0.17 |
| Sainte-Genève | 120 | 2 | 0.17 |
| Maple-Grove | 48 | 1 | 0.08 |
| Hudson | 28 | 1 | 0.08 |
| Ste-Catherine | 119 | 1 | 0.08 |
| La Plaine | 36 | 1 | 0.08 |
| Lorraine | 47 | 1 | 0.08 |
| St-Mathieu-de-La Prairie | 109 | 1 | 0.08 |
| Ste-Anne-des-Plaines | 118 | 1 | 0.08 |
| Terrasse-Vaudreuil | 127 | 1 | 0.08 |
| L'Acadie | 33 | 1 | 0.08 |
| Le Gardeur | 43 | 1 | 0.08 |
| Sainte-Anne-de-Bellevue | 117 | 1 | 0.08 |
| L'Assomption | 34 | 1 | 0.08 |
| Vers Ottawa | 144 | 1 | 0.08 |
| Léry | 45 | 1 | 0.08 |
| Senneville | 125 | 1 | 0.08 |
| St-Antoine (ville) | 85 | 1 | 0.08 |
| Deux-Montagnes | 22 | 1 | 0.08 |
| L'Epiphanie | 35 | 1 | 0.08 |
| Montréal-ouest | 58 | 1 | 0.08 |
| Hampstead | 27 | 1 | 0.08 |
| Lafontaine | 39 | 1 | 0.08 |
| Charlemagne | 18 | 1 | 0.08 |
| Mirabel | 53 | 1 | 0.08 |
| Melocheville | 51 | 0 | 0.00 |
| Carignan | 15 | 0 | 0.00 |
| St-Colomban | 89 | 0 | 0.00 |
| Vers Sorel | 138 | 0 | 0.00 |
| Très-Saint-Redempteur | 129 | 0 | 0.00 |
| Total | — | 1201 | 100.00 |

TABLEAU E-2

RÉPARTITION DES COVOITUREURS PAR ZONE DE TRAVAIL

| NOM | ZONE | NOMBRE | POURCENTAGE |
|------------------------------|------|--------|-------------|
| Longueuil | 46 | 370 | 30.81 |
| Dorval | 25 | 186 | 15.49 |
| Montréal (centre-ville) | 60 | 132 | 10.99 |
| Montréal (ouest) | 64 | 115 | 9.58 |
| Laval | 42 | 88 | 7.33 |
| Montréal (centre) | 59 | 73 | 6.08 |
| St-Laurent | 101 | 64 | 5.33 |
| Mont-Royal | 54 | 50 | 4.16 |
| St-Jean-sur-Richelieu | 97 | 31 | 2.58 |
| Pointe-Claire | 76 | 22 | 1.83 |
| Vers Sherbrooke | 140 | 13 | 1.08 |
| Montréal (nord) | 62 | 10 | 0.83 |
| Brossard | 12 | 9 | 0.75 |
| Non spécifié | — | 7 | 0.58 |
| Montréal (est) | 61 | 6 | 0.50 |
| St-Hubert | 94 | 3 | 0.25 |
| Mont-St-Hilaire | 55 | 3 | 0.25 |
| Vers Ste-Agathe | 143 | 3 | 0.25 |
| Montréal (Riv. des Prairies) | 63 | 3 | 0.25 |
| Vers Québec | 141 | 2 | 0.17 |
| Outremont | 72 | 2 | 0.17 |
| Vers Ottawa | 144 | 2 | 0.17 |
| Vers St-Hyacinthe | 137 | 1 | 0.08 |
| Mercier | 52 | 1 | 0.08 |
| Greenfield Park | 26 | 1 | 0.08 |
| Lemoyne | 44 | 1 | 0.08 |
| Candiac | 14 | 1 | 0.08 |
| Lachine | 38 | 1 | 0.08 |
| St-Antoine (ville) | 85 | 1 | 0.08 |
| Westmount | 136 | 0 | 0.00 |
| Varenes | 131 | 0 | 0.00 |
| Boucherville | 11 | 0 | 0.00 |
| Candiac | 14 | 0 | 0.00 |
| Montréal-nord | 57 | 0 | 0.00 |
| Verdun | 135 | 0 | 0.00 |
| Montréal (sud) | 65 | 0 | 0.00 |
| Vers Sorel | 138 | 0 | 0.00 |
| St-Léonard | 103 | 0 | 0.00 |
| Total | — | 1201 | 100.00 |

ANNEXE F

SERVICE DE COVOITURAGE

TABLEAU F-1

AUTRES RAISONS QUI AMÈNENT À FAIRE DU COVOITURAGE

| Raison | Nombre | % |
|--|--------|------|
| Fiabilité | 1 | 0.08 |
| Expérimentation du système | 3 | 0.25 |
| Proximité des origines et des destinations | 5 | 0.42 |
| Exigences de l'horaire de travail | 2 | 0.17 |
| Facilités de stationnement | 15 | 1.25 |
| Réduction du stress des correspondances | 1 | 0.08 |
| Total | 27 | 2.25 |

TABLEAU F-2

SUGGESTIONS POUR AMÉLIORER LES SERVICES DE COVOITURAGE

| Suggestion | Nombre | % |
|--|------------|---------------|
| Augmentation du nombre de passagers | 19 | 11.45 |
| Rotation accrue entre les conducteurs | 10 | 6.02 |
| Amélioration de l'entente | 8 | 4.82 |
| Amélioration de la ponctualité | 26 | 15.66 |
| Respect des non-fumeurs | 3 | 1.81 |
| Uniformisation des horaires de travail | 12 | 7.23 |
| Relocalisation des points de rencontre | 5 | 3.01 |
| Meilleure coordination des heures de déplacement | 16 | 9.64 |
| Évitement des encombrements dus au trafic | 1 | 0.60 |
| Déplacements directs domicile-travail | 1 | 0.60 |
| Stationnements près du lieu de travail | 1 | 0.60 |
| Accessibilité privilégiée aux ponts | 2 | 1.20 |
| Création de réseaux de communication | 14 | 8.43 |
| Augmentation du nombre de covoitureurs | 1 | 0.60 |
| Réduction de la dépendance | 4 | 2.41 |
| Développement de mesures préférentielles | 6 | 3.61 |
| Regroupement de covoitureurs | 6 | 3.61 |
| Partage des coûts plus équitable | 1 | 0.60 |
| Disponibilité du service l'hiver | 1 | 0.60 |
| Amélioration du confort du véhicule | 1 | 0.60 |
| Octroi d'une prime salariale | 1 | 0.60 |
| Amélioration des aires de stationnement | 4 | 2.41 |
| Location en groupe d'un véhicule | 2 | 1.20 |
| Diminution des primes d'assurance | 1 | 0.60 |
| Acquisition d'une fourgonnette | 1 | 0.60 |
| Coordination des horaires par l'employeur | 7 | 4.22 |
| Fourniture du transport par l'employeur | 2 | 1.20 |
| Service jusqu'à destination | 1 | 0.60 |
| Promotion du covoiturage | 5 | 3.01 |
| Respect de l'engagement | 0 | 0.00 |
| Meilleure programmation des travaux publics | 3 | 1.81 |
| Déplacements aller-retour | 1 | 0.60 |
| Total | 166 | 100.00 |

TABLEAU F-3

RAISONS DE CESSATION DES SERVICES DE COVOITURAGE

| Raison | Nombre | % |
|---|--------|--------|
| Incompatibilité des horaires de travail | 44 | 17.89 |
| Dépendance entre les partenaires | 7 | 2.85 |
| Changement du lieu de travail ou de résidence | 138 | 56.10 |
| Perte d'intérêt | 4 | 1.63 |
| Acquisition ou utilisation d'une auto | 16 | 6.50 |
| Mésententes | 7 | 2.85 |
| Abandon du groupe organisateur | 2 | 0.81 |
| Modification au nombre de participants | 18 | 7.32 |
| Usage du transport en commun | 5 | 2.03 |
| Perte de disponibilité du véhicule | 4 | 1.63 |
| Irregularité du système | 1 | 0.41 |
| Obligation d'utiliser plus d'un mode de transport | 0 | 0.00 |
| Total | 246 | 100.00 |

TABLEAU F-4

RAISONS DE CESSATION DE PRATIQUE DU COVOITURAGE

| Raison | Nombre | % |
|---|--------|--------|
| Incompatibilité des horaires de travail | 50 | 21.37 |
| Dépendance entre les partenaires | 15 | 6.41 |
| Changement du lieu de travail ou de résidence | 51 | 21.79 |
| Mésententes | 1 | 0.43 |
| Acquisition ou utilisation d'une auto | 23 | 9.83 |
| Usage du transport en commun | 14 | 5.98 |
| Difficulté à trouver des partenaires | 68 | 29.06 |
| Accroissement des coûts de transport | 3 | 1.28 |
| Irrégularité du système | 1 | 0.43 |
| Perte de disponibilité du véhicule | 1 | 0.43 |
| Perte d'intérêt | 5 | 2.14 |
| Accroissement du temps de transport | 1 | 0.43 |
| Dissociation du groupe | 1 | 0.43 |
| Total | 234 | 100.00 |

TABLEAU F-5

RAISONS DE LA NON-INTENTION DE REFAIRE DU COVOITURAGE

| Raison | Nombre | % |
|--|--------|--------|
| Incompatibilité des horaires de travail | 34 | 24.82 |
| Dépendance entre les partenaires | 30 | 21.90 |
| Changement du lieu de travail ou de résidence | 11 | 8.03 |
| Acquisition ou utilisation d'une auto | 10 | 7.30 |
| Usage du transport en commun | 8 | 5.84 |
| Difficulté à trouver des partenaires | 14 | 10.22 |
| Accroissement des coûts de transport | 3 | 2.19 |
| Service interrompu (retraite anticipée) | 1 | 0.73 |
| Perte de disponibilité du véhicule | 1 | 0.73 |
| Perte d'intérêt | 19 | 13.87 |
| Augmentation du temps de transport | 1 | 0.73 |
| Économie trop minime | 2 | 1.46 |
| Nécessité de l'usage de d'autres modes de transport | 1 | 0.73 |
| Usure prématurée du véhicule | 1 | 0.73 |
| Usage du service d'autobus organisé par la compagnie | 1 | 0.73 |
| Total | 137 | 100.00 |

ANNEXE G

AUTRES AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DU SERVICE DE COVOITURAGE

TABLEAU G-1

AUTRES AVANTAGES DU SERVICE DE COVOITURAGE

| AVANTAGE | NOMBRE | % |
|--|--------|------|
| AUCUN | 11 | 0,5 |
| NON-UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN | 58 | 2,4 |
| RÉDUCTION DES CORRESPONDANCES | 16 | 0,7 |
| FIABILITÉ | 35 | 1,4 |
| SOUSTRACTION AUX INTEMPÉRIES | 14 | 0,6 |
| RÉDUCTION DES DÉPLACEMENTS | 3 | 0,1 |
| SÉCURITÉ DU SYSTÈME | 27 | 1,1 |
| FLEXIBILITÉ DU SYSTÈME | 14 | 0,6 |
| SERVICE PORTE À PORTE | 34 | 1,4 |
| HORAIRE COMPATIBLE | 62 | 2,6 |
| SOUSTRACTION À L'ACHAT D'UN VÉHICULE | 79 | 3,3 |
| NON-UTILISATION DE L'AUTO | 60 | 2,5 |
| DIMINUTION DE LA CIRCULATION | 6 | 0,2 |
| STATIONNEMENT PRÈS DU LIEU DE TRAVAIL | 76 | 3,2 |
| ÉCONOMIE D'ÉNERGIE | 11 | 0,5 |
| RÉDUCTION DE LA POLLUTION | 1 | 0,0 |
| PLUS DE PLACES DE STATIONNEMENT | 3 | 0,1 |
| TOTAL | 510 | 21,2 |

TABLEAU G-2

AUTRES INCONVÉNIENTS DU SERVICE DE COVOITURAGE

| INCONVÉNIENT | NOMBRE | % |
|--|--------|------|
| MÉSENTENTES | 43 | 1,8 |
| IRRESPECT DES NON-FUMEURS | 9 | 0,4 |
| IRRÉGULARITÉ DU SERVICE | 20 | 0,8 |
| CHANGEMENTS DANS LES ITINÉRAIRES | 3 | 0,1 |
| ROUTINE DU TRAJET | 2 | 0,1 |
| MANQUE DE PARTENAIRES | 12 | 0,5 |
| UTILISATION DE PLUS D'UN MODE DE TRANSPORT | 19 | 0,8 |
| MANQUE DE ROTATION ENTRE CONDUCTEURS | 19 | 0,8 |
| PERTE DE CONFORT | 16 | 0,7 |
| INSATISFACTION À L'ÉGARD DU CONDUCTEUR | 10 | 0,4 |
| FATIGUE & STRESS | 45 | 1,9 |
| ACQUISITION D'UN AUTRE VÉHICULE | 2 | 0,1 |
| AUGMENTATION DES FRAIS DE TRANSPORT | 34 | 1,4 |
| USURE DU VÉHICULE | 35 | 1,4 |
| PARTAGE DES COÛTS | 4 | 0,2 |
| AUGMENTATION DES PRIMES D'ASSURANCES | 8 | 0,3 |
| MANQUE D'ESPACES DE STATIONNEMENT | 4 | 0,2 |
| FRAIS DE STATIONNEMENT | 5 | 0,2 |
| SERVICE INTERROMPU (FIN DE SEMAINE) | 1 | 0,0 |
| UTILISATION DE L'AUTO PERSONNELLE | 4 | 0,2 |
| RETARDS DÛS AUX ENCOMBREMENTS | 7 | 0,3 |
| STRESS DU RENDEZ-VOUS | 7 | 0,3 |
| MANQUE D'ORGANISATION | 2 | 0,1 |
| PRIVILÈGE DU STATIONNEMENT | 4 | 0,2 |
| ACCESSIBILITÉ AUX STATIONNEMENTS | 2 | 0,1 |
| ROTATION TROP GRANDE DES PASSAGERS | 8 | 0,3 |
| DISTANCE DU STATIONNEMENT À L'USINE | 2 | 0,1 |
| MANQUE D'IMPLICATION DES COMPAGNIES | 1 | 0,0 |
| TOTAL | 328 | 13,7 |

ANNEXE H

**RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES COVOITUREURS DIRECTEMENT
ET AUPRÈS DES MUNICIPALITÉS**

H.1 **RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES COVOITUREURS DIRECTEMENT ET AUPRÈS DES MUNICIPALITÉS**

Dans cette section, seuls les résultats, recueillis via les covoitureurs directement ou les municipalités, qui diffèrent sensiblement de ceux recueillis via les entreprises, sont présentés.

Tous les résultats sont présentés sous forme de tableaux. Ces tableaux sont divisés en trois sections selon le mode d'échantillonnage. Cela permet de faire des comparaisons entre les différents résultats obtenus. Les marges d'erreur sont présentées lorsqu'elles sont significatives (annexe C).

Tableau H-1

RÉPARTITION DES COVOITUREURS PAR SEXE

| Sexe | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|--------------|----------------|-------|-----------------------|-----------------|-------|-----------------------|------------------|-------|-----------------------|
| | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) |
| Masculin | 784 | 65.3 | ± 2.7 | 52 | 46.0 | ± 9.2 | 25 | 75.8 | ± 14.8 |
| Féminin | 412 | 34.3 | ± 2.7 | 61 | 54.0 | ± 9.2 | 8 | 24.2 | - |
| Non spécifié | 5 | 0.4 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | — | 113 | 100.0 | — | 33 | 100.0 | — |

Tableau H-2

RÉPARTITION DES COVOITUREURS PAR GROUPE D'ÂGE

| Groupe d'âge | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|-----------------|----------------|-------|-----------------------|-----------------|-------|-----------------------|------------------|-------|-----------------------|
| | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) |
| Moins de 25 ans | 171 | 14.2 | ± 2.0 | 19 | 16.8 | - | 1 | 3.0 | - |
| 25 à 34 ans | 438 | 36.5 | ± 2.7 | 41 | 36.3 | ± 8.9 | 13 | 39.4 | - |
| 35 à 44 ans | 314 | 26.1 | ± 2.5 | 33 | 29.2 | ± 8.4 | 16 | 48.5 | ± 17.3 |
| 45 à 54 ans | 184 | 15.3 | ± 2.0 | 9 | 8.0 | - | 3 | 9.1 | - |
| 55 à 64 ans | 83 | 6.9 | ± 1.4 | 11 | 9.7 | - | 0 | 0.0 | - |
| Plus de 65 ans | 2 | 0.2 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Non spécifié | 9 | 0.7 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | — | 113 | 100.0 | — | 33 | 100.0 | — |

Tableau H-3

STATUT DANS L'ENTREPRISE

| Statut | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|-----------------------|----------------|-------|-----------------------|-----------------|-------|-----------------------|------------------|-------|-----------------------|
| | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) |
| Cadre dirigeant | 111 | 9.2 | ± 1.6 | 6 | 5.3 | - | 6 | 18.2 | - |
| Employé professionnel | 243 | 20.2 | ± 2.3 | 13 | 11.5 | - | 11 | 33.3 | - |
| Employé autre | 762 | 63.4 | ± 2.7 | 90 | 79.6 | ± 7.5 | 14 | 42.4 | - |
| Étudiant | 28 | 2.3 | - | 2 | 1.8 | - | 2 | 6.1 | - |
| À leur compte | 1 | 0.1 | - | 1 | 0.9 | - | 0 | 0.0 | - |
| Non spécifié | 56 | 4.7 | - | 1 | 0.9 | - | 0 | 0.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | — | 113 | 100.0 | — | 33 | 100.0 | — |

Tableau H-4

ZONES DE DOMICILE LES PLUS FRÉQUENTES

| Municipalité | Zone | Via entreprise | Via covoitureur | Via municipalité |
|-----------------------------|------|----------------|-----------------|------------------|
| | | % | % | % |
| Montréal (centre) | 59 | - | - | 3.0 |
| Montréal (est) | 61 | 3.3 | - | - |
| Montréal (Pte-aux-Trembles) | 67 | - | - | 3.0 |
| Longueuil | 46 | 6.4 | - | - |
| Brossard | 12 | 3.4 | - | - |
| St-Lambert | 100 | - | - | 3.0 |
| St-Hubert | 94 | 4.3 | - | - |
| Boucherville | 11 | 4.3 | - | - |
| Ste-Julie | 121 | - | - | 87.9 |
| St-Jean-sur-Richelieu | 97 | - | 8.0 | - |
| Beauharnois | 5 | - | 6.2 | - |
| Valleyfield | 130 | - | 17.7 | - |
| Laval | 42 | 10.9 | - | - |
| Terrebonne | 128 | - | 9.7 | - |
| Mascouche | 49 | - | 12.4 | - |
| Vers Québec | 141 | - | 8.8 | - |
| Très-Saint-Rédempteur | 129 | - | - | 3.0 |

Tableau H-5

ZONES DE TRAVAIL LES PLUS FRÉQUENTES

| Municipalité | Zone | Via entreprise | Via covoitureur | Via municipalité |
|-------------------------|------|----------------|-----------------|------------------|
| | | % | % | % |
| Montréal (centre-ville) | 60 | 11.0 | 53.1 | 36.4 |
| Dorval | 25 | 15.5 | - | - |
| Montréal (ouest) | 64 | 9.6 | - | - |
| Montréal (nord) | 62 | - | 3.5 | - |
| Montréal (centre) | 59 | 6.1 | 7.1 | - |
| Montréal-nord | 57 | - | 3.5 | - |
| Montréal (est) | 61 | - | - | 9.1 |
| Longueuil | 46 | 30.8 | - | 9.1 |
| Boucherville | 11 | - | - | 9.1 |
| Varenes | 131 | - | - | 9.1 |
| Laval | 42 | 7.3 | - | - |
| Vers Québec | 141 | - | 9.7 | - |

Tableau H-6

DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL

| Distance | Via entreprise | Via covoitureur | Via municipalité |
|-------------------|----------------|-----------------|------------------|
| | kilomètre | kilomètre | kilomètre |
| Distance minimale | 1.0 | 1.5 | 6.5 |
| Distance maximale | 110.0 | 148.0 | 40.0 |
| Distance moyenne | 23.0 | 41.5 | 25.0 |
| Écart type | 16.0 | 22.0 | 10.0 |

Tableau H-7

TRANSPORT EN COMMUN ADÉQUAT PRÈS DU DOMICILE

| Transport en commun adéquat | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|-----------------------------|----------------|-------|------------------------|-----------------|-------|------------------------|------------------|-------|------------------------|
| | Nombre | % | Marge ld'erreur (%) | Nombre | % | Marge ld'erreur (%) | Nombre | % | Marge ld'erreur (%) |
| Oui | 623 | 51.9 | ± 2.8 | 35 | 31.0 | ± 8.6 | 6 | 18.2 | - |
| Non | 569 | 47.4 | ± 2.8 | 78 | 69.0 | ± 8.6 | 27 | 81.8 | ± 13.4 |
| Non spécifié | 9 | 0.7 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | --- | 113 | 100.0 | --- | 33 | 100.0 | --- |

Tableau H-8

NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL

| Nombre de mois | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|-----------------|----------------|-------|------------------------|-----------------|-------|------------------------|------------------|-------|------------------------|
| | Nombre | % | Marge ld'erreur (%) | Nombre | % | Marge ld'erreur (%) | Nombre | % | Marge ld'erreur (%) |
| Moins de 3 mois | 138 | 11.5 | ± 1.8 | 39 | 34.5 | ± 8.8 | 3 | 9.1 | - |
| 3 à 6 mois | 157 | 13.1 | ± 1.9 | 12 | 10.6 | - | 4 | 12.1 | - |
| 7 à 12 mois | 174 | 14.5 | ± 2.0 | 32 | 28.3 | ± 8.3 | 6 | 18.2 | - |
| 13 à 24 mois | 240 | 20.0 | ± 2.2 | 13 | 11.5 | - | 8 | 24.2 | - |
| 25 à 36 mois | 120 | 10.0 | ± 1.7 | 7 | 6.2 | - | 6 | 18.2 | - |
| Plus de 36 mois | 345 | 28.7 | ± 2.5 | 9 | 8.0 | - | 6 | 18.2 | - |
| Non spécifié | 27 | 2.2 | - | 1 | 0.9 | - | 0 | 0.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | --- | 113 | 100.0 | --- | 33 | 100.0 | --- |

Tableau H-9

RÉGULARITÉ DU COVOITURAGE

| Covoiturage | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|--|----------------|-------|------------------------|-----------------|-------|------------------------|------------------|-------|------------------------|
| | Nombre | % | Marge ld'erreur (%) | Nombre | % | Marge ld'erreur (%) | Nombre | % | Marge ld'erreur (%) |
| Régulier tous les jours | 894 | 74.4 | ± 2.4 | 94 | 83.2 | ± 6.9 | 20 | 60.6 | ± 16.9 |
| Rég. les mêmes jours à chaque semaine ou mois | 110 | 9.2 | ± 1.6 | 8 | 7.1 | - | 4 | 12.1 | - |
| Irrégulier | 138 | 11.5 | ± 1.8 | 6 | 5.3 | - | 9 | 27.3 | - |
| Non spécifié | 59 | 4.9 | - | 5 | 4.4 | - | 0 | 0.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | — | 113 | 100.0 | — | 33 | 100.0 | — |

Tableau H-10

RÔLE DU COVOITUREUR

| Rôle | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|------------------------|----------------|-------|------------------------|-----------------|-------|------------------------|------------------|-------|------------------------|
| | Nombre | % | Marge ld'erreur (%) | Nombre | % | Marge ld'erreur (%) | Nombre | % | Marge ld'erreur (%) |
| Passager | 371 | 30.9 | ± 2.6 | 76 | 67.3 | ± 8.7 | 6 | 18.2 | - |
| Conducteur | 396 | 33.0 | ± 2.6 | 24 | 21.2 | - | 9 | 27.3 | - |
| Passager ou conducteur | 427 | 35.6 | ± 2.7 | 13 | 11.5 | - | 18 | 54.5 | ± 17.2 |
| Non spécifié | 7 | 0.6 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | — | 113 | 100.0 | — | 33 | 100.0 | — |

Tableau H-11

UTILISATION DU COVOITURAGE

| Utilisation | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|------------------------|----------------|-------|-----------------------|-----------------|-------|-----------------------|------------------|-------|-----------------------|
| | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) |
| Uniquement à l'aller | 41 | 3.4 | - | 12 | 10.6 | - | 1 | 3.0 | - |
| Uniquement au retour | 40 | 3.3 | - | 2 | 1.8 | - | 1 | 3.0 | - |
| À l'aller ou au retour | 64 | 5.3 | - | 1 | 0.9 | - | 2 | 6.1 | - |
| À l'aller et au retour | 1037 | 86.3 | ± 1.9 | 97 | 85.8 | ± 6.5 | 29 | 87.9 | ± 11.3 |
| Non spécifié | 19 | 1.6 | - | 1 | 0.9 | - | 0 | 0.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | --- | 113 | 100.0 | --- | 33 | 100.0 | --- |

Tableau H-12

DURÉE DU TRAJET DOMICILE-TRAVAIL

| Durée du trajet | Via entreprise | Via covoitureur | Via municipalité |
|-------------------|----------------|-----------------|------------------|
| | minute | minute | minute |
| Avant covoiturage | 38 | 62 | 33 |
| En covoiturage | 30 | 50 | 33 |

Tableau H-13

RAISON QUI AMÈNE À FAIRE DU COVOITURAGE

| Raison | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|---|----------------|-------|------------------------|-----------------|-------|------------------------|------------------|-------|------------------------|
| | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) |
| Plus agréable que le transport en commun | 54 | 4.5 | - | 7 | 6.2 | - | 1 | 3.0 | - |
| Plus confortable que le transport en commun | 85 | 7.1 | ± 1.4 | 12 | 10.6 | - | 0 | 0.0 | - |
| Transport en commun inadéquat | 171 | 14.2 | ± 2.0 | 37 | 32.7 | ± 8.7 | 8 | 24.2 | - |
| Réduit fatigue de conduite | 34 | 2.8 | - | 5 | 4.4 | - | 1 | 3.0 | - |
| Économie de temps | 198 | 16.5 | ± 2.1 | 10 | 8.8 | - | 2 | 6.1 | - |
| Réduit frais de transport | 509 | 42.4 | ± 2.8 | 34 | 30.1 | ± 8.5 | 17 | 51.5 | ± 17.3 |
| Évite achat d'une auto | 29 | 2.4 | - | 3 | 2.7 | - | 3 | 9.1 | - |
| Entraide | 64 | 5.3 | - | 1 | 0.9 | - | 0 | 0.0 | - |
| Autre | 27 | 2.2 | - | 1 | 0.9 | - | 1 | 3.0 | - |
| Non spécifié | 30 | 2.5 | - | 3 | 2.7 | - | 0 | 0.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | — | 113 | 100.0 | — | 33 | 100.0 | — |

Tableau H-14

MODE DE TRANSPORT AVANT COVOITURAGE

| Mode avant covoiturage | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|-----------------------------------|----------------|--------------|------------------------|-----------------|--------------|------------------------|------------------|--------------|------------------------|
| | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) |
| Auto solo | 641 | 53.4 | ± 2.0 | 36 | 31.9 | ± 0.6 | 20 | 60.6 | ± 16.9 |
| Auto groupe | 174 | 14.5 | ± 2.0 | 24 | 21.2 | - | 4 | 12.1 | - |
| Auto solo + transport en commun | 43 | 3.6 | - | 3 | 2.7 | - | 2 | 6.1 | - |
| Auto groupe + transport en commun | 28 | 2.3 | - | 7 | 6.2 | - | 1 | 3.0 | - |
| Transport en commun | 287 | 23.9 | ± 2.4 | 43 | 38.1 | ± 9.0 | 4 | 12.1 | - |
| Transport en commun + autre | 2 | 0.2 | - | 0 | 0.0 | - | 1 | 3.0 | - |
| Autre | 5 | 0.4 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Non spécifié | 21 | 1.7 | - | 0 | 0.0 | - | 1 | 3.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | --- | 113 | 100.0 | --- | 33 | 100.0 | --- |

Tableau H-15

MOYEN DE MOTIVATION DES COVOITUREURS

| Motivation | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|-----------------------|----------------|-------|------------------------|-----------------|-------|------------------------|------------------|-------|------------------------|
| | Nombre | % | Marge Id'erreur (%) | Nombre | % | Marge Id'erreur (%) | Nombre | % | Marge Id'erreur (%) |
| Médias | 8 | 0.7 | - | 27 | 23.9 | - | 0 | 0.0 | - |
| Dépliant publicitaire | 4 | 0.3 | - | 4 | 3.5 | - | 0 | 0.0 | - |
| Amis, voisins | 180 | 15.0 | ± 2.0 | 38 | 33.6 | ± 8.7 | 5 | 15.2 | - |
| Covoiturage Québec | 10 | 0.8 | - | 7 | 6.2 | - | 0 | 0.0 | - |
| Collègues de travail | 608 | 50.6 | ± 2.8 | 19 | 16.8 | - | 17 | 51.5 | ± 17.3 |
| Employeur | 111 | 9.2 | ± 1.6 | 1 | 0.9 | - | 0 | 0.0 | - |
| Autre | 248 | 20.6 | ± 2.3 | 17 | 15.0 | - | 10 | 30.3 | - |
| Non spécifié | 32 | 2.7 | - | 0 | 0.0 | - | 1 | 3.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | — | 113 | 100.0 | — | 33 | 100.0 | — |

Tableau H-16

ORGANISATEUR DE COVOITURAGE

| Organisateur | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|-----------------------|----------------|-------|------------------------|-----------------|-------|------------------------|------------------|-------|------------------------|
| | Nombre | % | Marge Id'erreur (%) | Nombre | % | Marge Id'erreur (%) | Nombre | % | Marge Id'erreur (%) |
| Covoitureur interrogé | 743 | 61.9 | ± 2.7 | 36 | 31.9 | ± 8.6 | 23 | 69.7 | ± 15.9 |
| Employeur | 74 | 6.2 | ± 1.3 | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Collègues de travail | 252 | 21.0 | ± 2.3 | 11 | 9.7 | - | 5 | 15.2 | - |
| Amis, voisins | 40 | 3.3 | - | 6 | 5.3 | - | 3 | 9.1 | - |
| Membres famille | 24 | 2.0 | - | 2 | 1.8 | - | 0 | 0.0 | - |
| Covoiturage Québec | 4 | 0.3 | - | 44 | 38.9 | ± 9.0 | 0 | 0.0 | - |
| Autre | 22 | 1.8 | - | 13 | 11.5 | - | 1 | 3.0 | - |
| Non spécifié | 42 | 3.5 | - | 1 | 0.9 | - | 1 | 3.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | — | 113 | 100.0 | — | 33 | 100.0 | — |

Tableau H-17

VÉHICULE DE COVOITURAGE

| Véhicule de covoiturage | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|---|----------------|-------|------------------------|-----------------|-------|------------------------|------------------|-------|------------------------|
| | Nombre | % | Marge Id'erreur (%) | Nombre | % | Marge Id'erreur (%) | Nombre | % | Marge Id'erreur (%) |
| Automobile toujours la même | 703 | 58.5 | ± 2.8 | 42 | 37.2 | ± 8.9 | 12 | 36.4 | - |
| Auto en alternance | 432 | 36.0 | ± 2.7 | 3 | 2.7 | - | 20 | 60.6 | ± 16.9 |
| Auto fournie pour covoiturage | 4 | 0.3 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Auto achetée ou louée en groupe | 2 | 0.2 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Fourgonnette fournie pour covoiturage | 3 | 0.2 | - | 43 | 38.1 | ± 9.0 | 0 | 0.0 | - |
| Fourg. achetée ou louée en groupe pour cov. | 10 | 0.8 | - | 22 | 19.5 | - | 0 | 0.0 | - |
| Fourgonnette d'un particulier | 11 | 0.9 | - | 1 | 0.9 | - | 0 | 0.0 | - |
| Autre | 1 | 0.1 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Non spécifié | 35 | 2.9 | - | 2 | 1.8 | - | 1 | 3.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | — | 113 | 100.0 | — | 33 | 100.0 | — |

Tableau H-18

NOMBRE DE COVOITUREURS PAR VÉHICULE

| Nbre de cov./veh. | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|-------------------|----------------|-------|------------------------|-----------------|-------|------------------------|------------------|-------|------------------------|
| | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) |
| 2 | 404 | 33.6 | ± 2.6 | 21 | 18.6 | - | 12 | 36.4 | - |
| 3 | 453 | 37.7 | ± 2.7 | 16 | 14.2 | - | 6 | 18.2 | - |
| 4 | 236 | 19.7 | ± 2.2 | 8 | 7.1 | - | 12 | 36.4 | - |
| 5 | 55 | 4.6 | - | 0 | 0.0 | - | 3 | 9.1 | - |
| 6 | 14 | 1.2 | - | 3 | 2.7 | - | 0 | 0.0 | - |
| 7 | 1 | 0.1 | - | 1 | 0.9 | - | 0 | 0.0 | - |
| 8 | 1 | 0.1 | - | 1 | 0.9 | - | 0 | 0.0 | - |
| 9 | 1 | 0.1 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| 10 | 5 | 0.4 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| 11 | 2 | 0.2 | - | 9 | 8.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| 13 | 0 | 0.0 | - | 11 | 9.7 | - | 0 | 0.0 | - |
| 14 | 0 | 0.0 | - | 6 | 5.3 | - | 0 | 0.0 | - |
| 15 | 8 | 0.7 | - | 36 | 31.9 | ± 8.6 | 0 | 0.0 | - |
| Non spécifié | 21 | 1.7 | - | 1 | 0.9 | - | 0 | 0.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | — | 113 | 100.0 | — | 33 | 100.0 | — |

Tableau H-19

COMPAGNONS DE COVOITURAGE

| Compagnon | Via entreprise | | | Via covoitureur | | | Via municipalité | | |
|--|----------------|-------|-----------------------|-----------------|-------|-----------------------|------------------|-------|-----------------------|
| | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) | Nombre | % | Marge d'erreur (%) |
| Collègues même entreprise | 967 | 80.5 | ± 2.2 | 22 | 19.5 | - | 25 | 75.8 | ± 14.8 |
| Collègues même entreprise + collègues d'entreprises différentes | 10 | 0.8 | - | 3 | 2.7 | - | 1 | 3.0 | - |
| Collègues même entreprise + voisins, amis | 17 | 1.4 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Collègues même entreprise + membres famille immédiate | 35 | 2.9 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Collègues même entreprise + autres | 1 | 0.1 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Collègues d'entreprises différentes | 16 | 1.3 | - | 43 | 38.1 | ± 9.0 | 0 | 0.0 | - |
| Collègues d'entreprises différentes + membres famille immédiate | 2 | 0.2 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Collègues d'entreprises différentes + amis, voisins | 0 | 0.0 | - | 22 | 19.5 | - | 0 | 0.0 | - |
| Amis, voisins | 41 | 3.4 | - | 14 | 12.4 | - | 5 | 15.2 | - |
| Amis, voisins + membres famille immédiate | 4 | 0.3 | - | 4 | 3.5 | - | 1 | 3.0 | - |
| Membres famille immédiate | 59 | 4.9 | - | 4 | 3.5 | - | 0 | 0.0 | - |
| Autre | 3 | 0.2 | - | 0 | 0.0 | - | 0 | 0.0 | - |
| Non spécifié | 46 | 3.8 | - | 1 | 0.9 | - | 1 | 3.0 | - |
| Total | 1201 | 100.0 | --- | 113 | 100.0 | --- | 33 | 100.0 | --- |

Tableau H-20

AVANTAGES DU SERVICE DE COVOITURAGE

| Avantage | Via entreprise | | Via covoitureur | | Via municipalité | |
|--|----------------|-------|-----------------|-------|------------------|-------|
| | Nombre | % | Nombre | % | Nombre | % |
| Agréable compagnie et entraide | 322 | 13.4 | 19 | 8.4 | 6 | 9.1 |
| Confort accru par rapport au transport en commun | 112 | 4.7 | 23 | 10.2 | 4 | 6.1 |
| Réduction de la fatigue de la conduite | 110 | 4.6 | 12 | 5.3 | 2 | 3.0 |
| Réduction des frais de transport | 689 | 28.7 | 57 | 25.2 | 23 | 34.8 |
| Réduction du temps de déplacement | 356 | 14.8 | 39 | 17.3 | 3 | 4.5 |
| Autre | 510 | 21.2 | 53 | 23.5 | 20 | 30.3 |
| Non spécifié | 303 | 12.6 | 23 | 10.2 | 8 | 12.1 |
| Total | 2402 | 100.0 | 226 | 100.0 | 66 | 100.0 |

Tableau H-21

INCONVÉNIENTS DU SERVICE DE COVOITURAGE

| Inconvénient | Via entreprise | | Via covoitureur | | Via municipalité | |
|---------------------------------------|----------------|-------|-----------------|-------|------------------|-------|
| | Nombre | % | Nombre | % | Nombre | % |
| Aucun | 198 | 8.2 | 14 | 6.2 | 1 | 1.5 |
| Incompatibilité des horaires | 357 | 14.9 | 47 | 20.8 | 19 | 28.8 |
| Dépendance entre les partenaires | 348 | 14.5 | 9 | 4.0 | 9 | 13.6 |
| Accroissement du temps de déplacement | 122 | 5.1 | 11 | 4.9 | 6 | 9.1 |
| Manque de ponctualité | 184 | 7.7 | 6 | 2.7 | 3 | 4.5 |
| Autre | 328 | 13.7 | 46 | 20.4 | 9 | 13.6 |
| Non spécifié | 865 | 36.0 | 93 | 41.2 | 19 | 28.8 |
| Total | 2402 | 100.0 | 226 | 100.0 | 66 | 100.0 |

Tableau H-22

MESURES À ENTREPRENDRE POUR FAVORISER LE COVOITURAGE

| | Via entreprise | Via covoitureur | Via municipalité |
|---|----------------|-----------------|------------------|
| Mesure | rang | rang | rang |
| Aire de stationnement réservée | 1 | 3 | 3-5 |
| Tarification privilégiée pour le stationnement | 2-3 | 2-4 | 4 |
| Voie de circulation réservée aux covoitureurs en périodes de pointe | - | 1 | - |
| Création d'un club de covoiturage | 5 | 5 | - |
| Formation de groupes de covoiturage | 4 | - | 1-2 |
| Autre | 6 | 6 | 6 |

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 108 127