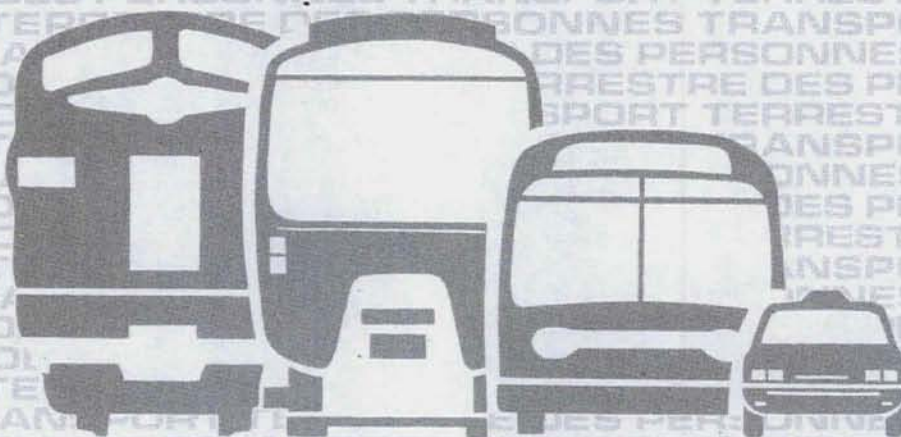


ENQUÊTE AUPRÈS DES COVOITUREURS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL

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**



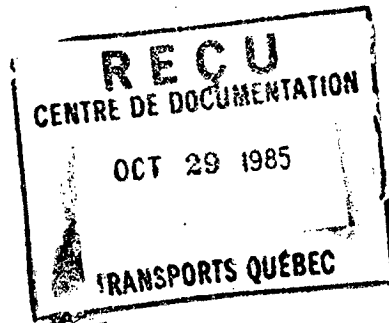
Titre et sous-titre du rapport <u>Enquête auprès des covoitureurs de la région de Montréal</u> <u>Méthodologie - Résultats</u>		N° du rapport Transports Québec RTQ-86-01	
		Rapport d'étape <input type="checkbox"/> An Mois Jour Rapport final <input checked="" type="checkbox"/> 8 5 0 8	
Auteur(s) du rapport <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 _____	
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		
Signature du directeur général <i>chef de service</i>			Date 8 5 1 2 1 8

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



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 convoitureurs, telles la formation de groupes de convoiturage et la création d'un club de convoiturage, ont constitué les quatrième et cinquième choix des convoitureurs.

Parmi les suggestions de mesures provenant des convoitureurs (ces suggestions rassemblées étant le sixième choix des convoitureurs), 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 convoiturage, en une coordination des horaires de travail ou encore en subventions;
- 2- La réduction des primes d'assurances pour les convoitureurs;
- 3- Un réseau d'information public permettant le regroupement de convoitureurs;
- 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 convoiturage;
- 5- La réduction du prix de l'essence pour les convoitureurs en fonction du kilométrage, du nombre de convoitureurs, ou des deux, moyennant une preuve d'identification;
- 6- La réduction d'impôts en fonction des coûts reliés au véhicule de convoiturage (achat, essence, entretien);
- 7- Un répertoire affiché dans l'entreprise facilitant le regroupement de convoitureurs.

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

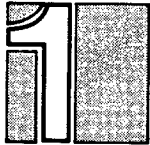
LISTE DES TABLEAUX

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

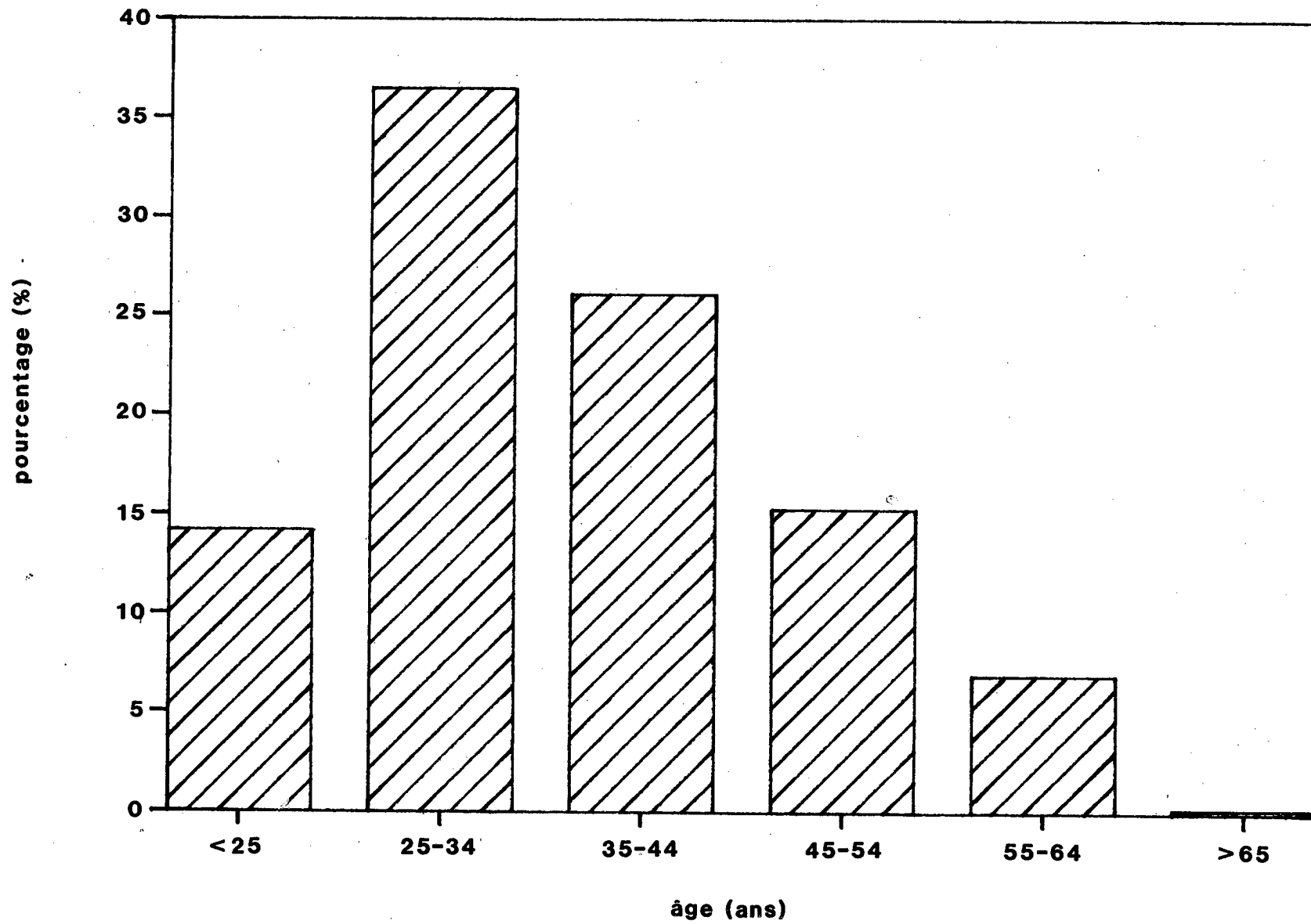
RÉPARTITION DES COVOITUREURS PAR GROUPE D'ÂGE

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

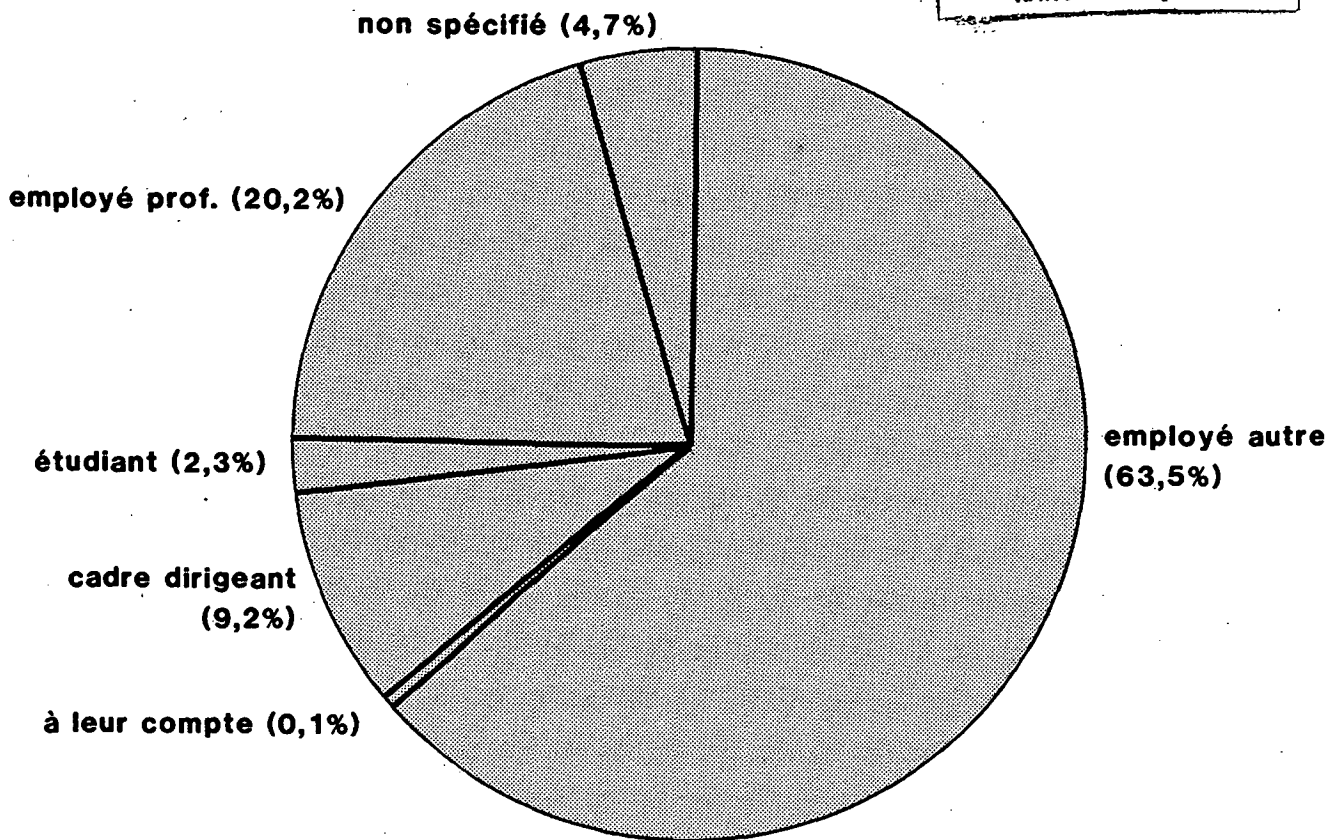
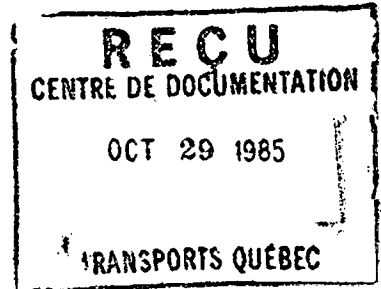


TABLEAU 5
NOMBRE D'ADULTES PAR DOMICILE

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).

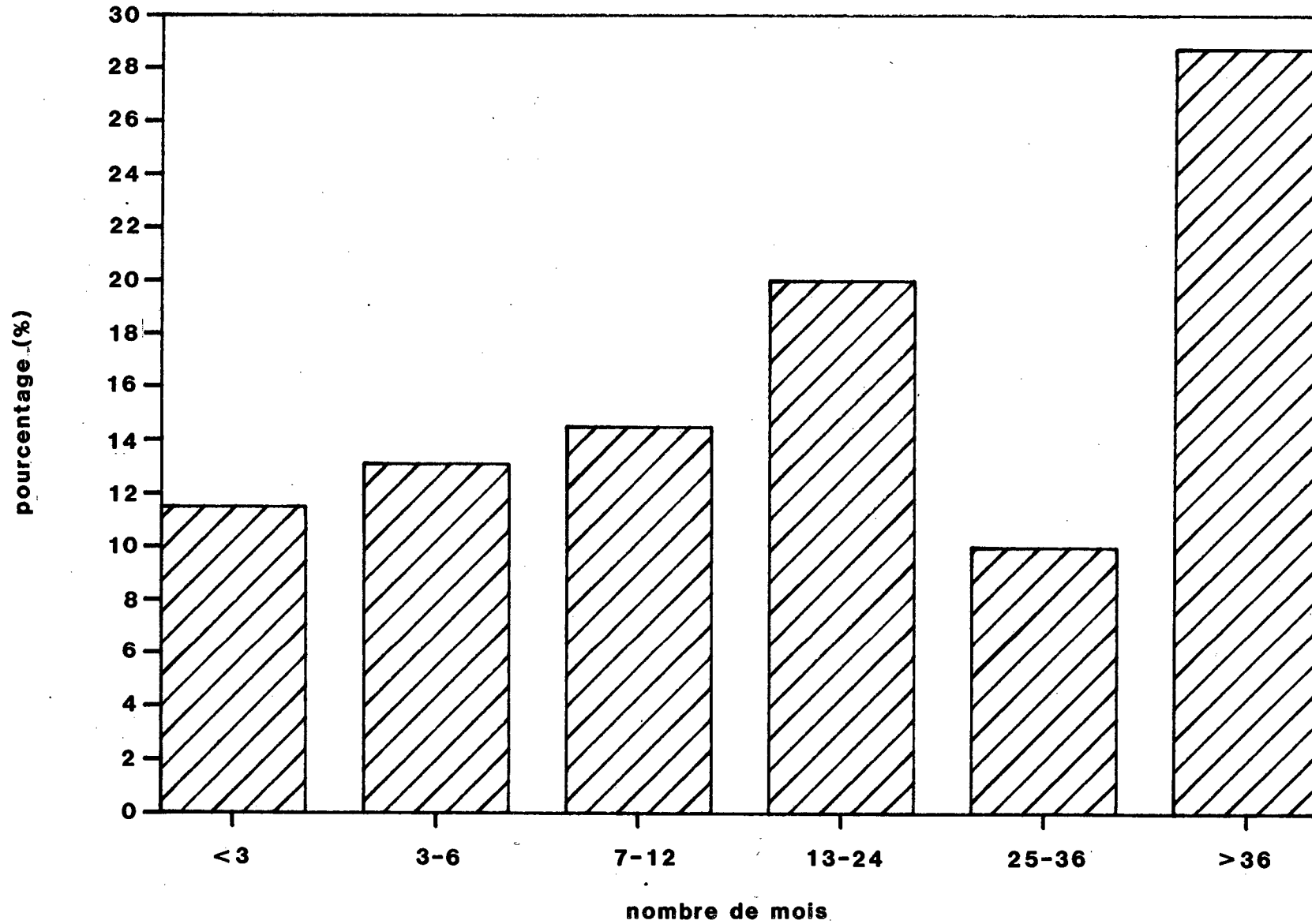
TABLEAU 15

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

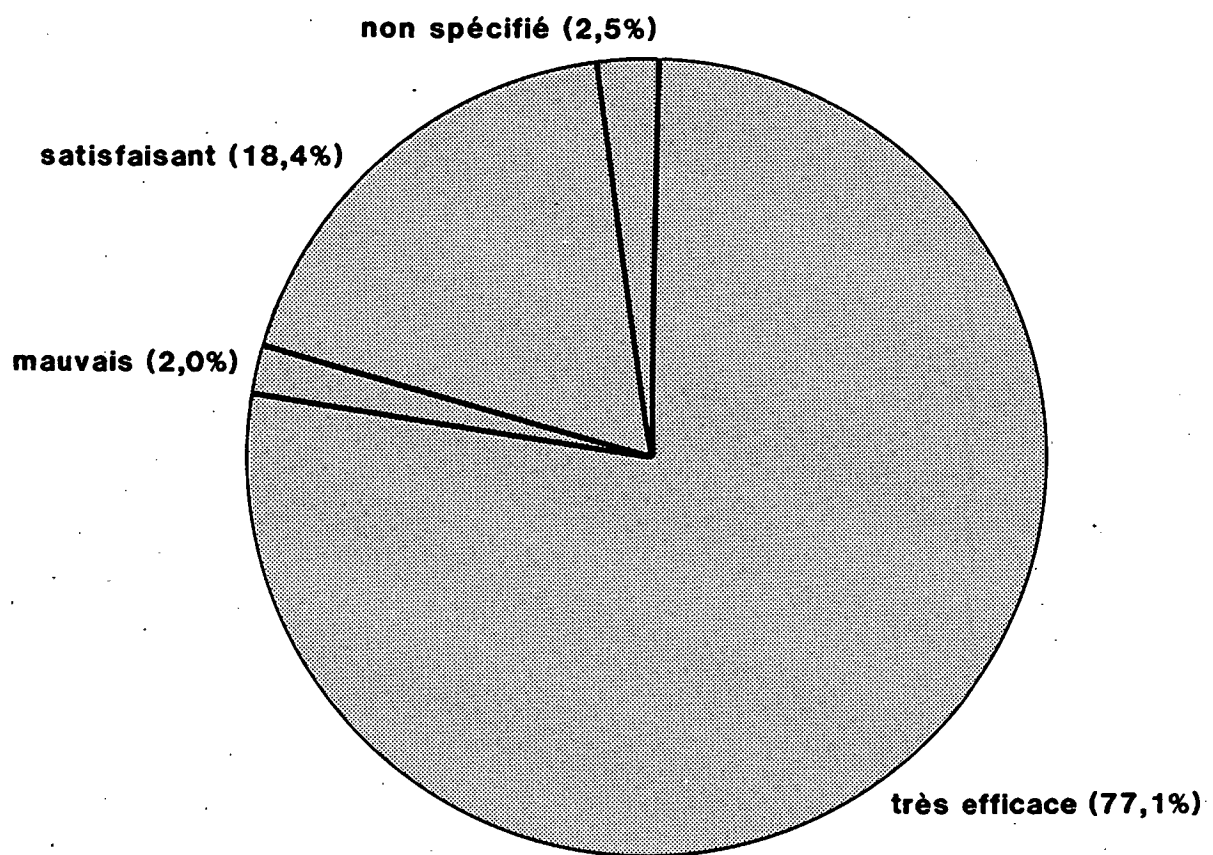


TABLEAU 19

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 POUR COVOITURAGE	10	0,8	-
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).

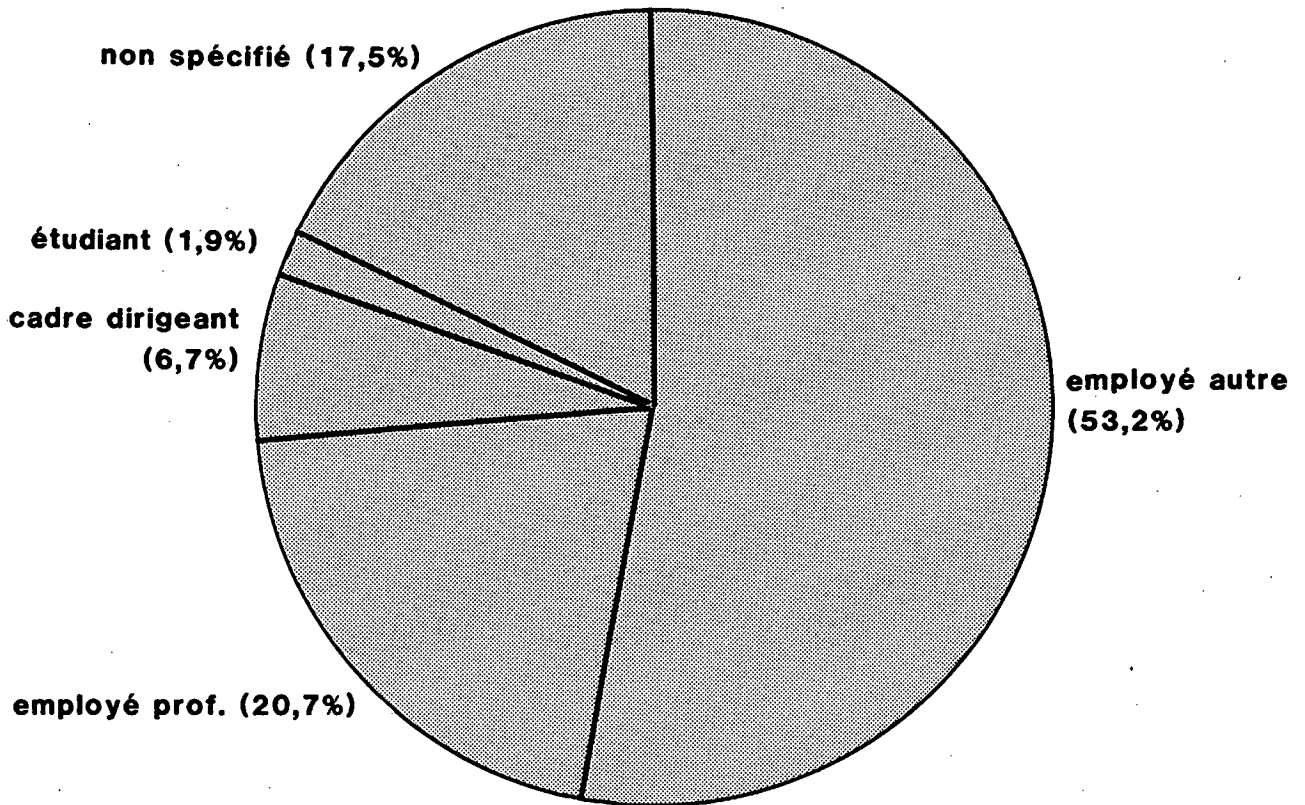
TABLEAU 31

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 covoyageurs 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	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

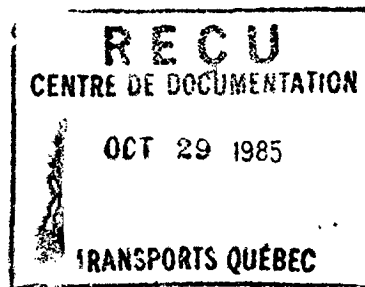
NOMBRE DE MOIS DE COVOITURAGE AVEC LE SERVICE ACTUEL VS NOMBRE DE COVOITUREURS PAR VÉHICULE

NOMBRE DE MOIS	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 1: CHARACTERISTICS OF PARTICIPANTS IN CARPOOLS

Answers to these questions will determine the profile of the "carpooler".

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

1. Are you?

- male female

2. In which age-group are you?

- under 25 45 - 54
 25 - 34 55 - 64
 35 - 44 65 or over

3. What position do you hold in the organization for which you work?

- management level (please specify your position in the organization):
- employee: professional (specify):
 other (specify):
- student
- in business for yourself (specify):

4. Number of adults (18 years and over) in your home, including yourself:

- one three
 two more than three (specify):

5. Number of adults possessing a driver's license in your home, including yourself:

- none three
 one more than three (specify):
- two

6. Number of vehicles (car, jeep, pick-up truck, van) available in your home:

- none three
 one more than three (specify):
- two

7. Name the street intersection nearest your home:

street:..... and street:..... city:.....

8. Name the street intersection nearest your place of work:

street:..... and street:..... city:.....

9. Estimate the distance travelled between home and place of work (one way only):

..... miles or kilometers.

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 2 (cont'd)

8. What was the principal reason that brought you into a carpool:

(Check one box only)

- 1 pleasanter from the point of view of "personal contacts" than public transport
- 2 more comfortable than public transport
- 3 public transport is inadequate
- 4 one way of reducing fatigue from driving
- 5 a good time saver
- 6 reduces transportation costs
- 7 other (specify)

9. How do you rate your carpool?

- 1 very efficient
- 2 good but there is room for improvement
- 3 poor

Suggest one means of improvement:

10. Is your carpool still in operation?

- 1 yes How many months has it been operating?
- 2 no Why?
- How many months did it operate?
- 3 I don't know.

11. Do you still carpool?

- 1 yes
- 2 no Why?

12. Do you intend to continue (or restart) carpooling?

- 1 yes
- 2 no Why?

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		15-64	15-24	18-24	25-64	18-64
Longueuil	34005	8040	5628	25965	31593		23140	7020	4914	16120	21034
Boucherville	8575	1495	1047	7080	8127		5425	1300	910	4125	5035
McMasterville	965	140	90	825	923		570	130	91	440	531
Beloeil	4735	805	564	3930	4494		2870	770	539	2100	2639
St-Mathieu-de-Beloeil	480	65	46	415	461		195	20	14	175	189
Ste-Julie	3930	405	284	3525	3809		2125	410	287	1715	2002
Varenes	2665	505	354	2160	2514		1395	395	277	1000	1277
St-Amable	1085	240	168	845	1013		410	90	63	320	383
St-Marc-sur-Richelieu	410	60	42	350	392		235	25	18	210	228
Vercheres	1265	215	151	1050	1201		565	160	112	405	517
Calixa-Lavallee	125	25	18	100	118		60	5	4	55	59
St-Sulpice	505	85	60	420	480		305	90	63	215	278
L'Assomption	2300	530	371	1770	2141		1250	315	221	935	1156
Repentigny	9900	1690	1183	8210	9393		5785	1410	987	4375	5362
Le Gardeur	2300	405	284	1895	2179		1170	315	221	855	1076
Charlemagne	1380	320	224	1060	1284		700	205	144	495	639
Lachenaie	2380	325	228	2055	2283		1210	310	217	900	1117
Mascouche	5375	755	529	4620	5149		2705	675	473	2030	2503
L'Epiphanie	1245	265	186	980	1166		720	225	158	495	653
St-Gerard Magella	670	115	81	555	636		260	50	35	210	245
St-Roch-de-l'Achigan	885	225	158	660	818		450	125	88	325	413
La Plaine	1325	185	130	1140	1270		595	140	98	455	553
Boisbriand	3575	660	462	2915	3377		2030	490	343	1540	1883
Rosemere	2240	300	210	1940	2150		1360	260	182	1100	1282
Total					775967						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
Varenes	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
Beloil	690	25		665		290	0		290
St-Mathieu-de-Beloil	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

	Via entreprise			Via covoitureur			Via municipalité		
	Nombre	%	Marge ld'erreur (%)	Nombre	%	Marge ld'erreur (%)	Nombre	%	Marge ld'erreur (%)
Covoiturage									
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 ld'erreur (%)	Nombre	%	Marge ld'erreur (%)	Nombre	%	Marge ld'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 ld'erreur (%)	Nombre	%	Marge ld'erreur (%)	Nombre	%	Marge ld'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 ld'erreur (%)	Nombre	%	Marge ld'erreur (%)	Nombre	%	Marge ld'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