Sondage d'opinion pour évaluer la satisfaction des usagers du réseau routier

Rapport de recherche

Ministère des transports

Septembre 1989

CANQ
TR
198

SEGMA (86) INC.

Lavalin

324040

Sondage d'opinion pour évaluer la satisfaction des usagers du réseau routier

Rapport de recherche

Ministère des transports

Septembre 1989

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
22e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

DOR-CEN-HON
CANQ
TR
198

SEGMA (86) INC.

Lavalin

TABLE DES MATIERES

1.0 CONTEXTE ET OBJECTIFS 1

2.0 MÉTHODOLOGIE 3
2.1 POPULATION D'ÉTUDE 3
2.2 ÉCHANTILLON 3
2.3 RENDEMENT DE L'ÉCHANTILLON 5

3.0 ANALYSE DES RÉSULTATS 9
3.1 LES DONNÉES DE BASE 9
3.1.1 L'expérience de conduite 9
3.1.2 L'usage d'un véhicule 10
3.1.3 La distance parcourue annuellement 12
3.1.4 Motifs de déplacement 14
3.1.5 Distance parcourue sur les divers types de routes 14
3.1.6 Autoroutes et routes numérotées les plus souvent utilisées 15
3.1.7 Les routes gravelées 16
3.2 LA SÉCURITÉ ROUTIERE 17
3.2.1 Appréciation générale 17
3.2.2 Perceptions relatives aux causes d'accidents 18
3.3 L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER 21
3.3.1 Appréciation générale 21
3.3.2 Présence de trous, de bosses ou de fissures 23
3.3.3 Présence d'ornières 24
3.3.4 Adhérence sous la pluie 26
3.3.5 Améliorations souhaitées 27
3.4 LA SIGNALISATION ROUTIERE 29
3.5 LES LIMITES DE VITESSE 34
3.6 L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER PENDANT LA SAISON HIVERNALE 36
3.6.1 Appréciation générale 36
3.6.2 Opérations de déneigement et de déglaçage 37
3.6.3 Usage de sel et de sable 39

3.7 LE SERVICE DE RENSEIGNEMENT 41
3.7.1 Notoriété et usage 41
3.7.2 Niveau de satisfaction 42
3.7.3 Travaux de réfection des routes 42
3.7.4 Source d'information 44
3.7.5 Congestion routière 45
3.8 LA PLAN DE TRANSPORT 47
3.8.1 Connaissance et appréciation 47
3.8.2 Éléments de solution pouvant contribuer à atténuer les problèmes de congestion de la route dans la région de Montréal 49
3.8.3 Priorités visant à améliorer la situation du transport à Montréal 51
3.9 L'AMÉNAGEMENT AUX ABORDS DES ROUTES 57
3.9.1 L'entretien aux abords des routes 57
3.9.2 Les haltes routières 59
3.9.3 Les panneaux publicitaires 61
3.10 LES PRIORITÉS FUTURES DU MINISTERE 63
3.10.1 Améliorations en regard de l'entretien 63
3.10.2 Opinions relatives au budget du Ministère 67

Chapitre 1.0

Contexte et objectifs

1.0 CONTEXTE ET OBJECTIFS

Dans le cadre de son évaluation de programme, le Ministère des Transports du Québec a confié à SEGMA le mandat de réaliser une étude évaluant la satisfaction des usagers à l'égard du réseau routier à l'entretien du Ministère.

De manière plus spécifique, les objectifs d'étude s'établissent comme suit:

- Évaluer les perceptions des usagers à l'égard de la sécurité routière et identifier quelles sont, selon eux, les principales sources d'insécurité sur les divers types de routes du Québec;

- Mesurer l'appréciation de l'état de la chaussée, de la signalisation, de l'entretien d'hiver, du service de renseignement sur l'état des routes;

- Évaluer les inconvénients vécus par les usagers découlant de situations de congestion routière et témoigner des attentes ou solutions préconisées pour atténuer ces problèmes;

- Établir quelle est la fréquence d'usage des haltes routières et vérifier l'appréciation qui est donnée sur divers aspects s'y rattachant: propreté, aménagement, affichage...;

- Mesurer, dans la région de Montréal, le taux de connaissance et le niveau d'appui au Plan de Transport du Ministère;

- Identifier les priorités des usagers quant aux aspects où le Ministère devrait affecter plus de ressources;

- Ventiler l'ensemble des résultats obtenus de manière à distinguer le point de vue des usagers de chacune des quinze (15) régions administratives du Ministère des Transports.

Afin de procéder à l'étude, la stratégie de collecte préconisée a été l'enquête postale. Le présent document fait état des résultats d'une première phase d'enquête postale effectuée en avril-mai 1989. Une seconde phase d'étude est prévue en octobre 1989.

Chapitre 2.0

Méthodologie

2.0 MÉTHODOLOGIE

2.1 POPULATION D'ÉTUDE

Celle-ci se compose de toutes les personnes détentrices d'un permis de conduire dont les coordonnées apparaissaient au fichier central (classes 41 et 42) de la Régie de l'Assurance Automobile du Québec.

2.2 ÉCHANTILLON

Pour mener à bien cette étude, le Ministère a établi qu'un minimum de 100 questionnaires devraient être complétés dans chacune de ses quinze régions administratives. C'est dire qu'au total, un minimum de 1500 répondants devraient avoir complété et retourné le questionnaire.

En outre, tout en respectant cet objectif de 100 entrevues/région, Segma a proposé d'accroître le nombre d'envois dans les grandes régions métropolitaines de Montréal et Québec; ce qui était largement motivé par l'importance numérique des populations résidant dans ces régions.

En outre, dans le cas de la région montréalaise, on prit en considération qu'une section précise du questionnaire porterait sur la connaissance du Plan de Transport de la région de Montréal rendu public par le Ministère en août 1988.

D'autre part, on se devait d'envoyer davantage de questionnaires dans les régions comportant un pourcentage significatif d'anglophones ou d'allophones, soit dans les régions de Montréal, de la Montérégie et d'Ottawa-Hull. En effet, il fut entendu qu'on ne pourrait insérer lors de l'envoi initial que des questionnaires et lettres d'accompagnement rédigés en français avec une note invitant les gens intéressés à contacter Segma pour obtenir copie anglaise du questionnaire. Cette condition allait, de toute évidence, exercer un effet négatif sur les anglophones qui seraient peu nombreux à poser le geste de réclamer un questionnaire.

La répartition régionale s'est donc effectuée comme suit:

TABLEAU 2.1	ÉCHANTILLON DE DÉPART		
Régions	Numéro		Pourcentage
Saguenay- Lac St-Jean	2	210	5.9
Mauricie	4	230	6.5
Estrie	5	210	5.9
Outaouais	7	210	5.9
Abitibi-Témiscamingue	8	185	5.2
Côte-Nord	9	185	5.2
Gaspésie	11	185	5.2
Bas St-Laurent	12	185	5.2
Québec	31	280	7.9
Chaudière	32	230	6.5
Drummondville/Yamaska	61	230	6.5
Montérégie	62	320	9.0
Montréal	63	440	12.4
Laurentides	64	230	6.5
Lanaudière	65	210	5.9
TOTAL		3540	100.0

2.3 RENDEMENT DE L'ÉCHANTILLON

Des 3540 questionnaires mis à la poste, 77 questionnaires sont revenus de Poste Canada et/ou de personnes non visées par l'enquête. Il s'agit de seulement 2.2% des questionnaires envoyés initialement; ce qui démontre sans l'ombre d'un doute que les listes de la Régie de l'Assurance Automobile du Québec sont de très haute qualité et que leur mise à jour est des plus efficace.

Les tableaux qui suivent présentent les résultats administratifs de la collecte de données. On observe d'abord que le taux de retour des questionnaires, exclusion faite de 77 questionnaires classés hors-échantillon, est de 53.5%. Le tableau qui suit présente les résultats régionaux de cette collecte. Enfin, un troisième tableau établit quelle est la répartition régionale des répondants avant et après pondération.

TABLEAU 2.2 RÉSULTATS ADMINISTRATIFS GÉNÉRAUX

Échantillon initial	3 540	
Hors échantillon:		
Partis sans laisser d'adresse	53	
Adresse inexistante	6	
Adresse inconnue	3	
Décédé	6	
Autre	9	
Total hors échantillon:	77	
Dans l'échantillon:	3 463	100%
Questionnaires retournés avec refus de répondre	13	
Questionnaires complétés	1 854	53.5%

TABLEAU 2.3 RÉSULTATS RÉGIONAUX

Régions	Échantillon initial	Échantillon valide	Questionnaires complétés	
	n	n	n	%
Saguenay / Lac St-Jean	210	206	114	55.3
Mauricie	230	227	120	52.9
Estrie	210	205	112	53.7
Outaouais	210	204	98	48.0
Abitibi / Témiscamingue	185	177	107	60.5
Côte-Nord	185	183	114	62.3
Gaspésie	185	184	88	47.8
Bas St-Laurent	185	183	104	56.8
Québec	280	268	167	62.3
Chaudière	230	227	125	55.0
Drummondville / Yamaska	230	227	123	54.1
Montérégie	320	313	158	50.4
Montréal	440	426	198	46.4
Laurentides	230	224	110	49.1
Lanaudière	210	209	116	55.5

TABLEAU 2.4 RÉSULTATS ADMINISTRATIFS AVANT ET APRES PONDÉRATION

RÉGIONS	RÉPONSE OBTENUE	APRES PONDÉRATION
Saguenay- Lac St-Jean	114 (6.1%)	80 (4.3%)
Mauricie	120 (6.5%)	113 (6.1%)
Estrie	112 (6.0%)	77 (4.2%)
Outaouais	98 (5.3%)	78 (4.2%)
Abitibi-Témiscamingue	107 (5.8%)	42 (2.3%)
Côte-Nord	114 (6.1%)	27 (1.5%)
Gaspésie	88 (4.7%)	28 (1.5%)
Bas St-Laurent	104 (5.6%)	58 (3.1%)
Québec	167 (9.0%)	174 (9.4%)
Chaudière	125 (6.7%)	108 (5.8%)
Drummondville/Yamaska	123 (6.6%)	98 (5.3%)
Montérégie	158 (8.5%)	235 (12.6%)
Montréal	198 (10.7%)	547 (29.5%)
Laurentides	110 (5.9%)	102 (5.5%)
Lanaudière	116 (6.3%)	87 (4.7%)
TOTAL	1,854 (100%)	1,854 (100%)

Des précédents tableaux, on retiendra que le taux de réponse est élevé pour un sondage postal. De fait, si l'on considère la seule population francophone, il est sans doute plus près de 60% que de 55% puisque les régions où le taux de réponse est plus faible sont justement celles où le pourcentage d'anglophones et d'allophones dans la population est plus élevé (Outaouais, Gaspésie et Montréal).

Quant au tableau 2.4 relatif à la pondération, on y constate des écarts importants avant/après pondération qui permettent de consacrer que cette étude accorde une importance prépondérante aux problématiques régionales. La pondération a permis de présenter un portrait fidèle de la situation québécoise dans son ensemble; cependant, le calcul des marges d'erreur relatives à chaque région se fera sur la base des résultats avant pondération. En ce sens, dans 19 cas sur 20, les marges d'erreur maximum s'établiront comme suit, compte tenu des nombres différents de répondants dans chaque région:

N	Marge d'erreur maximum (intervalle de confiance de 95%)
100	± 9.8%
150	± 8.0%
200	± 6.9%
1 854	± 2.3%

Chapitre 3.0

Analyse des résultats

3.0 ANALYSE DES RÉSULTATS

3.1 LES DONNÉES DE BASE

Ce chapitre présente certaines des principales caractéristiques de déplacements des répondants: expérience de conduite, genre de véhicule utilisé, kilométrage annuel sur les autoroutes, routes numérotées, routes rurales et rues de villes et villages etc... Ces données seront ventilées en fonction de certains traits de base des répondants: âge, occupation, sexe et région de résidence; à cet effet, seuls seront présentés les tableaux où l'on trouve des différences significatives au plan statistique.

3.1.1 L'expérience de conduite

D'après les données qui ont été recueillies auprès de l'ensemble des répondants, le nombre d'années de détention d'un permis de conduire s'établissait, en moyenne, à dix-huit (18) ans et demi.

De fait:

11.7% d'entre eux détiennent leur permis de conduire depuis un (1) à cinq (5) ans;

15.0% le détiennent depuis six (6) à dix (10) ans;

19.7% le détiennent depuis onze (11) à quinze (15) ans;

17.1% ont leur permis depuis seize (16) à vingt (20) ans;

13.2% l'ont depuis vingt et un (21) à vingt-cinq (25) ans; et

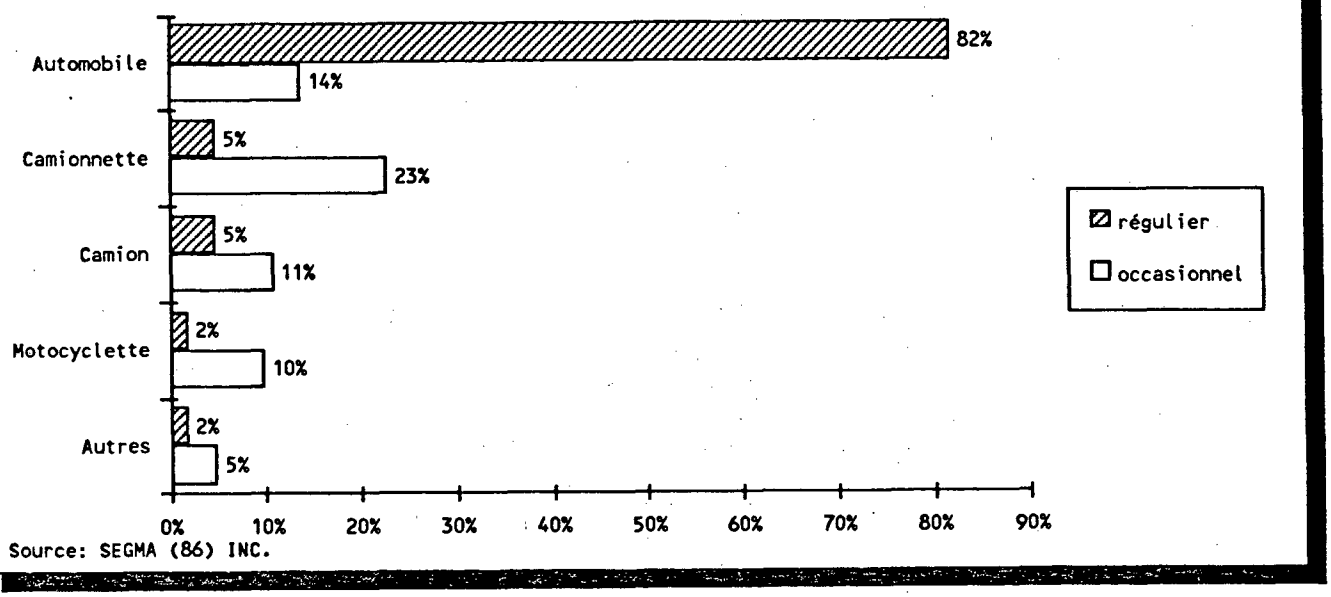
23.3% des répondants détiennent leur permis de conduire depuis plus de vingt-cinq (25) ans.

* (36 répondants n'ont pu fournir une réponse à cet effet).

3.1.2 L'usage d'un véhicule

Comme on peut le constater au tableau qui suit, presque tous les répondants (97%) utilisent régulièrement (82.4%) ou à l'occasion (14.2%) l'automobile; l'usage des autres modes de transport est surtout occasionnel.

Tableau 3.1: Fréquence d'usage des véhicules



Source: SEGMA (86) INC.

Les professionnels (95%), semi-professionnels (91%), cols blancs (90%) et ceux qui occupent des postes de gérance ou d'administration (95%) utilisent surtout l'auto sur une base régulière. Dans le même ordre d'idée, les répondants âgés de 25 à 34 ans (87%) et de 35 à 44 ans (89%) utilisent, le plus souvent l'automobile sur une base régulière alors que les 18-24 ans (20%) et les 65 ans et plus (23%) comptent davantage d'usagers occasionnels.

Quant aux utilisateurs de camionnettes légères, 14% en font un usage régulier et 25% les utilisent à l'occasion. Ces usagers (37%) se retrouvent plus souvent parmi les sous-groupes suivants:

- les 25-34 ans (47%)
- les ouvriers spécialisés (67%)
- les ouvriers semi ou non-spécialisés (52%)
- les cultivateurs (73%)
- les petits administrateurs et les personnes à leur compte (54%)
- les hommes (46%)
- les résidents de l'Abitibi (57%) ou des Laurentides (51%)

L'usage d'un camion est certes moins répandu puisque 5% des répondants utilisent régulièrement ce mode de transport alors que 11% le font sur une base occasionnelle. En regard de ces résultats généraux montrant 16% d'usagers, certains sous-groupes de population se démarquent nettement:

- 42% des ouvriers semi-spécialisés et 31% des ouvriers spécialisés font usage, au moins à l'occasion, d'un camion;

Quant à la motocyclette, 2% l'utilisent régulièrement et 10%, occasionnellement; cette part d'usage (12%) est plus marquée chez:

- les 18-34 ans (17%)
- les ouvriers spécialisés (23%)
- les hommes (20%) comparativement à 5% des femmes.

Fait à noter: la part d'usage des camionnettes, camions et motocyclettes s'accroît de manière significative parmi ceux qui utilisent beaucoup le réseau routier.

3.1.3 La distance parcourue annuellement

D'après l'évaluation effectuée par les répondants, des répondants ayant fourni une réponse à cet effet (n=1798), la distance parcourue annuellement par ces derniers s'établit, en moyenne, à 19307 kilomètres. Dans les faits:

- 25% des répondants ont parcouru moins de 10,000 kilomètres;
- 21% ont parcouru entre 10,000 et 15,000 kilomètres;
- 20% ont parcouru entre 15,000 et 20,000 kilomètres;
- 18% ont parcouru entre 20,000 et 30,000 kilomètres;
- 10% ont parcouru entre 30,000 et 50,000 kilomètres; et
- 5% des répondants ont parcouru plus de 50,000 kilomètres annuellement.

Le tableau qui suit présente une ventilation de ces résultats en prenant en compte l'occupation l'âge, le sexe et le lieu de résidence des répondants.

Tableau 3.2 Profil des répondants selon la distance parcourue sur le réseau routier du Québec

Caractéristiques	Moins de 10,000 km	10,000 à 19,999 km	20,000 à 29,999 km	Plus de 30,000 km
Total	25%	41%	18%	15%
OCCUPATION				
Professionnels	18%	48%	22%	12%
Gérance/administration	7%	29%	36%	29%
Semi-professionnels	20%	45%	20%	15%
A son compte	10%	33%	30%	28%
Cols blancs	28%	43%	19%	11%
Ouvriers spécialisés	12%	38%	26%	23%
Ouvriers semi-spécialisés	23%	33%	18%	26%
Journaliers	18%	44%	17%	18%
Étudiants	39%	43%	12%	6%
A la maison	60%	33%	3%	3%
Rentier	34%	53%	9%	4%
SEXE				
Homme	15%	38%	25%	22%
Femme	39%	47%	9%	5%
RÉGIONS				
Saguenay	30%	35%	16%	18%
Mauricie	20%	42%	19%	18%
Estrie	23%	48%	19%	10%
Outaouais	36%	33%	18%	13%
Abitibi	26%	43%	10%	21%
Côte-Nord	22%	49%	15%	14%
Gaspésie	21%	33%	22%	22%
Bas St-Laurent	29%	36%	23%	12%
Québec	20%	42%	20%	20%
Chaudière	33%	31%	19%	18%
Drummondville	27%	45%	13%	15%
Montérégie	19%	41%	27%	12%
Montréal	28%	46%	16%	10%
Laurentides	20%	36%	19%	25%
Lanaudière	15%	41%	19%	26%
AGE				
18-24 ans	33%	38%	16%	13%
25-34 ans	20%	42%	22%	15%
35-44 ans	23%	38%	21%	18%
45-54 ans	24%	38%	21%	17%
55-64 ans	26%	55%	9%	10%
65 plus	42%	43%	9%	6%

3.1.4 Motifs de déplacement

De l'avis des répondants, 30% de la distance parcourue est effectuée pour se rendre et revenir du travail alors que 15% de cette distance est faite dans le cadre même du travail; c'est dire que la plus forte part (54%) des déplacements a rapport aux loisirs et autres usages.

Il peut être utile de noter que ceux qui ont peu d'expérience de conduite affichent une part d'usage de l'auto pour fins de travail qui est plus élevée.

3.1.5 Distance parcourue sur les divers types de routes

Ayant demandé aux répondants de préciser quelle proportion de leurs déplacements s'effectuent sur les divers types de routes du Québec, on observe

- 30.4% des déplacements sur les autoroutes;
- 25.8% sur les routes numérotées;
- 12.0% sur les routes rurales; et
- 31.7% sur les rues des villes et villages.

Ces résultats varient, de toute évidence, suivant la région de résidence des répondants. Le tableau qui suit illustre à cet effet les résultats qui s'écartent de manière significative des données générales décrites ci-haut.

Part d'usage des:		
Autoroutes	**Routes numérotées**	**Routes rurales**
Montréal (38%)	Montréal (18%)	Montréal (8%)
Lanaudière (35%)	Gaspésie (44%)	Gaspésie (21%)
	Abitibi (48%)	Bas St-Laurent (18%)

D'autre part, on note que la part d'usage des autoroutes est plus grande chez les gérants et administrateurs (42%) ou les professionnels (37%) alors qu'elle est nettement moindre parmi les personnes à la maison (27%) les ouvriers non-spécialisés (21%). Enfin, on observe que la proportion d'usage des rues des villes et villages est plus élevée (41%) chez ceux qui se déplacent peu (moins de 10,000 km/an).

3.1.6 Autoroutes et routes numérotées les plus souvent utilisées

Le tableau qui suit établit la part d'usage des plus importantes autoroutes et routes numérotées du Québec.

TABLEAU 3.3 Autoroutes et routes numérotées les plus souvent utilisées

AUTOROUTES	AU TOTAL DES MENTIONS Nombre	Pourcentage
10	316	17.0
15	504	27.2
20	1129	60.9
30	118	6.4
40	801	43.2
55	131	7.1
640	190	10.2
ROUTES NUMÉROTÉES		
112	130	7.0
116	167	9.0
117	259	14.0
132	440	23.7
138	460	24.8

3.1.7 Les routes gravelées

45% des répondants (n=811) disent circuler régulièrement ou à l'occasion sur les routes gravelées. Ces derniers parcourent, en moyenne, 1,477 km annuellement sur ces routes.

Le taux d'utilisation des routes gravelées varie de manière importante selon les caractéristiques de base des répondants. Ce qui est illustré au tableau qui suit:

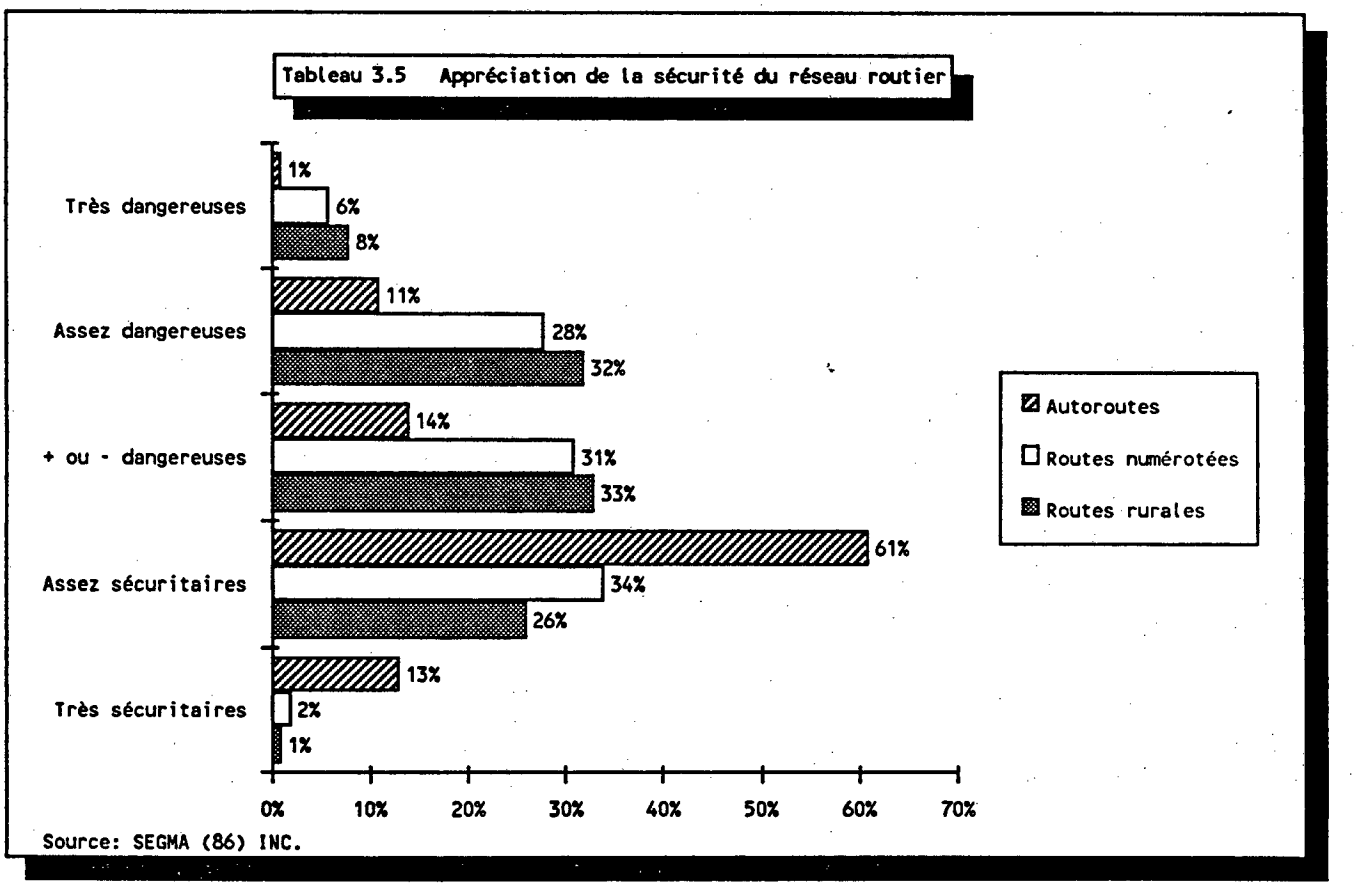
Tableau 3.4 Part d'usage des routes gravelées

Occupation:	
Professionnels	38%
Gérance/administration	30%
Semi-professionnels	46%
A son compte	52%
Col blanc	40%
Ouvrier spécialisé	48%
Ouvrier semi et non spécialisé	61%
Cultivateurs	69%
Étudiants	28%
A la maison	37%
Rentiers	44%
Sexe:	
Hommes	49%
Femmes	39%
Régions:	
Saguenay	60%
Mauricie	56%
Estrie	71%
Outaouais	68%
Abitibi	90%
Côte-Nord	45%
Gaspésie	64%
Bas St-Laurent	72%
Québec	35%
Chaudière	63%
Drummondville	53%
Montérégie	31%
Montréal	32%
Laurentides	46%
Lanaudière	33%

3.2 LA SÉCURITÉ ROUTIERE

3.2.1 Appréciation générale

Les mesures d'appréciation du niveau de sécurité des divers genres de routes du Québec montrent que le réseau autoroutier est mieux perçu que celui des routes numérotées qui reçoit lui-même une appréciation plus positive que le réseau des routes rurales. Ce qui est illustré par le tableau que voici:



On constate donc que les répondants ont une perception fort différente des autoroutes qu'ils jugent sécuritaires dans 74% des cas alors que 34% et 40% des mêmes répondants jugent dangereuses les routes numérotées et routes rurales.

Ceux qui trouvent les autoroutes dangereuses (12%) se retrouvent plus souvent parmi les sous-groupes suivants:

- les femmes (15%)
- les usagers de l'autoroute 15 (18%)
- les 55-64 ans (15%)
- les étudiants (15%)
- les résidents de la région de Montréal (23%)

Quant aux routes numérotées, la perception qu'elles soient dangereuses (34%) est plus fréquente chez:

- ceux qui font surtout usage de ces routes (57%)
- les usagers de la route 169 (64%) ou la 170 (59%)
- les cultivateurs (40%)
- les résidents du Saguenay/Lac St-Jean (59%), de la Côte-Nord (70%), de la Gaspésie (48%) et du Bas St-Laurent (47%).

3.2.2 Perceptions relatives aux causes d'accidents

Sondant d'abord par question ouverte les opinions quant aux causes principales d'accidents sur les routes numérotées et routes rurales, on observe que le facteur humain est vu comme premier responsable des accidents sur l'ensemble du réseau et les autoroutes en particulier alors que les questions d'entretien ou de design des routes tiennent un rôle explicatif plus important dans le cas des routes numérotées et encore plus, en ce qui concerne les routes rurales. Ces observations sont illustrées au tableau suivant:

Tableau 3.6 Opinion quant aux causes d'accidents

(N=1756)	Autoroutes	Routes numérotées	Routes rurales
Entretien	6%	11%	19%
Design	6%	12%	11%
Signalisation	3%	4%	7%
Vitesse	49%	34%	27%
Ivresse	6%	7%	7%
Erreur humaine	16%	10%	13%
Circulation	3%	3%	3%
Transport lourd	3%	2%	1%
Autre	7%	16%	11%

Sondant de manière spécifique les opinions à l'égard de diverses causes possibles d'accident ou d'insécurité, on confirme que le comportement des autres conducteurs est considéré comme un facteur explicatif majeur d'insécurité. C'est ce qui ressort du tableau qui suit qui établit les causes d'insécurité jugées "très importantes" sur les autoroutes, les routes numérotées et les routes rurales.

Tableau 3.7 Opinion quant aux causes très importantes d'insécurité

	Autoroutes	Routes numérotées	Routes rurales
Design des routes	32	40	44
Surface de roulement	49 (5)	54 (3)	55 (3)
Entretien d'hiver	55 (2)	57 (2)	57 (2)
Signalisation	37	38	36
Éclairage	34	33	38
Entrées/sorties	53 (3)		
Marquage des lignes blanches	45	53 (4)	47 (5)
Dépassement	25	44	40
Secours en cas d'urgence	47 (6)	41	40
Surveillance policière	32	32	31
Autres conducteurs	61 (1)	64 (1)	62 (1)
Véhicules lourds	32	40	40
État des véhicules	50 (4)	49 (5)	48 (4)

On observe donc que dans plus de 60% des cas, le comportement des autres conducteurs est identifié comme une source très importante d'insécurité et ce, peu importe qu'il s'agisse des autoroutes, des routes numérotées ou des routes rurales.

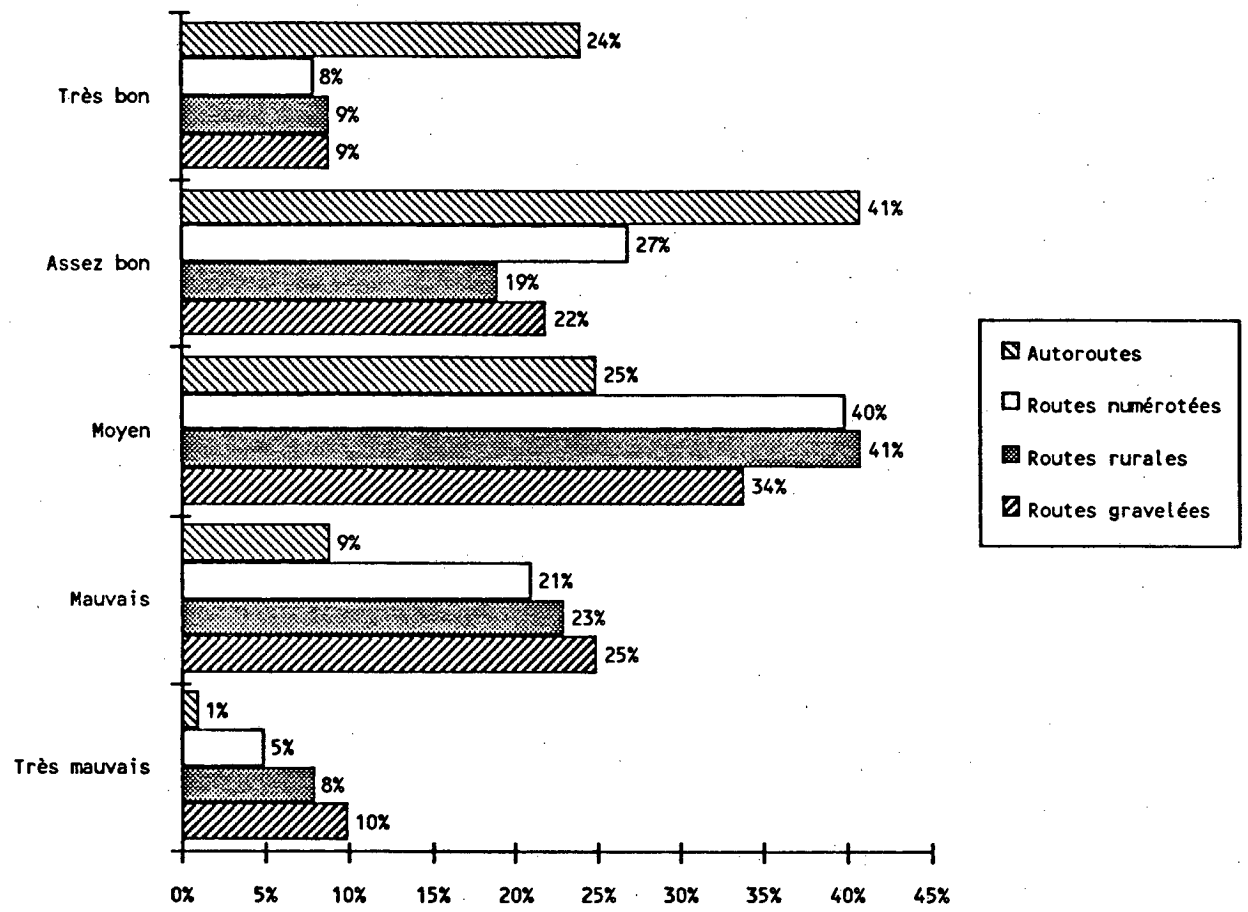
L'analyse des données du tableau précédent en regard des traits de base des répondants permet d'observer que les personnes âgées de 65 ans et plus sont plus souvent inquiètes du comportement des autres conducteurs, de la signalisation et de l'éclairage des autoroutes. Ces questions préoccupent plus souvent les hommes que les femmes. Enfin, les montréalais sont bien évidemment plus préoccupés de l'état des autoroutes.

3.3 L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

3.3.1 Appréciation générale

Dans l'ensemble, les répondants considèrent que l'état des autoroutes est relativement bon alors qu'ils portent un jugement nettement plus critique en ce qui concerne les routes numérotées, les routes rurales et les routes gravelées.

Tableau 3.8 Appréciation de l'état du réseau routier



Source: SEGMA (86) INC.

Dans le cas des autoroutes et des routes numérotées, ceux qui disent que ces routes sont en mauvais état affichent une part d'usage accrue de ces mêmes routes. Par exemple, ceux qui disent que l'état des routes numérotées est très bon empruntent ces routes dans 21% de leurs déplacements alors que ceux qui les qualifient de très mauvais les utilisent dans une proportion de 39%.

On observe que cette part d'usage a peu d'effet sur l'appréciation donnée aux routes rurales et/ou gravelées: qu'on les utilise beaucoup ou peu affecte peu l'opinion qu'on a de ces routes.

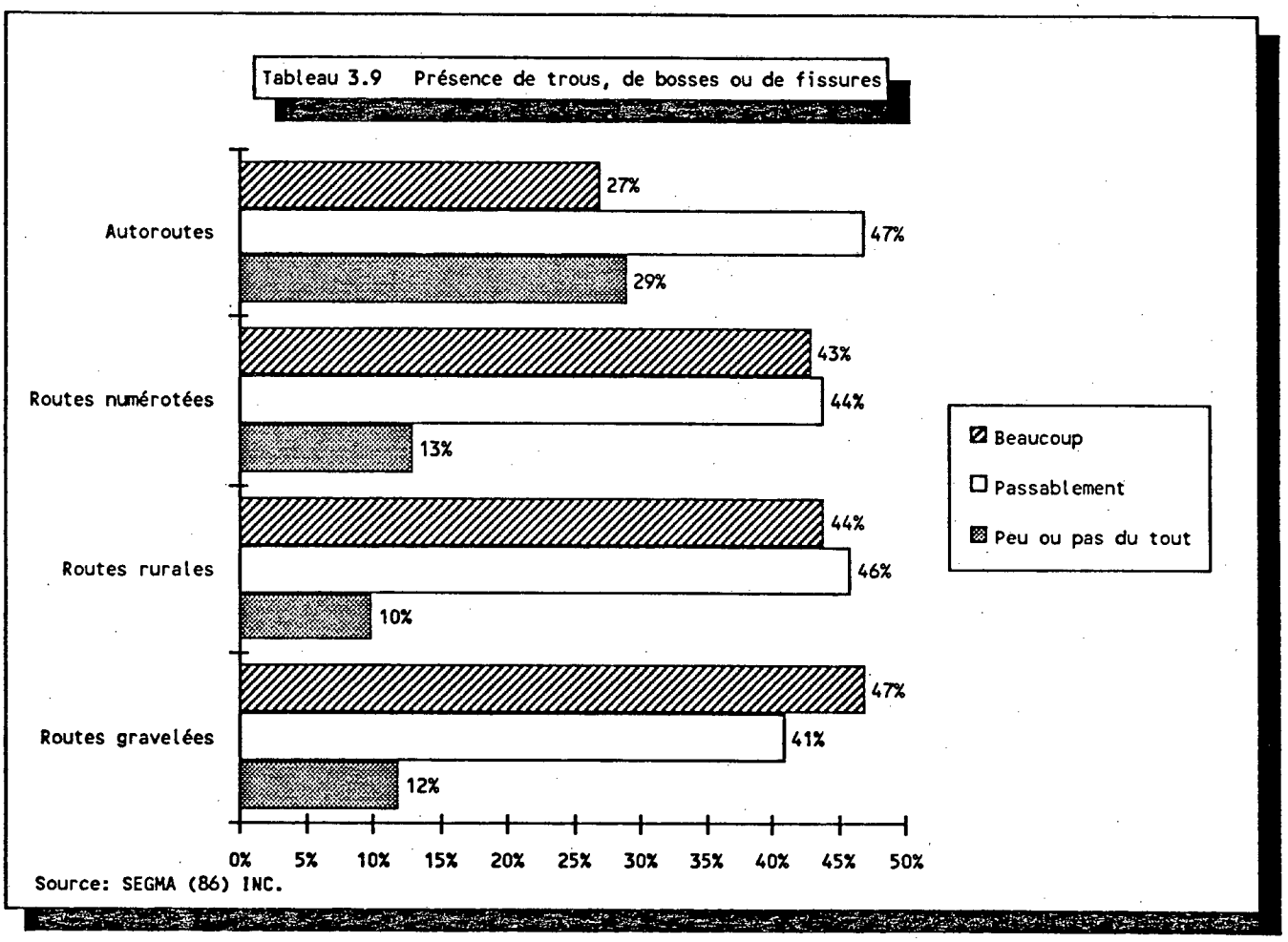
Conformément aux observations précédentes, les usagers des régions affichant un usage plus ou moins grand des autoroutes adoptent une position plus ou moins critique à leur égard:

QUALIFIENT DE TRES BON OU ASSEZ BON ETAT			
	Autoroutes		**Routes numérotées**
En général:	65%		35%
Saguenay/Lac St-Jean	84%	Montréal	44%
Mauricie	78%	Montérégie	41%
Abitibi/Témiscamingue	86%	Saguenay	23%
Côte Nord	79%	Estrie	26%
Gaspésie	81%	Abitibi/Témiscam.	10%
Montréal	57%	Côte Nord	6%
Laurentides	58%	Bas St-Laurent	29%
		Gaspésie	23%
		Chaudière	20%
		Laurentides	37%

D'autre part, on observe que les répondants plus jeunes sont plus souvent critiques de l'état du réseau que le sont les plus âgés.

3.3.2 Présence de trous, de bosses ou de fissures

Dans le même ordre d'idée qu'auparavant, les répondants affichent une appréciation meilleure des autoroutes en ce qui concerne la présence de trous, de bosses ou de fissures; en effet, près du quart des répondants affirment que les autoroutes en comptent beaucoup; alors que plus de 40% d'entre eux disent qu'il y en a beaucoup sur les routes numérotées, les routes rurales et les routes gravelées.

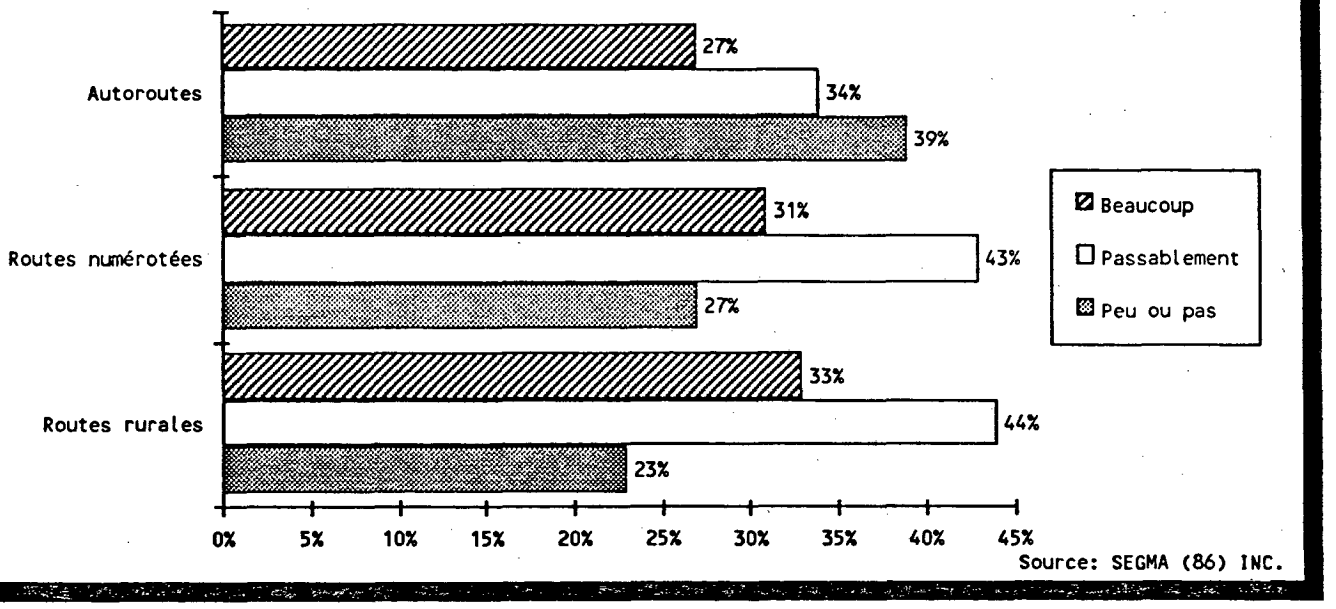


Ces résultats varient peu lorsqu'on prend en considération une ventilation des réponses suivant les caractéristiques de base des répondants. On note simplement des critiques plus fréquentes en ce qui concerne la présence de trous et bosses par les usagers de l'autoroute des Laurentides; en outre, une plus grande part des répondants utilisant les routes 169 et 112 émettent également des réserves concernant la présence de trous ou de bosses; les gens de la Côte Nord sont également plus critiques à cet effet.

3.3.3 Présence d'ornières

Comme le souligne le tableau suivant, la présence d'ornières est davantage remarquée sur les routes numérotées et les routes rurales.

Tableau 3.10 Présence d'ornières ou de fissures



Source: SEGMA (86) INC.

Comme on a pu le remarquer précédemment concernant les trous et bosses, les usagers de l'autoroute 15 et des routes 169 et 170 sont plus critiques de l'état de la chaussée: 38% des utilisateurs de l'autoroute 15 disent qu'il y a beaucoup d'ornières sur les autoroutes qu'ils utilisent; c'est le cas de 39% et 46% des usagers des routes 169 et 170.

En outre, les répondants des régions éloignées sont plus sensibles à la présence d'ornières sur les routes numérotées alors que seuls les répondants des Laurentides remarquent en plus fortes proportions ce phénomène sur les autoroutes:

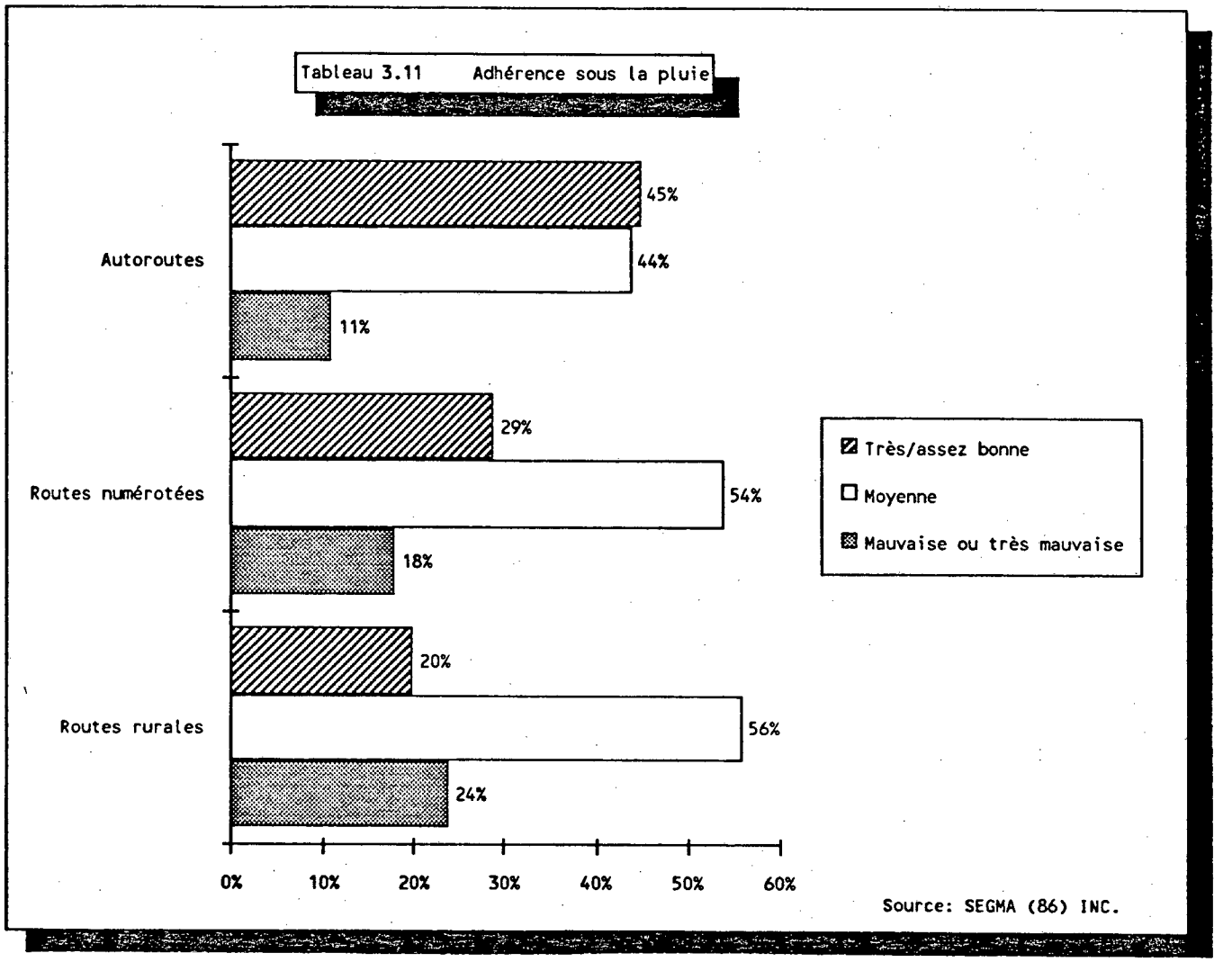
IL Y A BEAUCOUP D'ORNIÈRES SUR			
Autoroutes		Routes numérotées	
En général	27%	En général	31%
		Abitibi	60%
Laurentides	45%	Côte Nord	55%
		Gaspésie	40%

Ces données varient cependant fort peu lorsqu'on considère l'âge, l'occupation ou le sexe des répondants.

3.3.4 Adhérence sous la pluie

Dans le même ordre d'idée, on constate que les routes rurales sont plus souvent critiquées sur la question de l'adhérence sous la pluie.

Tableau 3.11 Adhérence sous la pluie



Source: SEGMA (86) INC.

Les données restent comparables peu importe l'âge, l'occupation ou le lieu de résidence des répondants. On note simplement que les femmes montrent une plus grande préoccupation de l'adhérence sous la pluie sur les autoroutes.

3.3.5 Améliorations souhaitées

Par question ouverte, les répondants ont pu exprimer leurs attentes en matière d'entretien des divers types de routes sujettes à l'enquête. Le tableau qui suit synthétise les informations recueillies à cet effet.

TABLEAU 3.12 AMÉLIORATIONS SOUHAITÉES

(total de 2 mentions possibles)	Autoroutes (n = 1010)	Routes numérotées (n = 1226)	Routes rurales (n = 928)
Meilleur entretien	4.0%	5.5%	10.8%
Meilleur entretien d'hiver	3.1%	1.8%	2.1%
Améliorer l'état de la chaussée	34.3%	38.7%	41.4%
Refaire les lignes	6.2%	12.3%	9.1%
Meilleur éclairage	12.0%	12.0%	12.1%
Elargir les routes	1.5%	8.3%	10.1%
Améliorer les entrées/sorties	11.4%	1.0%	---
Améliorer les accotements	4.1%	11.0%	10.8%
Adoucir les courbes	2.5%	9.1%	9.5%
Signalisation routière accrue	8.3%	9.0%	12.5%
Surveillance policière	5.3%	3.0%	1.7%
Modifier limites de vitesse	5.0%	1.0%	1.2%

On observe donc que plus de gens réclament une amélioration de l'état de la chaussée et ce, particulièrement sur les routes rurales. Si l'amélioration de l'éclairage constitue la seconde préoccupation énoncée pour l'ensemble des routes du réseau routier, on observe que d'autres suggestions relatives aux routes numérotées traduisent un besoin d'une vision améliorée sur ces routes: éclairage, refaire les lignes, signalisation accrue... Les demandes relatives au design des routes sont moins fréquentes en ce qui concerne les autoroutes et reviennent régulièrement dans le cas des routes numérotées et routes rurales.

3.4 LA SIGNALISATION ROUTIERE

De manière à cerner de façon précise les points de vue quant aux multiples dimensions associées à la signalisation routière, les usagers ont été invités à évaluer ces dimensions en accordant un score variant de 1 à 10, un score plus élevé traduisant une évaluation plus positive.

Comme le démontre le tableau suivant, on obtient des évaluations plus positives quant à la signalisation routière des autoroutes (7.6) comparativement aux routes numérotées (6.8) et rurales (5.9), et ce pour chacun des aspects qui leur étaient présentés. Dans le même ordre d'idée, on évalue mieux les routes numérotées que les routes rurales.

TABLEAU 3.13	AUTOROUTE (sur 10)	ROUTES NUMÉROTÉES (sur 10)	ROUTES RURALES (sur 10)
. Le nombre de panneaux de signalisation pour indiquer les dangers de la route	7.6	6.5	5.4
. Le nombre de panneaux de signalisation pour indiquer la direction à prendre (itinéraire)	7.7	6.9	5.7
. Le nombre de panneaux de signalisation pour indiquer la présence de travaux	7.9	7.3	6.5
. La visibilité des panneaux pendant la journée	8.4	8.0	7.4
. La visibilité des panneaux pendant la nuit	7.4	6.5	5.7
. La facilité de compréhension des messages apparaissant sur ces panneaux	8.0	7.9	7.4
. La visibilité des lignes sur la chaussée pendant la journée	7.7	6.8	5.9
. La visibilité des lignes sur la chaussée pendant la nuit	6.8	5.7	4.8
. L'éclairage	7.3	5.7	4.7
TOTAL	7.6	6.8	5.9

Toujours d'après les données du tableau 3.13, les aspects de la signalisation qui ont obtenu les meilleures notes, et ce indépendamment du type de route, sont:

- la visibilité des panneaux pendant la journée et;
- la facilité de compréhension des messages apparaissant sur ces panneaux.

Quant aux aspects où l'évaluation est moins positive, ils concernent d'abord les routes rurales et dans une moindre mesure, les routes numérotées. Ce sont:

- l'éclairage;
- la visibilité des lignes sur la chaussées pendant la nuit.

Si on analyse les précédents résultats en regard de certaines composantes de base des répondants (âge, occupation, sexe, lieu de résidence), deux observations reviennent presque constamment:

- les plus jeunes (18-24 ans) accordent un score plus élevé pour plusieurs des dimensions étudiées;
- les répondants de la région montréalaise sont moins positifs sur de nombreux aspects et particulièrement en matière de visibilité sur les autoroutes.

Pour illustrer ces propos, le tableau qui suit reproduit les scores observés chez certains sous-groupes qui se sont avérés significativement différents des scores généraux (test de F):

TABLEAU 3.14	REVUE DES SCORES D'ÉVALUATION RELATIFS A LA SIGNALISATION		
	AUTOROUTE (sur 10)	ROUTES NUMÉROTÉES (sur 10)	ROUTES RURALES (sur 10)
. Nombre de panneaux signalant les dangers	score moyen: 7.6 Montréal: 7.2 Laurentides: 7.2	6.5 Montréal: 6.3 Laurentides: 6.2 Québec: 7.0 étudiants: 7.2	5.4 18-24 ans: 6.3 ménagères: 4.8 étudiants: 6.5
. Nombre de panneaux indiquant la direction	gén.: 7.7 régions éloignées: 8.1 non spécialisées: 8.3 65 ans et +: 6.9	6.9 Québec: 7.4	5.7 Abitibi: 6.4 Montréal: 5.0
. Panneaux indiquant les travaux	gén.: 7.9 18-24 ans: 8.5 Montréal: 7.5 Gaspésie: 8.5	non sig.[1]	non sig.
. Visibilité des panneaux le jour	gén.: 8.4 18.24 ans: 8.9 65 ans +: 8.1 Montréal: 8.1	non sig.	non sig.
. Visibilité des panneaux la nuit	gén.: 7.4 18-24 ans: 8.2 65 ans +: 6.9 Montréal: 6.8 Bas St-Laurent: 8.0 Mauricie: 8.0	non sig.	5.6 18-24 ans: 6.5 Montréal: 5.2 Saguenay: 6.4 Etudiants: 6.5 Ménagères: 5.1
. Compréhension des panneaux	gén.: 8.1 18-24 ans: 8.5 65 ans +: 7.7 Montréal: 7.7	non sig.	non sig.

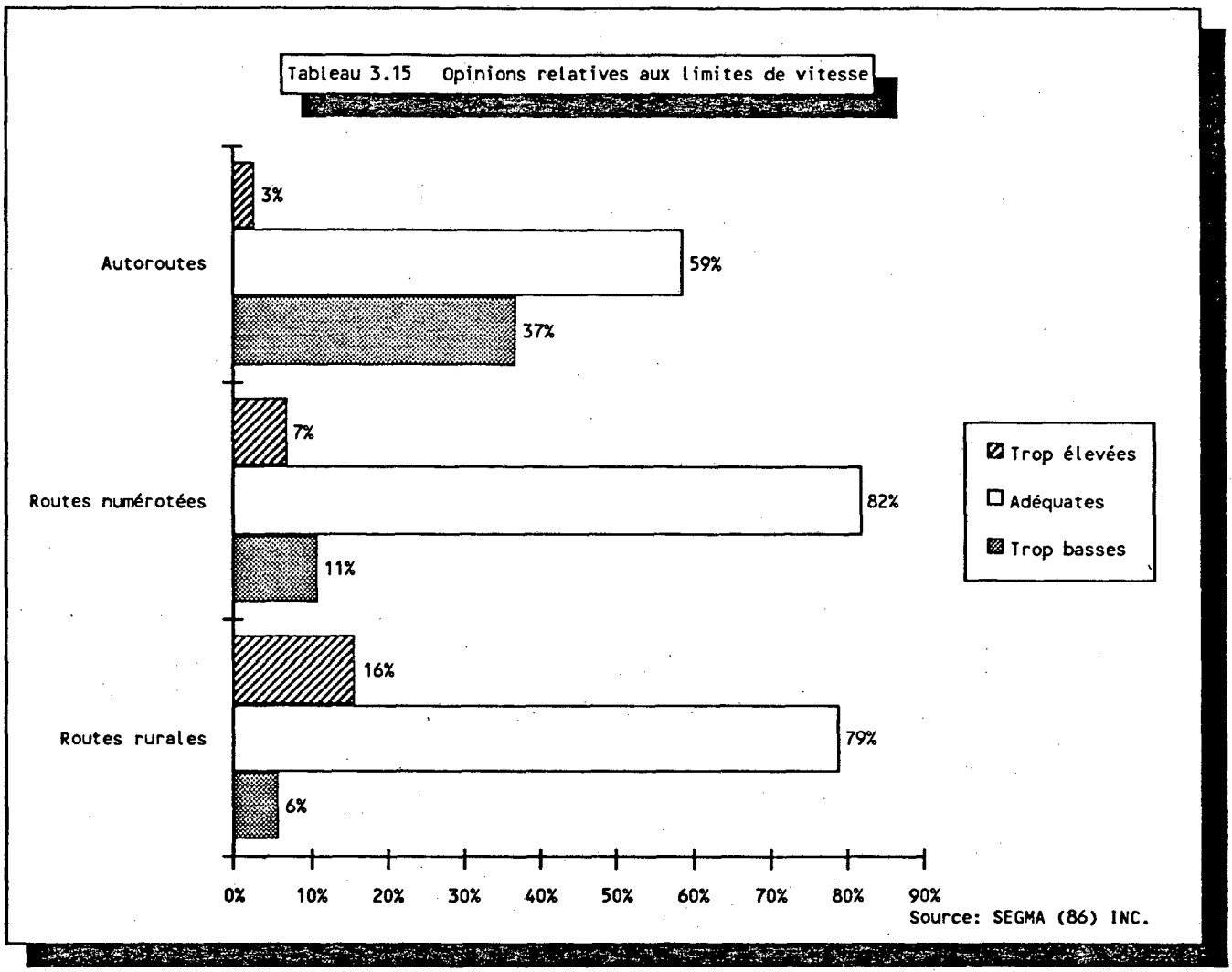
[1]. Non sign.: en pareils cas, les tests statistiques n'ont pas révélé de différences significatives.

TABLEAU 3.14 (suite)	REVUE DES SCORES D'ÉVALUATION RELATIFS A LA SIGNALISATION		
. Visibilité des lignes le jour	non sig.	non sig.	non sig.
. Visibilité des lignes la nuit	gén.: 6.7 hommes: 7.0 femmes: 6.3	non sig.	non sig.
. Eclairage	gén.: 7.3 Montréal: 7.0 Abitibi T.: 8.1 Cols blancs: 6.9	5.7 18-24 ans: 6.3 Québec: 6.4 Côte Nord: 5.4 O. non spécialisés: 6.2	4.6 18-24 ans: 5.7 Chaudière: 5.6 Côte Nord: 5.2 Abitibi: 5.2 O. non spéc.: 5.6 ménagères: 4.1

3.5 LES LIMITES DE VITESSE

De manière générale, la majorité des répondants jugent que les limites de vitesse actuelles sur le réseau routier sont adéquates. Cependant, comme on le constate au schéma suivant, les opinions varient selon qu'on évalue les autoroutes, les routes numérotées ou les routes rurales.

Tableau 3.15 Opinions relatives aux limites de vitesse



Il existe donc un large consensus en ce qui concerne les routes numérotées et rurales.

Quant aux autoroutes, on note que:

- ceux qui parcourent plus de 20,000 kilomètres par année sur le réseau routier sont en proportion plus nombreux (46%) à dire que les limites de vitesse sont trop basses; 51% d'entre eux les disent néanmoins adéquates;

- plus de 70% des personnes de 55 ans et plus sont d'avis que les limites actuelles sont adéquates; 7% d'entre elles disent qu'elles sont trop élevées. Par contre, chez les 25-34 ans, 45% croient que les limites de vitesse sont trop basses;

- 61% des gérants et administrateurs, 50% des personnes à leur compte et 45% des professionnels trouvent trop basse les limites de vitesse sur les autoroutes. C'est également le cas de 49% des étudiants mais de seulement 27% des ménagères et 16% des rentiers;

- les hommes (45%) plus que les femmes (30%) trouvent trop basses ces limites de vitesse;

- les résidents de Montréal (30%) sont moins portés à affirmer que les limites de vitesse sur les autoroutes sont trop basses.

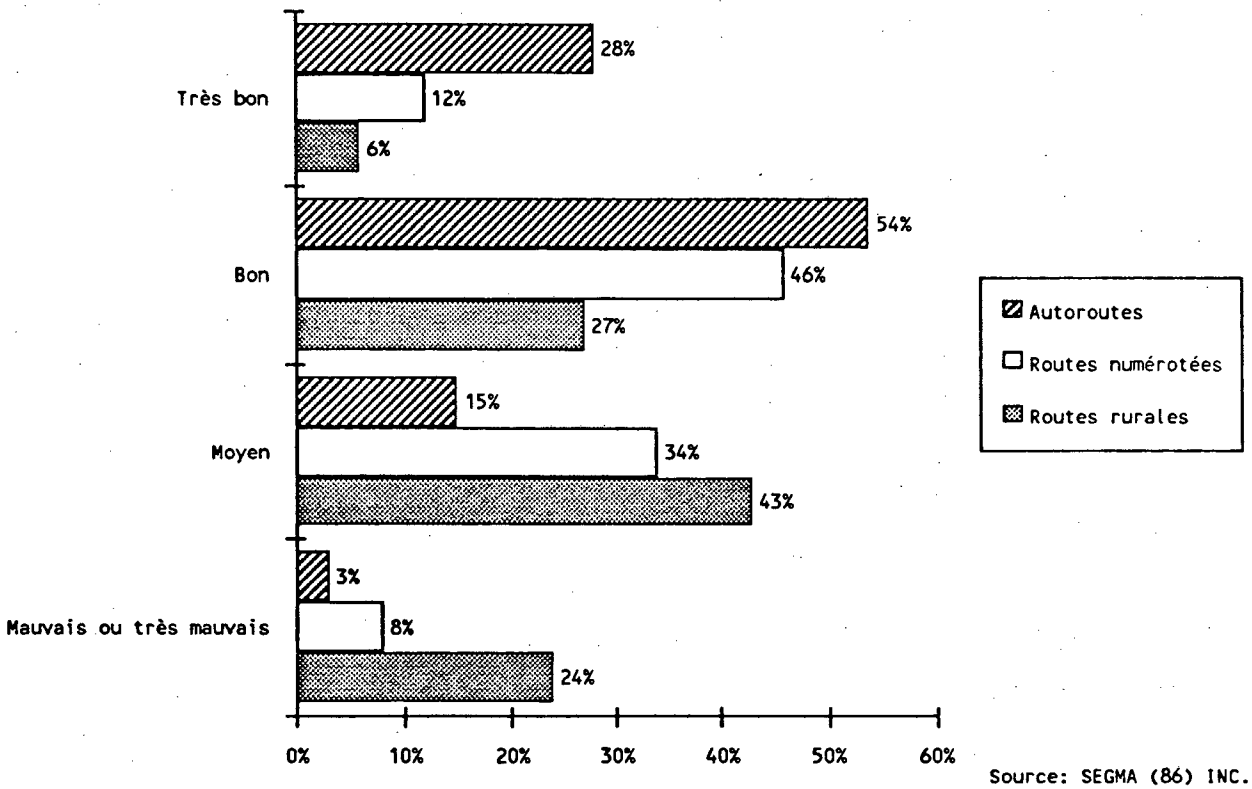
3.6 L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER PENDANT LA SAISON HIVERNALE

3.6.1 Appréciation générale

De façon générale, les usagers sont d'avis que l'entretien des autoroutes pendant cette saison est largement plus satisfaisant que celui des routes numérotées et rurales. En fait, respectivement 82%, 58% et 33% des usagers sont d'avis que l'entretien des autoroutes, des routes numérotées et des routes rurales a été bon pendant cette période.

Le tableau qui suit résume la situation.

Tableau 3.16 Appréciation de l'entretien du réseau routier pendant la saison hivernale



On observe que l'appréciation de l'entretien d'hiver des autoroutes est assez comparable d'une région à l'autre du Québec; les plus âgés des répondants (47% des 65 ans et plus) sont en outre portés à qualifier de "très bon" cet entretien alors que seuls 17% des 18-24 ans partagent cet avis.

Concernant l'entretien d'hiver des routes numérotées, les résidents des régions de Montréal et de la Montérégie démontrent une appréciation meilleure que leurs concitoyens des autres régions. Comme précédemment, les plus âgés sont plus souvent très satisfaits (27% p/r à 12% en général) de l'entretien hivernal des routes numérotées.

Quant au réseau des routes rurales, les critiques relatives à l'entretien d'hiver s'observent davantage parmi les répondants d'Abitibi-Témiscamingue et de Gaspésie: respectivement 39% et 36% des répondants de ces régions qualifient de mauvais ou très mauvais cet entretien.

3.6.2 Opérations de déneigement et de déglaçage

Globalement, 78% des usagers sont relativement satisfaits de la rapidité de déneigement des routes à l'entretien du Ministère, 59% le sont pour la rapidité d'application du sel ou du sable, 67% pour la sécurité dans l'exécution des opérations pour les usagers et 72% des répondants sont relativement satisfaits de l'efficacité des opérations. Le tableau 3.17 donne plus de détails.

TABLEAU 3.17 NIVEAU DE SATISFACTION CONCERNANT LES OPÉRATIONS DE DÉNEIGEMENT ET DE DÉGLACAGE DES ROUTES A L'ENTRETIEN DU MINISTERE, DES AUTOROUTES, ROUTES NUMÉROTÉES ET ROUTES RURALES.

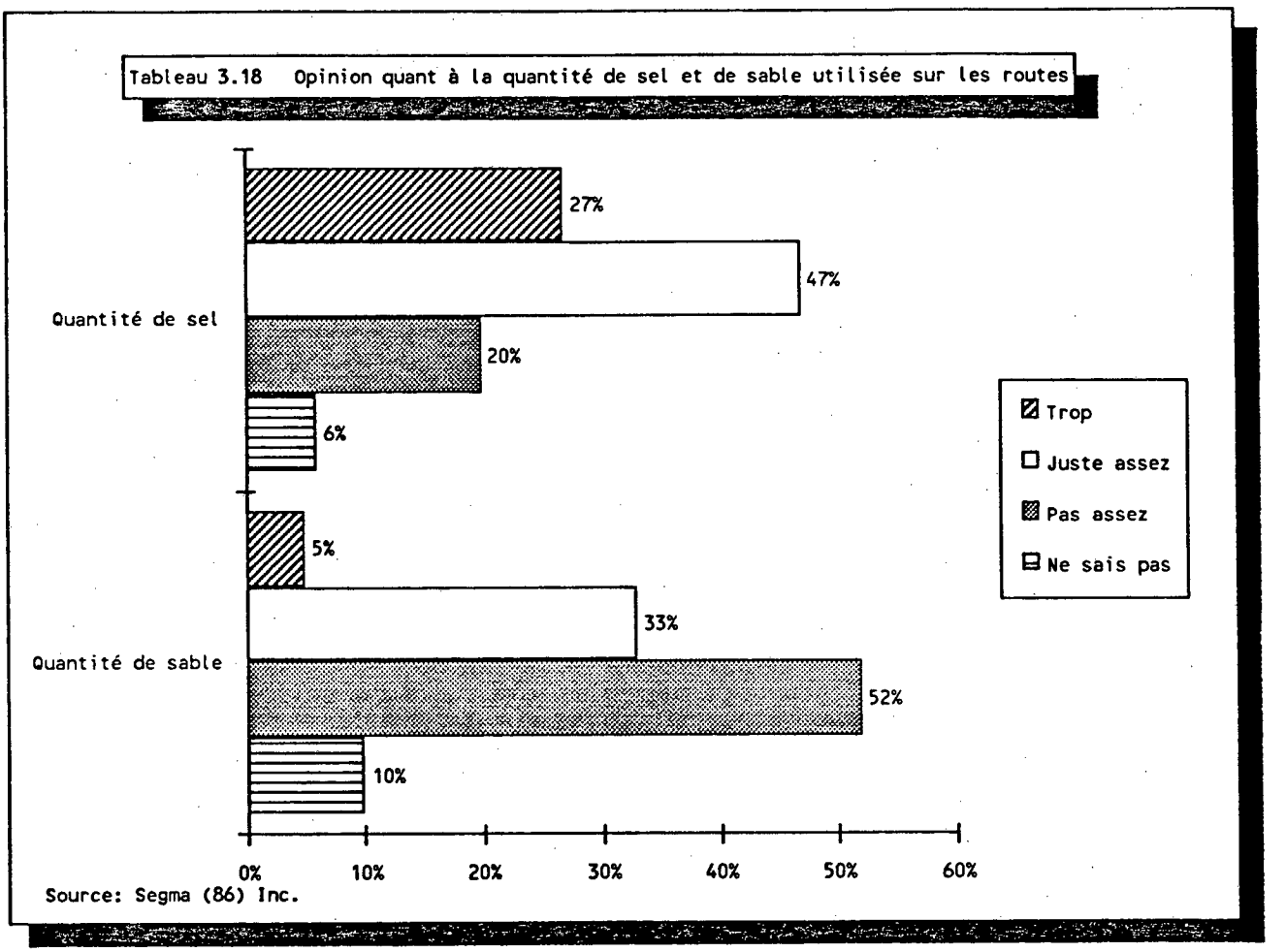
	très satisfait	assez satisfait	+ -	insatisfait	très insatisfait
Rapidité de déneigement	19%	59%	15%	6%	1%
Rapidité d'application du sel ou du sable	13%	46%	25%	13%	3%
Sécurité dans l'exécution des opérations pour les usagers	12%	55%	24%	8%	1%
Efficacité des opérations	12%	60%	20%	7%	1%

Il est à noter que la rapidité d'application du sel ou du sable est jugée insatisfaisante dans 16% des cas. A ce propos, le niveau de satisfaction diffère selon le lieu de résidence des usagers. En effet, les résidents de Montréal (64%), des Laurentides (71%) et de Lanaudière (64%) sont en plus grande proportion satisfaits de la rapidité d'application du sel ou du sable de ce qu'on a pu observer auprès de l'ensemble de l'échantillon (59%). Par ailleurs, on retrouve les usagers insatisfaits (16%), le plus souvent, en Abitibi-Témiscamingue (37%), en Gaspésie (25%) et à Drummondville-Yamaska (25%).

3.6.3 Usage de sel et de sable

Les usagers sont d'avis, dans 47% des cas, qu'on utilise juste assez de sel sur les routes l'entretien du Ministère tandis que 52% disent que l'usage du sable est insuffisant. Ces données sont illustrées au tableau que voici.

Tableau 3.18 Opinion quant à la quantité de sel et de sable utilisée sur les routes



Source: Segma (86) Inc.

Les résidents des régions de Montréal (35%) et de la Montérégie (32%) sont en proportion plus nombreux à affirmer qu'on utilise trop de sel alors qu'à l'inverse, 39% des répondants de l'Abitibi et 31% de ceux qui demeurent dans le Bas St-Laurent sont d'avis qu'il n'y a pas assez de sel sur les routes.

Au plan socio-démographique, on observe que plus du tiers des jeunes de moins de 25 ans critiquent le trop grand usage de sel; c'est également le cas de 43% des semi-professionnels. Les cols bleus sont généralement plus tolérants à ce sujet.

Quant au sable, le consensus est plus large sur le fait qu'il n'y en a pas assez; les résultats détaillés par les variables de base des répondants révèlent peu de différences significatives.

3.7 LE SERVICE DE RENSEIGNEMENT

3.7.1 Notoriété et usage

Dans l'ensemble, les deux-tiers des répondants (66%) affirment avoir déjà entendu parler du service de renseignements téléphoniques sur l'état des routes du Ministère des transports. La notoriété de ce service est plus grande au Saguenay Lac-St-Jean (74%), dans le Bas-St-Laurent (75%) et dans la région de Québec (75%); elle est moindre dans l'Outaouais (50%). En outre, près des trois quarts des 45-64 ans ont dit avoir entendu parler de ce service; c'est le cas de 54% des 18-24 ans et de 58% des 65 ans et plus. Dans le même ordre d'idée, plus de 82% des gérants et administrateurs ont dit connaître le service de renseignements comparativement à 49% des étudiants qui sont en pareil cas.

Parmi les répondants qui ont entendu parler de ce service (n = 1208), 41% disent y avoir eu recours dans le courant de la dernière année. De fait, la fréquence de recours à ce service s'établit comme suit:

- aucun recours 58.8%
- une fois 5.0%
- deux fois 10.8%
- trois fois 6.0%
- quatre fois 2.9%
- cinq fois 5.4%
- six fois ou plus 7.8%

Ces données restent comparables si l'on considère le lieu de résidence, l'âge ou l'occupation des répondants.

3.7.2 Niveau de satisfaction

En regard de l'accessibilité au service de renseignements téléphoniques, 89% des répondants se disent relativement satisfaits et 91% le sont à propos de la pertinence ou de la qualité des informations obtenues par ce service.

Le tableau 3.19 donne plus détails.

TABLEAU 3.19 NIVEAU DE SATISFACTION A L'ÉGARD DE CERTAINS ASPECTS DU SERVICE TÉLÉPHONIQUE DE RENSEIGNEMENTS.

	très satisfait	assez satisfait	insatisfait	très insatisfait
L'accessibilité au service ou le temps mis à répondre (n=483)	26%	63%	10%	1%
La pertinence ou la la qualité de l'information obtenue (n=481)	38%	53%	8%	1%

3.7.3 Travaux de réfection des routes

Les travaux de réfection des routes à l'entretien du Ministère affectent souvent ou parfois 72% des usagers. De fait, le quart des usagers se disent "souvent" affectés par ces travaux, 47% des répondants se disent "parfois" affectés et 28% le sont "rarement" ou "jamais".

Par ailleurs, on a pu constater que certains groupes d'usagers se disent, en plus grande proportion, plus ou moins affectés par ces travaux.

Le tableau 3.20 en fait état.

TABLEAU 3.20 PROFIL DES USAGERS SELON QU'ILS SE DISENT SOUVENT, PARFOIS RAREMENT OU JAMAIS AFFECTÉS PAR LES TRAVAUX DE RÉFECTION.			
	SOUVENT (25%)	PARFOIS (47%)	RAREMENT/ JAMAIS (28%)
. AGE	18-24 ans 23% 25-34 ans 30% 55 ans + 17%	18-24 ans 51% 45-54 ans 40% 55 ans + 46%	25-34 ans 22% 45-54 ans 32% 55 ans + 37%
. RÉGIONS	Montréal 38%	Estrie 58% Mauricie 56% Québec 54%	Saguenay 46% Côte Nord 38% Bas St-Laurent 38% Drummondville/ Yamaska 42%
. OCCUPATION	Semi-professionnel 35% Ouvrier semi-spécialisé 35% Petite administration 34%	Professionnels 63%	Ouvrier non-spécialisé 36% Ménagère 38% Retraités 39% Cultivateur 58%

Des usagers qui se disent souvent ou parfois incommodés par les travaux de réfection, 40% d'entre eux (n=538) affirment qu'ils étaient généralement informés, avant même d'arriver sur place, que ces travaux avaient lieu.

A de chapitre, il appert que les hommes étaient mieux informés à ce sujet (43%) que les femmes (37%). Il en est de même pour les usagers de Montréal (45%), de la Montérégie (46%) et de Lanaudière (51%) comparativement à l'ensemble des usagers de la province, notamment ceux de Québec (27%) et de l'Outaouais (29%).

3.7.4 Source d'information

Près de 80% de ces usagers ont été informés sur les travaux de réfection des routes par la télévision ou la radio et 37% l'ont été par les journaux. En fait;

- 7.7% des usagers ont été informés exclusivement par les journaux
- 50.2% des usagers ont été informés exclusivement par la radio ou la télévision, et
- 29.2% l'ont été par les journaux et la radio ou la télévision.

A noter que 12.9% des usagers ont utilisé d'autres sources d'information.

Par ailleurs, on a demandé à ces usagers d'évaluer certains aspects de l'information relative à ces travaux; c'est-à-dire l'utilité, l'exactitude et la fiabilité, les modifications d'itinéraires effectuées et la précision de l'information sur la nature des travaux. Le tableau qui suit synthétise l'information recueillie à cet effet:

TABLEAU 3.21 TROUVEZ-VOUS QUE L'INFORMATION RELATIVE A CES TRAVAUX...

	OUI	PLUS OU MOINS	NON
... vous a été utile	83%	15%	2%
... vous a permis de savoir à l'avance la nature des travaux	72%	22%	6%
... vous a incité à modifier votre itinéraire ou votre horaire de déplacement	65%	23%	12%
... a été exacte et fiable	63%	34%	3%

D'après les données du tableau 3.21, une forte majorité de ces usagers (83%) s'accordent à dire que les informations relatives aux travaux leur ont été utiles ou leur ont permis de connaître à l'avance la nature des travaux (72%).

Toutefois, une proportion plus modeste des usagers (63%) affirment que ces informations s'avèrent **exactes et fiables** alors que plus du tiers (34%) des répondants mentionnent qu'elles le sont plus ou moins.

Dans ce même ordre d'idée, ces informations incitent 65% des usagers à modifier leur itinéraire ou leur horaire de déplacement. On les retrouve, le plus souvent, parmi les Montréalais (72%).

3.7.5 Congestion routière

Sur l'ensemble des usagers, 63% d'entre eux affirment qu'ils sont souvent ou **parfois** retardés à cause de congestion routière. De fait;

- 24% des usagers sont **souvent** retardés
- 39% des usagers le sont **parfois**
- 31% le sont **rarement** et
- 6% des usagers ne le sont **jamais**

A ce chapitre, certains groupes d'usagers sont, en plus grande proportion, souvent, parfois, rarement ou jamais retardés à cause de la congestion routière.

Le tableau 3.22 en fait état.

TABLEAU 3.22 PROFIL DES USAGERS SELON QU'ILS SONT SOUVENT, PARFOIS, RAREMENT OU JAMAIS RETARDÉS A CAUSE DE LA CONGESTION			
	SOUVENT (24%)	PARFOIS (39%)	RAREMENT/ JAMAIS (37%)
. AGE	35-44 ans 30%	18-24 ans 45% 45-54 ans 44%	65 ans + 44%
. SEXE	Homme 27% Femme 19%	Comparable	Femme 41% Homme 34%
. RÉGIONS	Montérégie 37% Montréal 35%	Estrie 46% Montréal 45% Québec 43%	Saguenay 66% Mauricie 63% Abitibi/Témiscamingue 70% Côte Nord 66% Gaspésie 75%
. OCCUPATION	Gérance/administration 39% Semi-professionnel 32%	Comparable	Ménagère 47% Retraité 48% Cultivateur 82%

En guise d'exemple, les répondants qui se disent "souvent" retardés se regroupent surtout auprès des usagers âgés de 35-44 ans, gérants, administrateurs ou semi-professionnels, de sexe masculin, domiciliés dans la région de Montréal ou de la Montérégie.

3.8 LA PLAN DE TRANSPORT

3.8.1 Connaissance et appréciation

Dans le cadre du plan d'action du Ministre des transports visant à améliorer la situation du transport dans la région de Montréal, nous avons demandé aux usagers concernés par cette question d'énumérer quelques éléments (3) de ce plan et de nous faire connaître leur opinion à ce sujet.

Sur l'ensemble des répondants concernés par cet aspect (n=808), plus de la moitié d'entre eux (61%) ont fourni une réponse précise à cette question (39% des usagers de cette sous-population n'ont pas pu fournir une réponse).

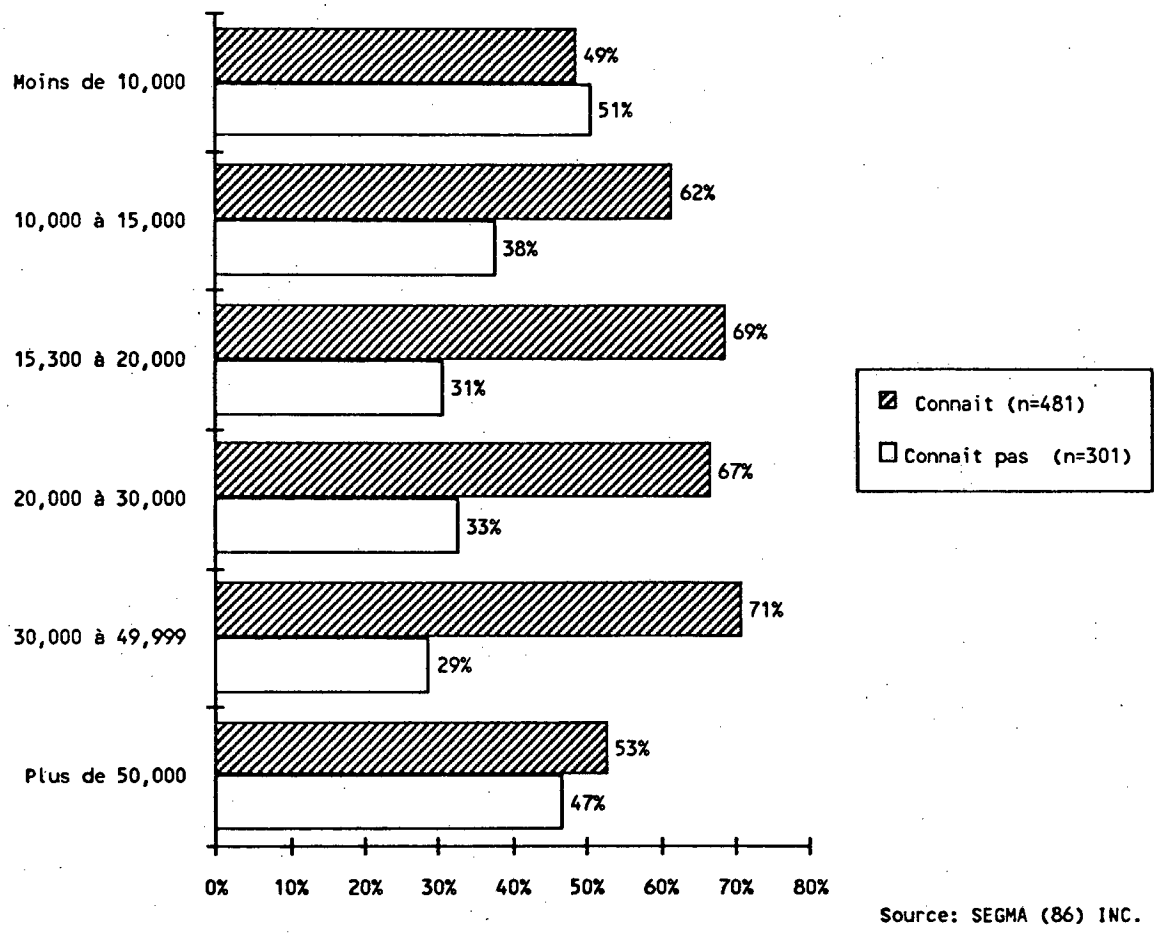
On connait beaucoup moins le plan chez les gens âgés de plus de 65 ans (n=56) puisque seulement 31% d'entre eux ont nommé un ou plusieurs éléments. A l'inverse, 69% de ceux âgés entre 25 et 34 ans le connaissent (n=206).

On remarque aussi que chez les professionnels, ceux qui occupent des postes administratifs (n=120) et chez les collets blanc (n=169), on connait davantage des éléments du plan de transport. Ces personnes ont nommé un ou plusieurs éléments du plan dans des proportions allant de 74% à 69%.

Par ailleurs on constate que le plan est davantage connu des gens qui habitent l'île de Montréal (64%), par opposition aux régions périphériques. Ceux qui sont souvent ou parfois affectés par la congestion routière le connaissent dans 64% des cas contre seulement 48% des répondants qui sont rarement ou jamais affectés par la congestion.

Enfin, tel que le démontre le tableau 3.23, plus la distance annuelle parcourue sur les routes du Québec est grande, plus on a tendance à connaître un ou des éléments du plan de transport.

Tableau 3.23 Notoriété du plan de transports de l' Ile de Montréal en fonction de la distance parcourue (km) sur les routes du Québec



Source: SEGMA (86) INC.

En examinant la question plus en détail, on constate que 72% des usagers (n=354) ont mentionné que le plan d'action touchait l'autoroute 40 (Métropolitaine).

Quant aux autres mentions; les usagers ont le plus souvent évoqué que ce plan visait à entreprendre des travaux sur les tronçons suivants:

n=76	Autoroute 20 - échangeur Turcot:	15.4%
n=45	Autoroute 30:	9.1%
n=29	Autoroute Ville-Marie:	5.9%
n=14	Autoroute 25:	2.8%
n=12	Autoroute 440:	2.4%
n=12	Autoroute Décarie:	2.4%

Par ailleurs, 28% des répondants (n=140) ont clairement mentionné que le plan du Ministère avait pour but d'améliorer le transport en commun ou de prolonger les lignes de métro.

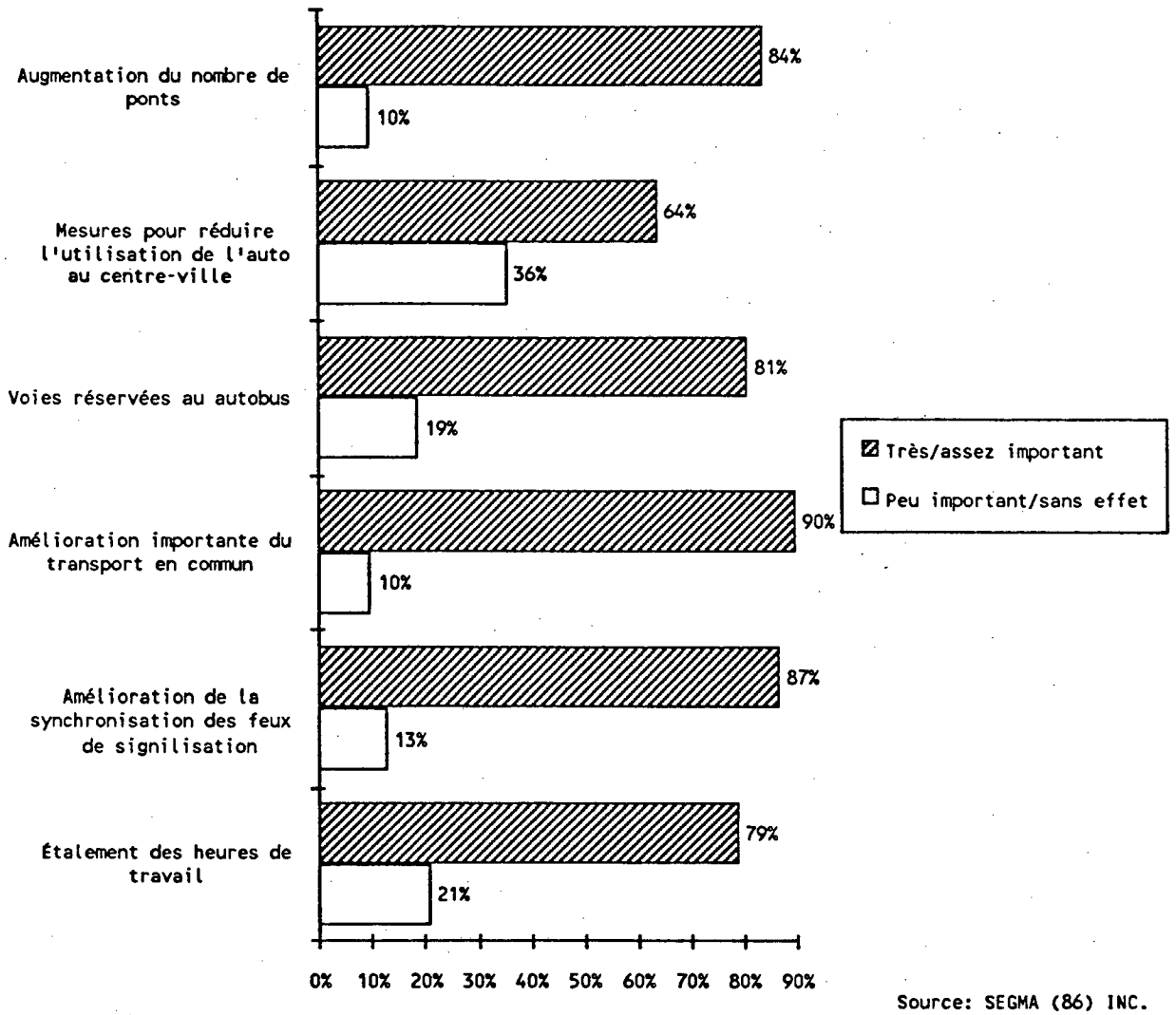
De façon générale, on note que 84% des usagers se disent favorables avec les éléments du plan de transport qu'ils ont énumérés. Seule la réparation de l'autoroute métropolitaine reçoit une faveur moins grande puisque 25% de ceux qui l'ont mentionné (n=-268) sont défavorables à cette solution.

3.8.2 Éléments de solution pouvant contribuer à atténuer les problèmes de congestion de la route dans la région de Montréal

Devant une série d'éléments de solution proposée pour atténuer les problèmes de congestion qui prévalent dans la région de Montréal, les répondants devaient définir leur perception quant à l'importance qu'ils y accordent.

Le tableau 3.24 présente les résultats d'évaluation à cet effet.

Tableau 3.24 Importance de certains éléments de solution pouvant atténuer les problèmes de congestion dans la région de Montréal



Source: SEGMA (86) INC.

D'après les données de ce tableau, 90% des répondants sont d'avis qu'une amélioration substantielle du service de transport en commun contribuerait à atténuer les problèmes de congestion dans la région de Montréal d'une façon relativement importante. Plus spécifiquement, 52% des répondants croient que cet élément de solution y contribuerait d'une façon très importante.

Suivent ensuite les alternatives visant à augmenter le nombre de ponts entre les rives nord et sud de l'île de Montréal (très important: 54%), à améliorer la synchronisation des feux de circulation (très important: 50%), à la création de voies réservées aux autobus et à l'étalement des heures d'entrée et de sortie au travail (très important: 40%) et finalement les mesures visant à décourager l'utilisation de l'automobile au centre-ville (très important: 31%).

3.8.3 Priorités visant à améliorer la situation du transport à Montréal

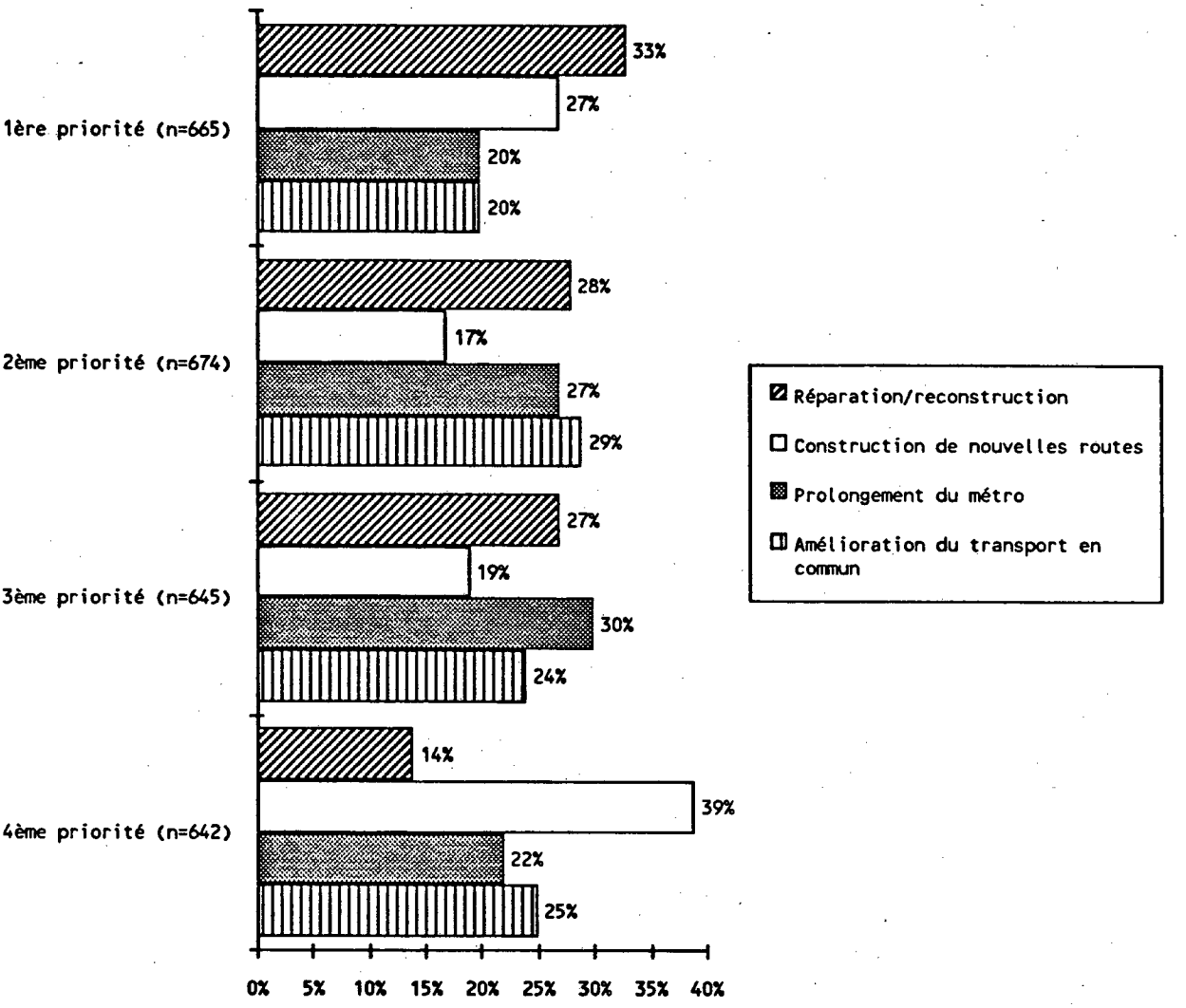
En regard de la situation du transport à Montréal, quatre (4) alternatives étaient proposées aux répondants sur lesquelles ils devaient établir leurs propres priorités.

Voici les alternatives proposées:

- travaux de réparation ou de reconstruction des routes et des autoroutes;
- construction de nouvelles routes;
- prolongement du métro;
- amélioration du service de transport en commun en surface (autobus, train).

D'après les données qui ont été recueillies auprès des répondants ayant fourni une réponse précise à ce sujet (677/978 = 69%), les avis sont très bien partagés. Le tableau 3.25 en donne les détails.

Tableau 3.25 Ordre de priorité accordé aux différentes alternatives concernant le transport à Montréal



Source: SEGMA (86) INC.

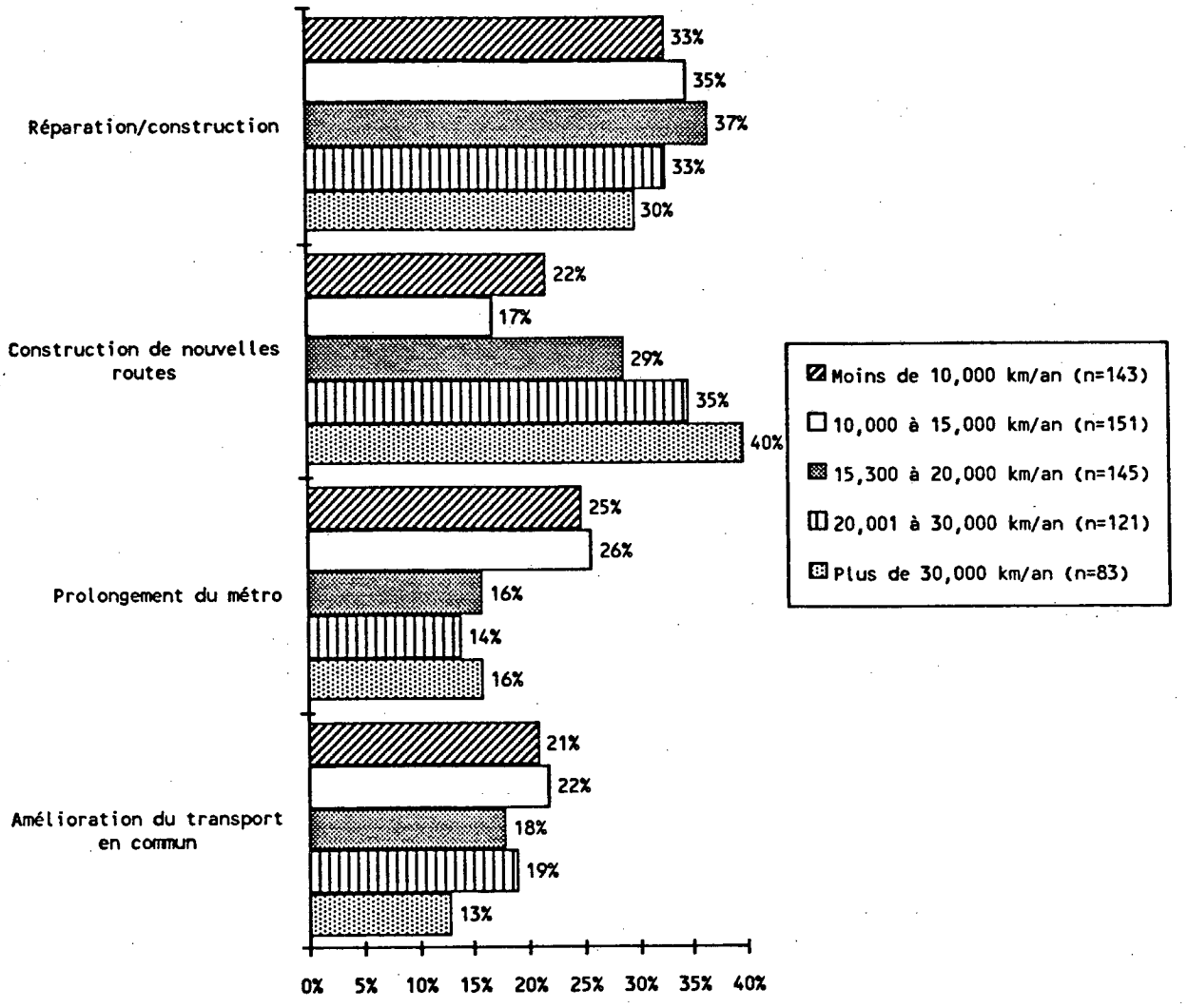
Les résultats de ce tableau démontrent dans l'ensemble que les répondants accordent plus d'importance à l'amélioration du réseau routier qu'à l'amélioration du transport en commun.

Par ailleurs, une autre alternative a été proposée par les usagers; il s'agit de construire de nouveaux ponts (n=32).

Bien qu'un peu plus de 60% des répondants soutiennent que la première priorité du gouvernement devrait porter davantage sur le réseau routier que sur le transport en commun, on constate que ce pourcentage varie selon certaines variables (région, kilométrage annuel, congestion).

Par exemple, plus la distance parcourue sur les routes du Québec est élevée, plus on a tendance à privilégier les solutions liées au réseau routier et davantage la construction de routes nouvelles que la réparation des infrastructures existantes (voir tableau 3.26).

Tableau 3-26 Première priorité pour le transport à Montréal selon la distance parcourue sur les routes du Québec

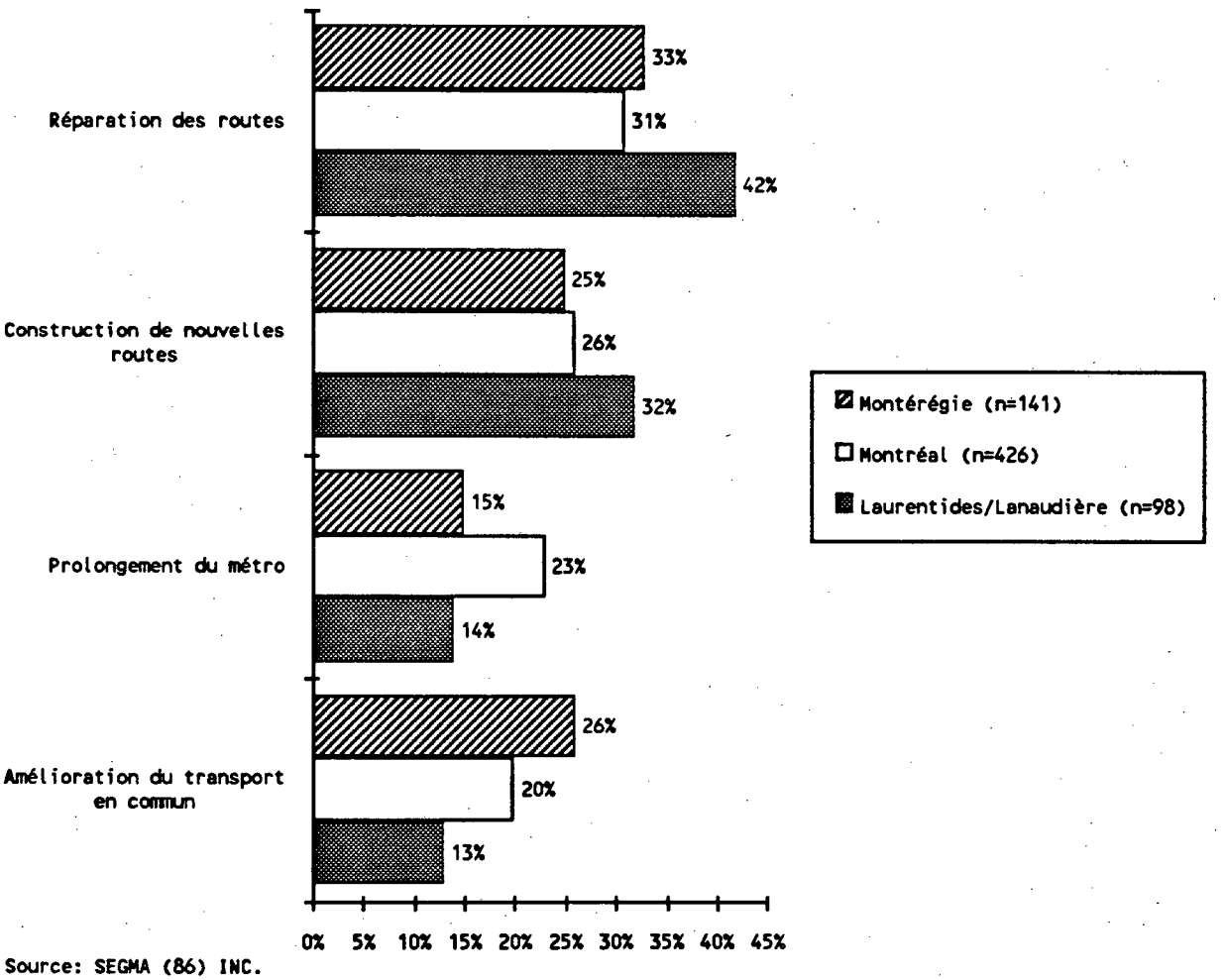


Source: SEGMA (86) INC.

Le fait d'être affecté par la congestion routière semble aussi influencer le choix des priorités. Ainsi, 65% de ceux qui sont souvent affectés par la congestion (n=254) favorisent les solutions liées au réseau routier comme première priorité. Cette proportion est de 60% chez ceux qui sont parfois affectés (n=284) et de 54% chez ceux qui sont rarement ou jamais affectés (n=119).

L'ordre de priorité semble conditionné enfin par la région de résidence du répondant. Ainsi, 59% des gens de la Montérégie (n=141) et 58% de ceux de l'île de Montréal (n=426) accordent leur priorité à la réparation des infrastructures existantes et à la construction de nouvelles routes, contre 74% chez ceux qui vivent dans les Laurentides ou dans Lanaudière (n=98). Le tableau 3.27 donne plus de détails à ce sujet.

Tableau 3.27 1ère priorité aux problèmes du transport à Montréal en fonction du lieu de résidence



Source: SEGMA (86) INC.

3.9 L'AMÉNAGEMENT AUX ABORDS DES ROUTES

3.9.1 L'entretien aux abords des routes

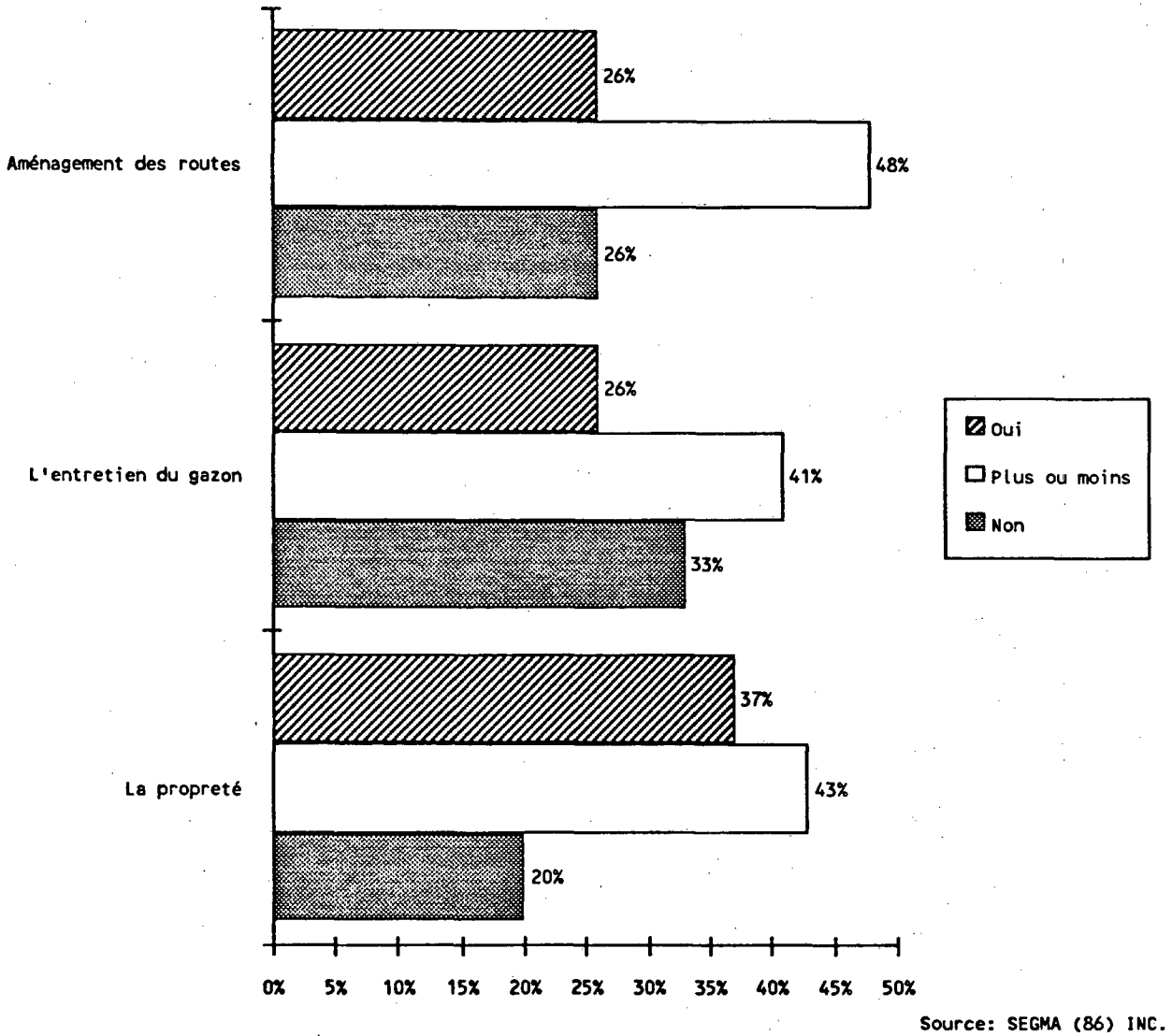
Un (1) répondant sur cinq (5) dit avoir souvent observé que les abords des routes étaient malpropres ou mal entretenus; 41% des usagers l'ont parfois observé, 30% l'ont rarement constaté et 11% des répondants ne l'ont jamais constaté.

Ces observations ne diffèrent pas de façon significative selon le lieu de résidence des usagers.

Par ailleurs, un peu plus d'un (1) usager sur quatre (4) (ayant observé de la malpropreté aux abords des routes (n=1643)) est d'avis que l'aménagement des routes et l'entretien du gazon laisse à désirer et 37% des usagers sont du même avis quant à la propreté.

Le tableau 3.28 donne plus de détails.

Tableau 3.28 Aux abords des routes, les éléments suivants laissent-ils à désirer?



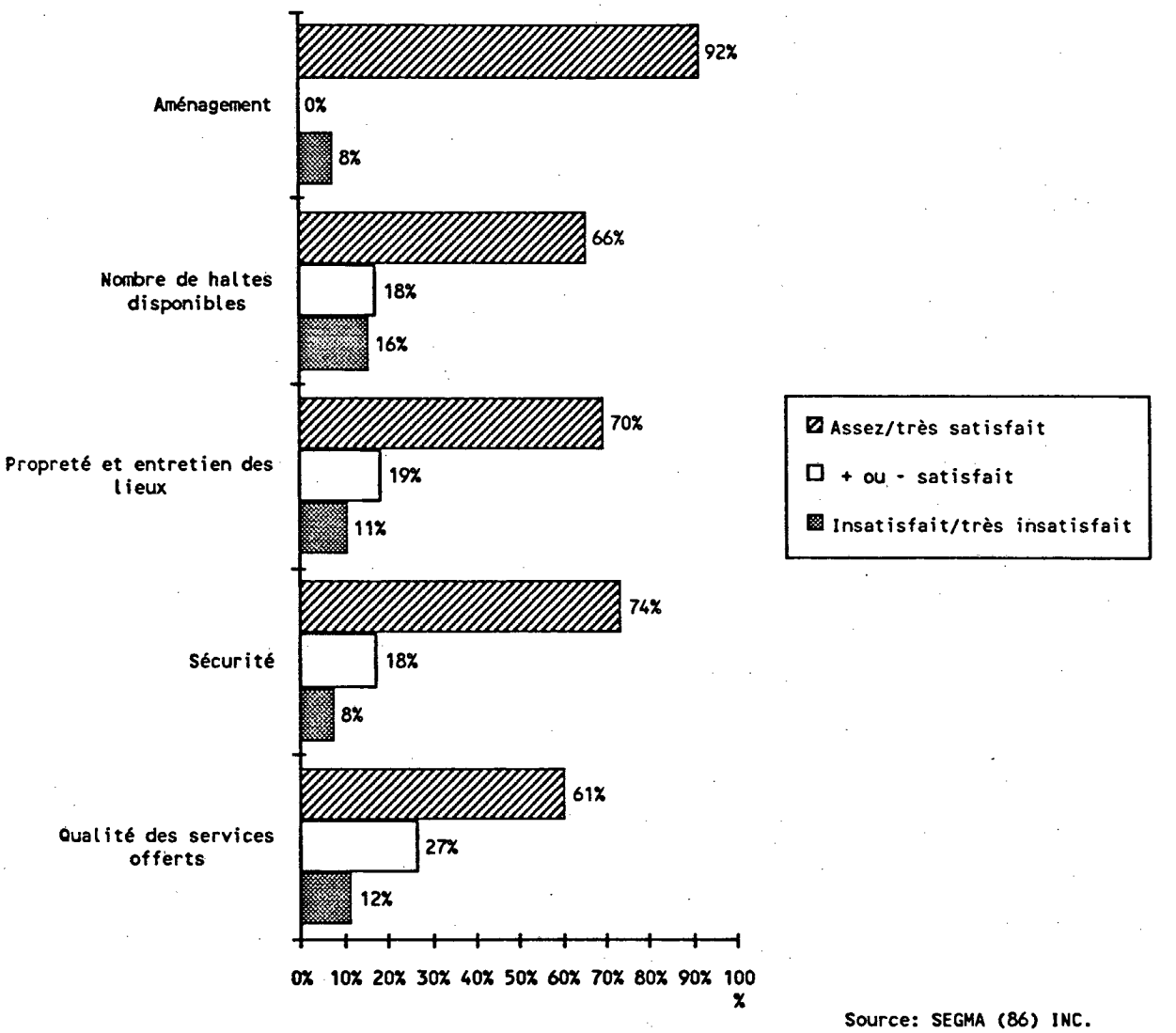
Source: SEGMA (86) INC.

3.9.2 Les haltes routières

Près de 60% des répondants disent fréquenter les haltes routières souvent (15%) ou parfois (44%). 30% mentionnent qu'ils les fréquentent rarement alors que seulement 10% disent ne jamais s'y arrêter.

La satisfaction à l'égard des haltes routières varie selon les différents aspects énumérés dans le questionnaire. Le graphique qui suit illustre le degré de satisfaction des répondants à l'égard de ces divers aspects:

Tableau 3.29 Satisfaction exprimée face à divers aspects des haltes routières



Source: SEGMA (86) INC.

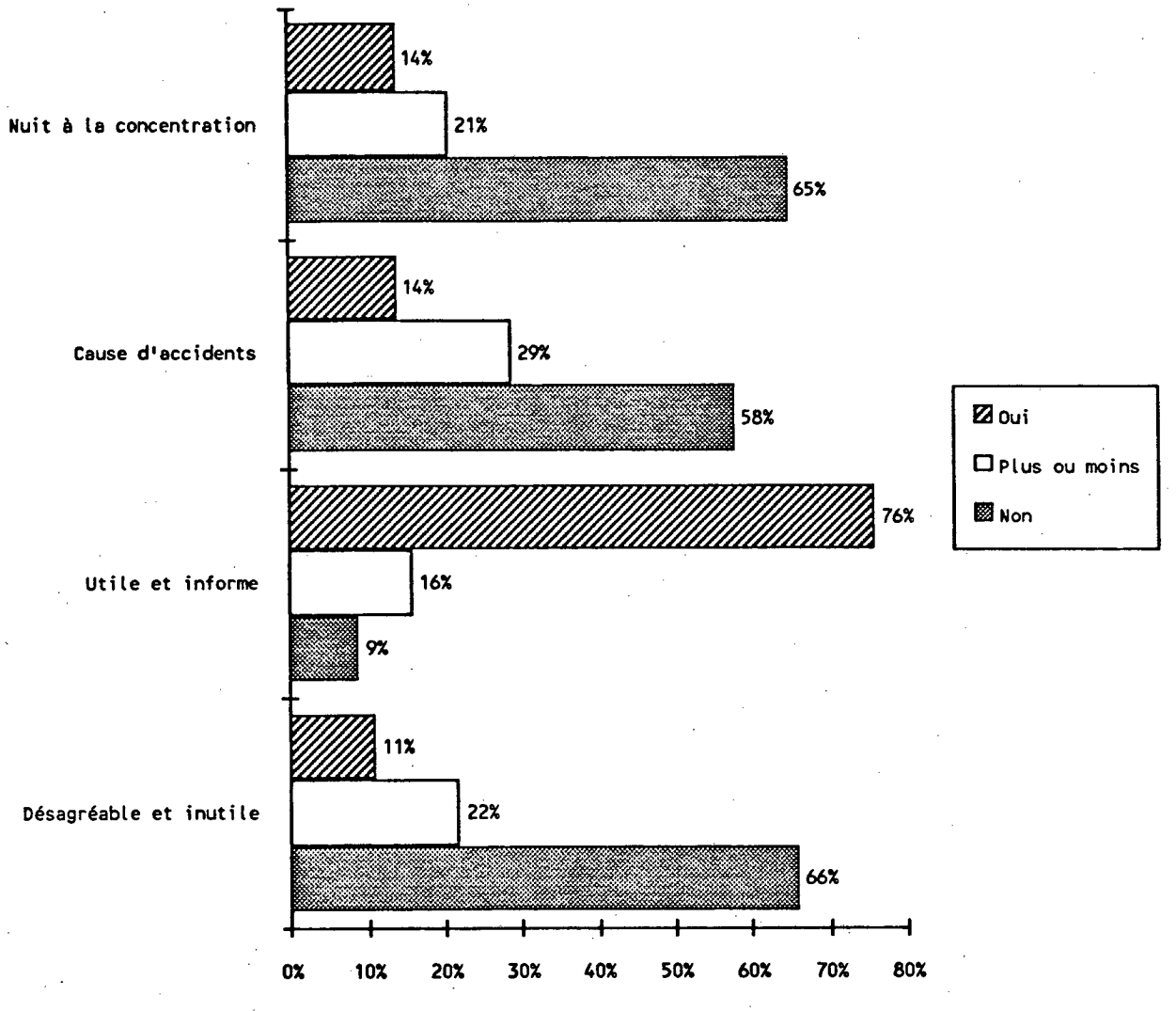
3.9.3 Les panneaux publicitaires

La présence des panneaux publicitaires le long des routes et des autoroutes n'est pas jugée incommodante puisque 78% des répondants considèrent qu'ils sont en quantité acceptable alors que seulement 22% d'entre eux jugent qu'il y en a trop.

Par ailleurs, un faible pourcentage des répondants les considèrent nuisibles du point de vue de la concentration lors de la conduite (14%). Ils sont perçus comme pouvant être la cause d'accidents par 14% d'entre eux; 9% pensent qu'ils sont inutiles et 11% affirment qu'ils sont désagréables.

Le tableau qui suit présente plus en détails les perceptions des répondants face aux panneaux publicitaires.

Tableau 3.30 Perception à l'égard de la présence des panneaux publicitaires le long des routes



Source: SEGMA (86) INC.

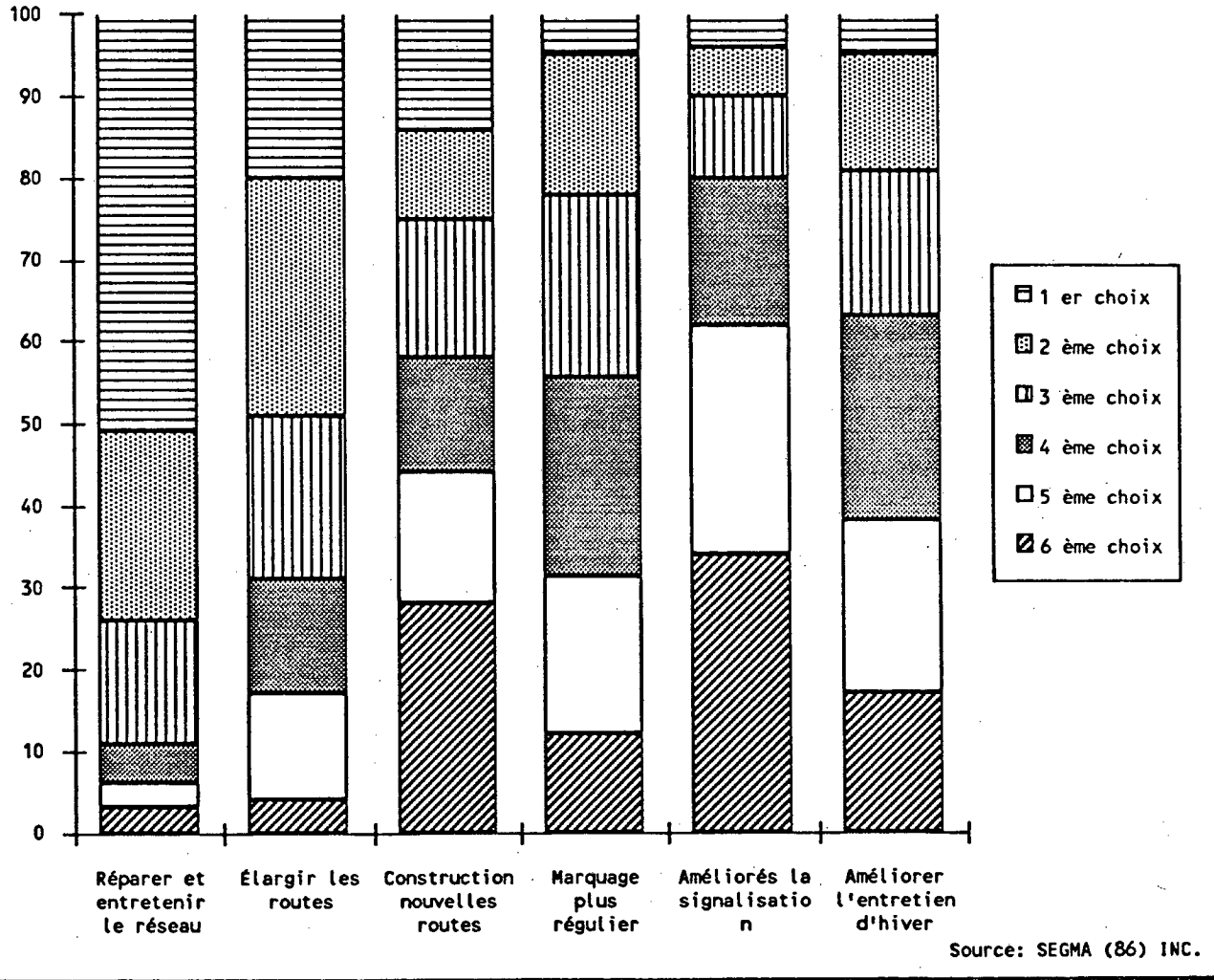
3.10 LES PRIORITÉS FUTURES DU MINISTERE

3.10.1 Améliorations en regard de l'entretien

On a demandé aux répondants d'établir leurs propres priorités, sur une série d'aspects où le Ministère pourrait apporter des améliorations afin de répondre aux besoins des usagers du réseau routier.

Le tableau 3.31 dresse l'état de la situation.

Tableau 3.31 Choix des priorités futures du Ministère des Transports du Québec



Source: SEGMA (86) INC.

D'après les données de ce tableau, les deux principales priorités de l'ensemble des usagers sont d'une part, l'entretien et la réparation des routes, et d'autre part, l'élargissement des routes ou l'augmentation du nombre de voies sur certaines d'entre elles.

En considérant strictement le premier choix des usagers, on observe que les priorités de ces derniers diffèrent selon leur lieu de résidence.

Concernant l'option de réparer et entretenir les routes (51%), les résidents de la Mauricie (63%), de l'Estrie (69%), de la Côte-Nord (63%), de Québec (69%), de la Chaudière (71%) et de Drummondville-Yamaska (64%) l'ont considéré plus souvent en premier lieu, alors que les résidents de Montréal (42%), des Laurentides (42%), de Lanaudière (41%), du Saguenay-Lac St-Jean (40%) et de l'Outaouais (40%) ont moins souvent placé cet option en premier lieu.

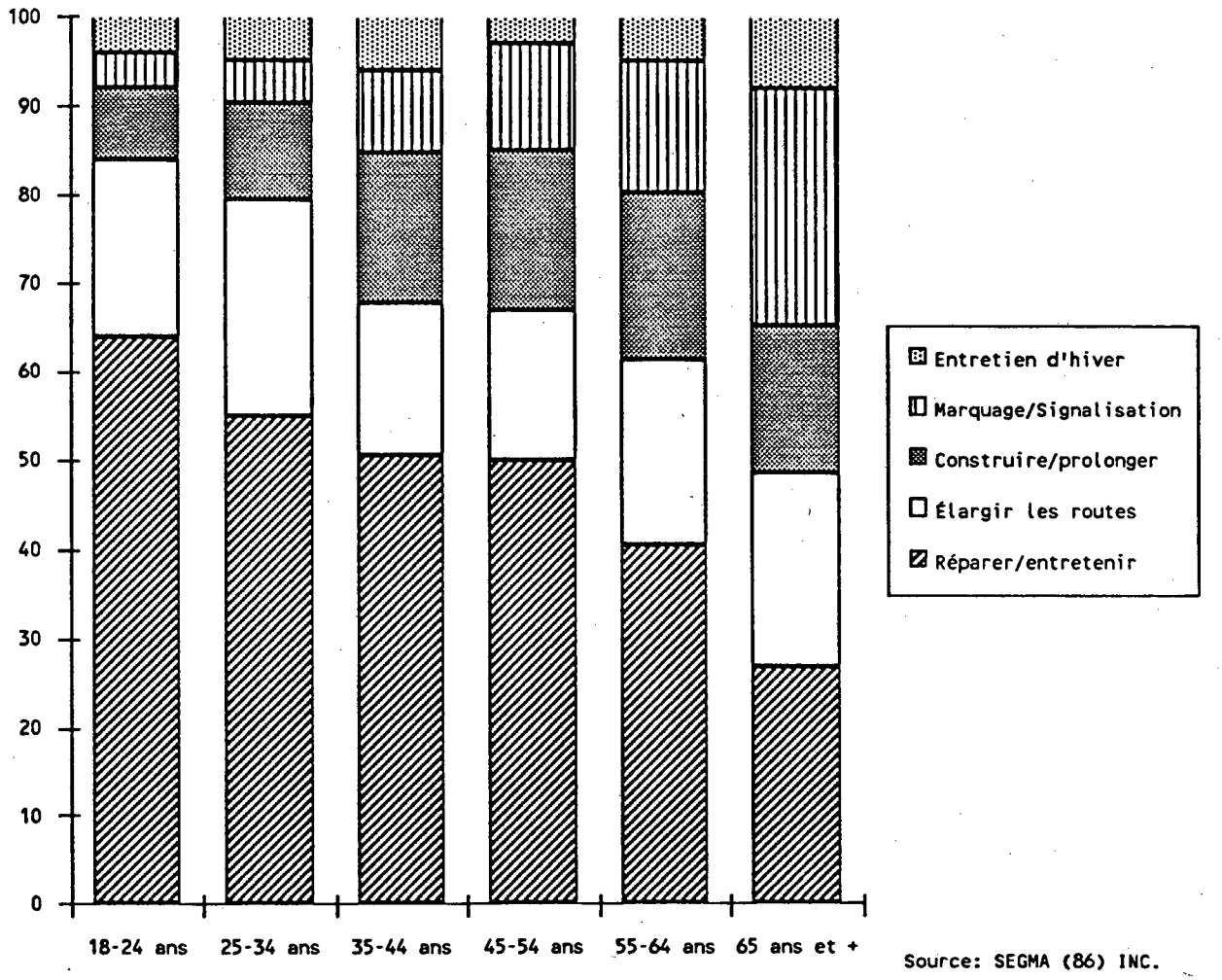
Quant à l'option visant à élargir les routes ou augmenter le nombre de voies sur certaines d'entre elles (20%), on la retrouve le plus et le moins souvent mentionnée parmi les résidents des régions suivantes:

Le plus souvent		Le moins souvent	
Saguenay-Lac St-Jean	(38%)	Mauricie	(13%)
Montréal	(26%)	Estrie	(10%)
Laurentides	(28%)	Québec	(8%)
		Chaudière	(12%)

Tels que le démontrent les tableaux 3.31 et 3.32, le choix de la première priorité que devrait adopter le ministère varie en plus de la région de résidence, selon l'âge et par le fait d'être affecté ou non par la congestion routière.

En examinant le tableau 3.31 on remarque en effet que le choix de la première priorité n'est pas le même pour tous les groupes d'âge. Ainsi, chez les plus jeunes (18-24 ans), on tend à privilégier davantage les réparations et l'entretien (65%) alors que chez les plus âgés, (plus de 65 ans) seulement 27% choisissent cette option.

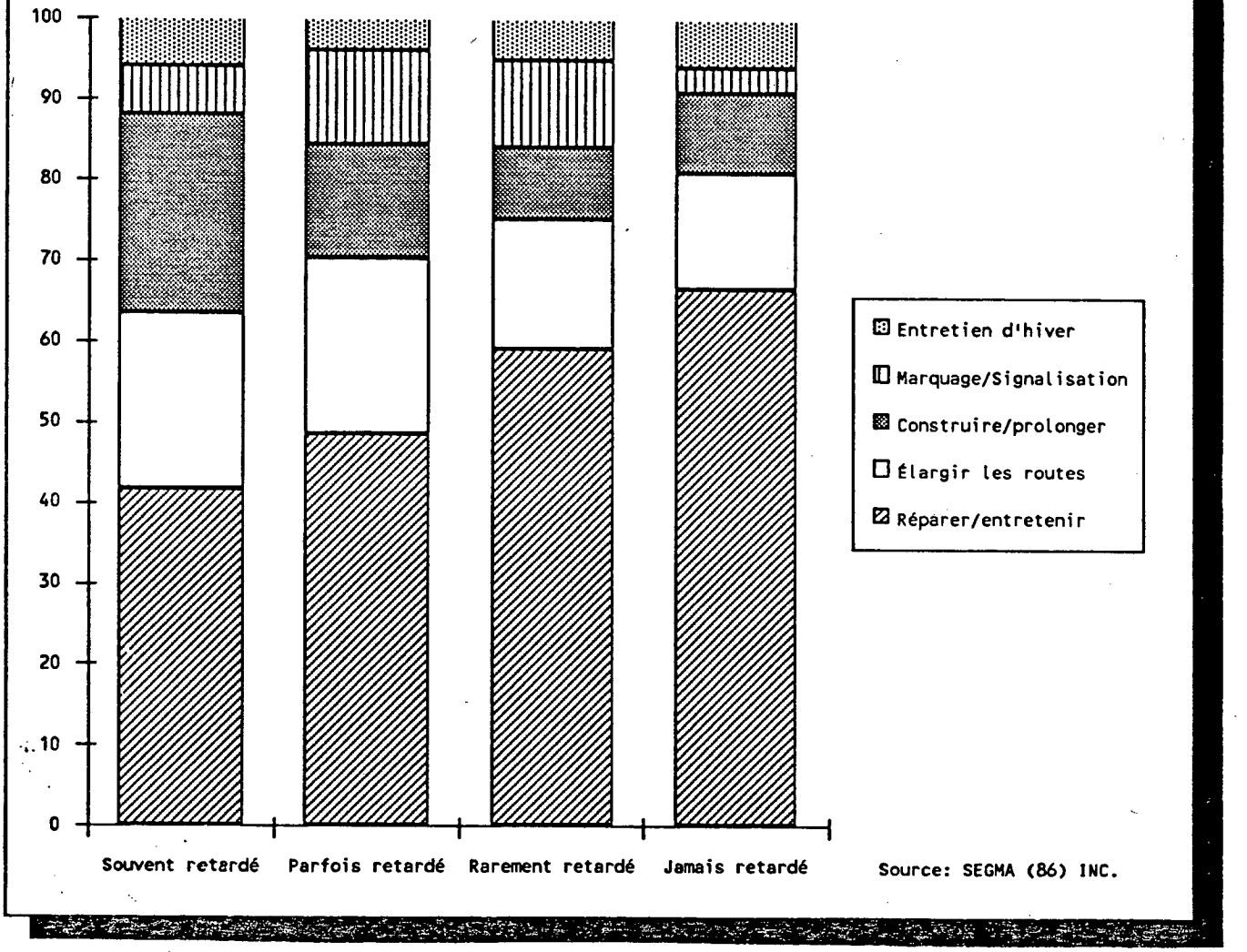
Tableau 3.32 Choix de la première priorité du Ministère selon l' âge



Source: SEGMA (86) INC.

Comme on peut l'observer au tableau 3.33, les gens qui sont souvent ou parfois affectés par la congestion routière ne choisissent pas les mêmes priorités que ceux qui se disent rarement ou jamais affectés par la congestion. Ces derniers préconisent la réparation et l'entretien comme première priorité dans 60% et 66% des cas respectivement alors que ceux qui sont parfois ou souvent affectés choisissent cette solution dans 49% et 42% des cas.

Tableau 3.33 Choix de la première priorité du Ministère selon le fait d'être retardé par la congestion routière



3.10.2 Opinions relatives au budget du Ministère

Concernant la position que devrait prendre le gouvernement face au budget du Ministère des transports, 57% des répondants sont d'avis qu'il devrait accroître le budget, 27% croient qu'il devrait le maintenir tel quel, 1% croient qu'il devrait être réduit alors que 15% n'ont pas d'opinion.

Ces opinions sont différentes selon les régions, la distance parcourue sur les routes chaque année et le fait d'être affecté par la congestion routière.

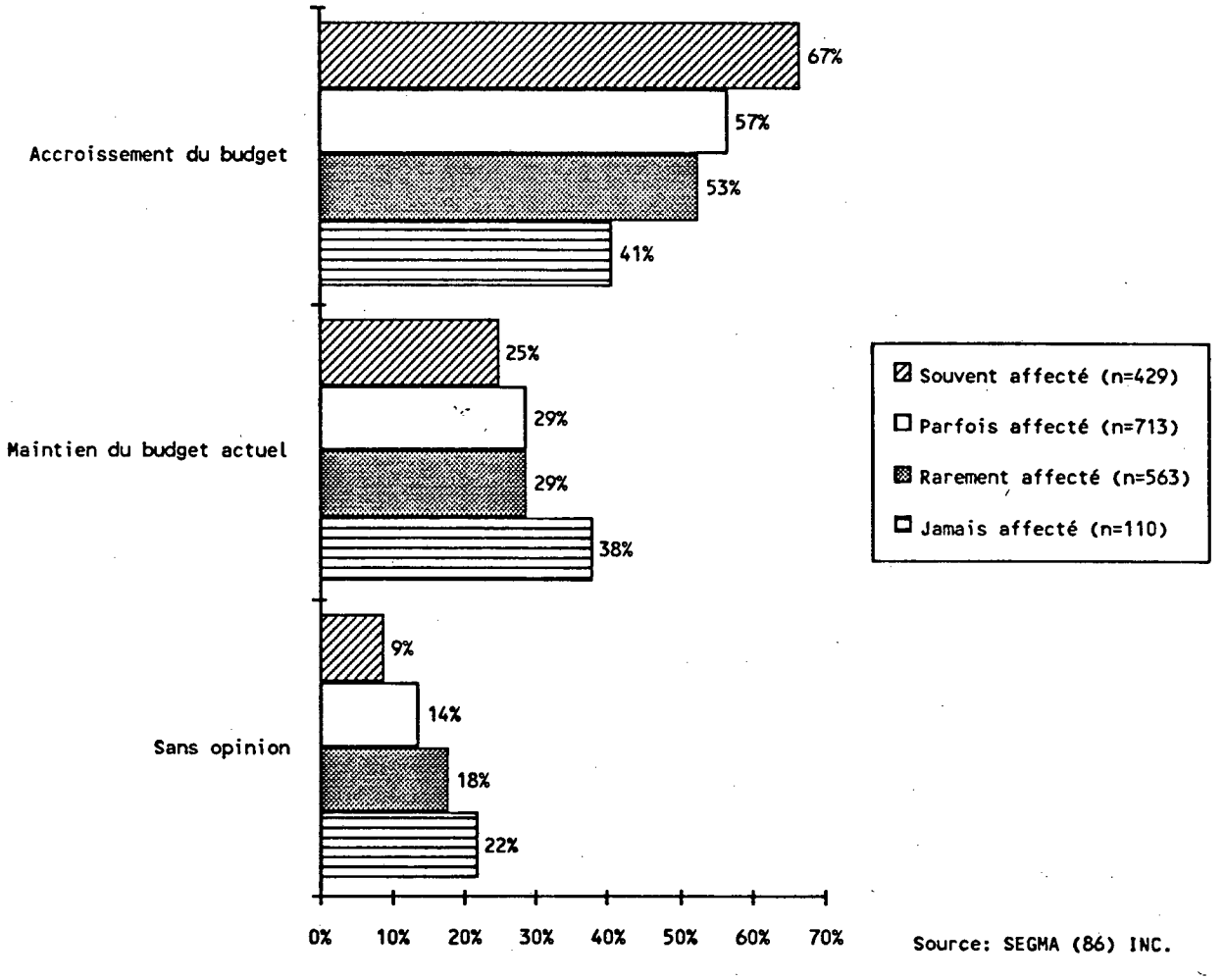
Le tableau 3.34 présente l'opinion des répondants selon la région de résidence. On peut y remarquer que dans certaines régions, comme l'Estrie (48%) et la Montérégie (46%), on considère moins favorablement que dans les autres régions l'idée d'un accroissement du budget du Ministère des transports. A l'opposé, cette idée recueille l'appui de 69% des gens de l'Abitibi/Témiscamingue et de la Gaspésie. Le tableau qui suit donne plus de détails à ce sujet.

TABLEAU 3.34 OPINIONS RELATIVES AU BUDGET SELON LES RÉGIONS

RÉGION	Accroissement du budget (% H)	Maintien du budget (% H)	Sans opinion (% H)	TOTAL (% H)
Saguenay / Lac St-Jean	60	28	12	100
Mauricie	53	34	13	100
Estrie	48	31	21	100
Outaouais	53	22	26	100
Abitibi / Témiscamingue	69	21	10	100
Côte-Nord	60	25	15	100
Gaspésie	69	22	9	100
Bas St-Laurent	62	27	11	100
Québec	54	32	13	100
Chaudière	63	27	10	100
Drummondville/ Yamaska	61	27	12	100
Montérégie	46	32	22	100
Montréal	61	28	11	100
Laurentides	58	23	19	100
Lanaudière	60	28	12	100

Le tableau 3.35 démontre que plus les gens sont affectés souvent par la congestion routière, plus ils ont tendance à souhaiter une augmentation du budget du Ministère des transports. A l'inverse, les répondants n'ayant pas d'opinion sur le sujet se retrouvent davantage chez ceux qui ne subissent que rarement ou jamais la congestion.

Tableau 3.35 Opinion sur l'attitude à adopter par le gouvernement du Québec face au budget du Ministère en fonction d'être affecté ou non par la congestion routière

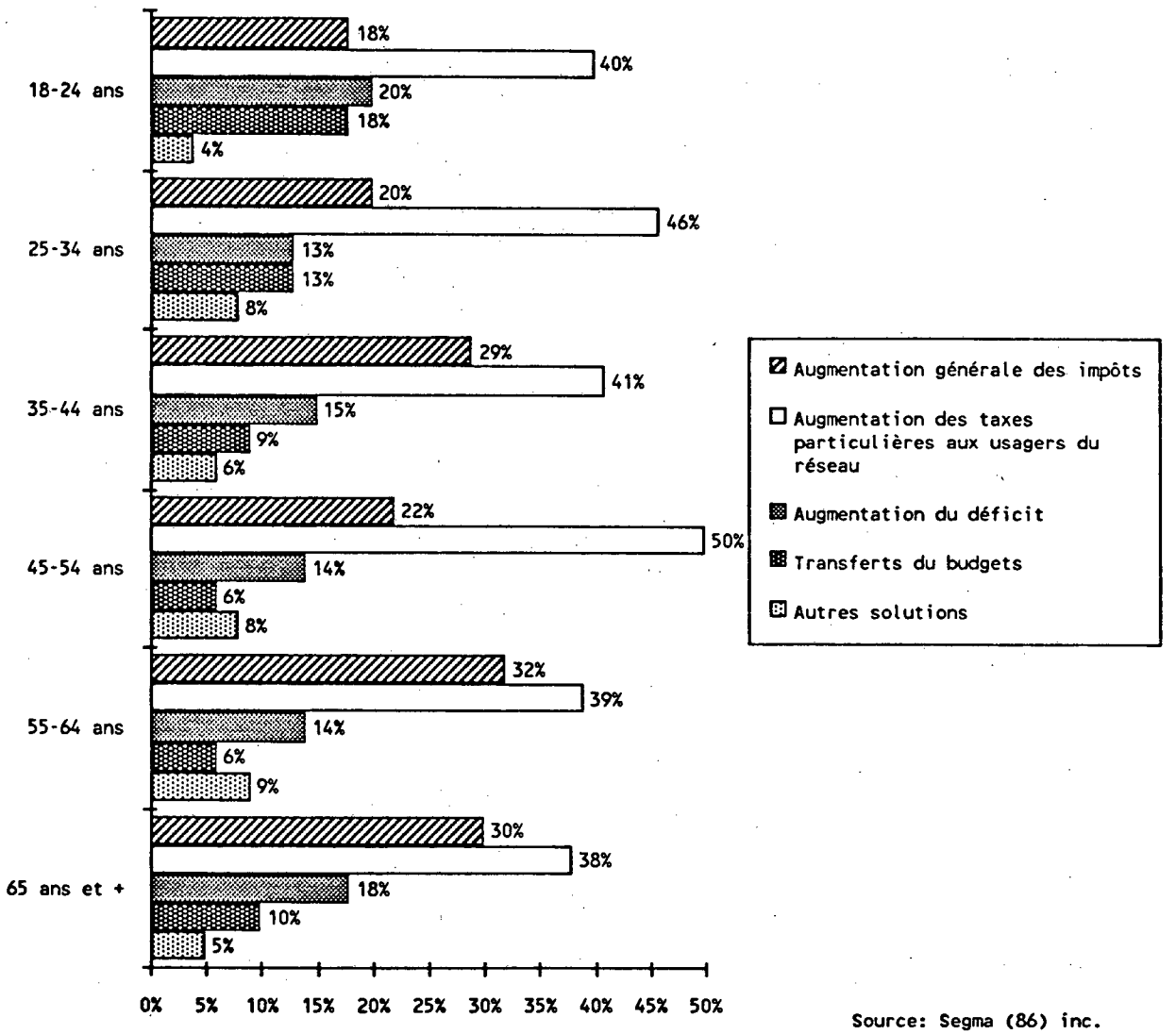


Source: SEGMA (86) INC.

En ce qui concerne les sources de financement dans l'hypothèse d'une augmentation du budget du ministère, quatre (4) options étaient offertes aux répondants. 24% d'entre eux (n=415) croient que l'on devrait procéder à une augmentation générale des impôts, 44% (n=743) optent davantage pour une augmentation de taxes s'adressant spécifiquement aux usagers de la route, 15% (n=249) préfèrent l'hypothèse d'une augmentation du déficit, 10% (n=174) croient que les budgets des autres secteurs (exemples mentionnés: santé, éducation) devraient être mis à contribution alors que 7% d'entre eux (n=122) mentionnent d'autres solutions telles que l'instauration de postes de péage sur les routes et les autoroutes.

Le tableau 3.36 donne plus de détails à ce sujet.

Tableau 3.36 Source de financement possible du Ministère selon l'âge



Source: Segma (86) inc.

On remarque que plus de la moitié des professionnels et du personnel administratif (57%) des semi-professionnels et travailleurs de petite administration (54%) de même que des étudiants (52%) optent pour une augmentation des taxes spécifiques. Les collets blancs (20%), les collets bleus (18%) et les retraités (17%) sont quant à eux plus nombreux que la moyenne (15%) à préférer une augmentation du déficit.

En ce qui concerne enfin la distance parcourue sur les routes du Québec, on observe que les gens qui parcourrent de très grande distances, c'est à dire plus de 50,000 km par année (n=81), sont moins favorables (34%) que la moyenne (44%) à une augmentation des taxes spécifiques sur le carburant ou sur les droits d'immatriculations et sont plus favorables (22%) que les autres (15% en moyenne) à une augmentation du déficit.

ANNEXE

6	0	9	2
1	2	3	4

VOTRE EXPERIENCE DE CONDUITE

1 Veuillez d'abord indiquer depuis combien d'années vous détenez un permis de conduire? 1

(10)

X=18.5 année(s) (11-12)

2 Parmi la liste de véhicules qui suit, indiquez en cochant la case appropriée tous les véhicules que vous conduisez sur une base régulière ou occasionnelle. Inscrivez de plus un "P" dans la colonne de droite sur la ligne correspondant à votre principale utilisation.

EXEMPLE :

	Usage régulier	Usage occasionnel	Usage principal
• Automobile	✓		P

	Usage régulier %	Usage occasionnel %	Usage principal	
• Automobile	82.4	14.2		(13)
• Camionnette légère	13.6	23.3		(14)
• Camion	5.3	10.9		(15)
• Motocyclette	2.4	10.2		(16)
• Autres : _____ (Spécifier)	2.1	4.8		(17)

3 En tant que conducteur, environ quelle distance parcourez-vous annuellement sur toutes les routes du Québec?
(Vous pouvez répondre en kilomètres ou en milles)

X=19 307 km (18-22)

_____ milles

4 a) En référant à la distance que vous parcourez annuellement, au Québec pourriez-vous estimer quelle part (%) est parcourue pour vous rendre et revenir de votre travail, pour votre travail proprement dit et pour vos loisirs ou autres motifs?

LA SOMME DES 3 POURCENTAGES DOIT TOTALISER 100%

- Pour vous rendre et revenir du travail ..... 30 % (23-24)
- Pour le travail proprement dit ..... 15 % (25-26)
  (dans le cadre de votre travail)
- Pour vos loisirs et autres usages ..... 54 % (27-28)
  personnels

Total: 100 %

b) A nouveau, en vous rapportant à la distance que vous parcourez annuellement, environ quelle proportion de ces déplacements est effectuée sur les autoroutes, les routes numérotées, sur les routes rurales et sur les rues de villes ou de villages?

VEUILLEZ NOTER QUE :

- TOUTES LES AUTOROUTES PORTENT UN NUMERO INFERIEUR A 100 (EX. : AUTOROUTE 20) OU SUPERIEUR A 399 (EX. : AUTOROUTE 640);

- TOUTES LES ROUTES NUMEROTEES ONT UN NUMERO VARIANT ENTRE 100 ET 399

- LES ROUTES RURALES COMPRENNENT TOUTES LES ROUTES NON-NUMEROTEES A L'EXCEPTION DES RUES ET RUELLES DES VILLES ET VILLAGES

LA SOMME DES 4 POURCENTAGES DOIT TOTALISER 100%

• Autoroutes	30.4 %	(29-30)
• Routes numérotées	25.8 %	(31-32)
• Routes rurales	12.1 %	(33-34)
• Rues de villes ou de villages	31.7 %	(35-36)
Total:	100 %	

5 Quels sont les noms ou numéros des autoroutes et routes numérotées que vous utilisez le plus souvent?

SI VOUS NE POUVEZ INDIQUER LE NOM OU LE NUMERO DES ROUTES OU AUTOROUTES, VEUILLEZ INDIQUER PAR OU ELLES PASSENT (EX. ENTRE TELLE OU TELLE MUNICIPALITE).

a) Autoroutes #10:17% #40:43.2% #15:27.2% (37-39)

#55:7.1% #20:60.9% #640:10.2% (40-42)

#30:6.4% (43-45)

b) Routes numérotées #112:7.0% #132:23.7% #116:9.0% (46-48)

#138:24.8% 117:14.0% (49-51)

(52-54)

c) Vous arrive-t-il regulièrement ou de temps en temps de circuler sur des routes gravelées (de gravelle)?

• Oui .....45%..... ☐ (55)

• Non .....55%..... ☐ -> PASSEZ A LA QUESTION 6

d) Environ quelle distance parcourez-vous annuellement sur des routes gravelées?
(Vous pouvez répondre en kilomètres ou en milles)

X = 1477 km (56-60)

milles

LA SECURITE ROUTIERE

6 Quel est votre appréciation générale du niveau de sécurité sur les différentes routes du Québec. Diriez vous qu'elles sont très dangereuses, assez dangeureuses, ni dangereuses ni sécuritaires, assez sécuritaires ou très sécuritaires.

COCHEZ UNE SEULE CASE POUR CHAQUE ROUTE

	très dangereuses %	assez dangereuses %	+ - %	assez sécuritaires %	très sécuritaires %	
• Autoroutes ..... (no. inférieur à 100 ou supérieur à 399)	1	11	14	61	13	(61)
• Routes numérotées. (no. entre 100 et 399)	6	28	31	34	1	(62)
• Routes rurales ... (Routes non-numérotées autres que rues et ruelles de villes ou villages)	8	32	33	26	1	(63)

7 Quelle est, selon vous, la cause principale d'accident sur les autoroutes, les routes numérotées et les routes rurales?

• Autoroutes	Vitesse: 46% Erreur humaine 15%	(64-65)
	Ivresse,qualité de la chaussée,design des routes:6%	(66-67)
• Routes numérotées	Voir liste	(68-69)
		(70-71)
• Routes rurales	Voir liste	(72-73)
		(74-75)

8

Dans le tableau qui suit, on présente une série de causes possibles d'accident ou d'insécurité sur les autoroutes, routes numérotées et routes rurales que vous utilisez le plus souvent. Pour chaque énoncé, précisez si vous considérez qu'il s'agit pour vous d'une source d'insécurité...

2

(10)

. très importante (1)
. assez importante (2)
. moyenne (3)
. peu importante (4)
. pas du tout importante (5)

N'oubliez pas de donner votre appréciation concernant les autoroutes les routes numérotées et les routes rurales; vous n'êtes pas tenu de répondre concernant les routes que vous utilisez rarement ou jamais.

CHAQUE PARENTHESE DEVRAIT DONC CONTENIR UN CHIFFRE DE 1 A 5.

C'est la question la plus longue à répondre; elle est importante pour aider le Ministère à identifier vos besoins les plus pressants.

SOURCE D'INSÉCURITÉ :	Sur les Autoroutes	Sur les routes numérotées	Sur les routes rurales	
	X	X	X	
• La manière dont les routes sont construites (pentes, courbes, accotements)	...(2.7)...	...(2.0)...	...(2.0)...	(11-13)
• La qualité de la surface de roulement (absence ou présence de trous, fissures)	...(2.1)...	...(1.7)...	...(1.7)...	(14-16)
• L'entretien effectué pendant l'hiver	...(1.9)...	...(1.7)...	...(1.7)...	(17-19)
• La signalisation routière (panneaux)	...(2.5)...	...(2.3)...	...(2.3)...	(20-22)
• La qualité de l'éclairage	...(2.5)...	...(2.3)...	...(2.3)...	(23-25)
• Les entrées et sorties des autoroutes.....	...(1.9)...			(26)
• Le marquage des chaussées (lignes blanches)	...(2.1)...	...(1.8)...	...(2.0)...	(27-29)
• Les difficultés de dépassement	...(2.8)...	...(1.9)...	...(2.2)...	(30-32)
• Les difficultés à obtenir du secours en cas d'urgence.	...(2.0)...	...(2.1)...	...(2.2)...	(33-35)
• La qualité de la surveillance policière	...(2.4)...	...(2.3)...	...(2.4)...	(36-38)
• La manière de se comporter des autres conducteurs	...(1.7)...	...(1.5)...	...(1.6)...	(39-41)
• La présence des véhicules lourds (camions, autobus) ..	...(2.4)...	...(2.1)...	...(2.2)...	(42-44)
• L'état des véhicules	...(2.0)...	...(2.0)...	...(2.0)...	(45-47)

9 Selon vous, les accotements où l'on peut s'arrêter en cas d'urgence sur les abords des routes que vous utilisez le plus souvent sont-ils...

COCHEZ UNE SEULE CASE PAR LIGNE	OUI tout à fait %	OUI assez %	NON pas tellement %	NON pas du tout %	
... assez larges	13	43	35	9	(48)
... en bon état	11	59	25	6	(49)

10	SUR LES AUTOROUTES :

a) Diriez-vous que l'état des autoroutes que vous utilisez <u>le plus souvent</u> est ...

... Très bon .....24% ☐ ---> SI VOUS AVEZ DIT "TRES BON", PASSEZ A LA QUESTION 11 (50)

... Assez bon ....41% ☐

... Moyen .....25% ☐

... Mauvais ..... 9% ☐

... Très mauvais ..1% ☐

b) Sur ces autoroutes, y a-t-il actuellement beaucoup, passablement, peu, ou pas du tout...

	Beaucoup %	Passablement %	Peu %	Pas du tout %	
... de trous, de bosses ou de fissures	24	47	28	1	(51)
... d'ornières (roulières) ..... (deux creux parallèles dans le sens de la route causés par le passage des pneus de camions)	27	34	31	8	(52)

c) Sur ces autoroutes, diriez-vous que l'adhérence à la route sous la pluie est très bonne, bonne, moyenne, mauvaise ou très mauvaise?

	%	
• Très bonne ...3%.	☐	(53)
• Assez bonne .42%.	☐	
• Moyenne .....44%.	☐	
• Mauvaise .....9%.	☐	
• Très mauvaise 2%.	☐	

d) Y a-t-il des aspects spécifiques des autoroutes que vous aimeriez voir s'améliorer?

<u>Voir liste</u> <u>Améliorer l'état de la chaussée: 30%</u> (54-55)

<u>Améliorer les entrées et sorties: 10%</u> (56-57)

11	SUR LES ROUTES NUMÉROTÉES :

a) Diriez-vous que l'état des routes nummérotées que vous utilisez <u>le plus souvent</u> est ...

- Très bon .....8%. ☐ ---> SI VOUS AVEZ DIT "TRES BON", PASSEZ A LA QUESTION 12 (58)
- Assez bon ...27%. ☐
- Moyen .....40%. ☐
- Mauvais .....21%. ☐
- Très mauvais .5%. ☐

b) Sur ces routes numérotées, y a-t-il actuellement beaucoup, passablement, peu, ou pas du tout...

	Beaucoup %	Passablement %	Peu %	Pas du tout %	
... de trous, de bosses ou de fissures	43	44	13	---	(59)
... d'ornières (routières) ..... ou de fissures	31	43	24	2	(60)

c) Sur ces routes numérotées, diriez-vous que l'adhérence à la route sous la pluie est très bonne, bonne, moyenne, mauvaise ou très mauvaise?

- Très bonne ...1%. ☐ (61)
- Assez bonne .28%. ☐
- Moyenne .....54%. ☐
- Mauvaise ....14%. ☐
- Très mauvaise 4%. ☐

d) Y a-t-il des aspects spécifiques sur les routes numérotées que vous aimeriez voir s'améliorer?

<u>L'état de la chaussée: 33% L'éclairage: 10%</u> (62-63)

<u>Le marquage: 9%</u> (64-65)

12	SUR LES ROUTES RURALES

RAPPEL : Ce sont les routes non-numérotées à l'exception des rues et ruelles des villes et villages

a) Diriez-vous que l'état des routes rurales que vous utilisez <u>le plus souvent</u> est ...

- Très bon .....9%. ☐ ---> SI VOUS AVEZ DIT "TRES BON", PASSEZ A LA QUESTION 13 (66)
- Assez bon ...19%. ☐
- Moyen .....41%. ☐
- Mauvais .....23%. ☐
- Très mauvais .8%. ☐

b) Sur ces routes numérotées, y a-t-il actuellement beaucoup, passablement, peu, ou pas du tout...

	Beaucoup %	Passablement %	Peu %	Pas du tout %	
... de trous, de bosses ou de fissures	44	46	10	---	(67)
... d'ornières (routières) ..... ou de fissures	33	44	21	2	(68)

c) Sur ces routes numérotées, diriez-vous que l'adhérence à la route sous la pluie est très bonne, bonne, moyenne, mauvaise ou très mauvaise?

- Très bonne ..1%.. ☐ (69)
- Assez bonne 19%.. ☐
- Moyenne ....56%.. ☐
- Mauvaise ...19%.. ☐
- Très mauvaise 5%. ☐

d) Y a-t-il des aspects spécifiques sur les routes rurales que vous aimeriez voir s'améliorer?

<u>L'état de la chaussée: 37%</u> (70-71)

<u>Elargir les routes: 9%</u> (72-73)

13	SUR LES ROUTES GRAVELEES

SI VOUS UTILISEZ, **AU MOINS DE TEMPS A AUTRES**, DES ROUTES GRAVELEES, VEUILLEZ REPONDRE A LA QUESTION SUIVANTE. SINON, PASSEZ DIRECTEMENT A LA QUESTION 14.

a) Diriez-vous que l'état des routes gravelées que vous utilisez est ...

... Très bon ... 9%.. ☐ ---> SI VOUS AVEZ DIT "TRES BON", PASSEZ A LA QUESTION 14 (74)

... Assez bon ..22%.. ☐

... Moyen .....34%.. ☐

... Mauvais ....25%.. ☐

... Très mauvais 10%. ☐

b) Sur ces routes gravelées, y a-t-il actuellement beaucoup, passablement, peu, ou pas du tout...

	Beaucoup %	Passablement %	Peu %	Pas du tout %	
... de trous ou de bosses	47	41	12	---	(75)
... de poussière	63	30	7	---	(76)

LA SIGNALISATION ROUTIERE

3

(10)

14 Accordez une note variant de 1 jusqu'à 10 selon que vous avez une opinion très négative (note faible) ou très positive (note élevée) concernant les aspects suivants des autoroutes routes numérotées et route rurales.

PLUS VOTRE CHIFFRE S'APPROCHE DE 1, PLUS VOUS ETES NEGATIF ET PLUS VOTRE CHIFFRE S'APPROCHE DE 10, PLUS VOUS ETES POSITIF. N'OUBLIEZ PAS DE FOURNIR UNE REPONSE CONCERNANT LES AUTOROUTES, ROUTES NUMEROTEES ET LES ROUTES RURALES. VOUS N'ETES PAS TENU DE REPONDRE A PROPOS DE ROUTES QUE VOUS UTILISEZ PEU OU PAS.

	Autoroute	Routes numérotées	Routes rurales	
• Le nombre de panneaux de signalisation pour indiquer les dangers de la route	7.6 /10	6.5 /10	5.4 /10	(11) (12) (13)
• Le nombre de panneaux de signalisation pour indiquer la direction à prendre (itinéraire)	7.8 /10	6.9 /10	5.9 /10	(14) (15) (16)
• Le nombre de panneaux de signalisation pour indiquer la présence de travaux	8.1 /10	7.2 /10	6.5 /10	(17) (18) (19)
• La visibilité des panneaux pendant la journée	8.5 /10	8.0 /10	7.4 /10	(20) (21) (22)
• La visibilité des panneaux pendant la nuit	7.6 /10	6.6 /10	5.8 /10	(23) (24) (25)
• La facilité de compréhension des messages apparaissant sur ces panneaux	8.2 /10	7.9 /10	7.5 /10	(26) (27) (28)
• La visibilité des lignes sur la chaussée pendant la journée	7.7 /10	6.7 /10	5.8 /10	(29) (30) (31)
• La visibilité des lignes sur la chaussée pendant la nuit	6.8 /10	5.7 /10	4.8 /10	(32) (33) (34)
• L'éclairage	7.4 /10	5.7 /10	4.7 /10	(35) (36) (37)

15 Selon vous, les limites de vitesse sont-elles trop élevées, adéquates ou trop basses sur ...

Cochez une seule case par ligne	TROP ELEVEES %	ADEQUATES %	TROP BASSES %	
... les autoroutes.....	3	59	37	(38)
... les routes numérotées	7	82	11	(39)
... les routes rurales	16	79	5	(40)

VOTRE APPRECIATION DE L'ENTRETIEN D'HIVER

16 En pensant à l'hiver qui se termine, de façon générale, diriez-vous que l'entretien a été très bon, bon, moyen, mauvais ou très mauvais sur ...

	très bon %	bon %	moyen %	mauvais %	très mauvais %	
• les autoroutes	28	54	15	2	1	(41)
• les routes numérotées	12	46	34	7	1	(42)
• les routes rurales .	6	27	43	18	6	(43)

17 Quel est votre niveau de satisfaction concernant les opérations de déneigement et de déglaçage des routes à l'entretien du Ministère i.e. les autoroutes, routes numérotées et routes rurales, à l'exclusion des rues et ruelles des villes et des villages.

COCHEZ UNE SEULE CASE POUR CHAQUE OPERATION

	très satisfait %	assez satisfait %	+ - %	insatisfait %	très insatisfait %	
• Rapidité de déneigement	19	59	15	6	1	(44)
• Rapidité d'application du sel ou du sable	13	46	25	13	3	(45)
• Sécurité dans l'exécution des opérations pour les usagers	12	55	24	8	1	(46)
• Efficacité des opérations	12	60	20	7	1	(47)

18 Selon vous, utilise-t-on trop, juste assez ou pas assez de sel ou de sable sur ces routes?

SEL		SABLE		
• Trop .....27%.	☐	• Trop 5%	☐	(48)
• Juste assez .47%.	☐	• Juste assez ..33%	☐	
• Pas assez ...20%.	☐	• Pas assez 52%	☐	(49)
• Je ne sais pas 6%	☐	• Je ne sais pas 10%	☐	

LE SERVICE DE RENSEIGNEMENTS

19 a) Avez-vous déjà entendu parler du service de renseignements téléphoniques sur l'état des routes du ministère des Transports?

- Oui .....66%.. ☐
- Non .....34%.. ☐ ----> SI VOUS AVEZ DIT NON, PASSEZ A LA QUESTION 20

(50)

b) A combien de reprises, environ, y avez-vous fait appel au cours de la dernière année?

$\bar{X}$=1.3 fois — SI AUCUNE : PASSEZ A LA QUESTION 20 (51)

c) Etes-vous très satisfait, plutôt satisfait, plutôt insatisfait ou très insatisfait en regard des aspects suivants du service de renseignements?

COCHEZ UNE SEULE CASE PAR LIGNE

	Très satisfait	Plutôt satisfait	Plutôt insatisfait	Très insatisfait	
	%	%	%	%	
• L'accessibilité au service (lignes occupées) ou le temps mis à répondre	26	63	10	1	(52)
• La pertinence ou la qualité des informations qu'on vous a données	38	53	8	1	(53)

20 a) Vous est-il arrivé souvent, parfois, rarement ou jamais d'être affecté dans vos déplacements par des travaux de réfection des routes à l'entretien du Ministère?

- Souvent .....25%. ☐
- Parfois .....47%. ☐
- Rarement ....25%. ☐ ----->
- Jamais .....3%. ☐ ----->

SI RAREMENT OU JAMAIS, PASSEZ A LA QUESTION 21

(54)

b) Généralement, étiez-vous au courant, avant même d'arriver sur place, que des travaux de réfection avaient lieu?

- Oui .....40%... ☐
- Non .....60%... ☐ ----->

SI VOUS AVEZ DIT NON, PASSEZ A LA QUESTION 21

(55)

c) Par quel(s) moyen(s) avez-vous été informé? Est-ce par...

	OUI	NON
... les journaux .....37%..	☐	63% ☐
... la télévision ou la radio 79%..	☐	21% ☐

... autre (spécifiez) : _____

_____

_____

(56-57)

d) Trouvez-vous que l'information relative à ces travaux :

	OUI %	+ou- %	NON %	
... vous a été utile	83	15	2	(58)
... vous a permis de savoir à l'avance la nature des travaux	72	22	6	(59)
... vous a incité à modifier votre itinéraire ou votre horaire de déplacement	65	23	12	(60)
... a été exacte et fiable	63	34	3	(61)

21 Vous arrive-t-il souvent, parfois, rarement ou jamais d'être retardé à cause de la congestion routière?

- Souvent ....24%.. ☐ (62)
- Parfois ....39%.. ☐
- Rarement ...31%.. ☐
- Jamais .....6%.. ☐

S'IL VOUS ARRIVE REGULIEREMENT OU OCCASIONNELLEMENT D'EMPRUNTER LE RESEAU ROUTIER DE LA REGION DE MONTREAL, REPONDEZ AUX QUESTIONS 22-23 ET 24. SINON, PASSEZ A LA QUESTION 25

4 (10)

22 Récemment, le Ministre des Transports du Québec dévoilait un plan d'action en vue d'améliorer la situation du transport dans la région de Montréal. Veuillez énumérer ci-dessous les trois (3) éléments de ce plan qui vous ont le plus frappé et indiquez si vous êtes plutôt favorable ou plutôt défavorable à chacun de ces éléments.

Éléments du plan :	Plutôt favorable	Plutôt défavorable	
1. Voir liste ou rapport intérimaire.	☐	☐	(11-12) (13)
2.	☐	☐	(14-15) (16)
3.	☐	☐	(17-18) (19)

23 A votre avis, si on souhaîte améliorer la situation du transport à Montréal, la priorité doit-elle être accordée...

INSCRIVEZ LES CHIFFRES 1 A 4 DANS LES CASES SELON L'ORDRE DE PRIORITE QUE VOUS CHOISISSEZ. NOTEZ QU'ON NE PEUT AVOIR LE MEME CHIFFRE DANS DEUX CASES DIFFERENTES

	X	
... aux travaux de réparation ou de reconstruction des routes et des autoroutes	2.2	(20)
... à la construction de nouvelles routes	2.7	(21)
... aux prolongements du métro	2.5	(22)
... à l'amélioration du service de transport en commun en surface (autobus, train...)	2.5	(23)

... autre priorité (SPECIFIER) : Voir liste. (24-25)

24 Voici un certain nombre d'éléments de solution pouvant contribuer à atténuer les problèmes de congestion de la route dans la région de Montréal. Pour chacun, croyez-vous qu'il contribuera de manière très importante, importante, peu importante ou qu'il n'aura aucun effet sur la réduction des problèmes de congestion routière dans la région routière de Montréal.

COCHEZ UNE SEULE CASE PAR LIGNE

Contribution:	très importante	importante	peu importante	sans effet	
	%	%	%	%	
• Augmentation du nombre de ponts entre les rives nord et sud et l'île de Montréal	54	30	13	3	(26)
• Mesures visant à décourager l'utilisation des autos au centre-ville	31	33	28	8	(27)
• Création de voies réservées d'autobus	40	41	16	3	(28)
• Amélioration importante du service de transport en commun	52	38	9	1	(29)
• Amélioration de la synchronisation des feux de circulation	50	37	12	2	(30)
• Étalement des heures d'entrée et de sortie au travail	40	39	18	3	(31)

L'AMENAGEMENT AUX ABORDS DES ROUTES

5 (10)

25 a) Sur les routes où vous circulez régulièrement, vous arrive-t-il souvent, parfois, rarement ou jamais d'observer que les abords de la route sont malpropres ou mal entretenus?

- Souvent ....20%.. ☐
- Parfois ....41%.. ☐
- Rarement ...28%.. ☐
- Jamais .....11%.. ☐ ---> SI VOUS AVEZ DIT JAMAIS, PASSEZ A LA QUESTION 26

(11)

b) Aux abords des routes, les éléments suivants laissent-ils à désirer?

	OUI %	+ou- %	NON %	
• L'aménagement des routes	26	48	26	(12)
• L'entretien du gazon	26	41	33	(13)
• La propreté	37	43	20	(14)

26 a) Au cours de l'année, vous arrive-t-il souvent, parfois, rarement ou jamais d'avoir recours aux haltes routières situées le long des autoroutes et routes numérotées?

- Souvent ..15%.... ☐ (15)
- Parfois ..44%.... ☐
- Rarement .30%.... ☐
- Jamais ...11%.... ☐

b) Diriez-vous que, de façon générale, vous êtes satisfait ou insatisfait de la manière dont ces haltes sont aménagées?

- Très satisfait .....24%... ☐ (16)
- Assez satisfait .....68%... ☐
- Assez insatisfait ....6%... ☐
- Très insatisfait .....2%... ☐

c) Dites jusqu'à quel point vous êtes satisfait ou insatisfait des aspects suivants :

	très satisfait %	assez satisfait %	+ - %	insatisfait %	très insatisfait %	
• Le nombre de haltes disponibles..	16	50	18	13	3	(17)
• La propreté et l'entretien des lieux	18	52	19	8	3	(18)
• La sécurité	21	53	18	7	1	(19)
• La qualité des services offerts ...	12	48	27	9	3	(20)

27 a) Etes-vous d'avis qu'il y a trop de panneaux publicitaires le long des routes ou que leur nombre est acceptable?

- Il y en a trop .....22%.. ☐ (21)
- C'est acceptable .....78%.. ☐

b) Diriez-vous que la présence de ces panneaux publicitaires...

	OUI %	+ ou - %	NON %	
... nuit à votre concentration	14	21	65	(22)
... est une cause d'accident pour les automobilistes	14	29	58	(23)
... est utile, en autant qu'elle informe des services disponibles à proximité	76	16	8	(24)
... est désagréable et inutile	11	22	65	(25)

LES PRIORITES FUTURES DU MINISTERE

28 Voici une série d'aspects où le Ministère pourrait apporter des améliorations pour répondre aux besoins des usagers du réseau routier. Comme ces améliorations impliquent des déboursés importants, le Ministère doit établir des priorités. Quelle devrait être la principale priorité selon vous? Quelle serait la deuxième? La troisième et ainsi de suite jusqu'à 6 priorités?

INSCRIVEZ LES CHIFFRES 1 A 6 DANS LES CASES SELON L'ORDRE DE PRIORITE QUE VOUS CHOISISSEZ. NOTEZ QU'ON NE PEUT AVOIR LE MEME CHIFFRE DANS DEUX CASES DIFFERENTES.

	X	
• Construire de nouvelles routes ou prolonger des routes déjà existantes	3.9	(26)
• Élargir les routes, augmenter le nombre de voies sur certaines routes	2.8	(27)
• Réparer et entretenir les routes (pavage, fissures, bosses, trous...)	1.9	(28)
• Améliorer la signalisation sur panneaux	4.6	(29)
• Procéder plus régulièrement au marquage (lignes blanches) des chaussées	3.7	(30)
• Améliorer l'entretien d'hiver (déneigement et déglacage des routes)	3.9	(31)

• veuillez mentionner toute autre amélioration qui vous semblerait importante:

Voir liste. (32-33)

(34-35)

29 Compte tenu de l'évaluation que vous venez de faire du réseau routier, croyez-vous que le gouvernement...

COCHEZ UNE SEULE CASE

... devrait accroître le budget accordé à ce chapitre ...57%... ☐ (36)

... devrait réduire le budget .....1%... ☐

... devrait maintenir le budget à son niveau actuel .....27%... ☐

... je ne sais pas .....15%... ☐

30 Dans l'hypothèse où l'on doive augmenter le budget relatif au réseau routier, croyez-vous que le financement devrait provenir...

COCHEZ UNE SEULE CASE

... d'une augmentation générale des impôts .....24%.. ☐ (37)

... d'une augmentation des taxes spécifiques (ex. sur le carburant, les droits d'immatriculations) 43%.. ☐

... d'une augmentation du déficit (emprunts) .....15%.. ☐

... des budgets d'autres secteurs (santé, éducation) .....10%.. ☐

DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Pour fins de traitement statistique, pourriez-vous compléter les quelques questions qui suivent :

31 a) En quelle année êtes-vous né(e)?

Voir liste. (38-39)

b) Quelle est votre occupation?

Voir liste. (40-41)

c) Sexe

• Masculin .liste.... ☐ • Féminin ..liste... ☐ (42)

MERCI DE VOTRE COLLABORATION

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 041 531