
Sondage d'opinion pour évaluer la satisfaction des usagers du réseau routier (phase 2)

Rapport de recherche

Ministère des Transports

mars 1990

CANQ
TR
5/99
2

SEGMA (86) INC.

Lavalin



Titre et sous-titre du rapport Sondage d'opinion pour évaluer la satisfaction des usagers du réseau routier (phase 2) Mars 1990	N° du rapport Transports Québec RTQ-90-12	
	Rapport d'étape <input type="checkbox"/>	An Mois Jour
	Rapport final <input checked="" type="checkbox"/>	
Auteur(s) du rapport SEGMA (86) INC.	N° du contrat	
	Date du début d'étude	Date de fin d'étude
	8,9 0,9	9,0 0,3
	Coût de l'étude	

Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) SEGMA (86) INC. 1100, boul. René-Lévesque Ouest Montréal (Québec) H3B 4P3	Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) Ministère des Transports 700, boul. Saint-Cyrille Est Québec (Québec) G1R 5H1
---	---

But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires
Évaluer les perceptions des usagers à l'égard de la sécurité routière; identifier les principales sources d'insécurité sur les divers types de routes; mesurer leur appréciation de l'état du réseau, de la signalisation, de l'entretien d'hiver; évaluer les inconvénients découlant de la congestion routière; rendre compte des attentes, priorités et solutions préconisées par les usagers.

Résumé du rapport

Ce rapport fait principalement état de la deuxième et dernière phase d'une enquête postale, effectuée en septembre-octobre 1989, auprès d'un échantillon de personnes détentrices d'un permis de conduire tiré au hasard du fichier central de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Pour 3 540 questionnaires mis à la poste, 2 012 questionnaires remplis ont été reçus. En excluant les personnes qui ne sont pas visées par le sondage, le taux de réponse a été de 58 %.

L'échantillon était stratifié par région et les résultats des 15 régions ont été pondérés pour que le poids de chacune soit équivalent à celui qu'elle avait dans la population. Lorsque les résultats de la région ou ceux d'autres sous-groupes (âge, sexe, occupation, kilométrage effectué) sont significativement différents de la moyenne de l'ensemble du Québec, ceux-ci sont mentionnés. Les résultats de la première phase, effectuée en avril-mai 1990, sont mentionnés lorsqu'ils diffèrent de façon significative de ceux de la deuxième phase. Le rapport de la première phase est annexé. Celle-ci a été effectuée au printemps, soit au sortir de l'hiver, au moment où l'état du réseau est le plus mauvais. La deuxième phase a eu lieu à l'automne, au moment où l'état du réseau est à son meilleur, mais après les travaux de réfection qui ont affecté les usagers.

DOR - CEN - MON
CANQ
TR
-199

Nbre de pages	Nbre de photos	Nbre de figures	Nbre de tableaux	Nbre de références bibliographiques	Langue du document <input checked="" type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais	Autre (spécifier)
Mots-clés Sondage, satisfaction des usagers, sécurité routière, type de route, état du réseau, signalisation, entretien d'hiver, congestion routière, transport automobile.				Autorisation de diffusion <input checked="" type="checkbox"/> Diffusion autorisée <input type="checkbox"/> Diffusion interdite		
				Signature du directeur général <i>[Signature]</i>		Date 90 08 14

324042

Sondage d'opinion pour évaluer la satisfaction des usagers du réseau routier (phase 2)

Rapport de recherche

Ministère des Transports

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

mars 1990

DOR-CEN-MON

LANG
TR
199

TABLE DES MATIERES

1.0	<u>CONTEXTE ET OBJECTIFS</u>	1
2.0	<u>MÉTHODOLOGIE</u>	3
2.1	POPULATION D'ÉTUDE	3
2.2	ÉCHANTILLON	3
2.3	RENDEMENT DE L'ÉCHANTILLON	5
3.0	<u>FAITS SAILLANTS</u>	10
3.1	OBJECTIFS	10
3.2	MÉTHODOLOGIE	11
3.3	PRÉSENTATION DES RÉSULTATS	11
3.4	LES DONNÉES DE BASE	12
3.5	LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	14
3.6	L'ÉTAT DU RÉSEAU	17
3.7	LA SIGNALISATION ROUTIÈRE	19
3.8	LES LIMITES DE VITESSE	20
3.9	L'ENTRETIEN D'HIVER	21
3.10	SERVICE DE RENSEIGNEMENT	22
3.11	TRAVAUX DE RÉFECTION	22
3.12	LA CONGESTION ROUTIÈRE	23
3.13	L'AMÉNAGEMENT AUX ABORDS DES ROUTES	24
3.14	LES HALTES ROUTIÈRES	24
3.15	LES PRIORITÉS FUTURES DU MINISTÈRE	26
3.16	PLAN DE TRANSPORT DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL	27

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

TABLE DES MATIERES (suite)

4.0	<u>ANALYSE DES RÉSULTATS</u>	31
4.1	LES DONNÉES DE BASE	31
4.1.1	<u>Expérience de conduite</u>	31
4.1.2	<u>L'usage d'un véhicule</u>	32
4.1.3	<u>Distance parcourue annuellement</u>	33
4.1.4	<u>Motifs de déplacement</u>	34
4.1.5	<u>Usage des divers types de routes</u>	34
4.1.6	<u>Routes et autoroutes les plus utilisées</u>	35
4.1.7	<u>Les routes gravelées</u>	36
4.2	LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	37
4.2.1	<u>Les causes d'accident</u>	37
4.2.2	<u>Sources d'insécurité</u>	42
4.3	ÉTAT DU RÉSEAU	45
4.3.1	<u>Améliorations souhaitées</u>	49
4.4	LA SIGNALISATION ROUTIÈRE	50
4.5	LES LIMITES DE VITESSE	52
4.6	ENTRETIEN D'HIVER	53
4.7	LE SERVICE DE RENSEIGNEMENT	57
4.7.1	<u>Les travaux de réfection</u>	57
4.7.2	<u>La congestion routière</u>	60
4.8	LE PLAN DE TRANSPORT	62
4.8.1	<u>Notoriété et appréciation</u>	62
4.8.2	<u>Solutions aux problèmes de congestion</u>	63
4.8.3	<u>Priorités du Ministère pour la région de Montréal</u>	65
4.9	L'AMÉNAGEMENT AUX ABORDS DES ROUTES	66
4.9.1	<u>Les abords des routes</u>	66
4.9.2	<u>Les haltes routières</u>	67
4.9.3	<u>Les panneaux publicitaires</u>	68
4.10	PRIORITÉS FUTURES DU MINISTÈRE	69
4.11	OPINIONS RELATIVES AU BUDGET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS	71
5.0	<u>CONCLUSION</u>	77

TABLE DES MATIERES (suite)

ANNEXES

Annexe 1	Questionnaire
Annexe 2	Mentions (Phase 2)
Annexe 3	Table de corrélation (Phase 2)
Annexe 4	Analyse des données (Phase 1)
Annexe 5	Mentions (Phase 1)

Chapitre 1.0

Contexte et objectifs

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.

Une première enquête a été réalisée en avril-mai 1989 à laquelle 1854 personnes ont répondu. Les résultats de cette première phase ont été remis en septembre 1989.

Ce rapport présente donc les premiers résultats de la seconde phase de l'enquête qui a porté sur 2012 détenteurs de permis de conduire. Elle a été menée en septembre-octobre 1989.

Les objectifs de l'étude sont demeurés les mêmes que lors de la première phase. Ils s'établissaient alors 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 la même que lors de la première phase, c'est à dire l'enquête postale.

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. Notons que cet échantillon a été différent de celui de la première phase. Ce ne sont donc pas les mêmes personnes qui ont répondu au questionnaire.

Tout en respectant cet objectif de 100 entrevues/région, Segma a proposé, comme lors de la première phase, 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 a pris 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.

En se basant sur les résultats obtenus lors de la première période de collecte, et afin de maximiser les chances d'atteindre l'objectif de 100 questionnaires complétés par région, certains ajustements ont été effectués lors de l'envoi des questionnaires pour la deuxième phase. Dans les régions où le nombre de répondants s'est révélé inférieur à l'objectif (l'Outaouais et la Gaspésie), un plus grand nombre de questionnaires ont été envoyés, ce qui a permis, cette fois-ci, d'atteindre ou dépasser le nombre visé de questionnaires complétés..

D'autre part, on se devait encore une fois 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.

Dans les faits, 68 anglophones ont réclamé et retourné un questionnaire complété, ce qui représente 3.4% de l'ensemble des répondants.

La répartition régionale lors de la deuxième phase 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	230	6.5
Abitibi-Témiscamingue	8	185	5.2
Côte-Nord	9	185	5.2
Gaspésie	11	230	6.5
Bas St-Laurent	12	185	5.2
Québec	31	250	7.1
Chaudière	32	230	6.5
Drummondville/Yamaska	61	230	6.5
Montréal	62	305	8.6
Montréal	63	420	11.9
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, 70 questionnaires sont revenus de Poste Canada et/ou de personnes non visées par l'enquête. Il s'agit de seulement 2.0% des questionnaires envoyés initialement, ce qui démontre à nouveau 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 comparés pour les 2 périodes de collecte de données. On observe d'abord que pour la phase 2, le taux de retour des questionnaires, exclusion faite de 70 questionnaires classés hors-échantillon, est de 58%. Le tableau qui suit présente les résultats régionaux des deux (2) collectes. Enfin, un troisième tableau établit quelle est la répartition régionale des répondants avant et après pondération.

TABLEAU 2.2		RÉSULTATS ADMINISTRATIFS GÉNÉRAUX			
	Phase 1		Phase 2		
Échantillon initial	3 540		3 540		
<u>Hors échantillon:</u>					
Partis sans laisser d'adresse	53		51		
Adresse inexistante	6		4		
Adresse inconnue	3		3		
Décédé	6		1		
Autre	9		10		
Total hors échantillon:	77		70		
<u>Dans l'échantillon:</u>					
	3 463	100%	3 470	100%	
Questionnaires retournés avec refus de répondre ou incomplets	13		16		
Questionnaires complétés	1 854	53.5%	2 012	58.0%	

TABLEAU 2.3 RÉSULTATS RÉGIONAUX (Comparaison phase 1 - phase 2)								
Régions	Échantillon initial		Échantillon valide		Questionnaires complétés			
	#1 n	#2 n	#1 n	#2 n	#1 n	#2 n	#1 %	#2 %
Seguenay / Lac St-Jean	210	210	206	206	114	131	55.3	63.4
Mauricie	230	230	227	225	120	139	52.9	61.8
Estrie	210	210	205	206	112	123	53.7	59.7
Outaouais	210	230	204	225	98	108	48.0	48.0
Abitibi / Témiscamingue	185	185	177	179	107	95	60.5	53.1
Côte-Nord	185	185	183	184	114	108	62.3	58.7
Gaspésie	185	230	184	227	88	129	47.8	56.8
Bas St-Laurent	185	185	183	178	104	121	56.8	68.0
Québec	280	250	268	246	167	159	62.3	64.6
Chaudière	230	230	227	222	125	161	55.0	72.5
Drummondville / Yamaska	230	230	227	223	123	144	54.1	64.6
Montréal	320	305	313	297	158	151	50.4	50.8
Montréal	440	420	426	405	198	189	46.4	46.7
Laurentides	230	230	224	226	110	132	49.1	58.4
Lanaudière	210	210	209	206	116	122	55.5	59.2
Total		3540		3470			53.5	58.0

TABLEAU 2.4 RÉSULTATS ADMINISTRATIFS
 AVANT ET APRES PONDÉRATION
 (Comparaison phase 1 - phase 2)

RÉGIONS	RÉPONSE OBTENUE		APRES PONDÉRATION	
	PHASE 1	PHASE 2	PHASE 1	PHASE 2
Saguenay- Lac St-Jean	114 (6.1)	131 (6.5)	80 (4.3)	87 (4.3)
Mauricie	120 (6.5)	139 (6.9)	113 (6.1)	123 (6.1)
Estrie	112 (6.0)	123 (6.1)	77 (4.2)	84 (4.2)
Outaouais	98 (5.3)	108 (5.4)	78 (4.2)	81 (4.0)
Abitibi-Témiscamingue	107 (5.8)	95 (4.7)	42 (2.3)	46 (2.3)
Côte-Nord	114 (6.1)	108 (5.4)	27 (1.5)	30 (1.5)
Gaspésie	88 (4.7)	129 (6.4)	28 (1.5)	31 (1.5)
Bas St-Laurent	104 (5.6)	121 (6.0)	58 (3.1)	63 (3.1)
Québec	167 (9.0)	159 (7.9)	174 (9.4)	189 (9.4)
Chaudière	125 (6.7)	161 (8.0)	108 (5.8)	117 (5.8)
Drummondville/Yamaska	123 (6.6)	144 (7.2)	98 (5.3)	107 (5.3)
Montréal	158 (8.5)	151 (7.5)	235 (12.6)	255(12.7)
Montréal	198 (10.7)	189 (9.4)	547 (29.5)	595(29.6)
Laurentides	110 (5.9)	132 (6.6)	102 (5.5)	111 (5.5)
Lanaudière	116 (6.3)	122 (6.1)	87 (4.7)	95 (4.7)
TOTAL	1854 (100)	2012 (100)	1854 (100)	2012 (100)

En observant les tableaux précédents, on constate qu'à l'instar de la première étape de cette enquête, le taux de réponse, pour un sondage postal, est excellent. Alors qu'il était de 53.5% lors de la première phase, le taux de réponse s'est amélioré de façon substantielle en passant à 58% lors de la seconde étape.

L'amélioration du rendement de l'échantillon obtenue lors de la seconde phase peut s'expliquer par plusieurs facteurs:

- Le moment d'enquête: il est reconnu que les gens sont plus souvent à la maison ou disponibles à l'automne qu'au printemps.
- Une sensibilisation accrue à la problématique de l'étude: les répondants ont sans doute vécu plus souvent l'expérience de travaux de réfection et ont pu être affectés par ceux-ci en plus grand nombre. De plus, on a parlé souvent des travaux et plans du Ministère en septembre (période pré-électorale).
- Le fait de donner aux personnes sélectionnées une carte routière du Québec de haute qualité aura sans doute accordé encore plus de crédibilité à la démarche entreprise par SEGMA au nom du Ministère.

Deux régions ont néanmoins des taux de réponse inférieurs à 50%. Ces deux régions (Montréal et l'Outaouais) ont cependant une population à forte tendance anglophone et allophone, ce qui explique leur participation moins forte. On peut donc affirmer que le calcul du taux de réponse serait supérieur à 60% s'il ne portait que sur les régions à forte majorité francophone.

Quant au tableau 2.4 relatif à la pondération, on y constate des écarts importants avant/après pondération qui démontrent 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%
2 012	± 2.2%

Chapitre 3.0

Faits saillants

3.0 FAITS SAILLANTS

3.1 OBJECTIFS

Dans le cadre de son évaluation de programme, le ministère des Transports du Québec, a mandaté la firme SEGMA pour réaliser une étude visant à évaluer la satisfaction des usagers à l'égard du réseau routier québécois.

En bref, les objectifs de cette étude étaient:

- d'évaluer les perceptions des usagers à l'égard de la sécurité routière;
- de mesurer l'appréciation de l'état des routes, de la signalisation, du service de renseignement du Ministère, de l'entretien d'hiver;
- d'évaluer les inconvénients découlant de la congestion routière et des travaux de réfection des routes à l'entretien du Ministère;
- de mesurer l'appréciation de l'aménagement aux abords des routes incluant les haltes routières;
- d'identifier les priorités de l'ensemble des usagers d'une part et de ceux de la région de Montréal d'autre part, quant aux interventions futures du Ministère et quant aux sources de financement.

3.2 MÉTHODOLOGIE

Pour atteindre ces objectifs, SEGMA a opté pour l'enquête postale. Deux études ont ainsi été menées (avec un questionnaire identique): une au printemps et l'autre à l'automne. Lors de la première enquête, un total de 1854 questionnaires ont été complétés avec un taux de réponse de 54%. 2012 questionnaires ont été complétés au moment de la seconde enquête et le taux de réponse a été de 58%. Chacune des 15 régions du ministère des Transports ont été couvertes. Pour la majorité d'entre elles, une centaine de questionnaires ont été complétés lors de chacune des 2 phases de l'enquête.

Lorsque l'on met en parallèle les résultats de chacune des deux phases, on constate qu'ils sont à peu de choses près identiques. Les données qui présentent des différences statistiquement significatives sont les mesures d'appréciation (présence de trous, bosses, fissures; visibilité des lignes sur la chaussée, etc.) qui se sont avérées être plus positives lors de la seconde phase. On peut supposer que les interventions du Ministère au cours de la période estivale ont été remarquées et appréciées.

Par ailleurs, l'effet de saisonnalité peut aussi expliquer la plus grande participation observée à l'automne. Quelques facteurs sont à considérer:

- Les gens sont généralement plus disponibles à l'automne qu'au printemps;
- Ayant vécu plus souvent l'expérience des travaux de réfection durant l'été, les gens sont plus sensibles à la problématique des transports et;
- Les questions concernant le transport ont fait l'objet de préoccupations plus fréquentes dans l'actualité cet automne dû au déroulement de la campagne électorale.

3.3 PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

Pour les fins de cette présentation des faits saillants, les données exposées dans ce document seront celles obtenues lors de la seconde phase de l'enquête. Les résultats pour lesquels des différences notables ont été observées seront cependant soulignés (le tableau 3.1 présenté à la fin de ce chapitre fournit un résumé des différences observées).

3.4 LES DONNÉES DE BASE

La première partie de l'enquête portait sur les caractéristiques de base des répondants. Cette section contient 8 éléments. En termes d'expérience de conduite, on observe que les usagers détiennent leur permis de conduite en moyenne depuis de 18.5 ans. De façon plus précise on note que:

- 15% des répondants détiennent leur permis depuis moins de 6 ans;
- 15% entre 6 et 10 ans;
- 17% entre 11 et 15 ans;
- 17% entre 16 et 20 ans;
- 12% entre 21 et 25 ans et;
- 24% le détiennent depuis plus de 25 ans.

Quant au types de véhicules utilisés, c'est l'automobile qui, de loin, arrive au premier rang. En effet, la très grande majorité des répondants (96%) l'utilisent régulièrement (83%) ou de façon occasionnelle (13%).

Les usagers disent parcourir en moyenne 21,600 km par année comparativement à 19,300 km lors de la première phase de l'enquête. Les motifs d'usage se répartissent comme suit:

- 30% des déplacements s'effectuent pour se rendre et revenir du travail;
- 15% pour le travail seulement et;

- 55% pour les loisirs et autres usages personnels.

Quant aux différents types de routes utilisés, on constate qu'en moyenne:

- 31% des déplacements se font sur les autoroutes;
- 25% sur les routes numérotées;
- 11% sur les routes rurales et;
- 33% sur les rues des villes et villages.

Les autoroutes et les routes numérotées que les usagers utilisent le plus souvent sont nombreuses. Les principales sont les suivantes:

- Autoroute 15	29%
- Autoroute 20	67%
- Autoroute 40	48%
- Route 132	29%
- Route 138	28%
- Route 117	17%

La dernière mesure de cette section portait sur l'usage des routes gravelées. On y apprend que:

- 44% des usagers du réseau routier circulent régulièrement ou de temps en temps sur des routes de gravelle;
- Ils y parcourent en moyenne 1900 km par an comparativement à 1 500 km lors de la première phase.

3.5 LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Afin de mesurer efficacement l'appréciation des usagers à l'égard de la sécurité routière, les opinions ont été évaluées pour chaque type de route.

Dans le cas des autoroutes, on note que:

- 73% des usagers les jugent assez ou très sécuritaires, alors que;
- 12% pensent qu'elles sont assez ou très dangereuses.

A propos des routes numérotées:

- 38% pensent qu'elles sont assez ou très sécuritaires, alors que
- 32% croient qu'elles sont assez ou très dangereuses.

Enfin, quant aux routes rurales:

- 29% sont d'avis qu'elles sont assez ou très sécuritaires, alors que;
- 38% croient plutôt qu'elles sont assez ou très dangereuses.

Les principales causes d'accidents identifiées par les usagers de la route sont nombreuses. Lorsque l'on regroupe ces données autour de quelques grands thèmes, on observe que l'importance accordée à chaque cause varie selon le type de route. Elles sont attribuées comme suit:

- Sur les autoroutes:
 - Vitesse 59%
 - Erreurs humaines 25%
 - Entretien et conditions climatiques 20%

Le total des pourcentages peut être supérieur à 100% puisque les répondants avaient la possibilité d'identifier jusqu'à deux (2) causes d'accidents pour chaque type de routes.

- Sur les routes numérotées:
 - Vitesse 45%
 - Erreurs humaines 27%
 - Design 24%
 - Entretien et conditions climatiques 22%

- Sur les routes rurales:
 - Vitesse 35%
 - Entretien et conditions climatiques 29%
 - Design 27%
 - Erreurs humaines 18%

Par ailleurs, les sources d'insécurité ont également été mesurées pour chaque type de routes, et ce à partir d'une liste de 12 éléments (13 pour les autoroutes). Les répondants devaient accorder, sur une échelle de 1 à 5, une note permettant de mesurer l'importance attribuée à chacun de ces éléments. La liste suivante présente les principales sources d'insécurité pour chaque type de routes avec le pourcentage de répondants les ayant jugés assez ou très importants.

Autoroutes:

- La manière de se comporter des autres conducteurs 81%
- Les entrées et les sorties 74%
- L'entretien effectué pendant l'hiver 71%

Les routes numérotées:

- La manière de se comporter des autres conducteurs 87%
- La qualité de la surface de roulement 80%
- L'entretien effectué pendant l'hiver 79%
- Le marquage de la chaussée 74%

Les routes rurales:

- La manière de se comporter des autres conducteurs 82%
- L'entretien effectué pendant l'hiver 80%
- La qualité de la surface de roulement 79%

Le dernier élément de la section portant sur la sécurité concerne les accotements:

- 56% des répondants les trouvent assez larges, et;
- 70% croient qu'ils sont en bon état.

A ce chapitre, la mesure d'appréciation générale de l'état des routes a été évaluée sur cinq (5) aspects spécifiques (3 dans le cas des routes gravelées) nous permettant d'inférer sur les quatre types de routes à l'étude. Il s'agit de l'état général des routes, de la présence de trous, bosses et fissures, de la présence d'ornières, de l'adhérence sous la pluie et enfin des améliorations souhaitées. Les principaux éléments à retenir sont les suivants:

A propos des autoroutes:

- 66% les jugent en très ou assez bon état;
- 66% des répondants disent qu'il y a beaucoup ou passablement de trous, bosses et fissures (1ère phase : 71%);
- 64% qu'il y a beaucoup ou passablement d'ornières;
- 43% considèrent que l'adhérence sous la pluie est très bonne ou assez bonne;
- 37% des répondants souhaiteraient enfin que l'on améliore l'état de la chaussée.

A propos des routes numérotées:

- 41% des répondants jugent qu'elles sont en très bon ou assez bon état (1ère phase : 35%);
- 80% prétendent qu'il y a beaucoup ou passablement de trous, bosses et fissures (1ère phase: 87%);
- 69% qu'il y a beaucoup ou passablement d'ornières (1ère phase: 74%);
- 30% jugent l'adhérence sous la pluie assez ou très bonne et;
- 39% souhaiteraient que l'on améliore l'état de la chaussée.

A propos des routes rurales:

- 32% affirment qu'elles sont en très ou assez bon état (lère phase: 28%);
- 85% qu'il y a beaucoup ou passablement de trous, bosses et fissures (lère phase: 90%)
- 72% qu'il y a beaucoup ou passablement d'ornières (lère phase: 77%);
- 24% que l'adhérence sous la pluie est très ou assez bonne;
- 45% souhaitent que l'on améliore l'état de la chaussée.

A propos des routes gravelées:

- 30% les jugent en très ou assez bon état;
- 86% prétendent qu'il y a beaucoup ou passablement de trous et de bosses et enfin;
- 91% affirment qu'il y a beaucoup ou passablement de poussière.

3.7

LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

A l'instar de la mesure sur les sources d'insécurité, l'opinion des usagers à l'égard de la signalisation a été obtenue en soumettant une liste de 9 aspects qui, sur une échelle de satisfaction de 1 à 10, devaient être évalués (1 = très négatif, 10 = très positif). Encore une fois les autoroutes, les routes numérotées et les routes rurales ont été mesurées distinctement.

Les éléments les plus importants à retenir sont les suivants:

Les autoroutes (éléments positifs):

- la visibilité des panneaux pendant la journée 8.4/10
- la visibilité des lignes sur la chaussée pendant la journée 8.2/10
- la facilité de compréhension des messages apparaissant sur les panneaux 8.1/10

Les autoroutes (éléments négatifs):

- l'éclairage 7.3/10
- la visibilité des lignes sur la chaussée pendant la nuit 7.2/10

Les routes numérotées (éléments positifs):

- la visibilité des panneaux pendant la journée 8.0/10
- la facilité de compréhension des messages apparaissant sur ces panneaux 7.8/10

Les routes numérotées (éléments négatifs):

- la visibilité des lignes sur la chaussée pendant la nuit 6.3/10
- l'éclairage 5.9/10

Les routes rurales (éléments positifs):

- la facilité de compréhension des messages apparaissant sur les panneaux 7.6/10
- la visibilité des panneaux pendant la journée 7.4/10

Les routes rurales (éléments négatifs):

- la visibilité des lignes sur la chaussée pendant la nuit 5.5/10
- l'éclairage 4.9/10

Il est important de noter que pour chaque type de route, la note moyenne accordée pour la visibilité des lignes sur la chaussée pendant la journée et pendant la nuit, s'est améliorée lors de la seconde phase:

Autoroutes de jour:	de 7.7 à 8.2
Autoroutes de nuit:	de 6.8 à 7.2
Routes numérotées de jour:	de 6.5 à 7.5
Routes numérotées de nuit:	de 5.7 à 6.3
Routes rurales de jour:	de 5.8 à 6.7
Routes rurales de nuit:	de 4.8 à 5.5

3.8 LES LIMITES DE VITESSE

Encore une fois, on constate que les usagers de la route ont des opinions différentes selon qu'il s'agit d'évaluer les autoroutes, les routes numérotées ou les routes rurales. A propos des limites de vitesse, on constate que:

Sur les autoroutes:

- 58% jugent les limites de vitesse adéquates et;
- 39% jugent qu'elles sont trop basses.

Sur les routes numérotées:

- 83% des répondants croient qu'elles sont adéquates alors que;
- 10% les trouvent trop basses.

Enfin, sur les routes rurales:

- 79% sont d'avis que les limites de vitesse sont adéquates alors que;
- 16% pensent qu'elles sont trop élevées.

3:9

L'ENTRETIEN D'HIVER

De façon générale, on observe que la majorité des répondants évaluent de façon positive l'entretien des routes l'hiver ainsi que les différentes opérations qui en découle.

Sur les autoroutes, l'entretien est jugé bon ou très bon et ce, par 85% des répondants. Sur les routes numérotées, 56% ont la même opinion alors que sur les routes rurales, 32% sont du même avis.

En ce qui concerne les opérations, plus de la moitié des répondants sont très ou assez satisfaits de:

- | | |
|--|-----|
| - La rapidité du déneigement | 78% |
| - La rapidité d'application du sel ou du sable | 59% |
| - La sécurité dans l'exécution des opérations pour les usagers | 67% |
| - L'efficacité des opérations | 73% |

Quant à l'application des différents abrasifs:

- 47% disent que l'on répand juste assez de sel, alors que;
- 29% prétendent qu'il y en a trop;
- 53% des répondants affirment qu'on ne répand pas assez de sable et;
- 33% disent qu'il y en a juste assez.

3.10 SERVICE DE RENSEIGNEMENT

Le service de renseignements téléphoniques sur l'état des routes du Ministère est connu par 66% des usagers du réseau routier québécois. Il est utilisé en moyenne 1.3 fois par an. De façon plus détaillée, on retrouve les fréquences d'utilisation suivantes:

Aucun appel	61%
1 appel	5%
2 appels	11%
3 appels	6%
4 appels	6%
5 appels	4%
6 appels et plus	8%

Ceux qui ont utilisé au moins une fois le service de renseignements téléphoniques sont très ou plutôt satisfaits des différents aspects de ce service dans les proportions suivantes:

Accessibilité au service	87%
Qualité, pertinence des informations	92%

3.11 TRAVAUX DE RÉFECTION

Lors de la seconde phase de l'enquête, les usagers ont été plus nombreux à avoir été affectés par des travaux de réfection des routes à l'usage du Ministère. En effet, ils se sont dit affectés:

Souvent	36%	(phase 1: 25%)
Parfois	41%	(phase 1: 47%)
Rarement	21%	(phase 1: 25%)

Moins de la moitié d'entre eux (40%) ont dit avoir été au courant des travaux à leur arrivée sur les lieux. Ils ont été informés par:

- les journaux 42% (phase 1: 37%)
- la TV ou la radio 84% (phase 1: 79%)

Quant à la nature des informations reçues, les opinions s'expriment ainsi:

- l'information a été utile 81%
- l'information a permis de connaître à l'avance la nature des travaux (phase 1: 72%) 64%
- l'information a incité à modifier l'itinéraire 69%
- l'information a été fiable et exacte 59%
- l'information a été plus ou moins fiable et exacte 34%

3.12 LA CONGESTION ROUTIÈRE

Lors de la seconde phase de l'enquête, une plus grande proportion des répondants ont dit avoir été retardés par la congestion routière. Ils ont été affectés selon la fréquence suivante:

Souvent	30%	(phase 1: 24%)
Parfois	38%	
Rarement	26%	
Jamais	6%	

3.13 L'AMÉNAGEMENT AUX ABORDS DES ROUTES

Sur les routes où ils circulent régulièrement, les usagers ont observé que les abords étaient malpropres ou mal entretenues:

Souvent	16%
Parfois	41%
Rarement	29%
Jamais	15%

Quant aux différents aspects concernant l'aménagement aux abords des routes, on note que près de la moitié de ceux qui ont observé la malpropreté des routes sont assez indifférents en ce qui concerne l'aménagement, l'entretien du gazon et la propreté. En effet on constate que les éléments suivants laissent plus ou moins à désirer pour bon nombre d'usagers:

Aménagement des routes	49%
L'entretien du gazon	41%
La propreté	47%

3.14 LES HALTES ROUTIÈRES

Au cours de l'année qui a précédé l'enquête, la majorité des répondants disent avoir eu recours aux haltes routières situées le long des autoroutes et des routes numérotées:

17% y ont eu recours souvent;
41% parfois;
33% rarement et;
10% jamais.

De façon générale:

- 22% sont très satisfaits de la manière dont les haltes sont aménagées et;
- 69% sont assez satisfaits.

En sondant certains aspects spécifiques aux haltes routières, on a constaté que les usagers sont très ou assez satisfaits ...

- | | |
|--|-----|
| - du nombre de haltes disponibles | 64% |
| - de la propreté et de l'entretien des lieux | 68% |
| - de la sécurité | 72% |
| - de la qualité des services offerts | 60% |

Notons que 26% des usagers se sont dits plus ou moins satisfaits de la qualité des services offerts.

Au sujet de la quantité de panneaux publicitaires situés le long des routes, leur nombre est jugé acceptable par 79% des répondants.

Quant à la présence de ces panneaux, les répondants sont d'avis ...

- | | |
|---|-----|
| - qu'ils <u>ne nuisent pas</u> à la concentration | 65% |
| - qu'ils <u>ne sont pas</u> une cause d'accidents pour les automobilistes | 57% |
| - qu'ils <u>sont plus ou moins</u> une cause d'accidents | 31% |
| - qu'ils <u>ne sont pas</u> désagréables et inutiles | 70% |
| - qu'ils <u>sont</u> utiles en autant qu'ils informent des services disponibles à proximité | 77% |

3.15 LES PRIORITÉS FUTURES DU MINISTÈRE

Afin de connaître l'opinion des usagers quant aux aspects du réseau routier que le Ministère devrait améliorer, une liste de six éléments a été soumise aux répondants afin qu'ils identifient ceux devant être choisis en priorité.

Pour la majorité d'entre eux, la première priorité devrait être accordée à la réparation et à l'entretien des routes. En fait, les six éléments suggérés ont été choisis comme première priorité selon l'ordre suivant:

- | | | |
|----|--|-----|
| 1- | Réparer et entretenir les routes | 44% |
| 2- | Élargir les routes, augmenter le nombre de voies sur certaines d'entre elles | 27% |
| 3- | Construire de nouvelles routes ou prolonger des routes déjà existantes | 17% |
| 4- | Améliorer l'entretien d'hiver | 6% |
| 5- | Procéder plus régulièrement au marquage de la chaussée | 4% |
| 6- | Améliorer la signalisation sur les panneaux | 4% |

Compte tenu des choix que les usagers ont fait concernant les priorités que le ministère des Transports devrait adopter, l'opinion quant à la position que devrait prendre le gouvernement face au budget du Ministère est la suivante:

- 61% sont d'avis qu'il devrait accroître le budget (phase I = 57%);
- 24% croient qu'il devrait être maintenu à son niveau actuel, alors que;
- 15% sont sans opinion.

Advenant le cas où le budget du ministère doit augmenter, les opinions sont partagées quant aux sources possibles de financement:

- Augmentation générale des impôts	22%
- Augmentation des taxes spécifiques par exemple sur le carburant et/ou les droits d'immatriculation (phase 1=43%)	38%
- Augmentation du déficit	18%
- Emprunts aux budgets d'autres secteurs (santé, éducation)	14%
- Autres solutions (exemple: péage)	8%

3.16 PLAN DE TRANSPORT DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

Afin de cerner plus précisément les opinions des usagers habitant la grande région de Montréal, une section du questionnaire leur était réservée.

Cette section est divisée en trois volets. Le premier porte sur la notoriété de plan de transport du Ministère pour la région de Montréal, le second concerne les priorités à adopter pour corriger la situation, alors que le troisième présente une série d'éléments de solution pour lesquels les usagers devaient accorder un degré d'importance à chacun.

Près d'une trentaine d'éléments du plan de transport ont été énumérés. Les principaux sont:

- la réparation de l'autoroute métropolitaine	42%
- l'entretien et la réparation des routes	24%
- la construction et le prolongement de routes et d'autoroutes	22%
- la prolongement du métro	18%
- autres éléments concernant l'autoroute métropolitaine	18%
- l'amélioration du transport en commun	14%

Notons qu'en général, les répondants sont favorables aux éléments qu'ils mentionnent dans des proportions allant de 79% à 87%; les commentaires défavorables ont surtout trait aux réparations sur l'autoroute métropolitaine.

Les priorités à adopter pour résoudre le problème du transport à Montréal étaient au nombre de quatre. Les usagers ont choisi, en proportion, comme première priorité:

- | | |
|--|-----|
| - la réparation des routes | 33% |
| - la construction de nouvelles routes | 28% |
| - le prolongement du métro | 20% |
| - l'amélioration du transport en commun de surface | 19% |

Parmi les répondants ayant suggéré d'autres priorités (n=167), plusieurs ont mentionné la construction de ponts (20%).

Afin de connaître l'opinion des usagers quant aux solutions envisageables pour résoudre le problème de la congestion routière dans la région de Montréal, une liste de six éléments a été présentée.

Pour chacun d'eux, il s'agissait d'évaluer l'effet qu'il pourrait avoir sur l'amélioration des problèmes de congestion. Pour la majorité des répondants, tous ces éléments sont très ou assez importants:

- | | |
|---|-----|
| - amélioration de la synchronisation des feux de circulation | 88% |
| - amélioration importante du service de transport en commun | 86% |
| - augmentation du nombre de ponts entre les rives nord et sud de Montréal | 84% |
| - création de voies réservées aux autobus | 80% |
| - étalement des heures d'entrée et de sortie du travail | 75% |
| - mesures visant à décourager l'utilisation des autos au centre-ville | 68% |

Tableau 3.1

Résumé des différences observées entre les
2 phases de l'enquête

Éléments de mesure		Phase 1	Phase 2
Présence de trous, bosses, fissures sur les autoroutes	Beaucoup/passablement	71%	66%
	Peu/pas du tout	29%	35%
État des routes numérotées	Très bon/assez bon	35%	41%
	Moyen	40%	43%
	Mauvais/très mauvais	26%	17%
Présence de trous, bosses, fissures sur les routes numérotées	Beaucoup/passablement	87%	80%
	Peu/pas du tout	13%	21%
Présence d'ornières et de fissures sur les routes numérotées	Beaucoup/passablement	74%	69%
	Peu/pas du tout	26%	31%
État des routes rurales	Très bon/assez bon	28%	32%
	Moyen	41%	43%
	Mauvais/très mauvais	31%	26%
Présence de trous, bosses, fissures sur les routes rurales	Beaucoup/passablement	90%	85%
	Peu/pas du tout	10%	15%
Présence d'ornières et de fissures sur les routes rurales	Beaucoup/passablement	77%	72%
	Peu/pas du tout	23%	28%
Visibilité des lignes sur la chaussée pendant la journée (score moyen sur 10)	Autoroutes	7.7	8.2
	Routes numérotées	6.7	7.5
	Routes rurales	5.8	6.7
Visibilité des lignes sur la chaussée pendant la nuit (score moyen sur 10)	Autoroutes	6.8	7.2
	Routes numérotées	5.7	6.3
	Routes rurales	4.8	5.5
Affectés par des travaux de réfection lors des déplacements	Souvent	25%	36%
	Parfois	47%	41%
	Rarement	25%	21%
	Jamais	3%	2%
Informés des travaux par	Oui	37%	42%
	- les journaux... - la télé ou la radio...	Oui	79%

Tableau 3.1 (suite)

Éléments de mesure		Phase 1	Phase 2
Les informations ont permis de savoir à l'avance la nature des travaux	Oui	72%	64%
	Plus ou moins	22%	28%
	Non	6%	9%
Retardé par la congestion routière	Souvent	24%	30%
	Parfois	39%	38%
	Rarement	31%	26%
	Jamais	6%	6%
L'aménagement des routes laisse à désirer	Oui	26%	21%
	Plus ou moins	48%	49%
	Non	26%	30%
La propreté aux abords des routes laisse à désirer	Oui	37%	32%
	Plus ou moins	43%	47%
	Non	20%	21%
Position du gouvernement face au budget affecté au réseau routier	Accroître	57%	61%
	Réduire	1%	0.4%
	Maintenir	27%	24%
	Ne sais pas	15%	15%
Sources de financements pour augmenter le budget affecté au réseau routier	Augmentation impôts	24%	22%
	Augmentation taxes	43%	38%
	Augmentation déficit	15%	18%
	Transferts de secteurs	10%	14%
	Autres solutions	8%	8%

Chapitre 4.0

Analyse des données

4.0 ANALYSE DES RÉSULTATS

Comme les résultats de la première phase de l'enquête sont presque identiques aux résultats obtenus lors de la seconde phase, seuls les aspects qui présentent des différences statistiquement significatives seront notés dans le présent rapport. En d'autres termes, les analyses dont fait état le premier rapport ne seront pas reprises de façon systématique dans celui-ci. L'analyse portera plutôt sur les aspects non traités au moment de la première phase et cherchera surtout à approfondir les points les plus marquants.

4.1 LES DONNÉES DE BASE

Ce chapitre présente les principales caractéristiques de déplacement des répondants: expérience de conduite, types de véhicules utilisés, types de déplacements, routes utilisées etc. Les résultats sont présentés non seulement pour l'ensemble des répondants, mais également pour certains sous-groupes lorsque des différences significatives sont observées.

4.1.1 Expérience de conduite

L'expérience de conduite mesurée auprès des 2012 répondants de la seconde phase de l'enquête est la même que celle mesurée lors de la première phase effectuée au printemps 89: les usagers de la route détiennent leur permis de conduire depuis dix-huit (18) ans et demi en moyenne. Lorsque l'on regroupe ces données, on constate que:

- 15% des répondants le possèdent depuis moins de 6 ans;
- 15% l'ont depuis 6 à 10 ans;
- 17% depuis 11 à 15 ans;
- 17% depuis 16 à 20 ans;
- 12% depuis 21 à 25 ans et;
- 24% le détiennent depuis plus de 25 ans.

4.1.2 L'usage d'un véhicule

L'usage de l'automobile est certes le plus répandu puisque 97% des répondants disent en faire un usage régulier (84%) ou occasionnel (13%). Pour plus des deux tiers d'entre eux (70%) l'automobile est le principal véhicule utilisé.

Comme on peut l'observer au tableau suivant, les autres types de véhicules sont utilisés par une faible part des usagers de la route.

	Usage régulier	Usage occasionnel	Aucun usage
Automobile	83%	14%	3%
Camionnette légère	14%	23%	63%
Camion	5%	10%	85%
Motocyclette	3%	9%	88%
Autres véhicule	2%	4%	94%

Le tableau 4.2 montre que les usagers des véhicules autres que l'automobile sont en général de plus grands utilisateurs du réseau routier puisqu'en moyenne, ils parcourent de plus grandes distances.

	Usager (distance moyenne)	Non-usager (distance moyenne)
Camionnette légère	25 000 km/an	19 500 km/an
Camion	32 100 km/an	19 700 km/an
Motocyclette	30 200 km/an	20 400 km/an
Autre véhicule	32 400 km/an	20 800 km/an

4.1.3 Distance parcourue annuellement

La distance moyenne parcourue sur les routes du Québec par l'ensemble des répondants s'établit à 21 600 km. Bien que la distance moyenne mesurée lors de la première phase de l'enquête soit de 19 300 km, on peut supposer que la différence est attribuable au fait que lors de la seconde phase, l'estimé a été calculé après la période estivale où, généralement, les gens voyagent davantage.

Comme le démontre le tableau 4.3, la distance moyenne parcourue présente des différences appréciables chez certains sous-groupes par rapport à l'ensemble des usagers.

■ Ensemble des répondants (n=1967)	21 600 km
■ Expérience de conduite 1 à 5 ans	18 100 km
■ Région de Montréal	19 300 km
■ Région de Lanaudière	25 400 km
■ Région des Laurentides	26 000 km
■ Hommes	26 000 km
■ Femmes	15 200 km
■ Ménagères	10 000 km
■ Étudiants	13 500 km
■ Rentiers/retraités/chômeurs	18 300 km
■ Collets bleus	26 300 km
■ 65 ans et plus	18 600 km

4.1.4 Motifs de déplacement

Plus de la moitié (55%) des déplacements effectués sur le réseau routier québécois, le sont pour des motifs de loisirs et autres motifs semblables. Les déplacements effectués pour aller et revenir du travail représentent 30% des déplacements alors que l'usage exclusif pour le travail ne représente que 15% d'entre eux.

Bien entendu, la ventilation de ces résultats en fonction de l'âge ou de l'occupation présente des écarts importants puisque certains sous-groupes de population ne sont pas présents sur le marché du travail. On observe ainsi que chez les hommes la part d'usage affectée au travail seulement est plus grande (21%) que chez les femmes (7%). Celles-ci utilisent le réseau routier davantage pour leurs loisirs (62% chez les femmes contre 49% chez les hommes).

En examinant ces mêmes résultats en fonction de la région de résidence, on constate que la part d'usage affectée au travail (aller-retour) est un peu plus grande dans les Laurentides (36%), dans Lanaudière (36%) et dans l'Outaouais (36%).

4.1.5 Usage des divers types de routes

La part des déplacements affectés aux différents types de routes s'établit comme suit:

- 31% sur les autoroutes;
- 25% sur les routes numérotées;
- 11% sur les routes rurales et;
- 33% sur les rues des villes et villages.

Évidemment, compte tenu de l'infrastructure routière existante, on observe des écarts importants entre les différentes régions. Cependant, ces écarts sont les mêmes que ceux observés lors de la première phase de l'enquête.

4.1.6 Routes et autoroutes les plus utilisées

Pour les mêmes raisons que celles mentionnées au point 4.1.3 (c'est à dire l'effet de saisonnalité), les résultats de la deuxième phase de cette enquête révèlent que les routes le plus souvent fréquentées sont les mêmes qu'au moment de la première enquête. Cependant on observe un taux de fréquentation plus élevé pour certaines d'entres elles comme le démontre le tableau 4.4.

Autoroutes	Nombre de mentions	Pourcentage du total des répondants
10	323	17.1%
13	211	11.2%
15	548	29.0% (27.2%)
20	1261	66.8% (60.9%)
30	132	7.0% (6.4%)
40	898	47.6% (43.2%)
55	138	7.3%
73	112	5.9%
440	160	8.5%
640	216	11.5% (10.2%)
Routes numérotées	Nombre de mentions	Pourcentage du total des répondants
112	139	7.9%
116	209	11.9% (9.0%)
117	296	16.7% (14.0%)
132	515	29.2% (23.7%)
138	496	28.1% (24.8%)
148	147	8.3%

() Taux mesuré lors de la première phase.

Note: La somme des pourcentages est supérieure à 100 puisque chaque répondant pouvait nommer plusieurs routes et autoroutes.

4.1.7 Les routes gravelées

Moins de la moitié (44%) des répondants disent utiliser régulièrement ou à l'occasion les routes gravelées. Ils y parcourent en moyenne près de 2 000 km par année. En regroupant les données, on remarque que:

- 37% parcourent moins de 200 km;
- 24% entre 200 et 500 km;
- 14% entre 500 et 1 000 km et;
- 25% plus de 1 000 km.

Les répondants qui disent utiliser les routes gravelées parcourent en moyenne de plus grandes distances sur les routes du Québec (24 300 km) que ceux qui n'en font pas usage (19 400 km).

4.2 LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'appréciation du niveau de sécurité des divers types de routes du Québec démontre encore une fois que les autoroutes sont perçues comme plus sécuritaires que les routes numérotées qui sont elles-mêmes jugées moins dangereuses que les routes rurales. Dans les faits, les autoroutes sont considérées comme très ou assez sécuritaires par 73% des répondants, les routes numérotées par 38% d'entre eux, alors que 29% ont la même opinion à l'égard des routes rurales.

A propos des routes numérotées et des routes rurales, on remarque qu'il y a une forte corrélation quant à l'opinion qu'ont les répondants au sujet du degré de sécurité des unes par rapport aux autres. A titre d'exemple, 47% de ceux qui considèrent les routes rurales très ou assez dangereuses pensent aussi que les routes numérotées sont très ou assez dangereuses. A l'inverse, 61% de ceux qui considèrent que les routes rurales sont sécuritaires pensent que les routes numérotées sont sécuritaires.

4.2.1 Les causes d'accident

Le sentiment de sécurité qu'ont la majorité des répondants, surtout à l'égard des autoroutes, se confirme lorsque ceux-ci expriment leur avis quant aux principales causes d'accidents sur les différents types de routes. En effet, comme l'illustrent les tableaux 4.5, 4.6 et 4.7, le réseau routier est peu en cause lorsque l'on sonde les causes d'accidents. Ce sont davantage des facteurs humains qui sont énumérés, notamment à l'égard des autoroutes.

Tableau 4.5 Principales causes d'accidents sur les autoroutes (n=1878)		
Causes	Nombre de mentions	Pourcentage du total des répondants
Entretien/ conditions climatiques	368	20 %
Design	179	10 %
Signalisation	135	7 %
Vitesse	1106	59 %
Ivresse / état du conducteur	295	16 %
Erreurs humaines	469	25 %
Circulation	90	5 %
Autres causes	203	11 %

Tableau 4.6 Principales causes d'accidents sur les routes numérotées (n=1848)		
Causes	Nombre de mentions	Pourcentage du total des répondants
Entretien/ conditions climatiques	399	22 %
Design	446	24 %
Signalisation	174	9 %
Vitesse	830	45 %
Ivresse / état du conducteur	257	14 %
Erreurs humaines	490	27 %
Circulation	86	5 %
Autres causes	149	8 %

Tableau 4.7 Principales causes d'accidents sur les routes rurales (n=1651)		
Causes	Nombre de mentions	Pourcentage du total des répondants
Entretien/ conditions climatiques	471	29 %
Design	452	27 %
Signalisation	221	13 %
Vitesse	570	35 %
Ivresse / état du conducteur	201	12 %
Erreurs humaines	299	18 %
Circulation	69	4 %
Autres causes	149	9 %

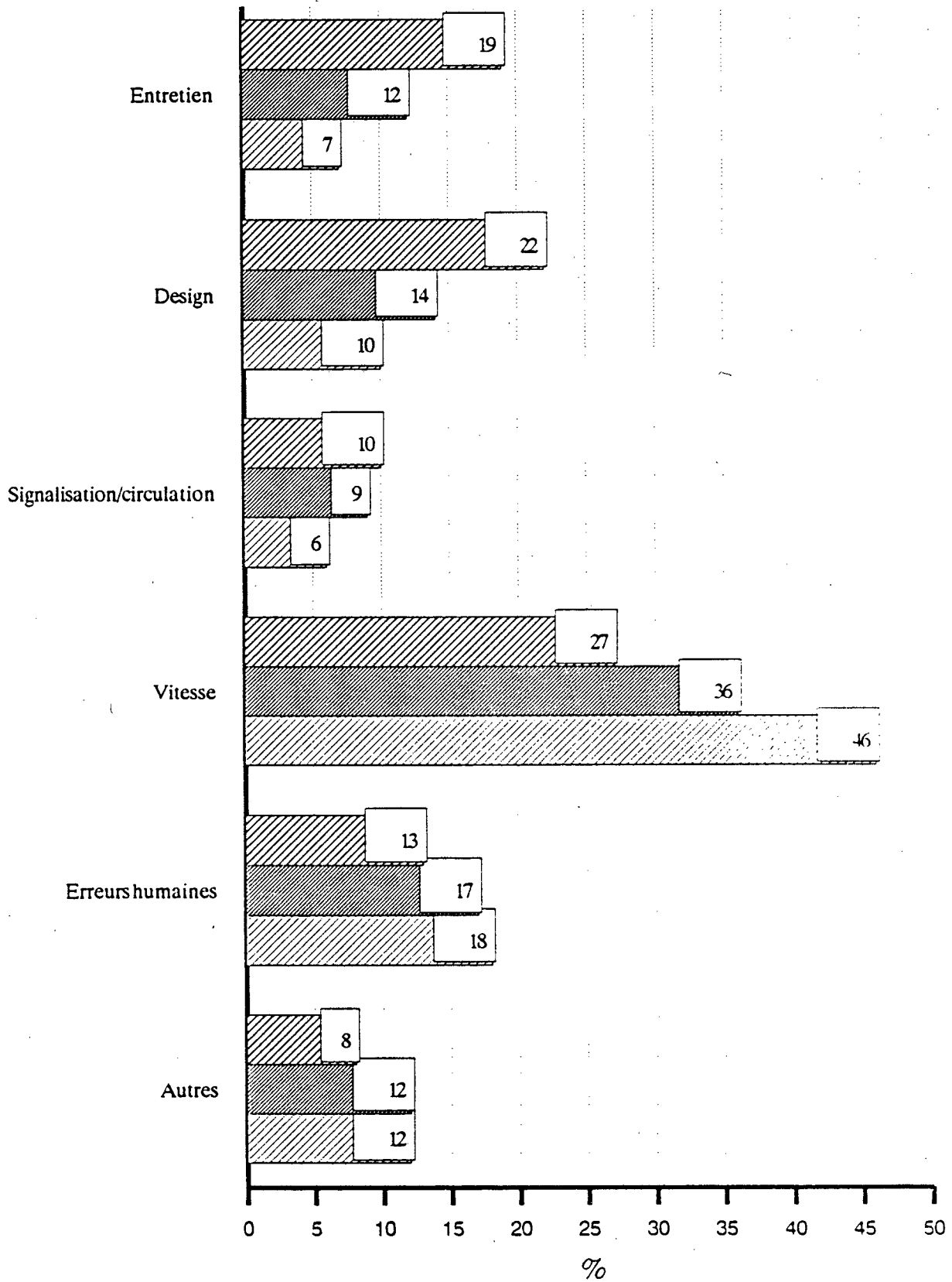
Note: Pour consulter la liste de toutes les mentions non recodées voir l'annexe.




On constate donc que dans le cas des autoroutes et des routes numérotées surtout, les facteurs humains comme la vitesse, l'ivresse et les erreurs humaines, sont les plus souvent mentionnés. Dans le cas des routes rurales, bien que ces facteurs soient fortement cités, les autres facteurs comme l'entretien, les conditions climatiques et le design ont une plus grande importance.

Ceux qui considèrent assez ou très dangereuses les autoroutes sont moins nombreux (44%) à attribuer à la vitesse la première cause d'accident sur les autoroutes que ceux qui sont d'avis qu'elles sont assez ou très sécuritaires (54%).

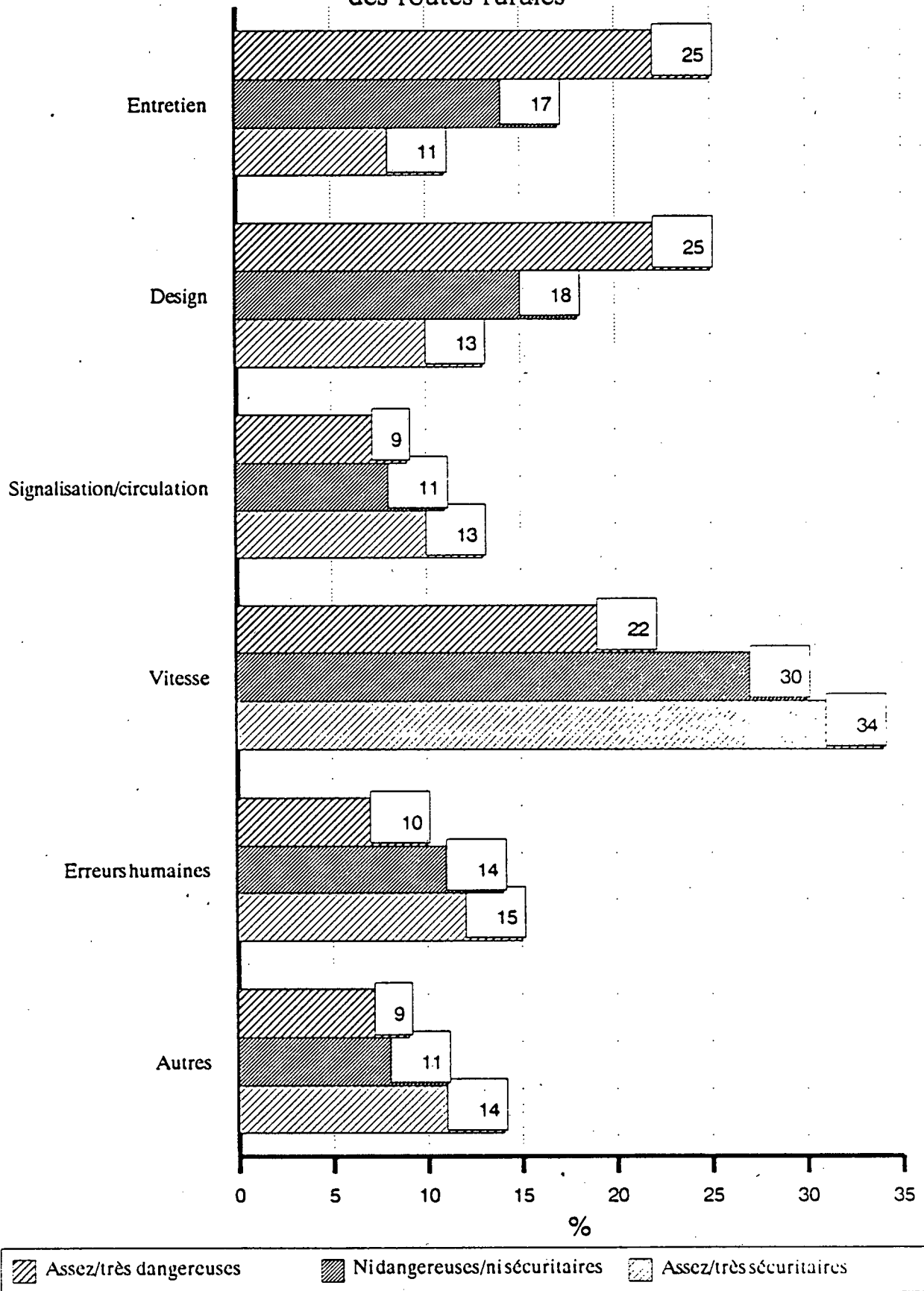
Quant aux routes numérotées et aux routes rurales, l'attribution des causes d'accidents présente de plus grandes variations selon que ces routes sont jugées dangereuses ou sécuritaires. Les deux graphiques qui suivent (4.8 et 4.9) présentent, pour les routes numérotées et les routes rurales, les causes d'accidents selon l'appréciation générale du degré de sécurité.

Graphique 4.8
Causes d'accidents selon l'appréciation du niveau de sécurité
des routes numérotées



 Assez/très dangereuses
  Ni dangereuses/nisécuritaires
  Assez/très sécuritaires

Graphique 4.9
Causes d'accidents selon l'appréciation du niveau de sécurité
des routes rurales



Les causes d'accident sur les autoroutes sont perçues différemment selon la distance parcourue par les répondants au Québec. La vitesse, entre autres, n'est pas jugée aussi importante pour ceux qui parcourent de grandes distances. Elle est la principale cause d'accident pour:

- 57% de ceux qui parcourent moins de 10 000 km par année;
- 53% entre 10 000 et 15 000 km;
- 52% de 15 001 à 20 000 km;
- 48% de 20 001 à 30 000 km;
- 47% de 30 001 à 50 000 km et;
- 39% de ceux qui parcourent plus de 50 000 km par année.

Aussi, on remarque la même tendance dans le cas des routes rurales. Le tiers (33%) de ceux qui parcourent moins de 10 000 km attribue la principale cause d'accident sur ces routes à la vitesse alors que ceux qui parcourent plus de 50 000 km le font dans 21% des cas. Quant aux routes numérotées, on ne constate pas la même tendance.

4.2.2 Sources d'insécurité

Pour analyser plus en profondeur les sources d'insécurité, 13 éléments spécifiques ont été évalués pour chaque type de routes. On demandait alors aux répondants d'estimer jusqu'à quel point chacun de ces éléments peut constituer une source d'insécurité. De façon générale, pour l'ensemble des répondants, la majorité de ces éléments sont perçus comme moyennement ou assez importants. A cet effet, le tableau 4.10 en expose la liste exhaustive pour les répondants les ayant jugés très ou assez importants et ce, pour chaque type de routes.

Tableau 4.10 Facteurs d'insécurité assez ou très importants selon les types de routes.			
Facteurs d'insécurité	Autoroutes	Rtes numérotées	Rtes rurales
	%	%	%
- Manière dont les routes sont construites	47	68	68
- Qualité de la surface de roulement	68	80	79
- Entretien d'hiver	71	79	80
- Signalisation routière	57	62	59
- Qualité de l'éclairage	57	61	62
- Entrées et sorties des autoroutes	74	--	--
- Marquage des chaussées	66	74	65
- Difficulté de dépassement	43	71	64
- Difficulté à obtenir du secours	70	69	64
- Qualité de la surveillance policière	53	58	53
- Manière de se comporter des autres conducteurs	81	87	82
- Présence de véhicules lourds	55	68	63
- État des véhicules	68	67	63

La mesure de l'importance des éléments d'insécurité ne fait que confirmer les conclusions tirées de la mesure des causes d'accidents. En effet, la manière de se comporter des autres conducteurs constitue le facteur d'insécurité le plus important et ce, indépendamment des types de routes.

On observe par ailleurs qu'à propos des routes rurales et des routes numérotées, la qualité de la surface de roulement et l'entretien d'hiver sont eux aussi considérés comme d'importants facteurs d'insécurité par 80% des répondants en moyenne.

Au chapitre de la sécurité, la seconde phase de l'enquête confirme les résultats et les analyses obtenues lors de la première enquête. Bien que les causes d'accidents ne soient pas énumérées dans les mêmes proportions lors de la seconde phase, les tendances observées sont néanmoins similaires. Par ailleurs, ces tendances se confirment lorsque l'on mesure les sources d'insécurité. Sur les autoroutes et, dans une moindre importance, sur les routes numérotées, les facteurs humains sont déterminants en termes de sécurité. Par contre, sur les routes rurales, bien que ces facteurs soient eux aussi importants, l'état du réseau et l'entretien sont des préoccupations qui affectent davantage les usagers que pour les autres types de routes.

Les usagers du réseau routier sont d'avis que l'état des autoroutes qu'ils utilisent le plus souvent est très ou assez bon dans 66% des cas. A l'égard des routes numérotées, 41% des répondants partagent cette opinion. Dans le cas des routes rurales et des routes gravelées, ces derniers sont cependant plus critiques puisque respectivement 32% et 30% d'entre eux les considèrent en bon état.

Les usagers les plus critiques sont ceux qui voyagent le plus. Ceux qui parcourent moins de 1 000 km par année sur les autoroutes sont plus nombreux à prétendre qu'elles sont en très ou assez bon état (73%), comparativement à ceux qui parcourent plus de 10 000 km par année (55%). Ces derniers les jugent en mauvais état dans 13% des cas contre seulement 2% chez ceux qui voyagent le moins.

La perception quant à la présence de trous, de bosses, de fissures et d'ornières varie elle aussi selon l'usage que l'on fait du réseau.

Toujours dans le cas des autoroutes, ceux qui parcourent moins de 1 000 km par an pensent dans 15% des cas qu'il y a beaucoup de bosses et fissures, 45% croient qu'il y en a passablement et 40% qu'il y en a peu ou pas du tout. Chez les plus gros usagers, c'est à dire ceux qui parcourent plus de 10,000 km sur les autoroutes par année, 28% disent qu'il y en a beaucoup, 47% passablement et 25% qu'il y en a peu ou pas du tout.

Dans le même ordre d'idée, on remarque que ceux qui parcourent moins de 1 000 km sur les autoroutes sont moins nombreux (19%) à prétendre qu'il y a beaucoup d'ornières que ceux qui parcourent plus de 10 000 km (41%).

Cette situation est la même si l'on tient compte de la distance totale parcourue sur l'ensemble des routes du Québec. Elle s'applique par ailleurs autant aux autoroutes qu'aux routes numérotées ou aux routes rurales. A cet effet, le tableau qui 4.12 résume la situation:

Tableau 4.12		Opinion sur l'état des divers types de routes selon la distance parcourue sur le réseau routier			
Distance parcourue sur les routes du Québec	État jugé très bon ou assez bon (%)				
	<u>Autoroutes</u>	<u>Routes numérotées</u>	<u>Routes rurales</u>	<u>Routes gravelées</u>	
Moins de 10 000 km	70	42	33	29	
10 000 à 15 000 km	68	39	29	32	
15 001 à 20 000 km	70	45	33	29	
20 001 à 30 000 km	67	39	33	31	
30 001 à 50 000 km	64	41	36	36	
Plus de 50 000 km	54	34	20	25	
		Beaucoup ou passablement de trous, bosses et fissures (%)			
	<u>Autoroutes</u>	<u>Routes numérotées</u>	<u>Routes rurales</u>	<u>Routes gravelées</u>	
	Moins de 10 000 km	61	76	83	85
10 000 à 15 000 km	57	81	83	85	
15 001 à 20 000 km	67	84	89	87	
20 001 à 30 000 km	64	76	85	86	
30 001 à 50 000 km	74	78	85	84	
Plus de 50 000 km	82	91	94	94	

Tableau 4.12 (suite) Opinion sur l'état des divers types de routes selon la distance parcourue sur le réseau routier

Distance parcourue sur les routes du Québec	Beaucoup/passablement d'ornières (poussières sur les routes gravellées) (%)			
	<u>Autoroutes</u>	<u>Routes numérotées</u>	<u>Routes rurales</u>	<u>Routes gravellées</u>
Moins de 10 000 km	56	67	71	87
10 000 à 15 000 km	56	64	70	88
15 001 à 20 000 km	65	69	73	92
20 001 à 30 000 km	68	68	72	92
30 001 à 50 000 km	75	77	73	93
Plus de 50 000 km	81	85	86	96

Distance parcourue sur les routes du Québec	Bonne/très bonne adhérence sous la pluie (%)		
	<u>Autoroutes</u>	<u>Routes numérotées</u>	<u>Routes rurales</u>
Moins de 10 000 km	43	34	23
10 000 à 15 000 km	41	24	20
15 001 à 20 000 km	50	34	27
20 001 à 30 000 km	39	29	25
30 001 à 50 000 km	41	30	29
Plus de 50 000 km	29	17	9

L'appréciation générale de l'état des divers types de routes s'est donc améliorée lors de la seconde phase de l'enquête. En effet, pour chaque type de routes, et plus particulièrement dans le cas des routes rurales et des routes numérotées, les usagers sont moins critiques qu'ils ne l'étaient.

Cette différence d'appréciation est plus marquée dans certaines régions. Dans le cas des routes numérotées, des différences notables ont été observées dans six d'entre elles, comme le montre le tableau 4.13.

	Phase 1	Phase 2
Saguenay/Lac St-Jean	23%	38%
Estrie	26%	35%
Gaspésie	23%	37%
Chaudière	20%	34%
Outaouais	27%	42%
Lanaudière	27%	43%

On constate par ailleurs, encore une fois, que les usagers portent un jugement plus sévère à l'endroit des routes rurales que des routes numérotées et des autoroutes, ces dernières étant les mieux appréciées.

Enfin, mentionnons que les usagers qui parcourent de très grandes distances sont ceux qui sont les plus critiques vis à vis les différents aspects d'évaluation de l'état des routes.

4.3.1 Améliorations souhaitées

Quant aux améliorations que les usagers souhaitent voir apporter aux différents types de routes, on peut retenir que sur les autoroutes:

- 37% souhaitent une amélioration de l'état de la chaussée;
- 12% visent une amélioration des entrées et sorties;
- 10% voudraient qu'il y ait davantage de panneaux de signalisation;

Quant aux routes numérotées, les suggestions sont un peu plus nombreuses:

- 39% voudraient que l'on améliore l'état de la chaussée;
- 11%, un meilleur éclairage;
- 11%, de meilleurs accotements;
- 11% voudraient que l'on adoucisse les courbes;
- 10%, plus de panneaux de signalisation et;
- 10% voudraient que ces routes soient élargies.

Enfin, à propos des routes rurales, bien que les améliorations souhaitées soient sensiblement les mêmes, leur degré d'importance est quelque peu différent. En effet:

- 45% souhaitent une amélioration de l'état de la chaussée;
- 12% parlent d'élargir les routes;
- 11%, d'adoucir les courbes;
- 11%, d'augmenter le nombre de panneaux de signalisation et;
- 10% souhaitent une amélioration de l'éclairage.

En somme, le principal élément que les usagers du réseau voudrait voir améliorer se rapporte à la qualité de la surface de roulement. Cela est particulièrement vrai dans le cas des routes rurales.

Pour évaluer l'opinion des usagers à l'égard de la signalisation routière, chaque répondant devait donner une note de 1 à 10 (1= très négatif, 10= très positif) à propos de neuf (9) aspects de la signalisation, et ce, pour les autoroutes, les routes numérotées et les routes rurales.

Les résultats bruts nous montrent que de toute évidence, les autoroutes sont appréciées de façon beaucoup plus positive que les routes numérotées qui sont elles même jugées de façon beaucoup moins négatives que les routes rurales. (voir annexe 1)

De façon générale, les résultats sont sensiblement les mêmes pour les deux phases de l'enquête. Cependant, l'opinion quant à la visibilité des lignes sur la chaussée de jour et de nuit est beaucoup plus positive dans le cas de la deuxième phase qu'elle ne l'était lors de la première. Cet écart s'explique de toute évidence par le fait que le marquage de la chaussée s'effectue annuellement au printemps donc, quelques semaines après l'administration du premier questionnaire. En d'autres termes, la première enquête a été effectuée au moment où les lignes sur la chaussée étaient à refaire.

Afin d'acquérir une connaissance plus approfondie de l'opinion des usagers et surtout pour savoir dans quelle mesure les opinions varient en fonction des différents types de routes, nous avons procédé au calcul de la corrélation entre chacune des vingt-sept (27) variables de cette section (9 aspects pour 3 types de routes).

La matrice obtenue par ce calcul nous montre que la dépendance entre chacun des facteurs est fortement positive. En effet, rares sont les corrélations inférieures à +0.25 (une corrélation positive parfaite étant égale à +1.0). Dans certains cas, cette corrélation est même supérieure à +0.7.

Les corrélations les plus fortes s'observent au niveau des itéms de la signalisation entre eux. En d'autres mots, pour tous les éléments, sauf l'éclairage, on observe que les usagers ont fortement tendance à avoir la même opinion à propos des autoroutes et des routes numérotées. Concernant la visibilité des lignes sur la chaussée, les avis tendent à être les mêmes indépendamment de la période (jour ou soir) et du type de route (pour plus de détails, on peut consulter la matrice de corrélation fournie en annexe).

Pour la grande majorité des répondants, les limites de vitesse sont jugées adéquates sur les routes numérotées (83%) et les routes rurales (79%). Quant aux autoroutes, les avis sont plus partagés puisque 58% les jugent adéquates alors que 39% les considèrent trop basses.

Les usagers qui sont d'avis que les limites de vitesse sont trop basses sur les autoroutes se retrouvent en plus grand nombre chez ceux qui parcourent plus de 30 000 km par année sur les routes du Québec (50%). Ils sont aussi plus nombreux chez les conducteurs moins expérimentés puisque 52% de ceux qui détiennent leurs permis depuis moins de 5 ans partagent cet avis. Par contre, ils sont moins nombreux (29%) chez ceux qui attribuent à la vitesse la première cause d'accident sur les autoroutes.

On remarque par ailleurs que l'opinion à l'égard des limites de vitesse varie en fonction de la région de résidence. En effet, les limites de vitesse sont jugées trop basses sur les autoroutes par:

- 50% des résidents de la Mauricie;
- 49% des résidents du Bas St-Laurent;
- 47% des résidents de la Chaudière;
- 45% des résidents de la Montérégie;
- 29% des résidents des Laurentides.

A propos des routes numérotées et des routes rurales, on observe donc un large consensus chez les usagers à l'effet que les limites de vitesse sont adéquates. Cependant, bien que la majorité d'entre eux estiment qu'elles sont adéquates sur les autoroutes, plusieurs souhaitent que la limite permise y soit haussée.

4.6

ENTRETIEN D'HIVER

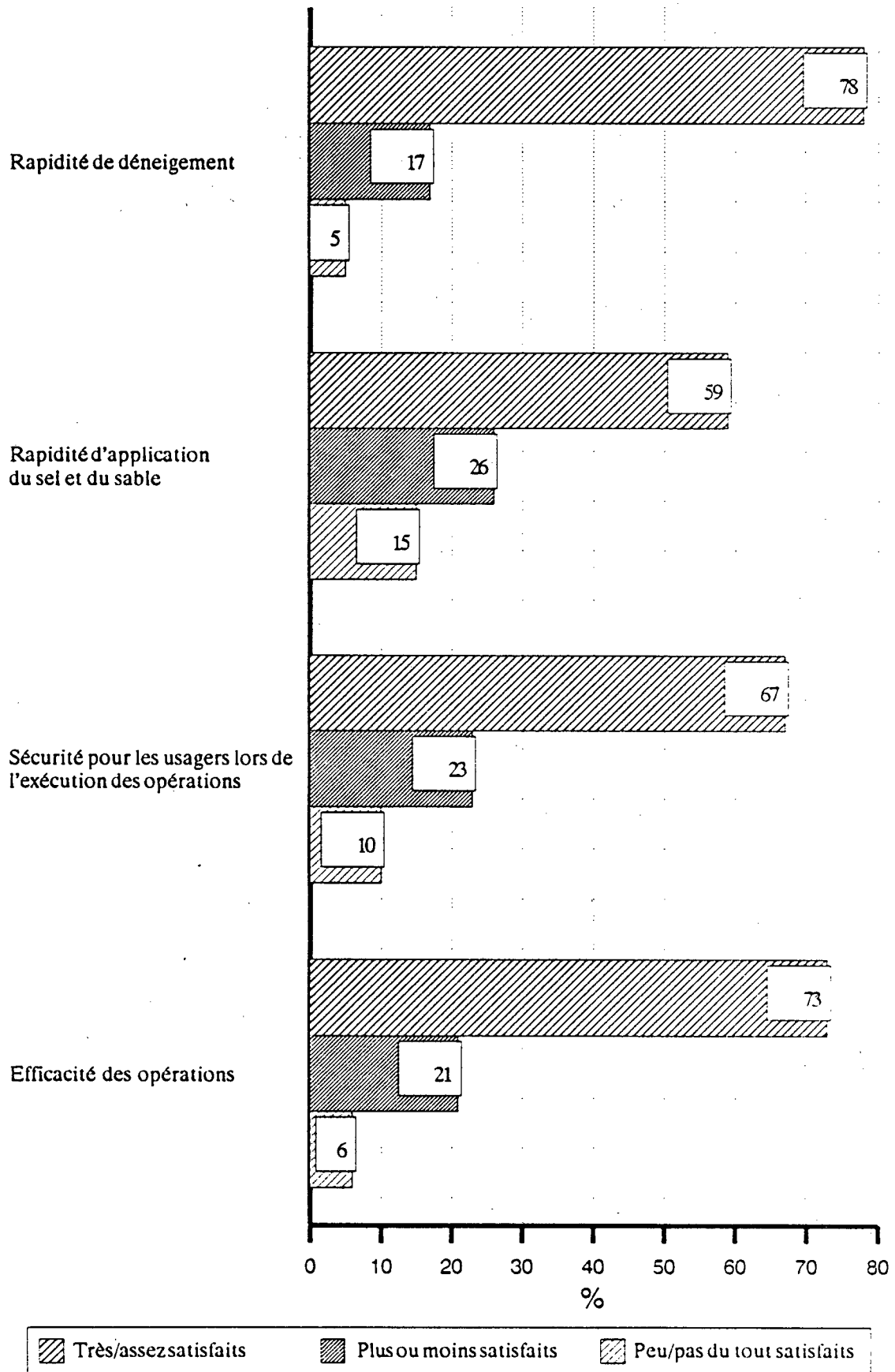
L'évaluation de l'entretien d'hiver sur le réseau routier a peu changé comparativement à l'étude du printemps 89. L'entretien des autoroutes est jugé bon ou très bon par 85% des répondants et celui des routes numérotées, par 56% d'entre eux. Encore une fois cependant, les routes rurales sont jugées plus sévèrement puisque 32% des répondants prétendent que l'entretien est bon ou très bon.

On observe par ailleurs que cette opinion à propos des routes rurales est partagée par:

- 45% de ceux qui détiennent leur permis depuis plus de 25 ans;
- 44% de ceux qui jugent les routes rurales sécuritaires et;
- 46% de ceux qui considèrent l'état des routes rurales bon ou très bon.

Comme le démontre le graphique 4.14, on remarque que la majorité des répondants sont satisfaits des diverses opérations de déneigement.

Graphique 4.14
Satisfaction à l'égard des opérations de déneigement et de déglaçage



Les usagers du réseau routier ont des opinions différentes quant à la quantité d'abrasifs utilisée sur les routes. Près de la moitié d'entre eux (47%) jugent qu'on utilise suffisamment de sel alors que 29% croient qu'on en répand trop. Quant au sable, ils sont plus de la moitié (53%) à penser que l'on n'en utilise pas suffisamment, alors que le tiers (33%) croient qu'on en utilise juste assez.

On remarque que ceux qui croient que la quantité de sel ou de sable est suffisante sont plus nombreux (69% et 74% respectivement) à être satisfait de la rapidité d'application lors des opérations d'entretien d'hiver. Beaucoup de répondants associent donc la rapidité d'intervention et la quantité de sable et de sel utilisé.

Par ailleurs on observe que 73% de ceux qui croient que l'on applique trop de sel pensent que la quantité de sable appliquée est insuffisante.

Cependant, on note que les usagers n'ont pas tous la même opinion selon la région de résidence. Le tableau 4.15 démontre en effet que les résidents de certaines régions, comme l'Outaouais et Montréal, sont beaucoup plus critiques à l'égard de l'épandage de sel, alors que dans d'autres régions, notamment l'Abitibi-Témiscamingue, le mécontentement est plus grand à l'égard du sel comme du sable.

TABLEAU 4.15 OPINIONS QUANT A LA QUANTITÉ DE SEL ET DE SABLE RÉPANDUE SELON LA RÉGION DE RÉSIDENCE

	Trop de sel	Pas assez de sel	Juste assez de sable	Pas assez de sable
Saguenay/ Lac St-Jean	24	24	41	47
Mauricie	19	21	37	51
Estrie	20	25	33	57
Outaouais	40	18	30	62
Abitibi- Témiscamingue	11	46	27	60
Côte-Nord	28	29	36	44
Gaspésie	19	38	36	45
Bas St-Laurent	19	30	38	47
Québec	24	21	40	42
Chaudière	21	26	30	52
Drummondville/ Yamaska	19	30	29	56
Montérégie	34	15	28	57
Montréal	36	15	33	54
Laurentides	32	10	34	59
Lanaudière	33	10	36	53

4.7

LE SERVICE DE RENSEIGNEMENT

La notoriété, l'usage et les opinions à l'égard du service de renseignements du Ministère n'ont guère changé depuis l'enquête du printemps 89. Les deux tiers des répondants (66%) connaissent le service et l'ont utilisé en moyenne 1.3 fois. Cependant, bon nombre d'entre eux n'ont pas eu recours à ce service comme le montre la fréquence d'utilisation suivante:

- aucun appel	61%
- un appel	5%
- deux appels	11%
- trois appels	6%
- quatre appels	6%
- cinq appels	4%
- six appels et plus	8%

Parmi les usagers ayant eu recours au moins une fois au service de renseignements, la majorité ont été très ou plutôt satisfaits de l'accessibilité au service (87%) et de la qualité de l'information obtenue (92%).

4.7.1

Les travaux de réfection

Un peu plus du tiers des répondants ont dit être souvent (36%) affectés par des travaux de réfection des routes à l'entretien du Ministère, 41% le sont parfois, 21% rarement et 2% jamais. Parmi ceux qui sont souvent ou parfois affectés, 40% disent avoir été au courant de la présence de ces travaux. Ils ont été renseignés par les journaux (42%) et par la radio et/ou la télévision (84%).

Les usagers ne sont pas tous affectés de la même façon selon leur région de résidence. En effet, on observe des différences appréciables entre certaines régions:

Souvent affectés

Ensemble des usagers (36%)

Montréal (48%)

Montréal (49%)

Lanaudière (47%)

Rarement affectés

Ensemble des usagers (21%)

Estrie (31%)

Abitibi (31%)

Bas-St-Laurent (31%)

Drummondville (34%)

L'information relative aux travaux a été jugée positivement par la majorité des répondants. En effet:

- 81% ont prétendu que l'information reçue a été utile;
- 64% considèrent qu'elle a permis de savoir à l'avance la nature des travaux;
- 69% ont été incités à modifier leur itinéraire et;
- 59% considèrent que l'information reçue a été fiable et exacte.

Ces différents aspects de l'information relative aux travaux de réfection offrent peu de variation lorsqu'ils sont ventilés avec les données de base de l'enquête. Cependant, les opinions sont quelque peu différentes selon que l'on est souvent ou parfois affecté par les travaux. Le tableau 4.16 résume la situation.

Tableau 4.16 Opinion relative à l'information reçue à l'égard des travaux de réfection selon le degré d'affectation		
	Souvent affectés	Parfois affectés
L'information relative aux travaux...		
... a été utile	79 %	83 %
... vous a permis de savoir à l'avance la nature des travaux	61 %	66 %
... vous a incité à modifier votre itinéraire ou votre horaire de déplacement	72 %	66 %
... a été fiable et exacte	53 %	67 %

Un plus grand nombre d'usagers ont dit être souvent ou parfois affectés par des travaux de réfection lors de la seconde phase de l'enquête (77%) qu'au moment de la première (72%). Cependant le nombre d'usagers ayant dit avoir été au courant de ces travaux avant leur arrivée sur les lieux est comparable au nombre obtenu lors de la première enquête (40%).

Quant à l'information reçue à l'égard de ces travaux, un moins grand nombre d'usagers sont d'accord pour dire qu'elle a permis de savoir à l'avance la nature des travaux selon les résultats de la deuxième enquête (phase 1= 72%, phase 2= 64%).

On observe enfin que les usagers qui sont souvent affectés par les travaux (voir tableau 4.16) ont une opinion plus négative à l'égard de l'information qu'ils ont reçue à leur sujet. Un peu plus de la moitié d'entre eux (53%) ont en effet prétendu que l'information avait été fiable et exacte alors que 67% de ceux qui sont parfois affectés, sont de cet avis.

4.7.2 La congestion routière

La grande majorité des usagers du réseau routier sont affectés à différents degrés par la congestion routière. Près du tiers (30%) sont souvent affectés, 38% le sont parfois, 26% rarement alors que 6% disent n'être jamais affectés.

Les usagers qui se disent souvent affectés par la congestion routière ont un profil distinctif:

- Ils parcourent en moyenne 25,500 km sur les routes du Québec, la moyenne pour l'ensemble des usagers étant de 21 600 km;
- Leur part d'usage du réseau routier pour se rendre et revenir du travail est supérieure à la moyenne (34%, moyenne=30%);
- Leur part d'usage pour le travail seulement est de 21% alors qu'elle est de 15% pour l'ensemble des usagers et;
- Leur part d'usage des autoroutes est de 40% (moyenne=31%).

Cette seconde phase d'enquête a permis de constater qu'un plus grand nombre de répondants sont souvent affectés (30%, phase 1= 24%) par la congestion routière.

En outre, les résidents des régions de Montréal et de la Montérégie semblent avoir été plus éprouvés que les autres par la congestion si l'on compare les résultats des deux phases. En effet, 35% des usagers Montréalais ont dit être souvent affectés par la congestion routière lors de la première phase contre 44% au moment de la seconde phase. En Montérégie, 37% ont dit être souvent affectés lors de la première phase et 49% pour de la deuxième phase.

De façon générale les usagers qui subissent le plus la congestion (souvent affectés) proviennent des régions suivantes:

-	Montérégie	49%
-	Montréal	44%
-	Laurentides	38%
-	Lanaudière	38%
-	Outaouais	34%

4.8 LE PLAN DE TRANSPORT

4.8.1 Notoriété et appréciation

Comme pour la première phase de l'enquête, cette section visait à mesurer la connaissance des usagers de la région métropolitaine à l'égard du plan d'action du ministère des Transports et connaître leur opinion concernant les améliorations possibles face à la situation du transport en général.

Parmi les quatre régions visées (Montréal, Montérégie, Lanaudière, Laurentides), 935 répondants, c'est-à-dire 89% des usagers de ces régions, se sont dits concernés par la situation du transport dans la région de Montréal. De ce nombre, 56% ont énuméré un ou plusieurs éléments du plan de transport. Cela dénote que la notoriété du plan est légèrement plus faible qu'au moment de la première phase de l'enquête puisque 61% avaient été en mesure d'énumérer un ou plusieurs éléments. Chez les répondants qui connaissent le plan, les principaux sujets traités sont les suivants:

- Réparation de l'autoroute métropolitaine	42%
- Entretien et réparation des routes	24%
- Construction et prolongement de routes et autoroutes	22%
- Autres éléments concernant l'autoroute métropolitaine	18%
- Prolongement du métro	18%
- Amélioration du transport en commun	14%

Les autres éléments énumérés se rapportent à des sujets divers (co-voiturage, voies réservées) ou à des endroits précis (autoroute Décarie, échangeur Turcot). La liste complète des éléments cités est fournie en annexe.

De façon globale, les usagers sont favorables aux éléments qu'ils énumèrent. Les éléments qui sont jugés défavorablement touchent principalement l'autoroute métropolitaine. Près de 30% des répondants sont en effet défavorables à l'idée que l'on procède à des réparations sur cette autoroute.

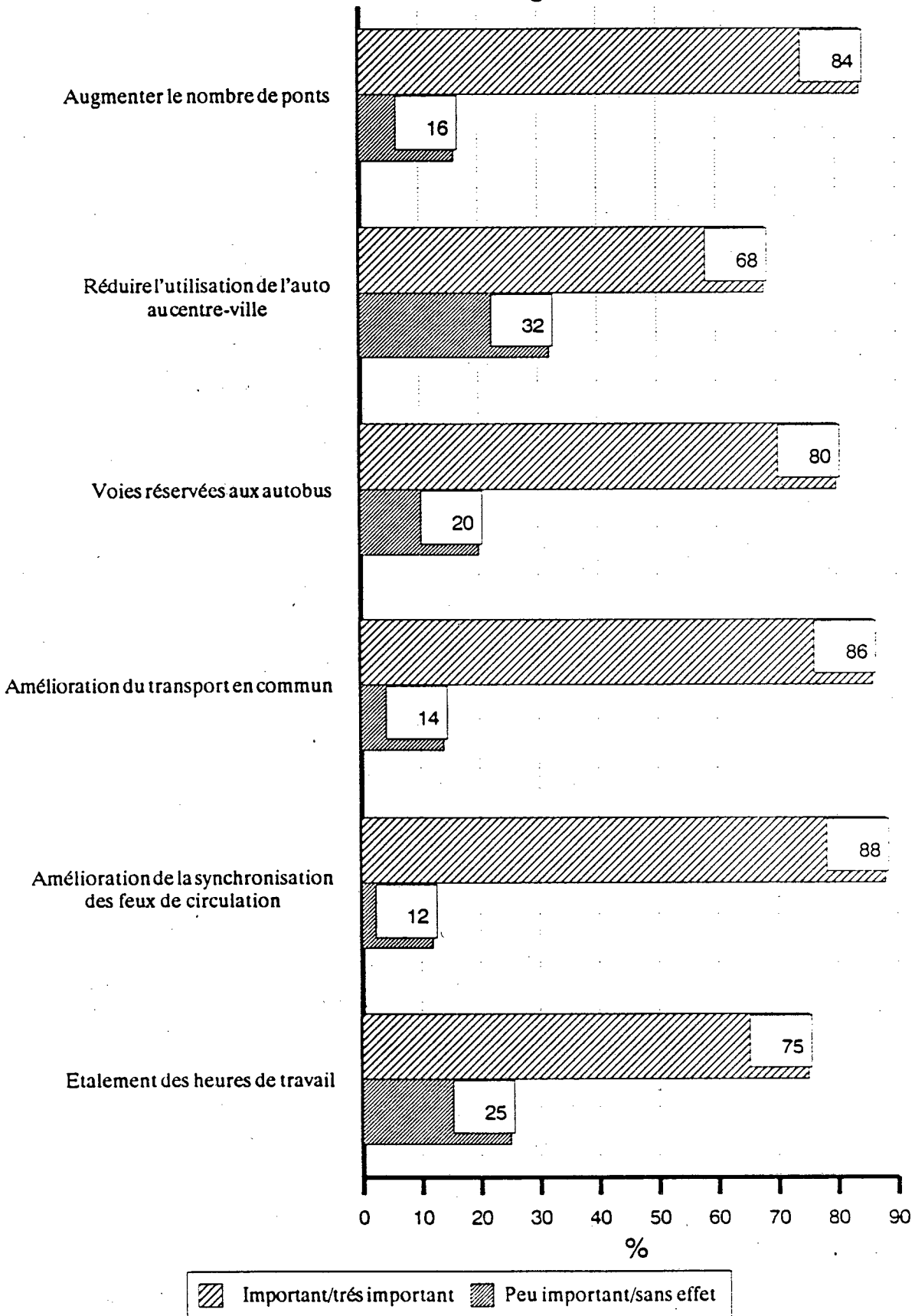
4.8.2 Solutions aux problèmes de congestion

Pour mesurer l'opinion des usagers du réseau de la région métropolitaine à propos des solutions au problème de la congestion, une série d'éléments ont été suggérés pour lesquels un niveau d'importance devait être accordé.

Comme on peut le constater au graphique 4.15, la majorité des éléments de solution sont perçus comme importants ou très importants par plus de 80% des répondants. L'option voulant que l'on prennent des mesures afin de réduire l'utilisation de l'auto au centre-ville et celle voulant que l'on étale les heures d'entrée et de sortie du travail sont cependant jugées moins importantes (respectivement 68% et 75%).

Graphique 4.17

Importance accordée aux éléments de solution pouvant contribuer à atténuer la congestion routière



4.8.3

Priorités du Ministère pour la région de Montréal

Le choix des priorités que devrait adopter le ministère des Transports afin d'améliorer la situation dans la région de Montréal est sensiblement le même qu'au moment de la première phase de l'enquête. Le choix de la principale priorité se répartit comme suit:

- Réparer et reconstruire les routes et les autoroutes 33%
- Construire de nouvelles routes 28%
- Prolonger le métro 20%
- Améliorer le transport en commun de surface 19%

On constate donc que les usagers optent davantage pour les solutions qui s'appliquent au réseau routier qu'au transport en commun même si près de 80% d'entre eux considèrent que des améliorations au transport en commun pourraient avoir un effet important ou très important sur la réduction des problèmes de congestion.

On observe par ailleurs qu'il n'y a pas de différence statistiquement significative quant aux opinions à l'égard des solutions et des priorités selon la région de résidence.

4.9 L'AMÉNAGEMENT AUX ABORDS DES ROUTES

4.9.1 Les abords des routes

Un peu plus de la moitié des usagers du réseau routier disent avoir observé souvent (16%) ou parfois (41%) que les abords des routes étaient malpropres ou mal entretenus. Un peu moins du tiers (29%) disent l'avoir rarement observé alors que 15% ne l'ont jamais observé.

Plus spécifiquement, un répondant sur 5 (21%) affirme que l'aménagement laisse à désirer, 26% ont la même opinion à l'égard de l'entretien du gazon alors que 32% le pensent à propos de la propreté.

On remarque par ailleurs qu'une forte proportion des usagers sont indécis ou désintéressés face à ces aspects. Ces éléments laissent plus ou moins à désirer dans les proportions suivantes:

- l'aménagement des routes	49%
- l'entretien du gazon	41%
- la propreté	47%

4.9.2 Les haltes routières

Comme l'a démontré la première phase de l'enquête, un peu plus de la moitié des répondants (58%) disent avoir recours souvent (17%) ou parfois (41%) aux haltes routières situées le long des routes et des autoroutes du Québec.

La majorité des usagers se disent assez (69%) ou très satisfaits (22%) de l'aménagement des haltes. Quant aux autres aspects, on note que le degré de satisfaction (assez ou très satisfait), bien qu'un peu plus faible, se situe à des niveaux supérieurs à 60% tel que le démontre le tableau suivant:

	Assez/très satisfait	+ ou - satisfait	Assez/très insatisfait
Nombre de haltes disponibles	64%	18%	18%
La propreté et l'entretien des lieux	68%	19%	13%
La sécurité	72%	21%	7%
La qualité des services offerts	60%	26%	13%

4.9.3 Les panneaux publicitaires

Pour la majorité des répondants (79%), les panneaux publicitaires que l'on retrouve le long des routes sont en quantité acceptable. Par ailleurs, comme le montre le tableau 4.19, leur présence n'est pas une source de désagrément pour la plupart des usagers, bien au contraire.

Tableau 4.19		Diriez-vous que la présence de panneaux publicitaires ...		
	OUI	+ ou -	NON	
... nuit à votre concentration	13%	22%	65%	
... est une cause d'accident	12%	31%	57%	
... est utile en autant qu'elle informe des services disponibles à proximité	77%	15%	8%	
... est désagréable et inutile	10%	20%	70%	

4.10

PRIORITÉS FUTURES DU MINISTÈRE

Afin de connaître l'opinion des répondants sur les interventions futures du ministère des Transports, ces derniers ont établi, à partir d'une liste de 6 éléments, quelles devraient être les priorités à adopter pour améliorer le réseau routier.

Afin d'établir l'ordre des priorités, une note sur une échelle de 1 à 6 (1 étant la principale priorité) a été accordée à chacun des aspects suggérés. Les résultats sont présentés au tableau 4.20.

Priorité	Note moyenne sur 6	% de répondants l'ayant choisie comme principale priorité	
		Phase 2	Phase 1
Réparer et entretenir les routes	2.1	44%	51%
Élargir les routes, augmenter le nombre de voies sur certaines d'entre elles	2.7	27%	20%
Construire de nouvelles routes ou prolonger des routes déjà existantes	3.6	17%	15%
Améliorer l'entretien d'hiver	3.8	6%	5%
Procéder plus régulièrement au marquage des chaussées	4.1	4%	5%
Améliorer la signalisation sur les panneaux	4.6	4%	4%

Près de la moitié des répondants (44%) souhaitent donc que le Ministère procède en premier lieu à la réparation et à l'entretien des routes (pavage, fissures, bosses, trous..), alors qu'un autre groupe de répondants (27%) préfèrent que les interventions portent sur l'élargissement des routes et l'augmentation du nombre de voies sur certaines d'entre elles.

De plus, le choix de la principale priorité s'est légèrement modifié lors de la seconde phase de l'enquête. En effet, un plus grand nombre de répondants ont choisi l'élargissement des routes (27% contre 20%) alors qu'un moins grand nombre ont opté pour les réparations et l'entretien des routes (44% contre 51%). Cela s'explique sans doute pour les mêmes raisons que celles mentionnées précédemment au sujet de l'effet de saisonnalité, les travaux de réfection effectués durant l'été et à l'automne ayant satisfait un certain nombre d'usagers.

Au moment de la première phase de l'enquête, certaines variations ont été observées quant au choix des priorités selon la région de résidence. Les données obtenus lors de la seconde phase offrent des résultats similaires à quelques exceptions près.

En effet, en Abitibi-Témiscamingue, lors de la première phase, 54% des répondants ont choisi les réparations et l'entretien comme principale priorité. Lors de la seconde phase, 71% ont choisi cet élément.

Par ailleurs, en Outaouais, 40% ont choisi les réparations et l'entretien et 22% la construction et le prolongement de routes existantes comme principale priorité. L'enquête menée à l'automne montre que la première option est maintenant choisie par 29% des répondants alors que la construction et le prolongement est devenu le premier choix de 37% d'entre eux.

Comme l'avait démontré la première phase du sondage, une forte proportion des répondants sont d'avis que le gouvernement du Québec devrait consentir à accroître le budget du ministère (61%). Près du quart d'entre eux (24%) croient que le budget devrait être maintenu à son niveau actuel alors que 15% sont sans opinion et moins de 1% suggèrent qu'il soit réduit.

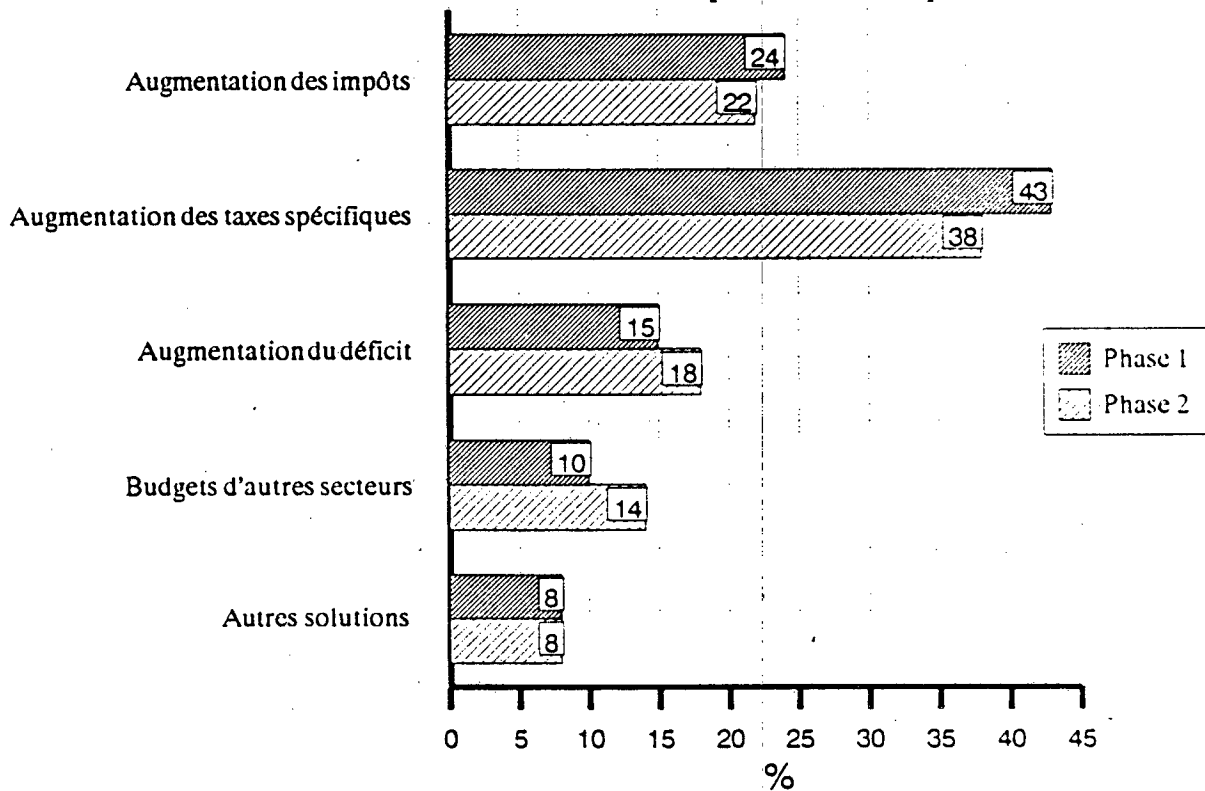
Le tableau 4.21 montre à quel point les opinions sont différentes d'une région à l'autre. En comparant les résultats des deux phases, on peut observer notamment que la proportion des personnes favorables à l'accroissement du budget a augmenté de 20% en Montérégie (de 46% à 66%) alors qu'elle a diminué de 8% dans la région de Drummondville/Yamaska (de 61% à 53% lors de la phase 2).

TABLEAU 4.21 OPINIONS RELATIVES AU BUDGET SELON LES RÉGIONS (Comparaison phase 1 et phase 2)							
RÉGION	Accroissement du budget (% H)		Maintien du budget (% H)		Sans opinion (% H)		TOTAL (% H)
	Phase 1	Phase 2	Phase 1	Phase 2	Phase 1	Phase 2	
Saguenay / Lac St-Jean	60	69	28	12	12	19	100
Mauricie	53	49	34	37	13	14	100
Estrie	48	48	31	30	21	22	100
Outaouais	53	57	22	29	26	14	100
Abitibi / Témiscamingue	69	70	21	20	10	11	100
Côte-Nord	60	69	25	19	15	12	100
Gaspésie	69	70	22	16	9	14	100
Bas St-Laurent	62	64	27	23	11	13	100
Québec	54	59	32	27	13	14	100
Chaudière	63	63	27	28	10	9	100
Drummondville/ Yamaska	61	53	27	30	12	17	100
Montréal	46	66	32	25	23	10	100
Montréal	61	63	28	19	11	18	100
Laurentides	58	61	23	24	19	15	100
Lanaudière	60	56	28	26	12	18	100
Ensemble de la province	57	61	28	24	15	15	100

Dans l'hypothèse où l'on doit augmenter le budget du Ministère, 38% des répondants ont suggéré que le financement provienne d'une augmentation des taxes spécifiques sur , par exemple, le carburant et les droits d'immatriculation.

L'augmentation générale des impôts ou l'augmentation du déficit sont les solutions envisagées par respectivement 22% et 18% d'entre eux, alors que 14% préconisent plutôt un transfert des budgets d'autres ministères (les exemples mentionnés étant les secteurs de la santé et de l'éducation). Enfin, certaines personnes (8%) ont mentionné diverses solutions comme la réapparition des postes de péage, le transfert de budgets provenant d'autres secteurs que ceux cités en exemple. Le graphique qui suit présente ces résultats comparés à ceux obtenus lors de la première phase de l'enquête.

Graphique 4.22
Sources de financement possibles pour augmenter le budget relatif au réseau routier selon la période d'enquête



Contrairement à l'opinion quant à l'opportunité d'augmenter ou non le budget du Ministère, les avis quant aux sources possibles de financement ne varient pas de façon significative selon la région de résidence. On note aussi que le choix des priorités n'a pas de lien significatif avec la question du budget et celle du financement.

Comme l'avait démontré la phase 1, l'expérience de conduite et surtout le taux et le type d'utilisation du réseau routier semblent influencer davantage l'opinion quant aux solutions relatives au budget et aux sources de financement.

Ainsi, bien que la majorité (61%) des répondants favorisent un accroissement du budget, on remarque au tableau 1.3 que cette opinion varie, entre autres, selon la distance moyenne parcourue annuellement sur les routes du Québec.

Tableau 4.23 Opinions relatives au budget et aux sources de financement selon la distance parcourue sur routes du Québec annuellement.			
Distance parcourue par année au Québec	Favorable à l'augmentation du budget	Favorable à une augmentation des taxes spécifiques	Favorable à une augmentation des impôts
Moins de 10,000 km	53%	44%	16%
De 10,000 à 15,000 km	55%	42%	21%
De 15,0001 à 20,000 km	59%	38%	22%
De 20,0001 à 30,000 km	73%	35%	26%
De 30,0001 à 50,000 km	62%	32%	30%
Plus de 50,000 km	77%	30%	22%
Ensemble des répondant	61%	38%	22%

On observe par ailleurs que les répondants qui utilisent le réseau routier davantage pour le travail sont plus favorables à l'idée d'augmenter le budget. Plus des deux tiers des répondants (71%) dont la part d'usage affectée au travail est supérieure à 50%, sont de cet avis. A l'inverse, cette opinion n'est partagée que par 54% de ceux dont la part d'usage affectée aux loisirs est supérieure à 75%.

La congestion routière semble aussi déterminer l'opinion relative au budget. En effet, l'idée d'augmentation reçoit un plus grand appui chez ceux qui sont souvent (68%) et parfois (61%) affectés que chez ceux qui le sont rarement (55%) ou jamais (54%).

Les répondants qui pensent que le budget devrait augmenter se retrouvent aussi en plus grand nombre chez les professionnels/administrateurs (68%) et chez les semi-professionnels (66%) alors que ceux qui considèrent qu'il devrait être maintenu sont plus nombreux chez les ménagères (30%), les rentiers/retraités (33%), les 55-64 ans (29%) et les plus de 65 ans (34%). On remarque aussi que les hommes (66%) optent davantage pour la première solution que les femmes (54%).

Quant aux sources de financement possibles, là aussi la distance parcourue annuellement semble déterminer le choix des options. Toujours en référence au tableau 4.23, on note que plus la distance parcourue est grande, moins on est d'accord avec l'idée de financer une augmentation du budget affecté au réseau routier par l'application de nouvelles taxes spécifiques sur l'essence ou les droits d'immatriculation. On constate aussi que les personnes parcourant de grandes distances sur les routes du Québec sont plus favorables à l'idée d'une augmentation générale des impôts.

Lorsque ces données sont ventilées selon les variables socio-démographiques, on observe que:

- 47% des professionnels et administrateurs sont favorables à l'idée d'une augmentation des taxes spécifiques;
- alors que 18% des répondants sont d'accord avec l'idée d'augmenter le déficit, cette proportion est de 22% chez les cols bleus, 23% chez les étudiants et 22% chez les rentiers et retraités;
- les hommes (25%) optent davantage que les femmes (19%) pour une augmentation générale des impôts alors que 16% d'entre eux sont d'accord avec une augmentation du déficit (femmes = 20%).

Chapitre 5.0

Conclusion

CONCLUSION

Les deux enquêtes menées au printemps et à l'automne 1989 ont donc permis de constater que les usagers du réseau routier sont relativement satisfaits de l'état des autoroutes, mais qu'ils le sont beaucoup moins à l'égard des routes numérotées, des routes rurales et des routes gravelées.

En outre, ils sont plutôt critiques à l'égard des aspects spécifiques de l'état des routes: présence de trous, bosses, fissures, ornières etc... Par ailleurs, on note que l'insatisfaction croît avec l'usage. En d'autres termes, les plus gros usagers (plus de 50 000 km par année) ont tendance à être plus insatisfaits à l'égard de l'état de réseau.

Bien que la satisfaction à l'égard de l'état des routes soit mitigée, on observe que les usagers ne ressentent pas beaucoup d'insécurité face au réseau, du moins en ce qui a trait à sa structure. En fait, c'est le comportement des autres conducteurs qui provoque le plus d'insécurité. Les facteurs humains, la vitesse notamment, sont perçus comme les plus importantes causes d'accidents et ce, pour tous les types de route.

En somme, ce n'est pas l'entretien ou la qualité du réseau qui crée de l'insécurité, mais bien la façon de se comporter des autres conducteurs et les facteurs humains en général.

Cependant, certains réclament que la limite de vitesse soit relevée sur les autoroutes. Il s'agit surtout de conducteurs jeunes, c'est à dire qui détiennent leur permis de conduire depuis peu de temps, et qui se sentent en confiance sur les routes. Il s'agit en somme de conducteurs à risque qui agiront sans grande prudence si la limite de vitesse est augmentée.

Quant aux différents aspects de la signalisation, on remarque que c'est l'éclairage qui est perçu le plus négativement par les usagers, surtout en ce qui concerne les routes rurales et les routes numérotées. Les autres éléments de la signalisation ne semblent pas préoccuper les usagers outre mesure.

En somme, les usagers réclament surtout des interventions au niveau de l'entretien des routes secondaires, et au niveau du comportement des autres conducteurs. En fait, cela se confirme par le choix que font les usagers des priorités que devrait adopter le Ministère: l'entretien et la réparation des voies existantes.

Notons enfin que la méthodologie adoptée pour mener ces deux enquêtes (sondage postal) apparaît très valable pour ce type d'étude. Les taux de réponse obtenus (au delà de 50%) permettent d'assurer une représentativité adéquate de l'échantillon et par conséquent, une fiabilité au niveau des résultats obtenus. Ces résultats nous portent donc à croire que le Ministère pourrait trouver avantage à avoir recours à une telle approche pour ses futurs mandats de recherche.

Annexe 1

QUESTIONNAIRE

VOIRE EXPERIENCE DE CONDUITE

1

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

#1 \bar{X} =18.5 année(s) #2 \bar{X} = 18.5

1

(10)

(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	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<u> P </u>

	Usage régulier		Usage occasionnel		Usage principal	
	%		%			
	#1	#2	#1	#2		
• Automobile	82.4	82.6	14.2	13	<u> </u>	(13)
• Camionnette légère	13.6	14.1	23.3	23.2	<u> </u>	(14)
• Camion	5.3	4.8	10.9	10.1	<u> </u>	(15)
• Motocyclette	2.4	2.7	10.2	9.0	<u> </u>	(16)
• Autres : _____ (Spécifier)	2.1	2.2	4.8	4.3	<u> </u>	(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)

#1 \bar{X} =19 307 km

#2 \bar{X} = 21 598

(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%

	#1	#2	
• Pour vous rendre et revenir du travail	<u>30</u> %	30%	(23-24)
• Pour le travail proprement dit (dans le cadre de votre travail)	<u>15</u> %	15%	(25-26)
• Pour vos loisirs et autres usages personnels	<u>54</u> %	55%	(27-28)
Total:	<u>100 %</u>		

- 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%

	#1	#2	
• Autoroutes	<u>30.4</u> %	31.1%	(29-30)
• Routes numérotées	<u>25.8</u> %	25.3%	(31-32)
• Routes rurales	<u>12.1</u> %	11.1%	(33-34)
• Rues de villes ou de villages	<u>31.7</u> %	32.5%	(35-36)
Total:	<hr/> 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 OÙ ELLES PASSENT (EX. ENTRE TELLE OU TELLE MUNICIPALITE).

#1 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)

#2 a) Autoroutes #10:17.1% #40:47.6% #15:29% (37-39)

#55:7.3% #20:66.8% #640:11.5% (40-42)

#30:7.0% (43-45)

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

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

(52-54)

#2 b) Routes numérotées #112:7.9% #132:29.2% #116:11.9% (46-48)

#138:28.1% 117:16.7% (49-51)

(52-54)

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

• Oui #1=45% #2=44% (55)

• Non #1=55% #2=56% -> PASSEZ A LA QUESTION 6

d) Environ quelle distance parcourez-vous annuellement sur des routes gravelées?

(Vous pouvez répondre en kilomètres ou en milles)

#1 \bar{X} = 1477 km #2 \bar{X} = 1898 (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 dangeueuses, ni dangereuses ni sécuritaires, assez sécuritaires ou très sécuritaires.

COCHEZ UNE SEULE CASE POUR CHAQUE ROUTE

	très dangereuses		assez dangereuses		+ - %	assez sécuritaires		très sécuritaires			
	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2	% #1		#2
• Autoroutes (no. inférieur à 100 ou supérieur à 399)	1	1	11	11	14	15	61	60	13	13	(61)
• Routes numérotées. (no. entre 100 et 399)	6	6	28	26	31	31	34	37	1	1	(62)
• Routes rurales ... (Routes non-numérotées autres que rues et ruelles de villes ou villages)	8	8	32	30	33	33	26	28	1	1	(63)

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

- Autoroutes Voir liste _____ (64-65)
 _____ (66-67)
- Routes numérotées Voir liste _____ (68-69)
 _____ (70-71)
- Routes rurales Voir liste _____ (72-73)
 _____ (74-75)

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...

- . 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 PARENTHÈSE 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.

(10)

SOURCE D'INSÉCURITÉ :	Sur les Autoroutes		Sur les routes numérotées		Sur les routes rurales		
	\bar{x} #1	\bar{x} #2	\bar{x} #1	\bar{x} #2	\bar{x} #1	\bar{x} #2	
• La manière dont les routes sont construites (pentes, courbes, accotements)	(2.7)	(2.6)	(2.0)	(2.0)	(2.0)	(2.0)	(11-13)
• La qualité de la surface de roulement (absence ou présence de trous, fissures)	(2.1)	(2.1)	(1.7)	(1.7)	(1.7)	(1.8)	(14-16)
• L'entretien effectué pendant l'hiver	(1.9)	(1.9)	(1.7)	(1.7)	(1.7)	(1.7)	(17-19)
• La signalisation routière (panneaux)	(2.5)	(2.4)	(2.3)	(2.3)	(2.3)	(2.3)	(20-22)
• La qualité de l'éclairage	(2.5)	(2.4)	(2.3)	(2.2)	(2.3)	(2.3)	(23-25)
• Les entrées et sorties des <u>autoroutes</u>	(1.9)	(1.9)					(26)
• Le marquage des chaussées (lignes blanches)	(2.1)	(2.1)	(1.8)	(1.9)	(2.0)	(2.1)	(27-29)
• Les difficultés de dépassement	(2.8)	(2.8)	(1.9)	(2.0)	(2.2)	(2.2)	(30-32)
• Les difficultés à obtenir du secours en cas d'urgence.	(2.0)	(2.0)	(2.1)	(2.0)	(2.2)	(2.1)	(33-35)
• La qualité de la surveillance policière	(2.4)	(2.4)	(2.3)	(2.3)	(2.4)	(2.4)	(36-38)
• La manière de se comporter des autres conducteurs	(1.7)	(1.7)	(1.5)	(1.6)	(1.6)	(1.6)	(39-41)
• La présence des véhicules lourds (camions, autobus) ..	(2.4)	(2.4)	(2.1)	(2.1)	(2.2)	(2.2)	(42-44)
• L'état des véhicules	(2.0)	(2.0)	(2.0)	(2.0)	(2.0)	(2.1)	(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		
	%		%		%		%		
	#1	#2	#1	#2	#1	#2	#1	#2	
... assez larges	13	11	43	46	35	35	9	8	(48)
... en bon état	11	12	59	58	25	24	6	6	(49)

10 SUR LES AUTOROUTES :

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

SI VOUS AVEZ DIT "TRES BON", PASSEZ A LA QUESTION 11

- ... Très bon #1=24%, #2=26%→
- ... Assez bon #1=41%, #2=40%
- ... Moyen#1=25%, #2=26%
- ... Mauvais ..#1=9%, #2=6%
- ... Très mauvais #1=1%, #2=1%

(50)

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

	Beaucoup		Passablement		Peu		Pas du tout		#2
	#1	#2	#1	#2	#1	#2	#1	#2	
... de trous, de bosses ou de fissures	24	21	47	45	28	34	1	1	(51)
... d'ornières (roulières) (deux creux parallèles dans le sens de la route causés par le passage des pneus de camions)	27	29	34	35	31	29	8	7	(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 #1= 3% #2= 2%
- Assez bonne #1=42% #2=41%
- Moyenne #1=44% #2=47%
- Mauvaise #1= 9% #2= 9%
- Très mauvaise #1= 2% #2= 3%

(53)

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

Voir liste

(54-55)

(56-57)

11 SUR LES ROUTES NUMÉROTÉES :

a) Diriez-vous que l'état des routes nummérotes que vous utilisez le plus souvent est ...

- Très bon#1= 8%, #2=11% ---->
- Assez bon ...#1=27%, #2=30%
- Moyen#1=40%. #2=43%
- Mauvais#1=21%, #2=14%
- Très mauvais #1= 5%, #2= 3%

SI VOUS AVEZ DIT "TRES BON", PASSEZ A LA QUESTION 12

(58)

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

	Beaucoup		Passablement		Peu		Pas du tout		
	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2	
... de trous, de bosses ou de fissures	43	32	44	48	13	20	—	1	(59)
... d'ornières (routières) ou de fissures	31	25	43	44	24	29	2	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= 1%, #2= 1%
- Assez bonne #1=28%, #2=29%
- Moyenne #1=54%, #2=53%
- Mauvaise #1=14%, #2=14%
- Très mauvaise #1= 5%, #2= 3%

(61)

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

Voir liste

(62-63)

(64-65)

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 le plus souvent est ...

- Très bon #1= 9%, #2=11%
- Assez bon #1=19%, #2=21%
- Moyen #1=41%, #2=43%
- Mauvais #1=23%, #2=20%
- Très mauvais #1= 8%, #2= 6%

SI VOUS AVEZ DIT "TRES BON", PASSEZ A LA QUESTION 13

(66)

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

	Beaucoup		Passablement		Peu		Pas du tout	
	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2
... de trous, de bosses ou de fissures	44	39	46	46	10	15	---	—
... d'ornières (routières)..... ou de fissures	33	28	44	44	21	26	2	2

(67)

(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= 1%, #2= 1%
- Assez bonne #1=19%, #2=23%
- Moyenne #1=56%, #2=53%
- Mauvaise #1=19%, #2=19%
- Très mauvaise #1= 5%, #2= 4%

(69)

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

Voir liste

(70-71)

(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 gravellées que vous utilisez est ...

... Très bon #1= 9%, #2= 9% →
 ... Assez bon #1=22%, #2=21%
 ... Moyen #1=34%, #2=36%
 ... Mauvais #1=25%, #2=24%
 ... Très mauvais #1=10%, #2=10%

SI VOUS AVEZ DIT "TRES BON",
PASSEZ A LA QUESTION 14

(74)

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

	Beaucoup		Passablement		Peu		Pas du tout		
	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2	
... de trous ou de bosses	47	45	41	41	12	14	—	—	(75)
... de poussière	63	58	30	33	7	9	—	—	(76)

LA SIGNALISATION ROUTIERE

3

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.

(10)

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 REPOSE 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 <u>nombre</u> de panneaux de signalisation pour indiquer les <u>dangers</u> de la route	#1 7.6 /10 #2 7.5 /10	#1 6.5 /10 #2 6.6 /10	#1 5.4 /10 #2 5.7 /10
• Le <u>nombre</u> de panneaux de signalisation pour indiquer la <u>direction</u> à prendre (itinéraire)	#1 7.8 /10 #2 7.7 /10	#1 6.9 /10 #2 6.8 /10	#1 5.9 /10 #2 5.8 /10
• Le <u>nombre</u> de panneaux de signalisation pour indiquer la présence de <u>travaux</u>	#1 8.1 /10 #2 7.8 /10	#1 7.2 /10 #2 7.1 /10	#1 6.5 /10 #2 6.4 /10
• La <u>visibilité</u> des panneaux pendant la <u>journee</u>	#1 8.5 /10 #2 8.4 /10	#1 8.0 /10 #2 8.0 /10	#1 7.4 /10 #2 7.4 /10
• La <u>visibilité</u> des panneaux pendant la <u>nuit</u>	#1 7.6 /10 #2 7.5 /10	#1 6.6 /10 #2 6.6 /10	#1 5.8 /10 #2 5.8 /10
• La facilité de compréhension des <u>messages</u> apparaissant sur ces panneaux	#1 8.2 /10 #2 8.1 /10	#1 7.9 /10 #2 7.8 /10	#1 7.5 /10 #2 7.6 /10
• La visibilité des <u>lignes</u> sur la chaussée pendant la <u>journee</u>	#1 7.7 /10 #2 8.2 /10	#1 6.7 /10 #2 7.5 /10	#1 5.8 /10 #2 6.7 /10
• La visibilité des <u>lignes</u> sur la chaussée pendant la <u>nuit</u>	#1 6.8 /10 #2 7.2 /10	#1 5.7 /10 #2 6.3 /10	#1 4.8 /10 #2 5.5 /10
• <u>L'éclairage</u>	#1 7.4 /10 #2 7.3 /10	#1 5.7 /10 #2 5.9 /10	#1 4.7 /10 #2 4.9 /10

(11) (12) (13)

(14) (15) (16)

(17) (18) (19)

(20) (21) (22)

(23) (24) (25)

(26) (27) (28)

(29) (30) (31)

(32) (33) (34)

(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		
	%		%		%		
	#1	#2	#1	#2	#1	#2	
... les autoroutes.....	3	3	59	58	37	39	(38)
... les routes numérotées ..	7	7	82	83	11	10	(39)
... les routes rurales	16	16	79	79	5	6	(40)

VOIRE APPRECIATION DE L'ENTRETIEN D'HIVER

16

En pensant à l'hiver dernier, 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		
	%		%		%		%		%		
	#1	#2	#1	#2	#1	#2	#1	#2	#1	#2	
• les autoroutes	28	26	54	58	15	13	2	2	1	1	(41)
• les routes numérotées	12	9	46	47	34	35	7	7	1	1	(42)
• les routes rurales .	6	6	27	26	43	44	18	18	6	6	(43)

17

Quel est votre niveau de satisfaction concernant les opérations de déneigement et de déglacage 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		
	%		%		%		%		%		
	#1	#2	#1	#2	#1	#2	#1	#2	#1	#2	
• Rapidité de déneigement	<input type="checkbox"/> 19	17	<input type="checkbox"/> 59	61	<input type="checkbox"/> 15	17	<input type="checkbox"/> 6	4	<input type="checkbox"/> 1	1	(44)
• Rapidité d'application du sel ou du sable	<input type="checkbox"/> 13	12	<input type="checkbox"/> 46	47	<input type="checkbox"/> 25	26	<input type="checkbox"/> 13	12	<input type="checkbox"/> 3	3	(45)
• Sécurité dans l'exécution des opérations pour les usagers	<input type="checkbox"/> 12	12	<input type="checkbox"/> 55	55	<input type="checkbox"/> 24	23	<input type="checkbox"/> 8	8	<input type="checkbox"/> 1	2	(46)
• Efficacité des opérations	<input type="checkbox"/> 12	12	<input type="checkbox"/> 60	61	<input type="checkbox"/> 20	21	<input type="checkbox"/> 7	5	<input type="checkbox"/> 1	1	(47)

18

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

	<u>SEL</u>	<u>SABLE</u>	
• Trop	#1=27%, #2=29%	• Trop	#1= 5%, #2= 6% (48)
• Juste assez	#1=47%, #2=47%	• Juste assez	#1=33%, #2=33%
• Pas assez	#1=20%, #2=19%	• Pas assez	#1=52%, #2=53% (49)
• Je ne sais pas	#1=6%, #2=5%	• Je ne sais pas	#1=10%, #2= 7%

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 #1=66%, #2=66%
- Non #1=34%, #2=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?

#1 $\bar{X}=1.3$ fois
#2 $\bar{X}=1.3$

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		
	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2	
• L'accessibilité au service (lignes occupées) ou le temps mis à répondre	26	26	63	62	10	10	1	3	(52)

• La pertinence ou la qualité des informations qu'on vous a données	38	42	53	50	8	7	1	1	(53)
---	----	----	----	----	---	---	---	---	------

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 ..#1=25%, #2=36%
- Parfois ..#1=47%, #2=41%
- Rarement .#1=25%, #2=21%—>
- Jamais ...#1= 3%, #2= 2%—>

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#1=40%, #2=40%
- Non#1=60%, #2=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	#1	37%	#1	63%
	#2	42%	#2	58%
... la télévision ou la radio	#1	79%	#1	21%
	#2	84%	#2	16%

(56-57)

... autre (spécifiez) : _____

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

	OUI		+ou-		NON		
	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2	
... vous a été utile	83	81	15	17	2	2	(58)
... vous a permis de savoir à l'avance la nature des travaux	72	64	22	28	6	9	(59)
... vous a incité à modifier votre itinéraire ou votre horaire de déplacement	65	69	23	18	12	13	(60)
... a été exacte et fiable	63	59	34	34	3	6	(61)

21

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

- Souvent .#1=24%, #2=30% (62)
- Parfois .#1=39%, #2=38%
- Rarement #1=31%, #2=26%
- Jamais ..#1= 6%, #2= 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. <u>Voir liste</u> _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(11-12) (13)
2. <u>Voir liste</u> _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(14-15) (16)
3. <u>Voir liste</u> _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(17-18) (19)

23

A votre avis, si on souhaite 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

	#1	#2	
... aux travaux de réparation ou de reconstruction des routes et des autoroutes	<input type="text" value="2.2"/>	2.2	(20)
... à la construction de nouvelles routes	<input type="text" value="2.7"/>	2.6	(21)
... aux prolongements du métro	<input type="text" value="2.5"/>	2.5	(22)
... à l'amélioration du service de transport en commun en surface (autobus, train...)	<input type="text" value="2.5"/>	2.7	(23)
... autre priorité (SPECIFIER) : <u>Voir liste.</u>			(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		
	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2	
• Augmentation du nombre de ponts entre les rives nord et sud et l'île de Montréal.	54	53	30	31	13	13	3	3	(26)
• Mesures visant à décourager l'utilisation des autos au centre-ville	31	29	33	39	28	24	8	9	(27)
• Création de voies réservées d'autobus	40	37	41	43	16	18	3	2	(28)
• Amélioration importante du service de transport en commun	52	50	38	37	9	13	1	1	(29)
• Amélioration de la synchronisation des feux de circulation	50	52	37	36	12	11	2	2	(30)
• Étalement des heures d'entrée et de sortie au travail	40	35	39	41	18	22	3	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 .#1=20%, #2=16%
- Parfois .#1=41%, #2=41%
- Rarement #1=28%, #2=29%
- Jamais ..#1=11%, #2=15%-->

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		
	%		%		%		
	#1	#2	#1	#2	#1	#2	
• L'aménagement des routes	26	21	48	49	26	30	(12)
• L'entretien du gazon	26	26	41	41	33	33	(13)
• La propreté	37	32	43	47	20	21	(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 .#1=15%, #2=17%
- Parfois .#1=44%, #2=41%
- Rarement #1=30%, #2=33%
- Jamais ..#1=11%, #2=10%

(15)

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

- Très satisfait ...#1=24%, #2=22%
- Assez satisfait ..#1=68%, #2=69%
- Assez insatisfait #1= 6%, #2= 6%
- Très insatisfait .#1= 2%, #2= 2%

(16)

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

	très satisfait		assez satisfait		+ -		insatisfait		très insatisfait		
	%		%		%		%		%		
	#1	#2	#1	#2	#1	#2	#1	#2	#1	#2	
• Le nombre de haltes disponibles..	16	15	50	49	18	18	13	14	3	4	(17)
• La propreté et l'entretien des lieux	18	16	52	53	19	19	8	9	3	4	(18)
• La sécurité	21	19	53	53	18	21	7	5	1	2	(19)
• La qualité des services offerts ...	12	12	48	48	27	26	9	10	3	3	(20)

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#1=22%, #2=21%

(21)

• C'est acceptable ..#1=78%, #2=79%

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

	OUI		+ ou -		NON		
	% #1	#2	% #1	#2	% #1	#2	
... nuit à votre concentration	14	13	21	22	65	65	(22)
... est une cause d'accident pour les automobilistes	14	12	29	31	58	57	(23)
... est utile, en autant qu'elle informe des services disponibles à proximité	76	77	16	15	8	8	(24)
... est désagréable et inutile	11	10	22	20	65	70	(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. NOIEZ QU'ON NE PEUT AVOIR LE MEME CHIFFRE DANS DEUX CASES DIFFERENTES.

	#1	#2	
• Construire de nouvelles routes ou prolonger des routes déjà existantes	3.9	3.6	(26)
• Élargir les routes, augmenter le nombre de voies sur certaines routes	2.8	2.7	(27)
• Réparer et entretenir les routes (pavage, fissures, bosses, trous...)	1.9	2.0	(28)
• Améliorer la signalisation sur panneaux	4.6	4.6	(29)
• Procéder plus régulièrement au marquage (lignes blanches) des chaussées	3.7	4.1	(30)
• Améliorer l'entretien d'hiver (dénégement et déglacage des routes)	3.9	3.8	(31)
• veuillez mentionner toute autre amélioration qui vous semblerait importante:			
<u>Voir liste.</u>			(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 #1=57%, #2=61 (36)
- ... devrait réduire le budget#1= 1%, #2=0.4%
- ... devrait maintenir le budget à son niveau actuel ..#1=27%, #2=24%
- ... je ne sais pas#1=15%, #2=15%

30

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

COCHEZ UNE SEULE CASE

- | | #1 | #2 | |
|---|-----|-----|------|
| ... d'une augmentation générale des impôts | 24% | 22% | (37) |
| ... d'une augmentation des taxes spécifiques
(ex. sur le carburant, les droits d'immatriculations) | 43% | 38% | |
| ... d'une augmentation du déficit (emprunts) | 15% | 18% | |
| ... des budgets d'autres secteurs (santé, éducation) | 10% | 14% | |
| ... autres solutions | 8% | 8% | |

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
• Masculin58% • Féminin42% (42)

MERCI DE VOTRE COLLABORATION

MENTIONS (phase 2)

Autoroutes utilisees

		DUMMY1	
		.00	
		N	%
AUTOR			
1		2	.1%
5		32	1.7%
10		323	17.1%
11		5	.3%
13		211	11.2%
15		548	29.0%
16		1	.0%
17		4	.2%
19		17	.9%
20		1261	66.8%
21		1	.0%
22		1	.0%
23		1	.0%
25		91	4.8%
28		1	.0%
30		132	7.0%
31		13	.7%
32		1	.0%
35		9	.5%
37		2	.1%
40		898	47.6%
46		1	.0%
50		41	2.2%
51		6	.3%
52		2	.1%
55		138	7.3%
69		1	.0%
70		13	.7%
73		112	5.9%
75		4	.2%
79		0	.0%
87		1	.0%
90		1	.0%
93		1	.0%
95		1	.0%
99		1	.0%
104		2	.1%
112		3	.2%
116		1	.0%
117		1	.0%
132		1	.0%

(continued)

Autoroutes utilisees

	DUMMY1	
	.00	
	N	%
138	1	.0%
158	1	.0%
173	1	.0%
185	1	.1%
200	2	.1%
372	1	.0%
400	2	.1%
401	18	.9%
402	0	.0%
410	2	.1%
417	20	1.1%
440	160	8.5%
443	1	.1%
520	7	.4%
540	9	.5%
550	28	1.5%
555	1	.0%
573	4	.2%
620	1	.0%
640	216	11.5%
740	10	.5%
755	16	.8%
901	1	.0%
955	2	.1%
Autre	19	1.0%

Routes numerotees utilisees

	DUMMY1	
	N	%
		.00
ROUTES		
1.....	2	.1%
2.....	2	.1%
16.....	1	.0%
20.....	1	.0%
25.....	3	.2%
31.....	2	.1%
35.....	1	.0%
40.....	2	.1%
51.....	1	.0%
55.....	3	.1%
68.....	1	.0%
73.....	3	.2%
81.....	3	.2%
98.....	1	.0%
101.....	22	1.3%
103.....	0	.0%
104.....	22	1.2%
105.....	35	2.0%
107.....	1	.1%
108.....	29	1.6%
109.....	4	.2%
110.....	2	.1%
111.....	22	1.2%
112.....	139	7.9%
113.....	9	.5%
114.....	1	.0%
115.....	1	.0%
116.....	209	11.9%
117.....	296	16.7%
118.....	4	.2%
120.....	1	.1%
121.....	2	.1%
122.....	34	1.9%
123.....	2	.1%
125.....	91	5.1%
128.....	1	.1%
131.....	41	2.3%
132.....	515	29.2%
133.....	27	1.5%
134.....	7	.4%
135.....	2	.1%

(continued)

Routes numerotees utilisees

	DUMMY1	
	N	%
137	25	1.5%
138	496	28.1%
139	53	3.0%
140	2	.1%
141	7	.4%
142	1	.0%
143	32	1.8%
144	1	.0%
147	10	.5%
148	147	8.3%
150	1	.0%
151	1	.0%
153	5	.3%
155	38	2.1%
157	18	1.0%
158	83	4.7%
159	8	.4%
161	30	1.7%
162	4	.2%
167	3	.2%
168	2	.1%
169	44	2.5%
170	55	3.1%
171	3	.1%
172	21	1.2%
173	50	2.8%
175	95	5.4%
176	1	.0%
178	5	.3%
185	15	.9%
187	1	.0%
189	0	.0%
191	1	.0%
192	0	.0%
195	6	.4%
196	1	.0%
197	2	.1%
198	5	.3%
199	4	.2%
201	20	1.1%
202	16	.9%
204	25	1.4%

(continue)

Routes numerotees utilisees

	DUMMY1	
	.00	
	N	%
205.....	2	.1%
206.....	1	.1%
207.....	5	.3%
208.....	1	.0%
209.....	8	.5%
210.....	1	.0%
212.....	4	.2%
214.....	3	.2%
215.....	1	.1%
216.....	12	.7%
217.....	5	.3%
218.....	12	.7%
219.....	11	.6%
220.....	7	.4%
221.....	7	.4%
222.....	5	.3%
223.....	16	.9%
224.....	1	.1%
225.....	1	.0%
226.....	3	.2%
227.....	1	.1%
229.....	5	.3%
230.....	5	.3%
231.....	2	.1%
232.....	16	.9%
234.....	1	.0%
235.....	7	.4%
236.....	1	.0%
237.....	1	.0%
239.....	1	.1%
241.....	11	.6%
243.....	10	.6%
245.....	3	.2%
247.....	4	.2%
249.....	6	.4%
253.....	1	.0%
255.....	7	.4%
257.....	1	.0%
261.....	4	.2%
263.....	4	.2%
265.....	17	1.0%
267.....	3	.2%

Routes numerotees utilisees

	DUMMY1	
	.00	
	N	%
269	14	.8%
271	10	.6%
273	4	.2%
275	7	.4%
276	1	.0%
277	15	.9%
279	6	.4%
281	1	.0%
283	4	.2%
285	2	.1%
286	1	.0%
289	5	.3%
291	3	.2%
293	2	.1%
295	2	.1%
296	1	.1%
297	2	.1%
298	3	.2%
299	2	.1%
300	1	.1%
301	2	.1%
304	4	.2%
305	1	.1%
306	2	.1%
307	14	.8%
309	9	.5%
311	2	.1%
312	1	.0%
313	3	.2%
317	2	.1%
321	9	.5%
323	5	.3%
325	3	.2%
327	10	.6%
329	14	.8%
333	1	.0%
335	41	2.3%
337	26	1.5%
338	10	.6%
339	4	.2%
340	6	.4%
341	18	1.0%

(continued)

Routes numerotees utilisees

	DUMMY1	
	N	%
342.....	9	.5%
343.....	21	1.2%
344.....	23	1.3%
345.....	2	.1%
346.....	2	.1%
347.....	2	.1%
348.....	4	.2%
349.....	3	.2%
350.....	3	.1%
351.....	4	.2%
352.....	4	.2%
353.....	1	.0%
354.....	2	.1%
355.....	3	.2%
358.....	4	.2%
359.....	2	.1%
360.....	5	.3%
361.....	1	.0%
362.....	7	.4%
363.....	1	.1%
364.....	10	.6%
365.....	7	.4%
366.....	7	.4%
367.....	3	.1%
368.....	2	.1%
369.....	6	.3%
370.....	3	.2%
371.....	2	.1%
372.....	9	.5%
376.....	1	.1%
381.....	1	.1%
382.....	0	.0%
385.....	0	.0%
386.....	2	.1%
388.....	0	.0%
389.....	4	.2%
390.....	0	.0%
391.....	3	.2%
393.....	4	.2%
396.....	0	.0%
397.....	2	.1%
399.....	1	.1%

(continued)

Routes numerotees utilisees

	DUMMY1	
	.00	
	N	%
401.....	3	.2%
410.....	2	.1%
440.....	21	1.2%
450.....	1	.0%
520.....	8	.4%
540.....	1	.0%
550.....	1	.0%
638.....	0	.0%
640.....	18	1.0%
977.....	1	.1%
Autre.....	54	3.1%

Causes accidents autoroutes

	DUMMY1	
	.00	
	N	%
CAUSES		
Entretien routes autoroutes.....	19	1.0%
Entretien en hiver.....	61	3.2%
Qualite. etat. chaussee.....	149	7.9%
Lignes presque invisibles.....	7	.4%
Conception routes autoroutes.....	13	.7%
Eclairage.....	36	1.9%
Manque de voies.....	10	.5%
Etroitesse.....	5	.2%
Entres sorties echangeurs.....	85	4.5%
Accotements.....	9	.5%
Courbe routes sinueuses.....	13	.7%
Intersections.....	9	.5%
Panneaux de signalisation.....	49	2.6%
Surveillance policiere.....	21	1.1%
Vitesse permise.....	20	1.1%
Etat de l'automobiliste.....	4	.2%
Ivresse au volant.....	217	11.5%
Fatigue, sommeil.....	75	4.0%
Erreurs humaines.....	23	1.2%
Distraction, inattention.....	152	8.1%
Erreurs specifiques.....	13	.7%
Mauvais conductuers.....	51	2.7%
Conduite dangereuse.....	30	1.6%
Vitesse du conducteur.....	1085	57.6%
Negligence.....	126	6.7%
Manque de civisme.....	34	1.8%
Meconnaissance code route.....	86	4.5%
Depassements.....	91	4.8%
Changements de voies.....	75	4.0%
Etat des vehicules.....	9	.5%
Pannes.....	11	.6%
Circulation/traffice.....	52	2.8%
Vehicules lourds.....	37	1.9%
Machinerie agricole.....	2	.1%
Conditions climatiques.....	132	7.0%
Rien en particulier.....	7	.3%
Autres.....	37	1.9%

Causes accidents routes numerotees

	DUMMY1	
	.00	
	N	%
CAUSES		
Entretien routes autoroutes.....	41	2.2%
Entretien en hiver.....	48	2.6%
Qualite, etat, chaussee.....	211	11.4%
Lignes presque invisibles.....	16	.9%
Conception routes autoroutes.....	43	2.3%
Eclairage.....	61	3.3%
Manque de voies.....	36	2.0%
Etroitesse.....	58	3.1%
Entres sorties echangeurs.....	27	1.4%
Accotements.....	14	.7%
Courbe routes sinueuses.....	190	10.3%
Intersections.....	15	.8%
Panneaux de signalisation.....	103	5.6%
Surveillance policiere.....	18	1.0%
Vitesse permise.....	11	.6%
Etat de l'automobiliste.....	4	.2%
Ivresse au volant.....	242	13.1%
Fatigue, sommeil.....	11	.6%
Erreurs humaines.....	10	.6%
Distraction, inattention.....	79	4.2%
Erreurs specifiques.....	6	.3%
Mauvais conducteurs.....	42	2.3%
Conduite dangereuse.....	24	1.3%
Vitesse du conducteur.....	820	44.2%
Negligence.....	94	5.1%
Manque de civisme.....	22	1.2%
Meconnaissance code route.....	71	3.8%
Depassements.....	281	15.1%
Changements de voies.....	26	1.4%
Etat des vehicules.....	3	.1%
Pannes.....	2	.1%
Circulation/traffic.....	57	3.1%
Vehicules lourds.....	24	1.3%
Velos/mobyettes.....	1	.1%
Machinerie agricole.....	4	.2%
Conditions climatiques.....	82	4.4%
Rien en particulier.....	6	.3%
Autres.....	31	1.7%

Causes accidents routes rurales

	DUMMY1	
	.00	
	N	%
CAUSES		
Entretien routes autoroutes.....	104	6.3%
Entretien en hiver.....	57	3.4%
Qualite. etat. chaussee.....	252	15.1%
Lignes presque invisibles.....	11	.7%
Conception routes autoroutes.....	16	1.0%
Eclairage.....	89	5.4%
Manque de voies.....	11	.7%
Etroitesse.....	144	8.7%
Entres sorties echangeurs.....	2	.1%
Accotements.....	28	1.7%
Courbe routes sinueuses.....	142	8.5%
Intersections.....	19	1.1%
Panneaux de signalisation.....	141	8.5%
Surveillance policiere.....	13	.8%
Vitesse permise.....	5	.3%
Etat de l'automobiliste.....	1	.1%
Ivresse au volant.....	194	11.6%
Fatigue, sommeil.....	6	.3%
Erreurs humaines.....	6	.3%
Distraction, inattention.....	121	7.3%
Erreurs specifiques.....	9	.6%
Mauvais conductuers.....	44	2.6%
Conduite dangereuse.....	14	.9%
Vitesse du conducteur.....	565	33.9%
Negligence.....	75	4.5%
Manque de civisme.....	12	.7%
Meconnaissance code route.....	80	4.8%
Depassements.....	83	5.0%
Changements de voies.....	9	.6%
Etat des vehicules.....	2	.1%
Pannes.....	0	.0%
Circulation/traffic.....	20	1.2%
Vehicules lourds.....	11	.6%
Velos/mobylettes.....	10	.6%
Machinerie agricole.....	29	1.7%
Conditions climatiques.....	47	2.8%
Rien en particulier.....	14	.9%
Autres.....	58	3.5%

Ameliorations souhaitees sur Autoroutes

	DUMMY1	
	.00	
	N	%
AMELIORE		
Meilleur entretien.....	34	3.1%
Meil. entretien hiver.....	32	2.9%
Ameliorer etat chaussee.....	399	36.5%
Refaire les lignes.....	38	3.5%
Meilleure conception.....	45	4.2%
Meilleur eclairage.....	92	8.4%
Ajouter des voies.....	71	6.5%
Elargir les routes.....	32	2.9%
Ameliorer entrees/sorties.....	133	12.1%
Ameliorer accotements.....	43	4.0%
Adoucir les courbes.....	27	2.4%
Ameliorer les Intersections.....	1	.1%
Davantage panneaux signalisation.....	104	9.5%
Services publics.....	70	6.4%
Surveillance policiere.....	40	3.7%
Limites vitesse a modifier.....	51	4.7%
Aucun.....	65	5.9%
Autres.....	143	13.1%

Améliorations souhaitées sur Routes numérotées

	DUMMY1	
	.00	
	N	%
AMELIORE		
Meilleur entretien.....	50	4.0%
Meil. entretien hiver.....	48	3.8%
Améliorer état chaussée.....	491	39.4%
Refaire les lignes.....	93	7.4%
Meilleure conception.....	40	3.2%
Meilleur éclairage.....	143	11.4%
Ajouter des voies.....	86	6.9%
Élargir les routes.....	119	9.5%
Améliorer entrées/sorties.....	14	1.1%
Améliorer accotements.....	142	11.4%
Adoucir les courbes.....	138	11.0%
Améliorer les Intersections.....	8	.7%
Davantage panneaux signalisation.....	124	9.9%
Services publics.....	22	1.7%
Surveillance policière.....	44	3.5%
Limites vitesse à modifier.....	16	1.3%
Aucun.....	39	3.1%
Autres.....	87	7.0%

Améliorations souhaitées sur routes rurales

	DUMMY1	
	.00	
	N	%
AMELIORE		
Meilleur entretien.....	85	8.2%
Meil. entretien hiver.....	41	4.0%
Améliorer état chaussée.....	463	44.5%
Refaire les lignes.....	58	5.6%
Meilleure conception.....	26	2.5%
Meilleur éclairage.....	109	10.4%
Ajouter des voies.....	12	1.1%
Élargir les routes.....	126	12.1%
Améliorer entrées/sorties.....	2	.2%
Améliorer accotements.....	95	9.2%
Adoucir les courbes.....	116	11.2%
Améliorer les Intersections.....	7	.6%
D'avantage panneaux signalisation.....	114	10.9%
Services publics.....	1	.1%
Surveillance policière.....	24	2.3%
Limites vitesse à modifier.....	14	1.4%
Aucun.....	41	3.9%
Autres.....	69	6.6%

Elements connus du plan de transport

	N	%
ELEMENT		
Entre/rep. routes.....	123	23.5%
Entre/rep. ponts.....	23	4.5%
Consts/prolong routes/autor.....	115	22.0%
Rep autoroute metropo.....	222	42.4%
Fermeture metropolitaine.....	15	2.9%
Tunnel sous metropoli.....	48	9.1%
Refection rampes metrop.....	32	6.1%
Autor.2-20 echan.turcot.....	26	4.9%
Autoroute 19.....	4	.7%
Autoroute 25.....	27	5.2%
Autoroute 30 rive sud.....	47	8.9%
Autoroute 15 Laurentide.....	1	.2%
Autoroute 4-40 Laval.....	37	7.1%
Autoroute 13 Mirabel.....	18	3.5%
Autoroute Ville-Marie.....	32	6.1%
Autoroute Decarie.....	7	1.2%
Autre Autor/routes.....	19	3.6%
Stationnement limite.....	8	1.5%
Construction ponts.....	19	3.7%
Rive nord.....	24	4.5%
Rive sud.....	15	2.8%
Amelio.trans. commun.....	73	14.0%
Prolongement metro.....	93	17.7%
Voies reservees.....	21	4.1%
Amenagement trains.....	8	1.6%
Co-voiturage.....	10	1.8%
Trop long.....	14	2.7%
Trop repartitions,congés.....	11	2.0%
Autres critiques.....	12	2.3%
Autres.....	88	16.7%

C22R Element connu plan de transport MTQ (1)

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Connait un element	1	520	25.9	55.6	55.6
Ne connait pas	2	415	20.6	44.4	100.0
	.	1076	53.5	MISSING	
	TOTAL	2012	100.0	100.0	

Mean	1.444	Std Err	.016	Median	1.000
Mode	1.000	Std Dev	.497	Variance	.247
Kurtosis	-1.953	S E Kurt	.160	Skewness	.226
S E Skew	.080	Range	1.000	Minimum	1.000
Maximum	2.000	Sum	1350.786		

Valid Cases 936 Missing Cases 1076

C22 Element connu plan de transport MTQ (1)

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Entre/rep. routes	1	43	2.1	8.2	8.2
Entre/rep. ponts	2	8	.4	1.5	9.8
Consts/prolong route	3	54	2.7	10.4	20.1
Rep autoroute metrop	10	164	8.2	31.7	51.8
Fermeture metropolit	11	7	.3	1.3	53.1
Tunnel sous metropol	12	22	1.1	4.1	57.2
Refection rampes met	13	17	.9	3.4	60.6
Autor.2-20 echan.tur	21	10	.5	2.0	62.6
Autoroute 25	23	5	.2	.9	63.5
Autoroute 30 rive su	24	17	.8	3.3	66.7
Autoroute 4-40 Laval	26	6	.3	1.2	67.9
Autoroute 13 Mirabel	27	6	.3	1.2	69.2
Autoroute Ville-Mari	28	13	.6	2.5	71.6
Autoroute Decarie	29	3	.2	.6	72.2
Autre Autor/routes	30	1	.0	.2	72.4
Stationnement limite	40	3	.2	.6	73.0
Construction ponts	50	4	.2	.8	73.8
Rive nord	51	8	.4	1.5	75.3
Rive sud	52	3	.2	.7	75.9
Amelio.trans. commun	60	31	1.6	6.0	82.0
Prolongement metro	61	34	1.7	6.6	88.6
Voies reservees	62	9	.4	1.7	90.3
Amenagement trains	63	3	.1	.5	90.8
Co-voiturage	64	5	.2	.9	91.7
Trop long	71	3	.2	.7	92.4
Trop repartitions,cong	72	6	.3	1.1	93.5
Autres critiques	73	5	.2	.9	94.4
Autres	96	29	1.4	5.6	100.0
PR	99	1493	74.2	MISSING	

TOTAL 2012 100.0 100.0

Mean	26.291	Std Err	1.208	Median	10.000
Mode	10.000	Std Dev	27.540	Variance	758.433
Kurtosis	.107	S E Kurt	.214	Skewness	1.159
S E Skew	.107	Range	95.000	Minimum	1.000
Maximum	96.000	Sum	13653.731		

Valid Cases 519 Missing Cases 1493

Q22A Element 1 du plan MTQ

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Plutot favorable	1	406	20.2	78.5	78.5
Plutot defavorable	2	112	5.5	21.5	100.0
PR	9	1494	74.3	MISSING	
TOTAL		2012	100.0	100.0	

Mean	1.215	Std Err	.018	Median	1.000
Mode	1.000	Std Dev	.412	Variance	.169
Kurtosis	-.073	S E Kurt	.214	Skewness	1.388
S E Skew	.107	Range	1.000	Minimum	1.000
Maximum	2.000	Sum	629.440		

Valid Cases 518 Missing Cases 1494

D22 Element connu plan de transport HTQ (2)

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Entre/rep. routes	1	49	2.4	11.8	11.8
Entre/rep. ponts	2	12	.6	2.9	14.7
Consts/prolongs route	3	42	2.1	10.0	24.6
Rep autoroute metrop	10	42	2.1	10.2	34.8
Fermeture metropolit	11	6	.3	1.3	36.2
Tunnel sous metropol	12	20	1.0	4.8	41.0
Refection rampes met	13	12	.6	2.9	43.9
Autor.2-20 echan.tur	21	12	.6	3.0	46.9
Autoroute 19	22	4	.2	.9	47.8
Autoroute 25	23	9	.4	2.1	49.9
Autoroute 30 rive su	24	20	1.0	4.8	54.8
Autoroute 15 Laurent	25	1	.0	.2	55.0
Autoroute 4-40 Laval	26	20	1.0	4.7	59.7
Autoroute 13 Mirabel	27	6	.3	1.5	61.2
Autoroute Ville-Mari	28	13	.6	3.1	64.3
Autoroute Decarie	29	3	.2	.8	65.1
Autre Autor/routes	30	6	.3	1.5	66.6
Stationnement limite	40	3	.2	.8	67.4
Construction ponts	50	11	.5	2.5	69.9
Rive nord	51	5	.2	1.1	71.0
Rive sud	52	9	.5	2.3	73.3
Amelio.trans. commun	60	15	.8	3.7	77.0
Prolongement metro	61	32	1.6	7.7	84.6
Voies reservees	62	9	.5	2.2	86.8
Amenagement trains	63	6	.3	1.4	88.2
Co-voiturage	64	3	.2	.8	88.9
Trop long	71	8	.4	1.9	90.9
Trop repartitions,cong	72	3	.2	.8	91.7
Autres critiques	73	5	.2	1.2	92.8
Autres	96	30	1.5	7.2	100.0
PR	99	1596	79.3	MISSING	
TOTAL		2012	100.0	100.0	

Mean	30.891	Std Err	1.413	Median	24.000
Mode	1.000	Std Dev	28.844	Variance	832.004
Kurtosis	-.455	S E Kurt	.239	Skewness	.828
S E Skew	.120	Range	95.000	Minimum	1.000
Maximum	96.000	Sum	12864.811		

Valid Cases 416 Missing Cases 1596

Q22B Element 2 du plan MTQ

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Plutot favorable	1	346	17.2	83.8	83.8
Plutot defavorable	2	67	3.3	16.2	100.0
PR	9	1600	79.5	MISSING	
	TOTAL	2012	100.0	100.0	

Mean	1.162	Std Err	.018	Median	1.000
Mode	1.000	Std Dev	.369	Variance	.136
Kurtosis	1.408	S E Kurt	.240	Skewness	1.844
S E Skew	.120	Range	1.000	Minimum	1.000
Maximum	2.000	Sum	478.984		

Valid Cases 412 Missing Cases 1600

E22 Element connu plan de transport MTQ (3)

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Entre/rep. routes	1	31	1.5	12.2	12.2
Entre/rep. ponts	2	3	.2	1.3	13.5
Consts/prolong route	3	20	1.0	7.8	21.3
Rep autoroute metrop	10	15	.8	6.0	27.3
Permeture metropolit	11	3	.2	1.2	28.5
Tunnel sous metropol	12	6	.3	2.5	31.0
Refection rampes met	13	3	.1	1.0	32.0
Autor.2-20 echan.tur	21	3	.2	1.2	33.2
Autoroute 25	23	14	.7	5.3	38.5
Autoroute 30 rive su	24	10	.5	3.8	42.3
Autoroute 4-40 Laval	26	11	.6	4.3	46.6
Autoroute 13 Mirabel	27	6	.3	2.2	48.9
Autoroute Ville-Mari	28	6	.3	2.5	51.3
Autre Autor/routes	30	12	.6	4.5	55.9
Stationnement limite	40	2	.1	.6	56.5
Construction ponts	50	5	.2	1.9	58.4
Rive nord	51	11	.6	4.3	62.7
Rive sud	52	2	.1	.7	63.4
Amelio.trans. comun	60	27	1.3	10.4	73.8
Prolongement metro	61	27	1.3	10.4	84.1
Voies reservees	62	3	.2	1.3	85.4
Co-voiturage	64	2	.1	.7	86.1
Trop long	71	3	.1	1.0	87.1
Trop repartitions,cong	72	2	.1	.7	87.7
Autres critiques	73	3	.1	1.0	88.7
Autres	96	29	1.4	11.3	100.0
PR	99	1756	87.3	MISSING	
TOTAL		2012	100.0	100.0	
Mean	37.968	Std Err	1.914	Median	28.000
Mode	1.000	Std Dev	30.613	Variance	937.174
Kurtosis	-.920	S E Kurt	.303	Skewness	.464
S E Skew	.152	Range	95.000	Minimum	1.000
Maximum	96.000	Sum	9710.021		

Valid Cases 256 Missing Cases 1756

Q22C Element 3 du plan MTQ

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Plutot favorable	1	219	10.9	87.3	87.3
Plutot defavorable	2	32	1.6	12.7	100.0
PR	9	1760	87.5	MISSING	
TOTAL		2012	100.0	100.0	

Mean	1.127	Std Err	.021	Median	1.000
Mode	1.000	Std Dev	.334	Variance	.112
Kurtosis	3.081	S E Kurt	.308	Skewness	2.249
S E Skew	.154	Range	1.000	Minimum	1.000
Maximum	2.000	Sum	283.566		

Valid Cases 252 Missing Cases 1760

Autres priorites du ministere des Transports

	DUMMY1	
	.00	
	N	%
AUTRE		
Amena/cons/repar/entre.....	159	24.7%
Des autoroutes.....	80	12.4%
Routes secondaires.....	31	4.9%
Routes rurales.....	10	1.5%
Routes gravelees.....	14	2.1%
Ponts.....	35	5.4%
Les accotements.....	17	2.6%
Eclairage.....	63	9.8%
Eclairage jaune.....	1	.2%
Lignes blanches.....	4	.7%
Lignes jaunes.....	20	3.1%
Signalisation.....	48	7.4%
Feux de circulation.....	4	.7%
Transport en commun.....	12	1.9%
Voie reservee autobus.....	2	.3%
Trains.....	2	.4%
Surveillance policiere.....	43	6.7%
Comportements conducteurs.....	9	1.4%
Securite.....	16	2.5%
Circulation lourde.....	34	5.3%
Communications/telephones.....	25	3.9%
Aucun.....	9	1.4%
Autres.....	126	19.6%

TABLE DE CORRELATION (phase 2)

DEFINITION DES VARIABLES FAISANT PARTIE DE LA TABLE DE CORRELATION

q14a1 "Opinion nbr panneau danger sur autoroute"
q14a2 "Opinion nbr panneau danger sur route num"
q14a3 "Opinion nbr panneau danger sur route rur"
q14b1 "Opinion nbr panneau direction autoroutes"
q14b2 "Opinion nbr panneau direction route nume"
q14b3 "Opinion nbr panneau direction route rura"
q14c1 "Opinion nbr panneau travaux autoroute "
q14c2 "Opinion nbr panneau travaux route numero"
q14c3 "Opinion nbr panneau travaux route rurale"
q14d1 "Opinion panneaux visible jour autoroute"
q14d2 "Opinion panneaux visible jour route num"
q14d3 "Opinion panneaux visible jour route rur"
q14e1 "Opinion panneaux visible nuit autoroute"
q14e2 "Opinion panneaux visible nuit route num"
q14e3 "Opinion panneaux visible nuit route rur"
q14f1 "Opinion comprehension panneau autoroute"
q14f2 "Opinion comprehension panneau route num"
q14f3 "Opinion comprehension panneau route rur"
q14g1 "Opinion lignes visible jour autoroute"
q14g2 "Opinion lignes visible jour route num"
q14g3 "Opinion lignes visible jour route rur"
q14h1 "Opinion lignes visible nuit autoroute"
q14h2 "Opinion lignes visible nuit route num"
q14h3 "Opinion lignes visible nuit route rur"
q14i1 "Opinion eclaireage autoroutes"
q14i2 "Opinion eclaireage routes numerotees"
q14i3 "Opinion eclaireage routes rurales"

Variable	Cases	Mean	Std Dev
Q14A1	1326	7.6332	2.0582
Q14A2	1326	6.6948	2.1544
Q14A3	1326	5.6706	2.4456
Q14B1	1326	7.8152	2.0926
Q14B2	1326	6.9358	2.1213
Q14B3	1326	5.7499	2.4840
Q14C1	1326	7.8337	2.1752
Q14C2	1326	7.1937	2.2298
Q14C3	1326	6.3453	2.5513
Q14D1	1326	8.4662	1.6191
Q14D2	1326	7.9673	1.8097
Q14D3	1326	7.3624	2.2037
Q14E1	1326	7.5915	2.0192
Q14E2	1326	6.7353	2.1439
Q14E3	1326	5.8271	2.4685
Q14F1	1326	8.2254	1.8228
Q14F2	1326	7.9561	1.9220
Q14F3	1326	7.5858	2.1970
Q14G1	1326	8.3044	1.6741
Q14G2	1326	7.5758	1.9863
Q14G3	1326	6.6871	2.4339
Q14H1	1326	7.3739	2.1474
Q14H2	1326	6.4029	2.3418
Q14H3	1326	5.4651	2.5785
Q14I1	1326	7.4881	2.0745
Q14I2	1326	6.0391	2.3274
Q14I3	1326	4.8594	2.7406

Correlations:	Q14A1	Q14A2	Q14A3	Q14B1	Q14B2	Q14B3	Q14C1	Q14C2	Q14C3	Q14D1	Q14D2
Q14A1	1.0000 (1326) P= .000	.7326 (1326) P= .000	.4514 (1326) P= .000	.6115 (1326) P= .000	.5127 (1326) P= .000	.3194 (1326) P= .000	.6427 (1326) P= .000	.5458 (1326) P= .000	.3999 (1326) P= .000	.5272 (1326) P= .000	.4788 (1326) P= .000
Q14A2	.7326 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.6942 (1326) P= .000	.4778 (1326) P= .000	.5827 (1326) P= .000	.4364 (1326) P= .000	.5013 (1326) P= .000	.6017 (1326) P= .000	.4650 (1326) P= .000	.3914 (1326) P= .000	.5061 (1326) P= .000
Q14A3	.4514 (1326) P= .000	.6942 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.2758 (1326) P= .000	.4514 (1326) P= .000	.5869 (1326) P= .000	.3068 (1326) P= .000	.4383 (1326) P= .000	.5526 (1326) P= .000	.2310 (1326) P= .000	.3763 (1326) P= .000
Q14B1	.6115 (1326) P= .000	.4778 (1326) P= .000	.2758 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.7321 (1326) P= .000	.4331 (1326) P= .000	.5660 (1326) P= .000	.4514 (1326) P= .000	.2869 (1326) P= .000	.5508 (1326) P= .000	.4449 (1326) P= .000
Q14B2	.5127 (1326) P= .000	.5827 (1326) P= .000	.4514 (1326) P= .000	.7321 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.6646 (1326) P= .000	.4576 (1326) P= .000	.4968 (1326) P= .000	.3792 (1326) P= .000	.4370 (1326) P= .000	.4958 (1326) P= .000
Q14B3	.3194 (1326) P= .000	.4364 (1326) P= .000	.5869 (1326) P= .000	.4331 (1326) P= .000	.6646 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.2662 (1326) P= .000	.3608 (1326) P= .000	.4760 (1326) P= .000	.2554 (1326) P= .000	.3388 (1326) P= .000
Q14C1	.6427 (1326) P= .000	.5013 (1326) P= .000	.3068 (1326) P= .000	.5660 (1326) P= .000	.4576 (1326) P= .000	.2662 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.8198 (1326) P= .000	.5746 (1326) P= .000	.5981 (1326) P= .000	.5029 (1326) P= .000
Q14C2	.5458 (1326) P= .000	.6017 (1326) P= .000	.4383 (1326) P= .000	.4514 (1326) P= .000	.4968 (1326) P= .000	.3608 (1326) P= .000	.8198 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.7493 (1326) P= .000	.4803 (1326) P= .000	.5580 (1326) P= .000
Q14C3	.3999 (1326) P= .000	.4650 (1326) P= .000	.5526 (1326) P= .000	.2869 (1326) P= .000	.3792 (1326) P= .000	.4760 (1326) P= .000	.5746 (1326) P= .000	.7493 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.3367 (1326) P= .000	.4008 (1326) P= .000
Q14D1	.5272 (1326) P= .000	.3914 (1326) P= .000	.2310 (1326) P= .000	.5508 (1326) P= .000	.4370 (1326) P= .000	.2554 (1326) P= .000	.5981 (1326) P= .000	.4803 (1326) P= .000	.3367 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.7947 (1326) P= .000
Q14D2	.4788 (1326) P= .000	.5061 (1326) P= .000	.3763 (1326) P= .000	.4449 (1326) P= .000	.4958 (1326) P= .000	.3388 (1326) P= .000	.5029 (1326) P= .000	.5580 (1326) P= .000	.4408 (1326) P= .000	.7947 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000
Q14D3	.3567 (1326) P= .000	.4156 (1326) P= .000	.4926 (1326) P= .000	.3072 (1326) P= .000	.4210 (1326) P= .000	.4569 (1326) P= .000	.3768 (1326) P= .000	.4582 (1326) P= .000	.5309 (1326) P= .000	.5706 (1326) P= .000	.7712 (1326) P= .000

(Coefficient / (Cases) / 2-tailed Significance)

" ." is printed if a coefficient cannot be computed

Correlations:	Q14A1	Q14A2	Q14A3	Q14B1	Q14B2	Q14B3	Q14C1	Q14C2	Q14C3	Q14D1	Q14D2
Q14E1	.5324 (1326) P= .000	.4259 (1326) P= .000	.2478 (1326) P= .000	.5384 (1326) P= .000	.4488 (1326) P= .000	.2750 (1326) P= .000	.5807 (1326) P= .000	.4987 (1326) P= .000	.3323 (1326) P= .000	.6250 (1326) P= .000	.5645 (1326) P= .000
Q14E2	.4266 (1326) P= .000	.5221 (1326) P= .000	.3921 (1326) P= .000	.3993 (1326) P= .000	.5163 (1326) P= .000	.3940 (1326) P= .000	.4578 (1326) P= .000	.5563 (1326) P= .000	.4339 (1326) P= .000	.4702 (1326) P= .000	.6361 (1326) P= .000
Q14E3	.2867 (1326) P= .000	.3979 (1326) P= .000	.5183 (1326) P= .000	.2619 (1326) P= .000	.4169 (1326) P= .000	.5454 (1326) P= .000	.2956 (1326) P= .000	.4192 (1326) P= .000	.5358 (1326) P= .000	.2947 (1326) P= .000	.4650 (1326) P= .000
Q14F1	.4949 (1326) P= .000	.4252 (1326) P= .000	.2645 (1326) P= .000	.5260 (1326) P= .000	.4476 (1326) P= .000	.2400 (1326) P= .000	.5110 (1326) P= .000	.4498 (1326) P= .000	.3261 (1326) P= .000	.5736 (1326) P= .000	.5490 (1326) P= .000
Q14F2	.4394 (1326) P= .000	.4563 (1326) P= .000	.3280 (1326) P= .000	.4416 (1326) P= .000	.4790 (1326) P= .000	.3108 (1326) P= .000	.4427 (1326) P= .000	.4603 (1326) P= .000	.3715 (1326) P= .000	.4974 (1326) P= .000	.5978 (1326) P= .000
Q14F3	.3592 (1326) P= .000	.3824 (1326) P= .000	.4068 (1326) P= .000	.3268 (1326) P= .000	.4046 (1326) P= .000	.3902 (1326) P= .000	.3598 (1326) P= .000	.3917 (1326) P= .000	.4196 (1326) P= .000	.3598 (1326) P= .000	.5191 (1326) P= .000
Q14G1	.4236 (1326) P= .000	.3624 (1326) P= .000	.2348 (1326) P= .000	.4230 (1326) P= .000	.3834 (1326) P= .000	.2426 (1326) P= .000	.4581 (1326) P= .000	.4061 (1326) P= .000	.3044 (1326) P= .000	.5497 (1326) P= .000	.4906 (1326) P= .000
Q14G2	.3182 (1326) P= .000	.4001 (1326) P= .000	.3303 (1326) P= .000	.2798 (1326) P= .000	.3924 (1326) P= .000	.2940 (1326) P= .000	.3325 (1326) P= .000	.3974 (1326) P= .000	.3498 (1326) P= .000	.3983 (1326) P= .000	.5335 (1326) P= .000
Q14G3	.1739 (1326) P= .000	.3029 (1326) P= .000	.4089 (1326) P= .000	.1274 (1326) P= .000	.2807 (1326) P= .000	.3885 (1326) P= .000	.1805 (1326) P= .000	.2808 (1326) P= .000	.3850 (1326) P= .000	.2414 (1326) P= .000	.4109 (1326) P= .000
Q14H1	.4195 (1326) P= .000	.3744 (1326) P= .000	.2370 (1326) P= .000	.4158 (1326) P= .000	.3918 (1326) P= .000	.2920 (1326) P= .000	.4433 (1326) P= .000	.4142 (1326) P= .000	.3095 (1326) P= .000	.4425 (1326) P= .000	.4193 (1326) P= .000
Q14H2	.3207 (1326) P= .000	.4214 (1326) P= .000	.3412 (1326) P= .000	.2984 (1326) P= .000	.4190 (1326) P= .000	.3555 (1326) P= .000	.3236 (1326) P= .000	.4038 (1326) P= .000	.3606 (1326) P= .000	.3098 (1326) P= .000	.4305 (1326) P= .000
Q14H3	.1734 (1326) P= .000	.3023 (1326) P= .000	.4191 (1326) P= .000	.1262 (1326) P= .000	.2861 (1326) P= .000	.4185 (1326) P= .000	.1735 (1326) P= .000	.2933 (1326) P= .000	.4051 (1326) P= .000	.1826 (1326) P= .000	.3257 (1326) P= .000

(Coefficient / (Cases) / 2-tailed Significance)

* . * is printed if a coefficient cannot be computed

Correlations:	Q14A1	Q14A2	Q14A3	Q14B1	Q14B2	Q14B3	Q14C1	Q14C2	Q14C3	Q14D1	Q14D2
Q14I1	.4079 (1326) P= .000	.3466 (1326) P= .000	.2059 (1326) P= .000	.3718 (1326) P= .000	.3060 (1326) P= .000	.2095 (1326) P= .000	.3911 (1326) P= .000	.3429 (1326) P= .000	.2556 (1326) P= .000	.4081 (1326) P= .000	.3944 (1326) P= .000
Q14I2	.2914 (1326) P= .000	.4201 (1326) P= .000	.3456 (1326) P= .000	.1962 (1326) P= .000	.3594 (1326) P= .000	.3007 (1326) P= .000	.2398 (1326) P= .000	.3577 (1326) P= .000	.3330 (1326) P= .000	.2192 (1326) P= .000	.3593 (1326) P= .000
Q14I3	.1726 (1326) P= .000	.2901 (1326) P= .000	.4370 (1326) P= .000	.0920 (1326) P= .001	.2226 (1326) P= .000	.3936 (1326) P= .000	.1335 (1326) P= .000	.2584 (1326) P= .000	.3884 (1326) P= .000	.1356 (1326) P= .000	.2537 (1326) P= .000

(Coefficient / (Cases) / 2-tailed Significance)

" ." is printed if a coefficient cannot be computed

Correlations:	Q1403	Q14E1	Q14E2	Q14E3	Q14F1	Q14F2	Q14F3	Q14G1	Q14G2	Q14G3	Q14H1
Q14A1	.3567 (1326) P= .000	.5324 (1326) P= .000	.4266 (1326) P= .000	.2867 (1326) P= .000	.4949 (1326) P= .000	.4394 (1326) P= .000	.3592 (1326) P= .000	.4236 (1326) P= .000	.3182 (1326) P= .000	.1739 (1326) P= .000	.4195 (1326) P= .000
Q14A2	.4156 (1326) P= .000	.4259 (1326) P= .000	.5221 (1326) P= .000	.3979 (1326) P= .000	.4252 (1326) P= .000	.4563 (1326) P= .000	.3824 (1326) P= .000	.3624 (1326) P= .000	.4001 (1326) P= .000	.3029 (1326) P= .000	.3744 (1326) P= .000
Q14A3	.4926 (1326) P= .000	.2478 (1326) P= .000	.3921 (1326) P= .000	.5183 (1326) P= .000	.2645 (1326) P= .000	.3280 (1326) P= .000	.4068 (1326) P= .000	.2348 (1326) P= .000	.3303 (1326) P= .000	.4089 (1326) P= .000	.2370 (1326) P= .000
Q14B1	.3072 (1326) P= .000	.5384 (1326) P= .000	.3993 (1326) P= .000	.2619 (1326) P= .000	.5260 (1326) P= .000	.4416 (1326) P= .000	.3268 (1326) P= .000	.4230 (1326) P= .000	.2798 (1326) P= .000	.1274 (1326) P= .000	.4158 (1326) P= .000
Q14B2	.4210 (1326) P= .000	.4488 (1326) P= .000	.5163 (1326) P= .000	.4169 (1326) P= .000	.4476 (1326) P= .000	.4790 (1326) P= .000	.4046 (1326) P= .000	.3834 (1326) P= .000	.3924 (1326) P= .000	.2807 (1326) P= .000	.3918 (1326) P= .000
Q14B3	.4569 (1326) P= .000	.2750 (1326) P= .000	.3940 (1326) P= .000	.5454 (1326) P= .000	.2400 (1326) P= .000	.3108 (1326) P= .000	.3902 (1326) P= .000	.2425 (1326) P= .000	.2940 (1326) P= .000	.3885 (1326) P= .000	.2820 (1326) P= .000
Q14C1	.3768 (1326) P= .000	.5807 (1326) P= .000	.4578 (1326) P= .000	.2956 (1326) P= .000	.5110 (1326) P= .000	.4427 (1326) P= .000	.3598 (1326) P= .000	.4581 (1326) P= .000	.3325 (1326) P= .000	.1805 (1326) P= .000	.4433 (1326) P= .000
Q14C2	.4582 (1326) P= .000	.4987 (1326) P= .000	.5563 (1326) P= .000	.4192 (1326) P= .000	.4498 (1326) P= .000	.4603 (1326) P= .000	.3917 (1326) P= .000	.4061 (1326) P= .000	.3974 (1326) P= .000	.2808 (1326) P= .000	.4142 (1326) P= .000
Q14C3	.5309 (1326) P= .000	.3323 (1326) P= .000	.4339 (1326) P= .000	.5358 (1326) P= .000	.3261 (1326) P= .000	.3715 (1326) P= .000	.4196 (1326) P= .000	.3044 (1326) P= .000	.3498 (1326) P= .000	.3850 (1326) P= .000	.3095 (1326) P= .000
Q14D1	.5706 (1326) P= .000	.6250 (1326) P= .000	.4702 (1326) P= .000	.2947 (1326) P= .000	.5736 (1326) P= .000	.4974 (1326) P= .000	.3898 (1326) P= .000	.5497 (1326) P= .000	.3983 (1326) P= .000	.2414 (1326) P= .000	.4425 (1326) P= .000
Q14D2	.7712 (1326) P= .000	.5645 (1326) P= .000	.6361 (1326) P= .000	.4650 (1326) P= .000	.5490 (1326) P= .000	.5978 (1326) P= .000	.5191 (1326) P= .000	.4906 (1326) P= .000	.5355 (1326) P= .000	.4103 (1326) P= .000	.4193 (1326) P= .000
Q14D3	1.0000 (1326) P= .000	.3833 (1326) P= .000	.5088 (1326) P= .000	.6143 (1326) P= .000	.4090 (1326) P= .000	.4856 (1326) P= .000	.5703 (1326) P= .000	.3505 (1326) P= .000	.4272 (1326) P= .000	.4869 (1326) P= .000	.2937 (1326) P= .000

(Coefficient / (Cases) / 2-tailed Significance)

" . " is printed if a coefficient cannot be computed

Correlations:	Q14D3	Q14E1	Q14E2	Q14E3	Q14F1	Q14F2	Q14F3	Q14G1	Q14G2	Q14G3	Q14H1
Q14E1	.3833 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.7657 (1326) P= .000	.5010 (1326) P= .000	.5462 (1326) P= .000	.4722 (1326) P= .000	.3508 (1326) P= .000	.4017 (1326) P= .000	.3163 (1326) P= .000	.1746 (1326) P= .000	.5483 (1326) P= .000
Q14E2	.5088 (1326) P= .000	.7657 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.7195 (1326) P= .000	.4611 (1326) P= .000	.5224 (1326) P= .000	.4387 (1326) P= .000	.3283 (1326) P= .000	.3878 (1326) P= .000	.3227 (1326) P= .000	.4619 (1326) P= .000
Q14E3	.6143 (1326) P= .000	.5010 (1326) P= .000	.7195 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.3087 (1326) P= .000	.3814 (1326) P= .000	.4877 (1326) P= .000	.2080 (1326) P= .000	.3091 (1326) P= .000	.4104 (1326) P= .000	.2990 (1326) P= .000
Q14F1	.4090 (1326) P= .000	.5462 (1326) P= .000	.4611 (1326) P= .000	.3087 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.8836 (1326) P= .000	.7073 (1326) P= .000	.5101 (1326) P= .000	.3967 (1326) P= .000	.2844 (1326) P= .000	.4880 (1326) P= .000
Q14F2	.4856 (1326) P= .000	.4722 (1326) P= .000	.5224 (1326) P= .000	.3814 (1326) P= .000	.8836 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.8459 (1326) P= .000	.4606 (1326) P= .000	.4507 (1326) P= .000	.3396 (1326) P= .000	.4439 (1326) P= .000
Q14F3	.5703 (1326) P= .000	.3508 (1326) P= .000	.4387 (1326) P= .000	.4877 (1326) P= .000	.7073 (1326) P= .000	.8459 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.3546 (1326) P= .000	.3759 (1326) P= .000	.3899 (1326) P= .000	.3340 (1326) P= .000
Q14G1	.3505 (1326) P= .000	.4017 (1326) P= .000	.3283 (1326) P= .000	.2080 (1326) P= .000	.5101 (1326) P= .000	.4606 (1326) P= .000	.3546 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.7427 (1326) P= .000	.4969 (1326) P= .000	.7212 (1326) P= .000
Q14G2	.4272 (1326) P= .000	.3163 (1326) P= .000	.3878 (1326) P= .000	.3091 (1326) P= .000	.3967 (1326) P= .000	.4507 (1326) P= .000	.3759 (1326) P= .000	.7427 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.7268 (1326) P= .000	.5590 (1326) P= .000
Q14G3	.4869 (1326) P= .000	.1746 (1326) P= .000	.3227 (1326) P= .000	.4104 (1326) P= .000	.2844 (1326) P= .000	.3396 (1326) P= .000	.3899 (1326) P= .000	.4969 (1326) P= .000	.7268 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.3756 (1326) P= .000
Q14H1	.2937 (1326) P= .000	.5483 (1326) P= .000	.4619 (1326) P= .000	.2990 (1326) P= .000	.4880 (1326) P= .000	.4439 (1326) P= .000	.3340 (1326) P= .000	.7212 (1326) P= .000	.5590 (1326) P= .000	.3756 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000
Q14H2	.3479 (1326) P= .000	.4293 (1326) P= .000	.4960 (1326) P= .000	.4007 (1326) P= .000	.3861 (1326) P= .000	.4231 (1326) P= .000	.3492 (1326) P= .000	.5540 (1326) P= .000	.7390 (1326) P= .000	.5594 (1326) P= .000	.7629 (1326) P= .000
Q14H3	.4181 (1326) P= .000	.2492 (1326) P= .000	.4031 (1326) P= .000	.5043 (1326) P= .000	.2477 (1326) P= .000	.3074 (1326) P= .000	.3551 (1326) P= .000	.3555 (1326) P= .000	.5351 (1326) P= .000	.7632 (1326) P= .000	.5157 (1326) P= .000

(Coefficient / (Cases) / 2-tailed Significance)

" ." is printed if a coefficient cannot be computed

Correlations:	Q14D3	Q14E1	Q14E2	Q14E3	Q14F1	Q14F2	Q14F3	Q14G1	Q14G2	Q14G3	Q14H1
Q14I1	.2667 (1326) P= .000	.5181 (1326) P= .000	.4150 (1326) P= .000	.2503 (1326) P= .000	.3730 (1326) P= .000	.3493 (1326) P= .000	.2557 (1326) P= .000	.4304 (1326) P= .000	.3731 (1326) P= .000	.2397 (1326) P= .000	.5259 (1326) P= .000
Q14I2	.3278 (1326) P= .000	.3342 (1326) P= .000	.4919 (1326) P= .000	.3956 (1326) P= .000	.2493 (1326) P= .000	.3110 (1326) P= .000	.2497 (1326) P= .000	.3201 (1326) P= .000	.4335 (1326) P= .000	.3804 (1326) P= .000	.4118 (1326) P= .000
Q14I3	.3550 (1326) P= .000	.2549 (1326) P= .000	.3884 (1326) P= .000	.5372 (1326) P= .000	.1337 (1326) P= .000	.1863 (1326) P= .000	.2420 (1326) P= .000	.1525 (1326) P= .000	.2647 (1326) P= .000	.4496 (1326) P= .000	.2375 (1326) P= .000

(Coefficient / (Cases) / 2-tailed Significance)

" ." is printed if a coefficient cannot be computed

Correlations:	Q14H2	Q14H3	Q14I1	Q14I2	Q14I3
Q14A1	.3207 (1326) P= .000	.1734 (1326) P= .000	.4079 (1326) P= .000	.2914 (1326) P= .000	.1726 (1326) P= .000
Q14A2	.4214 (1326) P= .000	.3023 (1326) P= .000	.3466 (1326) P= .000	.4201 (1326) P= .000	.2901 (1326) P= .000
Q14A3	.3412 (1326) P= .000	.4191 (1326) P= .000	.2059 (1326) P= .000	.3456 (1326) P= .000	.4370 (1326) P= .000
Q14B1	.2984 (1326) P= .000	.1262 (1326) P= .000	.3718 (1326) P= .000	.1962 (1326) P= .000	.0920 (1326) P= .001
Q14B2	.4190 (1326) P= .000	.2861 (1326) P= .000	.3060 (1326) P= .000	.3594 (1326) P= .000	.2226 (1326) P= .000
Q14B3	.3555 (1326) P= .000	.4185 (1326) P= .000	.2095 (1326) P= .000	.3007 (1326) P= .000	.3936 (1326) P= .000
Q14C1	.3236 (1326) P= .000	.1735 (1326) P= .000	.3911 (1326) P= .000	.2398 (1326) P= .000	.1335 (1326) P= .000
Q14C2	.4038 (1326) P= .000	.2933 (1326) P= .000	.3429 (1326) P= .000	.3577 (1326) P= .000	.2594 (1326) P= .000
Q14C3	.3606 (1326) P= .000	.4051 (1326) P= .000	.2556 (1326) P= .000	.3330 (1326) P= .000	.3884 (1326) P= .000
Q14D1	.3098 (1326) P= .000	.1826 (1326) P= .000	.4081 (1326) P= .000	.2192 (1326) P= .000	.1356 (1326) P= .000
Q14D2	.4305 (1326) P= .000	.3257 (1326) P= .000	.3944 (1326) P= .000	.3593 (1326) P= .000	.2537 (1326) P= .000
Q14D3	.3479 (1326) P= .000	.4181 (1326) P= .000	.2667 (1326) P= .000	.3278 (1326) P= .000	.3550 (1326) P= .000

(Coefficient / (Cases) / 2-tailed Significance)

" . " is printed if a coefficient cannot be computed

Correlations:	Q14H2	Q14H3	Q14I1	Q14I2	Q14I3
Q14E1	.4293 (.1326) P=.000	.2492 (.1326) P=.000	.5181 (.1326) P=.000	.3342 (.1326) P=.000	.2549 (.1326) P=.000
Q14E2	.4960 (.1326) P=.000	.4031 (.1326) P=.000	.4150 (.1326) P=.000	.4919 (.1326) P=.000	.3884 (.1326) P=.000
Q14E3	.4007 (.1326) P=.000	.5043 (.1326) P=.000	.2503 (.1326) P=.000	.3956 (.1326) P=.000	.5372 (.1326) P=.000
Q14F1	.3861 (.1326) P=.000	.2477 (.1326) P=.000	.3730 (.1326) P=.000	.2493 (.1326) P=.000	.1337 (.1326) P=.000
Q14F2	.4231 (.1326) P=.000	.3074 (.1326) P=.000	.3493 (.1326) P=.000	.3110 (.1326) P=.000	.1863 (.1326) P=.000
Q14F3	.3492 (.1326) P=.000	.3551 (.1326) P=.000	.2557 (.1326) P=.000	.2497 (.1326) P=.000	.2426 (.1326) P=.000
Q14G1	.5540 (.1326) P=.000	.3555 (.1326) P=.000	.4304 (.1326) P=.000	.3201 (.1326) P=.000	.1525 (.1326) P=.000
Q14G2	.7390 (.1326) P=.000	.5351 (.1326) P=.000	.3731 (.1326) P=.000	.4335 (.1326) P=.000	.2647 (.1326) P=.000
Q14G3	.5594 (.1326) P=.000	.7632 (.1326) P=.000	.2397 (.1326) P=.000	.3804 (.1326) P=.000	.4496 (.1326) P=.000
Q14H1	.7629 (.1326) P=.000	.5157 (.1326) P=.000	.5259 (.1326) P=.000	.4118 (.1326) P=.000	.2375 (.1326) P=.000
Q14H2	1.0000 (.1326) P=.000	.7273 (.1326) P=.000	.4505 (.1326) P=.000	.5548 (.1326) P=.000	.3676 (.1326) P=.000
Q14H3	.7273 (.1326) P=.000	1.0000 (.1326) P=.000	.2816 (.1326) P=.000	.4815 (.1326) P=.000	.5575 (.1326) P=.000

(Coefficient / (Cases) / 2-tailed Significance)

" ." is printed if a coefficient cannot be computed

Correlations:	Q14H2	Q14H3	Q14I1	Q14I2	Q14I3
Q14I1	.4505 (1326) P= .000	.2816 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.6033 (1326) P= .000	.2983 (1326) P= .000
Q14I2	.5548 (1326) P= .000	.4815 (1326) P= .000	.6033 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000	.6078 (1326) P= .000
Q14I3	.3676 (1326) P= .000	.5575 (1326) P= .000	.2983 (1326) P= .000	.6078 (1326) P= .000	1.0000 (1326) P= .000

(Coefficient / (Cases) / 2-tailed Significance)

" . " is printed if a coefficient cannot be computed

ANALYSE DES DONNEES (phase 1)

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:

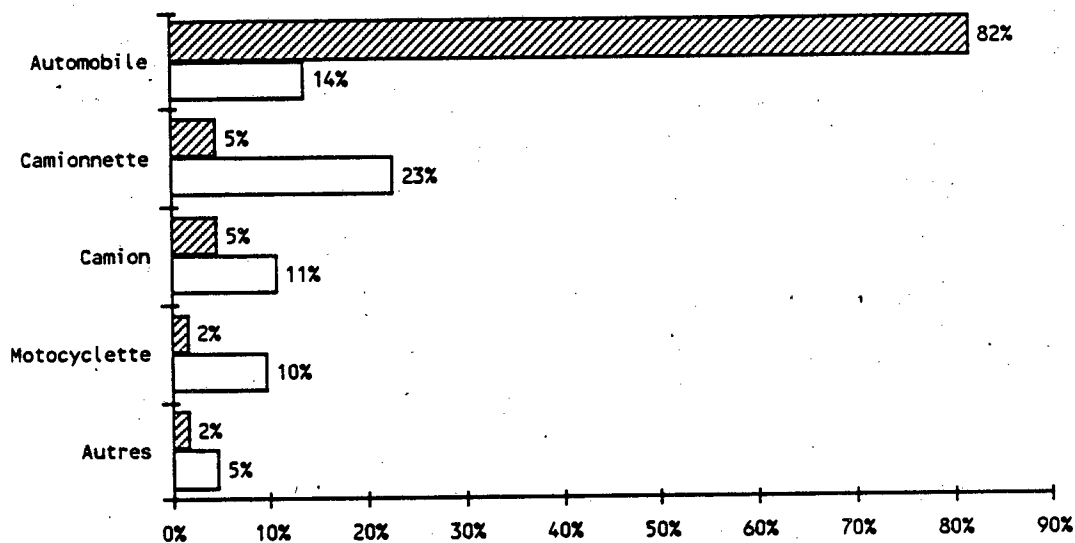
- 11.7% d'entre eux détiennent leur permis de conduire depuis un (1) à cinq (5) ans;
- 15.0% le détiennent depuis six (6) à dix (10) ans;
- 19.7% le détiennent depuis onze (11) à quinze (15) ans;
- 17.1% ont leur permis depuis seize (16) à vingt (20) ans;
- 13.2% l'ont depuis vingt et un (21) à vingt-cinq (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



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%
Montréal	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.

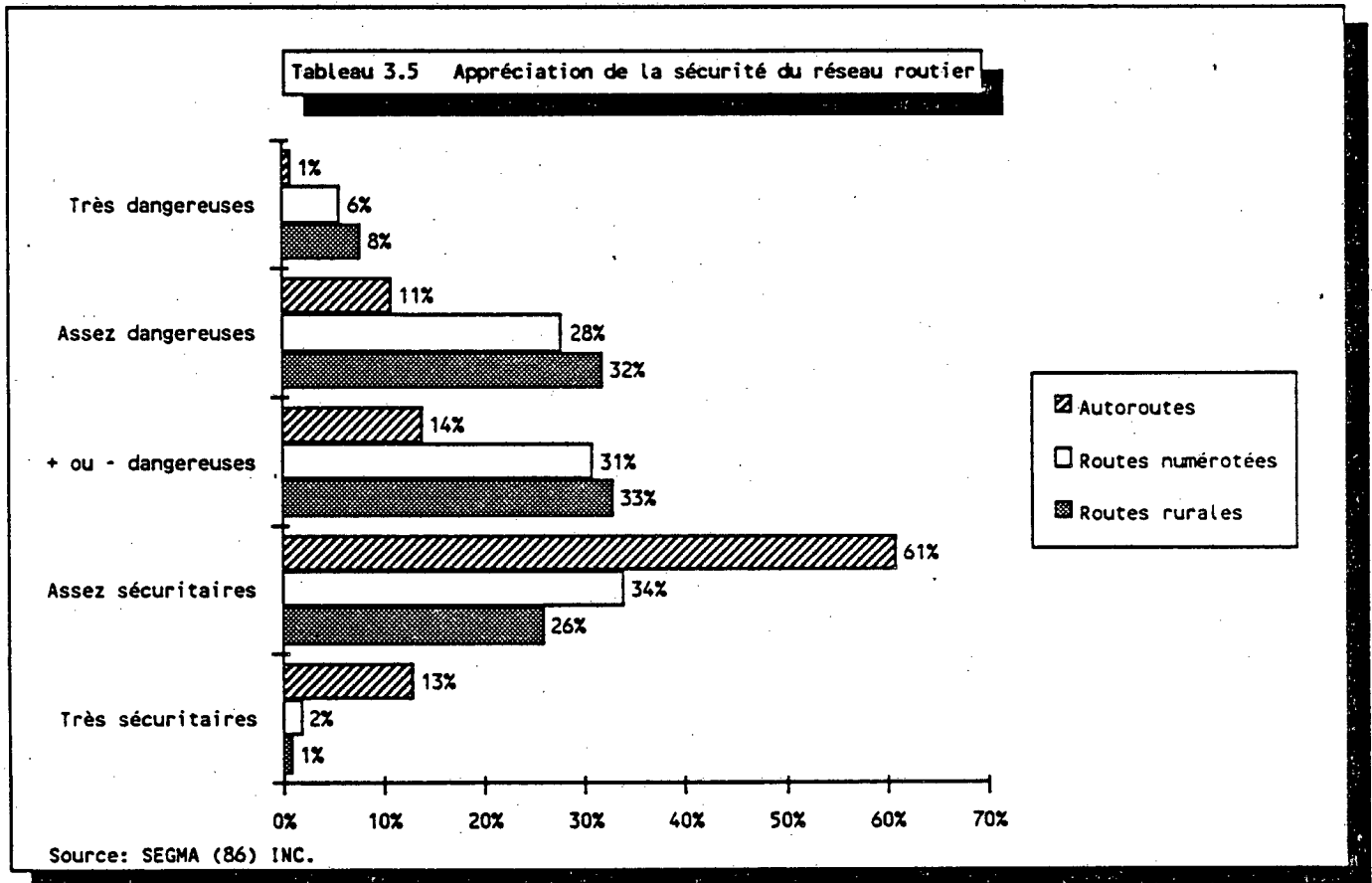
Le taux d'utilisation des routes gravelées varie de manière importante selon les caractéristiques de base des répondants. Ce qui est illustré au tableau qui suit:

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%
Montréal	32%
Laurentides	46%
Lanaudière	33%

3.2 LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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.

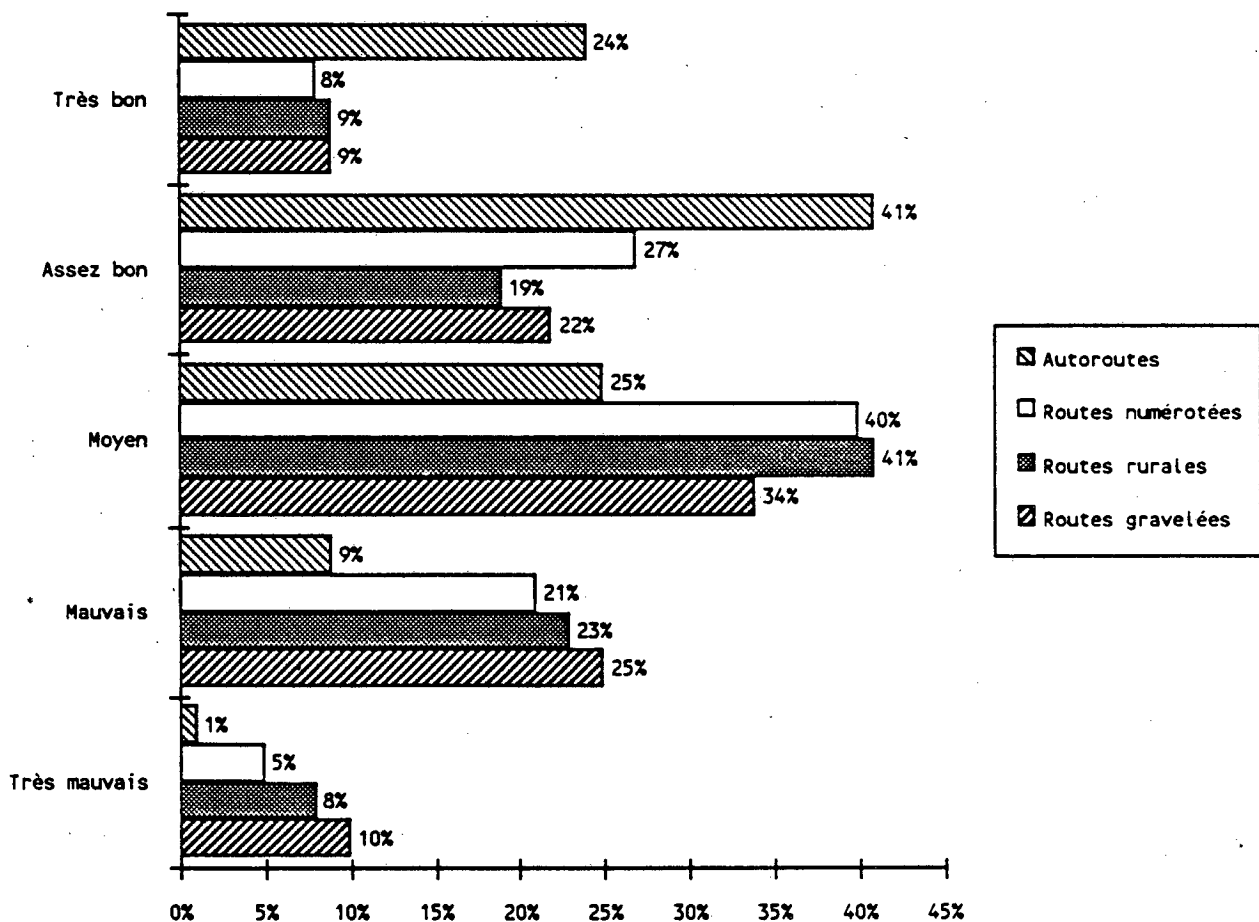
L'analyse des données du tableau précédent en regard des traits de base des répondants permet d'observer que les personnes âgées de 65 ans et plus sont plus souvent inquiètes du comportement des autres conducteurs, de la signalisation et de l'éclairage des autoroutes. Ces questions préoccupent plus souvent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

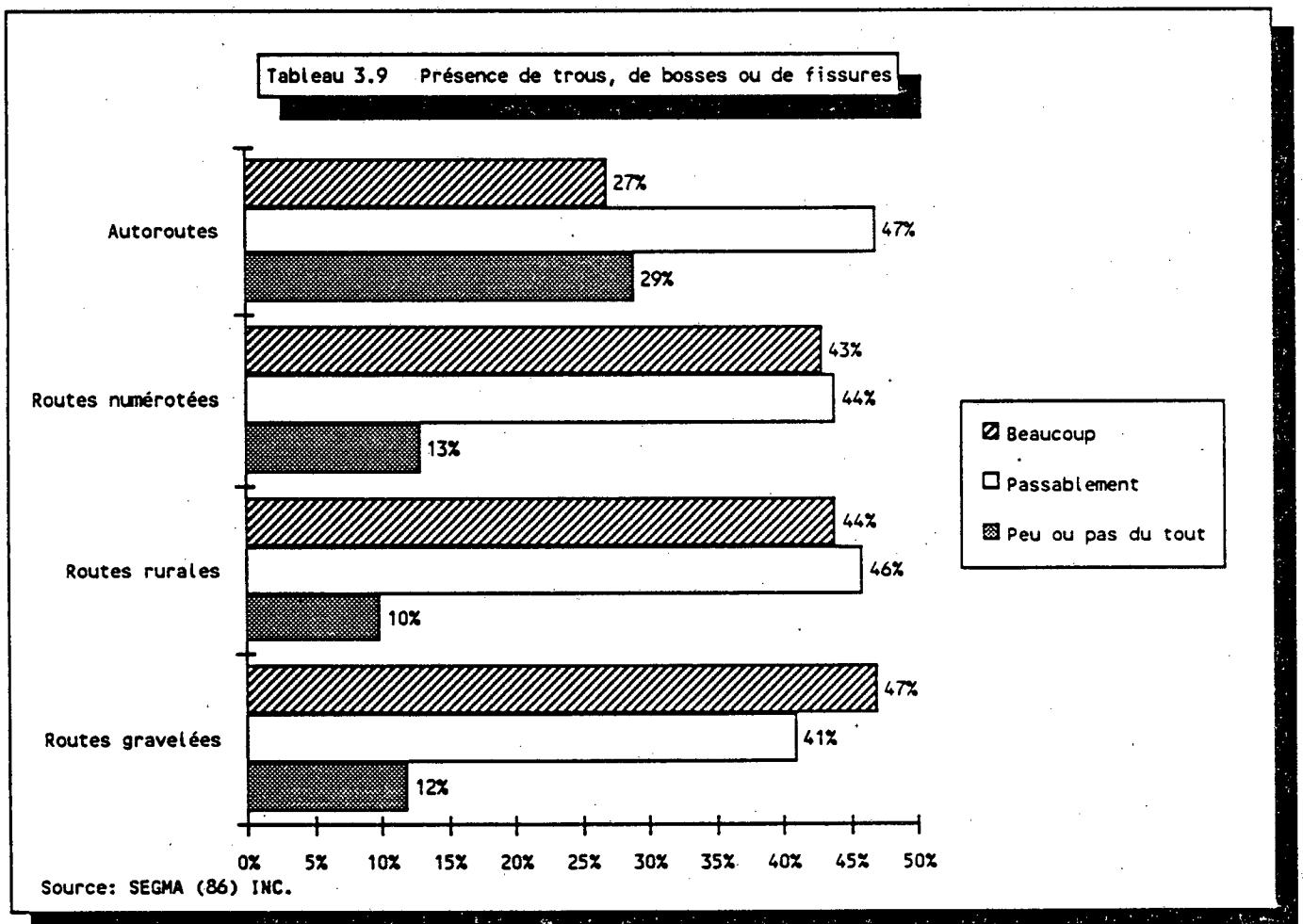
Conformément aux observations précédentes, les usagers des régions affichant un usage plus ou moins grand des autoroutes adoptent une position plus ou moins critique à leur égard:

QUALIFIANT DE TRES BON OU ASSEZ BON ETAT			
	Autoroutes		Routes numérotées
En général:	65%		35%
Saguenay/Lac St-Jean	84%	Montréal	44%
Mauricie	78%	Montréal	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

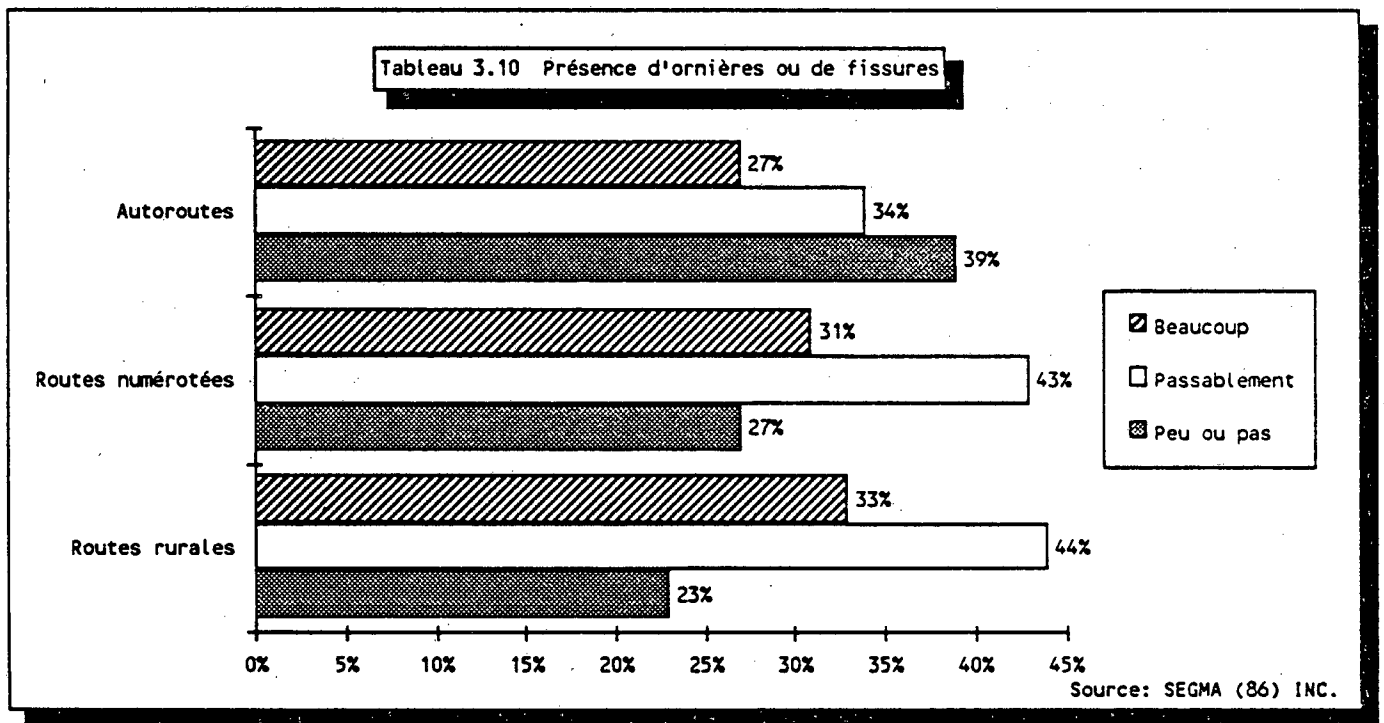
Dans le même ordre d'idée qu'auparavant, les répondants affichent une appréciation meilleure des autoroutes en ce qui concerne la présence de trous, de bosses ou de fissures; en effet, près du quart des répondants affirment que les autoroutes en comptent beaucoup; alors que plus de 40% d'entre eux disent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



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.

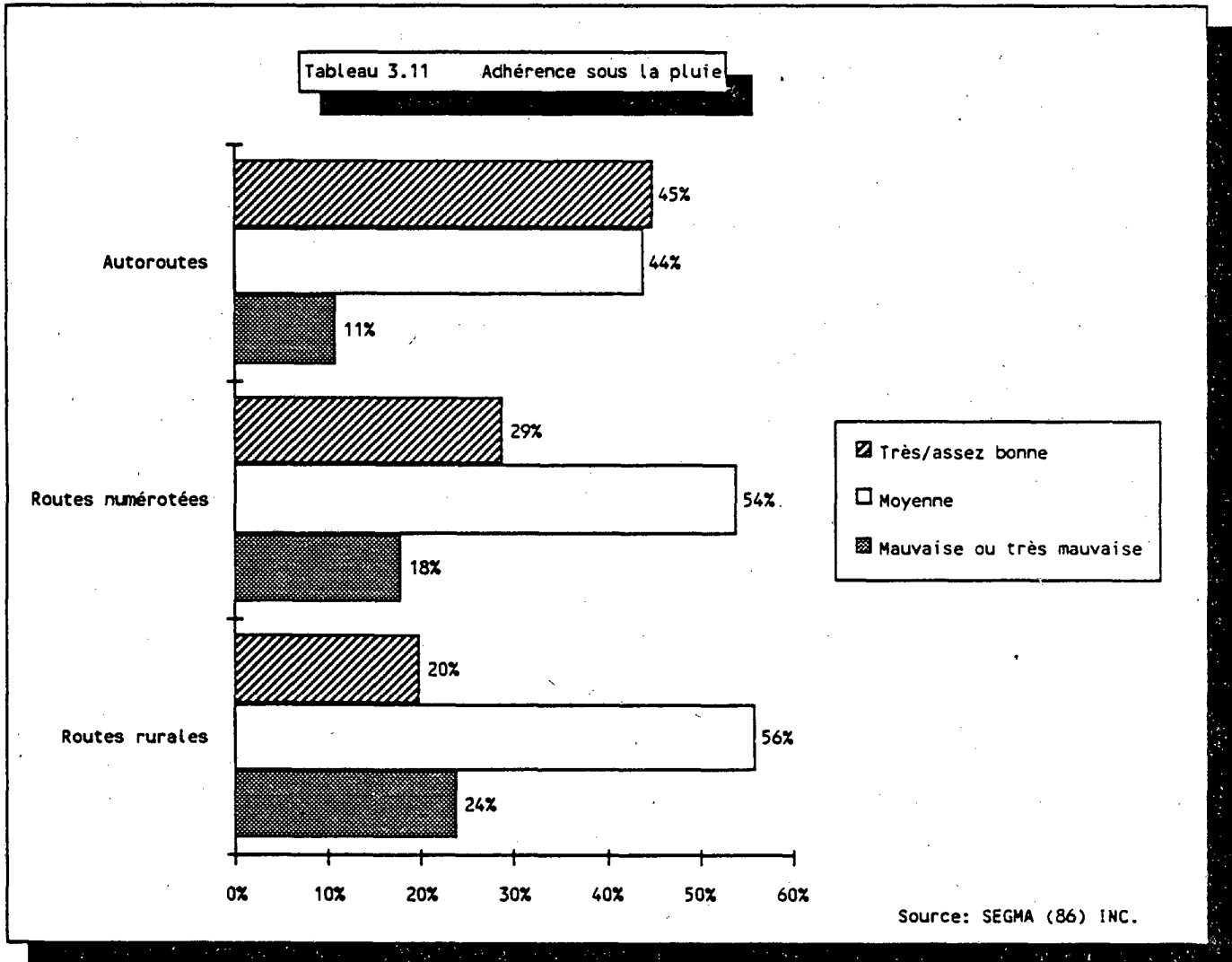
En outre, les répondants des régions éloignées sont plus sensibles à la présence d'ornières sur les routes numérotées alors que seuls les répondants des Laurentides remarquent en plus fortes proportions ce phénomène sur les autoroutes:

IL Y A BEAUCOUP D'ORNIÈRES SUR			
Autoroutes		Routes numérotées	
En général	27%	En général	31%
Laurentides	45%	Abitibi	60%
		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.



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.

En somme, ces suggestions ne font que confirmer que la majorité des répondants souhaitent que la priorité aille aux routes numérotées et routes rurales.

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 <u>nombre</u> de panneaux de signalisation pour indiquer les <u>dangers</u> de la route	7.6	6.5	5.4
. Le <u>nombre</u> de panneaux de signalisation pour indiquer la <u>direction</u> à prendre (itinéraire)	7.7	6.9	5.7
. Le <u>nombre</u> de panneaux de signalisation pour indiquer la présence de <u>travaux</u>	7.9	7.3	6.5
. La <u>visibilité</u> des panneaux pendant la <u>journée</u>	8.4	8.0	7.4
. La <u>visibilité</u> des panneaux pendant la <u>nuit</u>	7.4	6.5	5.7
. La facilité de compréhension des <u>messages</u> apparaissant sur ces panneaux	8.0	7.9	7.4
. La visibilité des <u>lignes</u> sur la chaussée pendant la <u>journée</u>	7.7	6.8	5.9
. La visibilité des <u>lignes</u> sur la chaussée pendant la <u>nuit</u>	6.8	5.7	4.8
. <u>L'éclairage</u>	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):

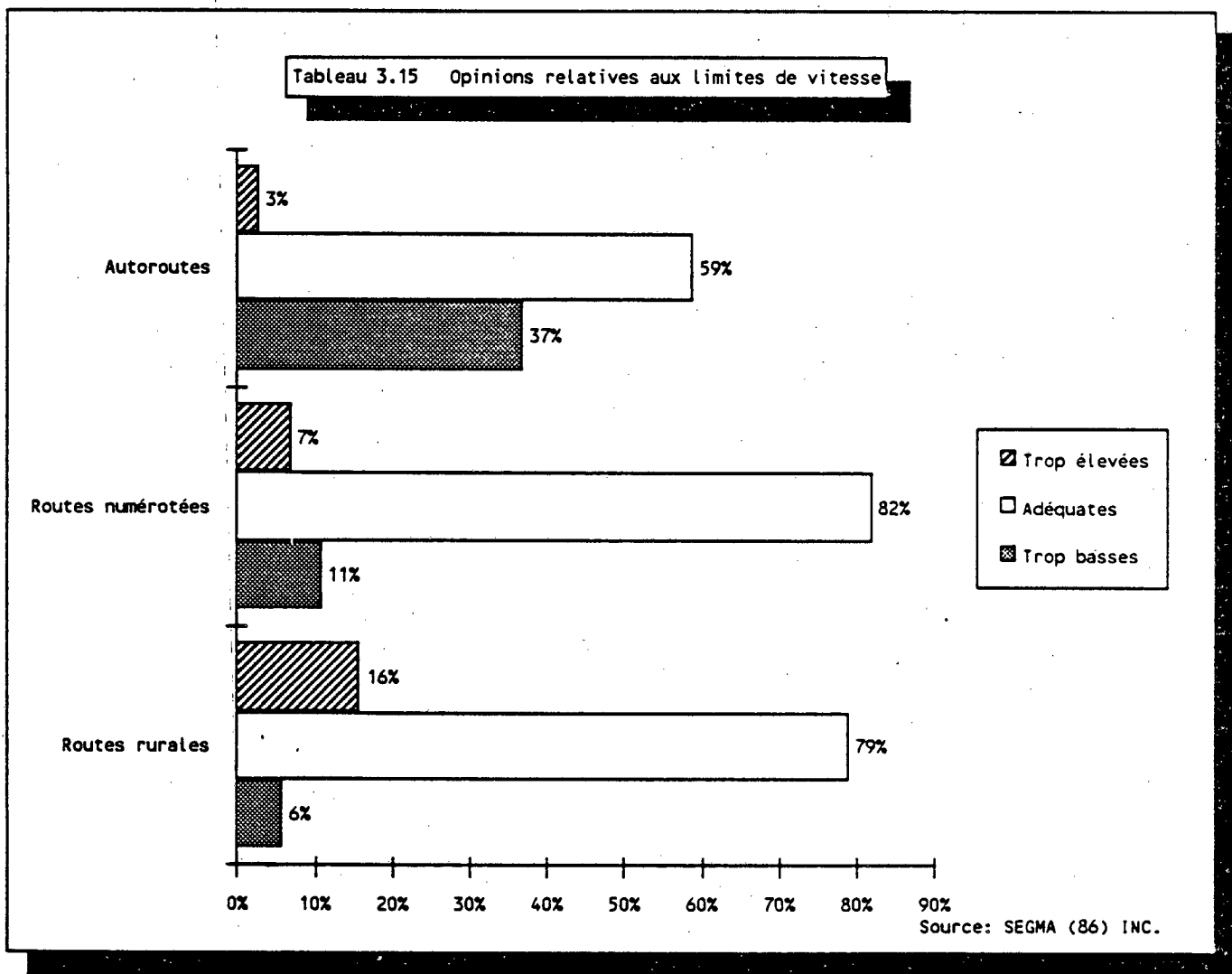
TABLEAU 3.14		REVUE DES SCORES D'ÉVALUATION RELATIFS A LA SIGNALISATION		
	AUTOROUTE (sur 10)	ROUTES NUMÉROTÉES (sur 10)	ROUTES RURALES (sur 10)	
. Nombre de panneaux signalant les <u>dangers</u>	score moyen: 7.6 Montréal: 7.2 Laurentides: 7.2	6.5 Montréal: 6.3 Laurentides: 6.2 Québec: 7.0 étudiants: 7.2	5.4 18-24 ans: 6.3 ménagères: 4.8 étudiants: 6.5	
. Nombre de panneaux indiquant la <u>direction</u>	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 <u>le jour</u>	gén.: 8.4 18-24 ans: 8.9 65 ans +: 8.1 Montréal: 8.1	non sig.	non sig.	
. Visibilité des panneaux <u>la nuit</u>	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 Étudiants: 6.5 Ménagères: 5.1	
. <u>Compréhension</u> 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 <u>le jour</u>	non sig.	non sig.	non sig.	
. Visibilité des lignes la <u>nuit</u>	gén.: 6.7 hommes: 7.0 femmes: 6.3	non sig.	non sig.	
. <u>Eclairage</u>	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 spéciali- sés: 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.



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.

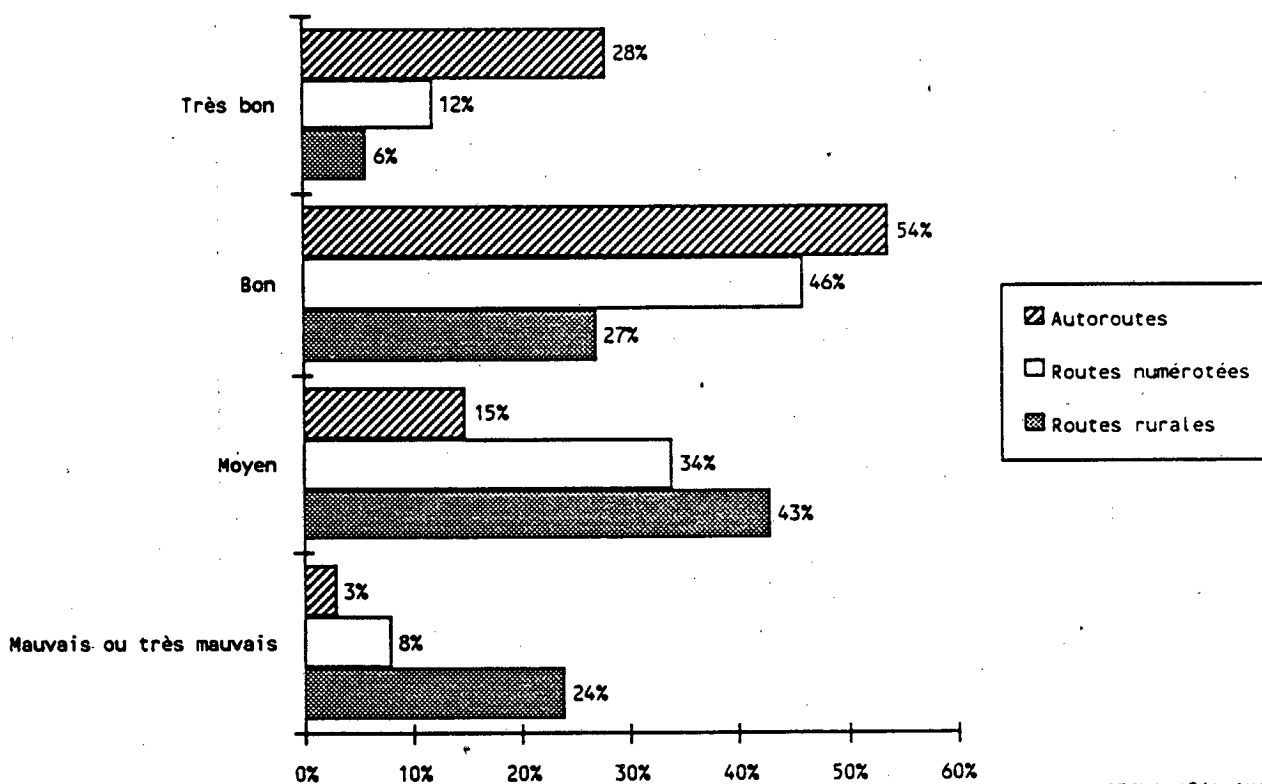
3.6 L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER PENDANT LA SAISON HIVERNALE

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 déglacage

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.

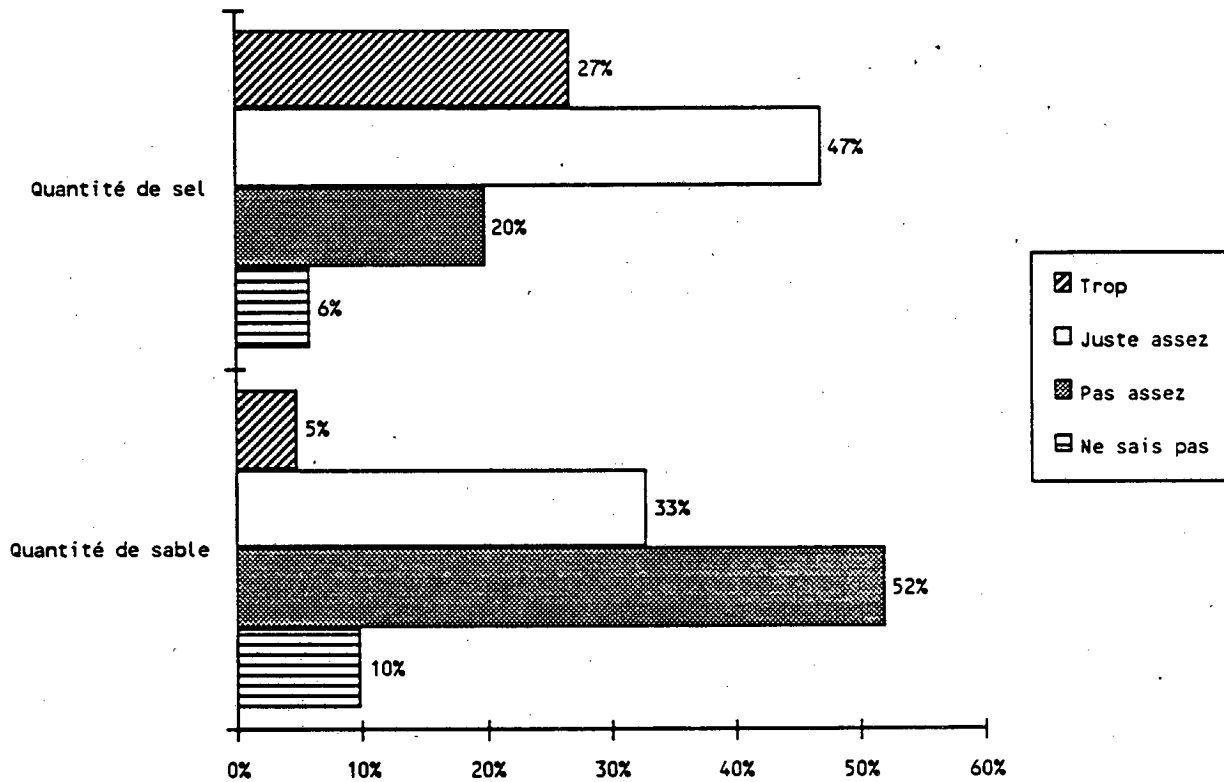
TABLEAU 3.17 NIVEAU DE SATISFACTION CONCERNANT LES OPÉRATIONS DE DÉNEIGEMENT ET DE DÉGLACAGE DES ROUTES A L'ENTRETIEN DU MINISTÈRE, DES AUTOROUTES, ROUTES NUMÉROTÉES ET ROUTES RURALES.					
	très satisfait	assez satisfait	+ -	insatisfait	très insatisfait
Rapidité de déneigement	19%	59%	15%	6%	1%
Rapidité 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



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%	18-24 ans	51%	25-34 ans	22%
	25-34 ans	30%	45-54 ans	40%	45-54 ans	32%
	55 ans +	17%	55 ans +	46%	55 ans +	37%
. RÉGIONS	Montréal	38%	Estrie	58%	Saguenay	46%
			Mauricie	56%	Côte Nord	38%
			Québec	54%	Bas St-Laurent	38%
					Drummondville/ Yamaska	42%
. OCCUPATION	Semi-professionnel	35%	Professionnels	63%	Ouvrier non-spécialisé	36%
	Ouvrier semi-spécialisé	35%			Ménagère	38%
	Petite administration	34%			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:

	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 45-54 ans	45% 44%	65 ans +	44%
. SEXE	Homme Femme	27% 19%	Comparable		Femme Homme	41% 34%
. RÉGIONS	Montréal Montréal	37% 35%	Estrie Montréal Québec	46% 45% 43%	Saguenay Mauricie Abitibi/Témiscamingue Côte Nord Gaspésie	66% 63% 70% 66% 75%
. OCCUPATION	Gérance/admi- nistration Semi-profes- sionnel	39% 32%	Comparable		Ménagère Retraité Cultivateur	47% 48% 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).

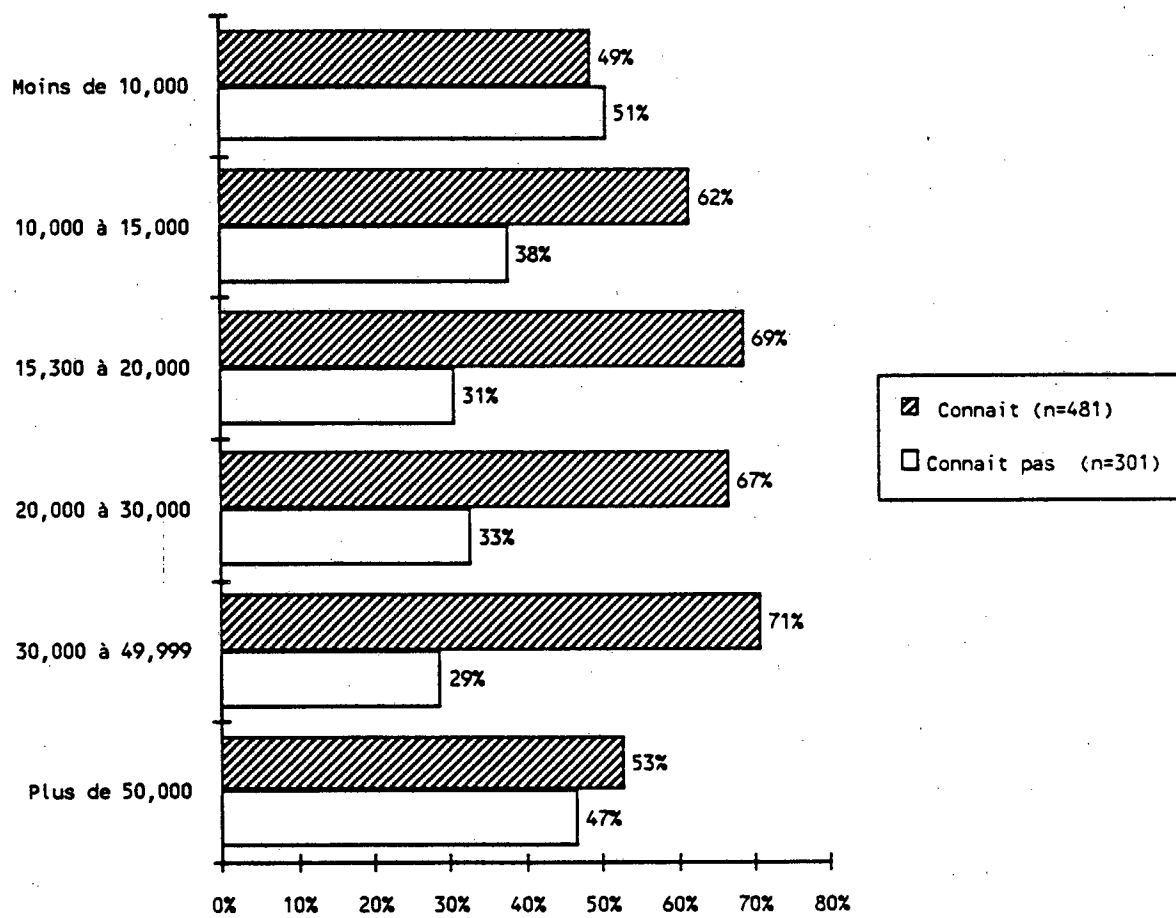
On connaît beaucoup moins le plan chez les gens âgés de plus de 65 ans (n=56) puisque seulement 31% d'entre eux ont nommé un ou plusieurs éléments. A l'inverse, 69% de ceux âgés entre 25 et 34 ans le connaissent (n=206).

On remarque aussi que chez les professionnels, ceux qui occupent des postes administratifs (n=120) et chez les collets blancs (n=169), on connaît 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



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.

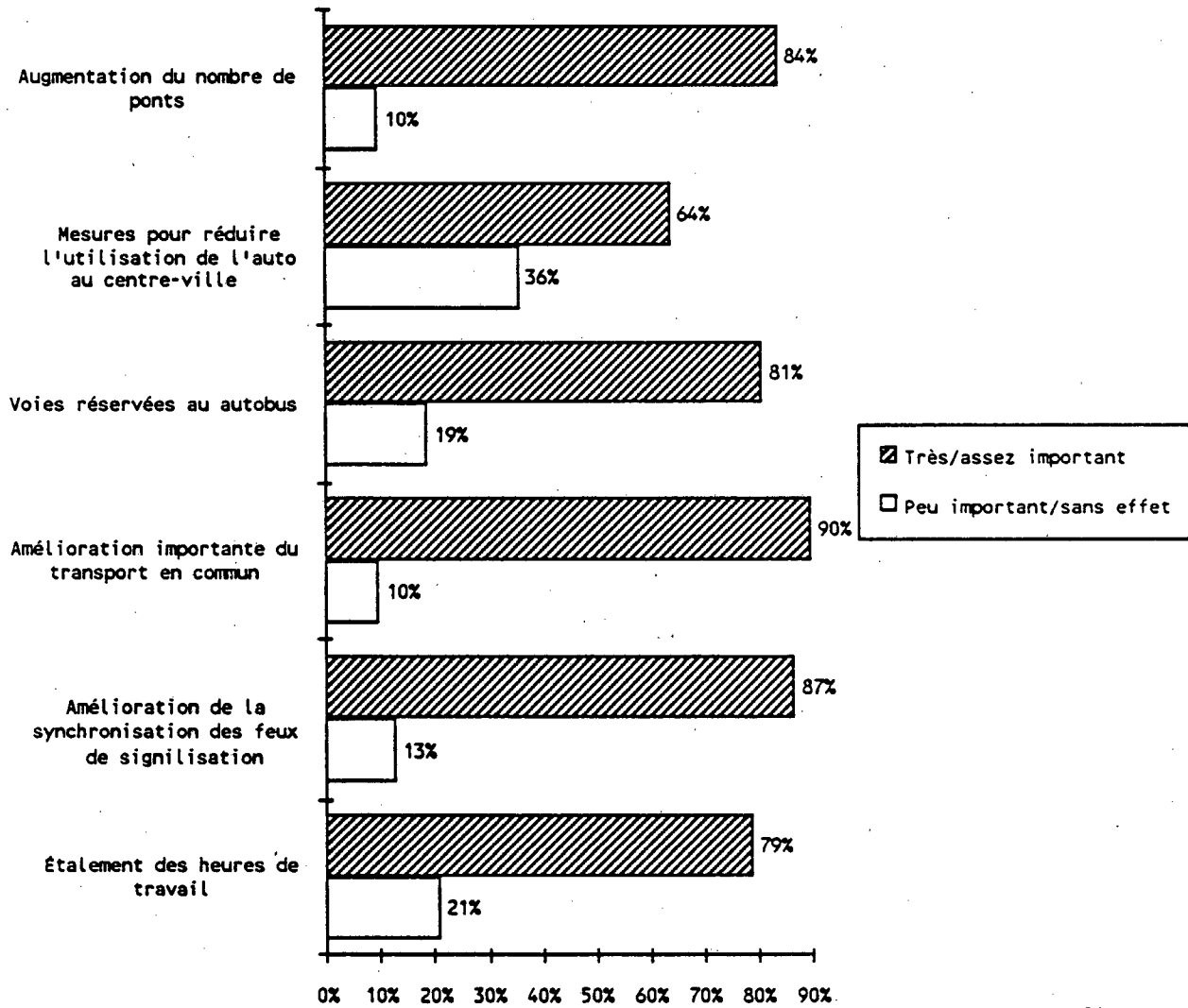
De façon générale, on note que 84% des usagers se disent favorables avec les éléments du plan de transport qu'ils ont énumérés. Seule la réparation de l'autoroute métropolitaine reçoit une faveur moins grande puisque 25% de ceux qui l'ont mentionné (n=268) sont défavorables à cette solution.

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



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

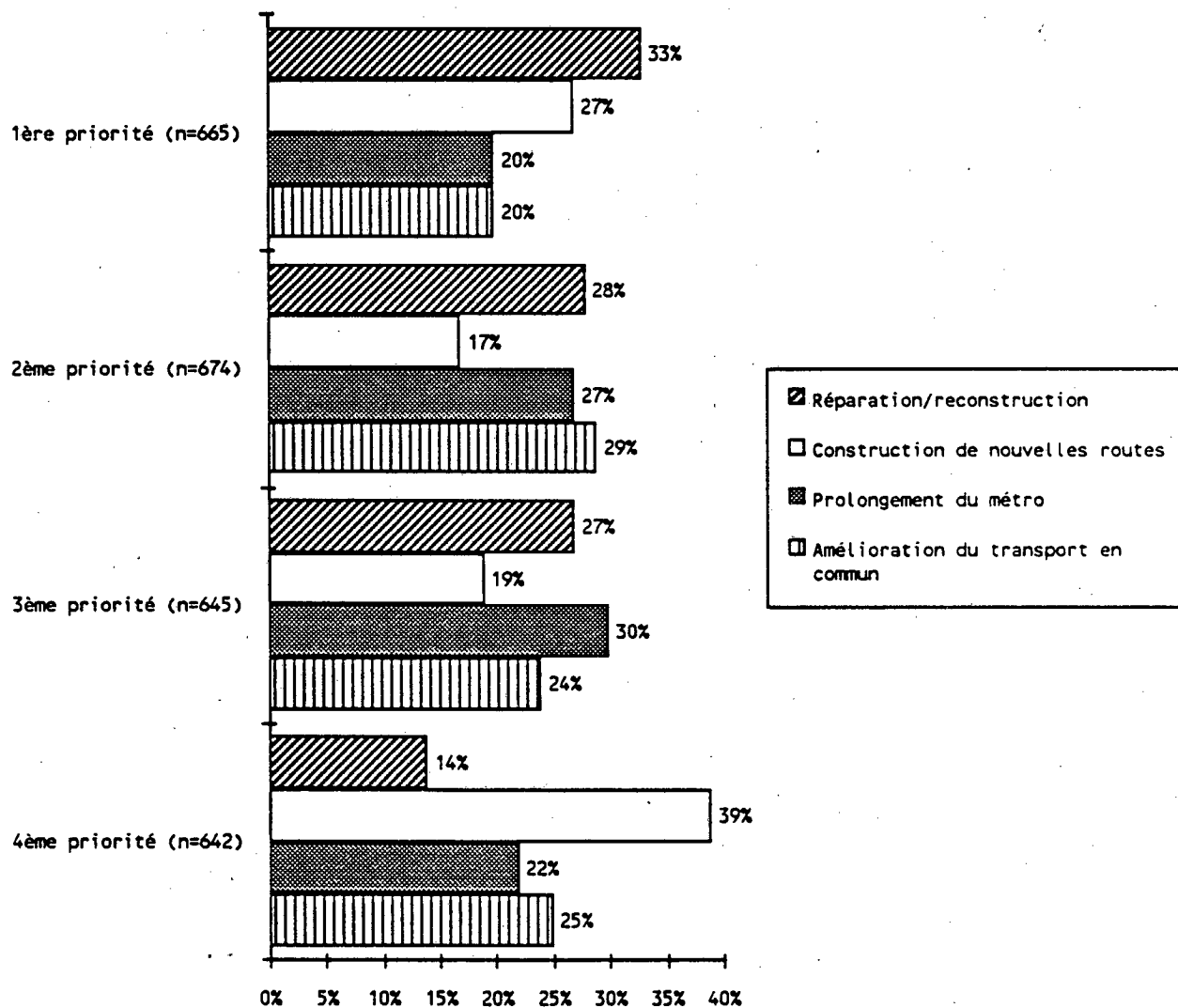
En regard de la situation du transport à Montréal, quatre (4) alternatives étaient proposées aux répondants sur lesquelles ils devaient établir leurs propres priorités.

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.

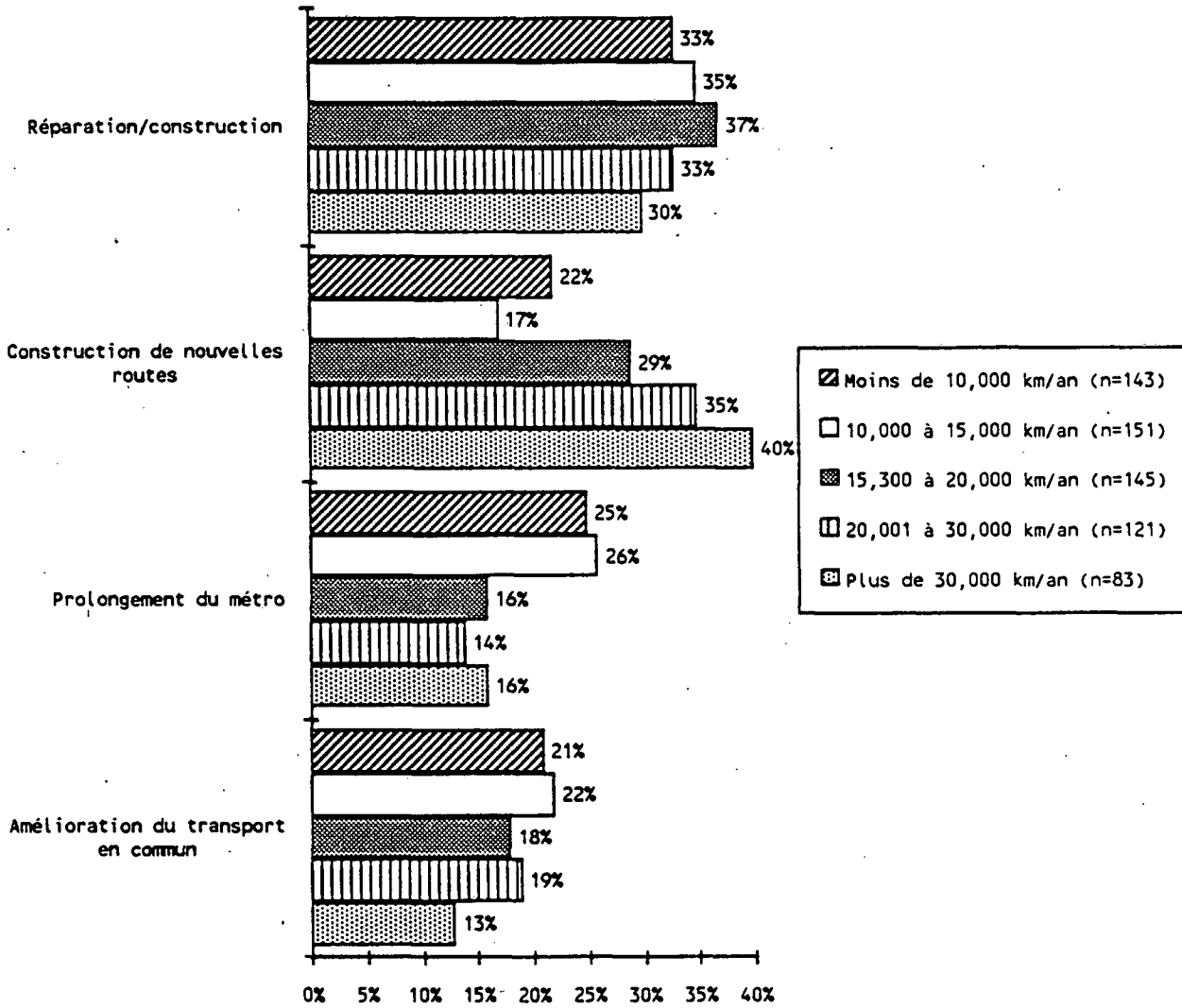
Les résultats de ce tableau démontrent dans l'ensemble que les répondants accordent plus d'importance à l'amélioration du réseau routier qu'à l'amélioration du transport en commun.

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

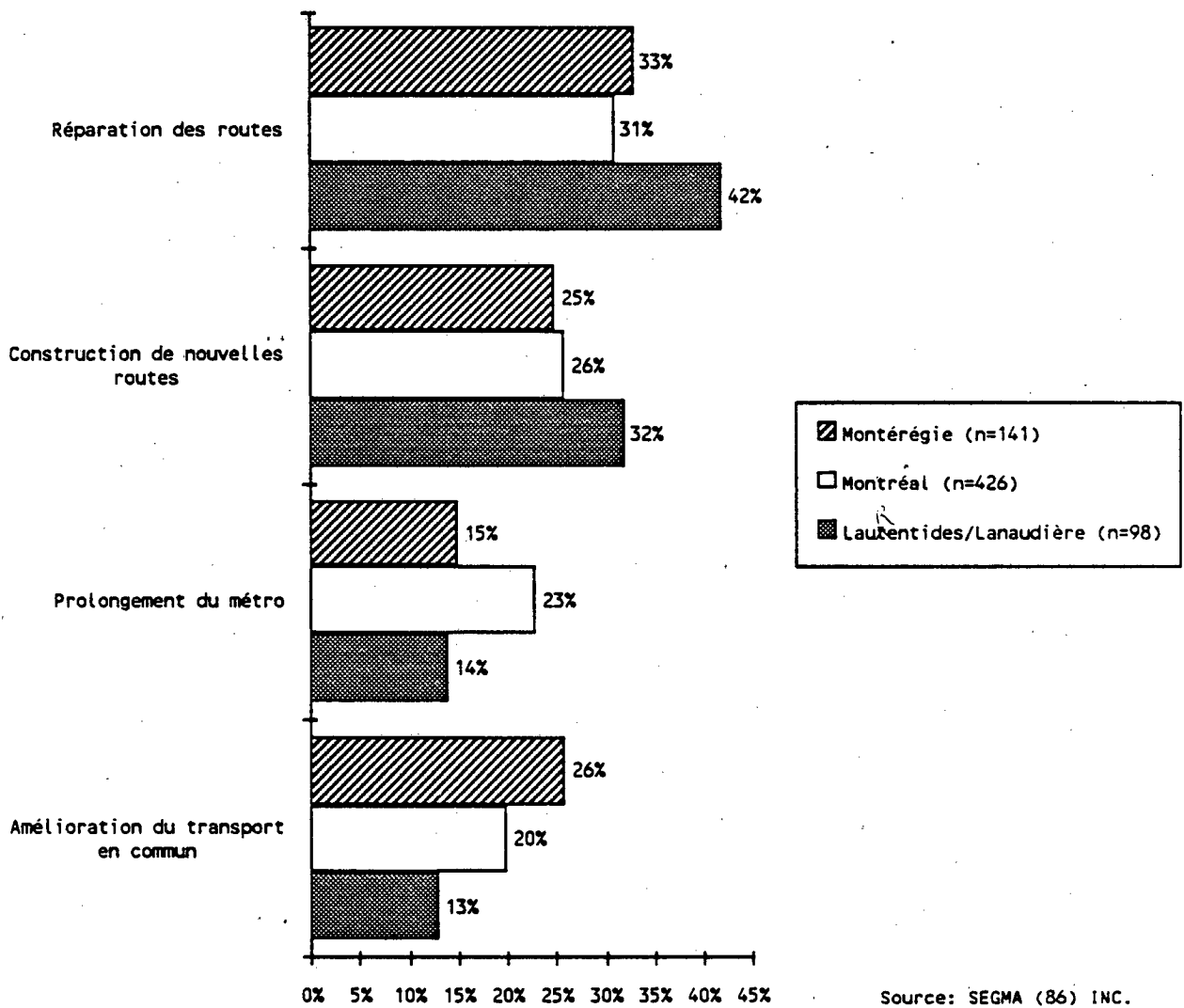


Source: SEGMA (86) INC.

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 ~~la Montérégie~~ ^{la Montérégie} (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

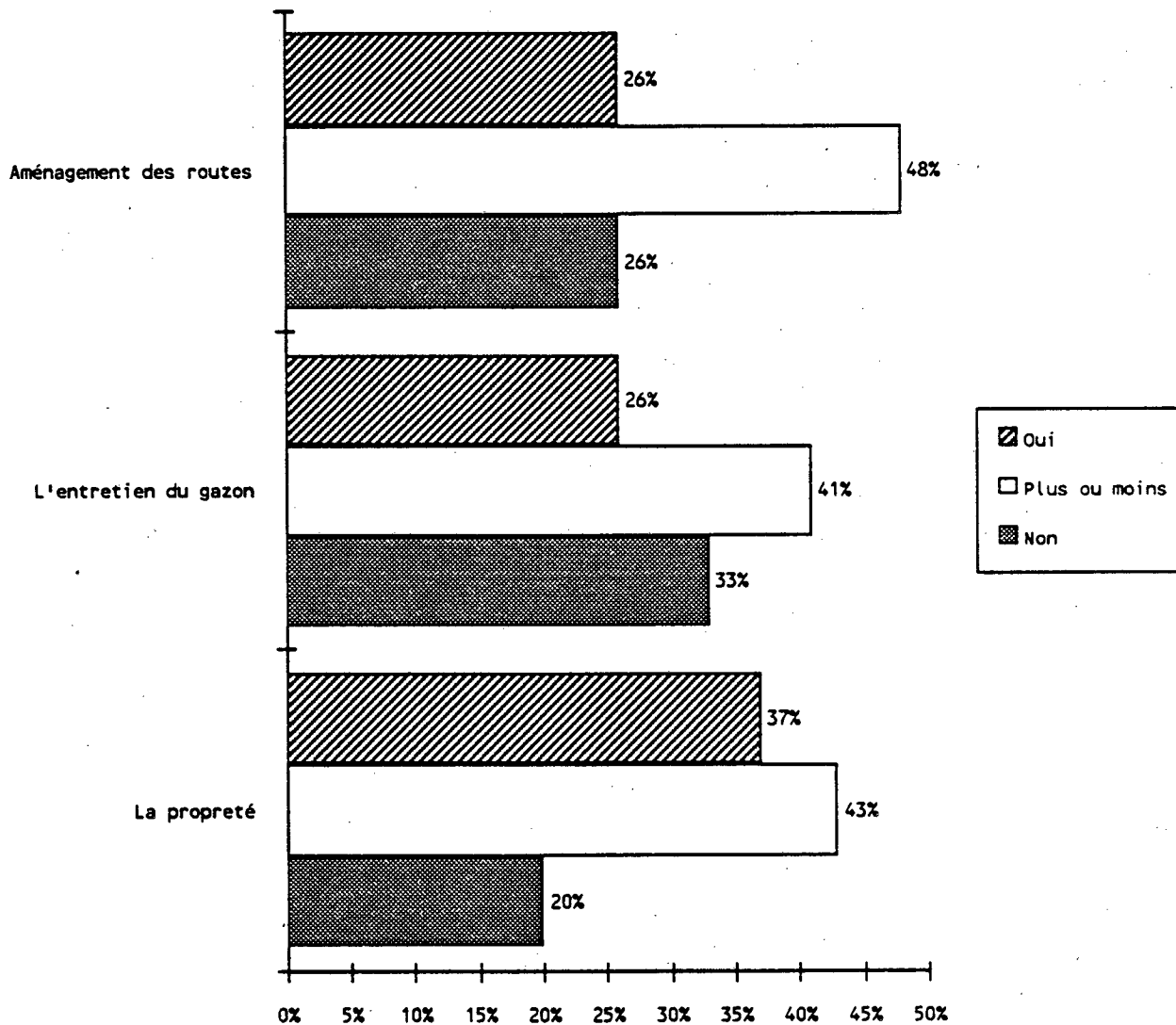
Un (1) répondant sur cinq (5) dit avoir souvent observé que les abords des routes étaient malpropres ou mal entretenus; 41% des usagers l'ont parfois observé, 30% l'ont rarement constaté et 11% des répondants ne l'ont jamais constaté.

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?



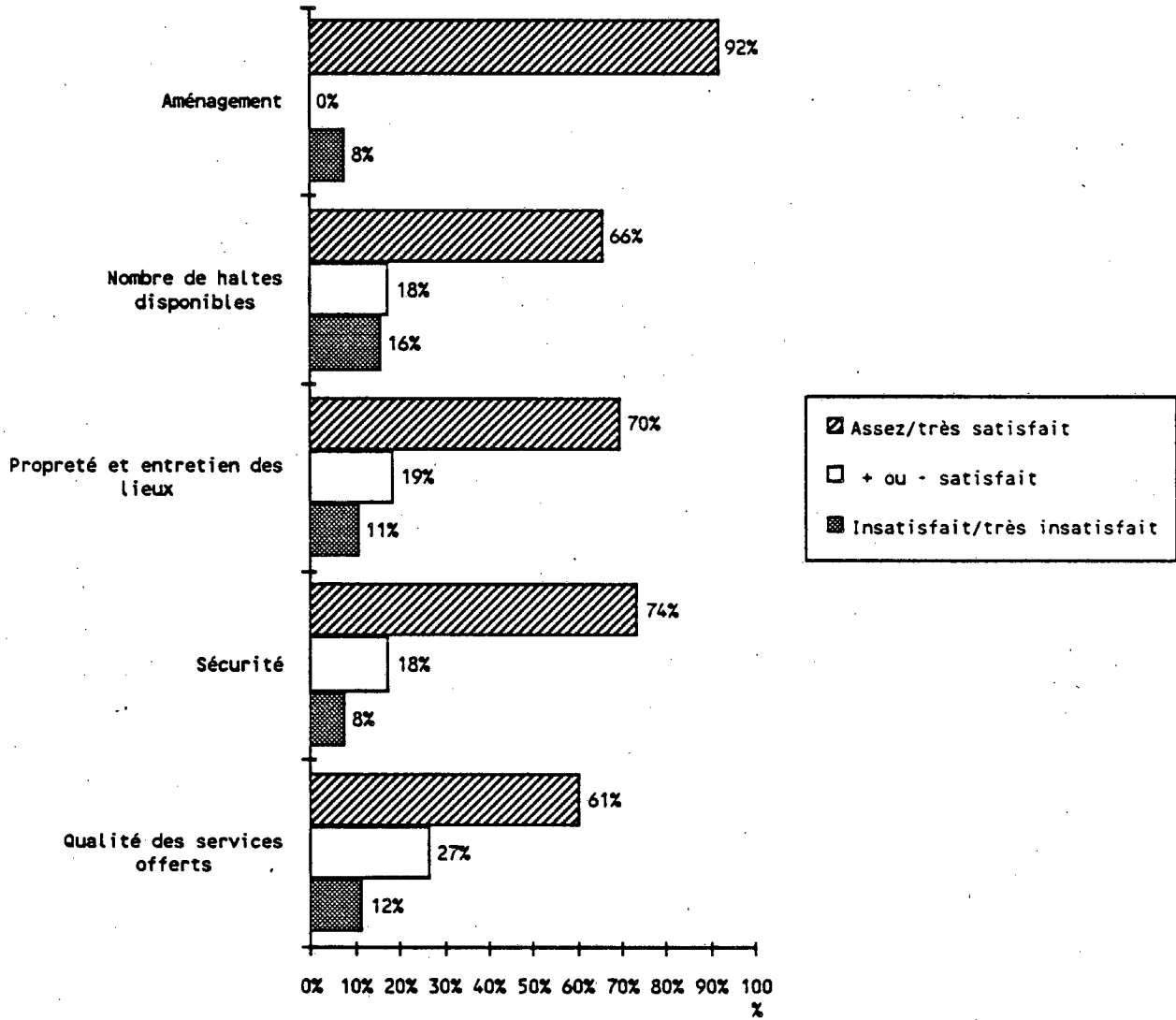
Source: SEGMA (86) INC.

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.

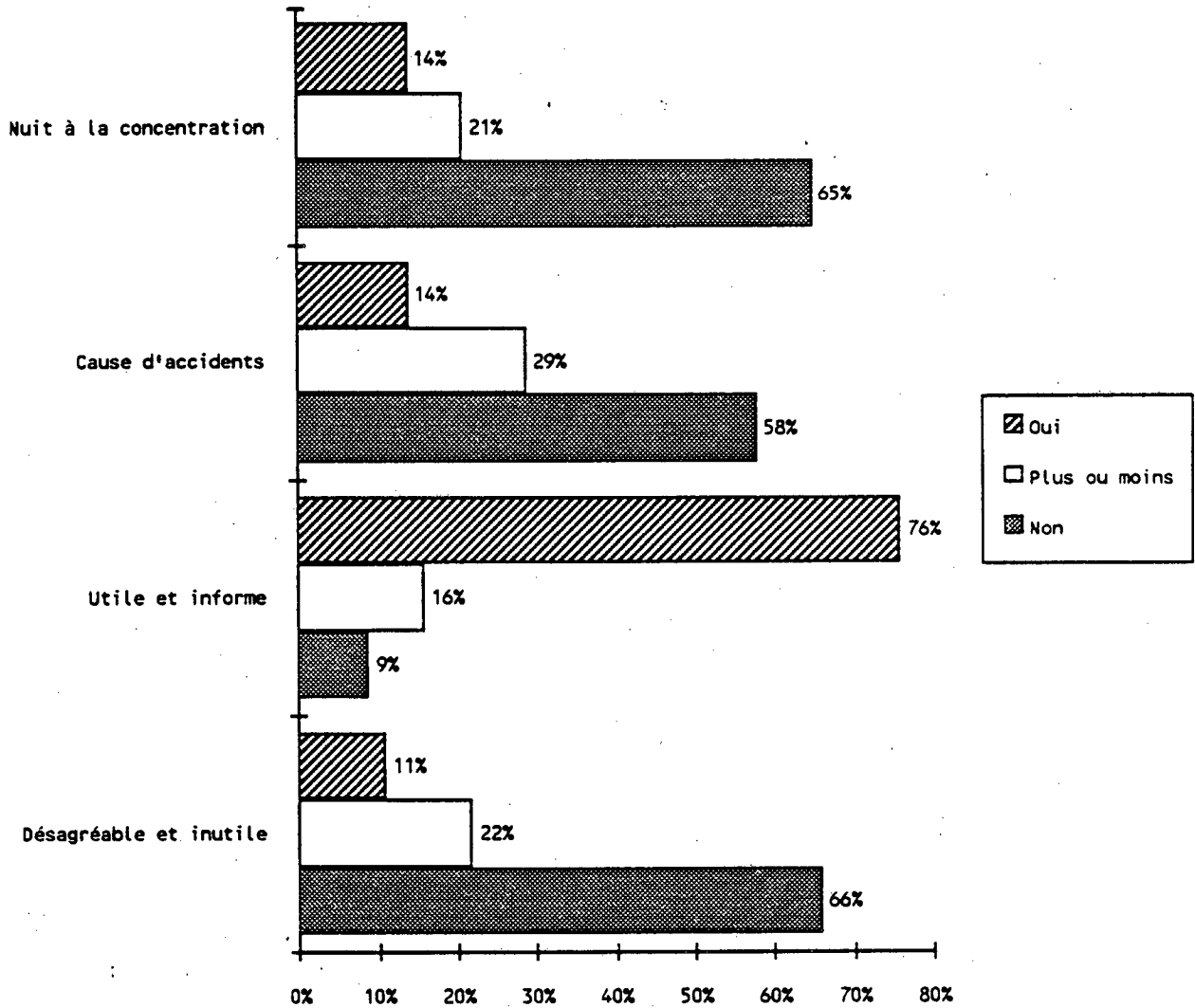
3.9.3 Les panneaux publicitaires

La présence des panneaux publicitaires le long des routes et des autoroutes n'est pas jugée incommode 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 considère 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.

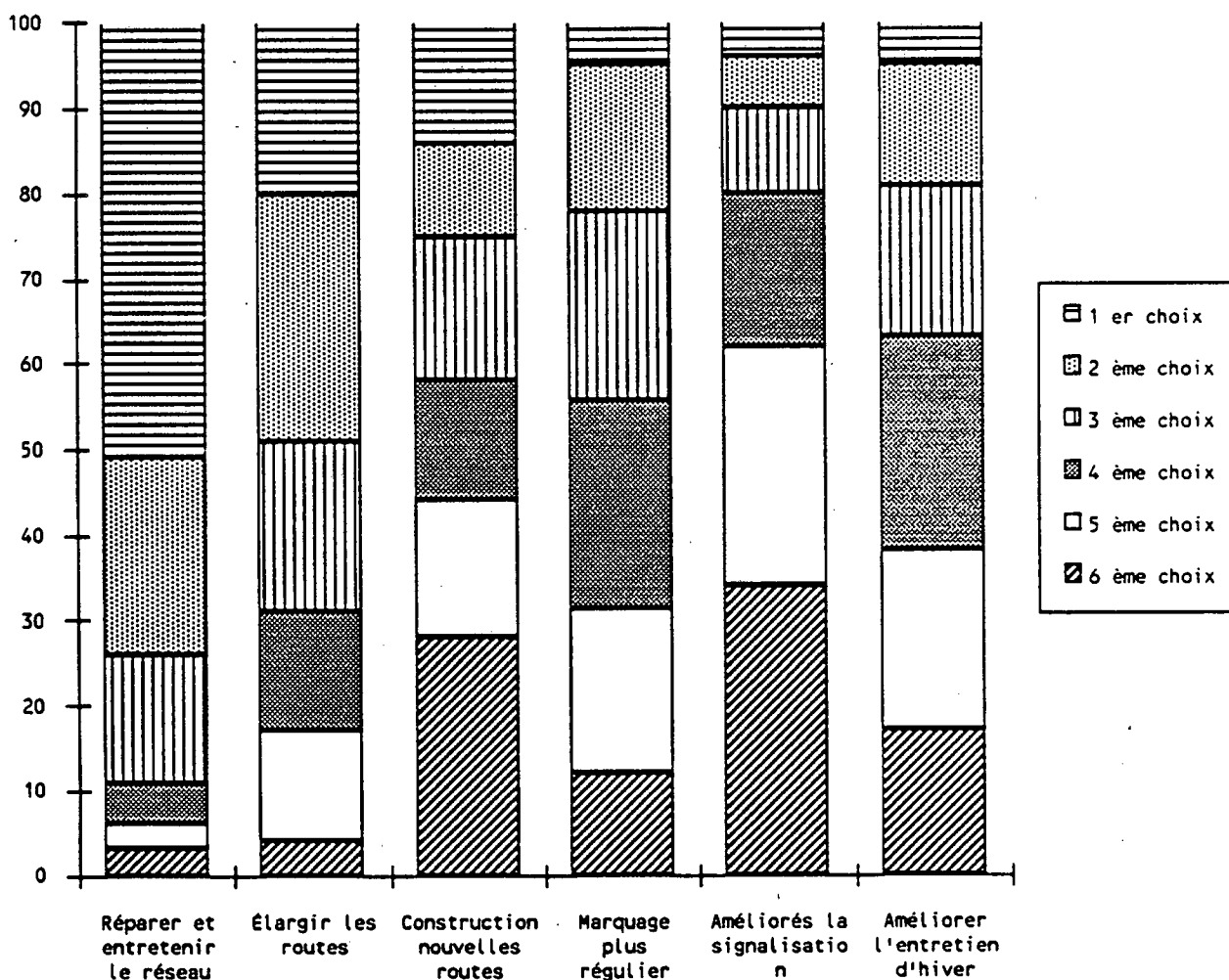
3.10 LES PRIORITÉS FUTURES DU MINISTÈRE

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.

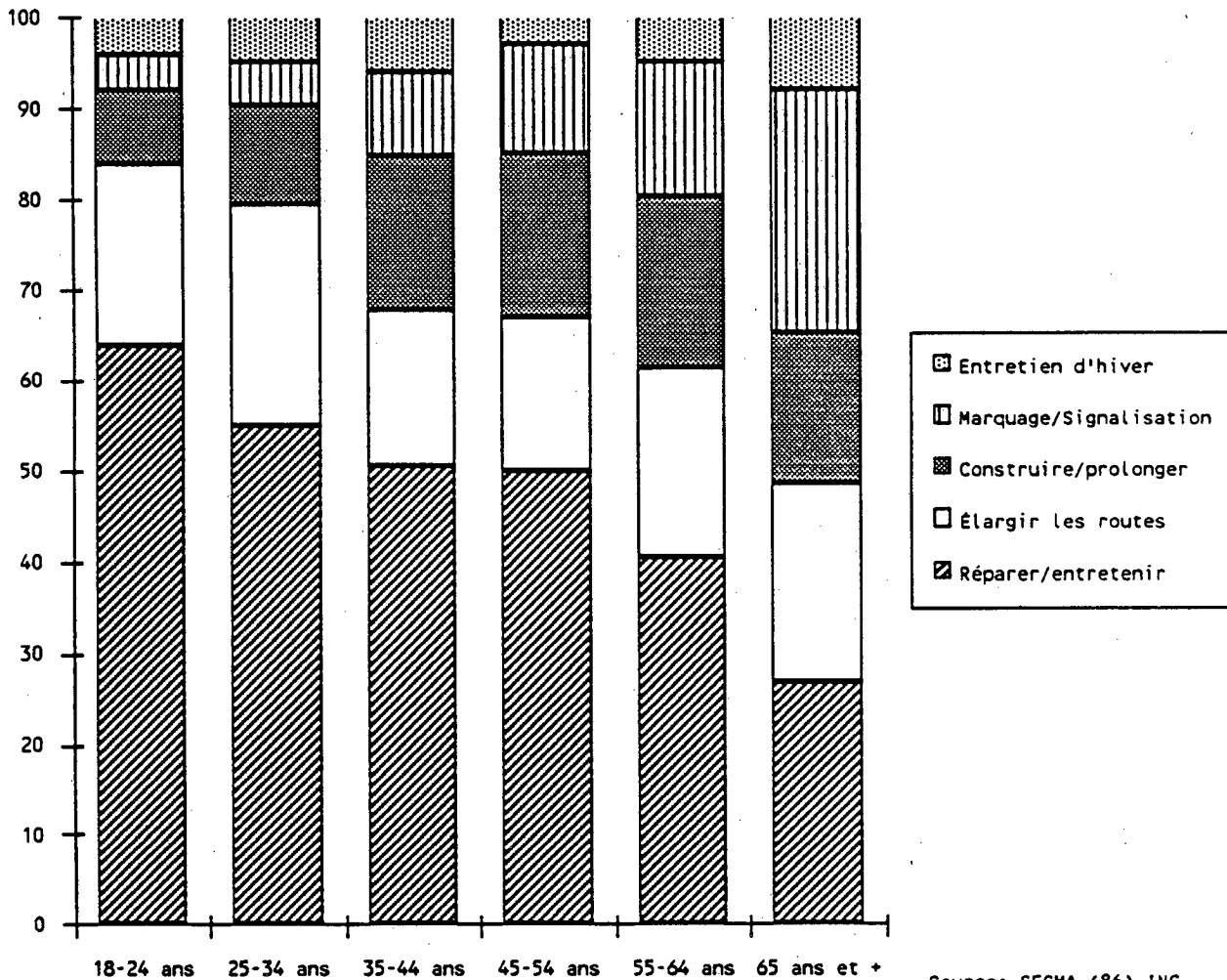
Quant à l'option visant à élargir les routes ou augmenter le nombre de voies sur certaines d'entre elles (20%), on la retrouve le plus et le moins souvent mentionnée parmi les résidents des régions suivantes:

<u>Le plus souvent</u>		<u>Le moins souvent</u>	
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.

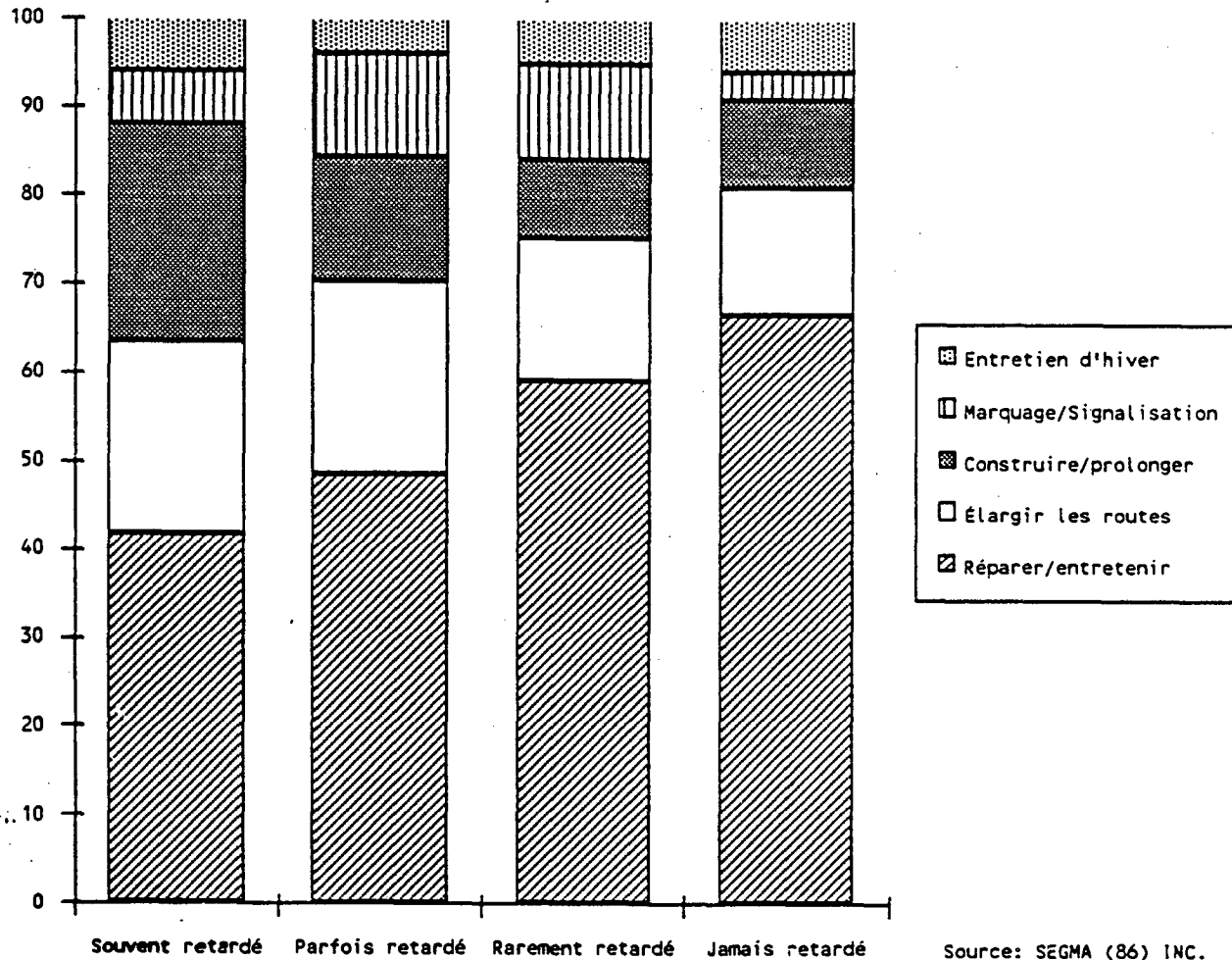
Tableau 3.32 Choix de la première priorité du Ministère selon l'âge



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.

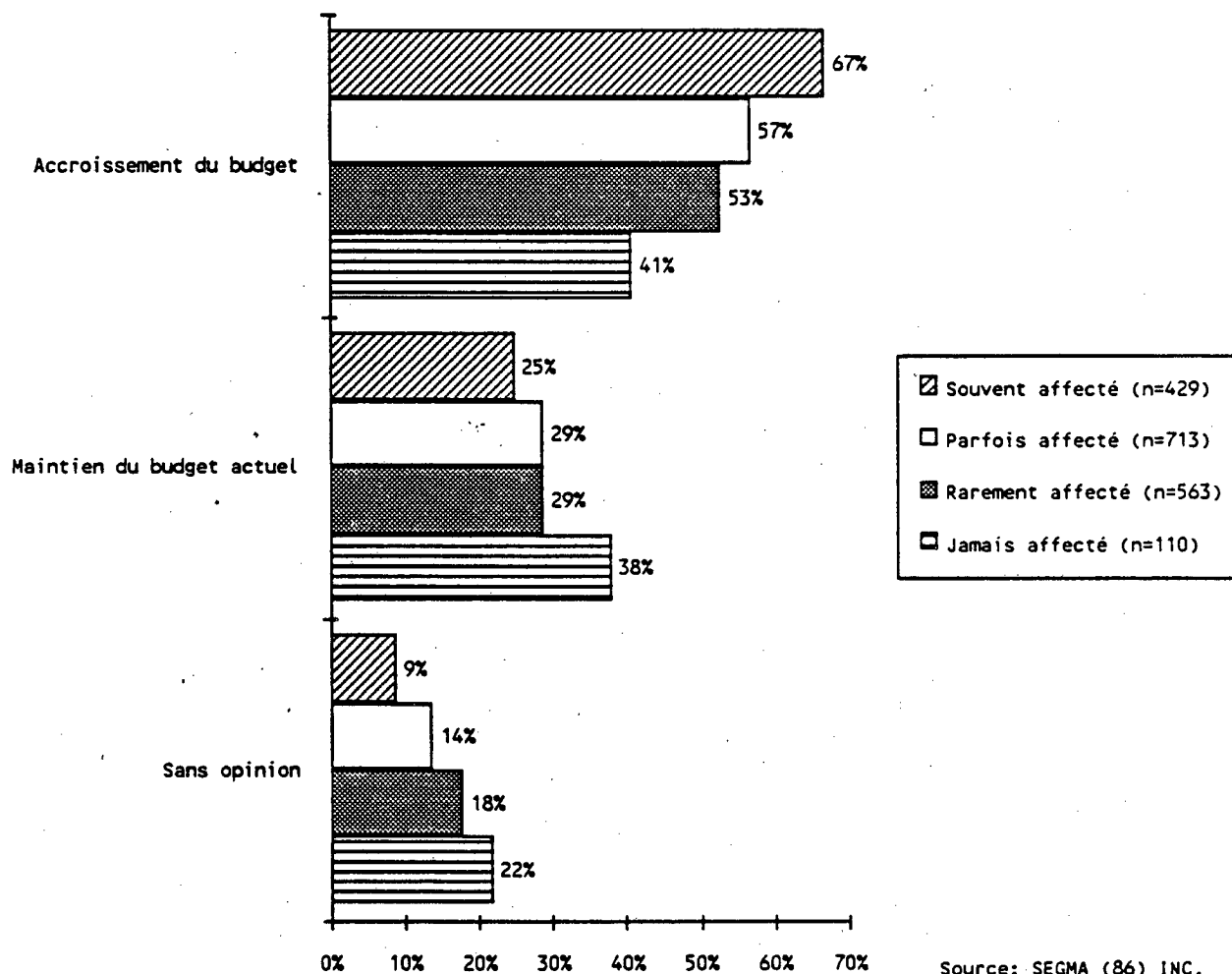
Ces opinions sont différentes selon les régions, la distance parcourue sur les routes chaque année et le fait d'être affecté par la congestion routière.

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. À 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.

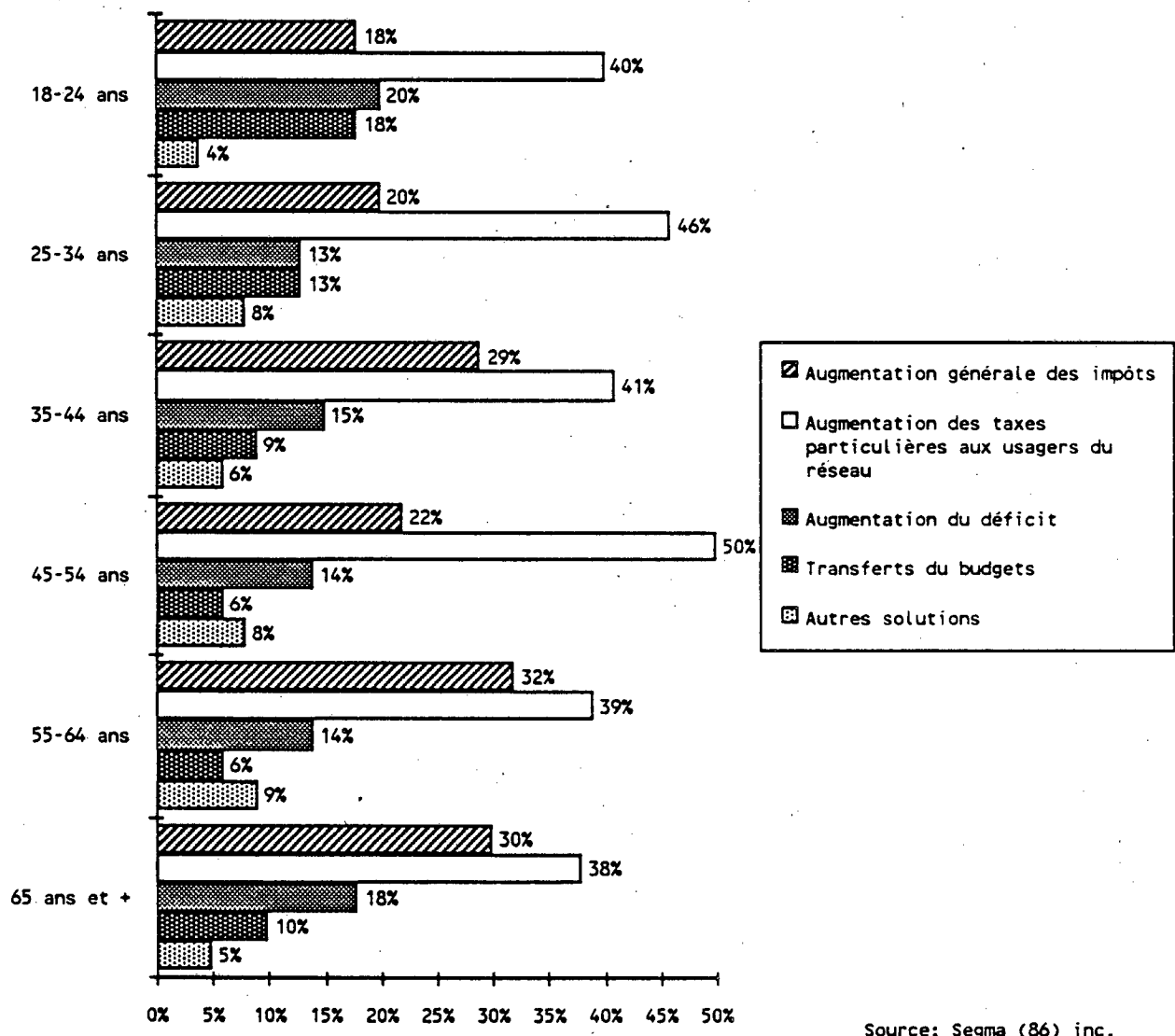
Tableau 3.35 Opinion sur l'attitude à adopter par le gouvernement du Québec face au budget du Ministère en fonction d'être affecté ou non par la congestion routière



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 parcourent 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 5

MENTIONS (phase 1)

Autoroutes utilisees

	N	%
AUTOR		
0.....	1	.0%
2.....	0	.0%
3.....	1	.0%
5.....	19	1.0%
8.....	1	.0%
9.....	1	.1%
10.....	316	17.0%
11.....	1	.1%
12.....	2	.1%
13.....	179	9.7%
15.....	507	27.4%
17.....	13	.7%
19.....	16	.9%
20.....	1131	61.0%
25.....	85	4.6%
30.....	118	6.4%
31.....	5	.3%
32.....	1	.0%
35.....	7	.4%
40.....	801	43.2%
41.....	1	.0%
44.....	1	.1%
50.....	37	2.0%
51.....	1	.1%
53.....	1	.1%
55.....	132	7.1%
60.....	1	.1%
65.....	0	.0%
70.....	15	.8%
71.....	1	.1%
73.....	81	4.4%
75.....	3	.2%
76.....	2	.1%
91.....	1	.0%
94.....	0	.0%
99.....	3	.1%
112.....	1	.1%
116.....	1	.0%
117.....	3	.1%
132.....	6	.3%
138.....	1	.0%

(continued)

Autoroutes utilisees

	N	%
173.....	2	.1%
185.....	1	.0%
201.....	3	.1%
217.....	1	.1%
220.....	14	.8%
256.....	1	.0%
401.....	15	.8%
403.....	1	.0%
404.....	1	.0%
410.....	5	.3%
417.....	13	.7%
419.....	1	.0%
440.....	135	7.3%
500.....	1	.0%
520.....	4	.2%
540.....	14	.7%
550.....	21	1.1%
555.....	1	.0%
573.....	3	.2%
640.....	191	10.3%
740.....	5	.3%
755.....	14	.8%
955.....	1	.1%
996.....	4	.2%

Routes numerotees utilisees

	N	%
ROUTES		
17.....	8	.4%
19.....	1	.0%
20.....	5	.3%
24.....	1	.0%
25.....	1	.0%
38.....	1	.1%
40.....	1	.1%
51.....	1	.0%
55.....	4	.2%
73.....	4	.2%
99.....	9	.5%
100.....	1	.1%
101.....	15	.8%
103.....	1	.0%
104.....	16	.8%
105.....	23	1.3%
106.....	1	.0%
107.....	4	.2%
108.....	30	1.6%
109.....	6	.3%
110.....	2	.1%
111.....	22	1.2%
112.....	130	7.0%
113.....	4	.2%
114.....	1	.0%
116.....	167	9.0%
117.....	259	14.0%
118.....	5	.3%
122.....	32	1.7%
125.....	43	2.3%
128.....	2	.1%
130.....	1	.0%
131.....	23	1.3%
132.....	440	23.7%
133.....	31	1.7%
134.....	8	.4%
135.....	4	.2%
136.....	1	.1%
137.....	17	.9%
138.....	460	24.8%
139.....	42	2.3%

(continued)

Routes numerotees utilisees

	N	%
140.....	3	.1%
141.....	10	.5%
142.....	0	.0%
143.....	32	1.7%
145.....	1	.1%
146.....	3	.1%
147.....	3	.2%
148.....	109	5.9%
150.....	1	.1%
152.....	4	.2%
153.....	14	.7%
154.....	2	.1%
155.....	44	2.4%
157.....	21	1.2%
158.....	63	3.4%
159.....	8	.4%
160.....	1	.1%
161.....	28	1.5%
162.....	2	.1%
163.....	1	.1%
167.....	8	.4%
168.....	1	.1%
169.....	50	2.7%
170.....	51	2.7%
171.....	2	.1%
172.....	12	.6%
173.....	51	2.7%
175.....	72	3.9%
177.....	5	.3%
178.....	1	.0%
180.....	1	.1%
185.....	16	.9%
189.....	1	.1%
192.....	3	.1%
193.....	1	.1%
195.....	8	.4%
197.....	2	.1%
198.....	3	.2%
199.....	5	.3%
200.....	1	.1%
201.....	14	.7%
202.....	10	.6%

(continued)

Routes numerotees utilisees

	N	%
204.....	16	.9%
205.....	3	.1%
207.....	1	.1%
210.....	2	.1%
212.....	3	.2%
214.....	1	.0%
215.....	1	.1%
216.....	16	.9%
217.....	1	.1%
218.....	1	.1%
219.....	5	.3%
220.....	12	.6%
221.....	3	.2%
222.....	4	.2%
223.....	7	.4%
224.....	2	.1%
226.....	5	.3%
227.....	9	.5%
228.....	2	.1%
229.....	4	.2%
230.....	9	.5%
231.....	2	.1%
232.....	14	.7%
233.....	2	.1%
234.....	2	.1%
235.....	16	.9%
236.....	1	.1%
237.....	5	.3%
238.....	1	.0%
239.....	3	.2%
241.....	5	.3%
243.....	13	.7%
247.....	1	.0%
249.....	4	.2%
251.....	1	.0%
253.....	1	.0%
255.....	7	.4%
257.....	3	.2%
259.....	1	.0%
261.....	4	.2%
263.....	6	.3%
265.....	11	.6%

(continued)

Routes numerotees utilisees

	N	%
267.....	4	.2%
269.....	11	.6%
271.....	3	.2%
273.....	3	.1%
275.....	6	.3%
276.....	1	.0%
277.....	5	.3%
279.....	4	.2%
281.....	7	.4%
283.....	4	.2%
285.....	2	.1%
287.....	1	.1%
289.....	5	.3%
291.....	3	.2%
292.....	1	.1%
293.....	3	.1%
294.....	1	.0%
298.....	2	.1%
299.....	4	.2%
301.....	2	.1%
305.....	2	.1%
307.....	15	.8%
308.....	0	.0%
309.....	15	.8%
311.....	2	.1%
312.....	2	.1%
317.....	5	.3%
321.....	13	.7%
323.....	10	.5%
325.....	3	.1%
326.....	1	.1%
327.....	5	.3%
329.....	21	1.1%
334.....	4	.2%
335.....	24	1.3%
336.....	1	.1%
337.....	17	.9%
338.....	2	.1%
339.....	3	.2%
340.....	4	.2%
341.....	15	.8%
342.....	17	.9%

(continued)

Routes numerotees utilisees

	N	%
343.....	23	1.3%
344.....	10	.5%
346.....	1	.0%
347.....	10	.6%
348.....	4	.2%
349.....	6	.3%
350.....	2	.1%
351.....	4	.2%
356.....	3	.1%
358.....	4	.2%
359.....	6	.3%
360.....	5	.3%
361.....	1	.1%
362.....	2	.1%
363.....	3	.1%
364.....	8	.4%
365.....	6	.3%
366.....	5	.3%
367.....	7	.4%
368.....	3	.2%
369.....	3	.2%
370.....	1	.0%
371.....	2	.1%
372.....	4	.2%
373.....	1	.1%
381.....	1	.0%
382.....	1	.0%
384.....	0	.0%
385.....	0	.0%
386.....	0	.0%
389.....	4	.2%
390.....	0	.0%
391.....	2	.1%
393.....	4	.2%
395.....	1	.0%
397.....	2	.1%
401.....	3	.1%
410.....	1	.1%
417.....	3	.1%
420.....	1	.0%
440.....	9	.5%
550.....	1	.0%

(continued)

Routes numerotees utilisees

	N	%
640.....	10	.5%
755.....	2	.1%
899.....	1	.1%
992.....	1	.0%
996.....	9	.5%

Causes accidents autoroutes

	N	%
CAUSES		
Entretien routes autoroutes.....	17	.9%
Entretien en hiver.....	66	3.6%
Qualite, etat, chaussee.....	101	5.4%
Lignes presque invisibles.....	7	.4%
Eclairage.....	29	1.6%
Manque de voies.....	17	.9%
Etroitesse.....	9	.5%
Entres sorties echangeurs.....	93	5.0%
Accotements.....	14	.7%
Courbe routes sinueuses.....	4	.2%
Panneaux de signalisation.....	46	2.5%
Surveillance policiere.....	15	.8%
Vitesse permise.....	10	.6%
Etat de l'automobiliste.....	4	.2%
Ivresse au volant.....	248	13.4%
Fatigue, sommeil.....	105	5.7%
Erreurs humaines.....	26	1.4%
Distraction, inattention.....	139	7.5%
Erreurs specifiques.....	15	.8%
Mauvais conducteurs.....	46	2.5%
Conduite dangereuse.....	34	1.9%
Vitesse du conducteur.....	929	50.1%
Negligence.....	144	7.8%
Manque de civisme.....	27	1.4%
Meconnaissance code route.....	86	4.6%
Depassements.....	88	4.7%
Changements de voies.....	74	4.0%
Etat des vehicules.....	11	.6%
Pannes.....	8	.4%
Circulation/traffic.....	52	2.8%
Vehicules lourds.....	38	2.0%
Velos/mobylettes.....	2	.1%
Machinerie agricole.....	1	.1%
Conditions climatiques.....	123	6.7%
Autres.....	17	.9%

Causes accidents routes numerotees

	N	%
CAUSES		
Entretien routes autoroutes.....	39	2.1%
Entretien en hiver.....	42	2.3%
Qualite, etat, chaussee.....	231	12.5%
Lignes presque invisibles.....	37	2.0%
Conception routes autoroutes.....	8	.4%
Eclairage.....	52	2.8%
Manque de voies.....	48	2.6%
Etroitesse.....	72	3.9%
Entres sorties échangeurs.....	19	1.0%
Accotements.....	19	1.0%
Courbe routes sinueuses.....	151	8.1%
Intersections.....	20	1.1%
Panneaux de signalisation.....	80	4.3%
Surveillance policiere.....	12	.7%
Vitesse permise.....	13	.7%
Etat de l'automobiliste.....	6	.3%
Ivresse au volant.....	252	13.6%
Fatigue, sommeil.....	17	.9%
Erreurs humaines.....	21	1.1%
Distraction, inattention.....	88	4.8%
Erreurs specifiques.....	10	.5%
Mauvais conducteurs.....	36	2.0%
Conduite dangereuse.....	17	.9%
Vitesse du conducteur.....	688	37.1%
Negligence.....	112	6.0%
Manque de civisme.....	25	1.4%
Meconnaissance code route.....	57	3.1%
Depassements.....	279	15.0%
Changements de voies.....	26	1.4%
Etat des vehicules.....	8	.4%
Pannes.....	2	.1%
Circulation/traffic.....	45	2.4%
Vehicules lourds.....	27	1.4%
Velos/mobylettes.....	2	.1%
Machinerie agricole.....	6	.3%
Conditions climatiques.....	60	3.3%
Autres.....	17	.9%

Causes accidents routes rurales

	N	%
CAUSES		
Entretien routes autoroutes.....	107	5.8%
Entretien en hiver.....	48	2.6%
Qualite, etat, chaussée.....	286	15.4%
Lignes presque invisibles.....	19	1.0%
Conception routes autoroutes.....	4	.2%
Eclairage.....	100	5.4%
Manque de voies.....	3	.2%
Etroitesse.....	115	6.2%
Entres sorties échangeurs.....	4	.2%
Accotements.....	20	1.1%
Courbe routes sinueuses.....	116	6.3%
Intersections.....	14	.8%
Panneaux de signalisation.....	120	6.5%
Surveillance policiere.....	14	.8%
Vitesse permise.....	5	.2%
Etat de l'automobiliste.....	4	.2%
Ivresse au volant.....	199	10.7%
Fatigue, sommeil.....	8	.4%
Erreurs humaines.....	15	.8%
Distraction, inattention.....	127	6.8%
Erreurs specifiques.....	16	.9%
Mauvais conducteurs.....	34	1.8%
Conduite dangereuse.....	21	1.2%
Vitesse du conducteur.....	504	27.2%
Negligence.....	109	5.9%
Manque de civisme.....	19	1.0%
Meconnaissance code route.....	76	4.1%
Depassements.....	70	3.8%
Changements de voies.....	18	1.0%
Etat des vehicules.....	8	.4%
Pannes.....	1	.1%
Circulation/traffic.....	21	1.1%
Vehicules lourds.....	11	.6%
Velos/mobylettes.....	16	.9%
Tout-terrain/ski-doo.....	1	.0%
Machinerie agricole.....	31	1.7%
Conditions climatiques.....	33	1.8%
Autres.....	18	1.0%

Améliorations souhaitées sur Autoroutes

	N	%
AMELIORE		
Meilleur entretien.....	40	4.0%
Meil. entretien hiver.....	31	3.1%
Améliorer état chaussée.....	346	34.3%
Refaire les lignes.....	64	6.3%
Meilleure conception.....	10	1.0%
Meilleur éclairage.....	121	12.0%
Ajouter des voies.....	64	6.4%
Élargir les routes.....	16	1.5%
Améliorer entrées/sorties.....	114	11.3%
Améliorer accotements.....	41	4.1%
Adoucir les courbes.....	25	2.4%
Améliorer les Intersections.....	1	.1%
Davantage panneaux signalisation.....	84	8.3%
Services publics.....	52	5.1%
Surveillance policière.....	54	5.3%
Limites vitesse à modifier.....	51	5.0%
Aucun.....	59	5.8%
Autres.....	88	8.7%

Améliorations souhaitées sur Routes numérotées

	N	%
AMELIORE		
Meilleur entretien.....	67	5.4%
Meil. entretien hiver.....	22	1.8%
Améliorer état chaussée.....	474	38.5%
Refaire les lignes.....	151	12.3%
Meilleure conception.....	6	.5%
Meilleur éclairage.....	146	11.9%
Ajouter des voies.....	108	8.8%
Élargir les routes.....	102	8.3%
Améliorer entrées/sorties.....	8	.7%
Améliorer accotements.....	139	11.3%
Adoucir les courbes.....	112	9.1%
Améliorer les Intersections.....	3	.3%
Davantage panneaux signalisation.....	110	8.9%
Services publics.....	11	.9%
Surveillance policière.....	37	3.0%
Limites vitesse à modifier.....	10	.8%
Aucun.....	40	3.3%
Autres.....	63	5.1%

Améliorations souhaitées sur routes rurales

	N	%
AMELIORE		
Meilleur entretien.....	100	10.8%
Meil. entretien hiver.....	20	2.1%
Améliorer état chaussée.....	384	41.4%
Refaire les lignes.....	84	9.1%
Meilleure conception.....	2	.3%
Meilleur éclairage.....	112	12.1%
Ajouter des voies.....	14	1.5%
Élargir les routes.....	94	10.1%
Améliorer accotements.....	100	10.8%
Adoucir les courbes.....	88	9.5%
Améliorer les Intersections.....	1	.1%
Davantage panneaux signalisation.....	117	12.6%
Surveillance policière.....	16	1.7%
Limites vitesse à modifier.....	12	1.3%
Aucun.....	38	4.1%
Autres.....	28	3.1%

Elements connus du plan de transport

	N	%
ELEMENT		
Entre/rep. routes.....	43	8.7%
Entre/rep. ponts.....	24	4.9%
Consts/prolong routes/autor.....	156	31.2%
Rep autoroute metropo.....	269	53.8%
Fermeture metropolitaine.....	6	1.3%
Tunnel sous metropoli.....	44	8.8%
Refection rampes metrop.....	36	7.2%
Repar/amena/prolongements.....	6	1.3%
Autor.2-20 echan.turcot.....	75	15.0%
Autoroute 19.....	1	.2%
Autoroute 25.....	14	2.8%
Autoroute 30 rive sud.....	45	9.0%
Autoroute 4-40 Laval.....	12	2.3%
Autoroute 13 Mirabel.....	11	2.3%
Autoroute Ville-Marie.....	30	6.0%
Autoroute Decarie.....	11	2.3%
Autre Autor/routes.....	62	12.4%
Stationnement limite.....	17	3.4%
Construction ponts.....	24	4.8%
Rive nord.....	17	3.3%
Rive sud.....	7	1.4%
Amelio.trans. commun.....	83	16.6%
Prolongement metro.....	56	11.3%
Voies reservees.....	20	4.0%
Amenagement trains.....	21	4.3%
Co-voiturage.....	29	5.9%
Horaires flexibles trav.....	1	.2%
Trop long.....	5	1.0%
Trop repartitions,conges.....	11	2.3%
Autres critiques.....	1	.2%
Autres.....	65	13.0%

C22R Element connu plan de transport MTQ (1)

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Connait un element	1	496	26.7	61.4	61.4
ne connait pas	2	312	16.8	38.6	100.0
.	.	876	47.3	MISSING	
9	9	170	9.2	MISSING	
TOTAL		1854	100.0	100.0	

Mean	1.386	Std Err	.017	Median	1.000
Mode	1.000	Std Dev	.487	Variance	.237
Kurtosis	-1.785	S E Kurt	.172	Skewness	.469
S E Skew	.086	Range	1.000	Minimum	1.000
Maximum	2.000	Sum	1119.110		

Valid Cases 807 Missing Cases 1047

C22 Element connu plan de transport MTQ (1)

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Entre/rep. routes	1	21	1.1	4.3	4.3
Entre/rep. ponts	2	3	.2	.6	4.9
Consts/prolong route	3	48	2.6	9.7	14.6
Rep autoroute metrop	10	200	10.8	40.4	55.0
Fermeture metropolit	11	5	.3	1.1	56.1
Tunnel sous metropol	12	29	1.6	5.9	62.0
Refection rampes met	13	11	.6	2.3	64.3
Autor.2-20 echan.tur	21	21	1.1	4.1	68.4
Autoroute 19	22	1	.1	.2	68.6
Autoroute 25	23	3	.2	.6	69.2
Autoroute 30 rive su	24	13	.7	2.6	71.8
Autoroute 4-40 Laval	26	5	.3	1.1	72.9
Autoroute Ville-Mari	28	8	.4	1.7	74.6
Autoroute Decarie	29	6	.3	1.1	75.7
Autre Autor/routes	30	11	.6	2.3	78.0
Stationnement limite	40	11	.6	2.2	80.1
Construction ponts	50	7	.4	1.4	81.5
Rive nord	51	4	.2	.9	82.4
Amelio.trans. commun	60	31	1.7	6.3	88.7
Prolongement metro	61	6	.3	1.1	89.9
Voies reservees	62	5	.3	1.0	90.9
Amenagement trains	63	4	.2	.9	91.7
Co-voiturage	64	11	.6	2.2	94.0
Trop long	71	1	.0	.2	94.1
Trop repartitions,cong	72	6	.3	1.2	95.3
Autres critiques	73	1	.1	.2	95.5
Autres	96	22	1.2	4.5	100.0
.	.	876	47.3	MISSING	
PR	99	482	26.0	MISSING	

TOTAL 1854 100.0 100.0

Mean	23.462	Std Err	1.114	Median	10.000
Mode	10.000	Std Dev	24.790	Variance	614.558
Kurtosis	1.357	S E Kurt	.219	Skewness	1.537
S E Skew	.110	Range	95.000	Minimum	1.000
Maximum	96.000	Sum	11628.790		

Valid Cases 496 Missing Cases 1358

Q22A Element 1 du plan MTQ

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Plutot favorable	1	397	21.4	81.9	81.9
Plutot defavorable	2	88	4.7	18.1	100.0
	.	880	47.4	MISSING	
PR	9	489	26.4	MISSING	
		-----	-----	-----	
	TOTAL	1854	100.0	100.0	

Mean	1.181	Std Err	.017	Median	1.000
Mode	1.000	Std Dev	.385	Variance	.148
Kurtosis	.774	S E Kurt	.221	Skewness	1.665
S E Skew	.111	Range	1.000	Minimum	1.000
Maximum	2.000	Sum	572.774		

Valid Cases 485 Missing Cases 1369

D22 Element connu plan de transport MTQ (2)

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Entre/rep. routes	1	13	.7	3.1	3.1
Entre/rep. ponts	2	14	.7	3.2	6.4
Consts/prolongs route	3	69	3.7	16.2	22.6
Rep autoroute metrop	10	49	2.7	11.6	34.2
Fermeture metropolit	11	1	.1	.2	34.4
Tunnel sous metropol	12	12	.6	2.8	37.2
Refection rampes met	13	14	.7	3.2	40.4
Repar/amena/prolonge	20	5	.3	1.2	41.6
Autor.2-20 echan.tur	21	41	2.2	9.5	51.2
Autoroute 25	23	7	.4	1.6	52.8
Autoroute 30 rive su	24	17	.9	3.9	56.7
Autoroute 4-40 Laval	26	4	.2	.8	57.5
Autoroute 13 Mirabel	27	2	.1	.6	58.1
Autoroute Ville-Mari	28	8	.4	1.9	60.0
Autoroute Decarie	29	4	.2	1.0	61.0
Autre Autor/routes	30	35	1.9	8.4	69.3
Stationnement limite	40	4	.2	1.0	70.4
Construction ponts	50	14	.8	3.3	73.7
Rive nord	51	4	.2	.8	74.5
Rive sud	52	1	.1	.3	74.8
Amelio.trans. commun	60	23	1.2	5.4	80.2
Prolongement metro	61	29	1.6	6.8	87.0
Voies reservees	62	8	.4	1.9	88.9
Amenagement trains	63	6	.3	1.5	90.4
Co-voiturage	64	10	.5	2.3	92.7
Horaires flexibles t	65	1	.0	.2	92.9
Trop long	71	4	.2	.9	93.7
Trop repartitions,cong	72	3	.1	.7	94.4
Autres	96	24	1.3	5.6	100.0
.		876	47.3	MISSING	
PR	99	553	29.8	MISSING	
TOTAL		1854	100.0	100.0	

Mean	29.975	Std Err	1.300	Median	21.000
Mode	3.000	Std Dev	26.779	Variance	717.096
Kurtosis	-.152	S E Kurt	.236	Skewness	.905
S E Skew	.118	Range	95.000	Minimum	1.000
Maximum	96.000	Sum	12721.794		

Valid Cases 424 Missing Cases 1430

3/7/90

Q228 Element 2 du plan MTQ

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Plutot favorable	1	357	19.2	85.6	85.6
Plutot defavorable	2	60	3.2	14.4	100.0
	.	881	47.5	MISSING	
PR	9	557	30.0	MISSING	
	TOTAL	1854	100.0	100.0	

Mean	1.144	Std Err	.017	Median	1.000
Mode	1.000	Std Dev	.351	Variance	.123
Kurtosis	2.166	S E Kurt	.239	Skewness	2.038
S E Skew	.120	Range	1.000	Minimum	1.000
Maximum	2.000	Sum	476.529		

Valid Cases 417 Missing Cases 1437

E22 Element connu plan de transport MTQ (3)

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Entre/rep. routes	1	9	.5	3.1	3.1
Entre/rep. ponts	2	8	.4	2.7	5.8
Consts/prolong route	3	39	2.1	13.6	19.4
Rep autoroute metropol	10	19	1.0	6.7	26.1
Tunnel sous metropol	12	3	.1	1.0	27.1
Refection rampes met	13	11	.6	3.9	31.0
Repar/amen/prolonge	20	1	.1	.5	31.5
Autor.2-20 echan.tur	21	14	.7	4.9	36.4
Autoroute 25	23	4	.2	1.5	37.9
Autoroute 30 rive su	24	15	.8	5.4	43.3
Autoroute 4-40 Laval	26	3	.1	1.0	44.3
Autoroute 13 Mirabel	27	9	.5	3.1	47.4
Autoroute Ville-Mari	28	13	.7	4.8	52.2
Autoroute Decarie	29	2	.1	.6	52.8
Autre Autor/routes	30	15	.8	5.3	58.0
Stationnement limite	40	2	.1	.8	58.8
Construction ponts	50	3	.1	1.0	59.8
Rive nord	51	9	.5	3.1	62.9
Rive sud	52	6	.3	2.0	64.9
Amelio.trans. commun	60	29	1.6	10.2	75.1
Prolongement metro	61	22	1.2	7.7	82.8
Voies reservees	62	7	.4	2.5	85.3
Amenagement trains	63	11	.6	3.8	89.1
Co-voiturage	64	8	.5	3.0	92.1
Trop long	71	1	.0	.3	92.4
Trop repartitions,cong	72	3	.1	1.0	93.4
Autres	96	19	1.0	6.6	100.0
.		876	47.3	MISSING	
PR	99	694	37.4	MISSING	
TOTAL		1854	100.0	100.0	

Mean	36.133	Std Err	1.645	Median	28.000
Mode	3.000	Std Dev	27.701	Variance	767.331
Kurtosis	-.791	S E Kurt	.288	Skewness	.468
S E Skew	.145	Range	95.000	Minimum	1.000
Maximum	96.000	Sum	10249.138		

Valid Cases 284 Missing Cases 1570

Q22C Element 3 du plan MTQ

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Plutot favorable	1	237	12.8	85.9	85.9
Plutot defavorable	2	39	2.1	14.1	100.0
	.	881	47.5	MISSING	
PR	9	697	37.6	MISSING	
	TOTAL	1854	100.0	100.0	

Mean	1.141	Std Err	.021	Median	1.000
Mode	1.000	Std Dev	.349	Variance	.122
Kurtosis	2.306	S E Kurt	.292	Skewness	2.071
S E Skew	.147	Range	1.000	Minimum	1.000
Maximum	2.000	Sum	315.314		

Valid Cases 276 Missing Cases 1578

Autres priorites du ministere des Transports

	N	%
AUTRE		
Amena/cons/repar/entre.....	156	26.9%
Des autoroutes.....	37	6.4%
Routes secondaires.....	24	4.2%
Routes rurales.....	4	.7%
Routes gravelees.....	13	2.2%
Ponts.....	29	5.0%
Les accotements.....	18	3.0%
Eclairage.....	66	11.3%
Eclairage jaune.....	5	.8%
Lignes blanches.....	18	3.2%
Lignes jaunes.....	19	3.3%
Signalisation.....	30	5.2%
Feux de circulation.....	5	.8%
Transport en commun.....	10	1.7%
Metro.....	1	.1%
Voie reservee autobus.....	5	.9%
Trains.....	2	.4%
Surveillance policiere.....	41	7.0%
Comportements conducteurs.....	9	1.6%
Securite.....	4	.7%
Circulation lourde.....	37	6.4%
Communications/telephones.....	29	5.0%
Aucun.....	8	1.4%
Autres.....	96	16.5%

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 041 535