

215

DM52.2

Projet de prolongement de l'autoroute 25
entre l'autoroute 440 et le boulevard
Henri-Bourassa

Laval-Montréal

6211-06-080

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET
LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA**

**Annexe au mémoire DM52 présenté par
Option transport durable
juin 2005**

**Sondage sur les perceptions
et attitudes face au choix d'un
milieu de vie et au transport
dans la région de Montréal**

Réalisé pour :
La Commission de consultation sur
l'amélioration de la mobilité entre
Montréal et la Rive-Sud

• Résultats •

Impact Recherche
Décembre 2001

Dossier 21.3036

Contenu

Contexte 4

Objectifs et éléments mesurés 5

Méthodologie 7

Notes de lecture 9

Profil des répondants 10

Résultats 12

Section 1 — Milieu de vie

1.1 Lieu de résidence actuel 13

1.1.1 Perceptions d'habiter la ville ou la banlieue 13

1.1.2 Type de demeure et propriété 14

1.1.3 Stabilité quant au lieu de résidence 15

1.1.4 Participation au choix du lieu de résidence 16

1.1.5 Satisfaction quant au lieu de résidence actuel 17

1.1.6 Raisons justifiant le choix du lieu de résidence 19

1.2 La banlieue 21

1.2.1 Limites perçues de la banlieue 21

1.2.2 Avantages et inconvénients de vivre en banlieue 23

1.2.3 Évolution perçue 24

1.2.4 Perceptions des citoyens à l'égard des banlieusards 26

1.2.5 Offense envers les banlieusards 27

1.3 La ville 28

1.3.1 Avantages et inconvénients de vivre en ville 28

1.3.2 Évolution perçue 29

1.4 La ville ou la banlieue? 31

1.4.1 Préférence d'habiter la ville ou la banlieue 31

1.4.2 Probabilité de considérer la ville / la banlieue 32

1.4.3 Probabilité de se rapprocher 35

1.4.4 Facteurs pouvant inciter un changement du lieu de résidence 36

1.4.5 Quartier ou ville convoités 38

1.4.6 Antécédents 41

1.5 L'attachement au milieu de résidence 42

Contenu

Section 2 — Automobile et transport

- 2.1 Quelques données 45
 - 2.1.1 Permis de conduire 45
 - 2.1.2 Nombre de véhicules possédés 46
 - 2.1.3 Types de véhicules 47
 - 2.1.4 Participation au choix du véhicule 49
 - 2.1.5 Critères de sélection 50
 - 2.1.6 Renouvellement d'un véhicule 51
- 2.2 Déplacements quotidiens 52
 - 2.2.1 Distance et temps de parcours 52
 - 2.2.2 Entrées et sorties de l'île 53
- 2.3 Conduite automobile 54
 - 2.3.1 Fréquence de déplacements en voiture 54
 - 2.3.2 Plaisir de conduire 55
 - 2.3.3 Attitude face à la pollution 56
 - 2.3.4 Attitude face à la congestion 57
 - 2.3.5 Attitude face au covoiturage 59
 - 2.3.6 Atteinte aux automobilistes 60
- 2.4 Attitude des non automobilistes 61
 - 2.4.1 Désir de posséder une voiture 61
 - 2.4.2 Opinion des automobilistes 62
- 2.5 Transport en commun 63
 - 2.5.1 Fréquence de déplacements 63
 - 2.5.2 Déplacements occasionnels 64
 - 2.5.3 Efficacité perçue 65
- 2.6 L'attachement à l'automobile 67

Sommaire et conclusion 68

Annexes 70

- Secteurs géographiques
- Questionnaire

Contexte

La Commission a complété une première vague de consultations à la fin du printemps et a également mené une étude qualitative (groupes de discussion) qui visait à obtenir des indications préliminaires en vue de permettre la préparation ultérieure d'un sondage traitant de l'opportunité d'ajouter un nouveau lien routier entre Montréal et la Rive-Sud.

Comme complément, le besoin d'obtenir une mesure plus globale visant à comprendre les motivations liées au choix d'un lieu de résidence et d'un mode de transport a été identifié. Cette mesure vise une meilleure compréhension et interprétation du contexte dans lequel s'inscrivent les perceptions relatives à un nouveau lien routier ou toute forme d'amélioration de la mobilité entre les deux rives.

Un sondage a donc été réalisé dans la grande région métropolitaine en septembre 2001. Les pages qui suivent présentent les résultats de cette étude quantitative.

Résultats

2.2 Déplacements quotidiens

2.2.1 Distance et temps de parcours

- En moyenne, les travailleurs parcourent quotidiennement une quinzaine de kilomètres pour se rendre à destination. Fait peu surprenant, la distance à parcourir est plus élevée chez les habitants des secteurs plus éloignés du centre de Montréal. La moitié d'entre eux parcourent plus de 20 kilomètres alors que la moitié des résidents de Montréal Centre ne parcourent que cinq kilomètres ou moins.
- Fait intéressant, bien que la distance varie selon le point d'origine, le temps de parcours perçu est similaire d'un secteur à l'autre. Ainsi, les vitesses moyennes perçues varient substantiellement d'un secteur à l'autre (voir graphique en bas de page).
- Les déplacements en transport en commun exigent plus de temps : les usagers réguliers du transport en commun estiment leur temps de parcours moyen à 34 minutes alors que les automobilistes l'estiment à 23 minutes.

Q.35 : « À quelle distance environ se situe votre demeure de votre lieu de travail ? »

Q.37 : « Combien de temps en moyenne devez-vous compter pour vous rendre à votre lieu de travail ? »

(n = 703, ceux travaillant à temps plein, à temps partiel ou étudiant)

