

**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.

Objectifs et éléments mesurés

Deux principaux objectifs étaient visés par cette étude :

1. Comprendre ce qui motive les citoyens à habiter à un endroit plutôt qu'un autre.
2. Mesurer le degré d'attachement des citoyens quant à leur lieu de résidence et à l'automobile de manière à tenter de dégager des tendances d'évolution à court ou moyen terme.

Pour atteindre les objectifs visés, des données factuelles ainsi que des attitudes et perceptions ont été recueillies. Plus précisément, les variables qui suivent ont été mesurées :

Données factuelles

- Lieu de résidence : endroit, type d'habitation, depuis quand, ...
- Déplacements : nature et fréquence, mode(s) de transport utilisé(s), véhicules possédés, permis de conduire, ...
- Profil socio-démographique

Attitudes et perceptions

- Lieu de résidence :
 - Raisons motivant le choix du lieu de résidence
 - Degré de satisfaction
 - Perception d'être un citadin ou un banlieusard
 - Attitude face aux citadins et aux banlieusards
 - Limites perçues de la banlieue
 - Lieu de résidence convoité
 - Intentions futures
 - Perceptions de la ville et de la banlieue comme lieux de résidence
 - Évolution perçue de la ville et de la banlieue

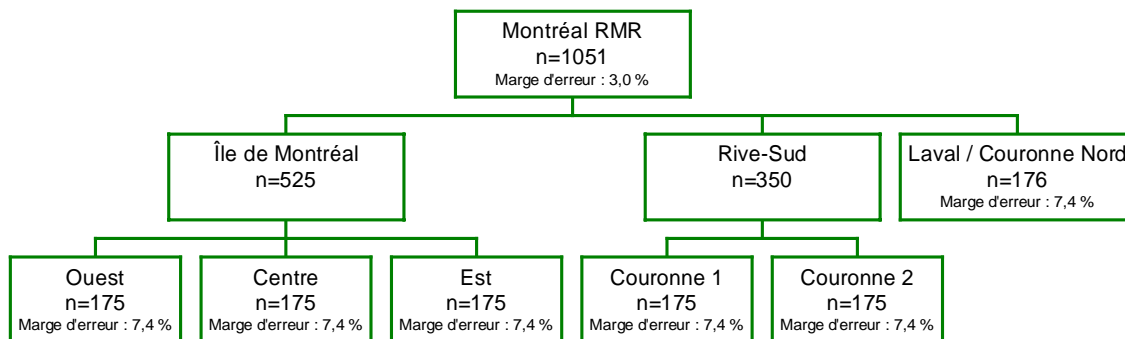
Objectifs et éléments mesurés

Attitudes et perceptions (suite)

- Automobile :
 - Attachement à l'automobile
 - Fréquence de renouvellement; raison
 - Critères de choix de la voiture actuelle
 - Perceptions relatives à la conduite automobile (plaisir ou activité strictement fonctionnelle)
- Attitudes face à la congestion, au covoiturage, à la pollution
- Attitudes des non automobilistes
- Transport en commun : fréquence d'utilisation et efficacité perçue

Méthodologie

Les éléments décrits précédemment ont été mesurés par le biais d'une étude de nature quantitative. Plus précisément, des entrevues téléphoniques ont été menées auprès de 1050 adultes de la grande région de Montréal. La structure de l'échantillon s'illustre comme suit :



[Marge d'erreur maximale au seuil de confiance de 95 %. Seules les marges d'erreur des sous-groupes analysés sont présentées.]

[Les limites géographiques des six secteurs étudiés sont présentées en annexe, en page 71.]

Pour être admissible à participer à l'étude, les répondants devaient :

- Avoir atteint l'âge adulte
- Habiter la grande région de Montréal depuis au moins un an
- Habiter en permanence la demeure sollicitée

Les participants au sondage ont été recrutés aléatoirement à partir de numéros de téléphone générés par le logiciel Échantillonneur. Le logiciel a produit des numéros de téléphone selon les codes postaux fournis par la Commission.

Le questionnaire a été pré-testé auprès d'une vingtaine de répondants. Des modifications mineures ont été apportées au questionnaire avant d'amorcer la collecte de données proprement dite.

Les entrevues, d'une durée moyenne de 20 minutes, ont été menées du 5 au 23 septembre 2001, à partir de notre centre d'appels de Montréal. L'entrevue se déroulait en français ou en anglais, selon la langue de préférence de chaque répondant. Des appels répétés ont été effectués à un numéro de téléphone avant de l'exclure de l'échantillon. S'ils le désiraient, les répondants pouvaient prendre rendez-vous et être rappelés à un moment qui leur convenait.

Méthodologie

Pondération

Le quota de 175 répondants pour chacun des six secteurs géographiques identifiés ci-dessus permet d'obtenir un nombre valide d'observations, mais il n'est toutefois pas représentatif de l'importance relative de chaque secteur dans l'ensemble de la grande région métropolitaine. Les données recueillies ont donc été pondérées afin de rétablir la valeur représentative de chaque secteur. Le tableau qui suit présente les pondérations effectuées.

	Réalisé	Pondéré
Laval / Rive Nord		
Laval	50 %	41 %
Couronne Nord	50 %	59 %
Secteurs géographiques		
Montréal Ouest	16,7 %	19 %
Montréal Centre	16,7 %	25 %
Montréal Est	16,7 %	13 %
Rive-Sud Couronne 1	16,7 %	11 %
Rive-Sud Couronne 2	16,7 %	9 %
Laval / Rive Nord	16,7 %	23 %

Notes de lecture

- Les symboles de couleurs dans les tableaux indiquent des différences significatives, au seuil de confiance de 95 % (à moins d'indication contraire). Par exemple, dans le tableau ci-dessous, le cercle vert à côté de la proportion de 96 % signifie qu'il y a une proportion significativement plus grande de gens plus à l'aise en français qu'en anglais dans le secteur Laval / Rive Nord comparativement à Montréal Ouest.





	◆ Total (n=1051)	● Mtl Ouest (n=175)	■ Laval/RN (n=175)
Langue parlée : français	65 %	63 %	96 % ●

- Plusieurs des résultats utilisent comme échelle de mesure le degré d'accord de 1 à 10, 10 étant le score le plus favorable pouvant être accordé. La classification qui suit est couramment utilisée dans notre industrie, et se veut un guide pour faciliter l'interprétation des scores rapportés.

Score obtenu	Interprétation
9 à 10	Exceptionnel
8 à 9	Excellent
7 à 8	Bon
6 à 7	Médiocre
5 à 6	Faible

- Pour la majorité des questions ouvertes, seules les mentions recueillies pour 5 % des répondants ou plus sont présentées.
- Les « résidents banlieue » et « résidents ville » identifiés dans les graphiques et les tableaux font référence aux citoyens qui perçoivent habiter la banlieue ou la ville tel qu'établi par la question 24.




Profil des répondants

Données démographiques		Stats Canada (Mtl RMR)	Total pondéré (n=1051)	◆ Montréal Ouest (n=175)	■ Montréal Centre (n=175)	▼ Montréal Est (n=175)	⊕ Rive-Sud Couronne 1 (n=175)	● Rive-Sud Couronne 2 (n=175)	► Laval/Rive Nord (n=176)
	Sexe								
	Hommes	48 %	47 %	49 %	48 %	39 %	54 %	54 %	44 %
	Femmes	52	53	51	52	61	46	46	56
	Langue								
	Français	68 % ¹	86 %	63 %	88 %◆	91 %◆	94 %◆	90 %◆	96 %◆■●
	Anglais	17	14	37	12	9	6	10	4
	Âge								
	18 à 24 ans	12 %	11 %	10 %	13 %	11 %	16 %	7 %	9 %
	25 à 34 ans	19	22	23	20	22	17	26	23
	35 à 44 ans	23	24	25	20	22	21	28	30
	45 à 54 ans	18	16	14	20	18	15	13	13
	55 à 64 ans	12	11	12	11	11	15	10	9
	65 ans et plus	16	16	16	16	16	16	16	
	Scolarité								
	Primaire	16 %	11 %	8 %	10 %◆	15 %◆	9 %	15 %◆	13 %
	Secondaire	36	29	26 ■	17 ■	34 ■	33 ■	38 ◆■	37 ■
	Collégial	33	26	27	26	28	29	27	20
	Universitaire	15	33	38 ▼●	46 ▼●	23	28	20	28

¹ Langue parlée à la maison; 15 % parlent une autre langue que le français ou l'anglais.

- Les gens plus scolarisés habitent davantage Montréal Ouest et Montréal Centre.

Profil des répondants

Données démographiques		Total pondéré (n=1051)	◆ Montréal Ouest (n=175)	■ Montréal Centre (n=175)	▼ Montréal Est (n=175)	+ Rive-Sud Couronne 1 (n=175)	● Rive-Sud Couronne 2 (n=175)	► Laval/Rive Nord (n=176)
	Revenu familial (avant impôts)						9	
	Moins de 15 000 \$	11 %	11 % ●	15 % ●	15 % ●	10 % ●	4 %	9 %
	Entre 15 000 \$ et 25 000 \$	12	11	9	16	13	12	12
	Entre 25 000 \$ et 45 000 \$	28	27	36 ▼ + ►	24	25	27	24
	Entre 45 000 \$ et 70 000 \$	18	18	14	16	23	23 ■	19
	75 000 \$ et plus	18	17	13	18	18	22	22 ■
	Refus	13	16	13	11	11	12	14
	Occupation							
	Emploi à temps plein	54 %	56 %	51 %	55 %	55 %	56 %	55 %
	Emploi à temps partiel	7	4	7	5	6	9	8
	Temporairement sans emploi	7	7 ●	9 ●	9 ●	6 ●	1	7 ●
	Au foyer	4	2	3	4	2	6	5
	Étudiant	8	9	12 ►	7	8	7	4
	À la retraite	20	21	18	20	23	21	21
	Refus	-	1	-	-	-	-	-
	Type de foyer							
	18-34 ans sans enfants	15 %	18 % ● ►	22 % ▼ ● ►	13 %	16 %	9 %	9 %
	Familles avec enfants <11 ans	24	18	24	21	20	30 ◆ +	28 ◆
	Familles avec ados/jeunes adultes	18	20 ■	6	18 ■	18 ■	30 ◆ ■ ▼ +	26 ■
	35-54 ans sans enfants	19	19 ●	23 ●	22 ●	16	11	16
	55 ans et plus sans enfants	22	23	21	23	28	20	19
	Autres	2	2	4	3	2	-	2

- Il y a significativement plus de gens de 18 à 54 ans sans enfants sur l'île de Montréal.
- Inversement, il y a significativement plus de familles avec enfants à l'extérieur de l'île.

Les résultats

Section 1 : Milieu de vie

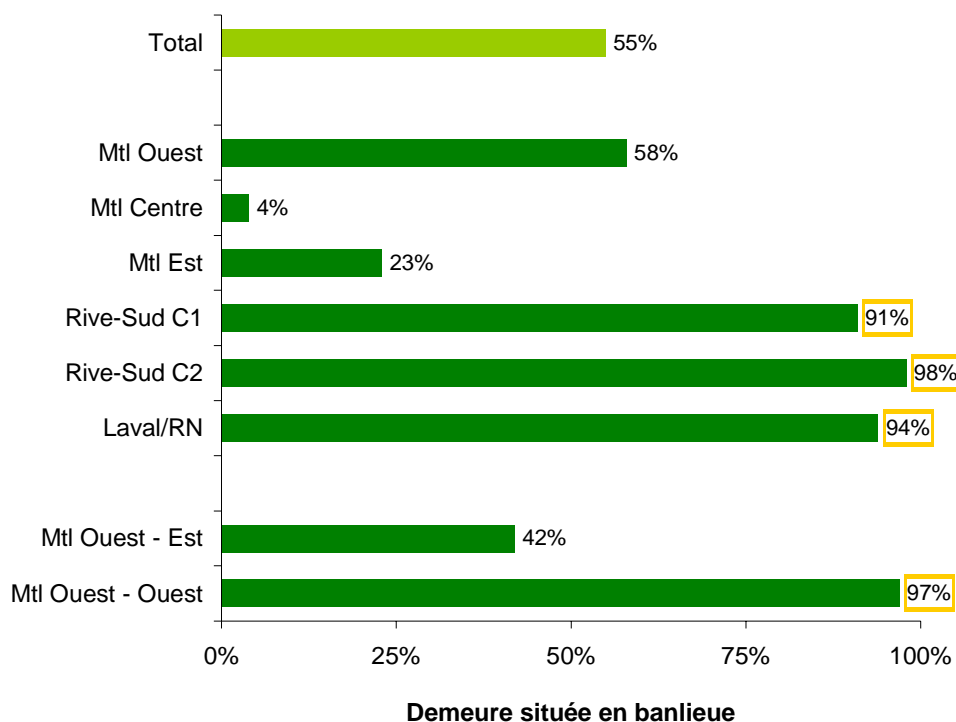
Résultats

1.1 Lieu de résidence actuel

1.1.1 Perceptions d'habiter la ville ou la banlieue

- Fait peu surprenant, les personnes de l'extérieur de l'île sont plus nombreuses à considérer habiter la banlieue.
- Les opinions des résidents de l'île sont partagées. Un peu plus de la moitié des gens qui habitent l'ouest de l'île se considèrent des banlieusards. Cependant, ce n'est que le quart de ceux qui habitent l'est de l'île qui en disent autant. Ceci peut s'expliquer par le fait que la Ville de Montréal s'étend davantage vers l'est que vers l'ouest.
- En scindant le secteur Montréal Ouest en deux parties, les scores démontrent que les citoyens habitant plus à l'ouest se considèrent davantage des banlieusards. Cependant, le fractionnement du secteur Montréal Est en deux parties — est et ouest — ne révèle pas d'écarts significatifs de cet ordre.

Q.24 : « Considérez-vous que votre demeure est située en banlieue ou plutôt en ville ? »
(n = 1051)

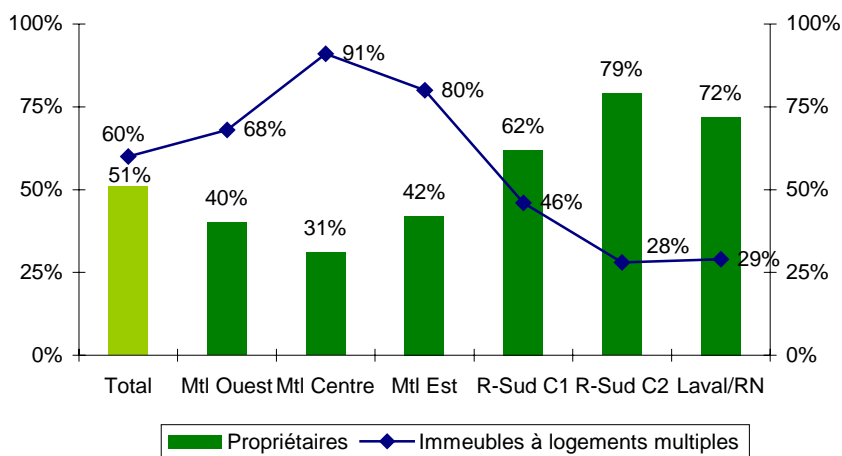


Résultats

1.1.2 Type de demeure et propriété

- Parmi l'ensemble des répondants, la moitié d'entre eux sont propriétaires de leur demeure et une proportion similaire de personnes habitent un immeuble à logements multiples.
- L'écart entre ces deux données est prononcé entre les secteurs géographiques. Ainsi, il y a plus de propriétaires à l'extérieur de l'île de Montréal, là où les maisons unifamiliales sont significativement plus nombreuses que sur l'île.
- Phénomène compréhensible : l'accès à la propriété croît avec l'âge, la scolarité et le revenu.

Q.5 : « Le bâtiment où vous habitez comprend-il d'autres logements que le vôtre? »
Q.6 : « Êtes-vous propriétaire ou locataire de votre demeure? »
(n = 1051)

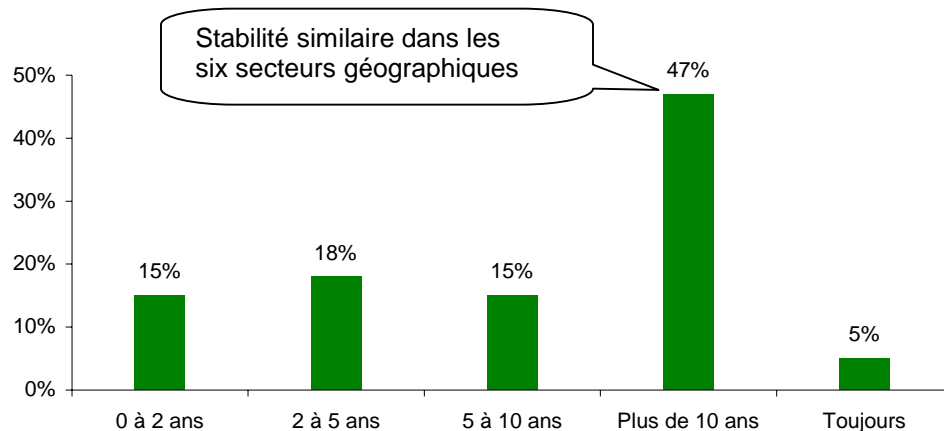


Résultats

1.1.3 Stabilité quant au lieu de résidence

- Une première indication de la stabilité des citoyens quant à leur lieu de résidence : près de la moitié d'entre eux y habitent depuis plus de 10 ans.
- Les citadins sont moins enracinés : ils habitent dans leur ville ou quartier de l'île de Montréal depuis moins longtemps que ceux qui résident en banlieue. Il en va de même pour les gens plus scolarisés comparativement aux moins scolarisés.
- Fait peu surprenant : la permanence de la ville ou du quartier de résidence croît avec l'âge.

Q.3-4 : « Depuis combien de temps habitez-vous dans cette ville / ce quartier ? »
(n = 1051)

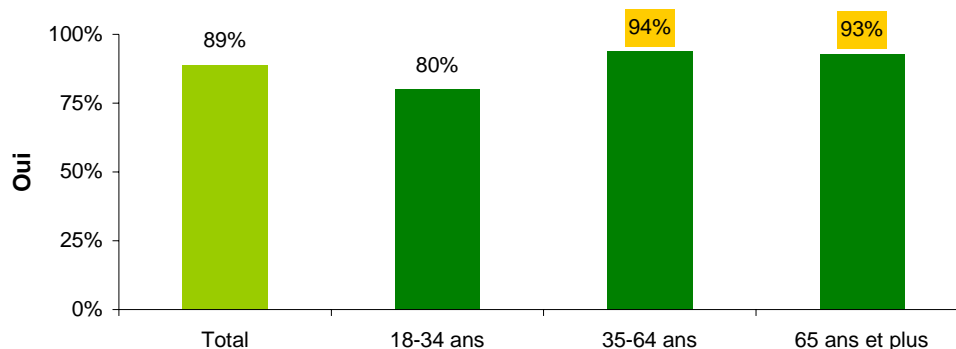


Résultats

1.1.4 Participation au choix du lieu de résidence

- La très grande majorité des citoyens ont participé au choix de leur lieu de résidence.
- Cette proportion est encore plus élevée chez les gens de 35 ans et plus, les jeunes étant moins susceptibles d'avoir choisi leur résidence, entre autres, puisqu'ils habitent chez leurs parents ou avec des co-locataires.
- Les résultats sont similaires d'un secteur géographique à l'autre.

Q.7 : « Avez-vous personnellement participé au choix de votre demeure actuelle? »
(n = 1051)

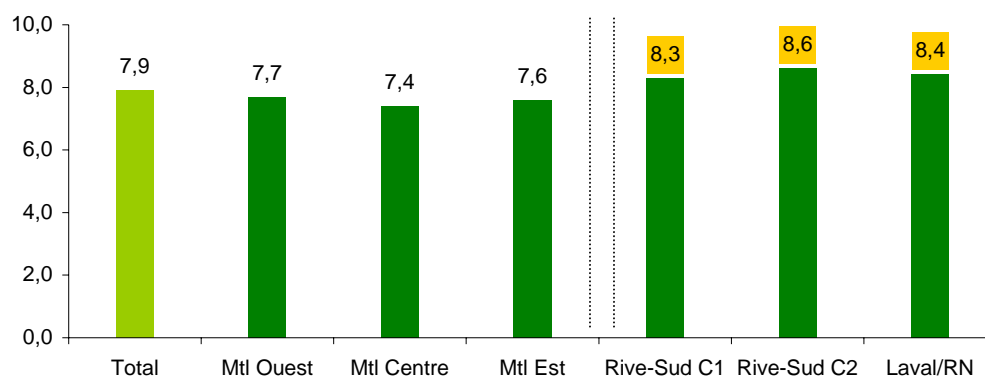


Résultats

1.1.5 Satisfaction quant au lieu de résidence actuel

- De façon générale, les gens sont très satisfaits de la ville ou du quartier qu'ils habitent (un score moyen de 8 est considéré excellent).
- Les résidents en périphérie de l'île se disent encore plus satisfaits.
- En outre, la satisfaction est significativement plus élevée auprès :
 - Des propriétaires (comparativement aux locataires)
 - Des personnes qui ont personnellement choisi leur résidence
 - Des personnes qui habitent leur ville ou quartier depuis plus de deux ans

Q.18 : « En utilisant une échelle de 1 à 10, à quel point diriez-vous que vous êtes satisfait de votre quartier ou ville de résidence? »
(n = 1051)



Résultats

1.1.5 Satisfaction quant au lieu de résidence actuel (suite)

- Comparativement aux citadins, les banlieusards justifient davantage cette satisfaction par la tranquillité et la qualité de vie.
- Pour leur part, les gens de la ville louangent principalement la proximité de tout à Montréal.

Raisons (Q.19)	◆ Résidents banlieue (n=641)	■ Résidents ville (n=410)
Tranquillité / calme	21 % ■	12 %
Proximité (services, activités, etc.)	16	23 ◆
Qualité de vie	13 ■	7
Beau / propre	6	8
Déplacements : proximité / accessibilité routes et TC¹	4	4
Vie de quartier (voisins, communauté)	4	4
Circulation dense / TC¹ inadéquat	2	2

¹ TC : transport en commun

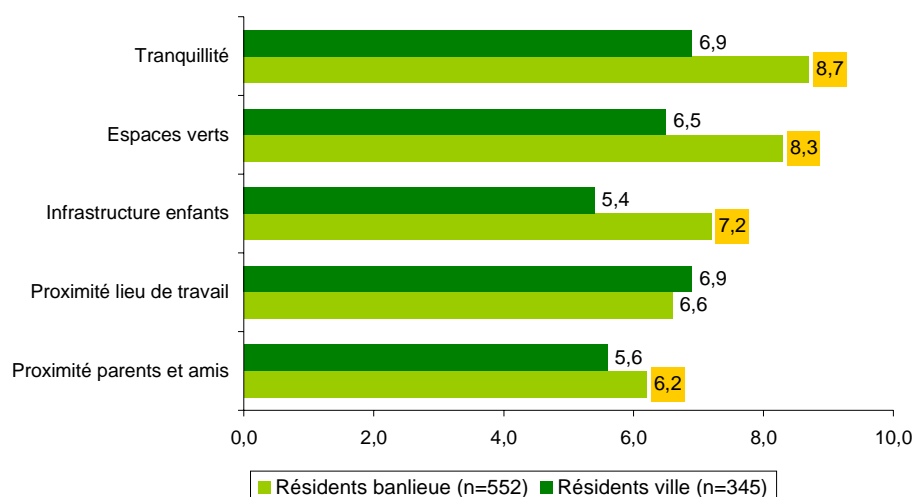
Résultats

1.1.6 Raisons justifiant le choix du lieu de résidence

- La tranquillité appréciée des gens de la banlieue est ici confirmée. En outre, fait peu étonnant, ils affectionnent davantage les espaces verts que les citadins.
- Les autres critères mesurés sont globalement moins importants (scores de 7 ou moins).
- La proximité du lieu de travail revêt la même importance pour tous, peu importe où ils habitent.
- La proximité des parents et amis est plus importante pour les femmes et les personnes moins scolarisées.

Q.20 : « En utilisant une échelle de 1 à 10, veuillez m'indiquer à quel point chacun des facteurs suivants a été important dans votre décision de choisir le quartier ou la ville où vous habitez. »

(n=1051)



Résultats

1.1.6 Raisons justifiant le choix du lieu de résidence (suite)

- Très peu de raisons additionnelles sont évoquées pour justifier le choix du lieu de résidence; plus de 60 % des répondants ne suggèrent aucune autre raison.

Autres raisons (Q.21)	Total pondéré (n=1051)	◆ Résidents banlieue (n=552)	■ Résidents ville (n=345)
Pérennité (y habite depuis longtemps)	7 %	7 %	6 %
Proximité des services et activités	6	4	9 ◆
Beauté et propreté	6	5	6
Transport en commun et réseau routier	5	4	6
Aime la demeure en soi	4	5	4
Quartier réputé / aimé	3	3	3
<i>Aucune autre raison</i>	65	65	62

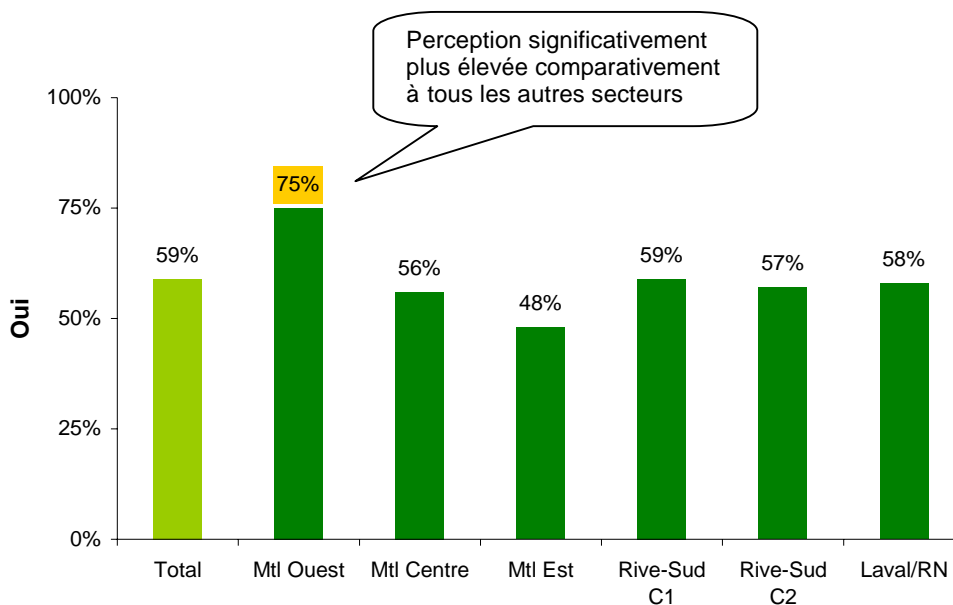
Résultats

1.2 La banlieue

1.2.1 Limites perçues de la banlieue

- Plus de la moitié des gens croient qu'il y a de la banlieue dans l'île. Autrement dit, des municipalités situées sur l'île de Montréal font partie de la banlieue.
- Cette proportion est nettement plus élevée chez les résidents du secteur Montréal Ouest puisqu'ils sont directement touchés par la question (un fait renforcé par l'utilisation de Dorval comme exemple) : tel que présenté plus tôt, plus de la moitié de ces personnes se perçoivent comme étant des banlieusards.

Q.8a : « Selon vous, est-ce que certaines parties de l'Île de Montréal, comme par exemple Anjou et Dorval, peuvent être considérées comme la banlieue de Montréal ? »
(n = 1051)

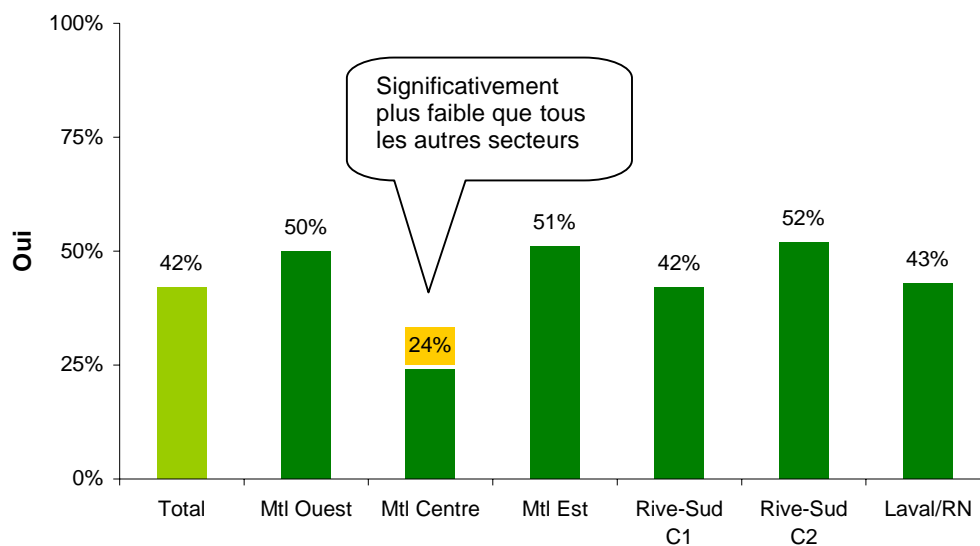


Résultats

1.2.1 Limites perçues de la banlieue (suite)

- Il est peu surprenant que la banlieue telle qu'ici définie — c'est-à-dire plus près du centre de Montréal — est moins considérée comme faisant partie de la banlieue (42 % des répondants Vs 59 % pour la question précédente).
- La proportion est nettement plus faible auprès des résidents de Montréal Est. Ce résultat est la conséquence du fait présenté plus tôt démontrant que ces personnes se considèrent moins comme des banlieusards que tous les autres répondants (à l'exception de Montréal Centre).

Q.8b : « Selon vous, est-ce que certaines parties de la Ville de Montréal, comme par exemple Cartierville et Rosemont, peuvent être considérées comme la banlieue de Montréal ? »
(n = 625, ceux ayant répondu oui à Q.8a)



Résultats

1.2.2 Avantages et inconvénients de vivre en banlieue

- Les gens de la banlieue et de la ville identifient les mêmes forces et faiblesses à la banlieue. Cependant, les perceptions positives sont davantage ancrées chez les banlieusards, alors que les perceptions négatives sont plus fortement exprimées par les citadins.

Avantages (Q.9)	Total pondéré (n=1051)	◆ Résidents banlieue (n=641)	■ Résidents ville (n=410)
Tranquillité / calme	52 %	61 % ■	40 %
Espaces verts	19	20	17
Moins peuplée / plus grands terrains	16	18	13
Moins de pollution	13	14	11
Déplacements plus faciles / moins de circulation	12	18 ■	5
Plus sécuritaire / moins de violence	8	10 ■	6
Proximité (services, activités, etc.)	8	10 ■	4
Moins coûteux / meilleure valeur	7	6	9
Qualité de vie supérieure	6	7	4
Taxes moins élevées	3	4	3
<i>Aucun</i>	12	5	20 ◆
<i>Ne peut préciser</i>	5	2	9 ◆

Inconvénients (Q.10)	Total pondéré (n=1051)	◆ Résidents banlieue (n=641)	■ Résidents ville (n=410)
Circulation / ponts / temps de déplacement	40 %	37 %	45 % ◆
Loin de tout (lieu de travail, d'enseignement, services, etc.)	31	26	36
Transport en commun (coût, réseau, accès)	28	22	34 ◆
Manque de vie / de divertissement / de culture	6	3	10 ◆
Essentiel d'avoir une voiture	3	2	5 ◆
Frais de déplacements / État des routes	2	1	2
<i>Aucun</i>	17	24 ■	8

Résultats

1.2.3 Évolution perçue

- Les opinions sont partagées quant à l'évolution des banlieues depuis 10 ans. Des proportions similaires de citoyens croient que celles-ci se sont améliorées et se sont maintenues. À l'inverse, ils sont peu nombreux à considérer que les banlieues se sont détériorées.
- Étant cohérents avec la satisfaction qu'ils ont démontrée quant à leur lieu de résidence, les banlieusards sont plus nombreux à croire à l'amélioration des banlieues. Pour leur part, les habitants de la ville sont plus nombreux à ne pouvoir se prononcer sur la question.
- Enfin, les résidents de Laval / Rive Nord et de la Couronne 2 de la Rive-Sud se montrent plus positifs envers la banlieue que ceux de la Couronne 1 de la Rive-Sud.

Q.14 : « Selon vous, est-ce que depuis les 10 dernières années, la qualité de vie dans les banlieues de Montréal s'est globalement améliorée, maintenue ou détériorée ? »
(n = 1051)

	Améliorée	Maintenue	Détériorée	Ne peut préciser
Total pondéré (n=1051)	41 %	36 %	9 %	14 %
Montréal Ouest (n=175) ◆	38 %	39 %	9 %	14 % ◆◆◆
Montréal Centre (n=175) ■	32	30	10	28 ◆◆◆◆◆
Montréal Est (n=175) ▼	34	37	11	18 ◆◆◆◆
Rive-Sud C1 (n=175) ◆	40	51 ◆◆◆◆◆	6	3
Rive-Sud C2. (n=175) ●	51 ◆◆◆◆	36	10	3
Laval / Rive-Nord (n=175) ▸	55 ◆◆◆◆	33	9	3
Résidents banlieue (n=641) †	48 % ◆◆	39 % ◆◆	9 %	4 %
Résidents ville (n=410) ◆	33	32	9	26 †

Résultats

1.2.3 Évolution perçue (suite)

- L'amélioration des services et des infrastructures justifie pourquoi les banlieues sont considérées supérieures à ce qu'elles étaient. Dans des proportions similaires, les déplacements (le transport) sont perçus comme s'étant améliorés et détériorés.
- Les résultats sont similaires d'un secteur géographique à l'autre.

Justifications de l'amélioration perçue (Q.15)	Total pondéré (n=447)
Plus de services / infrastructures supérieures	71 %
Transport mieux adapté (TC, réseau routier)	30
Meilleure qualité de vie	13
En plein essor	7
Beauté / propreté	3

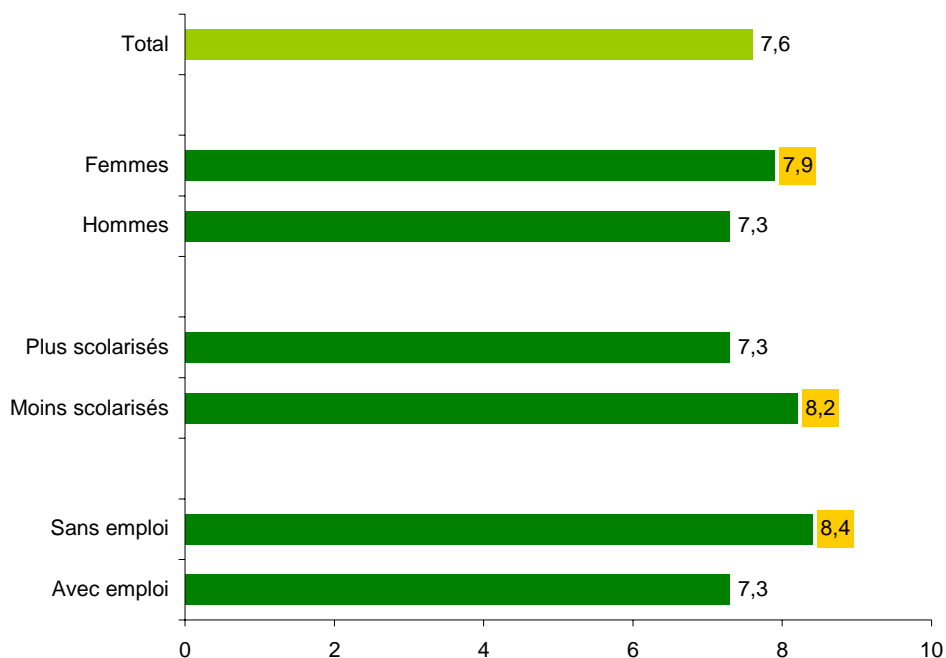
Justifications de la détérioration perçue (Q.15)	Total pondéré (n=96)
Trop de circulation / déplacements difficiles	33 %
Ville s'étend de plus en plus vers la banlieue	20
De plus en plus peuplé	16
Accroissement de la pollution	10
Peu de services offerts	10
Manque de tranquillité / bruyant	7
Manque d'entretien	6
Criminalité / violence en hausse	6
Transport en commun peu efficace	3

Résultats

1.2.4 Perceptions des citoyens à l'égard des banlieusards

- De façon générale, les citoyens ne se montrent pas très critiques envers ceux qui habitent la banlieue.
- Certains se montrent encore plus indulgents (ou ne s'en soucient guère) :
 - les femmes
 - les personnes moins scolarisées
 - les personnes qui ne travaillent pas

Q.61 : « Nous avons parlé plus tôt du fait que vous habitez la ville plutôt que la banlieue. En utilisant une échelle de 1 à 10, à quel point diriez-vous que votre attitude est globalement négative ou positive envers les gens qui habitent la banlieue ? »
(1=très négatif, 10=très positif)
(n = 410, résidents ville)

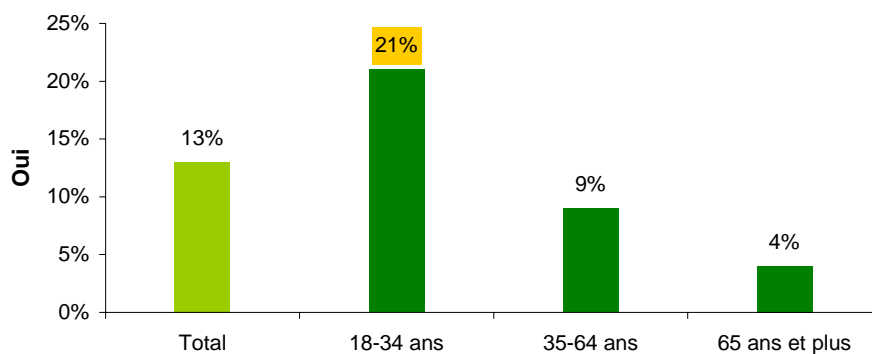


Résultats

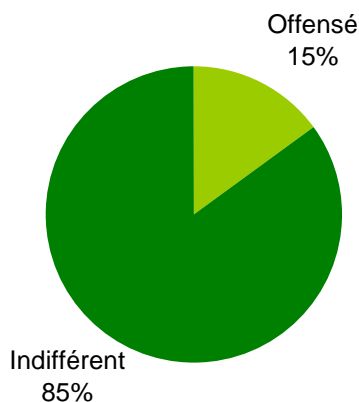
1.2.5 Offense envers les banlieusards

- Conséquence de ce qui précède, très peu de gens habitant la banlieue ont dû subir des affronts de la part de leurs semblables de la ville, et très peu d'entre eux s'en offusquent. Comparativement aux plus âgés, les jeunes se disent visés dans une proportion plus importante.

Q.62 : « Nous avons parlé plus tôt du fait que vous habitiez la banlieue plutôt que la ville. Certaines personnes ont une opinion négative des gens qui choisissent d'habiter la banlieue plutôt que la ville. Avez-vous déjà été la cible de certaines remarques désobligeantes dans ce sens ? »
(n = 641, résidents banlieue)



Q.63 : « Vous sentez-vous offensé ou bien êtes-vous indifférent devant ces commentaires ? »
(n = 75, cible de remarques désobligeantes)



Résultats

1.3 La ville

1.3.1 Avantages et inconvénients de vivre en ville

- Les habitants de la ville sont significativement plus nombreux à associer certains avantages à la vie urbaine. Inversement, les banlieusards identifient, dans des proportions plus élevées, certains désavantages de la ville.

Avantages (Q.11)	Total pondéré (n=1051)	◆ Résidents banlieue (n=641)	■ Résidents ville (n=410)
Proximité (services, activités, etc.)	73 %	65 %	85 % ◆
Déplacements (efficaces, abordables, pas de ponts à traverser, voiture non-requise)	40	35	46 ◆
Vitalité (activités, divertissement, culture)	23	18	29 ◆
<i>Aucun</i>	9	15 ■	2
<i>Ne peut préciser</i>	3	4 ■	1

Inconvénients (Q.12)	Total pondéré (n=1051)	◆ Résidents banlieue (n=641)	■ Résidents ville (n=410)
Bruyant / manque de tranquillité	43 %	45 %	40 %
Populeux / plus à l'étroit	34	42 ■	24
Pollution / saleté / odeurs	31	33	29
Trop de circulation	14	18 ■	10
Violence / criminalité	13	15 ■	9
Difficile de stationner	10	13 ■	5
Peu d'espaces verts	7	8	7
Plus coûteux de se loger	6	6	7
Logements plus petits / plus rares	4	4	4
<i>Aucun</i>	9	4	15 ◆

Résultats

1.3.2 Évolution perçue

- Alors que peu de gens considèrent que les banlieues se sont détériorées au cours de la dernière décennie (9 %), ils sont plus nombreux à penser ainsi de la ville. En outre, conséquence de ce qui précède, ils sont nettement moins nombreux à croire que la ville s'est améliorée au cours des années 1990 (22 % Vs 41 % pour la banlieue).
- Comme dans le cas des banlieues, les personnes habitant à l'extérieur de l'île sont moins en mesure de se prononcer sur l'état de la ville.
- Les citoyens croient davantage à l'amélioration de la ville.
- Notons enfin que, comparativement aux femmes, les hommes ont davantage l'impression que la ville s'est améliorée (27 % Vs 16 %).

Q.16 : « Selon vous, est-ce que depuis les 10 dernières années, la qualité de vie dans la ville de Montréal s'est globalement améliorée, maintenue ou détériorée ? »
(n = 1051)

	Améliorée	Maintenue	Détériorée	Ne peut préciser
Total pondéré (n=1051)	22 %	41 %	26 %	11 %
Montréal Ouest (n=175) ◆	20 %	38 %	30 %	12 %
Montréal Centre (n=175) ■	28 †	39	26	7
Montréal Est (n=175) ▼	21	47	25	7
Rive-Sud C1 (n=175) †	16	41	26	17 ■▼
Rive-Sud C2. (n=175) ●	19	37	27	17 ■▼
Laval / Rive-Nord (n=175) ▸	19	43	23	15 ■▼
Résidents banlieue (n=641) †	18 %	41 %	27 %	14 %
Résidents ville (n=410) ✚	25 †	41	25	9

Résultats

1.3.2 Évolution perçue (suite)

- C'est principalement la dégradation de la ville à plusieurs égards qui retient l'attention des citoyens. Cependant, ceux-ci remarquent également les efforts de revitalisation et d'embellissement des quartiers de la ville.
- Les résultats sont similaires d'un secteur géographique à l'autre.

Justifications de l'amélioration perçue (Q.17)	Total pondéré (n=208)
Revitalisation / embellissement des quartiers	37 %
Il y a tout (services, activités)	30
Transport en commun (efficace, abordable)	21
Qualité de vie supérieure	15
Moins de criminalité / plus sécuritaire	10
Lieux mieux entretenus	7
Économie plus prospère	6
Réseau routier supérieur	3
<i>Ne peut préciser</i>	6

Justifications de la détérioration perçue (Q.17)	Total pondéré (n=287)
Dégradation (violence, prostitution, drogue, pauvreté)	51 %
Pollution / saleté / odeurs / bruit	26
Surpeuplé	14
Mauvais entretien du réseau routier	12
Trop de véhicules / trop de circulation	8
Manque d'entretien (moins propre)	6
Transport en commun s'est détérioré (attente, coût)	3
Stationnement plus difficile	2

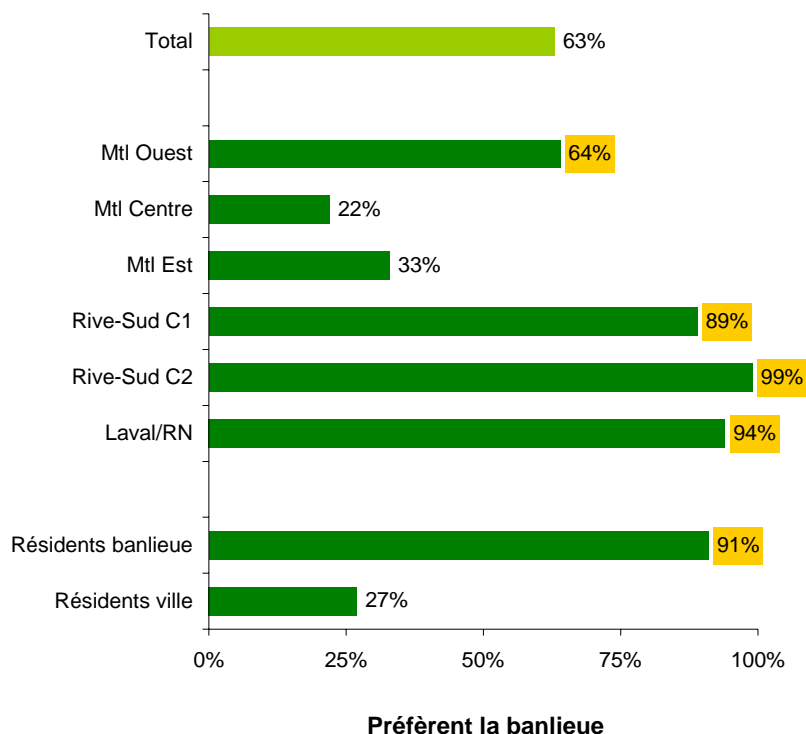
Résultats

1.4 La ville ou la banlieue ?

1.4.1 Préférence d'habiter la ville ou la banlieue

- Tout comme un peu plus de la majorité des citoyens de la grande région de Montréal perçoivent habiter la banlieue (55 %), une proportion similaire préfère habiter la banlieue.
- Évidemment, les gens de la banlieue sont significativement plus nombreux à préférer ce milieu de vie. Les citadins se montrent également plus favorables envers leur lieu de résidence, en l'occurrence, la ville.
- Les personnes qui habitent la ville depuis deux ans ou moins sont significativement plus nombreuses à préférer la ville. L'inverse est également vrai des gens de la banlieue : ceux qui l'habitent depuis plus de deux ans la préfèrent à ceux qui viennent d'y aménager.
- On peut conclure que la banlieue est globalement préférée : alors que 27 % des gens de la ville préfèrent la banlieue, seulement 9 % des banlieusards en disent autant de la ville.

Q.13 : « De façon générale, préférez-vous la ville ou la banlieue comme milieu de résidence ? »
(n = 1051)



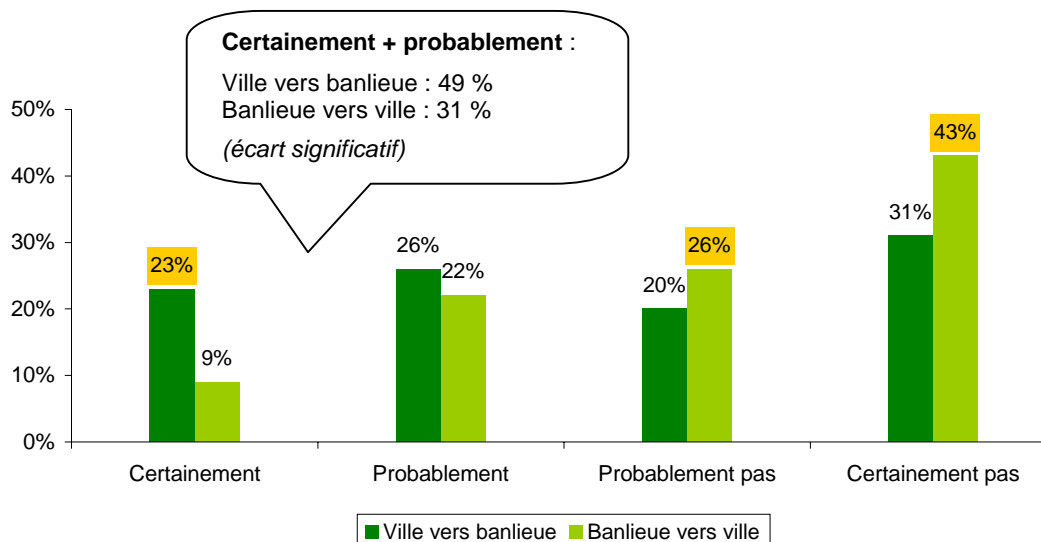
Résultats

1.4.2 Probabilité de considérer la ville / la banlieue

- L'attrait plus grand pour la banlieue est ici confirmée. La probabilité de migrer un jour est plus importante chez les gens de la ville que chez les banlieusards. Plus des deux tiers de ces derniers peuvent difficilement concevoir habiter la ville un jour.
- Les citadins se montrant plus ouverts à considérer la banlieue :
 - Les hommes
 - Les jeunes de 18 à 34 ans
 - Les personnes qui habitent la ville depuis moins de 10 ans
 - Les locataires (comparativement aux propriétaires)
 - Les personnes qui n'ont pas choisi leur lieu de résidence
- Les banlieusards se montrant plus ouverts à considérer la ville :
 - Les personnes qui habitent la banlieue depuis deux ans ou moins
 - Les gens qui pourraient déménager pour se rapprocher de leur lieu de travail

Q.25 / 30 : « Pourriez-vous certainement, probablement, probablement pas ou certainement pas habiter en banlieue (en ville) un jour, même si ce n'est que dans plusieurs années ? »

(n = 410 Résidents ville) (n = 641 Résidents banlieue)



Résultats

1.4.2 Probabilité de considérer la ville / la banlieue (suite)

- La tranquillité associée à la vie de banlieue est, à la fois, la principale raison qui justifie vouloir ou ne pas vouloir opter pour la banlieue. Autre frein relatif à la banlieue : les déplacements qui nécessitent d'avoir une voiture et qui se font bien souvent dans une circulation dense.

	Résidents ville (n=410)
Pourquoi envisager la banlieue	
Qualité de vie (tranquillité, espaces, verts, sécuritaire)	28 %
Acheter une maison	6
Fonder une famille	6
Pour des raisons financières (maisons moins chères)	5
Ralentir le train de vie	5
Préfère la campagne	3
Pourquoi ne pas envisager la banlieue	
Trop calme / trop individualiste	21 %
Déplacements (circulation, doit avoir une voiture)	14
Loin des loisirs / des événements culturels	13
Présentement satisfait	6
Trop ancré dans mode de vie actuel	5

Résultats

1.4.2 Probabilité de considérer la ville / la banlieue (suite)

- Les banlieusards déplorent principalement la piètre qualité de vie perçue à plusieurs égards. L'avantage de déménager à Montréal est de se rapprocher de son lieu de travail et des activités de toutes sortes.

	Résidents banlieue (n=641)
Pourquoi envisager la ville	
Proximité (travail, école, divertissement)	15 %
Ambiance	5
Lorsque les enfants seront grands	4
Pour éviter la circulation ou d'avoir une voiture	3
Pourquoi ne pas envisager la ville	
Piètre qualité de vie (bruit, pollution, sécurité, populeux)	47 %
Présentement satisfait	21
Circulation / stationnement difficile	8
De moins en moins attirant avec l'âge	4

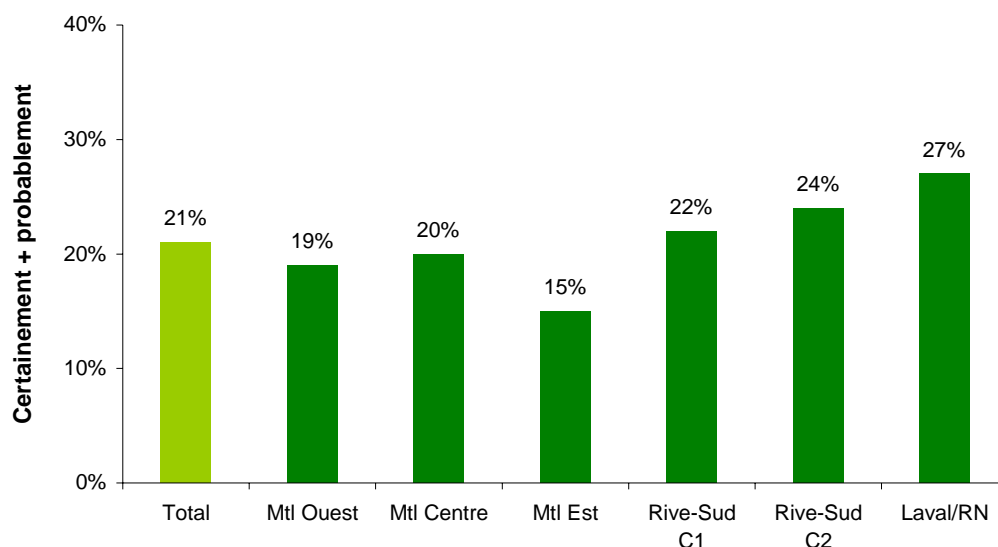
Résultats

1.4.3 Probabilité de se rapprocher

- Les citoyens se disant prêts à considérer un déménagement pour se rapprocher de leur lieu de travail sont relativement peu nombreux. Comparativement aux personnes âgées de 35 à 64 ans, les jeunes de 18 à 34 ans seraient plus enclins à envisager un tel changement.
- Les principales raisons évoquées corroborent les mentions recueillies jusqu'à présent : satisfaction quant au lieu de résidence actuel, coûts d'habitation trop élevés, ne demeurent pas suffisamment loin pour justifier un tel changement. La distance a évidemment un impact : ainsi, les personnes habitant à cinq kilomètres ou moins de leur lieu de travail sont significativement plus nombreuses à ne « certainement pas » considérer un déménagement.
- Les résultats sont similaires d'un secteur géographique à l'autre. En outre, aucun écart n'est observé selon qu'une personne est plus ou moins satisfaite de son lieu de résidence actuel.

Q.59 : « Pourriez-vous certainement, probablement, probablement pas ou certainement pas considérer vous rapprocher de votre lieu de travail/institution d'enseignement en déménageant afin de limiter votre temps de déplacement? »

(n= 426, travailleurs à temps plein et temps partiel et étudiants qui sont à plus de 20 minutes de leur travail/institution d'enseignement)



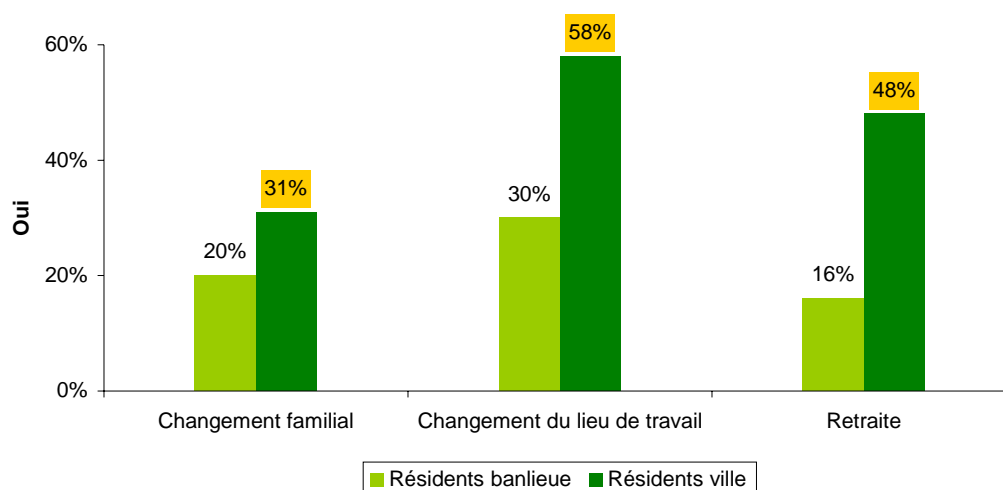
Résultats

1.4.4 Facteurs pouvant inciter un changement du lieu de résidence

- Davantage déterminés de ne pas se déplacer vers la ville, les gens qui habitent la banlieue sont moins susceptibles de laisser certaines circonstances influencer leur comportement.
- À l'opposé, bon nombre de citoyens pourraient opter pour la banlieue si leur lieu de travail devait changer (58 % d'entre eux) ou à la retraite (48 %).

Q.28 / 33 : « Est-ce que les facteurs qui suivent pourraient vous amener à considérer habiter en banlieue (en ville) un jour? »

(n = 410 Résidents ville) (n = 641 Résidents banlieue)



Résultats

1.4.4 Facteurs pouvant inciter un changement du lieu de résidence (suite)

- **ÂGE** — Plusieurs écarts sont observés parmi les sous-groupes. Ainsi, fait peu surprenant, les gens plus âgés se montrent plus réticents au changement. Une majorité de jeunes résidents de la ville se montrent réceptifs à se déplacer vers la banlieue si leur travail l'exige (71 %) ou à la retraite (59 %).
- **SEXE** — Autant les hommes de la ville que ceux de la banlieue seraient plus enclins que les femmes à se déplacer pour le travail.
- **SCOLARITÉ** — Les gens plus scolarisés pourraient davantage considérer un changement (vers la ville ou la banlieue) lié à leur lieu de travail. De leur côté, les moins scolarisés de la banlieue seront moins susceptibles de considérer la ville pour des raisons familiales. Enfin, les banlieusards plus scolarisés pourraient envisager habiter la ville à la retraite.
- Mis à part ces trois facteurs — travail, retraite, situation familiale — très peu d'autres raisons pourraient justifier un déplacement.

	Changement familial	Changement du lieu de travail	Retraite
Résidents banlieue			
Total	20 %	30 %	16 %
18-34 ans ◆	26 ▼	40 ■ ▼	13
35-64 ans ■	20 ▼	27 ▼	19
65 ans et plus ▼	6	10	10
Résidents ville			
Total	31 %	58 %	48 %
18-34 ans ▶	49 + ●	71 + ●	59 + ●
35-64 ans +	20	54 ●	46 ●
65 ans et plus ●	24	21	23

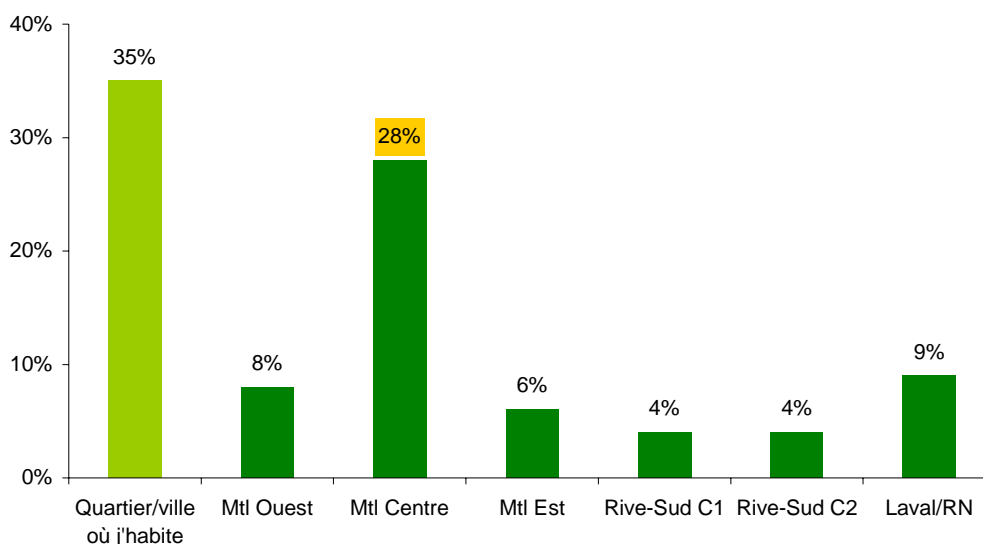
Résultats

1.4.5 Quartier ou ville convoités

- Autre signe de satisfaction quant au lieu de résidence actuel, le tiers des répondants opteraient pour leur lieu de résidence actuel s'ils devaient choisir une ville ou un quartier de la grande région de Montréal. Ce sont davantage les gens habitant les secteurs Montréal Ouest, Montréal Est et la couronne 1 de la Rive-Sud qui se disent satisfaits de leur quartier.
- Les jeunes sont moins enclins à choisir leur lieu de résidence actuel, celui-ci ayant probablement été choisi par leurs parents ou en tenant compte de leurs contraintes financières.
- Malgré l'attrait observé pour la banlieue jusqu'à présent, et bien qu'ils ne soient pas à la portée de toutes les bourses, les villes et quartiers les plus prisés se situent en majorité dans Montréal Centre (Westmount, Outremont, le Plateau).
- Tel qu'observé pour la satisfaction du lieu de résidence, le désir d'habiter le même quartier ou la même ville est plus élevé auprès :
 - Des propriétaires¹ (comparativement aux locataires)
 - Des personnes qui ont personnellement choisi leur résidence
 - Des personnes qui habitent leur ville ou quartier depuis plus de deux ans

Q.22 : « Si vous aviez le choix, dans quel quartier ou ville de la grande région de Montréal aimeriez-vous habiter? »

(n = 1051)






















¹ Au seuil de confiance de 90 %

Résultats

1.4.5 Quartier ou ville convoités (suite)

- Les quartiers ou villes convoités varient selon le lieu de résidence actuel. Généralement, le quartier actuellement habité est davantage prisé de ceux qui y habitent déjà.
- À moins de présentement habiter la Rive-Sud ou Laval, peu de gens sont attirés par ces secteurs.
- Contrairement aux autres, les habitants de la couronne 2 de la Rive-Sud se montrent moins intéressés par Montréal Centre, mais étrangement, ils sont davantage attirés par Montréal Ouest. Majoritairement des francophones, ces personnes convoitent divers quartiers dans ce secteur : Beaconsfield, Pointe-Claire, Dorval, Lachine, Lasalle.

Secteurs convoités

	Mtl Ouest	Mtl Centre	Mtl Est	R-S C1	R-S C2	Laval / RN
Total pondéré	8 %	28 %	6 %	4 %	4 %	9 %
Montréal Ouest 	18 	22 	3	1	5	3
Montréal Centre 	5	52 	4	4 	—	3
Montréal Est 	5	26 	12 	1	2	7 
Rive-Sud C1 	6	18	7	13 	8 	2
Rive-Sud C2 	16 	12	6	15 	13 	4
Laval / Rive Nord 	5	19	6	1	2	25 

Résultats

1.4.5 Quartier ou ville convoités (suite)

- La qualité de vie, la proximité et la beauté de l'endroit justifient principalement le quartier ou la ville privilégiés. Des écarts sont observés entre les deux milieux de vie les plus prisés : ainsi, on affectionne les municipalités huppées de Westmount, Outremont et Ville Mont-Royal davantage pour la qualité de vie et la beauté de ces quartiers alors que le Plateau est attrayant de par sa localisation (proximité).

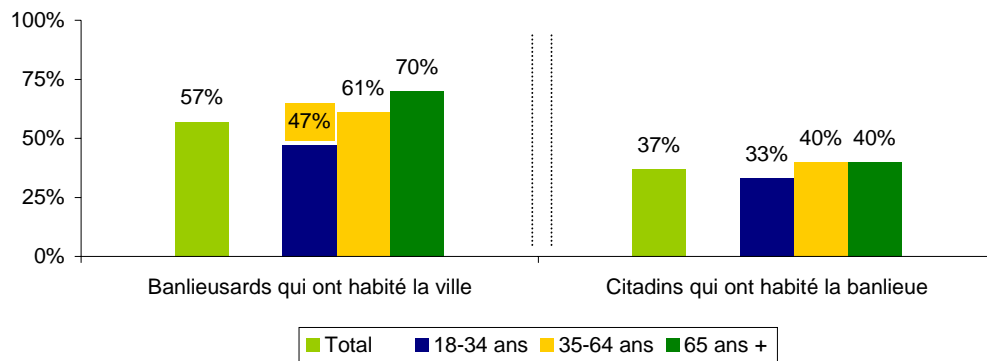
Justifications (Q.23)	Total (n=1051)	Westmount/ Outremont/ Ville Mont-Royal ◆ (n=125)	Plateau / Mile End ■ (n=48)
Qualité de vie (tranquillité, espaces verts, sécuritaire)	53 %	57 % ■	25 %
Proximité (lieu de travail, parents et amis, activités)	39	33	51 ◆
Quartier beau et propre / belles maisons	31	53 ■	25
Quartier connu / aimé	13	16	23
Près de l'eau	5	5	5
Près des transports en commun	3	1	4
Quartier riche	3	9	5
Gens bien / gens aimables	3	2	8
Quartier plus anglophone	3	7	—
Plus cosmopolite	2	—	7
Plus jeune	1	—	7

Résultats

1.4.6 Antécédents

- Conséquence de l'étalement urbain, les gens qui habitent aujourd'hui en banlieue sont plus nombreux à avoir résidé à Montréal dans le passé comparativement aux citadins ayant habité la banlieue.
- Autre constat logique : les plus jeunes banlieusards sont moins nombreux à avoir connu la vie urbaine.

Q.27 / 32 : « Avez-vous déjà habité en banlieue (en ville) de Montréal ? »
(n = 410 Résidents ville) (n = 641 Résidents banlieue)



Résultats

1.5 L'attachement au milieu de résidence

- L'attachement au milieu de résidence est indéniable. Plusieurs des résultats qui précèdent pointent vers un attachement au milieu de résidence :
 - Plusieurs citoyens sont satisfaits de leur lieu de résidence
 - La quasi-totalité des banlieusards disent préférer la banlieue
 - La majorité des citadins disent préférer la ville
 - La moitié des citoyens habitent leur lieu de résidence depuis plus de 10 ans
 - La moitié des banlieusards croient que la banlieue s'est améliorée depuis 10 ans
 - Le tiers des citoyens opteraient pour le même lieu de résidence
 - Les gens de la banlieue critiquent davantage la ville (et vice-versa)
 - Plus des deux tiers des banlieusards ne peuvent concevoir habiter la ville un jour
 - Seulement une personne sur cinq pourrait considérer déménager pour se rapprocher de son lieu de travail (entre autres par attachement à son lieu de résidence actuel)

- En outre, plusieurs écarts indiquent un attachement plus important pour la banlieue que pour la ville. Il faut noter que la banlieue est non seulement à l'extérieur de l'île. Elle se retrouve aussi de façon importante sur l'île de Montréal, en particulier dans l'ouest de l'île.
 - Une proportion significativement plus élevée de banlieusards ne pourraient considérer habiter la ville un jour (69 % Vs 51 % de citadins qui pourraient considérer la banlieue)
 - Les banlieusards sont moins susceptibles de se déplacer vers la ville dans certaines circonstances précises (retraite, travail, famille)
 - Dans l'ensemble, la majorité des citoyens affiche une préférence pour la banlieue
 - La moitié des banlieusards croient que la banlieue s'est améliorée depuis 10 ans alors que seulement 25 % des citadins en disent autant de la ville
 - La ville est perçue comme s'étant davantage détériorée depuis 10 ans
 - Les banlieusards accordent de l'importance à la tranquillité et aux espaces verts; des qualités plus difficiles à trouver à Montréal, à un prix raisonnable
 - Les travailleurs de la ville sont plus enclins à suivre un emploi qui les amènera en banlieue
 - Plus de la moitié des banlieusards ont déjà habité la ville. Lorsqu'ils se montrent peu enthousiastes envers la ville, ils parlent en connaissance de cause...

Résultats

1.5 L'attachement au milieu de résidence (suite)

- Bien que certains indicateurs laissent croire à un engouement pour la ville (retour à la ville à la retraite, attrait de certains quartiers de Montréal Centre), ceux-ci ne font pas le poids comparativement aux arguments en faveur de la banlieue.
- Cependant, on ne peut prévoir une expansion accélérée de la banlieue dans le futur, compte tenu de la décroissance démographique prévue au cours des prochaines années. On peut plutôt envisager un déplacement de la population vers la banlieue qui ne sera toutefois pas accompagnée d'une expansion qui entraînerait dans son sillon d'importantes constructions domiciliaires et commerciales.

Les résultats

Section 2 : Automobile et transport

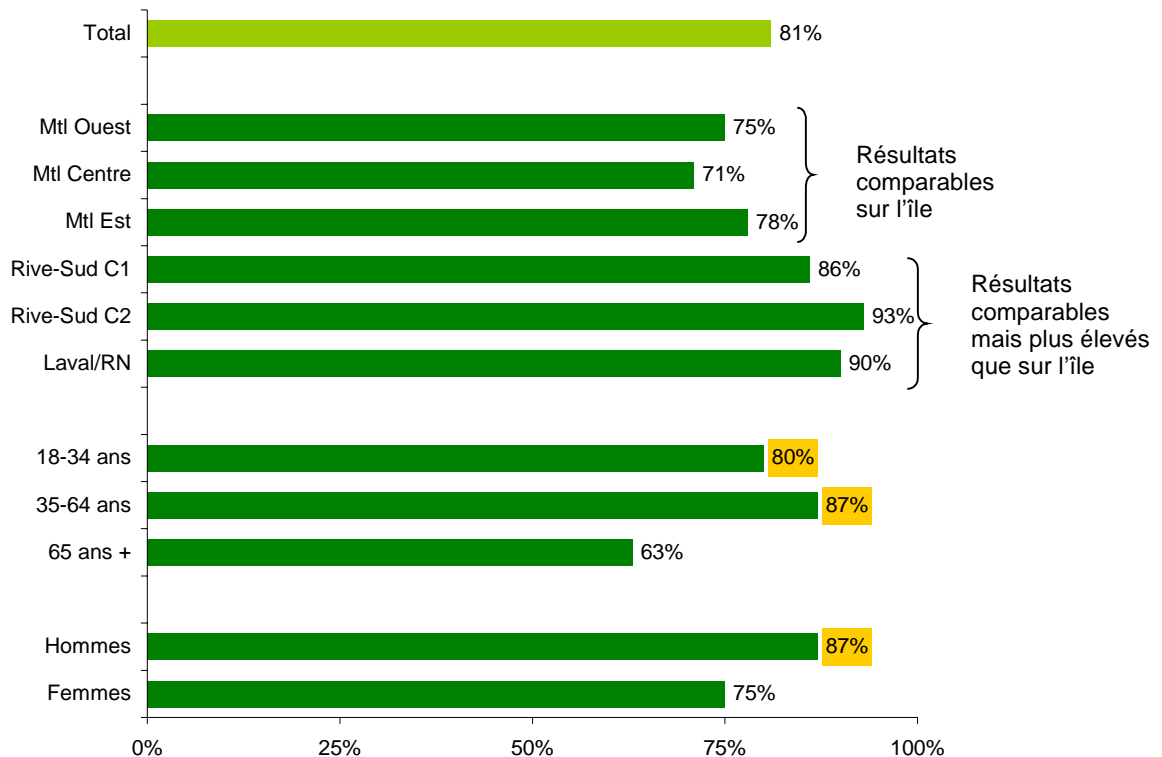
Résultats

2.1 Quelques données

2.1.1 Permis de conduire

- La grande majorité des répondants possèdent un permis de conduire.
- Sur l'île de Montréal, c'est environ le quart de la population adulte qui ne possède pas de permis de conduire. Déplacements obligent, les citoyens qui habitent la banlieue sont plus nombreux à détenir un permis de conduire. Il en va de même des hommes – une femme sur quatre ne possède pas de permis de conduire — et des gens ayant moins de 65 ans.

Q.38 : « Possédez-vous un permis de conduire ? »
(n = 1051)

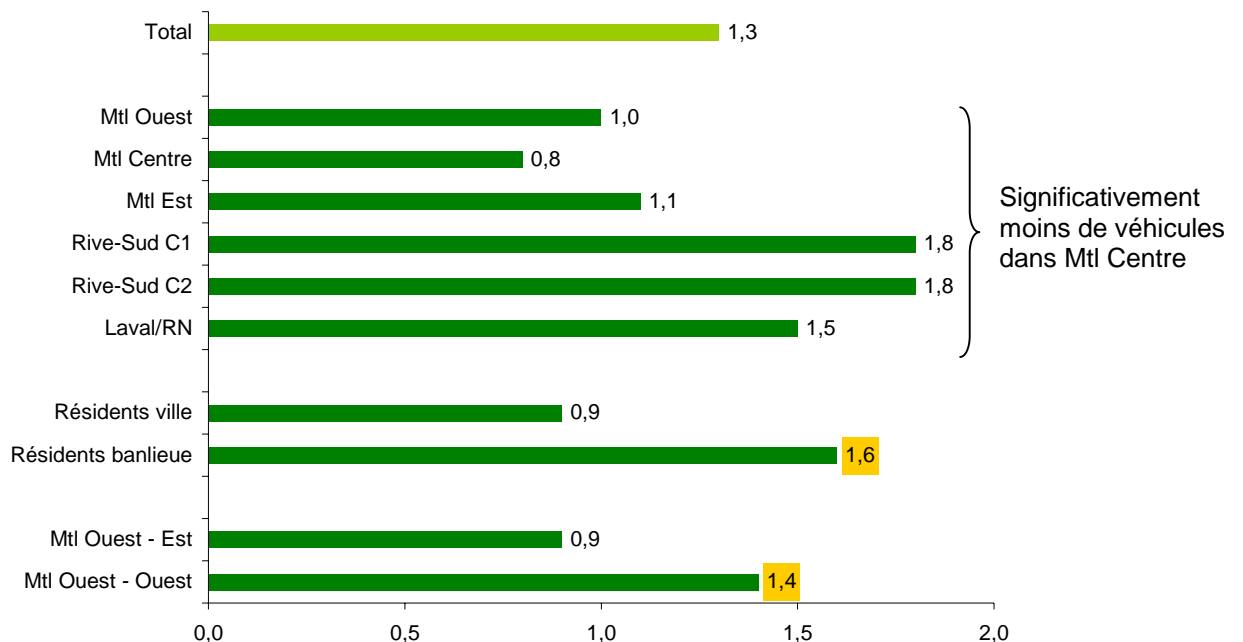


Résultats

2.1.2 Nombre de véhicules possédés

- Un résultat logique, les résidents de Montréal Centre disposent d'un moins grand nombre de voitures par foyer. En revanche, le fait de ne pas habiter sur l'île de Montréal ou d'habiter le secteur le plus à l'ouest de Montréal Ouest se traduit par un nombre plus élevé de véhicules par foyer.
- Le nombre de véhicules possédés est plus élevé chez ceux qui utilisent quotidiennement un véhicule ainsi que chez les personnes ayant un emploi.
- Enfin, le nombre de voitures par foyer décroît avec l'âge du répondant.
- Fait à noter : 22 % de l'ensemble des répondants n'ont pas de véhicule dans leur foyer, la moitié de ceux-ci habitant Montréal Centre.

Q.40 : « Combien de véhicules automobiles achetés ou loués à long terme y a-t-il à votre demeure? »
(n = 1027, utilise un véhicule automobile)

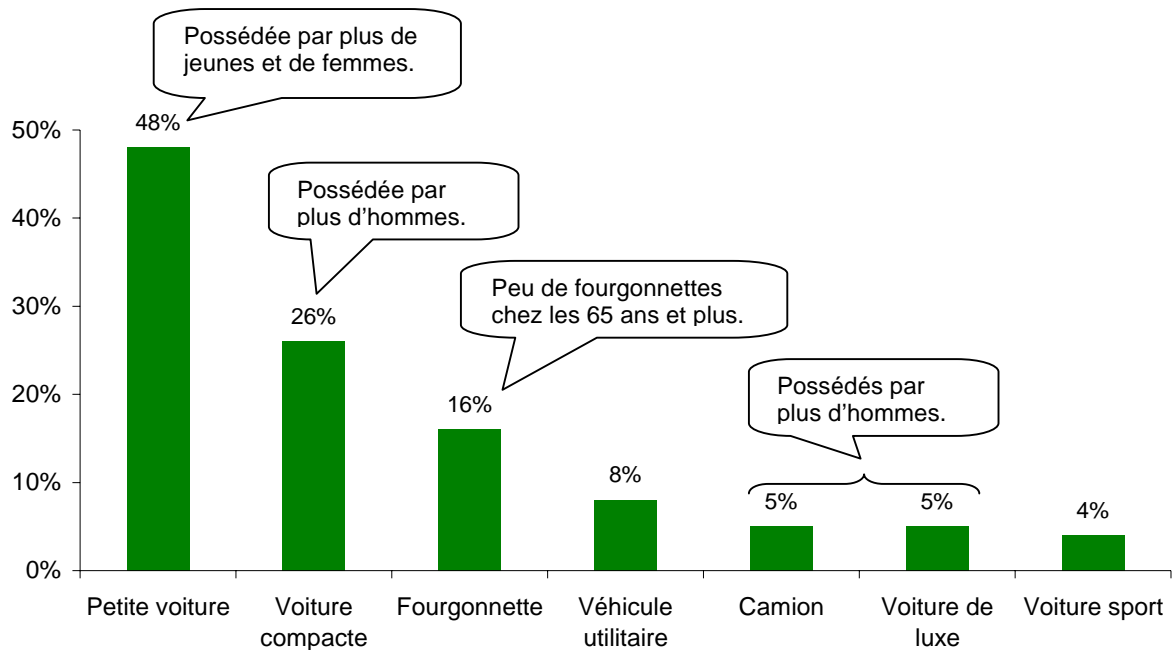


Résultats

2.1.3 Types de véhicules

- Les marques et modèles recensés ont été classés selon les grandes catégories de véhicules automobiles.
- Ainsi, les petites voitures et les compactes comptent pour les trois quarts du parc automobile de la grande région de Montréal.
- Les véhicules possédés varient selon le lieu de résidence et également selon la composition du foyer. Ces écarts sont présentés à la page qui suit.

Q.41 : « Quels sont les marques et les modèles des véhicules automobiles de votre demeure ? »
(n = 824, possède au moins un véhicule)



Résultats

2.1.3 Types de véhicules (suite)

- Les fourgonnettes sont particulièrement populaires auprès des résidents de la banlieue et des familles avec enfants. De leur côté, les petites voitures ont la cote des jeunes sans enfants.
- De façon générale, les plus gros véhicules — fourgonnettes, voitures compactes et camions — se retrouvent davantage en banlieue. Par extension, on peut supposer que parce que ces véhicules sont plus gros, ils occupent plus d'espace sur le réseau routier et peuvent contribuer davantage à l'engorgement de celui-ci.

	Voitures compactes	Fourgonnettes	Camions
Total pondéré	26 %	16 %	5 %
Montréal Ouest ◆	29 ■ *	15	—
Montréal Centre ■	18	10	3
Montréal Est ▼	25	12	5
Rive-Sud C1 +	29 ■ *	16	3
Rive-Sud C2 ●	32 ■	22 ■ ▼	15 ■ ▼ + ✦
Laval / Rive Nord ✦	26	19 ■ *	6

* Au seuil de confiance de 90%

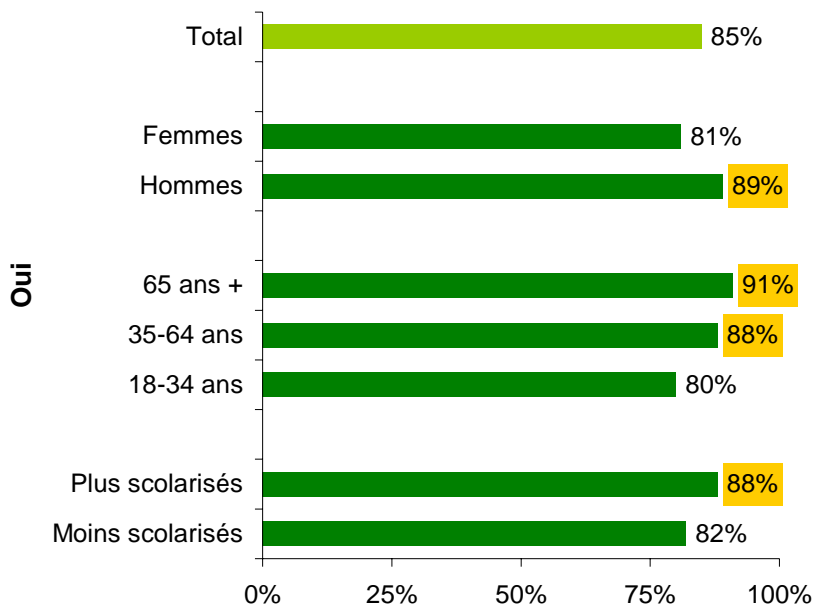
	Voitures compactes	Fourgonnettes	Petites voitures
Familles avec enfants de moins de 11 ans ▼	27	23 ■ ● ✦	47 ✦
Familles avec ados / jeunes adultes +	27	24 ■ ● ✦	55 ● ✦
18 à 34 ans sans enfants ■	18 %	5 %	60 % + ● ✦
35 à 54 ans sans enfants ●	26	8	44
55 ans et plus sans enfants ✦	32 ■	10	35

Résultats

2.1.4 Participation au choix du véhicule

- La très grande majorité de ceux qui possèdent au moins un véhicule automobile dans leur foyer ont participé à l'achat d'un de ceux-ci.
- Tel qu'illustré ci-dessous, certains écarts sont observés, mais il importe de retenir que, dans tous les cas, une forte proportion de gens participent à la décision.

Q.42 : « Avez-vous participé au choix d'un ou des véhicules automobiles de votre demeure lorsqu'ils ont été achetés ou loués ? »
(n = 824, possède au moins un véhicule)



Résultats

2.1.5 Critères de sélection

- Le prix est évidemment un critère de sélection important dans le choix d'un véhicule. Les gens de moins de 65 ans ainsi que ceux ayant un emploi s'y montrent particulièrement sensibles.
- Outre cette dimension, on accorde de l'importance à la réputation de la marque du véhicule. Celle-ci est davantage considérée importante par les personnes plus scolarisées et celles de 65 ans et plus.
- Notons enfin que les gens qui ont un emploi recherchent davantage un véhicule offrant une faible consommation d'essence.

*Q.43 : « En pensant au dernier véhicule automobile dont vous avez fait l'achat ou la location, quelles sont les principales raisons qui vous ont fait opter pour ce modèle plutôt qu'un autre? »
(n = 699, ont au moins une automobile et ont participé à la décision)*

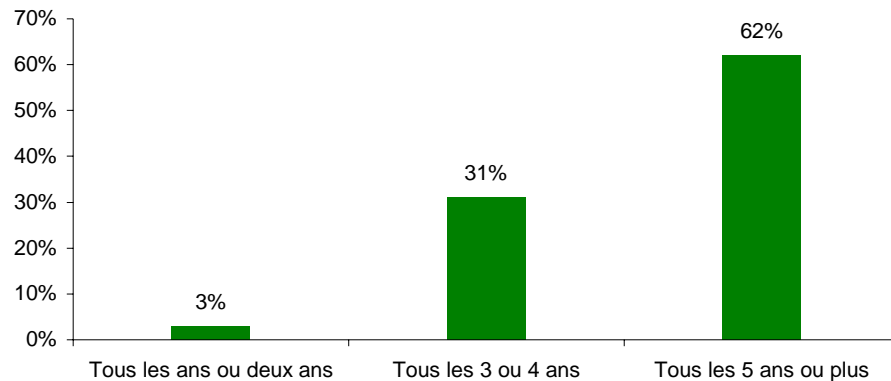
	Total pondéré
Prix / taux de financement	30 %
Fiabilité / réputation	29
Espace (spacieux)	19
Faible consommation d'essence	16
Apparence du véhicule	16
Confort	14
Sécurité	5
Bon rapport qualité / prix	4

Résultats

2.1.6 Renouvellement d'un véhicule

- L'acquisition d'un nouveau véhicule n'est pas courante pour la majorité des automobilistes. Ils sont très peu nombreux à changer de véhicule à tous les ans ou deux. C'est davantage le cas des hommes et des gens qui utilisent quotidiennement leur véhicule.
- Vu leur passé restreint à titre de propriétaire de voiture, les jeunes de 18 à 34 ans sont moins nombreux à dire qu'ils changent de véhicule tous les cinq ans.
- La désuétude du véhicule possédé est de loin le facteur qui motive le plus souvent la tournée des concessionnaires.

Q.44 : « De façon générale, à quelle fréquence changez-vous de véhicule automobile? »
(n = 699, ont au moins une automobile et ont participé à la décision)



Raisons justifiant le changement (Q.45)	Total pondéré (n=699)
Désuétude du véhicule	73 %
Pour le plaisir de changer / pour faire changement	8
Contrat de location arrive à échéance	7
Changement dans les besoins (ex : véhicule plus spacieux)	7

Résultats

2.2 Déplacements quotidiens

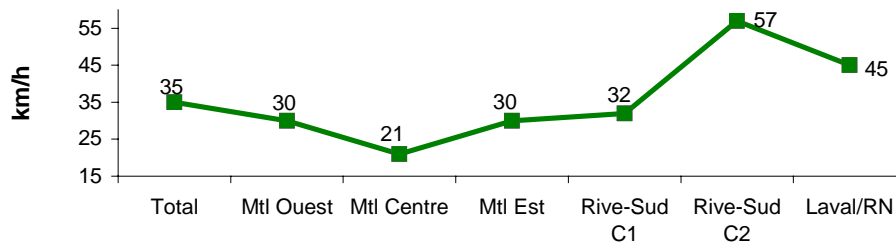
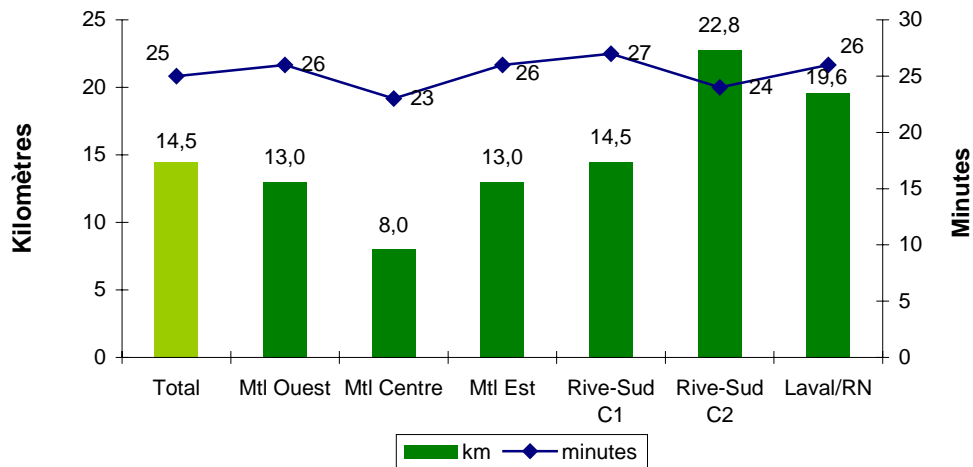
2.2.1 Distance et temps de parcours

- 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)

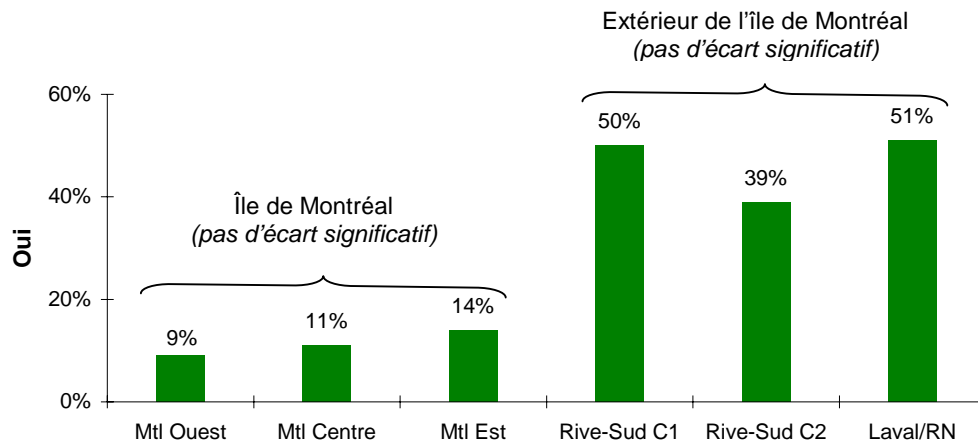


Résultats

2.2.2 Entrées et sorties de l'île

- Comparativement aux banlieusards qui accèdent quotidiennement à l'île pour y travailler, ils sont évidemment nettement moins nombreux à devoir quitter l'île pour se rendre à leur lieu de travail.
- En outre, les hommes sont plus nombreux que les femmes à entrer et sortir de l'île de Montréal quotidiennement.
- Les gens qui entrent et sortent de l'île quotidiennement sont de plus faibles usagers du transport en commun.

Q.36 : « Devez-vous entrer ou sortir de l'Île de Montréal pour vous rendre à votre lieu de travail (votre institution d'enseignement) »
(n=703, ceux travaillant à temps plein, à temps partiel ou étudiant)



Résultats

2.3 Conduite automobile

2.3.1 Fréquence de déplacements en voiture

- Les deux tiers des citoyens utilisent quotidiennement un véhicule automobile pour se déplacer. C'est évidemment dans Montréal Centre que la fréquence de déplacements en voiture est la plus faible.
- Cette proportion est nettement plus élevée auprès de ceux qui habitent Laval / Rive Nord et la Couronne 2 de la Rive-Sud. L'accès au métro dans la Couronne 1 de la Rive-Sud explique probablement la fréquence de déplacements en voiture moins élevée chez les résidents de ce secteur situé hors-île.
- En scindant Montréal Ouest en deux parties — est et ouest — un écart significatif est observé. Ainsi, les citoyens habitant plus à l'ouest sont davantage susceptibles d'utiliser un véhicule automobile quotidiennement (79 % Vs 53 %). Même constat pour ce qui est de Montréal Est : ceux qui sont plus éloignés du centre-ville — plus à l'est — utilisent davantage la voiture quotidiennement (79 % Vs 56 %).
- Les hommes ainsi que les personnes de 18 à 64 ans (comparativement à celles de 65 ans et plus) sont également plus nombreux à utiliser quotidiennement une voiture.

Q.39 : « En moyenne, à quelle fréquence utilisez-vous un véhicule automobile pour vous déplacer soit comme conducteur ou comme passager? Diriez-vous... »

(n = 1051)

	Tous les jours	1 à 3 fois semaine	1 à 3 fois mois	Moins de 1 fois/mois	Jamais
Total pondéré	64 %	20 %	9 %	5 %	2 %
Montréal Ouest ◆	61 ■	18 ●	12 ●★	8 +●★	3
Montréal Centre ■	41	31 ◆●★	14 +●★	19 +●★	3
Montréal Est ▼	61 ■	22 ●★	9 ●	4 ●	4
Rive-Sud C1 +	67 ■	24 ★	6 ★	2	1
Rive-Sud C2 ●	87 ◆■▼+	9	2	-	2
Laval / Rive Nord ★	83 ◆■▼+	12	3	3	1

Résultats

2.3.2 Plaisir de conduire

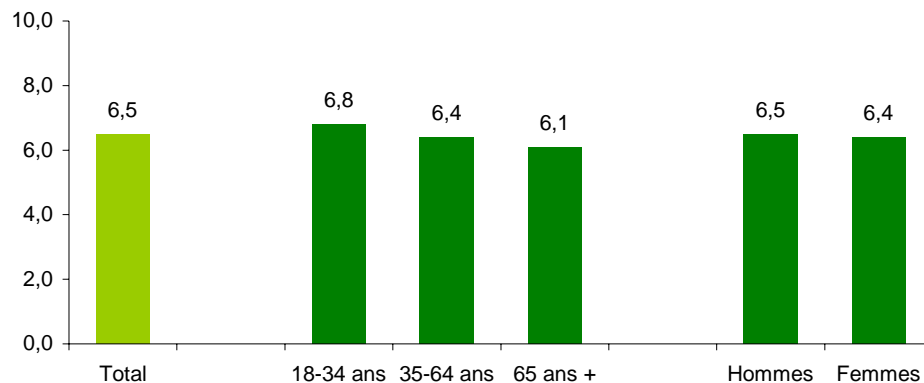
- De façon générale, le fait de conduire n'est pas perçu comme une activité très agréable, le score accordé de 6,5 étant considéré comme plutôt moyen.
- Contrairement aux apparences, le plaisir de conduire n'est pas significativement plus ou moins grand selon l'âge ou le sexe.
- De même, conduire n'est pas un plus grand plaisir chez ceux qui se montrent relativement indifférents à la pollution de l'air et ceux qui disent choisir un véhicule, entre autres, pour son apparence.

Les conducteurs enthousiastes

- Sans être passionnés puisque leurs scores moyens sont presque tous inférieurs à 7, le plaisir de conduire est manifestement plus grand auprès des groupes qui suivent :
 - Les gens qui utilisent quotidiennement un véhicule pour se déplacer
 - Les gens qui utilisent peu ou pas le transport en commun (seuil de confiance de 90 %)
 - Les gens qui tolèrent la congestion routière
 - Les gens qui changent de véhicule pour le plaisir de changer
 - Les gens ayant un degré de scolarité moins élevé

Q.46 : « Parlons de conduite automobile et imaginons des conditions idéales de conduite, c'est-à-dire que la température est favorable et qu'il n'y a pas de congestion. En utilisant une échelle de 1 à 10, à quel point le fait de conduire un véhicule automobile est une activité agréable ? Le chiffre 1 signifie que conduire est essentiellement un moyen pour vous rendre du point A ou point B, et le chiffre 10 signifie que conduire est un véritable plaisir pour vous. »

(n = 853, ceux qui possèdent un permis de conduire)

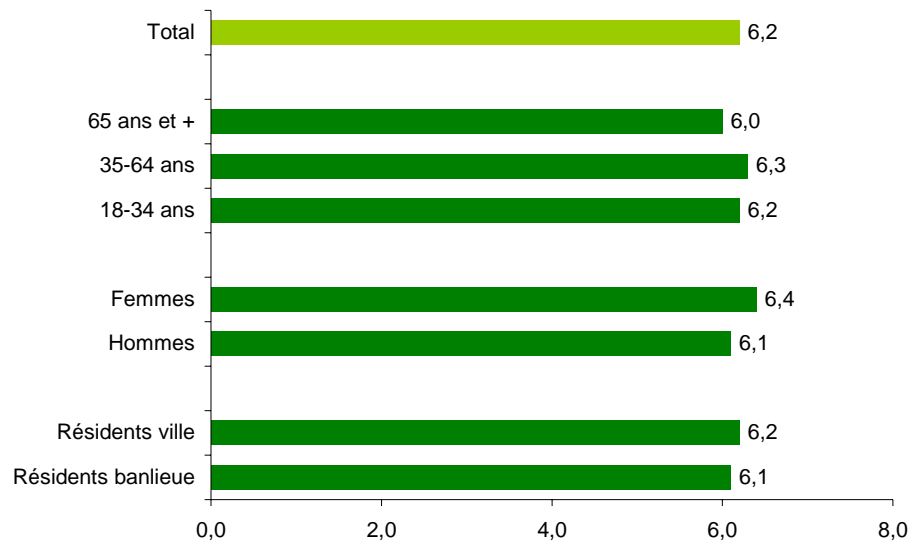


Résultats

2.3.3 Attitude face à la pollution

- Ici encore, le score moyen se révèle plutôt modéré indiquant qu'en général les citoyens ne se soucient pas trop de la pollution de l'air occasionnée par l'automobile.
- Bien qu'affichant un score moyen relativement faible également, les gens qui n'utilisent pas un véhicule automobile quotidiennement se montrent un peu plus concernés (6,8 Vs 5,9 chez les utilisateurs de tous les jours).
- L'attitude est similaire peu importe le type de véhicule possédé, l'âge et le sexe des personnes et si elles habitent la banlieue ou la ville.

Q.49 : « On attribue souvent à l'automobile le défaut de polluer l'air. En utilisant une échelle de 1 à 10, à quel point vous sentez-vous concerné par ce fait? »
(1=très peu concerné, 10=très concerné)
(n = 1051)



Résultats

2.3.4 Attitude face à la congestion

- Que l'on habite la ville ou la banlieue, les attitudes face à la congestion sont tout aussi variées. Ainsi, c'est environ le tiers des répondants qui s'identifient à chacun des trois énoncés proposés. Nous sommes donc en présence d'autant de patients, de « rageurs » occasionnels et d'impatients.
- Les personnes utilisant quotidiennement leur véhicule ne se montrent ni plus, ni moins patientes que les autres.
- Fait intéressant : la congestion n'aiguise pas davantage les nerfs de ceux qui ont un parcours plus long (en distance et en temps) ou qui ont à entrer et sortir de l'île.

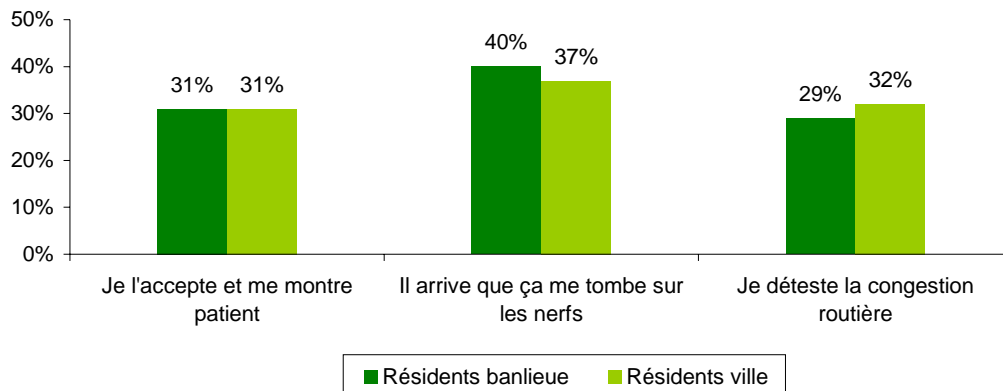
Les patients

- La patience augmente avec l'âge (deux fois plus élevée chez les 65 ans et plus), ce constat sûrement dû au fait qu'il est plus facile d'éviter la congestion lorsqu'on ne travaille pas.
- Les banlieusards qui n'ont aucunement l'intention d'habiter la ville un jour sont tolérants envers la circulation. Se rapprocher n'étant pas une solution envisageable pour eux, ils sont résignés et acceptent ce fardeau quotidien.

Les impatientes

- Les impatientes sont plus nombreux à percevoir le transport en commun comme inefficace. Par extension, on peut supposer que, parce qu'ils ont l'impression que le transport en commun n'est pas efficace, ils optent pour l'automobile et conséquemment subissent les affres de la congestion.

Q.50 : « Lequel des trois énoncés suivants décrit le mieux votre réaction par rapport à la congestion routière? »
(n = 1051)



Résultats

2.3.4 Attitude face à la congestion (suite)

- La très grande majorité des citoyens (84 %) prennent des moyens pour éviter de se retrouver dans la congestion (ce qui peut d'ailleurs expliquer pourquoi certains la tolèrent bien).
- Parce qu'ils y sont plus vulnérables, les résidents de la banlieue sont plus nombreux à user de stratégie dans leurs déplacements afin d'éviter les embouteillages.
- Parmi les moyens énoncés, on privilégie d'éviter les heures de pointe (particulièrement prisé des gens plus âgés et des femmes dont l'horaire est probablement plus souple) et d'emprunter des routes moins congestionnées (davantage utilisé par les voyageurs quotidiens).
- Le transport en commun comme solution à la congestion est davantage utilisé par les personnes habitant sur l'île et dans la Couronne 1 de la Rive-Sud. Fait intéressant, les gens plus scolarisés sont également plus susceptibles d'utiliser le transport en commun.
- Enfin, ne pouvant compter sur un système de transport en commun aussi étoffé, les lève-tôt se retrouvent davantage dans les secteurs Laval / Rive Nord et Rive-Sud Couronne 2.

Q.52 : « Quels moyens prenez-vous pour éviter le plus possible d'être pris dans la congestion routière? »

(n = 877, ceux qui prennent des moyens pour éviter la congestion)

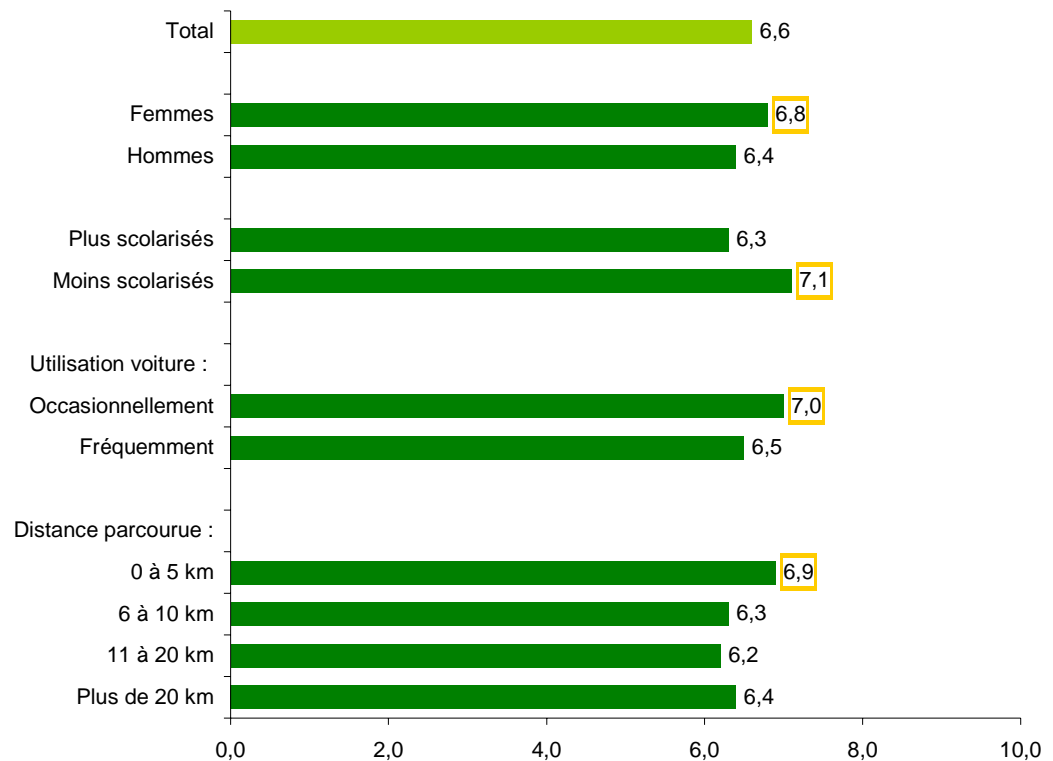
	Total pondéré
Éviter heures de pointe (partir plus tôt, modifier horaire, etc.)	58 %
Modifier le trajet	35
Utiliser le transport en commun	20
Vélo / marche	5
Travailler de la maison lorsque possible	4
Travailler en banlieue afin d'éviter la ville	4
Écouter les bulletins de circulation	3

Résultats

2.3.5 Attitude face au covoiturage

- Accueil plutôt tiède réservé au concept de covoiturage. Les gens se montrent relativement peu enthousiastes au fait que le covoiturage puisse être agréable.
- La réceptivité au covoiturage demeure modérée peu importe le temps de parcours et le fait de devoir ou non entrer et sortir de l'île quotidiennement.
- Bien que dans des proportions modérées, les femmes, les personnes moins scolarisées ainsi que celles qui n'utilisent pas quotidiennement la voiture s'y montrent plus réceptives. Enfin, les gens n'ayant à parcourir que cinq kilomètres ou moins pour se rendre à leur lieu de travail s'y montrent davantage favorables peut-être parce que le temps de parcours est moins long et que conséquemment, le « désagrément » lié au fait de devoir socialiser avec un passager est moins lourd à porter.

Q.53 : « Afin de limiter les frais de déplacement, certaines personnes qui ne sont pas membres d'une même famille voyagent régulièrement ensemble en voiture. C'est une forme de covoiturage. En utilisant une échelle de 1 à 10, à quel point le covoiturage avec des personnes qui ne sont pas de la même famille est agréable ou désagréable selon vous ? (1 = très désagréable, 10 très agréable) »
(n = 1051)

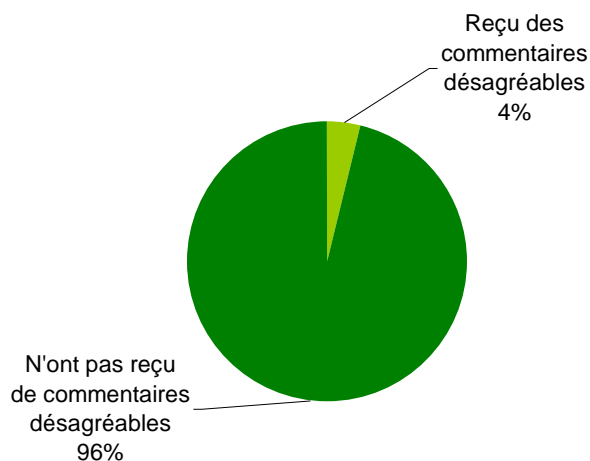


Résultats

2.3.6 Atteinte aux automobilistes

- Très peu d'automobilistes ont été la cible de commentaires désagréables dus au fait qu'ils font une grande consommation de l'automobile.

Q.48 : « Avez-vous déjà été la cible de commentaires désagréables dû au fait que vous utilisez régulièrement un véhicule automobile pour vous déplacer? »
(n = 299, utilisent leur véhicule au moins 1 à 3 fois par semaine)



Note : question demandée à seulement 299 répondants.

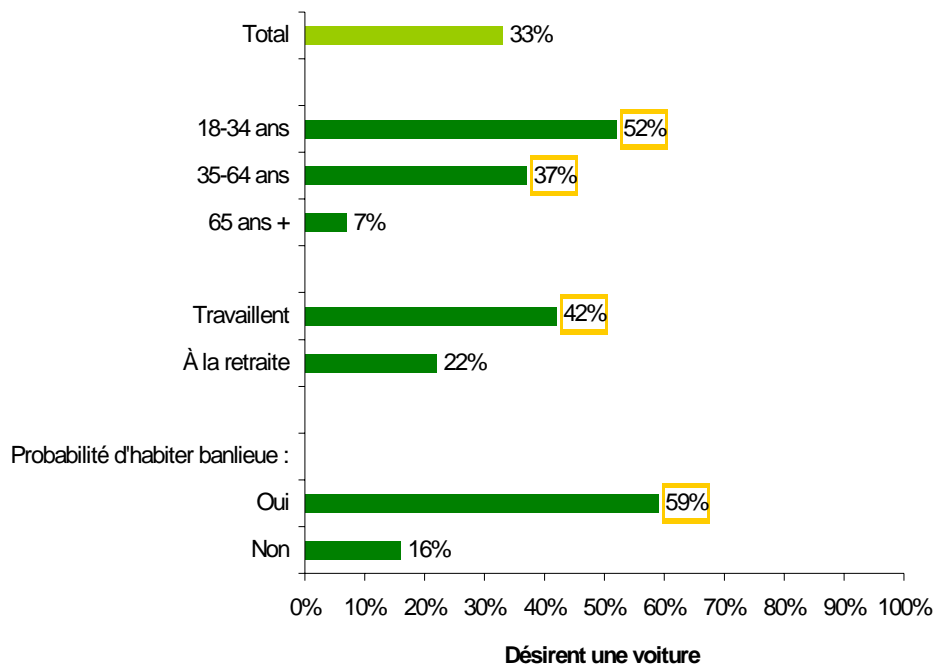
Résultats

2.4 Attitude des non automobilistes

2.4.1 Désir de posséder une voiture

- Seulement le tiers des personnes ne disposant pas de voiture aimeraient en avoir une. Évidemment, les jeunes sont davantage séduits par l'idée de posséder un véhicule automobile.
- Chez ceux qui ne désirent pas avoir de voiture, on retrouve davantage :
 - Des personnes de 65 ans et plus
 - Des personnes qui ne travaillent pas
 - Des personnes qui n'utilisent pas quotidiennement un véhicule pour se déplacer
 - Des personnes qui risquent peu d'habiter en banlieue en jour

Q.47 : « Lequel des deux énoncés qui suivent décrit le mieux votre situation :
1) Je n'ai pas de véhicule automobile, mais j'aimerais bien en avoir un.
2) Je n'ai pas de véhicule automobile et je ne désire pas en avoir un. »
(n=227, ceux n'ayant pas de véhicules automobiles dans la demeure)

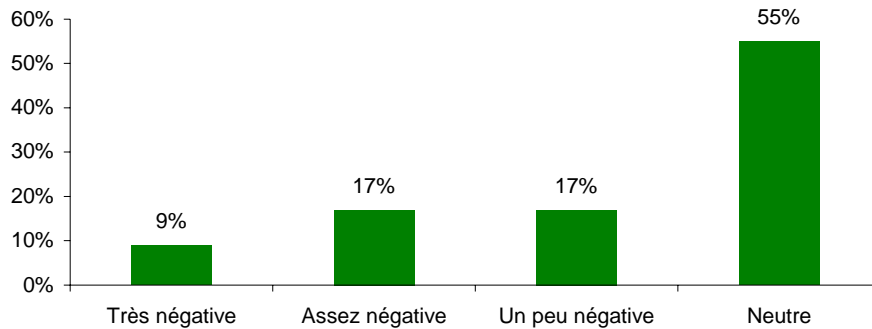


Résultats

2.4.2 Opinion des automobilistes

- Parmi ceux qui utilisent peu la voiture pour se déplacer, seulement une personne sur quatre a une certaine antipathie envers les automobilistes. La majorité des citoyens entretiennent peu de sentiments négatifs à cet égard.
- En outre, les usagers réguliers du transport en commun n'ont pas une opinion plus négative des automobilistes.

Q.58 : «Diriez-vous que vous avez une opinion très négative, assez négative, un peu négative ou neutre des gens qui se déplacent principalement en véhicule automobile plutôt qu'en transport en commun ? »
(n = 158, ceux utilisant l'automobile au plus 1 à 3 fois par mois)



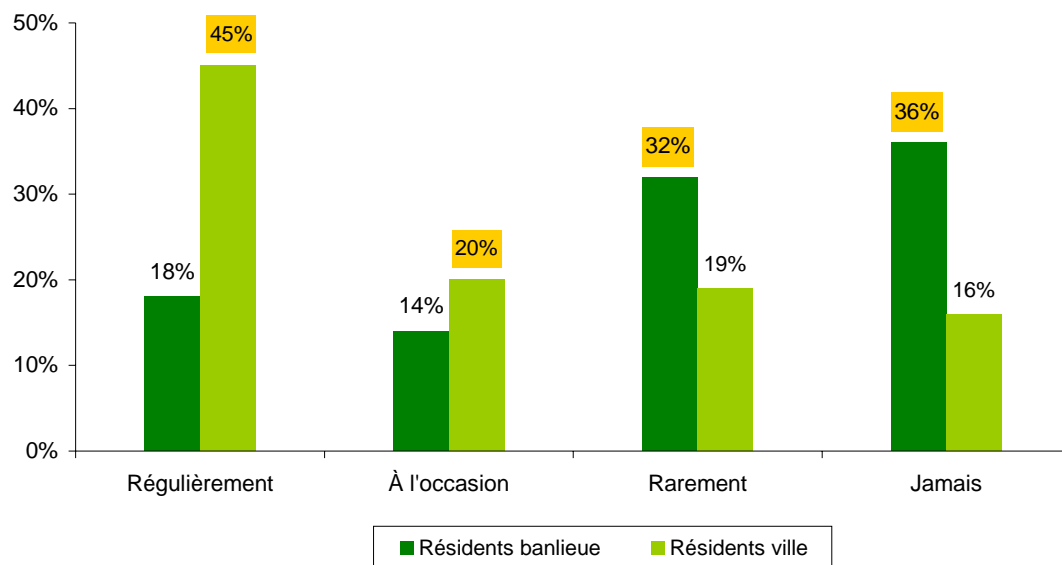
Résultats

2.5 Transport en commun

2.5.1 Fréquence de déplacements

- Constat évident, les habitants de la ville utilisent davantage le transport en commun pour se déplacer. En plus des gens qui habitent l'île de Montréal, les résidents de la Couronne 1 de la Rive-Sud sont également significativement plus nombreux à utiliser le transport en commun, le métro Longueuil et la voie réservée du Pont Champlain y étant sûrement pour beaucoup.
- Les femmes sont de plus grandes utilisatrices du transport en commun.

Q.54 : « Utilisez-vous régulièrement, à l'occasion, rarement ou jamais le transport en commun pour vous déplacer ? »
(n = 1051)



Résultats

2.5.2 Déplacements occasionnels

- Les personnes qui font un usage occasionnel du transport en commun le considèrent approprié pour se rendre au centre-ville (davantage les gens de la banlieue et les utilisateurs quotidiens de la voiture) et lors d'événements susceptibles d'amener une abondance de véhicules automobiles.

Q.55 : « Dans quelles circonstances, utilisez-vous habituellement le transport en commun pour vous déplacer ? »
(n = 458, utilisent le transport en commun à l'occasion ou rarement)

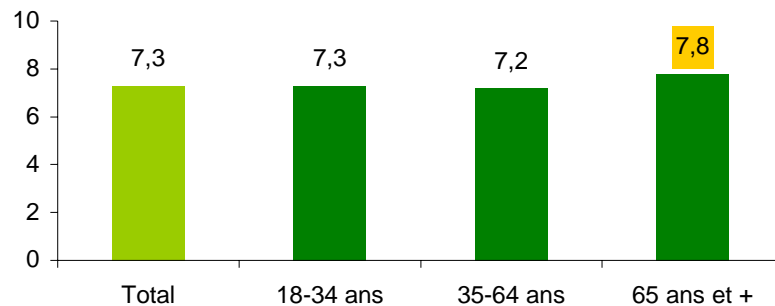
	Total pondéré
Se rendre au centre-ville	40 %
Événements spéciaux (spectacles, matchs sportifs)	20
Pas de stationnement	10
Voiture en panne	10
Magasiner / Faire des courses	7
Voitures du foyer non-disponibles	7
Conditions climatiques difficiles	6
Congestion	5
Se rendre au lieu de travail / d'enseignement	5

Résultats

2.5.3 Efficacité perçue

- Les citoyens dans leur ensemble accordent un bon score d'efficacité au transport en commun. Les gens de 65 ans et plus — qui utilisent un peu moins le transport en commun que les autres — lui accorde une cote d'efficacité plus élevée.
- Les usagers réguliers du transport en commun ne sont pas davantage convaincus de son efficacité.
- Les résultats sont similaires d'un secteur géographique à l'autre. Plus spécifiquement, une analyse plus fine du secteur Rive-Sud Couronne 1 ne révèle aucun écart quant à l'efficacité perçue que l'on habite Longueuil, Brossard ou les quartiers plus au sud de ce secteur.

Q.56 : « En utilisant une échelle de 1 à 10, à quel point considérez-vous que le système de transport en commun de la grande région de Montréal qui comprend les autobus, le métro et les trains de banlieue est efficace ? »
(1 = très peu efficace, 10 = très efficace)
(n = 1051)



Résultats

2.5.3 Efficacité perçue (suite)

- Les points forts perçus du transport en commun par certains sont, à la fois, les points faibles perçus par d'autres.
- On déplore principalement le temps requis pour se déplacer en transport en commun, une critique particulièrement exprimée par les résidents de Montréal Centre et Montréal Est, des utilisateurs réguliers de ce mode de transport.

	Total pondéré (n=1051)
Raisons de l'efficacité perçue	
Bonne fréquence / peu d'attente	11 %
Rapide	10
Satisfait	7
Itinéraires / trajets bien faits	6
Bon service en ville	5
Horaires souples	5
Permet d'éviter la congestion	5
Accessible	4
Raisons de l'inefficacité perçue	
Lent / long	24 %
Trajets et fréquence limités	8
Offre ne peut suffire à la demande (bondé)	6
Horaires peu fiables (non-respectés)	4
Horaires peu souples	4
<i>Ne peut préciser</i>	11

Résultats

2.6 L'attachement à l'automobile

- Contrairement à l'attachement vérifié au milieu de résidence, l'attachement à l'automobile — du point de vue du véhicule en soi plutôt que de la nécessité d'avoir un véhicule pour se déplacer — est difficile à cerner.
- Certaines des variables mesurées pourraient fournir des indicateurs à cet égard, mais l'analyse de celles-ci se montre peu concluante, tel qu'expliqué ci-dessous.
- **Plaisir de conduire** — Il s'agit de la variable la plus intéressante pour mesurer l'attachement à l'automobile. Cependant, les résultats observés vont à l'inverse de l'attachement : le fait de conduire n'est pas une activité très agréable pour la majorité des répondants. Seulement 23 % d'entre eux lui accordent un score très favorable de 9 ou 10. Le profil de ces personnes se définit comme suit :
 - Jeunes de 18 à 24 ans
 - Étudiants
 - Revenus inférieurs à la moyenne
 - Locataires
 - Accordent de l'importance à la proximité du lieu de travail (bien qu'ils aiment conduire...) et de parents et amis
 - N'ont pas à entrer et sortir de l'île quotidiennement
 - Peu tolérants face à la congestion routière
 - Réceptifs au covoiturage
 - Croient à l'efficacité du transport en commun
- L'analyse des variables « fréquence de changement du véhicule » et « fréquence d'utilisation du véhicule », qui aurait pu fournir des indications quant à l'attachement à l'automobile, s'avère non-concluante.
- On ne change pas souvent de véhicule (la majorité des gens à tous les cinq ans ou plus), et on change de véhicule parce qu'il est désuet plutôt que pour le simple plaisir de changer. Ce sont donc des critères rationnels plutôt qu'émotionnels qui dictent davantage le choix d'un véhicule.
- Bien qu'on ne puisse conclure qu'il n'existe pas d'attachement véritable à l'automobile, les variables mesurées dans le cadre de cette étude ne pointent pas en faveur d'un véritable culte de l'automobile.

Sommaire et conclusion

Sommaire et conclusion

L'ensemble des résultats quant aux perceptions et attitudes face au choix d'un milieu de vie et au transport se résument par les principaux constats suivants :

- Malgré le fait qu'ils habitent l'île, plusieurs se considèrent des banlieusards (particulièrement ceux qui habitent l'ouest de l'île).
- Les banlieusards sont davantage enracinés que les citadins (ils habitent le même quartier ou la même ville depuis plus longtemps).
- D'ailleurs, les banlieusards sont peu susceptibles de considérer habiter la ville éventuellement, alors que les citadins pourraient vivre en banlieue un jour.
- Tous se montrent globalement satisfaits de leur milieu de vie actuel, ceux qui habitent en périphérie de l'île encore davantage.
- On habite la banlieue pour la tranquillité et les espaces verts alors que les citadins apprécient la proximité de tout et les déplacements efficaces que leur procure la ville.
- Les difficultés de transport associées à la banlieue sont décriées par les citadins et, dans une proportion moindre, par les banlieusards également.
- Seulement le tiers des répondants se montrent exaspérés face à la congestion routière.
- Le covoiturage n'est pas une solution populaire aux problèmes de circulation.
- Signe de capitulation face aux affres du transport, le temps de parcours quotidien perçu est similaire pour tous les automobilistes bien que la distance à parcourir varie énormément.
- Qu'on l'utilise ou non, le transport en commun est perçu comme étant relativement efficace.
- La pollution occasionnée par l'automobile n'est pas une préoccupation.
- Les plaisirs futiles souvent associés aux véhicules automobiles ne sont pas vérifiés :
 - Même dans des conditions idéales, le fait de conduire n'est pas perçu comme une activité particulièrement agréable.
 - Des facteurs plus rationnels qu'émotionnels dictent le choix d'un véhicule.
 - Un véhicule est remplacé parce qu'il est désuet plutôt que pour le simple plaisir de changer.
- L'attachement à un milieu de résidence est indéniable, et celui-ci est encore plus important chez ceux qui habitent la banlieue. Cependant, les variables mesurées ne permettent pas d'observer un attachement à l'automobile.

À première vue, les données recueillies peuvent paraître peu éloquentes en ce sens qu'elles ne recèlent pas de résultats complètement inattendus. Néanmoins, les réponses des participants au sondage révèlent des valeurs positives. Les gens semblent relativement sereins face à leur milieu de vie. Ils sont rationnels et pragmatiques dans leurs décisions. Résignés face aux inconvénients du transport, en général, ils se montrent tolérants, patients.

Annexes :

- **Secteurs géographiques**
- **Questionnaire**

Annexe — Secteurs géographiques

Six secteurs géographiques de la grande région de Montréal ont fait partie du plan échantillonnal du sondage. Les limites de chacun de ces six secteurs sont ici présentées.

