



Autorité régionale
de transport métropolitain

ÉTUDE DE SEGMENTATION SUR LA MOBILITÉ - TERRITOIRE DE L'ARTM

NOVEMBRE 2023



▪ Le contexte, les objectifs et la méthodologie	3
▪ Les résultats détaillés	8
▪ Ensemble de la population résidant sur le territoire de l'ARTM	8
▪ Segment 1 - LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE	39
▪ Segment 2 - LE FLEXIBLE LOCAL	59
▪ Segment 3 - L'ÉTUDIANT MULTIMODAL	81
▪ Segment 4 - EN PAUSE À LA MAISON	109
▪ Segment 5 - LE MOTORISÉ SUBURBAIN	128
▪ Segment 6 - LE TRANSURBAIN BRANCHÉ	146
▪ Segment 7 - LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL	168
▪ Segment 8 - LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ	198
▪ Segment 9 - LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE	218
▪ Annexe 1 : le questionnaire	240
▪ Annexe 2 : le rapport méthodologique de la segmentation	241
▪ Annexe 3 : le proxy	245



Le contexte

- En **2018**, en collaboration avec SolutionStat, Ad hoc recherche a réalisé une étude de segmentation **de marché** sur le **territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)**. Puis, la pandémie (COVID 19) s'est installée et a obligé la population à modifier ses habitudes de vie, incluant ses habitudes et perceptions en lien avec le déplacement.
- Bien que la pandémie soit derrière nous, elle a laissé son empreinte. Ainsi, l'ARTM souhaitait réaliser une nouvelle **segmentation de marché**, afin de connaître les caractéristiques de la **population actuelle et potentielle** des usagers de transport collectif.
- À cette fin, l'ARTM a mandaté Ad hoc recherche afin de mener **une segmentation de marché** sur son territoire. Les résultats de cette segmentation serviront à **alimenter la réflexion stratégique** et à **orienter les plans quinquennaux** des différentes équipes de l'ARTM (planification stratégique, gestion de produits numériques, marketing, etc.) visant à **accroître l'adoption et l'utilisation** des modes de **transport durables** sur le territoire métropolitain, en opposition à l'utilisation de la voiture solo.

Les objectifs

- Plus précisément, cette étude poursuit les objectifs suivants :
 - Déterminer les **segments** qui composent la population du territoire de l'ARTM;
 - Mesurer le **taux d'utilisation** des différents modes de transport;
 - Comprendre les **caractéristiques des déplacements** en termes de lieux et de fréquences;
 - Identifier les **facteurs de motivation** et les **freins** à l'utilisation des modes de transport;
 - Déterminer **l'importance de différents critères** dans le choix d'un mode de transport;
 - Comprendre les **perceptions** à l'égard des modes de transport.



La population à l'étude

La population à l'étude est constituée de :

- Citoyens résidant sur le territoire de l'ARTM;
- Âgés de **18 ans et plus**;
- S'étant **déplacés** au cours des 12 derniers mois.

La pondération

Les résultats ont été pondérés en fonction de la région, de l'âge, du sexe, du statut familial et du niveau de scolarité de manière à refléter le mieux possible la population à l'étude.

La période de collecte

- La collecte a été réalisée par :
 - Panel Web externe du 8 au 22 novembre 2023 (n=3 858);
 - Panel *Parlons mobilité* de l'ARTM du 16 au 22 novembre 2023 (n=199).
- Au total **4 057 résidents** du territoire de l'ARTM ont été sondés.
- La durée moyenne du sondage était de **22 minutes**.

L'échantillonnage

- Échantillonnage proportionnel et en fonction de la région et de l'âge.
- Le tableau ci-contre indique, pour chacun des segments obtenus, la marge d'erreur maximale à un niveau de confiance de 95 % pour un échantillon probabiliste*.



** Toutefois, comme l'échantillon de ce sondage provient d'un panel Web, il ne peut être considéré comme étant probabiliste, puisqu'il est constitué de personnes s'étant portées volontaires à répondre à des sondages en ligne.*

	Échantillon (n)	Marge d'erreur maximale*
Total	n = 4 057	± 1,54 %
Segment 1	n = 240	± 6,33 %
Segment 2	n = 300	± 5,66 %
Segment 3	n = 309	± 5,57 %
Segment 4	n = 227	± 6,50 %
Segment 5	n = 441	± 4,67 %
Segment 6	n = 374	± 5,07 %
Segment 7	n = 857	± 3,35 %
Segment 8	n = 869	± 3,32 %
Segment 9	n = 440	± 4,67 %



Les informations complémentaires

Les symboles suivants sont utilisés tout au long de ce rapport :

- Les flèches ↑↓ indiquent les différences significatives à 95 % entre les segments.
- Les indices (100) indiquent les différences avec le total :
 - Un indice de 100 signifie que le résultat se compare à la moyenne totale;
 - Un indice supérieur à 100 signifie que le résultat est supérieur à la moyenne totale – au-dessus de 120, l'indice est mis en **vert**. Par exemple, un indice de 120 signifie que le résultat est 20 % plus élevé que celui de la moyenne totale;
 - Un indice inférieur à 100 signifie que le résultat est inférieur à la moyenne totale – en deçà de 80, l'indice est mis en **rouge**. Par exemple, un indice de 80 signifie que le résultat est 20 % moins élevé que celui de la moyenne totale;
- À noter que les sous-totaux présentés ne sont pas toujours exactement la somme des composantes, dû aux arrondis. Par exemple, 30 % plutôt d'accord et 25 % totalement d'accord : le sous-total affiché peut être 56 %.

La définition des types d'utilisateurs

Dans ce rapport, les utilisateurs des différents modes de transport sont présentés en quatre (4) catégories :

- Les assidus : 5 à 7 jours par semaine;
- Les réguliers : 1 à 4 jours par semaine;
- Les occasionnels : 1 à 3 fois par mois;
- Les sporadiques : 1 à quelques fois par année.

Le sous-total « utilisateurs » est également présenté. Ceci inclut les personnes ayant utilisé le mode de transport au moins une fois au cours de la dernière année.

Les images utilisées pour représenter les segments

Chacun des neuf (9) segments est représenté visuellement par une image. Ces images ont été générées par l'intelligence artificielle et sont libres de droits.



L'indice technologique

L'indice technologique est composé à partir de 21 variables basées sur des aptitudes et l'usage de différentes technologies (la liste de variables ci-dessous). Les réponses à ces variables ont été recodées en 3 points. Une fois la somme de l'indice obtenue, la catégorisation s'est faite à partir d'une analyse K-Mean, où les répondants ont été classés en 3 groupes (faible, moyen et élevé).

Liste de **variables** qui composent l'indice technologique :

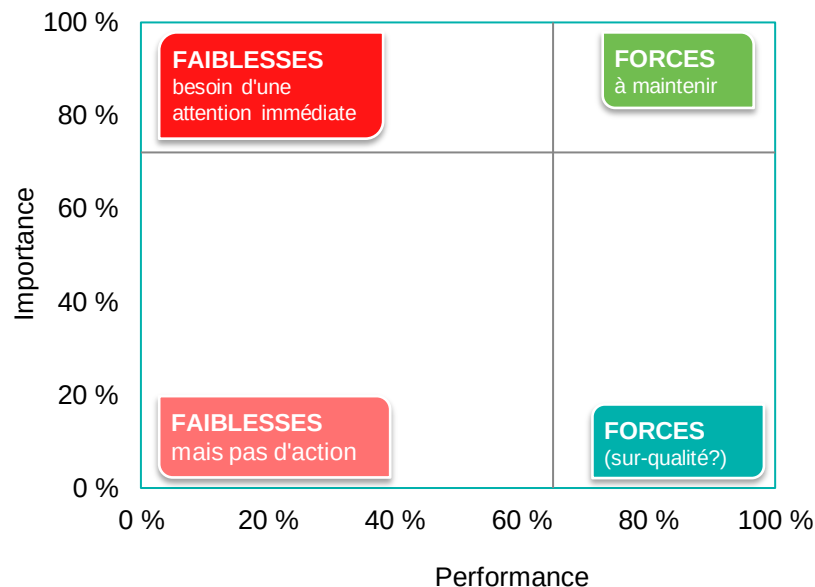
- **QE0.** Veuillez indiquer votre **niveau d'accord** pour chacun des énoncés suivants (Totalement d'accord [2] | d'accord[1] | en désaccord [0])
 - o) Mon entourage **me demande souvent conseil** au sujet des **nouvelles technologies**.
- **QE1. Avez-vous...** (Oui [2] | Non mais j'ai l'intention d'en avoir un(e) dans les 2 prochaines années [1] | Non, je n'en ai pas et je n'ai pas l'intention d'en avoir [0])
 - a) Un **téléphone intelligent**
 - b) Une **tablette électronique** (iPad, Samsung, etc.)
 - c) Un **véhicule intelligent** (connecté au Web)
 - d) Une **montre intelligente**
 - e) Un compte **X** (anciennement Twitter)
 - f) Un profil **LinkedIn**
 - g) Un profil **Instagram**
 - i) Un profil **TikTok**
- **QE2.** Sur votre téléphone intelligent, avez-vous un **forfait de données cellulaires** (en excluant l'accès Wifi)? (Oui [2] | Non [0])
- **QE4.** Avez-vous déjà entendu parler des **applications de gestion de déplacements** suivantes (outils pour vous aider à réaliser un déplacement)? (Oui, je la connais et je l'ai utilisée au cours des 6 derniers mois [1] | Oui, je la connais, je l'ai utilisée dans le passé, mais pas au cours des 6 derniers mois [0,5] | Oui, je la connais, mais jamais utilisée [0,5] | Non, je ne la connais pas [0])
 - Chrono
 - Google Maps
 - Transit
 - Plans (ou Maps) d'Apple
 - Uber
 - Taxi
 - Moovit
 - Waze
 - Citymapper



Le diagramme importance/ Performance

Celui-ci permet de regrouper dans un même graphique l'importance des critères de sélection d'un mode de transport et la performance de chacun des critères sur le mode de transport principal.

- Plus un attribut se trouve vers la droite du diagramme, plus sa performance globale est grande.
- Plus un attribut se trouve en haut du diagramme, plus les usagers estiment important ce critère.
- De manière relative, les améliorations à prioriser se situent dans le quadrant supérieur gauche. Les critères qu'on y retrouve ont une grande importance dans le choix d'un mode de transport alors que la performance de ce mode est perfectible.
- Les axes formant les quadrants ont été déterminés en fonction de la moyenne de l'ensemble des énoncés d'importance et de la moyenne de l'ensemble des énoncés de performance tout mode confondu.
- Dans ce rapport, la légende de chaque énoncé se trouve à droite du graphique. Les éléments en **rouge** constituent les faiblesses (besoin d'une attention immédiate) et les éléments en **vert** les forces (à maintenir).



The logo for ARTM, featuring the letters 'ARTM' in a bold, sans-serif font. The 'A', 'R', and 'T' are teal, while the 'M' is green. The logo is centered within a white circle, which is set against a background of teal and grey geometric shapes.

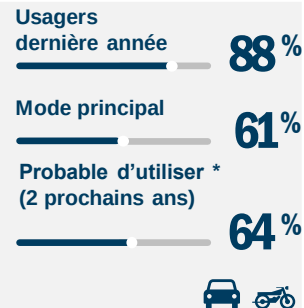
ARTM

Ensemble de la
population résidant sur le
territoire de l'ARTM

La voiture récolte le plus grand bassin d'utilisateurs, suivie de la marche et du TC.

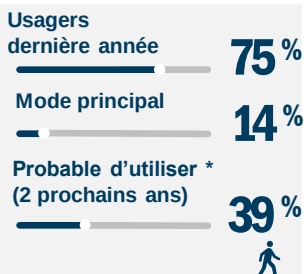
La voiture/moto

- La **voiture/moto** est toujours le moyen de transport **le plus utilisé**. En effet, **près de neuf résidents sur dix** (88 %) en ont eu recours **la dernière année** et **plus de deux sur cinq** (41 %) **l'utilisent de façon assidue** (5 à 7 jours par semaine). La **voiture/moto** décroche d'ailleurs le **premier rang** en termes de mode de **transport principal**, assez loin devant la deuxième position, le TC et la marche (61 % c. 18 % et 14 % respectivement). En 2018, 60 % des résidents l'utilisaient comme mode principal.
- Tout comme en 2018, la **vaste majorité** des ménages du territoire desservi par l'ARTM compte **au moins une voiture** (85 %) et près de **neuf habitants sur dix** possèdent un **permis de conduire** (87 %). Sans surprise, le taux de possession d'une voiture est plus élevé dans les banlieues rapprochées ainsi qu'en couronnes.
- À noter que même si **le coût** ainsi que **l'aspect polluant** de la voiture/moto ne répondent pas tout à fait aux attentes des usagers principaux [voir p. 29], **deux tiers de la population** sondée (64 %) estiment **probable d'utiliser** un ou l'autre de ces modes de transport sur une **base régulière**, pour effectuer leurs déplacements les plus fréquents au cours des **2 prochaines années**.



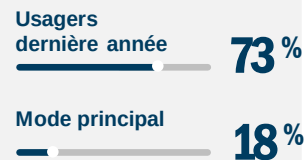
La marche

- Bien que la **marche** soit considérée comme le **mode de transport principal** par **un résident sur sept** (14 %), **trois quarts** (75 %) en ont eu recours pour effectuer leurs **déplacements habituels** au cours de la **dernière année** et **un sur cinq** (20 %) l'a fait de manière **assidue** (5 à 7 jours par semaine). Ceux qui résident à Montréal centre et au Centre-ville, les plus jeunes (18-34 ans), les étudiants, ceux qui ont un plus faible revenu ainsi que ceux qui n'ont pas de jeunes enfants ont davantage recours à ce moyen de transport.
- La marche est perçue **très positivement** et **surpasse amplement les attentes** de ses adeptes principaux, notamment au niveau de **l'accomplissement personnel** (sentiment de fierté, possibilité d'être dans « sa bulle », sentiment de liberté, bien-être physique et mental, etc.) ainsi qu'au niveau **écologique** [voir p. 31]. C'est, entre autres, pour ces raisons que **deux résidents sur cinq** (39 %) estiment **probable d'utiliser** la marche sur une **base régulière** au cours des **2 prochaines années**.



Le transport collectif

- Près de trois quarts** des résidents (73 %) rapportent **avoir utilisé le transport collectif régulier** au cours de la dernière année. Et, bien qu'il soit considéré comme le moyen de **transport principal** pour **près de deux sur dix** (18 %), son utilisation se fait de façon **plutôt sporadique** (29 % c. 20 % de façon régulière et 11 %, assidue). En 2018, 23 % l'utilisaient comme mode principal.
- Le **métro** et **l'autobus** restent les types de transport collectif les **plus populaires**. Environ **un quart des résidents** les utilisent de façon **régulière** ou **assidue** (1 à 7 jours par semaine : 25 % pour le métro et 22 % pour l'autobus). On retrouve ces usagers en plus grandes proportions dans le centre de Montréal et centre-ville, parmi les 18-34 ans, les travailleurs et étudiants ainsi que parmi ceux qui ont un plus faible revenu.



LES PRINCIPAUX RÉSULTATS (SUITE)

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

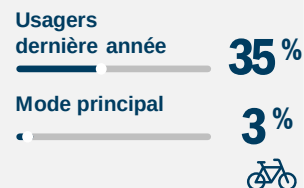
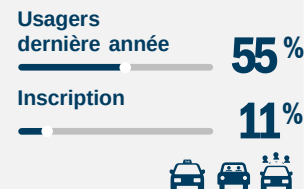
Le transport collectif (suite)

- Quant au **train de banlieue** et au **REM**, les usagers **assidus ou réguliers** sont **très peu nombreux** (3 % respectivement) et on les retrouve en plus grand nombre dans les couronnes.
- La **navette fluviale** compte **11 % d'usagers** sur l'ensemble de la population; cette proportion augmente significativement parmi ceux qui résident près des zones d'accès (Montréal Est : 18 %, Agglomération de Longueuil : 15 %, Couronne Nord : 13 %). Notons d'ailleurs que les plus jeunes (18-24 ans) et les personnes à mobilité réduite sont les plus importants usagers de ce moyen de transport.
- De son côté, le **transport adapté** est **très peu utilisé**, même au sein de sa cible. En effet, **un peu plus d'un tiers** (36 %) parmi les résidents à **mobilité réduite** en ont eu **recours au cours de la dernière année** (5 % sur l'ensemble de la population).
- Finalement, le TC régulier est **perçu moins positivement** que les autres moyens de transport. La **fiabilité** et le **prix** sont toujours les principales lacunes des quatre modes de TC chez les usagers principaux, alors que le manque de **propreté** semble être une faiblesse **de l'autobus et du métro**. Ce dernier a aussi comme faiblesse le sentiment **d'insécurité** et le fait qu'il est **stressant** [voir pp. 25-28]. D'ailleurs, le TC semble être en **perte de popularité**. En fait, **un quart** (25 %) des résidents de la zone desservie par l'ARTM estime **probable d'utiliser le TC** sur une base régulière au cours des **deux prochaines années** (c. 35 % en 2018).



Les autres modes

- Les autres **modes durables motorisés** (autres que le TC) ont été utilisés par **un peu plus d'un résident** du territoire desservi par l'ARTM **sur deux** (55 %) au cours de la dernière année. Toutefois, ils sont des moyens de transport à usage **sporadique** (quelques fois par année : 25 %). Le **taxi / Uber** compte le **plus d'adeptes** (usagers : 40 %; sporadiques : 27 %). Pour leur part, le **covoiturage** et l'**autopartage** sont plus nichés (usagers : 32 % et 10 % respectivement). D'ailleurs, le **taux d'inscription** à un **service d'autopartage ou de co-voiturage** est **limité** (11 % à au moins un service). De façon générale, les modes durables motorisés (autres que le TC) sont davantage utilisés par ceux qui habitent au centre-ville / Montréal centre, ceux âgés entre 18 et 34 ans, les travailleurs et étudiants, les personnes à mobilité réduite ainsi que ceux ayant un revenu plus important.
- Pour sa part, le **vélo** a été **utilisé** par **un peu plus d'un tiers** des résidents (35 %) pour effectuer des déplacements habituels, notamment le **vélo personnel** (32 % c. 13 % pour le vélopartage / BIXI). Puisque son usage est surtout **sporadique** (quelques fois par année : 14 %), il n'est pas surprenant qu'une **infime proportion** (3 %) l'utilise en tant que **mode de transport principal**. On retrouve les usagers du vélo en plus forte proportion parmi les résidents du centre-ville / Montréal centre, les hommes, les 18-34 ans, les travailleurs et étudiants ainsi que ceux ayant un revenu plus important.



La perception des modes de TC est toujours moins positive que celle des autres modes de transport.

Les perceptions

- La **voiture** est le mode de transport qui dégage les **impressions les plus positives** (95 %); elle est principalement perçue comme étant **confortable**, facile d'**accès** et **rapide** (51 %, 43 % et 42 % respectivement). Toutefois, le fait qu'elle soit **polluante** et **chère** sont ses principales faiblesses (33 % et 29 % respectivement).
- La **marche** est aussi perçue **très positivement** (93 %), notamment par son caractère **écologique**, sa nature **relaxante** et sa **simplicité** (52 %, 44 % et 42 % respectivement). Par contre, la **lenteur** est un **frein** important (37 %).
- Le **transport collectif**, pour sa part, est **plus critiqué**; les **perceptions négatives** ont tendance à avoir un **poids plus important** que les **positives**. Bien que l'on admette son **côté écologique** et **rapide**, l'**achalandage** ainsi que le fait qu'il ne **convient pas au style de vie** représentent d'**importantes faiblesses**. À noter que dans certains cas, l'**accès est un frein important**.
- Le **vélo** est principalement perçu comme étant un mode de transport **écologique**, **abordable** et **silencieux** (54 %, 34 % et 31 % respectivement). Toutefois, il n'apparaît pas nécessairement comme un mode de transport idéal compte tenu du fait qu'il ne **convient pas à tous les styles de vie**, du **danger** qui lui est associé ainsi que de sa **lenteur** (35 %, 29 % et 27 % respectivement).
- Finalement, l'**accès difficile** ainsi que le fait qu'elle ne **convient pas au style de vie de plusieurs** sont les perceptions le plus fortement associées à la **navette fluviale** (53 % et 41 % respectivement). En contrepartie, certains la trouvent **relaxante** et **plaisante** (33 % et 32 % respectivement).



Quatre attitudes sont prédominantes chez les citoyens du territoire de l'ARTM.

Les attitudes

- Parmi une liste de 15 attitudes et valeurs, **quatre émergent du lot**, récoltant des niveaux « **totalelement d'accord** » plus élevés :

Dans la vie, je valorise la **punctualité** et la fiabilité. **54 %**



Je crois qu'il est important que chacun fasse sa part pour **réduire la pollution** / les **émissions de gaz à effet de serre**. **45 %**



Je fais **attention** à la façon dont je **dépense mon argent**. **39 %**



Je suis agacé lorsque les autres ne respectent pas mon **espace personnel / ma bulle**. **34 %**



- Ces mêmes attitudes sont ressorties dans des proportions similaires en 2018.
- À l'inverse, une faible proportion se dit « **totalelement d'accord** » avec les énoncés liés aux connaissances personnelles au niveau des **nouvelles technologies** (9 %) et des **nouvelles modes / tendances** (10 %) ainsi qu'à ceux faisant allusion à l'**impulsivité** (10 %) et au **bénévolat** (11 %).

LE PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

RÉGION

Agglomération de Montréal :

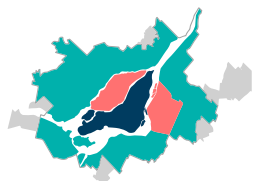
- Centre-ville 3 %
- Centre 27 %
- Est 8 %
- Ouest 12 %

Agglomération de Longueuil 11 %

Laval 11 %

Couronne nord 17 %

Couronne sud 12 %



SEXE



52 % 48 %

ÂGE

18-24 ans	10 %
25-34 ans	17 %
35-49 ans	26 %
50-64 ans	25 %
65 ans et plus	22 %

Moyenne : 49 ans

LANGUE PARLÉE À LA MAISON



PROPRIÉTAIRE/LOCATAIRE



COMPOSITION DU MÉNAGE

Seul	21 %
Seul avec enfant(s)	7 %
Couple sans enfant	29 %
Couple avec enfant(s)	34 %
Avec un/deux parent(s)	3 %
Avec d'autres personnes	5 %

Nbre de personnes (moy.) : 2,6

OCCUPATION PRINCIPALE

Travailleur	57 %
Étudiant	7 %
Retraité	27 %
À la maison	3 %
En arrêt de travail/congé de maternité/paternité	3 %
En recherche d'un emploi	2 %
Autre	1 %

PRÉSENCE D'ENFANTS DANS LE MÉNAGE (MOINS DE 18 ANS)



41 %

Moins de 5 ans	12 %
Entre 6 et 11 ans	11 %
Entre 12 et 17 ans	17 %



Nés au Canada

85 %

MOBILITÉ RÉDUITE



Mobilité réduite 14 %

Situation permanente	11 %
Situation temporaire	3 %

TYPE DE LIMITATION

Limitation physique	71 %
Limitation visuelle	8 %
Limitation auditive	8 %
Autres	21 %

Base : répondants à mobilité réduite (n = 461)

ÉDUCATION

Primaire/secondaire	35 %
Collégial	34 %
Universitaire	31 %

REVENU DU MÉNAGE

Moins de 60 000 \$	37 %
Entre 60 000 \$ et 149 999 \$	49 %
150 000 \$ et plus	14 %

Base : ensemble des répondants (n = 4 057)

LE PROFIL TECHNOLOGIQUE

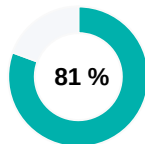
AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

TÉLÉPHONE INTELLIGENT



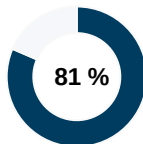
88 %
possèdent un
téléphone intelligent

PLAN DE DONNÉES



81 %
ont un plan de
données

APPLICATIONS



81 %
utilisent une
application mobile pour
planifier les
déplacements

A utilisé l'application au cours des 6 derniers mois



11 %
Chrono



31 %
Plans d'Apple



2 %
Moovit



73 %
Google Maps



20 %
Uber



31 %
Waze



16 %
Transit

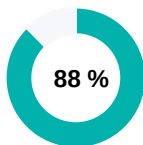


9 %
Taxi



2 %
Citymapper

RÉSEAUX SOCIAUX



88 %
ont un compte sur
les réseaux sociaux

Possède un compte...



Facebook
81 %



Compte X
23 %



Instagram
51 %



LinkedIn
38 %



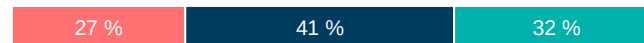
Tik Tok
25 %

INDICE TECHNOLOGIQUE*

■ Faible

■ Moyen

■ Élevé



* L'indice technologique est composé 21 variables basées sur des aptitudes et l'usage de différentes technologies (voir la liste de variables à la p.6). Les réponses de ces variables ont été recodées en 3 points. À partir celles-ci, une analyse K-Mean, où les répondants ont été classés en 3 groupes (faible, moyen et élevé), a été réalisée.

TABLETTE



60 %
possèdent
une tablette

VÉHICULE INTELLIGENT



14 %
possèdent
un véhicule intelligent
(connecté au Web)

MONTRE INTELLIGENTE



31 %
possèdent
une montre
intelligente

LE PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS DES TRAVAILLEURS / ÉTUDIANTS

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

LIEU DU DÉPLACEMENT POUR LE TRAVAIL ET LES ÉTUDES



Agglomération de Montréal :

▪ Centre-ville	25 %
▪ Centre	17 %
▪ Est	9 %
▪ Ouest	12 %

Agglomération de :

Longueuil	7 %
Laval	8 %
Couronne nord	10 %
Couronne sud	7 %
Ailleurs	2 %
Variable	2 %

DÉPLACEMENTS DÉTAILLÉS (ORIGINE-DESTINATION)

Montréal centre/C-v* vers Montréal centre/C-v	23 %	Laval vers Montréal centre/C-v	3 %
Montréal centre/C-v vers reste de l'île	5 %	Laval vers Laval	4 %
Montréal centre/C-v vers extérieur de l'île	4 %	Laval vers ailleurs	3 %
Montréal est vers Montréal centre/C-v	3 %	Couronne nord vers Montréal centre/C-v	3 %
Montréal est vers Montréal est	3 %	Couronne nord vers Couronne nord	8 %
Montréal est vers ailleurs	1 %	Couronne nord vers ailleurs	5 %
Montréal ouest vers Montréal centre/C-v	4 %	Couronne sud vers Montréal centre/C-v	3 %
Montréal ouest vers Montréal ouest	5 %	Couronne sud vers Couronne sud	4 %
Montréal ouest vers ailleurs	2 %	Couronne sud vers ailleurs	5 %
Longueuil vers Montréal centre/C-v	3 %		
Longueuil vers Longueuil	4 %		
Longueuil vers ailleurs	3 %		

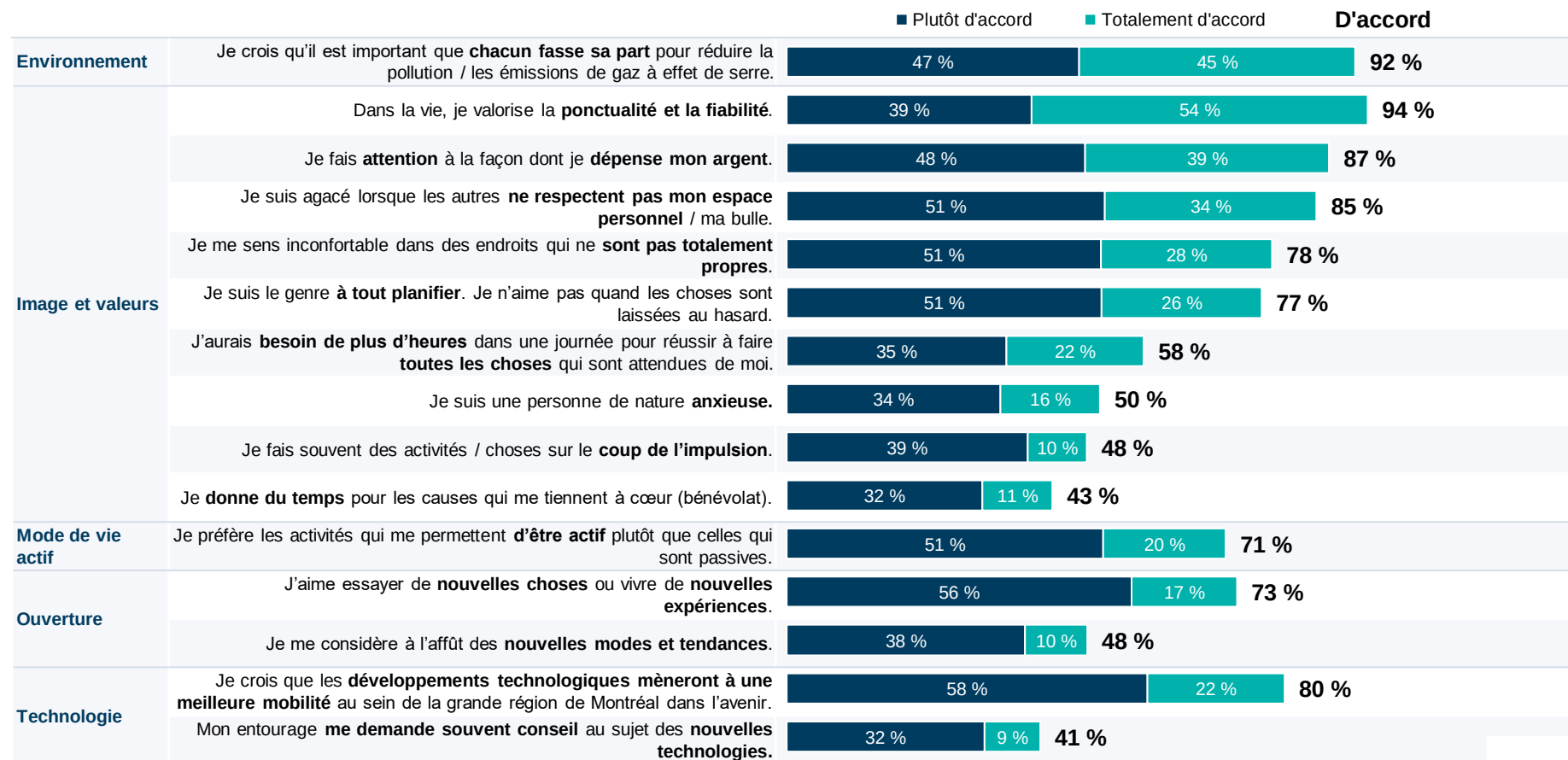
*Centre-ville



Total vers
Montréal
centre/C-v
42 %

Vit et se déplace aux mêmes endroits	65 %
Vit et se déplace à des endroits différents	35 %

Base : travailleur ou étudiant qui s'est déplacé au moins 1 fois au cours des 2 derniers mois (n = 2 394)



LE PROFIL LIÉ AUX TRANSPORTS

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

PERMIS DE CONDUIRE



Voiture
87 %



Moto
7 %



Cyclomoteur
88 %

NOMBRE DE VÉHICULES MOTORISÉS DANS LE MÉNAGE



85 % possèdent au moins un véhicule motorisé dans le ménage

Moyenne : 1,4 véhicule

NOMBRE DE VOITURE DANS LE MÉNAGE



85 % possèdent au moins une voiture dans le ménage

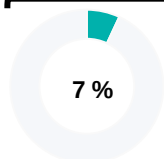
Moyenne : 1,3 voiture

MODES DURABLES

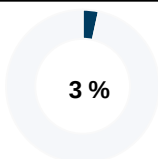
Inscrits à un service de...

14 % sont inscrits à un service de mobilité durable autre que TC

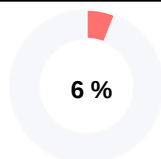
11 % sont inscrits à un service de partage/covoiturage



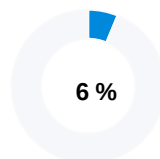
Communauto



Autre service de partage de voiture
(Turo, LocoMotion, etc.)



Covoiturage
(Amigo Express, Poparide, etc.)



Vélopartage

VÉHICULES ÉLECTRIQUES



17 % possèdent au moins un véhicule électrique dans le ménage



Voiture
9 %



Vélo
7 %



Trottinette
4 %



Moto
1 %

CARTES / VIGNETTES

Possèdent...



Une carte OPUS

48 %



Une vignette de stationnement

9 %



Une carte de crédit

92 %



Une carte de débit

98 %

L'ACCÈS AU TRANSPORT

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

ACCÈS DU DOMICILE ET/OU DU LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES



Transport
collectif



Station
de BIXI



Zone de service
d'autopartage



Stationnement
payant



Stationnement
gratuit



Stationnement
accès à un quai

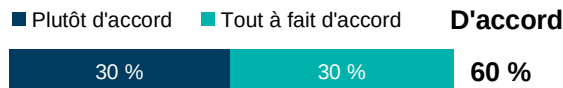


Stationnement
payé par l'employeur

	Transport collectif	Station de BIXI	Zone de service d'autopartage	Stationnement payant	Stationnement gratuit	Stationnement accès à un quai	Stationnement payé par l'employeur
Domicile ET travail	68 %	10 %	4 %	5 %	s.o.	1 %	s.o.
Domicile	89 %	33 %	18 %	19 %	82 %	8 %	s. o.
Travail/études	39 %	17 %	8 %	21 %	s. o.	3 %	21 %

Base : ensemble des répondants (n = 4 057)

IMPORTANCE DE L'ACCÈS AU TC DANS LE CHOIX DE LA RÉSIDENCE

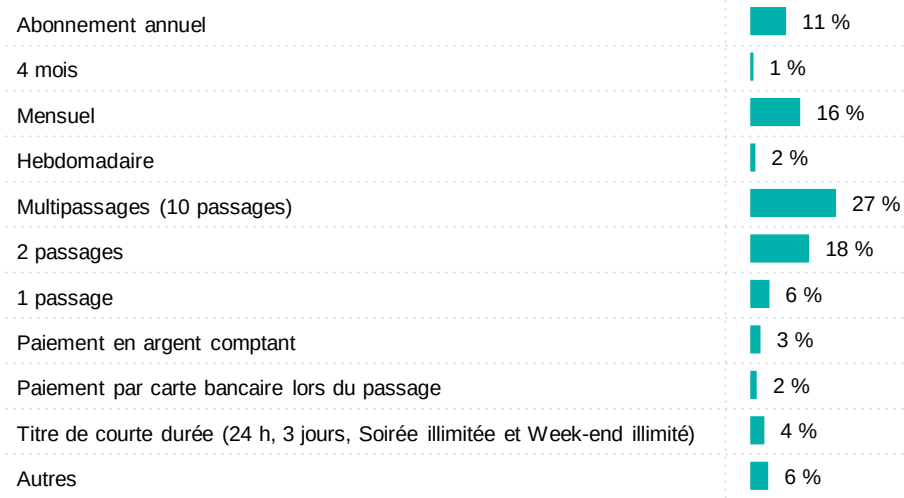


Base : répondants ayant accès au transport collectif du domicile (n = 3 642)

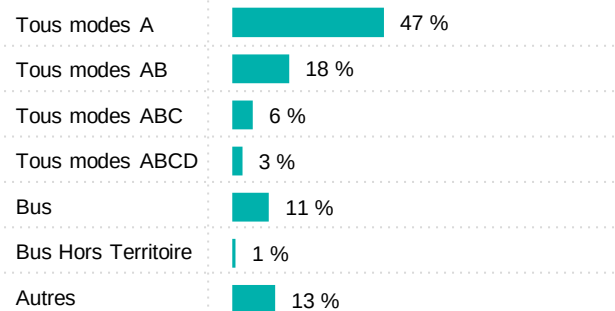
LES TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF ACHETÉS LE PLUS SOUVENT

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

TYPE DE TITRE ACHETÉ LE PLUS SOUVENT



CATÉGORIE DE TITRE ACHETÉE LE PLUS SOUVENT

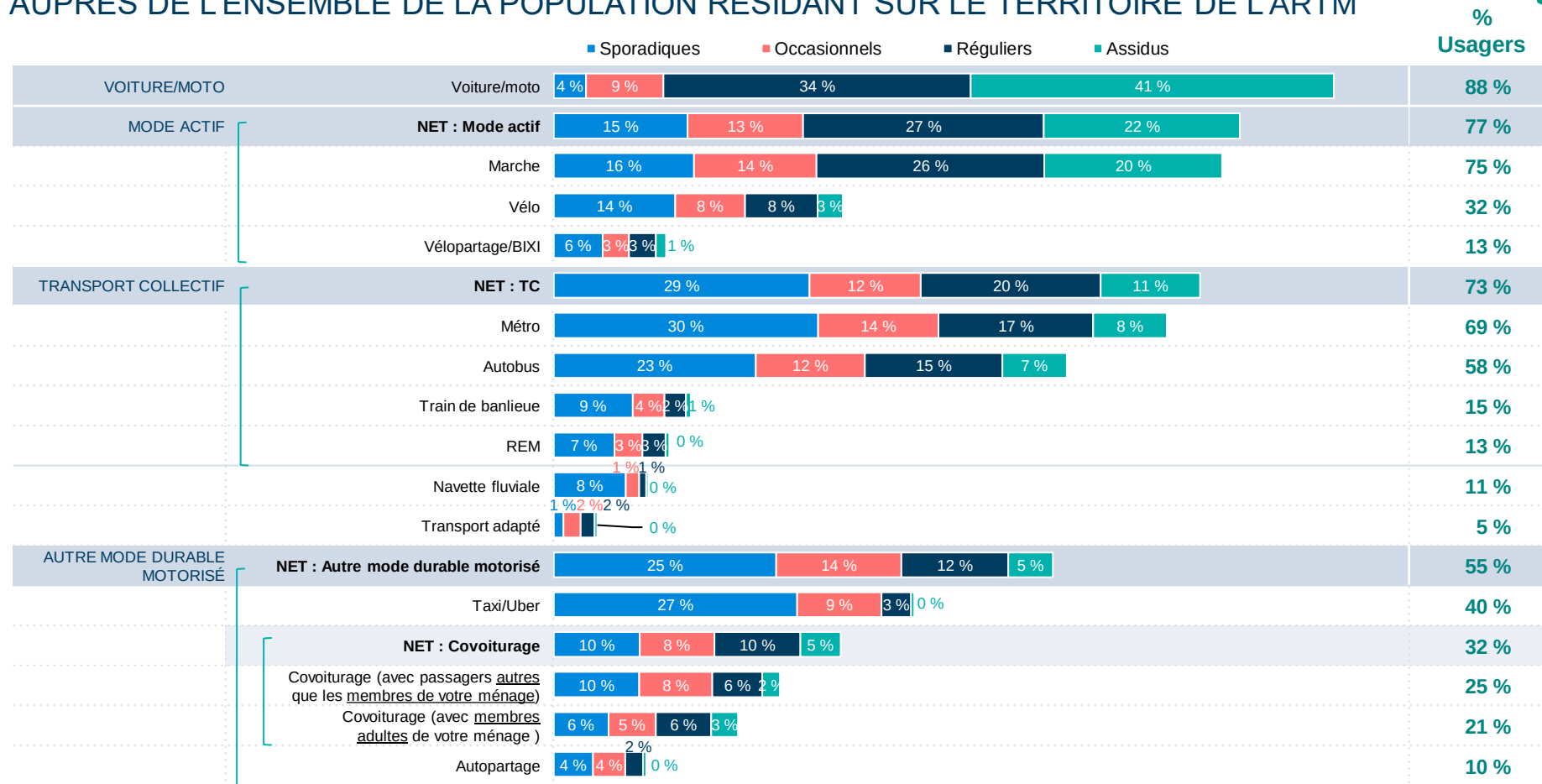


Base : usagers du TC dans la dernière année (n = 3 034)



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

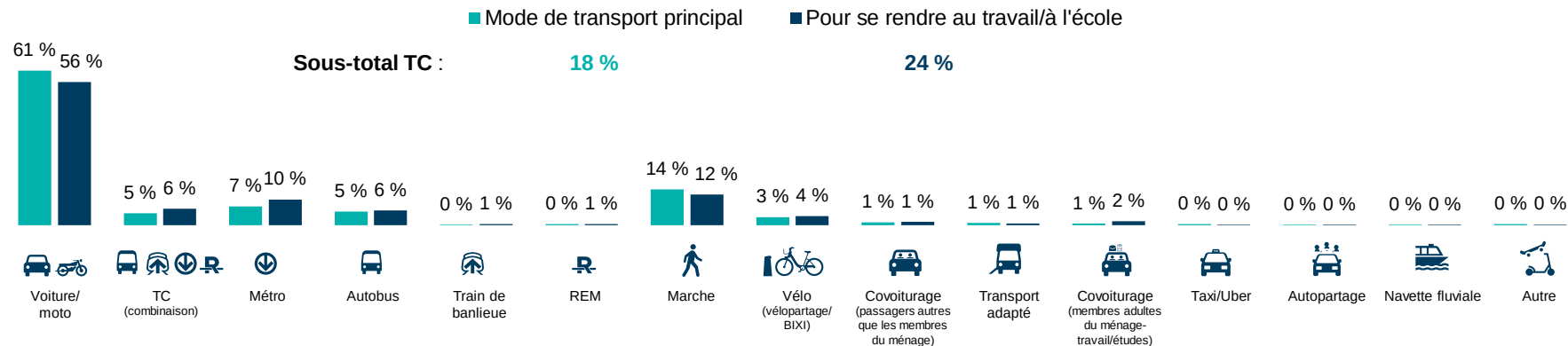
AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT (SUITE)

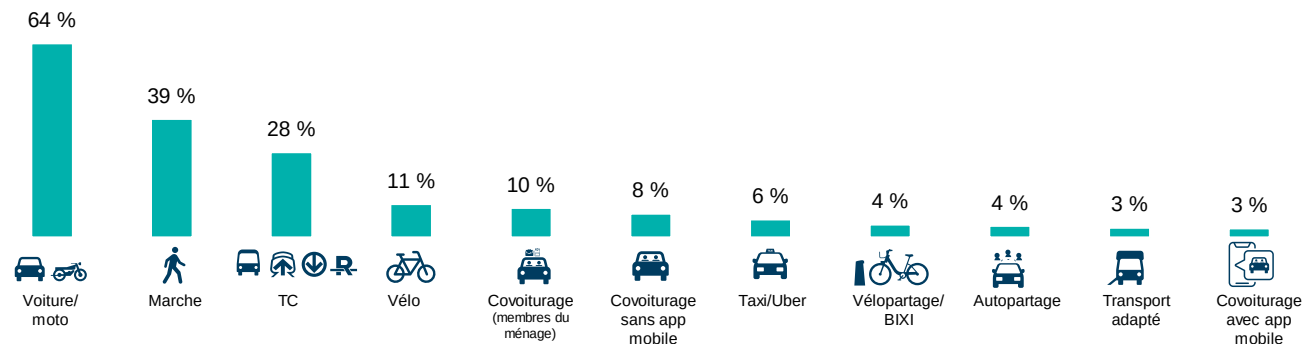
AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL EN GÉNÉRAL ET POUR SE RENDRE AU TRAVAIL/À L'ÉCOLE



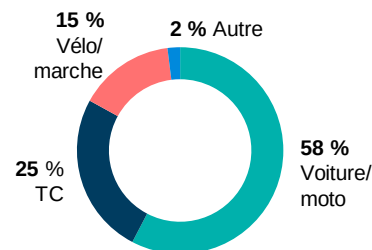
Bases : ■ ensemble des répondants (n = 4 057) / ■ travailleur ou étudiant ayant utilisé un moyen de transport au moins une fois au cours du dernier mois (n = 2 589)

PROBABILITÉ D'UTILISATION DES MODES SUR UNE BASE RÉGULIÈRE (% 8-10)



Base : ensemble des répondants (n = 4 057)

MODE DE TRANSPORT PRÉFÉRÉ



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT (SUITE)

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM (SUITE)

MULTIMODALITÉ

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT*
UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS

3,2 modes
en moyenne

*Tous les modes du transport collectif sont comptés de façon individuelle

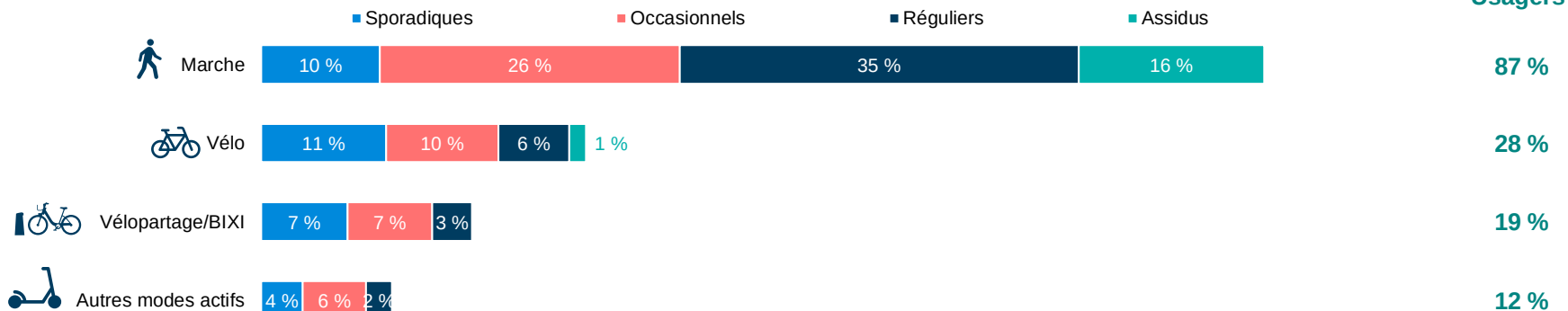
Base : ensemble des répondants (n = 4 057)

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT DURABLE
PAYANTS** UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS

0,7 mode
en moyenne

**TC, vélopartage, autopartage, taxi / Uber et covoiturage
organisé à l'aide d'une application mobile

UTILISATION DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE OU REVENIR D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF



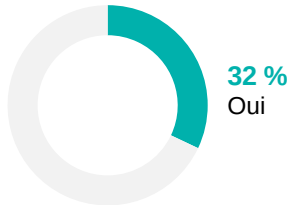
UTILISATION DU STATIONNEMENT INCITATIF D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF



Base : utilise le transport collectif au moins une fois par mois (n = 1 838)

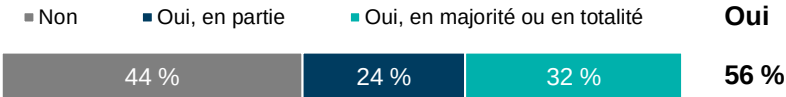
LES DÉPLACEMENTS D'UNE SEMAINE TYPE PARMI LES TRAVAILLEURS / ÉTUDIANTS AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

UTILISATION DU VÉHICULE PERSONNEL POUR EFFECTUER DES DÉPLACEMENTS DANS LE CADRE DU TRAVAIL



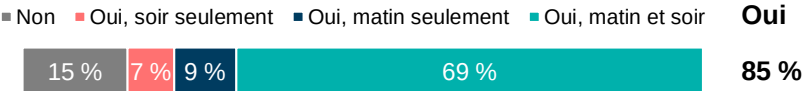
Base : travailleurs (n = 2 268)

TRAVAIL COMPATIBLE AVEC LE TÉLÉTRAVAIL



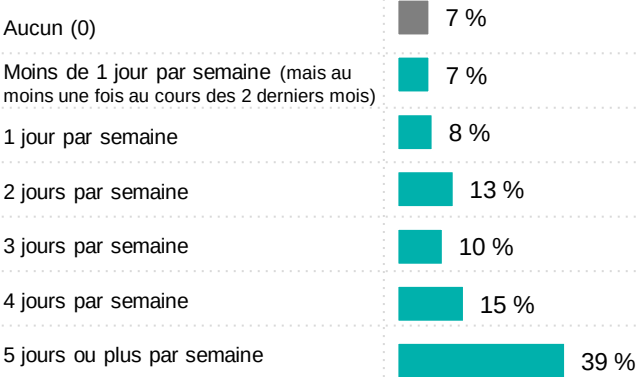
Base : travailleurs (n = 2 268)

HORAIRES DE DÉPLACEMENT – EN GÉNÉRAL HEURES DE POINTE



Base : travailleurs et étudiants qui se sont déplacés au cours des deux derniers mois – septembre et octobre 2023 (n = 2 394)

NOMBRE DE JOURS MOYEN DE DÉPLACEMENT PAR SEMAINE AU COURS DES 2 DERNIERS MOIS



93 %
se sont
déplacés
au moins une
fois au cours
des 2 derniers
mois

Base : travailleurs et étudiants (n = 2 602)

Moyenne : 3,2 jours

INFLUENCE DE LA SAISON SUR LES DÉPLACEMENTS



35 %
modifient leurs
déplacements
hebdomadaires selon
la saison

Base : travailleurs et étudiants qui se déplacent hebdomadairement (n = 2 345)

LA PERCEPTION DES MODES DE TRANSPORT

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

QUALIFICATIFS ASSOCIÉS AUX MODES



Méto (n = 2 080)

Positif 78 %

Rapide	36 %
Écologique	35 %
Efficace	34 %

Négatif 78 %

Achalandé	48 %
Sale	27 %
Difficile d'accès	27 %



Autobus (n = 2 053)

Positif 65 %

Facile d'accès	36 %
Abordable	27 %
Simple	21 %

Négatif 81 %

Achalandé	48 %
Lent	27 %
Ne convient pas - style de vie	27 %



Train de banlieue (n = 2 110)

Positif 69 %

Confortable	27 %
Sécuritaire	26 %
Rapide	25 %

Négatif 81 %

Difficile d'accès	41 %
Ne convient pas - style de vie	38 %
Cher	28 %



REM (n = 1 990)

Positif 73 %

Moderne	41 %
Écologique	33 %
Rapide	30 %

Négatif 79 %

Difficile d'accès	47 %
Ne convient pas - style de vie	33 %
Non fiable	27 %



Voiture (n = 2 066)

Positif 95 %

Confortable	51 %
Facile d'accès / à proximité	43 %
Rapide	42 %

Négatif 49 %

Polluant	33 %
Cher	29 %
Stressant	12 %



Vélo (n = 2 071)

Positif 80 %

Écologique	54 %
Abordable	34 %
Silencieux	31 %

Négatif 68 %

Ne convient pas - style de vie	35 %
Dangereux	29 %
Lent	27 %



Marche (n = 2 119)

Positif 93 %

Écologique	52 %
Relaxant	44 %
Simple	42 %

Négatif 50 %

Lent	37 %
Ne convient pas - style de vie	13 %
Inefficace	12 %



Navette fluviale (n = 1 739)

Positif 65 %

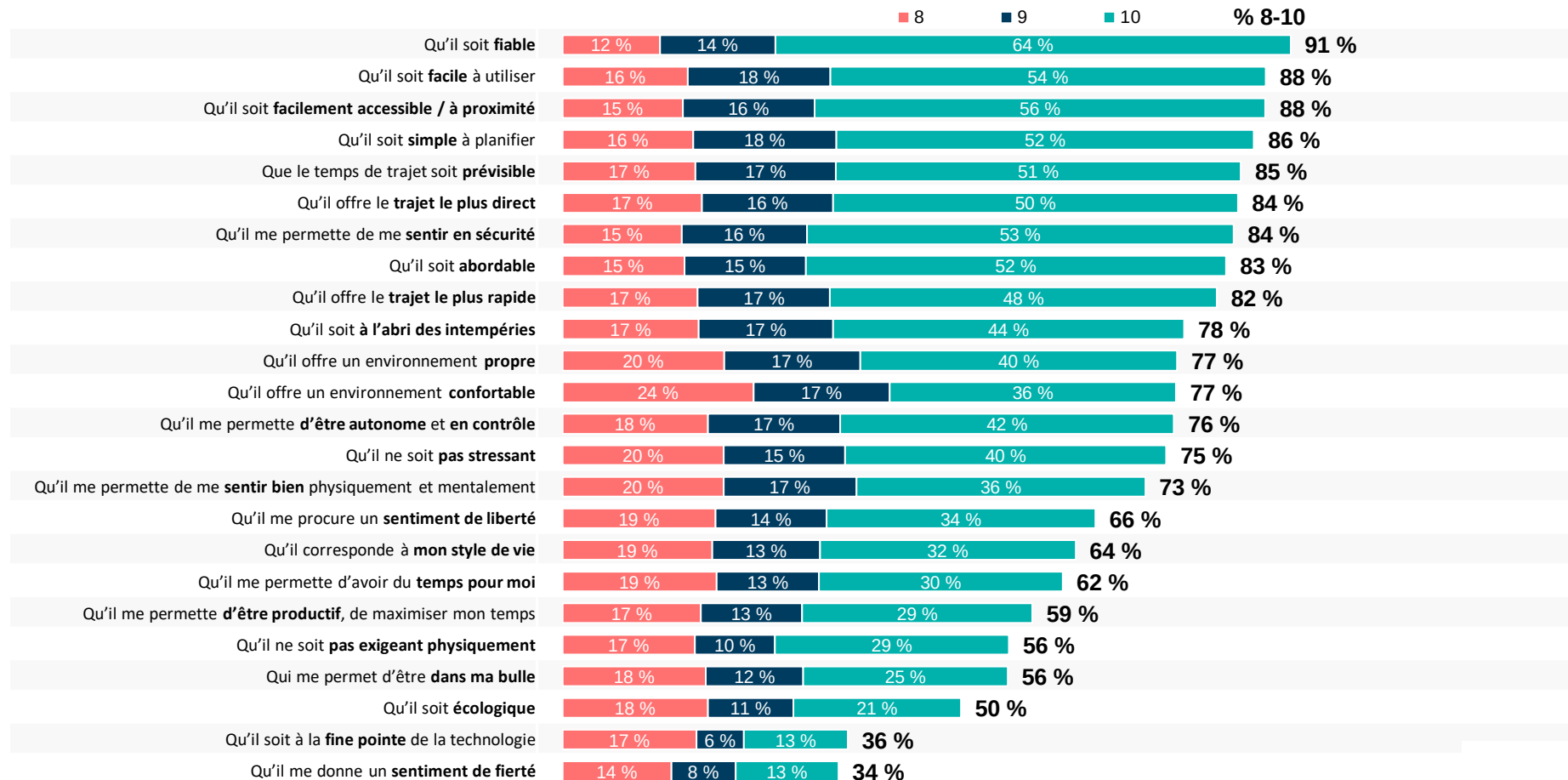
Relaxant	33 %
Plaisant	32 %
Sécuritaire	19 %

Négatif 81 %

Difficile d'accès	53 %
Ne convient pas - style de vie	41 %
Lent	31 %

LES CRITÈRES DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM



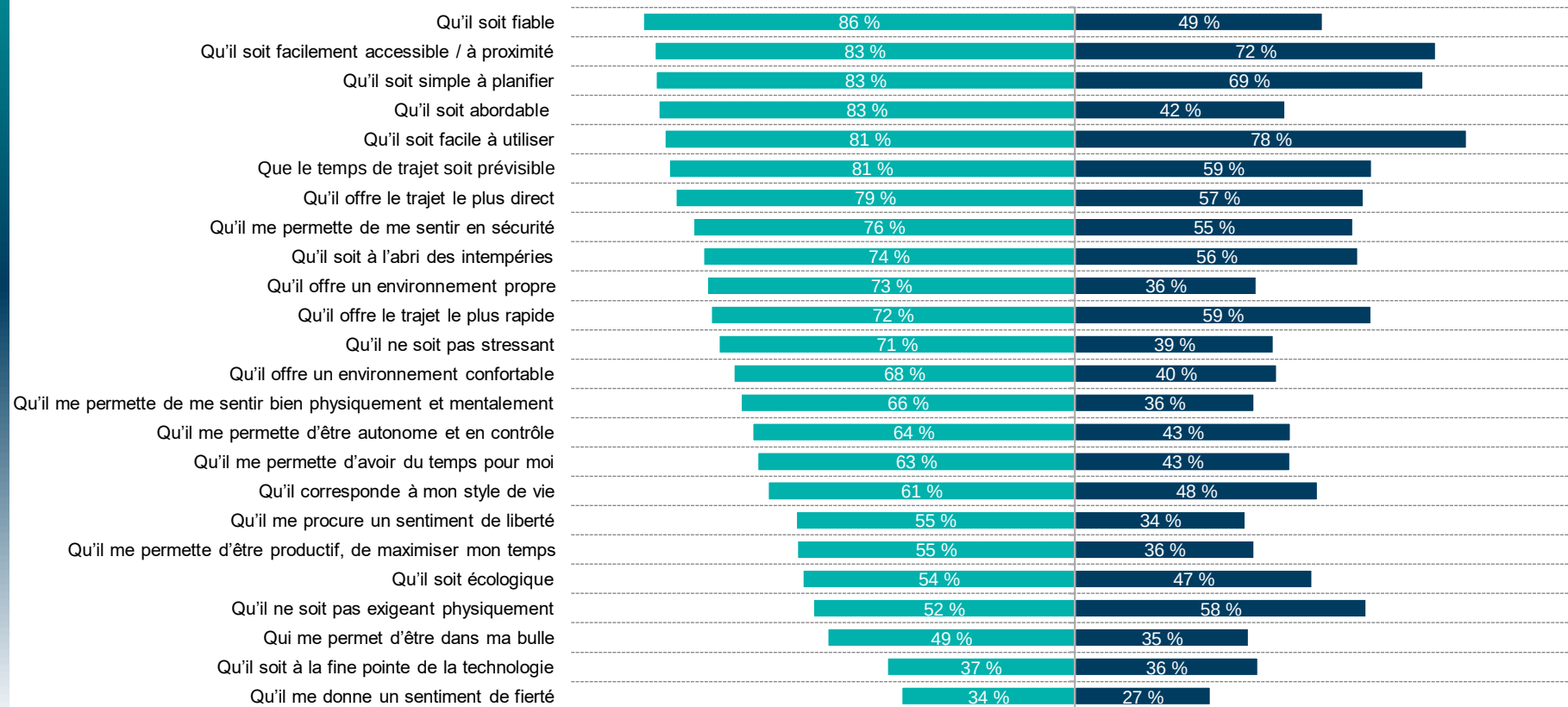


L'IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

IMPORTANCE % 8-10

% 8-10 PERFORMANCE



Base : répondants dont le mode de transport principal est le transport collectif (un mode ou une combinaison de modes : bus, métro et/ou train, REM) (n = 709)

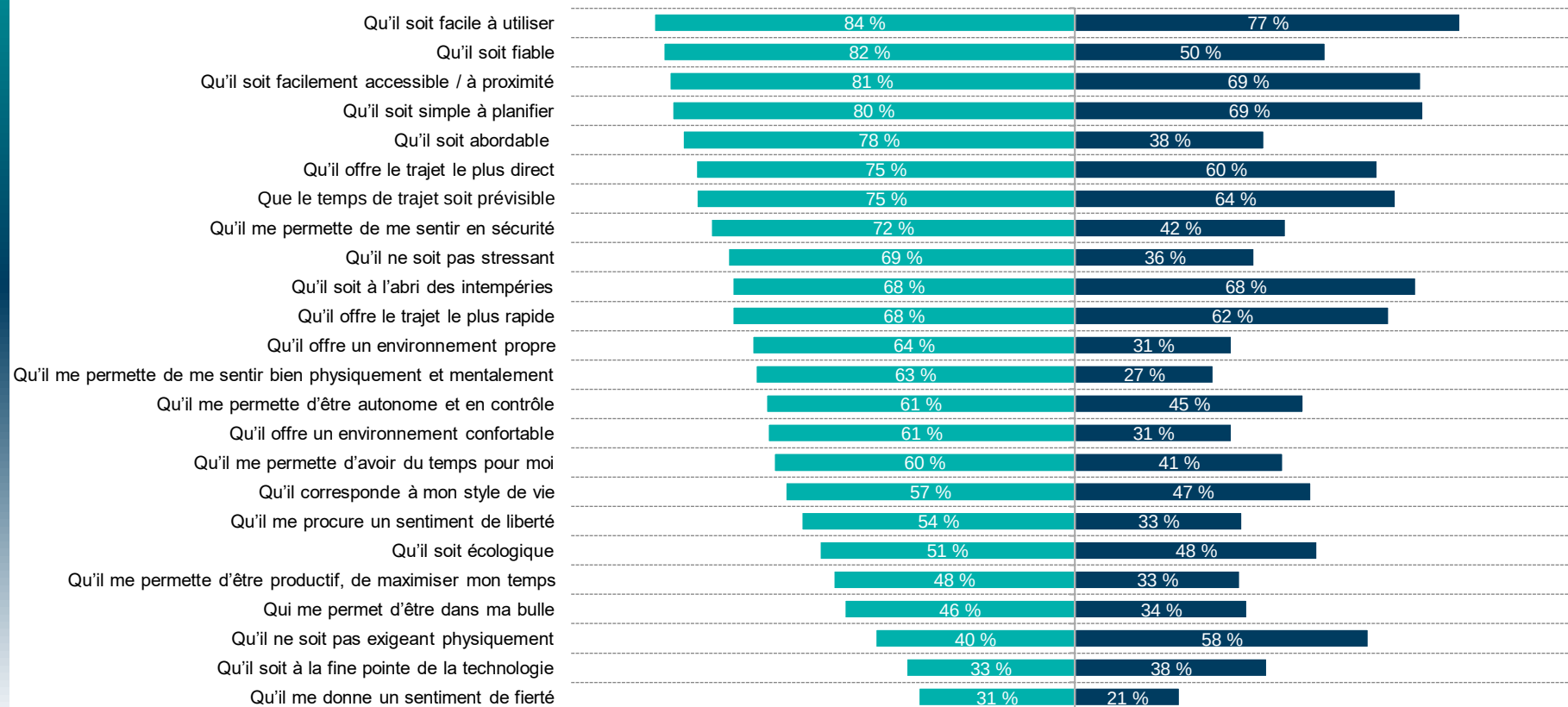


L'IMPORTANCE/PERFORMANCE MÉTRO

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

IMPORTANCE % 8-10

% 8-10 PERFORMANCE



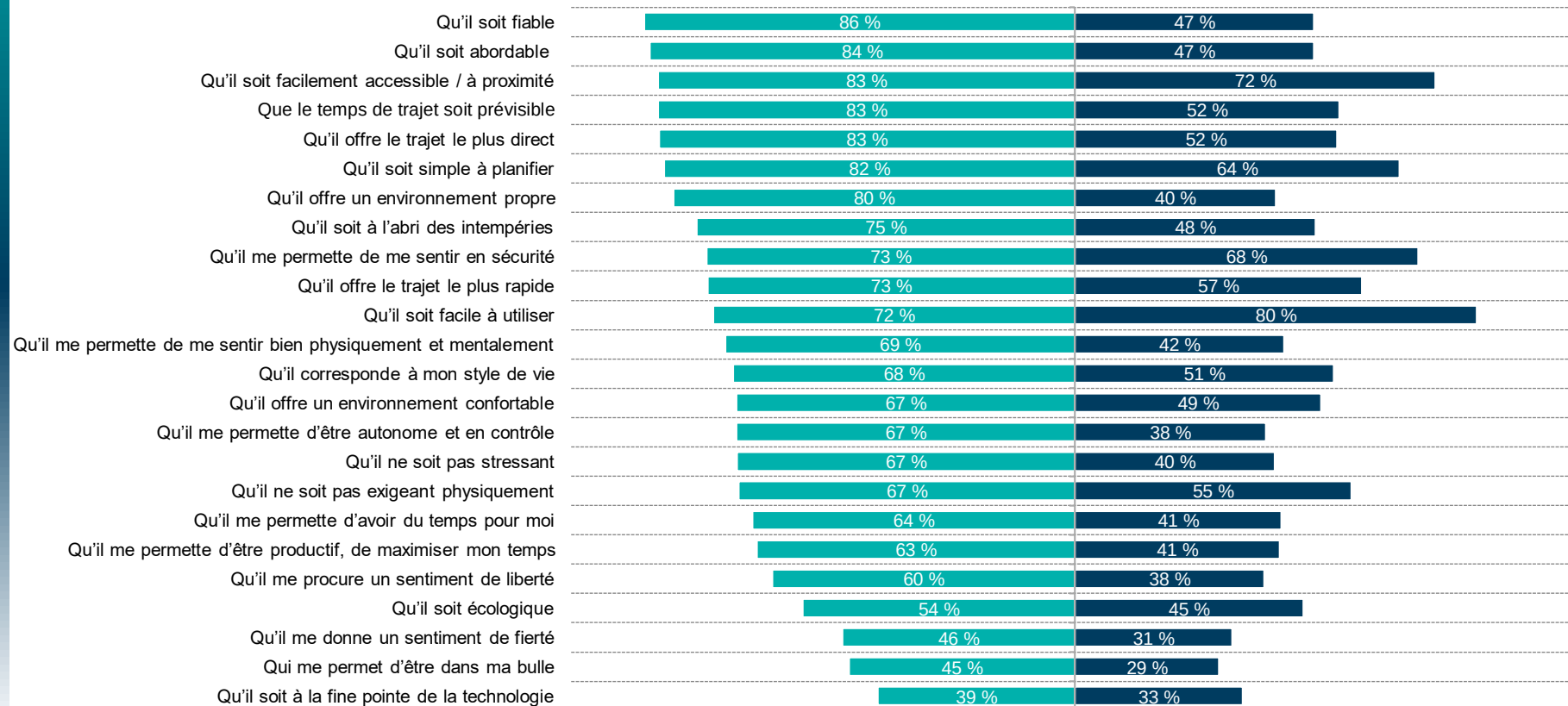


L'IMPORTANCE/PERFORMANCE AUTOBUS

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

IMPORTANCE % 8-10

% 8-10 PERFORMANCE



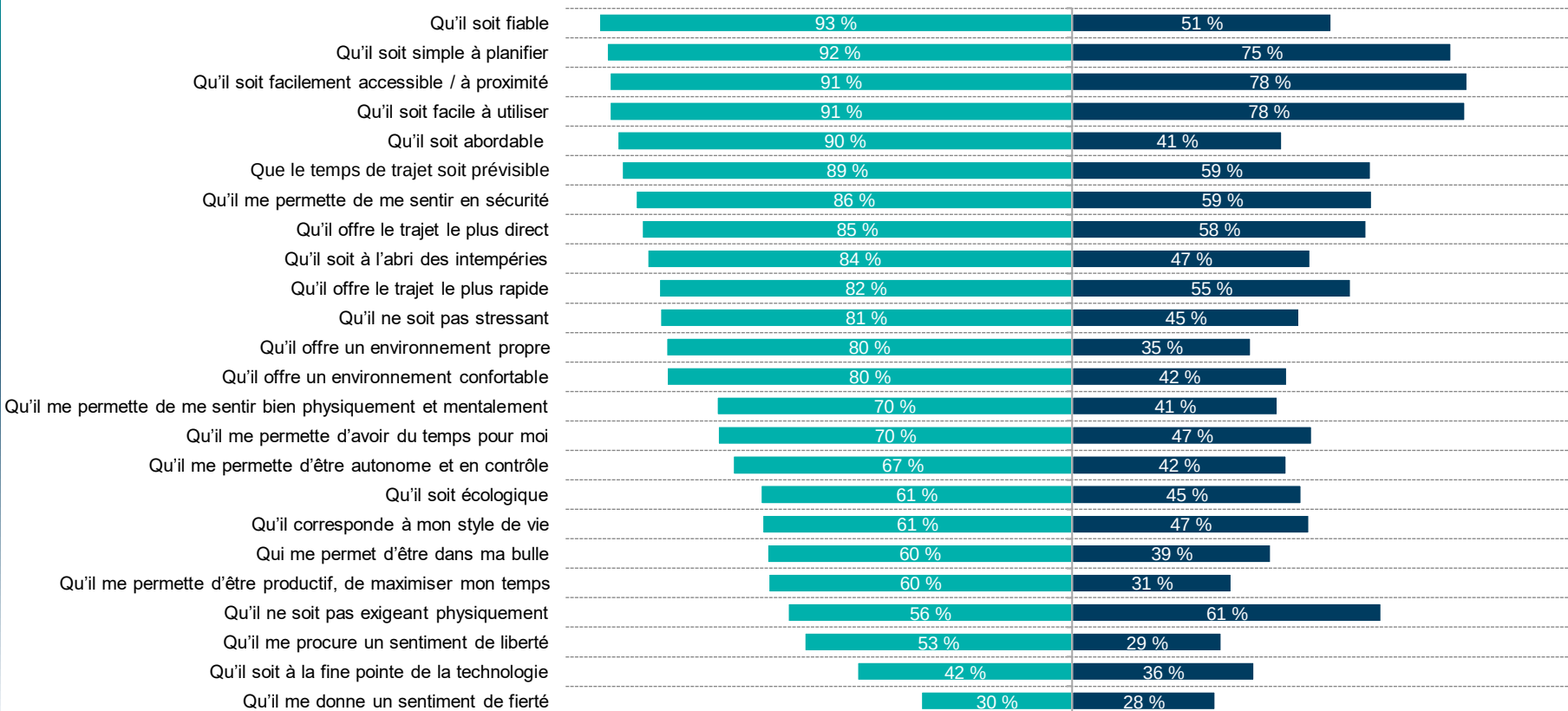
L'IMPORTANCE/PERFORMANCE COMBINAISON DE TC

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

Combinaison de TC*

IMPORTANCE % 8-10

% 8-10 PERFORMANCE



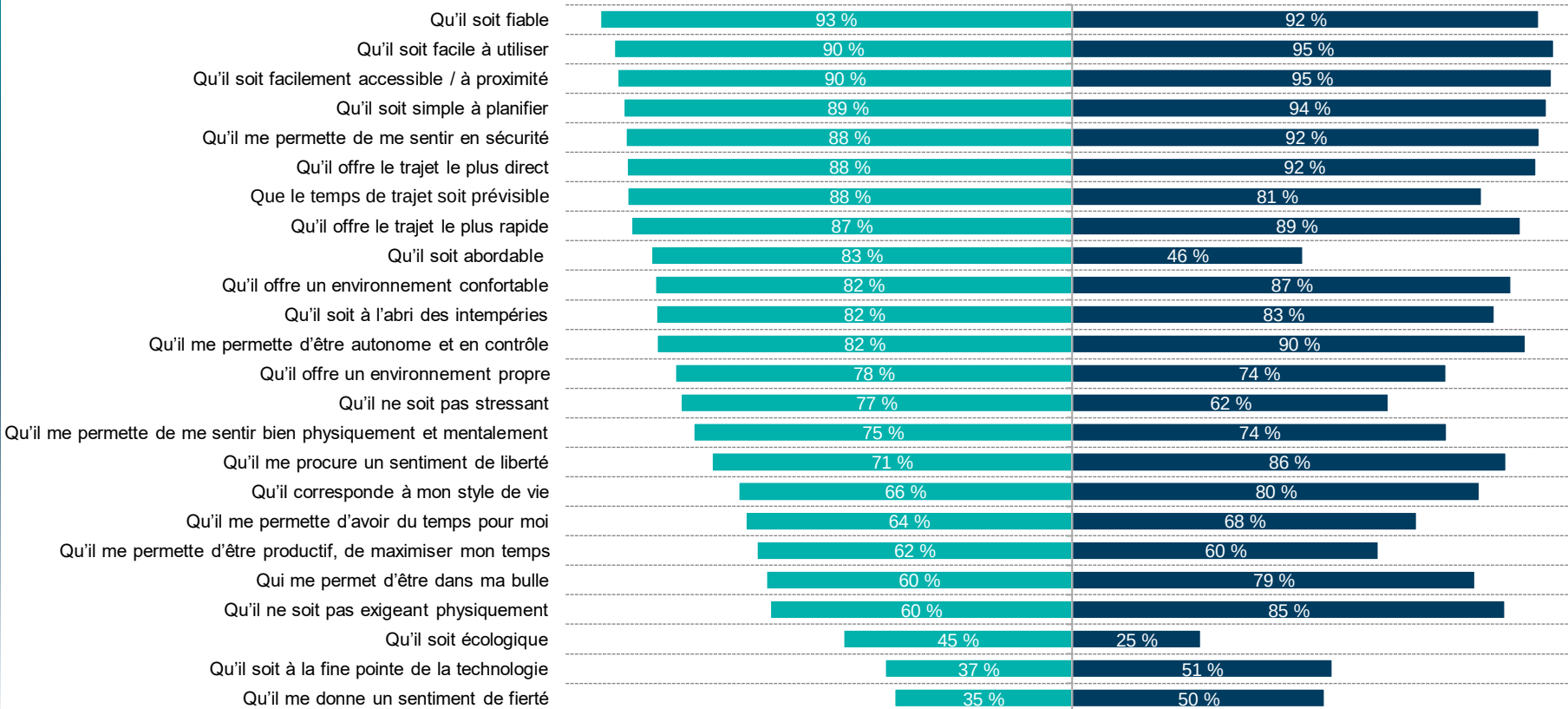


L'IMPORTANT/PERFORMANCE VOITURE

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

IMPORTANT % 8-10

% 8-10 PERFORMANCE



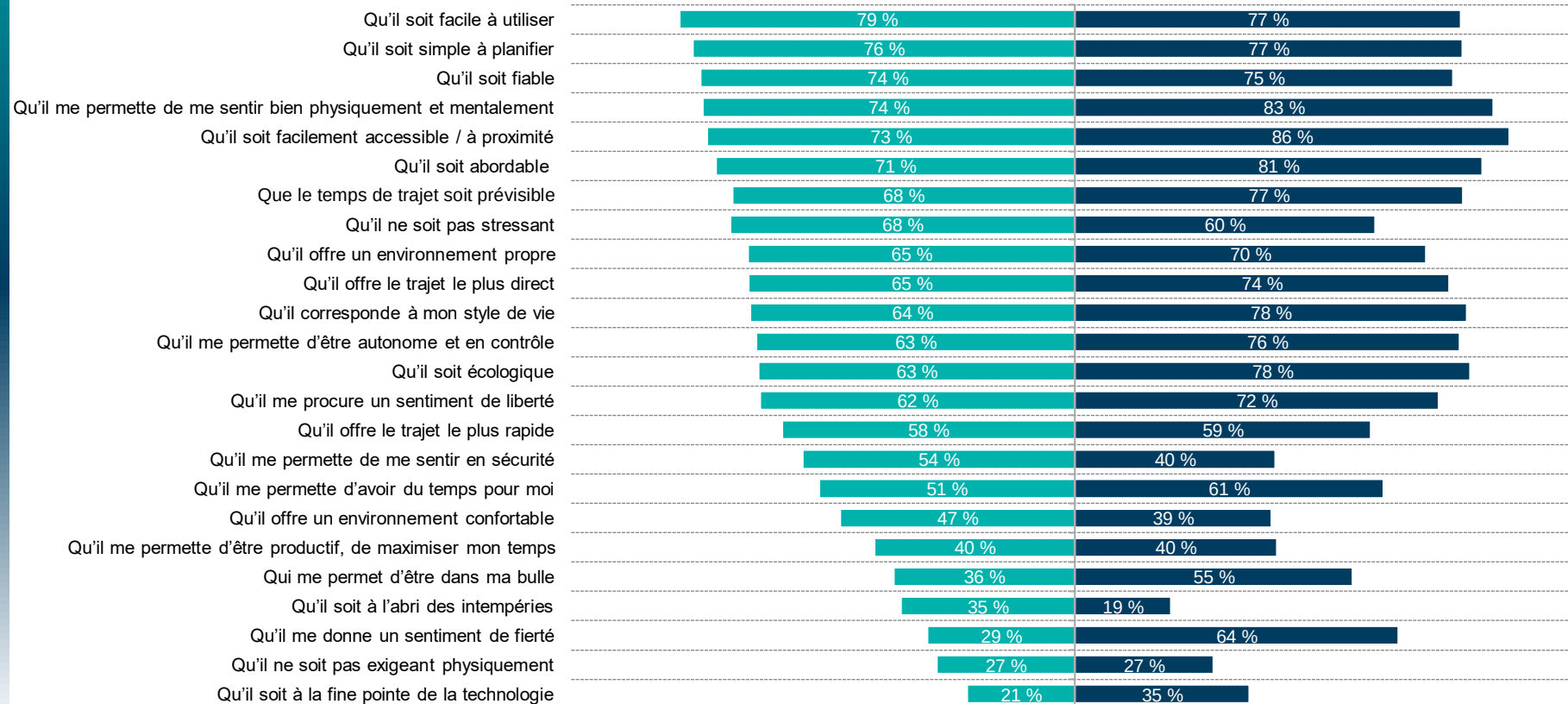


L'IMPORTANCE/PERFORMANCE VÉLO

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

IMPORTANCE % 8-10

% 8-10 PERFORMANCE



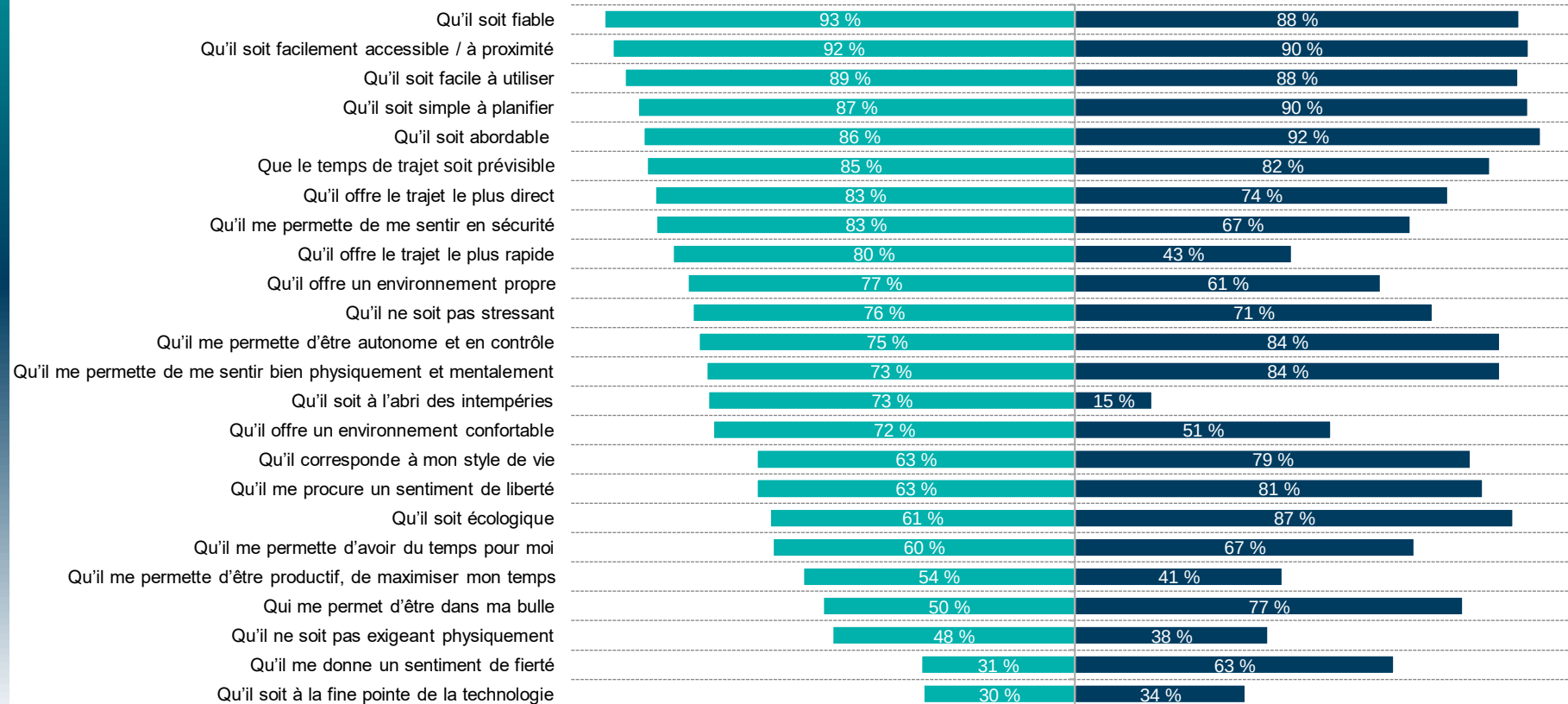


L'IMPORTANT/PERFORMANCE MARCHÉ

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

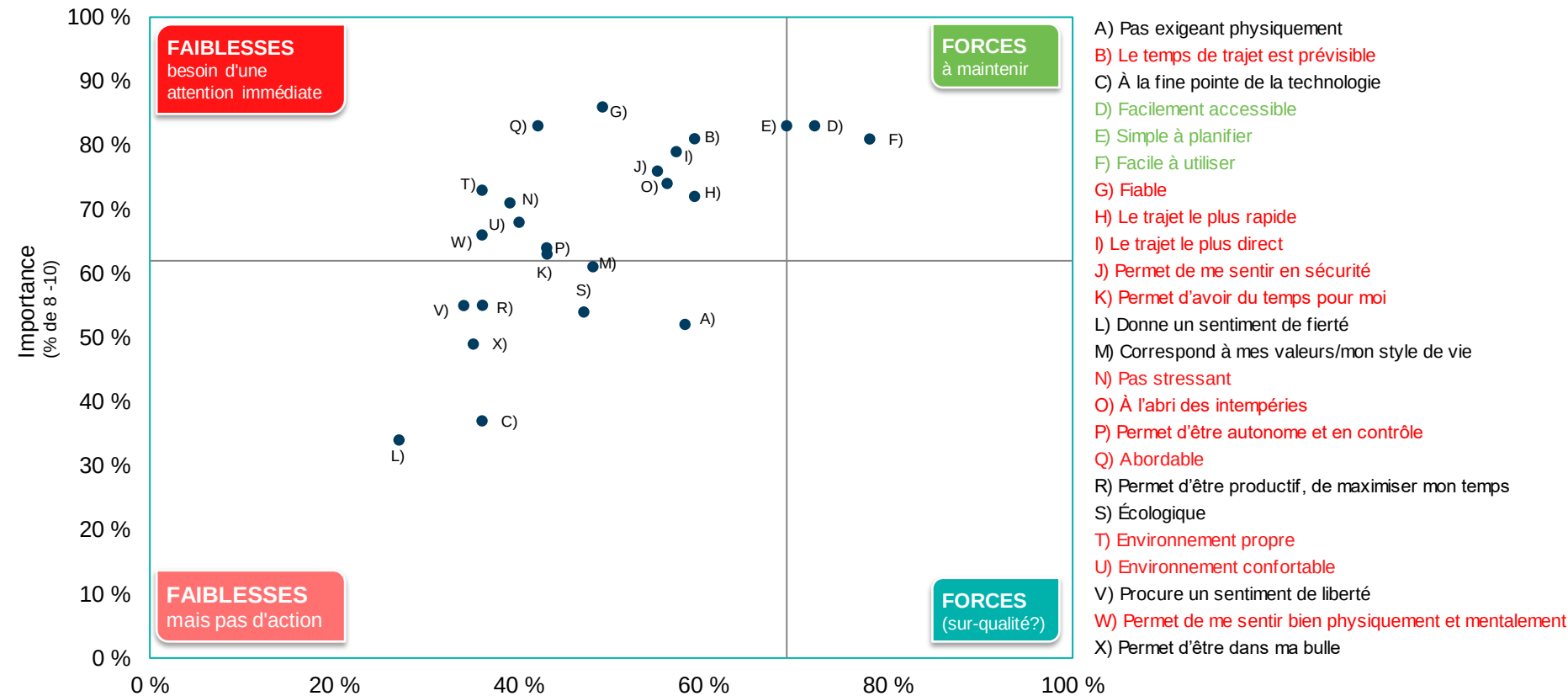
IMPORTANT % 8-10

% 8-10 PERFORMANCE



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM



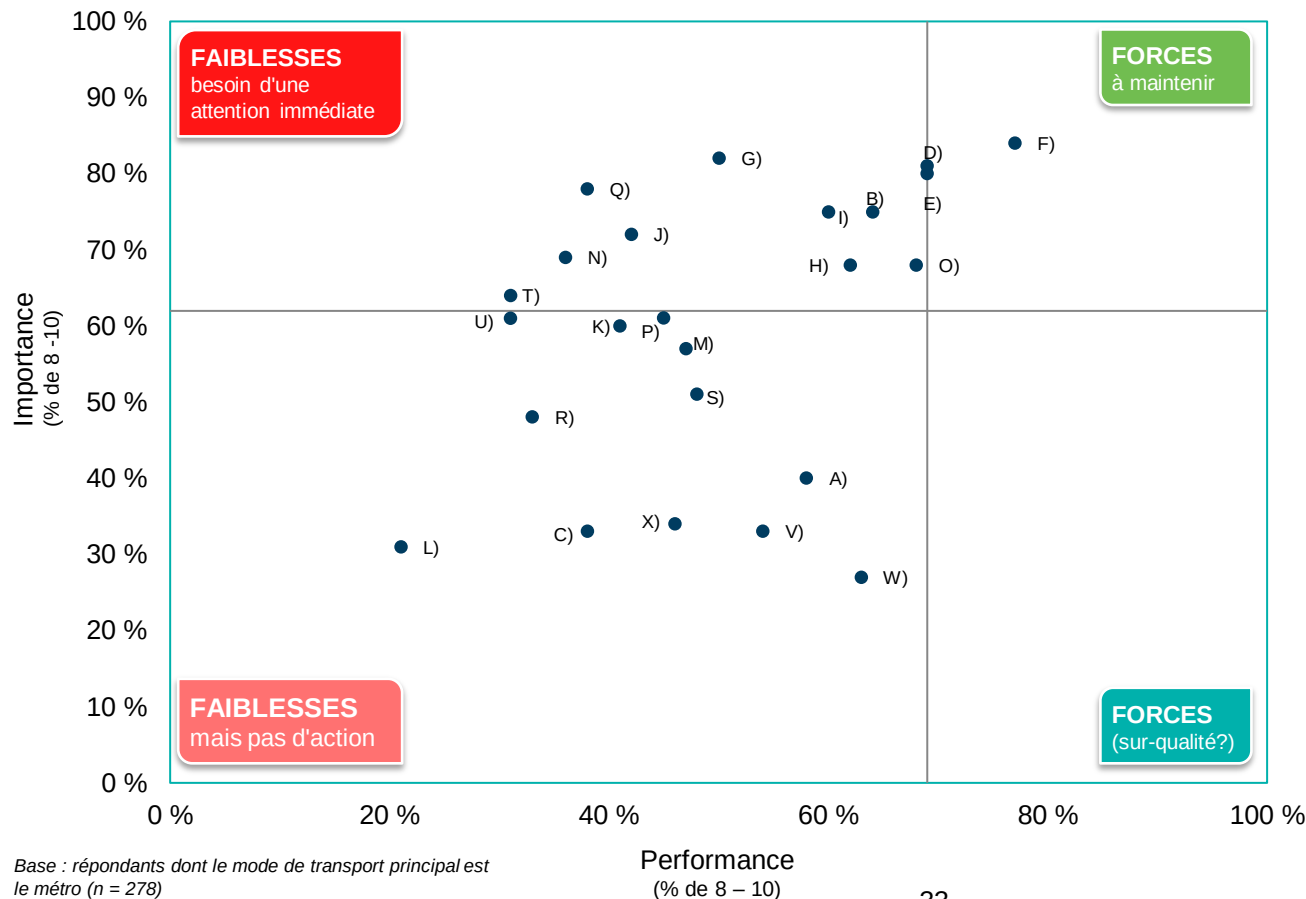
Base : répondants dont le mode de transport principal est le transport collectif (bus, métro et/ou train) (n = 709)

Performance
(% de 8 - 10)



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE MÉTRO

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM



- A) Pas exigeant physiquement
- B) Le temps de trajet est prévisible
- C) À la fine pointe de la technologie
- D) Facilement accessible
- E) Simple à planifier
- F) Facile à utiliser
- G) Fiable
- H) Le trajet le plus rapide
- I) Le trajet le plus direct
- J) Permet de me sentir en sécurité
- K) Permet d'avoir du temps pour moi
- L) Donne un sentiment de fierté
- M) Correspond à mes valeurs/mon style de vie
- N) Pas stressant
- O) À l'abri des intempéries
- P) Permet d'être autonome et en contrôle
- Q) Abordable
- R) Permet d'être productif, de maximiser mon temps
- S) Écologique
- T) Environnement propre
- U) Environnement confortable
- V) Procure un sentiment de liberté
- W) Permet de me sentir bien physiquement et mentalement
- X) Permet d'être dans ma bulle



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE AUTOBUS

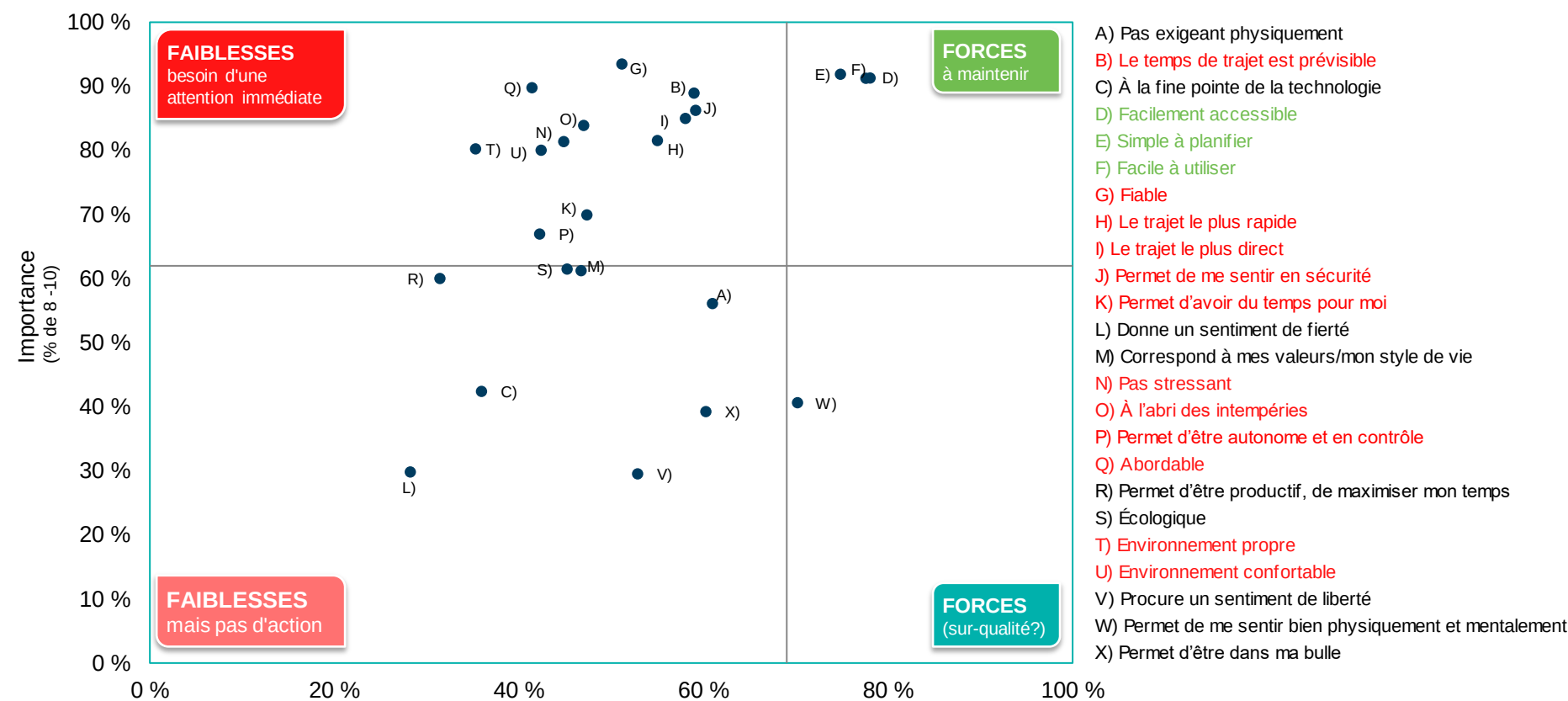
AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM





L'IMPORTANCE/PERFORMANCE COMBINAISON DE TC

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM



Base : répondants dont le mode de transport principal est une combinaison de TC (n = 206)



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

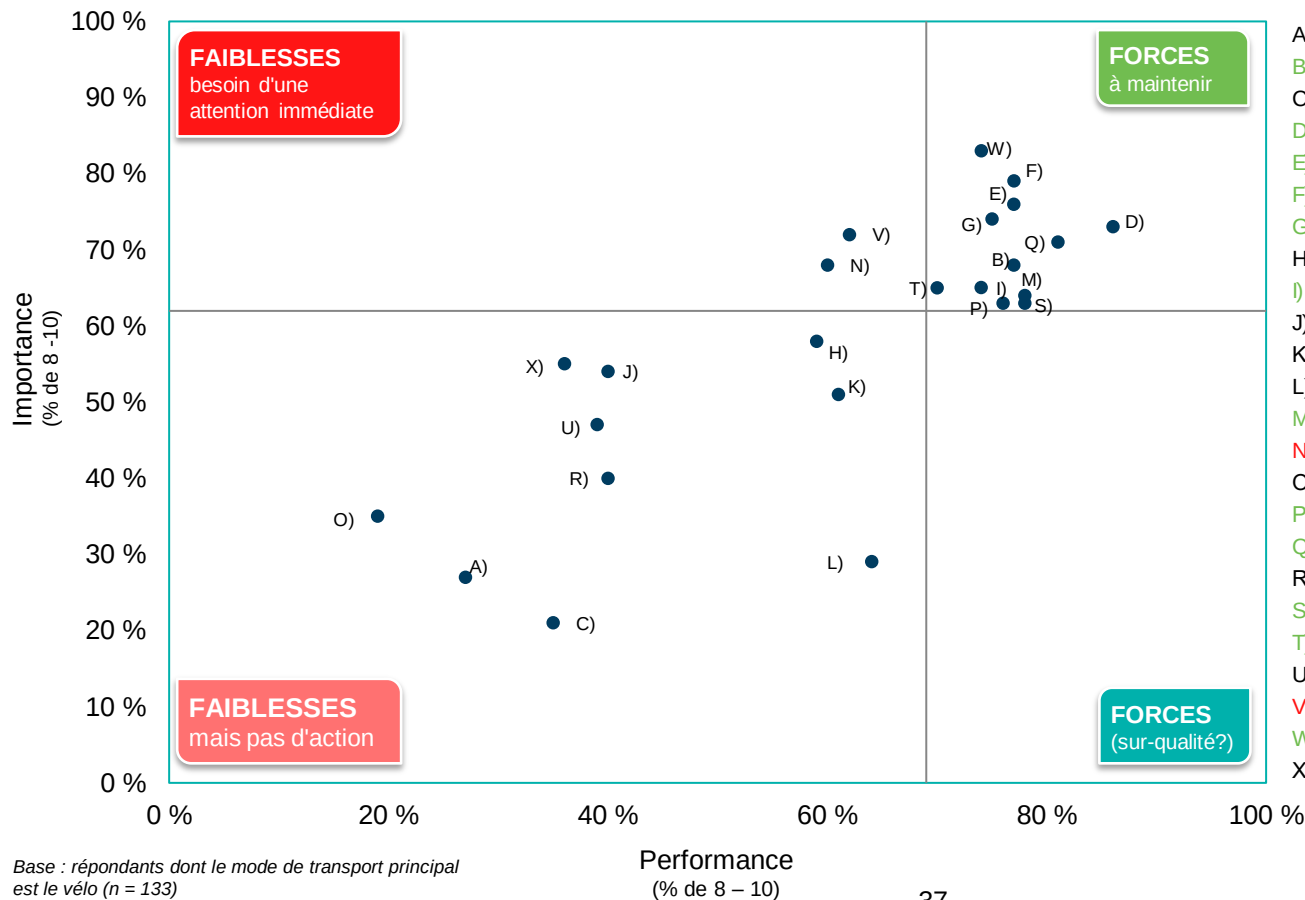
AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM





L'IMPORTANCE/PERFORMANCE VÉLO

AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM

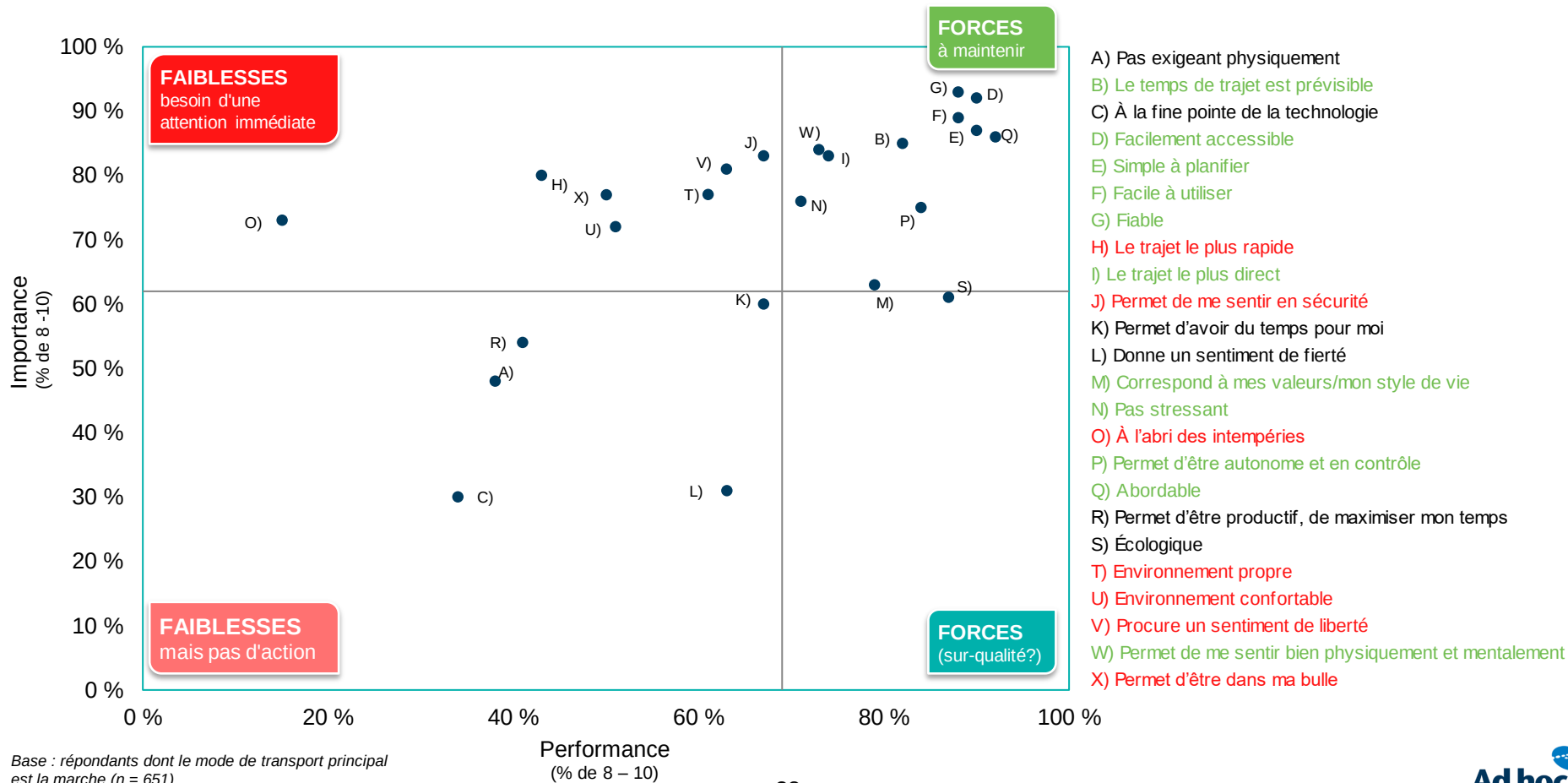


- A) Pas exigeant physiquement
- B) Le temps de trajet est prévisible
- C) À la fine pointe de la technologie
- D) Facilement accessible
- E) Simple à planifier
- F) Facile à utiliser
- G) Fiable
- H) Le trajet le plus rapide
- I) Le trajet le plus direct
- J) Permet de me sentir en sécurité
- K) Permet d'avoir du temps pour moi
- L) Donne un sentiment de fierté
- M) Correspond à mes valeurs/mon style de vie
- N) Pas stressant
- O) À l'abri des intempéries
- P) Permet d'être autonome et en contrôle
- Q) Abordable
- R) Permet d'être productif, de maximiser mon temps
- S) Écologique
- T) Environnement propre
- U) Environnement confortable
- V) Procure un sentiment de liberté
- W) Permet de me sentir bien physiquement et mentalement
- X) Permet d'être dans ma bulle



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE MARCHÉ

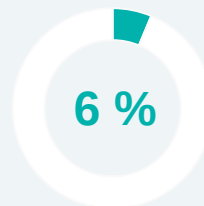
AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION RÉSIDANT SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM





LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE

Segment 1



de la population
du territoire de
l'ARTM

Les indices (100) présentés indiquent les différences avec le **total** :

- Un indice supérieur à 100 signifie que le résultat est supérieur à l'ensemble des répondants et au-dessus de 120, l'indice est mis en **vert**. Par exemple, un indice de 120 signifie que le résultat est 20 % plus élevé que celui de l'ensemble des répondants;
- Un indice inférieur à 100 signifie que le résultat est inférieur à l'ensemble des répondants et en deçà de 80, l'indice est mis en **rouge**. Par exemple, un indice de 80 signifie que le résultat est 20 % moins élevé que celui de l'ensemble des répondants.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE

Des travailleurs de la classe moyenne se déplaçant à l'extérieur de l'île de Montréal, dépendants de la voiture

Profil sociodémographique

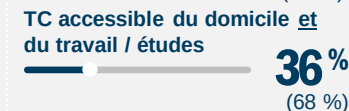
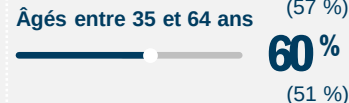
- Surtout composé de **travailleurs** (94 %; I = 166) âgés entre **35 et 64 ans** (60 %; I = 119 – moyenne : 42 ans), ce segment, davantage **masculin** (59 %; I = 124), est constitué principalement de **travailleurs à temps plein** (66 %; I = 137). On y retrouve aussi quelques travailleurs à **temps partiel** (15 %; I = 310) et **autonomes** (13 %; I = 359). À noter que **6 %** (I = 80) sont **aux études**.
- Bien que les membres de ce segment demeurent **un peu partout** sur le territoire de l'ARTM, **plus du tiers** habitent **Montréal centre** (35 %; I = 130). **La plupart** d'entre eux vivent **en couple** (69 %) et près de la moitié (45 %; I = 111) ont des **enfants mineurs** à la maison.
- Le **revenu familial** de la moitié d'entre eux (52 %; I = 107) se situe entre **60 000 \$ et 149 000 \$**. Ils semblent donc faire partie de la **classe moyenne**.
- Sur le plan **technologique**, ils se situent dans la **moyenne**. La plupart d'entre eux **possèdent un téléphone intelligent** (91 %; I = 103), ont un **plan de données cellulaires** (86 %; I = 107) et utilisent des **applications mobiles pour planifier leurs déplacements** (89 %; I = 110). De plus, une **plus forte proportion** que la moyenne **possède un véhicule intelligent** (20 %; I = 136).

Besoins et habitudes de mobilité

- Les membres de ce segment se **déplacent en moyenne 3,4 jours par semaine** pour le travail / les études (I = 106), ce qui s'explique, entre autres, par le fait **qu'un travailleur sur deux** est en mesure de faire du **télétravail** (51 %; I = 92). Bien que la **majorité** se déplace pendant les **heures de pointe** (68 %; I = 81), ils sont proportionnellement **plus nombreux que la moyenne** à avoir un **horaire flexible** (32 %; I = 206).
- La totalité d'entre eux **habite et se déplace à des endroits différents** (100 %; I = 286). La **majorité** (64 %) habite Montréal et **travaille à Laval** ou dans la **Couronne nord** (24 %; I = 1010), sur la **Rive-Sud** ou la **Couronne sud** (19 %; I = 1011) ou **ailleurs** (20 %; I = 1008).
- Puisque le **transport collectif** n'est **pas facilement accessible** de leur **domicile et** de leur lieu de **travail / études** pour la plupart (accessible : 36 %; I = 52), et que la **moitié** (51 %; I = 161) a **besoin de son véhicule** dans le cadre de **son emploi**, la **grande majorité** d'entre eux opte pour la **voiture comme mode de transport principal** (72 %; I = 119); un mode qui répond d'ailleurs très bien à leur **besoin de fiabilité, simplicité, accessibilité et efficacité**, entre autres.
- D'ailleurs, bien que **moins populaires** pour ce segment, le **transport collectif** (11 %; I = 62) et les modes **actifs** (12 %; I = 69) sont utilisés davantage comme mode de **transport principal** parmi ceux qui **habitent à Montréal centre / centre-ville** (17 % et 30 % respectivement).
- Finalement, même si ce segment utilise en moyenne 3,4 modes de transport différents, **plus de la moitié** (57 %) indique **ne pas avoir recours régulièrement** (au moins 1 fois par mois) aux modes de transport **durables payants**.

En bref...

Travailleurs



Mode principal :



(18 %)

Note : les indices sont présentés entre parenthèses (I =). Dans la section « En bref... », le pourcentage entre parenthèses est le résultat de l'ensemble de la population adulte du territoire de l'ARTM.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE

La ponctualité et la fiabilité sont des attitudes prédominantes

Les attitudes et critères de choix

- Les membres de ce segment accordent **beaucoup d'importance** à la **ponctualité** et la **fiabilité** (totalement d'accord : 52 %; I = 95) et, bien qu'ils soient conscients qu'il faut **faire sa part pour réduire la pollution** / les émissions de gaz à effet de serre (totalement d'accord : 40 %; I = 89), ils ont tendance à **moins valoriser** les enjeux environnementaux que la moyenne.
- D'ailleurs, lorsqu'ils **choisissent un mode de transport**, ils accordent **plus d'importance** aux critères suivants : la **fiabilité**, l'**accessibilité**, la **facilité** d'utilisation, la **rapidité**, l'**aspect sécuritaire**, le **prix**, la **simplicité de planification**, la **prévisibilité** ainsi que le trajet le **plus direct** (50 % à 64 % leur attribuent une note d'importance de 10 sur 10). Ceci peut s'expliquer, entre autres, par la **nature de leur occupation** (travailleurs : 94 %) et par le **besoin de se déplacer à l'extérieur** de l'agglomération de **Montréal** (98 %), où le TC est moins accessible.

94 %

Valorisent la ponctualité et la fiabilité

Recherchent un mode de transport :

- ✓ fiable
- ✓ accessible
- ✓ facile à utiliser



La voiture répond très bien à leurs besoins et style de vie et sa perception est très favorable

Les perceptions des modes de transport

- Puisqu'elle **répond efficacement** à la **grande majorité de leurs besoins** en termes de mode de transport [voir p. 55] ainsi qu'à **leur style de vie**, la **voiture** est perçue de façon **très positive** (98 %; I = 104). En effet, le **confort**, l'**efficacité** et la **rapidité** ressortent parmi les adjectifs qui lui sont les plus associés (52 %, 46 % et 45 % respectivement); c'est d'ailleurs pourquoi il s'agit du mode de **transport de prédilection** de la majorité des membres de ce segment. En contrepartie, **environ un tiers** considèrent la voiture comme **polluante** (35 %; I = 105) et **chère** (32 %; I = 111). Ceci dit, ces « faiblesses » ne sont pas **jugées assez importantes** pour contrebalancer tous les bénéfices perçus de son utilisation.
- Les **transports collectifs**, notamment l'**autobus** (92 %; I = 114), sont perçus **assez négativement** par les membres de ce segment. De façon générale, ils jugent que les TC **ne conviennent pas** à leur **style de vie** et qu'ils sont **trop achalandés**. De plus, mis à part l'aspect écologique, ils ne **conviennent pas** tout à fait **aux attentes** de leurs usagers principaux [voir p. 56].
- Finalement, même si la **marche** et le **vélo** se voient attribuer des **perceptions très positives** (93 %; I = 101 et 83 %; I = 103 respectivement), notamment au **niveau écologique**, ils semblent **moins convenir au style de vie** des membres de ce segment et ne répondent pas aux besoins en termes de transport pour les activités quotidiennes.



Note : les indices sont présentés entre parenthèses (I =).

LE PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE

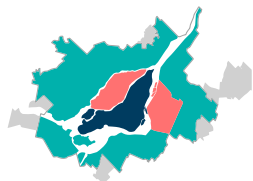
RÉGION

Agglomération de Montréal :

■ Centre-ville	3 %	(100)
■ Centre	35 % ↑	(130)
■ Est	9 %	(120)
■ Ouest	16 % ↑	(133)

Agglomération de

Longueuil	7 % ↓	(63)
Laval	5 % ↓	(50)
Courette nord	9 % ↓	(56)
Courette sud	15 %	(124)



SEXE



40 % ↓ (77)
59 % ↑ (124)
Autre 1% (116)

ÂGE

18-24 ans	10 %	(104)
25-34 ans	25 % ↑	(144)
35-64 ans	60 % ↑	(119)
35-49 ans	32 % ↑	(125)
50-64 ans	28 %	(114)
65 ans et plus	4 % ↓	(20)
Moyenne : 42 ans		(87)

LANGUE PARLÉE À LA MAISON



PROPRIÉTAIRE/LOCATAIRE



COMPOSITION DU MÉNAGE

Seul	17 %	(80)
Seul avec enfant(s)	3 % ↓	(45)
Couple sans enfant	27 %	(92)
Couple avec enfant(s)	42 % ↑	(125)
Avec un/deux parent(s)	4 %	(121)
Avec d'autres personnes	7 %	(126)
Nbre de personnes (moy.) :	2,6	(103)

OCCUPATION PRINCIPALE

Travailleur	94 % ↑	(166)
à temps plein	66 %	(137)
à temps partiel	15 %	(310)
autonome	13 %	(359)
Étudiant	6 %	(80)

PRÉSENCE D'ENFANTS DANS LE MÉNAGE (MOINS DE 18 ANS)



45 %
(111)

Moins de 5 ans	16 %	(128)
Entre 6 et 11 ans	13 %	(118)
Entre 12 et 18 ans	14 %	(91)



Nés au Canada



MOBILITÉ RÉDUITE



Mobilité réduite

8 % ↓ (56)

Situation permanente
7 % ↓ (64)
Situation temporaire
1 % ↓ (27)

TYPE DE LIMITATION

Limitation physique	85 %	(119)
Limitation visuelle	3 %	(37)
Limitation auditive	25 %	(292)
Autres	10 %	(46)

Base : répondants à mobilité réduite (n = 16*)

ÉDUCATION

Primaire/secondaire	41 %	(116)
Collégial	24 % ↓	(70)
Universitaire	35 %	(114)

REVENU DU MÉNAGE

Moins de 60 000 \$	31 %	(84)
Entre 60 000 et 149 999 \$	52 %	(107)
150 000 \$ et plus	17 %	(118)

Base : ensemble du segment 1 (n = 240)

LE PROFIL TECHNOLOGIQUE

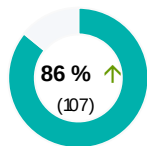
SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE

TÉLÉPHONE INTELLIGENT



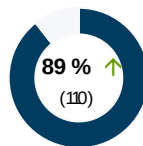
91 % (103)
possèdent un
téléphone intelligent

PLAN DE DONNÉES



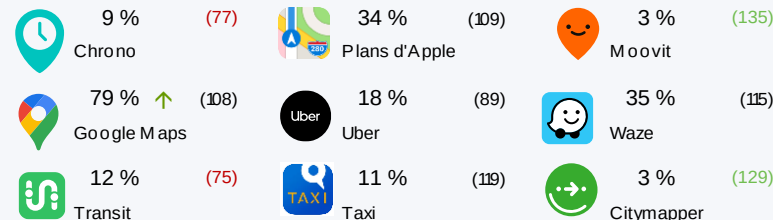
ont un plan de
données

APPLICATIONS

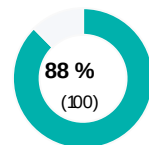


utilisent une
application
mobile pour
planifier les
déplacements

A utilisé l'application au cours des 6 derniers mois



RÉSEAUX SOCIAUX



ont un compte sur
les réseaux sociaux

Possède un compte...



Facebook

77 %
(95)



Compte X

23 %
(101)



Instagram

47 %
(93)



LinkedIn

38 %
(102)

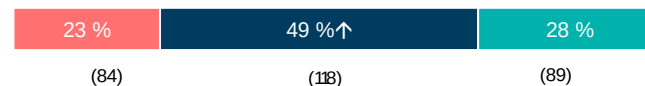


Tik Tok

23 %
(93)

INDICE TECHNOLOGIQUE

■ Faible ■ Moyen ■ Élevé



TABLETTE



57 % (94)
possèdent une
tablette

VÉHICULE INTELLIGENT



20 % ↑ (136)
possèdent un véhicule
intelligent (connecté
au Web)

MONTRE INTELLIGENTE



28 % (90)
possèdent
une montre intelligente

L'indice technologique est composé à partir de 21 variables basées sur des aptitudes et l'usage de différentes technologies (consulter la liste de variables à la p.6). Les réponses à ces variables ont été recodées en 3 points. Une fois la somme de l'indice obtenue, la catégorisation s'est faite à partir d'une analyse K-Mean, où les répondants ont été classés en 3 groupes (faible, moyen et élevé).

LE PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS

SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE

LIEU DU DÉPLACEMENT POUR LE TRAVAIL ET LES ÉTUDES



Agglomération de Montréal :		
■ Centre-ville	1% ↓	(4)
■ Centre	1% ↓	(8)
■ Est	3% ↓	(32)
■ Ouest	2% ↓	(18)
Agglomération de :		
Longueuil	13% ↑	(176)
Laval	16% ↑	(210)
Couرونne nord	9%	(92)
Couرونne sud	10%	(135)
Ailleurs	20% ↑	(1010)
Variable	25% ↑	(1008)

DÉPLACEMENTS DÉTAILLÉS (ORIGINE-DESTINATION)

Montréal centre/C-v* vers Montréal centre/C-v	0% ↓	(0)	Laval vers Montréal centre/C-v	0% ↓	(14)
Montréal centre/CV vers reste de l'île	0% ↓	(0)	Laval vers Laval	0% ↓	(0)
Montréal centre/CV vers extérieur de l'île	38% ↑	(1010)	Laval vers ailleurs	5% ↑	(179)
Montréal est vers Montréal centre/C-v	0% ↓	(0)	Couرونne nord vers Montréal centre/C-v	0% ↓	(4)
Montréal est vers Montréal est	0% ↓	(0)	Couرونne nord vers Couرونne nord	0% ↓	(0)
Montréal est vers ailleurs	9% ↑	(705)	Couرونne nord vers ailleurs	9% ↑	(168)
Montréal ouest vers Montréal centre/C-v	0% ↓	(0)	Couرونne sud vers Montréal centre/C-v	1% ↓	(25)
Montréal ouest vers Montréal ouest	0% ↓	(0)	Couرونne sud vers Couرونne sud	0% ↓	(0)
Montréal ouest vers ailleurs	16% ↑	(805)	Couرونne sud vers ailleurs	14% ↑	(270)
Longueuil vers Montréal centre/C-v	1% ↓	(32)			
Longueuil vers Longueuil	0% ↓	(0)			
Longueuil vers ailleurs	6% ↑	(210)			

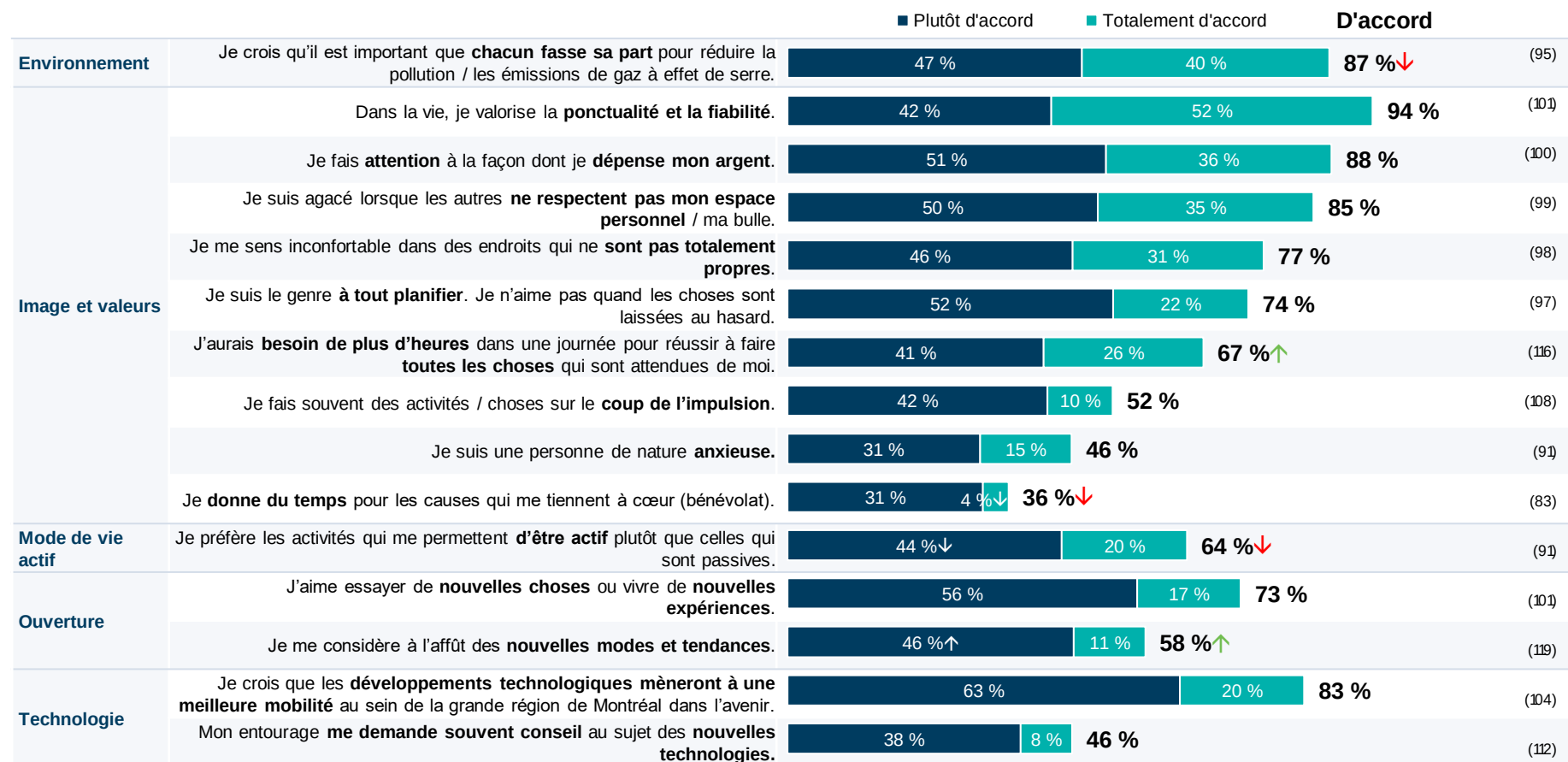
*Centre-ville



Total vers
Montréal
centre/CV
2% ↓
(5)

Vit et se déplace aux mêmes endroits	0%	↓	(0)
Vit et se déplace à des endroits différents	100%	↑	(286)

Base : travailleur ou étudiant qui s'est déplacé au moins 1 fois au cours des 2 derniers mois (n = 240)



LE PROFIL LIÉ AUX TRANSPORTS

SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE

PERMIS DE CONDUIRE



Voiture
97 % ↑
(111)



Moto
10 %
(134)



Cyclomoteur
97 % ↑
(111)

NOMBRE DE VÉHICULES MOTORISÉS DANS LE MÉNAGE



96 % ↑ possèdent au moins un véhicule motorisé dans le ménage
(113)

Moyenne : 1,7 véhicule
(120)

NOMBRE DE VOITURES DANS LE MÉNAGE



95 % ↑ possèdent au moins une voiture dans le ménage
(112)

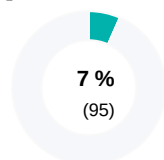
Moyenne : 1,6 voiture
(120)

MODES ALTERNATIFS

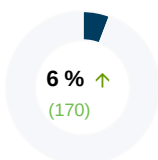
Inscrits à un service de...

16 % (110) sont inscrits à un service de mobilité durable autre que TC

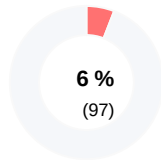
13 % (112) sont inscrits à un service de partage/co-voiturage



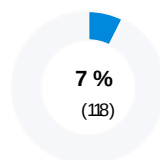
Communauto



Autre service de partage de voiture
(Turo, LocoMotion, etc.)



Covoiturage
(Amigo Express, Poparide, etc.)



Vélopartage

VÉHICULES ÉLECTRIQUES



12 % (75) possèdent au moins un véhicule électrique dans le ménage



Voiture
8 %
(89)



Vélo
4 %
(65)



Trottinette
3 %
(87)



Moto
3 % ↑
(393)

CARTES / VIGNETTES (% possède)



Une carte OPUS

43 %

(90)



Une vignette de stationnement

11 %

(126)



Une carte de crédit

89 %

(97)



Une carte de débit

97 %

(99)

L'ACCÈS AU TRANSPORT

SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE

ACCÈS DU DOMICILE ET/OU DU LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES



Transport collectif



Station de BIXI



Zone de service d'autopartage



Stationnement payant



Stationnement gratuit



Stationnement accès à un quai



Stationnement payé par l'employeur

Domicile <u>ET</u> travail	36 % ↓ (52)	7 % (68)	5 % (133)	6 % (117)	s. o.	2 % ↑ (378)	s. o.
Domicile	88 % (99)	35 % (108)	20 % (112)	19 % (101)	85 % (104)	8 % (100)	s. o.
Travail/études	39 % (101)	8 % ↓ (46)	9 % (111)	22 % (104)	s. o.	4 % (143)	36 % ↑ (169)

Base : ensemble du segment 1 (n = 240)

IMPORTANCE DE L'ACCÈS AU TC DANS LE CHOIX DE LA RÉSIDENCE

■ Plutôt d'accord ■ Tout à fait d'accord

D'accord



53 % ↓
(89)

Base : répondants du segment 1 ayant accès au transport collectif du domicile (n = 214)

LES TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF ACHETÉS LE PLUS SOUVENT

SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE

TYPE DE TITRE ACHETÉ LE PLUS SOUVENT

Abonnement annuel	3 %↓	(24)
4 mois	0 %	(0)
Mensuel	18 %	(119)
Hebdomadaire	0 %	(0)
Multipassages (10 passages)	26 %	(99)
2 passages	25 %↑	(135)
1 passage	9 %	(150)
Paielement en argent comptant	3 %	(84)
Paielement par carte bancaire lors du passage	1 %	(34)
Titre de courte durée (24 h, 3 jours, Soirée illimitée et Week-end illimité)	9 %↑	(210)
Autres	2 %↓	(32)

CATÉGORIE DE TITRE ACHETÉE LE PLUS SOUVENT

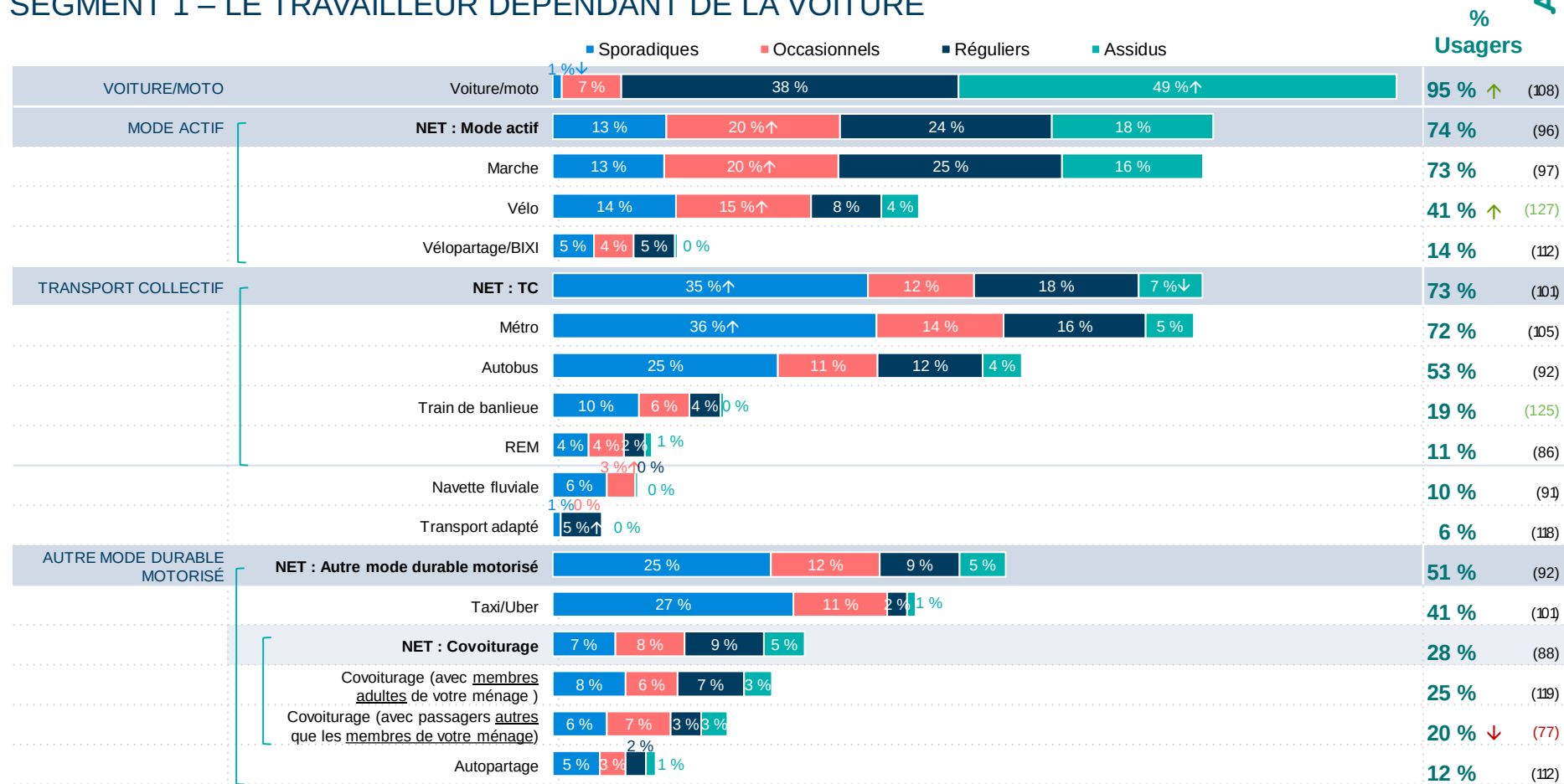
Tous modes A	48 %	(103)
Tous modes AB	21 %	(117)
Tous modes ABC	5 %	(83)
Tous modes ABCD	3 %	(90)
Bus	7 %↓	(58)
Bus Hors Territoire	1 %	(95)
Autres	15 %	(116)

Base : usagers du TC dans la dernière année (n = 186)



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

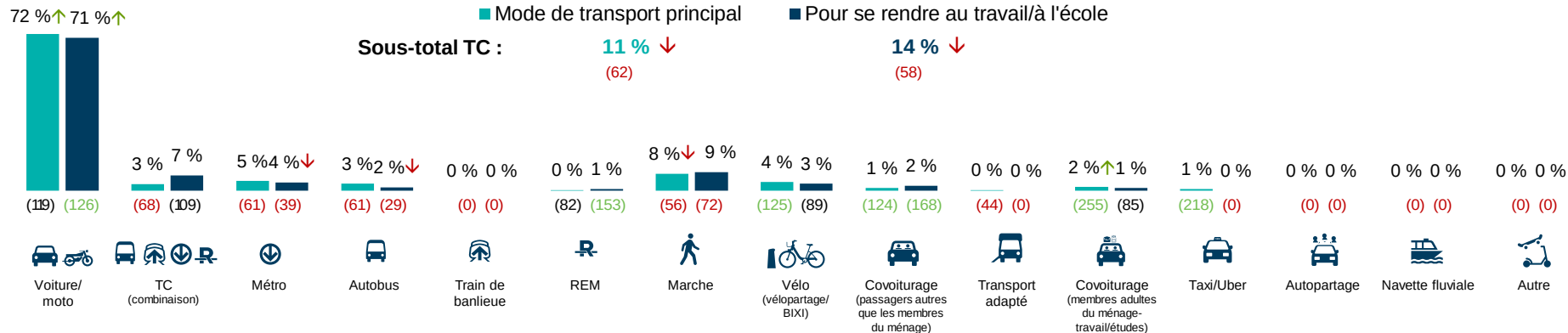
SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

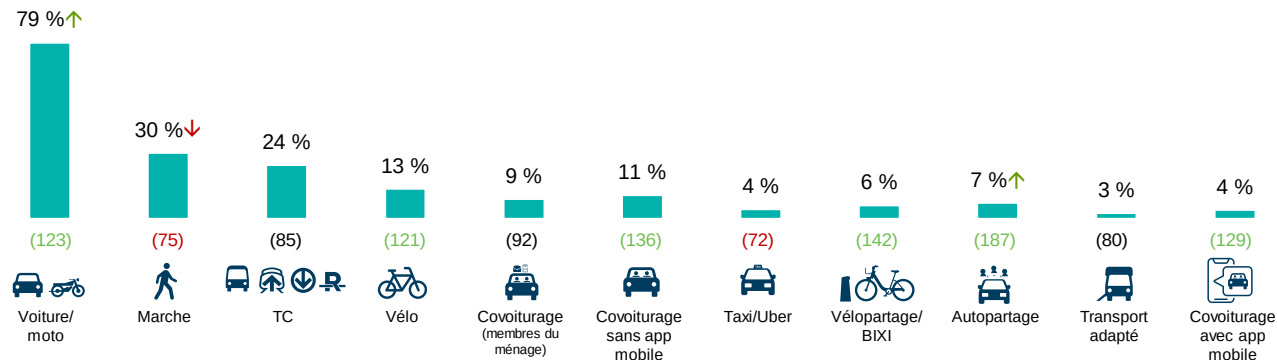
SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL EN GÉNÉRAL ET POUR SE RENDRE AU TRAVAIL/À L'ÉCOLE



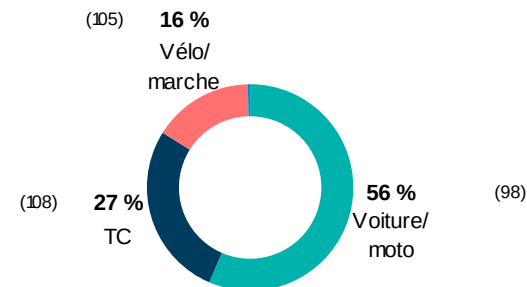
Bases : ■ ensemble du segment 1 (n = 240) / ■ travailleur ou étudiant du segment 1 ayant utilisé un moyen de transport au moins une fois au cours du dernier mois (n = 239)

PROBABILITÉ D'UTILISATION DES MODES SUR UNE BASE RÉGULIÈRE (% 8-10)



Bases : ensemble du segment 1 (n = 240)

MODE DE TRANSPORT PRÉFÉRÉ



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT (SUITE)

SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE (Besoin d'autonomie, de flexibilité et de contrôle)

MULTIMODALITÉ

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT*
UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS

3,4 modes (105)
en moyenne

*Tous les modes du transport collectif sont comptés de façon individuelle

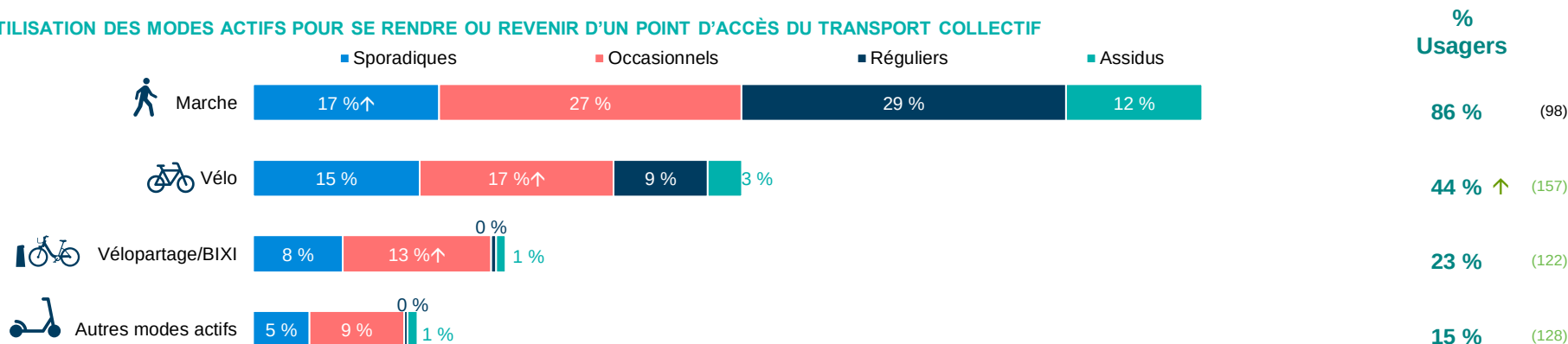
Base : ensemble des répondants (n = 240)

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT DURABLE
PAYANTS** UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS

0,8 modes (103)
en moyenne

**TC, vélopartage, autopartage, taxi / Uber et covoiturage
organisé à l'aide d'une application mobile

UTILISATION DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE OU REVENIR D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF



UTILISATION DU STATIONNEMENT INCITATIF D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF

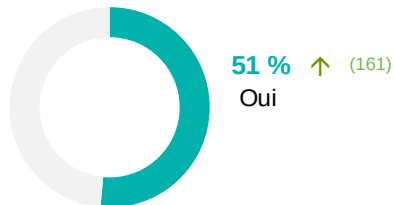


Base : utilise le transport collectif au moins une fois par mois – segment 1 (n = 106)

LES DÉPLACEMENTS D'UNE SEMAINE TYPE PARMI LES TRAVAILLEURS / ÉTUDIANTS

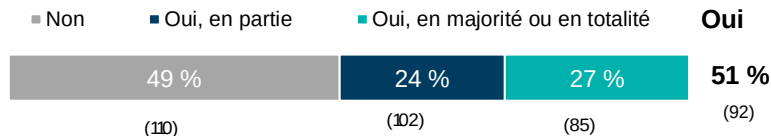
SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE

UTILISATION DU VÉHICULE PERSONNEL POUR EFFECTUER DES DÉPLACEMENTS DANS LE CADRE DU TRAVAIL



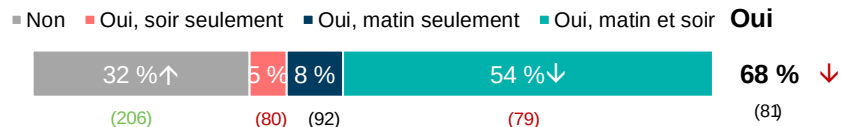
Base : travailleurs du segment 1 (n = 215)

TRAVAIL COMPATIBLE AVEC LE TÉLÉTRAVAIL



Base : travailleurs du segment 1 (n = 215)

HORAIRES DE DÉPLACEMENT – EN GÉNÉRAL HEURES DE POINTE



Base : travailleurs et étudiants du segment 1 qui se sont déplacés au cours des deux derniers mois –septembre et octobre 2023 (n = 240)

NOMBRE DE JOURS MOYEN DE DÉPLACEMENT PAR SEMAINE AU COURS DES 2 DERNIERS MOIS

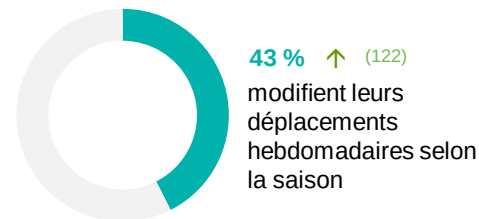


Aucun (0)	0 %	(0)
Moins de 1 jour par semaine (mais au moins une fois au cours des 2 derniers mois)	10 %	(141)
1 jour par semaine	6 %	(80)
2 jours par semaine	15 %	(114)
3 jours par semaine	13 %	(126)
4 jours par semaine	14 %	(90)
5 jours ou plus par semaine	41 %	(108)

100 % ↑ (108)
se sont déplacés au moins une fois au cours des 2 derniers mois

Base : travailleurs et étudiants du segment 1 (n = 240) **Moyenne :** **3,4 jours** ↑ (106)

INFLUENCE DE LA SAISON SUR LES DÉPLACEMENTS



Base : travailleurs et étudiants du segment 1 qui se déplacent hebdomadairement (n = 235)

LA PERCEPTION DES MODES DE TRANSPORT

SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE

QUALIFICATIFS ASSOCIÉS AUX MODES



Métro (n = 140)

Positif	74 %	(95)
Rapide	36 %	(100)
Abordable	34 % ↑	(137)
Écologique	33 %	(94)
Négatif	81 %	(104)
Achalandé	54 %	(113)
Sale	28 %	(101)
Ne convient pas -	26 %	(120)



Autobus (n = 113)

Positif	53 % ↓	(81)
Facile d'accès	27 %	(76)
Abordable	26 %	(96)
Écologique	22 %	(115)
Négatif	92 % ↑	(114)
Achalandé	53 % ↑	(131)
Ne convient pas -	41 % ↑	(149)
Lent	37 % ↑	(130)



Train de banlieue (n = 136)

Positif	75 %	(108)
Plaisant	33 % ↑	(164)
Écologique	32 % ↑	(129)
Rapide	29 %	(116)
Négatif	85 %	(106)
Ne convient pas -	41 %	(108)
Difficile d'accès	39 %	(94)
Non fiable	29 % ↑	(167)



REM (n = 113)

Positif	65 %	(89)
Écologique	36 %	(110)
Moderne	35 %	(85)
Rapide	19 % ↓	(62)
Négatif	84 %	(106)
Difficile d'accès	46 %	(99)
Ne convient pas -	36 %	(108)
Bruyant	33 % ↑	(188)



Voiture (n = 130)

Positif	98 %	(104)
Confortable	52 %	(102)
Efficace	46 %	(115)
Rapide	45 %	(106)
Négatif	50 %	(103)
Polluant	35 %	(105)
Cher	32 %	(111)
Stressant	12 %	(97)



Vélo (n = 111)

Positif	83 %	(103)
Écologique	60 %	(112)
Silencieux	37 %	(122)
Abordable	34 %	(99)
Négatif	63 %	(92)
Inconfortable	29 %	(113)
Lent	23 %	(85)
Ne convient pas -	22 % ↓	(64)



Marche (n = 117)

Positif	93 %	(101)
Écologique	49 %	(94)
Relaxant	45 %	(101)
Simple	39 %	(92)
Négatif	59 %	(117)
Lent	44 %	(117)
Ne convient pas -	20 % ↑	(155)
Contraignant	12 %	(144)



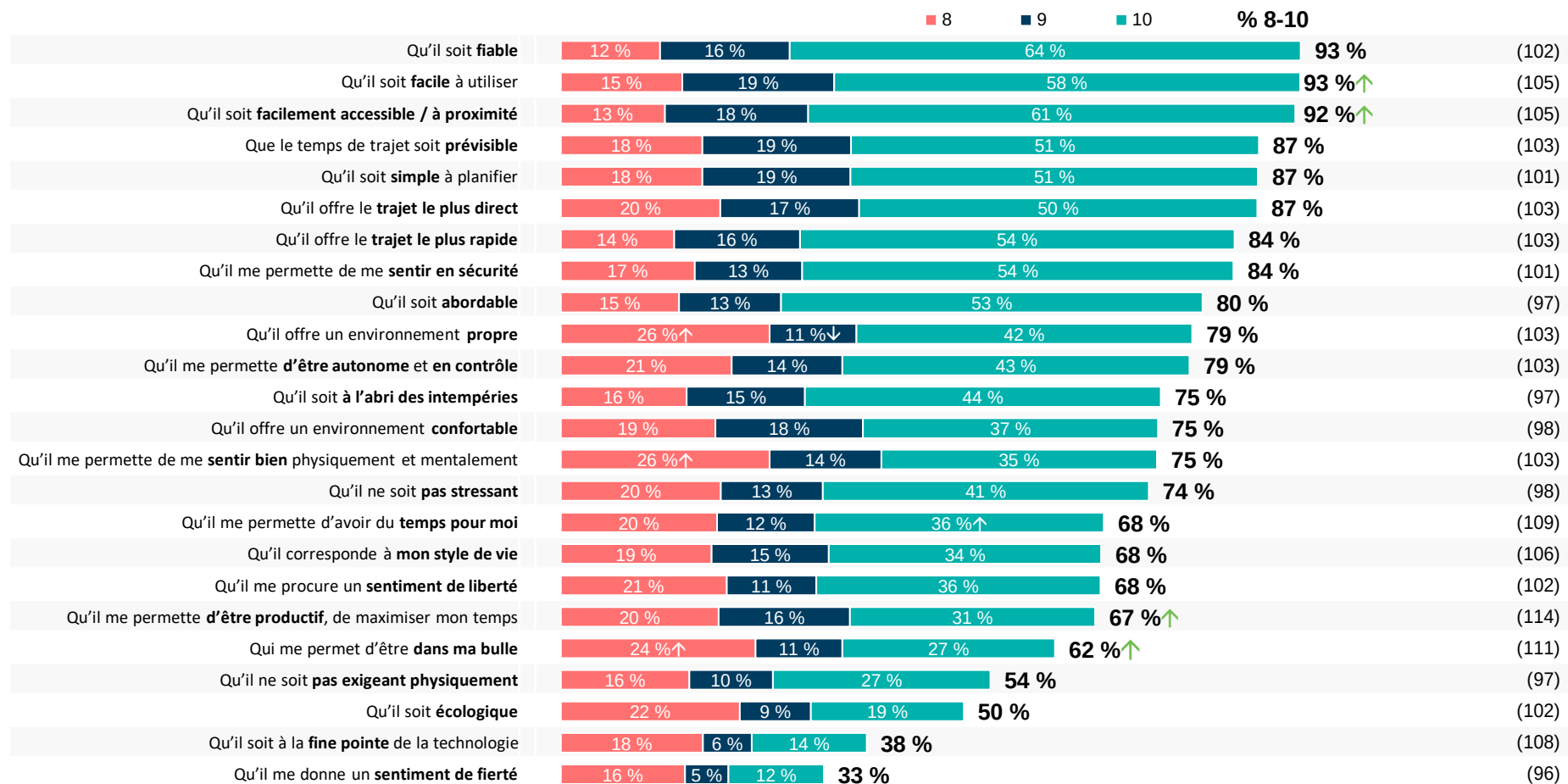
Navette fluviale (n = 100)

Positif	61 %	(94)
Plaisant	32 %	(99)
Relaxant	27 %	(81)
Moderne	22 %	(143)
Négatif	89 %	(109)
Difficile d'accès	47 %	(90)
Lent	39 %	(124)
Ne convient pas -	37 %	(90)

Base : répondants du segment 1 ayant été sélectionnés pour évaluer le mode de transport en question

LES CRITÈRES DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT

SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE

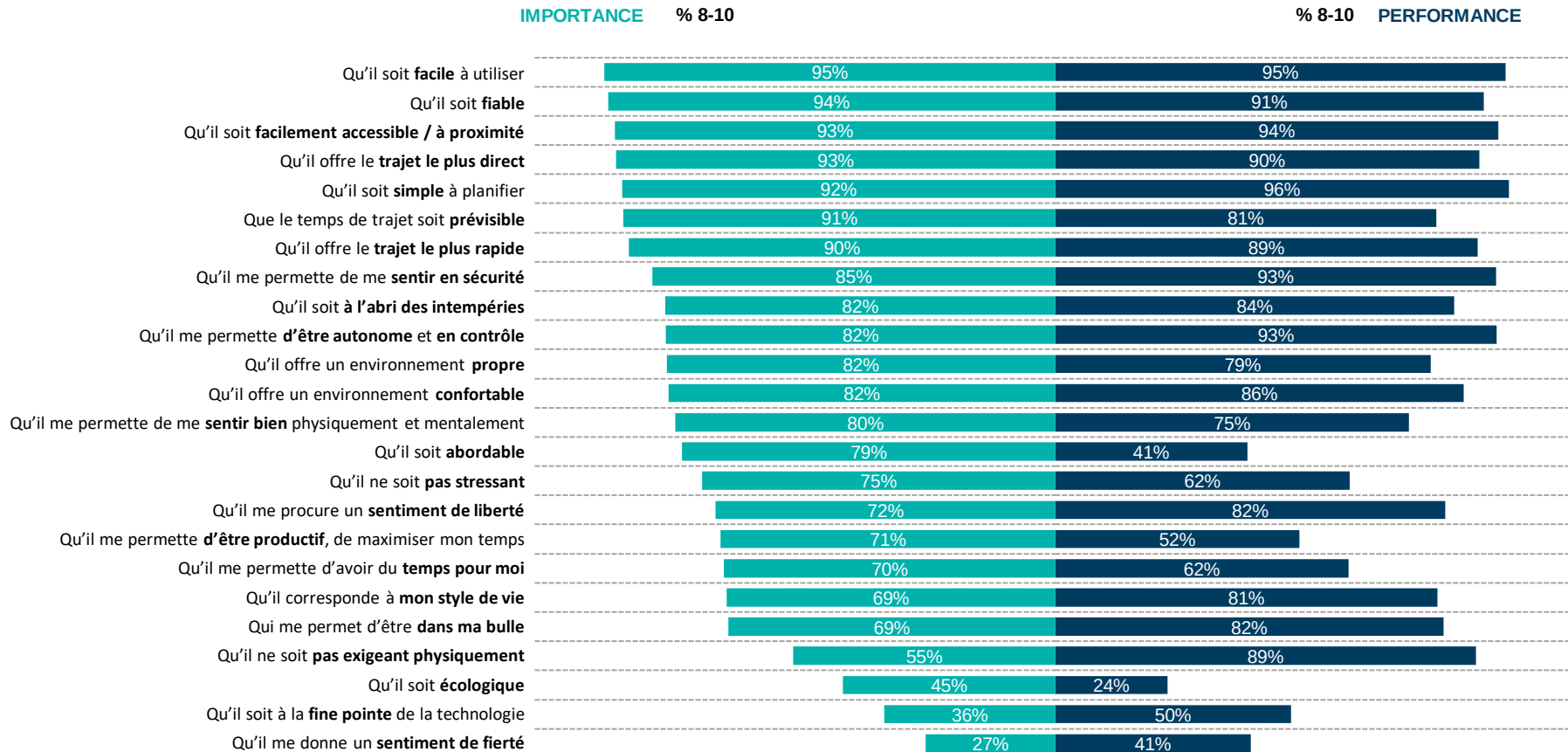


Base : ensemble du segment 1 (n = 240) Note : les indices ont été calculés sur la proportion 8-10.



IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

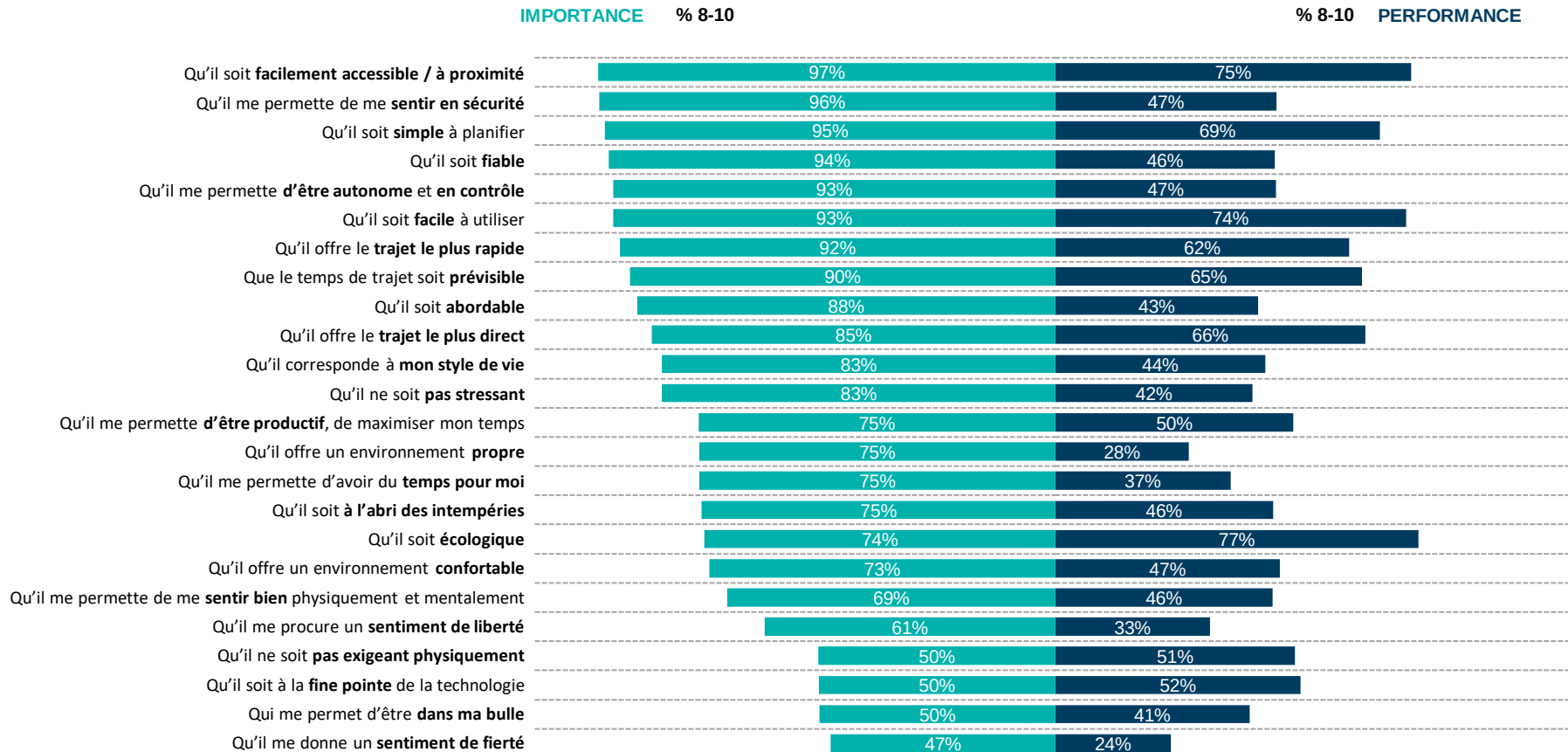
SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE



Base : répondants du segment 1 dont le mode de transport principal est la voiture (n = 166)

IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE



Base : répondants du segment 1 dont le mode de transport principal est le transport collectif (un Mode ou une combinaison de Modes : bus, métro et/ou train, REM) (n = 34)



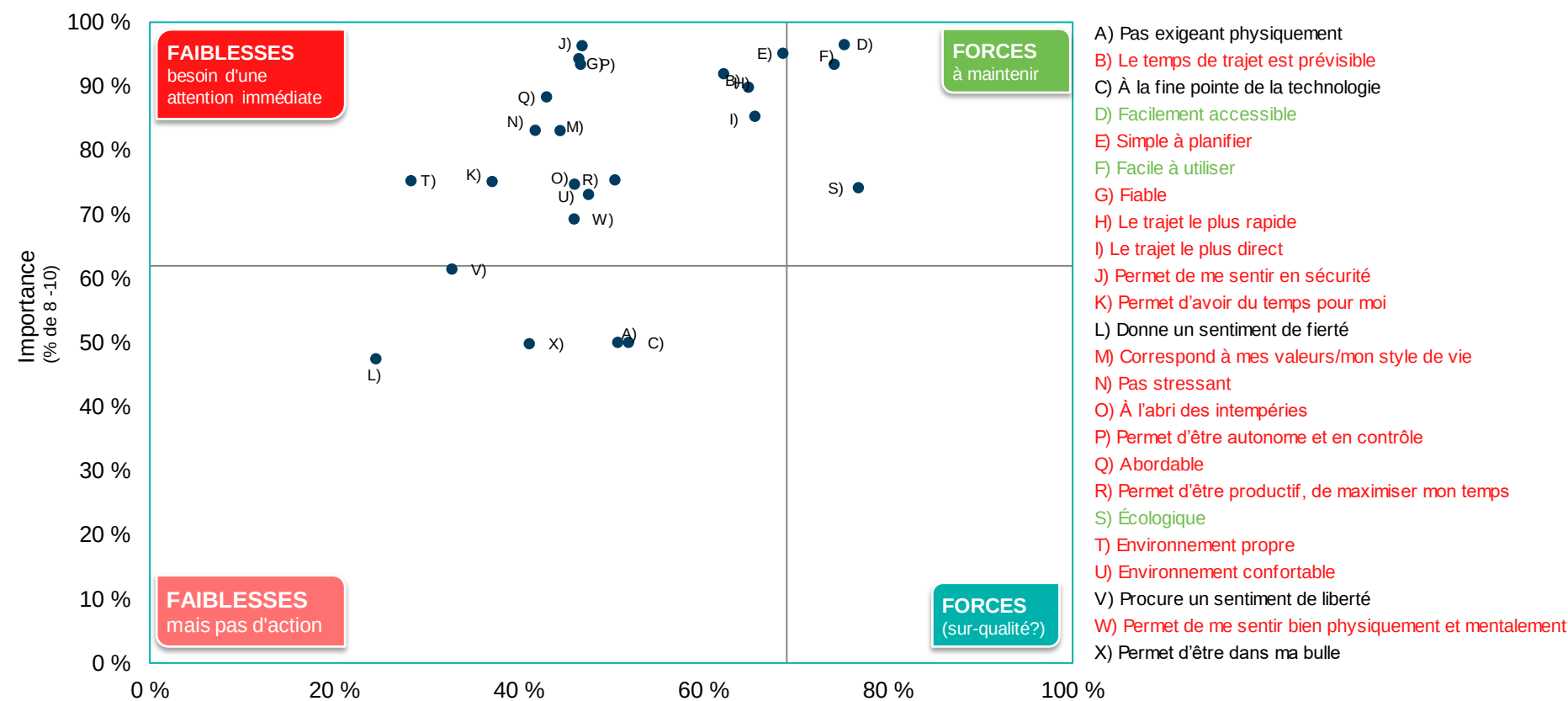
L'IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

SEGMENT 1 – LE TRAVAILLEUR DÉPENDANT DE LA VOITURE



Base : répondants du segment 1 dont le mode de transport principal est le transport collectif (bus, métro et/ou train) (n = 34)



LE FLEXIBLE LOCAL

Segment 2

7 %

de la population
du territoire de
l'ARTM



Autorité régionale
de transport métropolitain

Les indices (100) présentés indiquent les différences avec le **total** :

- Un indice supérieur à 100 signifie que le résultat est supérieur à l'ensemble des répondants et au-dessus de 120, l'indice est mis en **vert**. Par exemple, un indice de 120 signifie que le résultat est 20 % plus élevé que celui de l'ensemble des répondants;
- Un indice inférieur à 100 signifie que le résultat est inférieur à l'ensemble des répondants et en deçà de 80, l'indice est mis en **rouge**. Par exemple, un indice de 80 signifie que le résultat est 20 % moins élevé que celui de l'ensemble des répondants.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

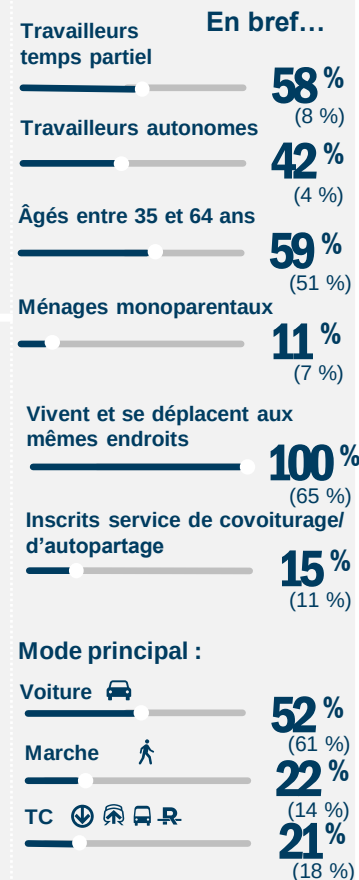
Des travailleurs à temps partiel et autonomes à revenu plus modeste utilisant la voiture, le TC et la marche

Profil
sociodémographique

- Ce segment est composé de **travailleurs** (100 %; I = 177) à **temps partiel** (58 %; I = 1 184) et **autonomes** (42 %; I = 1 146). Ses membres, ayant tendance à être **un peu plus féminins** (55 %; I = 107), sont âgés entre **35 et 64 ans** (59 %; I = 118 – moyenne : 46 ans), dont une **surreprésentation de 50-64 ans** (35 %; I = 145).
- Près de **quatre sur dix** (38 %; I = 93) **ont des enfants** et, même si **plus du quart** partagent leur ménage avec **leur conjoint ainsi que des enfants** (27 %; I = 80), on y retrouve une **plus forte proportion d'adultes monoparentaux** (11 %; I = 156) que dans les autres segments. Leur **revenu familial est plutôt faible**; pour la **moitié** d'entre eux (51 %; I = 136), il se situe **en bas de 60 000 \$**.
- Sur le plan **technologique**, ils se situent dans la **moyenne**. La plupart d'entre eux **possèdent un téléphone intelligent** (88 %; I = 99), ont un **plan de données cellulaires** (78 %; I = 97) et utilisent des **applications mobiles pour planifier leurs déplacements** (84 %; I = 103). Toutefois, probablement dû à leur revenu plus modeste, une **plus faible proportion** que la moyenne possède une **tablette** ou une **montre intelligente** (53 %; I = 88 et 22 %; I = 70 respectivement).

Besoins et habitudes de mobilité

- Vu la nature de leur emploi, ils **se déplacent** pour le travail **moins que la moyenne**, en raison de **2,6 jours par semaine** (I = 81). D'ailleurs, une proportion plus importante que la moyenne se **déplace à l'extérieur des heures de pointe** (29 %; I = 188) et utilise son **véhicule personnel dans le cadre de son emploi** (39 %; I = 122).
- La **quasi-totalité** des membres de ce segment (93 %; I = 143) indiquent se déplacer dans les **mêmes zones où ils demeurent**. Puisqu'ils demeurent **un peu partout** sur le territoire de l'ARTM (57 % sur l'île de Montréal, 22 % à Laval / couronne nord et 21 % dans Longueuil / couronne sud), leur mode de transport principal tend à varier selon la zone de résidence.
- La **voiture** est le **mode de transport principal** pour la **grande majorité** de ceux qui habitent dans les **banlieues rapprochées** et les **couronnes** (70 % et 83 % respectivement). Pour leur part, ceux résidant au **centre-ville / Montréal centre** utilisent **davantage la marche** (38 %) et le **transport collectif** (35 %) – notamment le **métro** (26 %), en tant que mode de transport principal. La voiture est aussi un des modes de prédilection, mais dans une moindre mesure (16 %).
- Par conséquent, on observe une **plus importante multimodalité** (moyenne de 3,6 modes de transport par mois; I = 111) au sein de ce segment, notamment parmi ceux qui habitent au **centre-ville / Montréal centre** (moyenne de 5,3 modes de transport c. 1,9 dans les couronnes et 2,9 dans les banlieues rapprochées). Ce même constat est valide pour les **modes de transport durables payants** (moyenne de 0,9 mode par mois; I = 119 et 1,6 mode parmi les résidents du centre-ville / Montréal centre). D'ailleurs, les membres de ce segment sont proportionnellement plus **nombreux à être inscrits à un service de covoiturage et/ou d'autopartage** (15 %; I = 138) et, par le fait même de les utiliser.
- Finalement, notons que même si une proportion négligeable utilise le **transport adapté** en tant que mode de **transport principal pour se rendre au travail/école** (3 %; I = 374), celle-ci est **surreprésentée** comparativement aux autres segments.



Note : les indices sont présentés entre parenthèses (I =). Dans la section « En bref... », le pourcentage entre parenthèses est le résultat de l'ensemble de la population adulte du territoire de l'ARTM.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

Leur conscience environnementale est prédominante

Les attitudes et critères de choix

- Les membres de ce segment se montrent sensibles aux **enjeux environnementaux** (d'accord : 92 %), valorisent la **ponctualité** et la **fiabilité** (d'accord : 89 %) et font **attention à leurs dépenses** (d'accord : 88 %).
- D'ailleurs, ils ont une **préférence plus marquée** que la moyenne pour **des activités actives** (totalement d'accord : 27 %; I = 138), s'estiment **davantage** de nature **anxieuse** (totalement d'accord : 21 %; I = 133), sont **plus impulsifs** (totalement d'accord : 18 %; I = 188) et démontrent une **ouverture plus marquée** face aux **nouvelles expériences** (totalement d'accord : 21 %; I = 126).
- Lorsqu'ils **choisissent un mode de transport**, les membres de ce segment accordent **plus d'importance** aux critères suivants : la **fiabilité**, l'**accessibilité** et la **facilité d'utilisation** (8-10/10 : 91 %, 90 % et 86 % respectivement).
- Entre autres, par la nature plus flexible de leur occupation principale, ils accordent sensiblement **moins d'importance** que la moyenne à des critères comme la **facilité de planification** (82 %; I = 95), la **rapidité du trajet** (8-10/10 : 79 %; I = 93) et l'**autonomie / contrôle** (8-10/10 : 70 %; I = 92). Ils accordent également moins d'importance aux aspects de **sécurité** (8-10/10 : 75 %; I = 95), de **confort** (8-10/10 : 69 %; I = 90) et **d'absence d'effort physique** (8-10/10 : 50 %; I = 90).

92 % Pensent que chacun doit faire sa part pour réduire la pollution

Recherchent un mode de transport :

- ✓ fiable
- ✓ accessible
- ✓ facile à utiliser

Le métro et les modes actifs sont davantage alignés avec leurs valeurs et style de vie

Les perceptions des modes de transport

- Puisqu'ils répondent à leurs **préoccupations principales** ainsi qu'à la **majorité de leurs attentes** [voir p. 76], les **modes actifs** sont perçus de façon très **positive** (marche : 92 %; I = 99 et vélo : 87 %; I = 108). Les membres de ce segment sont d'ailleurs proportionnellement plus nombreux à associer des adjectifs positifs au vélo que les autres segments.
- Dans le même ordre d'idées, le **métro**, qui est le transport collectif le plus utilisé parmi ce groupe, semble très bien **correspondre à leur style de vie**. En effet, la **rapidité**, l'**efficacité** et l'aspect **écologique** ressortent parmi les adjectifs qui lui sont les plus associés (43 %, 39 % et 32 % respectivement). Toutefois, les autres formes de transport collectif sont moins bien perçues, notamment par leur difficulté d'accès et leur coût plus élevé (REM et train de banlieue) ou encore à cause de l'achalandage important et l'inconfort (autobus).
- Bien que la **voiture** demeure **indispensable** pour les résidents des zones où l'accès aux transports en commun est limité, qu'elle satisfasse la plupart de **leurs besoins techniques** [voir p. 75] et qu'elle obtienne le plus d'associations positives (95 %), elle est perçue de manière **plus négative** que pour les autres segments (57%; I = 117). Ceci est principalement dû à la **pollution** qu'elle engendre (32%), aux **coûts** associés à son utilisation (28%) et au **stress** qu'elle occasionne (12 %), des éléments qui **contreviennent à leurs valeurs et attitudes**.



LE PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

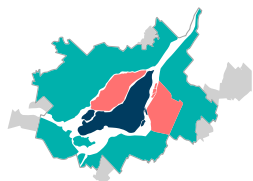
RÉGION

Agglomération de Montréal :

■ Centre-ville	3 %	(110)
■ Centre	36 % ↑	(136)
■ Est	7 %	(95)
■ Ouest	10 %	(83)

Agglomération de

Longueuil	11 %	(105)
Laval	7 % ↓	(61)
Courette nord	15 %	(93)
Courette sud	10 %	(79)



SEXE



55 %	43 %
(107)	(90)
Autre 2 %	(213)

ÂGE

18-24 ans	12 %	(121)
25-34 ans	16 %	(89)
35-64 ans	59 % ↑	(118)
35-49 ans	24 %	(92)
50-64 ans	35 % ↑	(145)
65 ans et plus	13 % ↓	(59)
Moyenne : 46 ans		(96)

LANGUE PARLÉE À LA MAISON



PROPRIÉTAIRE/LOCATAIRE



COMPOSITION DU MÉNAGE

Seul	24 %	(113)
Seul avec enfant(s)	11 % ↑	(156)
Couple sans enfant	26 %	(91)
Couple avec enfant(s)	27 % ↓	(80)
Avec un/deux parent(s)	5 %	(149)
Avec d'autres personnes	7 %	(124)
Nbre de personnes (moy.) :	2,6	(100)

OCCUPATION PRINCIPALE

Travailleur	100 % ↑	(177)
à temps partiel	58 % ↑	(1184)
autonome	42 % ↑	(1146)

PRÉSENCE D'ENFANTS DANS LE MÉNAGE (MOINS DE 18 ANS)



38 %
(93)

Moins de 5 ans	7 % ↓	(55)
Entre 6 et 11 ans	13 %	(113)
Entre 12 et 18 ans	19 %	(124)



Nés au Canada

87 %
(101)

MOBILITÉ RÉDUITE



TYPE DE LIMITATION

Mobilité réduite

16 %

(119)

Situation permanente	12 %	(109)
Situation temporaire	5 %	(153)

Limitation physique	78 %	(109)
Limitation visuelle	12 %	(145)
Limitation auditive	3 %	(31)
Autres	27 %	(129)

Base : répondants à mobilité réduite (n = 29*)

ÉDUCATION

Primaire/secondaire	31 %	(88)
Collégial	38 %	(113)
Universitaire	30 %	(99)

REVENU DU MÉNAGE

Moins de 60 000 \$	51 % ↑	(136)
Entre 60 000 et 149 999 \$	40 % ↓	(82)
150 000 \$ et plus	9 % ↓	(67)

Base : ensemble du segment 2 (n = 300)

LE PROFIL TECHNOLOGIQUE

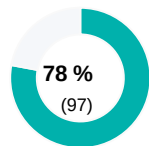
SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

TÉLÉPHONE INTELLIGENT



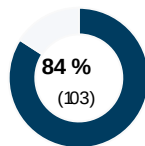
88 % (99)
possèdent un
téléphone intelligent

PLAN DE DONNÉES



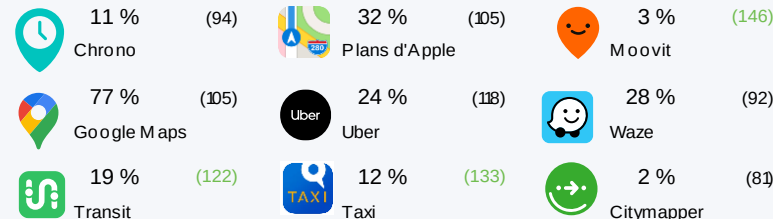
ont un plan de
données

APPLICATIONS

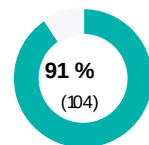


utilisent une
application
mobile pour
planifier les
déplacements

A utilisé l'application au cours des 6 derniers mois



RÉSEAUX SOCIAUX



ont un compte sur
les réseaux sociaux

Possède un compte...



Facebook

85 %
(104)



Compte X

28 % ↑
(120)



Instagram

56 %
(111)



LinkedIn

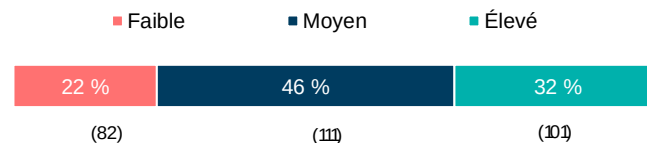
32 % ↓
(86)



Tik Tok

26 %
(103)

INDICE TECHNOLOGIQUE



TABLETTE



53 % ↓ (88)
possèdent une
tablette

VÉHICULE INTELLIGENT



11 % (75)
possèdent un véhicule
intelligent (connecté
au Web)

MONTRE INTELLIGENTE



22 % ↓ (70)
possèdent
une montre intelligente

L'indice technologique est composé à partir de 21 variables basées sur des aptitudes et l'usage de différentes technologies (consulter la liste de variables à la p.6). Les réponses à ces variables ont été recodées en 3 points. Une fois la somme de l'indice obtenue, la catégorisation s'est faite à partir d'une analyse K-Mean, où les répondants ont été classés en 3 groupes (faible, moyen et élevé).

LE PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

LIEU DU DÉPLACEMENT POUR LE TRAVAIL ET LES ÉTUDES



Agglomération de Montréal :

■ Centre-ville	15 % ↓	(61)
■ Centre	23 % ↑	(131)
■ Est	9 %	(102)
■ Ouest	9 %	(72)

Agglomération de :

Longueuil	12 % ↑	(166)
Laval	8 %	(105)
Couironne nord	14 % ↑	(151)
Couironne sud	9 %	(131)
Ailleurs	0 % ↓	(0)
Variable	0 % ↓	(0)

DÉPLACEMENTS DÉTAILLÉS (ORIGINE-DESTINATION)

Montréal centre/C-v* vers Montréal centre/C-v	33 % ↑	(143)	Laval vers Montréal centre/C-v	0 % ↓	(0)
Montréal centre/CV vers reste de l'île	5 %	(103)	Laval vers Laval	5 %	(123)
Montréal centre/CV vers extérieur de l'île	0 % ↓	(0)	Laval vers ailleurs	2 %	(73)
Montréal est vers Montréal centre/C-v	2 %	(63)	Couironne nord vers Montréal centre/C-v	0 % ↓	(0)
Montréal est vers Montréal est	6 % ↑	(195)	Couironne nord vers Couironne nord	12 % ↑	(159)
Montréal est vers ailleurs	0 %	(0)	Couironne nord vers ailleurs	3 %	(59)
Montréal ouest vers Montréal centre/C-v	3 %	(73)	Couironne sud vers Montréal centre/C-v	0 % ↓	(0)
Montréal ouest vers Montréal ouest	7 %	(130)	Couironne sud vers Couironne sud	8 % ↑	(186)
Montréal ouest vers ailleurs	0 % ↓	(0)	Couironne sud vers ailleurs	1 % ↓	(14)
Longueuil vers Montréal centre/C-v	0 % ↓	(0)			
Longueuil vers Longueuil	11 % ↑	(251)			
Longueuil vers ailleurs	1 %	(38)			

*Centre-ville



Total vers
Montréal
centre/CV

38 %
(90)

Vit et se déplace aux mêmes endroits	93 % ↑	(143)
Vit et se déplace à des endroits différents	7 % ↓	(20)

Base : travailleur ou étudiant qui s'est déplacé au moins 1 fois au cours des 2 derniers mois (n = 243)

LES ATTITUDES

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

		■ Plutôt d'accord	■ Totalemt d'accord	D'accord	
Environnement	Je crois qu'il est important que chacun fasse sa part pour réduire la pollution / les émissions de gaz à effet de serre.	46 %	46 %	92 %	(100)
Image et valeurs	Dans la vie, je valorise la ponctualité et la fiabilité .	39 %	50 %	89 %↓	(95)
	Je fais attention à la façon dont je dépense mon argent .	53 %	35 %	88 %	(101)
	Je suis agacé lorsque les autres ne respectent pas mon espace personnel / ma bulle.	47 %	38 %	85 %	(100)
	Je me sens inconfortable dans des endroits qui ne sont pas totalement propres .	48 %	27 %	75 %	(96)
	Je suis le genre à tout planifier . Je n'aime pas quand les choses sont laissées au hasard.	42 %↓	27 %	70 %↓	(91)
	J'aurais besoin de plus d'heures dans une journée pour réussir à faire toutes les choses qui sont attendues de moi.	40 %	21 %	62 %	(107)
	Je suis une personne de nature anxieuse .	37 %	21 %↑	58 %↑	(115)
	Je fais souvent des activités / choses sur le coup de l'impulsion .	36 %	18 %↑	54 %	(111)
Mode de vie actif	Je donne du temps pour les causes qui me tiennent à cœur (bénévolat).	35 %	12 %	46 %	(108)
	Je préfère les activités qui me permettent d'être actif plutôt que celles qui sont passives.	48 %	27 %↑	75 %	(106)
Ouverture	J'aime essayer de nouvelles choses ou vivre de nouvelles expériences .	53 %	21 %↑	75 %	(103)
	Je me considère à l'affût des nouvelles modes et tendances .	45 %↑	10 %	55 %↑	(113)
Technologie	Je crois que les développements technologiques mèneront à une meilleure mobilité au sein de la grande région de Montréal dans l'avenir.	57 %	22 %	79 %	(98)
	Mon entourage me demande souvent conseil au sujet des nouvelles technologies .	38 %↑	9 %	47 %↑	(115)

Base : ensemble du segment 2 (n = 300)

LE PROFIL LIÉ AUX TRANSPORTS

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

PERMIS DE CONDUIRE



Voiture
85 %
(97)



Moto
10 % ↑
(142)



Cyclomoteur
85 %
(97)

NOMBRE DE VÉHICULES MOTORISÉS DANS LE MÉNAGE



77 % ↓ possèdent au moins un véhicule motorisé dans le ménage
(91)

Moyenne : 1,5 véhicule
(106)

NOMBRE DE VOITURES DANS LE MÉNAGE



77 % ↓ possèdent au moins une voiture dans le ménage
(91)

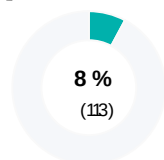
Moyenne : 1,4 voiture
(102)

MODES ALTERNATIFS

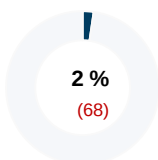
Inscrits à un service de...

17 % (122) sont inscrits à un service de mobilité durable autre que TC

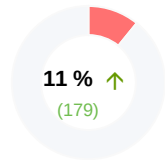
15 % ↑ (138) sont inscrits à un service de partage/co-voiturage



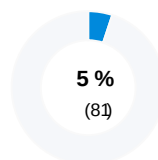
Communauto



Autre service de
partage de voiture
(Turo, LocoMotion, etc.)



Covoiturage
(Amigo Express,
Poparide, etc.)



Vélopartage

VÉHICULES ÉLECTRIQUES



22 % ↑ (135) possèdent au moins un véhicule électrique dans le ménage



Voiture
11 %
(122)



Vélo
9 %
(135)



Trottinette
4 %
(104)



Moto
4 % ↑
(600)

CARTES / VIGNETTES (% possède)



Une carte OPUS

44 %
(92)



Une vignette de stationnement

12 % ↑
(138)



Une carte de crédit

88 % ↓
(96)



Une carte de débit

98 %
(101)

L'ACCÈS AU TRANSPORT

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

ACCÈS DU DOMICILE ET/OU DU LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES



Transport collectif



Station de BIXI



Zone de service d'autopartage



Stationnement payant



Stationnement gratuit



Stationnement accès à un quai

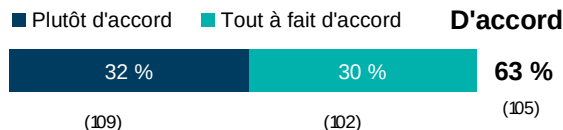


Stationnement payé par l'employeur

Domicile <u>ET</u> travail	39 % ↓ (58)	15 % ↑ (151)	6 % (149)	5 % (112)	s. o.	1 % (158)	s. o.
Domicile	88 % (99)	39 % ↑ (119)	16 % (91)	16 % (87)	78 % (95)	8 % (102)	s. o.
Travail/études	44 % (113)	19 % (109)	13 % ↑ (161)	20 % (96)	s. o.	5 % ↑ (174)	24 % (115)

Base : ensemble du segment 2 (n = 300)

IMPORTANCE DE L'ACCÈS AU TC DANS LE CHOIX DE LA RÉSIDENCE

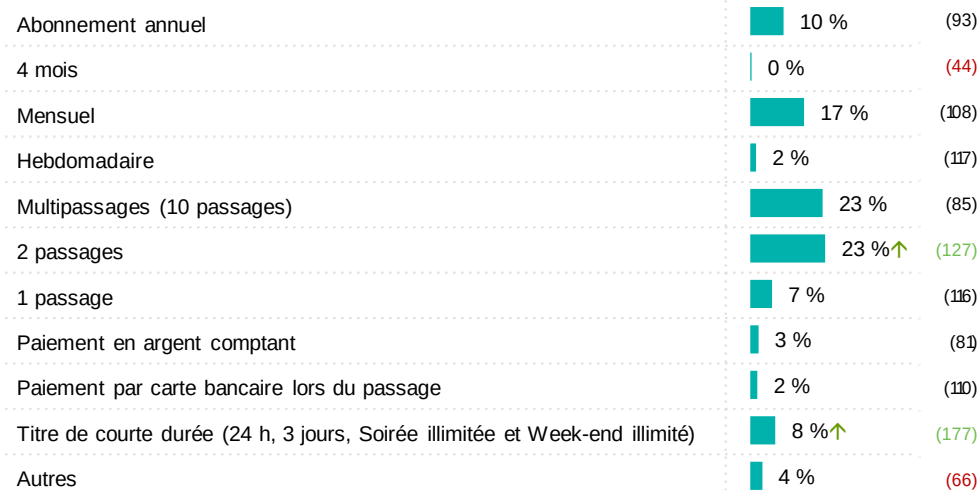


Base : répondants du segment 2 ayant accès au transport collectif du domicile (n = 275)

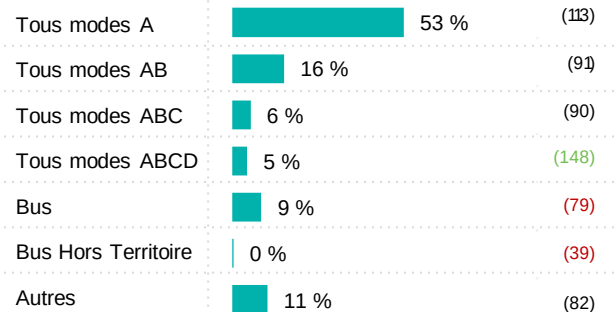
LES TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF ACHETÉS LE PLUS SOUVENT

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

TYPE DE TITRE ACHETÉ LE PLUS SOUVENT



CATÉGORIE DE TITRE ACHETÉE LE PLUS SOUVENT

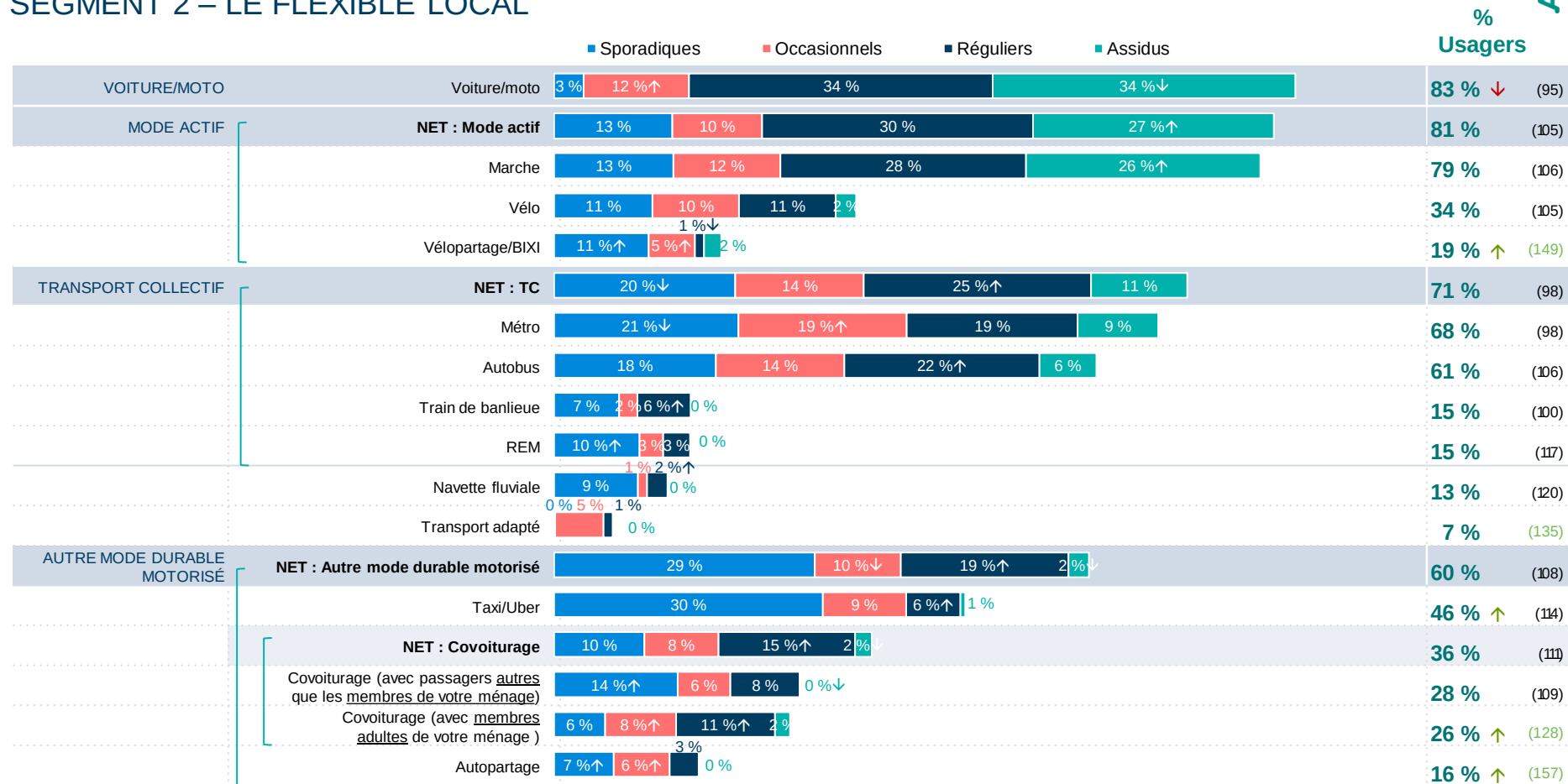


Base : usagers du TC dans la dernière année (n = 224)



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

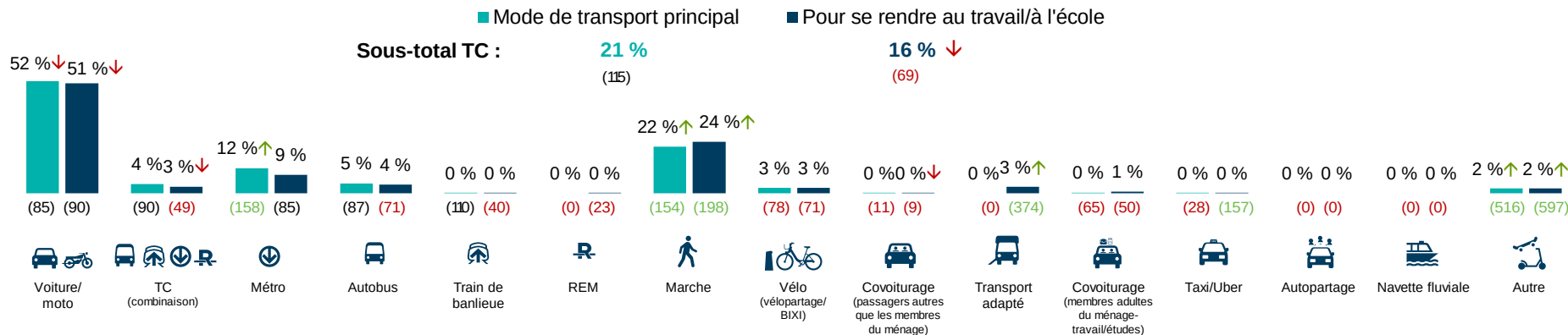
SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

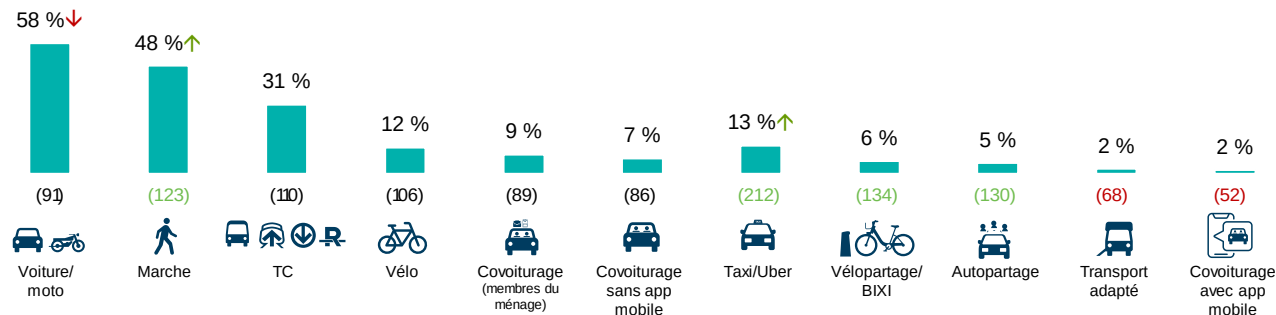
SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL EN GÉNÉRAL ET POUR SE RENDRE AU TRAVAIL/À L'ÉCOLE



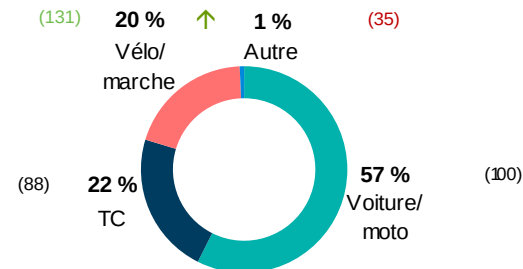
Bases : ■ ensemble du segment 2 (n = 300) / ■ travailleur ou étudiant du segment 2 ayant utilisé un moyen de transport au moins une fois au cours du dernier mois (n = 300)

PROBABILITÉ D'UTILISATION DES MODES SUR UNE BASE RÉGULIÈRE (% 8-10)



Bases : ensemble du segment 2 (n = 300)

MODE DE TRANSPORT PRÉFÉRÉ



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT (SUITE)

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

MULTIMODALITÉ

**NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT*
UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS**

3,6[↑] modes (111)
en moyenne

*Tous les modes du transport collectif sont comptés de façon individuelle

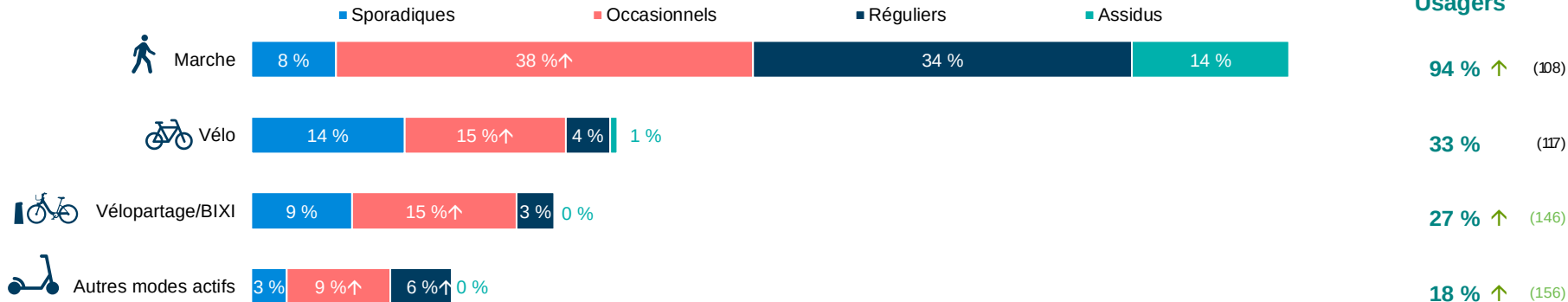
Base : ensemble des répondants (n = 300)

**NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT DURABLE
PAYANTS** UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS**

0,9[↑] modes (119)
en moyenne

**TC, vélopartage, autopartage, taxi / Uber et covoiturage organisé à l'aide d'une application mobile

UTILISATION DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE OU REVENIR D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF



UTILISATION DU STATIONNEMENT INCITATIF D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF

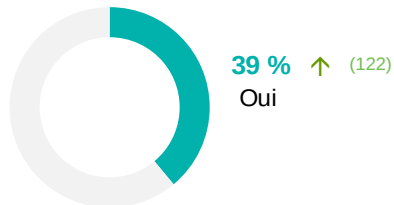


Base : utilise le transport collectif au moins une fois par mois – segment 2 (n = 156)

LES DÉPLACEMENTS D'UNE SEMAINE TYPE PARMI LES TRAVAILLEURS / ÉTUDIANTS

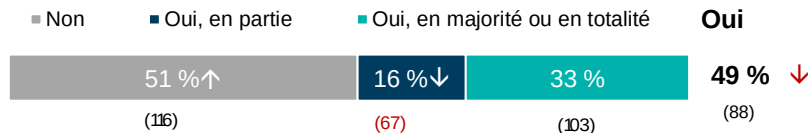
SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

UTILISATION DU VÉHICULE PERSONNEL POUR EFFECTUER DES DÉPLACEMENTS DANS LE CADRE DU TRAVAIL



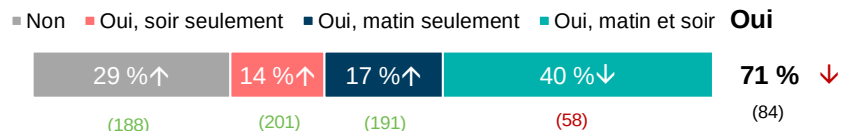
Base : travailleurs du segment 2 (n = 300)

TRAVAIL COMPATIBLE AVEC LE TÉLÉTRAVAIL



Base : travailleurs du segment 2 (n = 300)

HORAIRES DE DÉPLACEMENT – EN GÉNÉRAL HEURES DE POINTE



Base : travailleurs et étudiants du segment 2 qui se sont déplacés au cours des deux derniers mois –septembre et octobre 2023 (n = 243)

NOMBRE DE JOURS MOYEN DE DÉPLACEMENT PAR SEMAINE AU COURS DES 2 DERNIERS MOIS

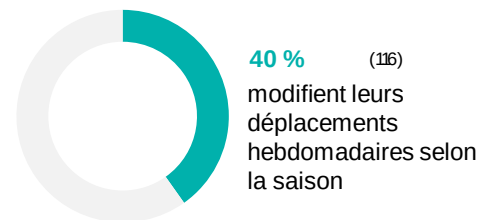


Aucun (0)	14 %	(192)
Moins de 1 jour par semaine (mais au moins une fois au cours des 2 derniers mois)	9 %	(120)
1 jour par semaine	8 %	(95)
2 jours par semaine	13 %	(103)
3 jours par semaine	17 %	(163)
4 jours par semaine	22 %	(143)
5 jours ou plus par semaine	17 %	(45)

86 % ↓ (93)
se sont déplacés au moins une fois au cours des 2 derniers mois

Base : travailleurs et étudiants du segment 2 (n = 300) **Moyenne :** **2,6 jours** ↓ (81)

INFLUENCE DE LA SAISON SUR LES DÉPLACEMENTS



Base : travailleurs et étudiants du segment 2 qui se déplacent hebdomadairement (n = 241)

LA PERCEPTION DES MODES DE TRANSPORT

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

QUALIFICATIFS ASSOCIÉS AUX MODES



Métro (n = 141)

Positif	80 %	(103)
Rapide	43 %	(120)
Efficace	39 %	(115)
Écologique	32 %	(91)
Négatif	71 % ↓	(91)
Achalandé	35 % ↓	(74)
Bruyant	23 %	(98)
Stressant	23 %	(105)



Autobus (n = 151)

Positif	61 %	(94)
Facile d'accès	32 %	(89)
Abordable	27 %	(102)
Simple	24 %	(112)
Négatif	82 %	(102)
Achalandé	40 %	(98)
Pénible	27 %	(126)
Inconfortable	27 %	(110)



Train de banlieue (n = 147)

Positif	68 %	(98)
Confortable	28 %	(105)
Rapide	26 %	(106)
Écologique	26 %	(104)
Négatif	83 %	(103)
Cher	46 % ↑	(162)
Ne convient pas -	42 %	(110)
Difficile d'accès	41 %	(99)



REM (n = 149)

Positif	75 %	(102)
Moderne	42 %	(102)
Rapide	28 %	(93)
Écologique	27 %	(83)
Négatif	85 %	(107)
Difficile d'accès	43 %	(92)
Ne convient pas -	36 %	(110)
Cher	26 %	(111)



Voiture (n = 158)

Positif	95 %	(101)
Confortable	54 %	(106)
Efficace	45 %	(112)
Rapide	44 %	(104)
Négatif	57 % ↑	(117)
Polluant	32 %	(98)
Cher	28 %	(98)
Stressant	12 %	(97)



Vélo (n = 166)

Positif	87 % ↑	(108)
Écologique	49 %	(91)
Abordable	41 %	(120)
Silencieux	37 %	(122)
Négatif	66 %	(97)
Ne convient pas -	31 %	(90)
Dangereux	25 %	(83)
Lent	24 %	(89)



Marche (n = 156)

Positif	92 %	(99)
Écologique	51 %	(99)
Plaisant	48 %	(115)
Relaxant	44 %	(100)
Négatif	52 %	(103)
Lent	36 %	(97)
Contraignant	17 % ↑	(204)
Ne convient pas -	16 %	(125)



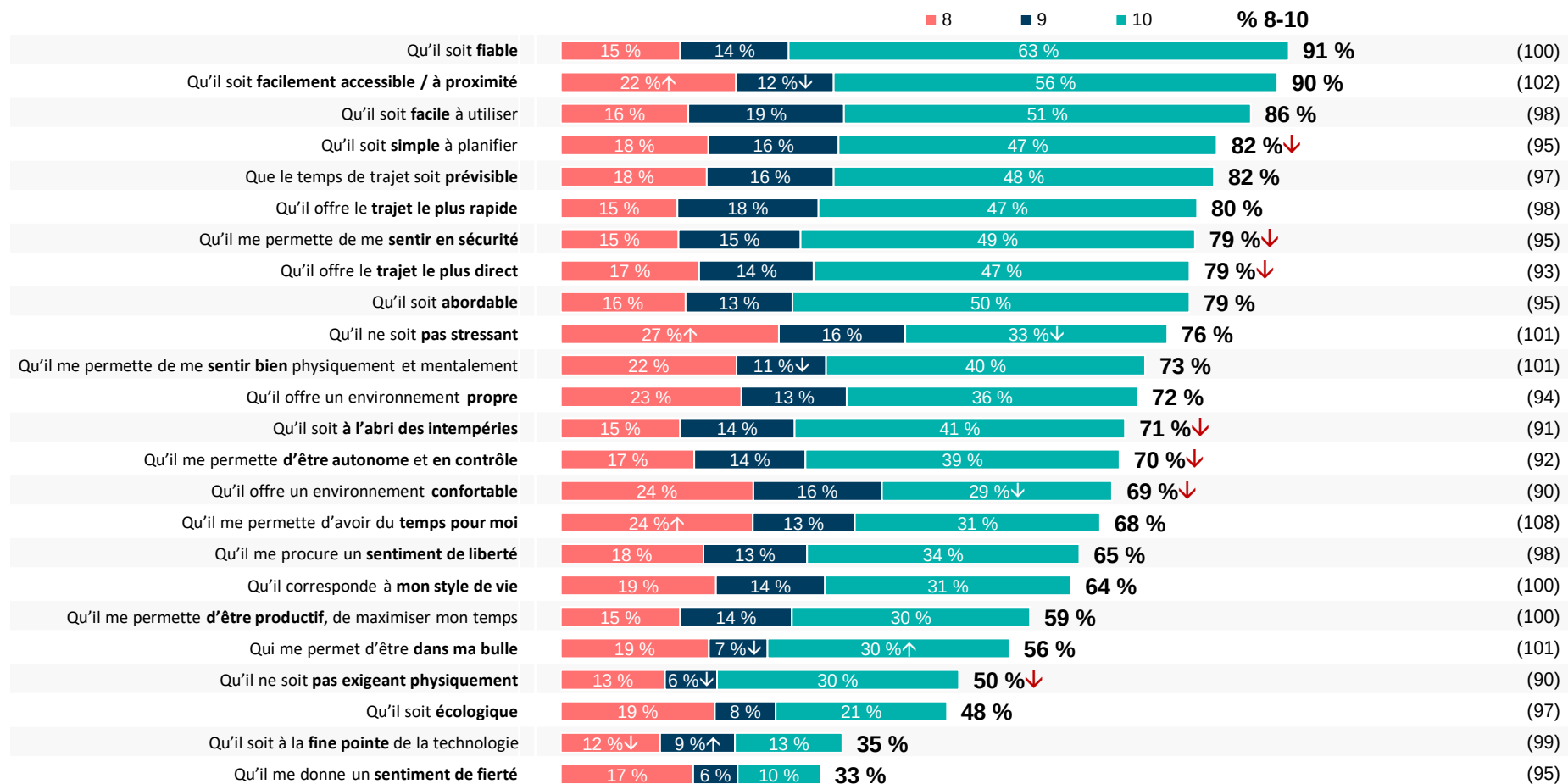
Navette fluviale (n = 132)

Positif	68 %	(105)
Plaisant	28 %	(88)
Relaxant	28 %	(85)
Sécuritaire	23 %	(119)
Négatif	83 %	(102)
Difficile d'accès	56 %	(107)
Ne convient pas -	44 %	(108)
Lent	33 %	(105)

Base : répondants du segment 2 ayant été sélectionnés pour évaluer le mode de transport en question

LES CRITÈRES DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

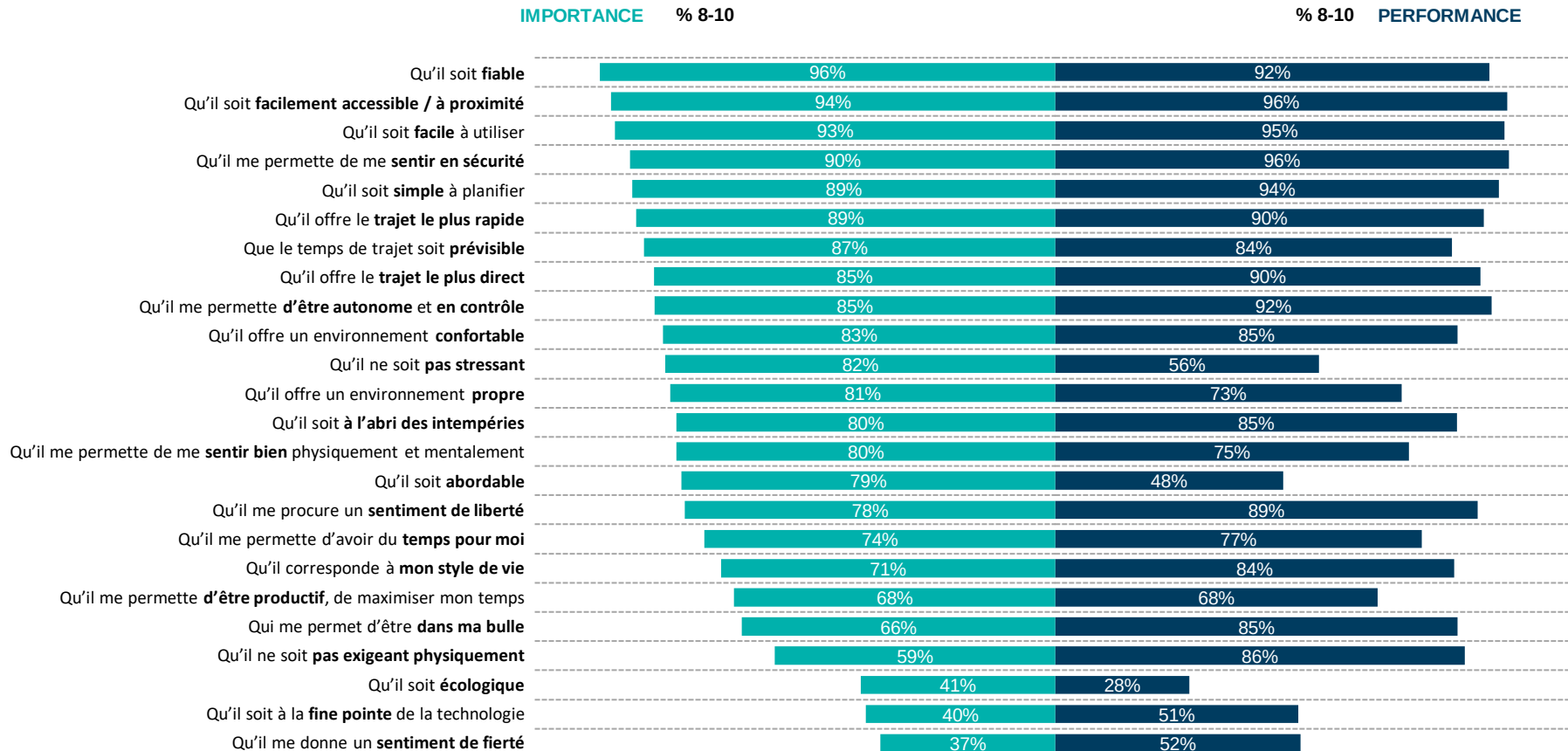


Base : ensemble du segment 2 (n = 300) Note : les indices ont été calculés sur la proportion 8-10.



IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

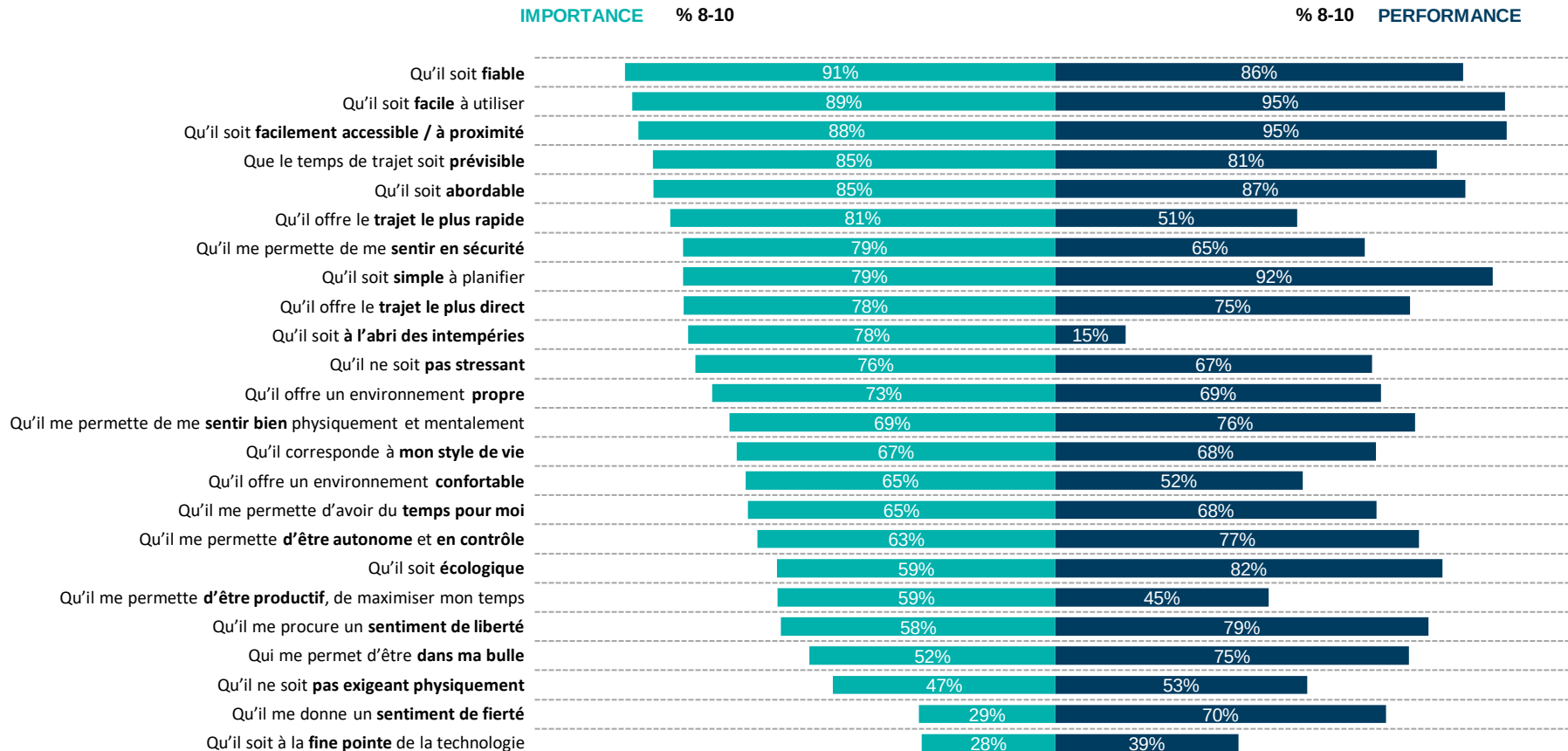


Base : répondants du segment 2 dont le mode de transport principal est la voiture (n = 150)



IMPORTANCE/PERFORMANCE MARCHÉ

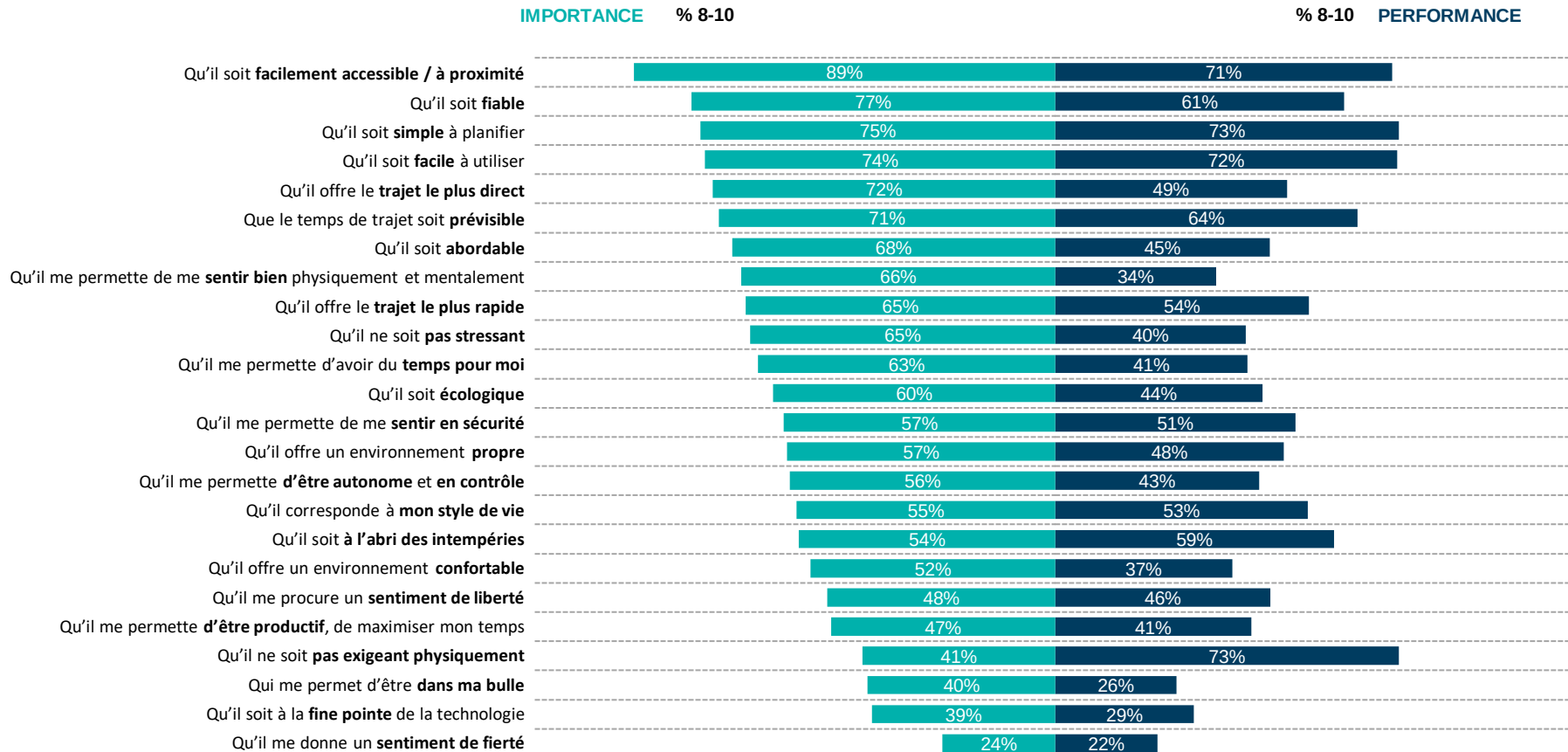
SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL



Base : répondants du segment 2 dont le mode de transport principal est la marche (n = 76)

IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL

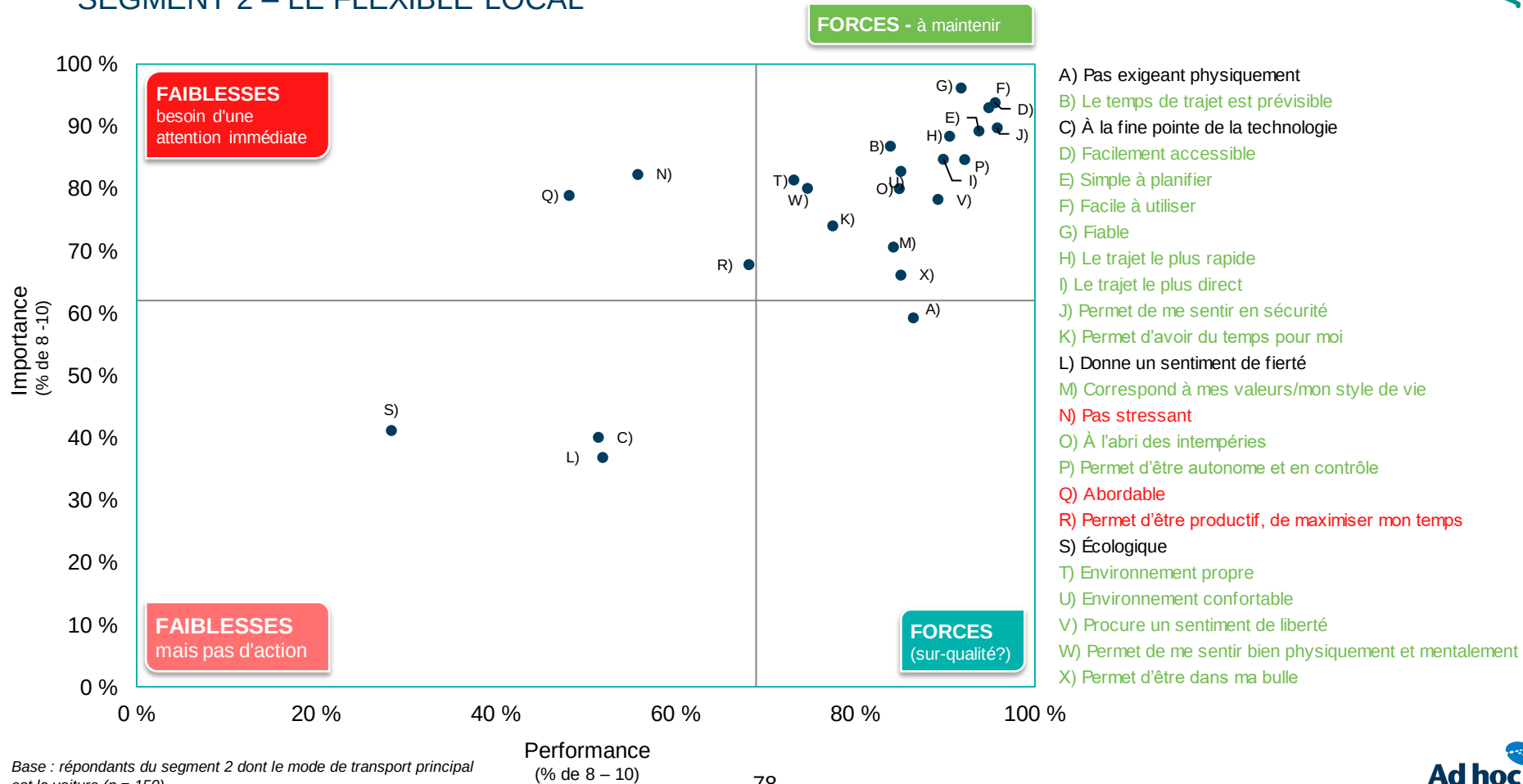


Base : répondants du segment 2 dont le mode de transport principal est le transport collectif (un Mode ou une combinaison de Modes : bus, métro et/ou train, REM) (n = 57)



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

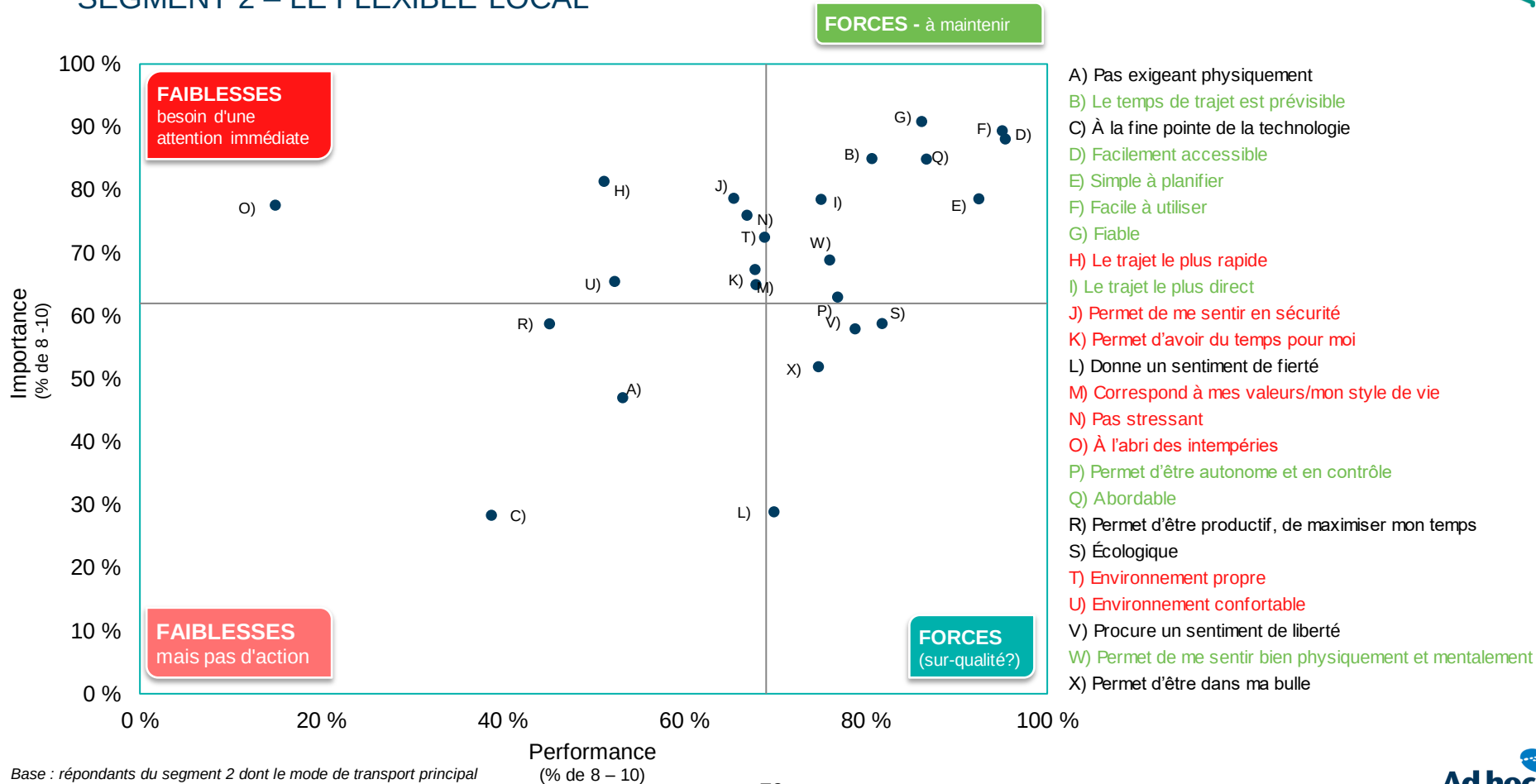
SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL





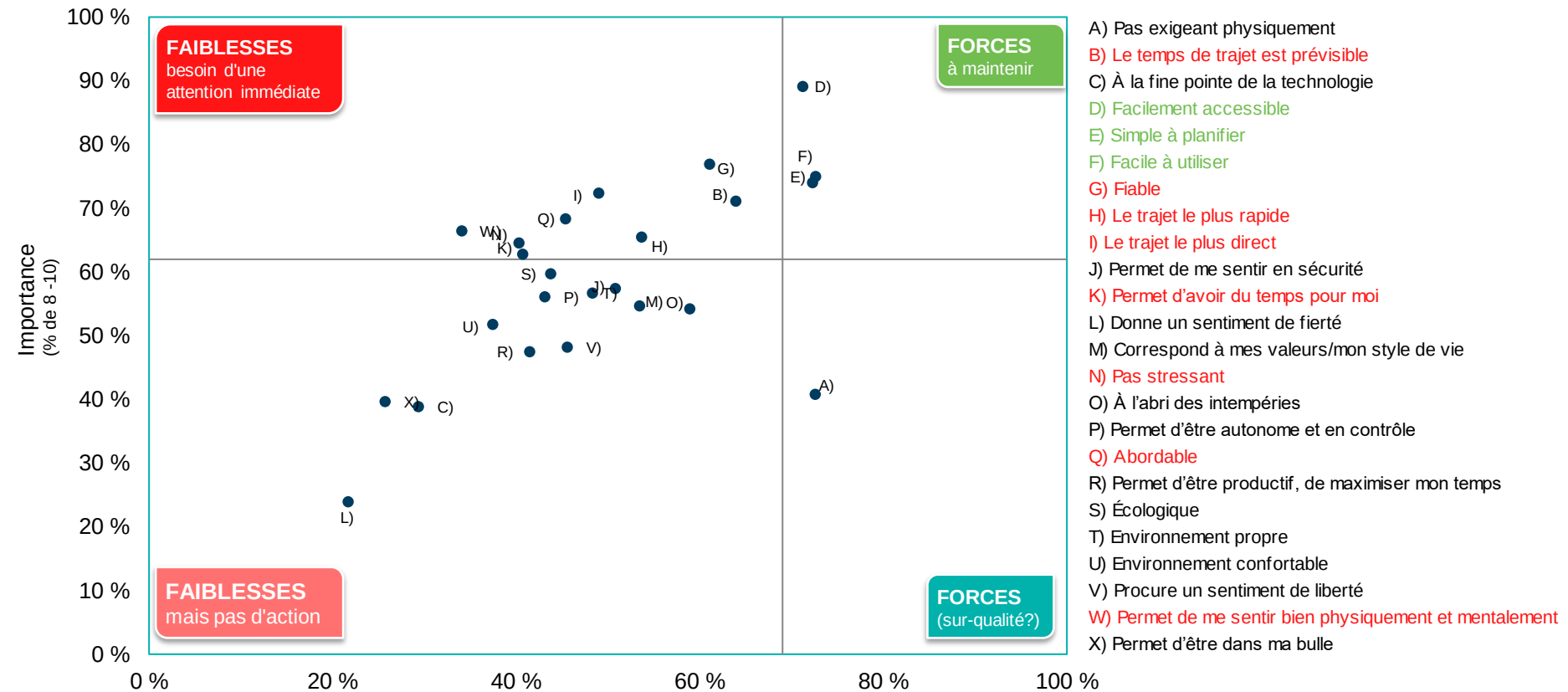
L'IMPORTANCE/PERFORMANCE MARCHÉ

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

SEGMENT 2 – LE FLEXIBLE LOCAL



Base : répondants du segment 2 dont le mode de transport principal est le transport collectif (bus, métro et/ou train) (n = 57)



L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

Segment 3

7 %

de la population
du territoire de
l'ARTM

Les indices (100) présentés indiquent les différences avec le **total** :

- Un indice supérieur à 100 signifie que le résultat est supérieur à l'ensemble des répondants et au-dessus de 120, l'indice est mis en **vert**. Par exemple, un indice de 120 signifie que le résultat est 20 % plus élevé que celui de l'ensemble des répondants;
- Un indice inférieur à 100 signifie que le résultat est inférieur à l'ensemble des répondants et en deçà de 80, l'indice est mis en **rouge**. Par exemple, un indice de 80 signifie que le résultat est 20 % moins élevé que celui de l'ensemble des répondants.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

Des étudiants branchés, utilisant le plus grand nombre de modes de transport sur une base régulière

Profil sociodémographique

- Ce segment se compose d'**étudiants** (100 %; I = 1 351), majoritairement inscrits à **temps plein** (87 %) et âgés de **moins de 25 ans** (78 %; I = 787 – âge moyen 23 ans). Compte tenu de ceci, il n'est pas surprenant de constater que **plus d'un tiers** d'entre eux a un **revenu familial inférieur à 30 000 \$ par année** (37 %; I = 285).
- Quatre sur dix habitent en **couple** (40 %; I = 63), un quart chez leurs **parents** (24 %; I = 743) et près d'un sur cinq en **colocation** (17 %; I = 320). Ils résident surtout dans le **centre de l'agglomération de Montréal** (39%; I = 132) et dans l'Ouest de l'île (19 %; I = 151). À noter que les membres de ce segment sont significativement **moins présents dans les couronnes** (22 %; I = 75) et dans l'**Est de Montréal** (3 %; I = 45). En outre, près de **deux tiers** sont **locataires** (64 %; I = 147).
- On observe également une proportion **plus élevée d'immigrants dans ce segment** (24 %; I = 164) – fort probablement des étudiants étrangers, dont la **moitié** (52 %; I = 288) vit au Canada depuis moins de 5 ans. Par conséquent, une **proportion plus importante** parmi ce segment **n'a pas le français comme langue maternelle** (33 %; I = 202).
- Ce segment est le **plus technologique**. **Pratiquement tous** ses membres (93 %; I = 106) sont **actifs sur plusieurs réseaux sociaux** et sont **plus enclins que la moyenne** à utiliser des **applications mobiles de gestion de déplacements** (89 %; I = 109), y compris celles spécifiques au transport collectif comme **Transit** (45 %; I = 289) et **Chrono** (30 %; I = 261). Plus de la moitié d'entre eux se déclarent à l' (56 %; I = 116) et se voient comme une **référence technologique** pour leur entourage (53 %; I = 130). De plus, ils sont nettement **plus convaincus** que la population générale que les **avancées technologiques** contribueront à **améliorer la mobilité** dans la région métropolitaine à l'avenir (86 %; I = 107). Cependant, bien que leur intérêt pour la technologie soit élevé, leur **possession d'appareils technologiques** est **similaire ou inférieure** à la moyenne, ce qui s'explique par leurs revenus relativement modestes.

Besoins et habitudes de mobilité

- Les membres de ce segment se **déplacent en moyenne 3,2 jours par semaine** pour **les études ou le travail** (I = 100), principalement aux **heures de pointe** (matin ou soir : 93 %; I = 110 / matin et soir : 68 %; I = 99).
- La **plupart** d'entre eux **étudient** dans la **région où ils résident** (77 %; I = 118), avec **plus de la moitié** dans l'agglomération de **Montréal** (58 %; I = 130). Ainsi, **près de sept sur dix** déclarent que les **transports en commun** sont **aussi accessibles** depuis leur **domicile** que depuis leur **lieu d'études** (68 %; I = 100). Par ailleurs, l'**accessibilité** aux transports en commun a joué un **rôle crucial** dans le **choix de résidence** pour bon nombre d'entre eux (tout à fait d'accord : 50 %; I = 165). De plus, une **proportion significative** possède une **carte OPUS** (77 %; I = 159), qu'ils chargent généralement **d'un titre longue durée** (58 %).
- Sans surprise, le **TC** est de loin de **mode de transport principal** le plus utilisé au sein de ce segment (48 %; I = 266), notamment le **métro** (20 %; I = 265) et l'**autobus** (16 %; I = 299). La **voiture**, bien que **sous-utilisée** par rapport à la moyenne, est le mode de transport **principal** de **près de trois sur dix** (28 %; I = 46). Finalement, **15 %** (I = 104) se **déplacent principalement à pied**. À noter que le **covoiturage** comme mode de transport principal est surreprésenté au sein de ce segment (4 %; I = 200).
- Ce segment utilise en **moyenne 5,2 modes de transport par mois** (I = 162), dont **1,4 mode durable payant** (I = 196), faisant de lui le **plus multimodal**. D'ailleurs, les membres de ce segment sont proportionnellement plus **nombreux à être inscrits à un service de covoiturage, d'autopartage et/ou de vélopartage** (22 %; I = 156) et, par le fait même de les utiliser. À noter que **plusieurs** affirment **modifier leurs modes de transport selon la saison** (46 %; I = 133).

En bref...

Étudiants **100%**
(7 %)

Âgés de moins de 25 ans **78%**
(10 %)

Se déplacent dans l'agglomération de Montréal **78%**
(52 %)

TC accessible du domicile ET du travail / études **68%**
(68 %)

Inscrits à un service de mobilité durable autre que le TC **22%**
(14 %)

Mode principal :

TC **48%**
(18 %)

Voiture **28%**
(61 %)

Marche **15%**
(14 %)

Covoiturage **4%**
(2 %)

5,2 modes de transport utilisés par mois
(3,2)

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 3 - L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

De nature anxieuse, ils sont à la recherche de plus d'heures dans la journée pour accomplir ce qui est attendu d'eux

Les attitudes et critères de choix

- Les membres de ce segment se démarquent par un plus important sentiment de **manque de temps** pour accomplir leurs obligations (totalement d'accord : 32 % ; I = 145) et **d'anxiété** (totalement d'accord : 26 % ; I = 160) que la moyenne. Ils sont également **plus susceptibles** que les autres segments de se sentir **agacés** lorsqu'on **ne respecte pas leur espace personnel** (totalement d'accord : 39 % ; I = 115), à être ouverts face aux **nouvelles expériences** (totalement d'accord : 22 % ; I = 131) ainsi qu'à être à **l'affût des nouvelles tendances** (totalement d'accord : 17 % ; I = 171).
- Bien que de façon générale, ils accordent moins d'importance aux différents critères lors du choix d'un mode de transport que les autres segments, ces derniers ont tendance à **valoriser** l'aspect **abordable** (8-10/10 : 83 % ; I = 100), la **fiabilité** (82 % ; I = 90), la **facilité d'accès** (79 % ; I = 90), la **simplicité de planification** (77 % ; I = 89), la **prévisibilité** (74 % ; I = 87) et la **facilité d'utilisation** (73 % ; I = 83) entre autres.

78% Manquent de temps pour accomplir leurs obligations

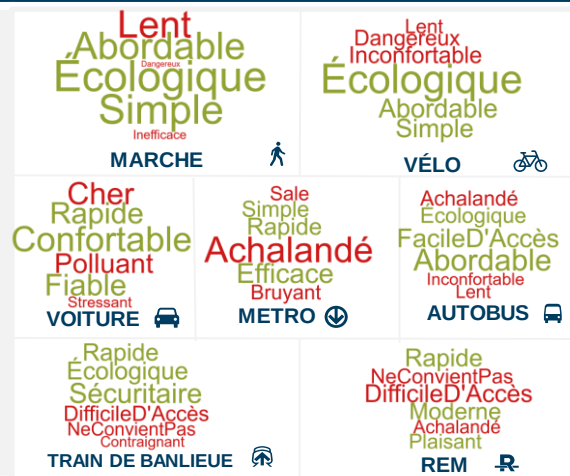
Recherchent un mode de transport :

- ✓ Abordable
- ✓ Fiable
- ✓ Accessible

Bien qu'ils ont une perception plus positive des différents modes de transport, ces derniers n'arrivent pas tout à fait à combler leurs attentes – particulièrement le TC

Les perceptions des modes de transport

- La **marche** est le mode de transport qui dégage les **impressions les plus positives** (98 % ; I = 106); elle est principalement perçue comme étant **écologique** (59 % ; I = 113), **simple** (56 % ; I = 135) et **abordable** (52 % ; I = 136). En outre, c'est le mode de transport **qui répond le mieux aux attentes** les plus importantes de ses usagers principaux [voir p. 102]. En contrepartie, sa **lenteur** (52 % ; I = 138) et son **inefficacité** (17 % ; I = 144) sont des **freins importants** pour des individus qui courent après leur temps.
- La **voiture** est aussi perçue **très positivement** (96 % ; I = 102), notamment en raison de son **confort** (60 % ; I = 118), de sa **fiabilité** (52 % ; I = 138) et de sa **rapidité** (51 % ; I = 120). Toutefois, à cause de son **coût élevé** (53 % ; I = 186) et de son **impact environnemental négatif** (47 % ; I = 142), les individus de ce segment la **perçoivent plus négativement** que la moyenne (77 % ; I = 157). Ceci dit, elle **convient** relativement bien au **style de vie et aux besoins** de ses usagers principaux [voir p. 101].
- Bien que le **transport en commun** soit globalement **mieux perçu** dans ce segment que dans les autres, il est **plus critiqué** comparativement aux autres modes de transport. Ceci peut s'expliquer par le fait que **ces modes ne performant pas à la hauteur de la majorité des attentes** des usagers principaux. La **fiabilité** insuffisante, les **tarifs élevés** et le **manque de propreté** sont les principales lacunes [voir pp. 97-100].



LE PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

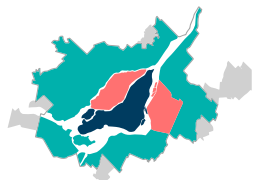
RÉGION

Agglomération de Montréal :

■ Centre-ville	9 %	↑	(292)
■ Centre	31 %		(114)
■ Est	3 %	↓	(45)
■ Ouest	19 %	↑	(151)

Agglomération de

Longueuil	8 %		(79)
Laval	9 %		(80)
Courette nord	12 %	↓	(75)
Courette sud	9 %		(75)



SEXE



53 %	45 %
(103)	(93)
Autre 2 %	(285)

ÂGE

18-24 ans	78 %	↑	####
25-34 ans	17 %		(97)
35-49 ans	5 %	↓	(19)
50-64 ans	1 %	↓	(2)
65 ans et plus	0 %	↓	(0)
Moyenne : 23 ans			(48)

LANGUE PARLÉE À LA MAISON



PROPRIÉTAIRE/LOCATAIRE



COMPOSITION DU MÉNAGE

Seul	13 %	↓	(61)
Seul avec enfant(s)	6 %		(86)
Couple sans enfant	17 %	↓	(59)
Couple avec enfant(s)	23 %	↓	(67)
Avec un/deux parent(s)	24 %	↑	(743)
Avec d'autres personnes	17 %	↑	(320)
Nbre de personnes (moy.) :	3,1		(119)

OCCUPATION PRINCIPALE

Étudiant	100 %	↑	(1351)
----------	-------	---	--------

PRÉSENCE D'ENFANTS DANS LE MÉNAGE (MOINS DE 18 ANS)



29 % ↓
(70)

Moins de 5 ans	5 %	↓	(39)
Entre 6 et 11 ans	4 %	↓	(31)
Entre 12 et 18 ans	15 %		(97)



Nés au Canada

76 % ↓
(89)

MOBILITÉ RÉDUITE



Mobilité réduite

14 %	(105)
12 %	(110)
3 %	(87)

TYPE DE LIMITATION

Limitation physique	43 %	(60)
Limitation visuelle	12 %	(151)
Limitation auditive	2 %	(27)
Autres	26 %	(122)

Base : répondants à mobilité réduite (n = 26*)

ÉDUCATION

Primaire/secondaire	24 %	↓	(68)
Collégial	48 %	↑	(140)
Universitaire	28 %		(92)

REVENU DU MÉNAGE

Moins de 30 000 \$	37 %	↑	(285)
Entre 30 000 et 59 999 \$	20 %		(83)
Entre 60 000 et 149 999 \$	31 %	↓	(64)
150 000 \$ et plus	12 %		(85)

Base : ensemble du segment 3 (n = 309)

LE PROFIL TECHNOLOGIQUE

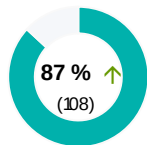
SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

TÉLÉPHONE INTELLIGENT



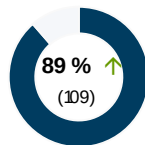
89 % (101)
possèdent un
téléphone intelligent

PLAN DE DONNÉES



87 % (108)
ont un plan de
données

APPLICATIONS



89 % (109)
utilisent une
application mobile pour
planifier les
déplacements

A utilisé l'application au cours des 6 derniers mois



30 % ↑ (261)
Chrono



44 % ↑ (142)
Plans d'Apple



4 % (163)
Moovit



74 % (102)
Google Maps



31 % ↑ (155)
Uber



29 % (94)
Waze



45 % ↑ (289)
Transit

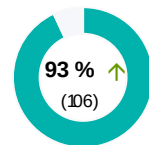


7 % (78)
Taxi



3 % (116)
Citymapper

RÉSEAUX SOCIAUX



93 % (106)
ont un compte sur
les réseaux sociaux

Possède un compte...



Facebook

84 %
(103)



Compte X

31 % ↑
(134)



Instagram

79 % ↑
(156)



LinkedIn

55 % ↑
(146)



Tik Tok

61 % ↑
(242)

INDICE TECHNOLOGIQUE

■ Faible ■ Moyen ■ Élevé



TABLETTE



54 % ↓ (89)
possèdent une
tablette

VÉHICULE INTELLIGENT



10 % ↓ (69)
possèdent un véhicule
intelligent (connecté
au Web)

MONTRE INTELLIGENTE



35 % (111)
possèdent
une montre intelligente

L'indice technologique est composé à partir de 21 variables basées sur des aptitudes et l'usage de différentes technologies (consulter la liste de variables à la p.6). Les réponses à ces variables ont été recodées en 3 points. Une fois la somme de l'indice obtenue, la catégorisation s'est faite à partir d'une analyse K-Mean, où les répondants ont été classés en 3 groupes (faible, moyen et élevé).

LE PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

LIEU DU DÉPLACEMENT POUR LE TRAVAIL ET LES ÉTUDES



Agglomération de Montréal :

■ Centre-ville	42 % ↑	(168)
■ Centre	21%	(121)
■ Est	8 %	(89)
■ Ouest	7 % ↓	(56)

Agglomération de :

Longueuil	5 %	(74)
Laval	4 % ↓	(51)
Couironne nord	11%	(114)
Couironne sud	2 % ↓	(23)
Ailleurs	0 % ↓	(0)
Variable	0 % ↓	(0)

DÉPLACEMENTS DÉTAILLÉS (ORIGINE-DESTINATION)

Montréal centre/C-v* vers Montréal centre/C-v	38 % ↑	(162)	Laval vers Montréal centre/C-v	5 %	(148)
Montréal centre/CV vers reste de l'île	3 %	(57)	Laval vers Laval	3 %	(75)
Montréal centre/CV vers extérieur de l'île	0 % ↓	(0)	Laval vers ailleurs	2 %	(58)
Montréal est vers Montréal centre/C-v	3 %	(89)	Couironne nord vers Montréal centre/C-v	3 %	(97)
Montréal est vers Montréal est	1 % ↓	(33)	Couironne nord vers Couironne nord	10 %	(124)
Montréal est vers ailleurs	0 % ↓	(0)	Couironne nord vers ailleurs	1 % ↓	(18)
Montréal ouest vers Montréal centre/C-v	8 % ↑	(211)	Couironne sud vers Montréal centre/C-v	4 %	(124)
Montréal ouest vers Montréal ouest	5 %	(98)	Couironne sud vers Couironne sud	2 % ↓	(37)
Montréal ouest vers ailleurs	0 % ↓	(12)	Couironne sud vers ailleurs	5 %	(97)
Longueuil vers Montréal centre/C-v	4 %	(111)			
Longueuil vers Longueuil	5 %	(103)			
Longueuil vers ailleurs	1 % ↓	(30)			

*Centre-ville



Total vers
Montréal
centre/CV

63 % ↑
(149)

Vit et se déplace aux mêmes endroits	77%	(118)
Vit et se déplace à des endroits différents	23% ↓	(66)

Base : travailleur ou étudiant qui s'est déplacé au moins 1 fois au cours des 2 derniers mois (n = 286)

LES ATTITUDES

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

		■ Plutôt d'accord	■ Totalem d'accord	D'accord	
Environnement	Je crois qu'il est important que chacun fasse sa part pour réduire la pollution / les émissions de gaz à effet de serre.	38 %↓	43 %	80 %↓	(88)
Image et valeurs	Dans la vie, je valorise la ponctualité et la fiabilité .	39 %	44 %↓	83 %↓	(89)
	Je suis agacé lorsque les autres ne respectent pas mon espace personnel / ma bulle.	41 %↓	39 %↑	80 %↓	(94)
	J'aurais besoin de plus d'heures dans une journée pour réussir à faire toutes les choses qui sont attendues de moi.	46 %↑	32 %↑	78 %↑	(136)
	Je fais attention à la façon dont je dépense mon argent .	46 %	32 %↓	78 %↓	(89)
	Je suis le genre à tout planifier . Je n'aime pas quand les choses sont laissées au hasard.	49 %	27 %	76 %	(100)
	Je me sens inconfortable dans des endroits qui ne sont pas totalement propres .	47 %	27 %	74 %	(94)
	Je suis une personne de nature anxieuse .	41 %↑	26 %↑	67 %↑	(132)
	Je fais souvent des activités / choses sur le coup de l'impulsion .	54 %↑	12 %	66 %↑	(137)
	Je donne du temps pour les causes qui me tiennent à cœur (bénévolat).	29 %	10 %	39 %	(94)
Mode de vie actif	Je préfère les activités qui me permettent d'être actif plutôt que celles qui sont passives.	49 %	17 %	65 %↓	(92)
Ouverture	J'aime essayer de nouvelles choses ou vivre de nouvelles expériences .	56 %	22 %↑	78 %↑	(107)
	Je me considère à l'affût des nouvelles modes et tendances .	39 %	17 %↑	56 %↑	(116)
Technologie	Je crois que les développements technologiques mèneront à une meilleure mobilité au sein de la grande région de Montréal dans l'avenir.	53 %↓	33 %↑	86 %↑	(107)
	Mon entourage me demande souvent conseil au sujet des nouvelles technologies .	45 %↑	8 %	53 %↑	(130)

Base : ensemble du segment 3 (n = 309)

LE PROFIL LIÉ AUX TRANSPORTS

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

PERMIS DE CONDUIRE



Voiture
79 % ↓
(90)



Moto
5 %
(65)



Cyclomoteur
79 % ↓
(90)

NOMBRE DE VÉHICULES MOTORISÉS DANS LE MÉNAGE



79 % ↓ possèdent au moins un véhicule motorisé dans le ménage
(93)

Moyenne : 1,7 véhicule
(123)

NOMBRE DE VOITURES DANS LE MÉNAGE



77 % ↓ possèdent au moins une voiture dans le ménage
(91)

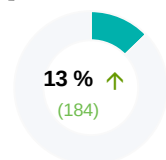
Moyenne : 1,6 voiture
(117)

MODES ALTERNATIFS

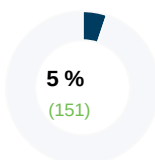
Inscrits à un service de...

22 % ↑ (156) sont inscrits à un service de mobilité durable autre que TC

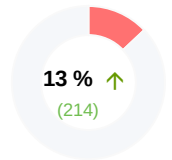
18 % ↑ (158) sont inscrits à un service de partage/co-voiturage



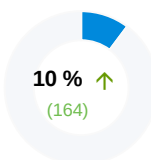
Communauto



Autre service de
partage de voiture
(Turo, LocoMotion, etc.)



Covoiturage
(Amigo Express,
Poparide, etc.)



Vélopartage

VÉHICULES ÉLECTRIQUES



20 % (118) possèdent au moins un véhicule électrique dans le ménage



Voiture
14 % ↑
(158)



Vélo
5 %
(75)



Trottinette
6 %
(147)



Moto
0 %
(0)

CARTES / VIGNETTES (% possède)



Une carte OPUS

77 % ↑

(159)



Une vignette de stationnement

15 % ↑

(169)



Une carte de crédit

80 % ↓

(87)



Une carte de débit

95 % ↓

(97)

L'ACCÈS AU TRANSPORT

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

ACCÈS DU DOMICILE ET/OU DU LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES



Transport collectif



Station de BIXI



Zone de service d'autopartage



Stationnement payant



Stationnement gratuit



Stationnement accès à un quai

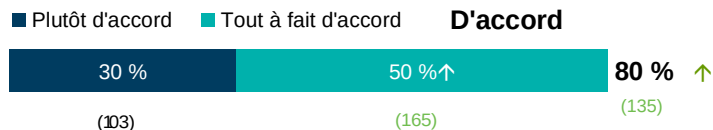


Stationnement payé par l'employeur

Domicile <u>ET</u> travail	68 % (100)	27 % ↑ (276)	8 % ↑ (211)	14 % ↑ (288)	s. o.	0 % (47)	s. o.
Domicile	89 % (99)	48 % ↑ (145)	26 % ↑ (146)	30 % ↑ (158)	74 % ↓ (91)	8 % (99)	s. o.
Travail/études	77 % ↑ (199)	43 % ↑ (245)	16 % ↑ (202)	52 % ↑ (247)	s. o.	4 % (134)	0 % ↓ (0)

Base : ensemble du segment 3 (n = 309)

IMPORTANCE DE L'ACCÈS AU TC DANS LE CHOIX DE LA RÉSIDENCE



Base : répondants du segment 3 ayant accès au transport collectif du domicile (n = 278)

LES TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF ACHETÉS LE PLUS SOUVENT

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

TYPE DE TITRE ACHETÉ LE PLUS SOUVENT

Abonnement annuel	6 %↓	(52)
4 mois	6 %↑	(628)
Mensuel	46 %↑	(298)
Hebdomadaire	5 %↑	(329)
Multipassages (10 passages)	15 %↓	(58)
2 passages	9 %↓	(47)
1 passage	3 %	(59)
Paiement en argent comptant	0 %↓	(15)
Paiement par carte bancaire lors du passage	0 %↓	(16)
Titre de courte durée (24 h, 3 jours, Soirée illimitée et Week-end illimité)	0 %↓	(8)
Autres	0 %↓	(0)

CATÉGORIE DE TITRE ACHETÉE LE PLUS SOUVENT

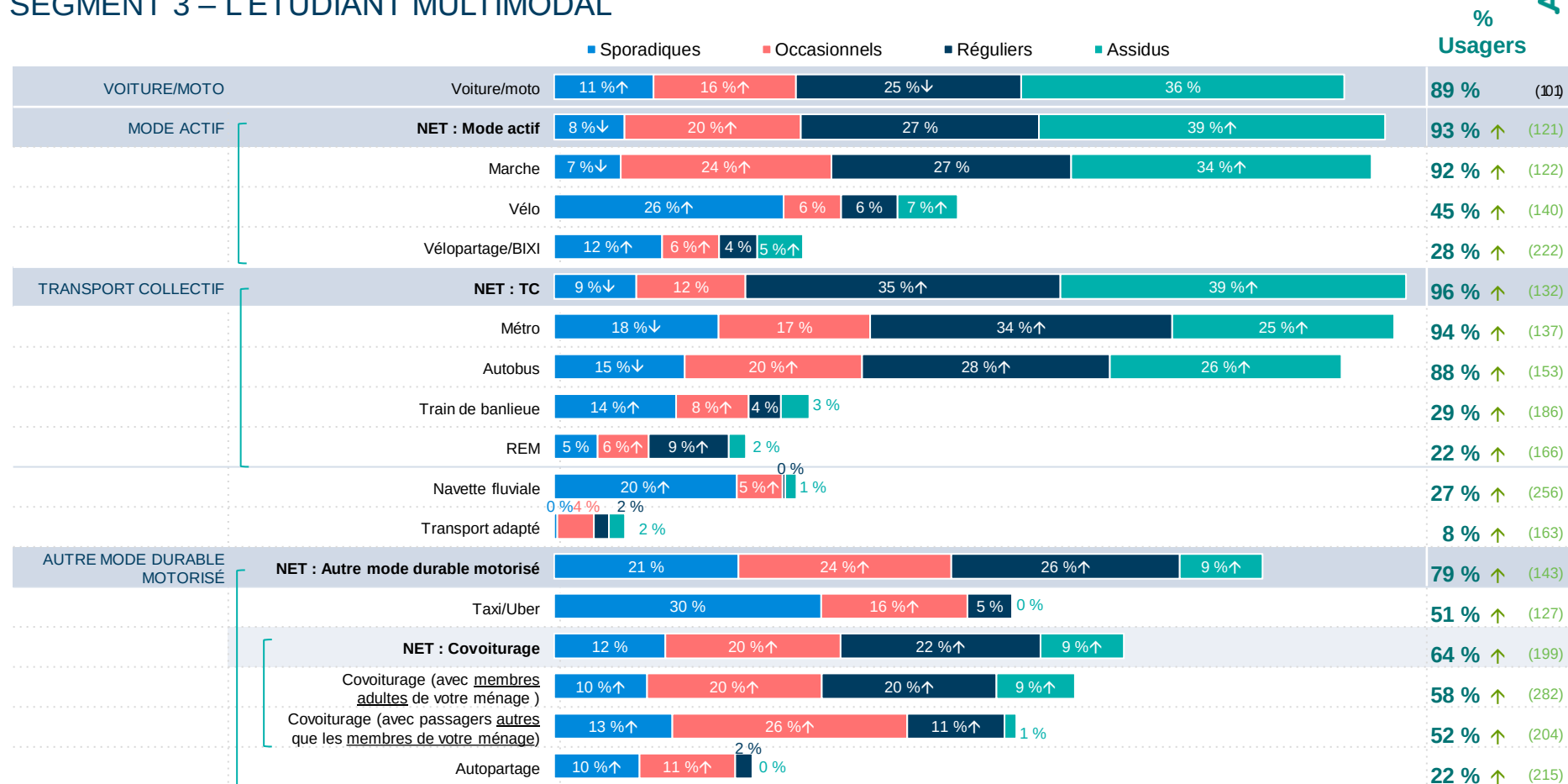
Tous modes A	57 %↑	(120)
Tous modes AB	16 %	(92)
Tous modes ABC	5 %	(83)
Tous modes ABCD	6 %↑	(206)
Bus	9 %	(80)
Bus Hors Territoire	1 %	(63)
Autres	6 %↓	(43)

Base : usagers du TC dans la dernière année (n = 294)



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

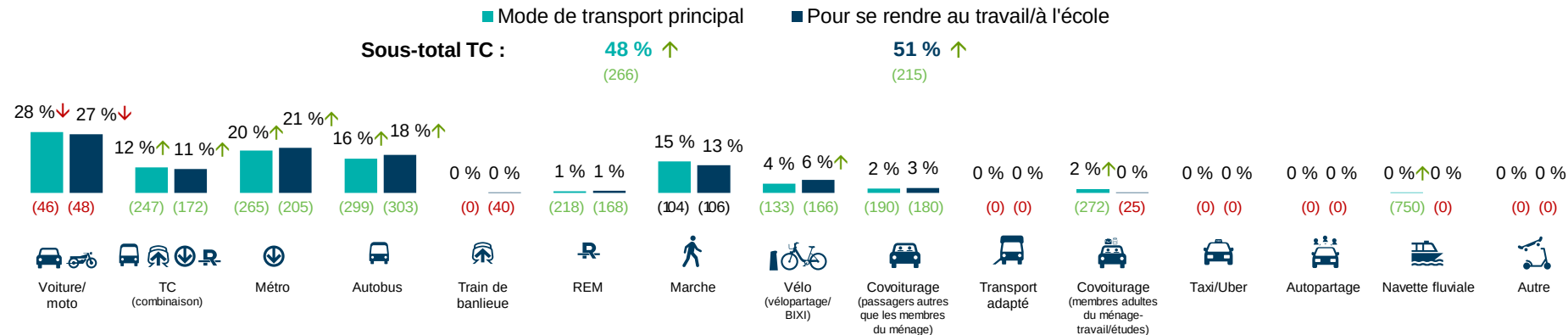
SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

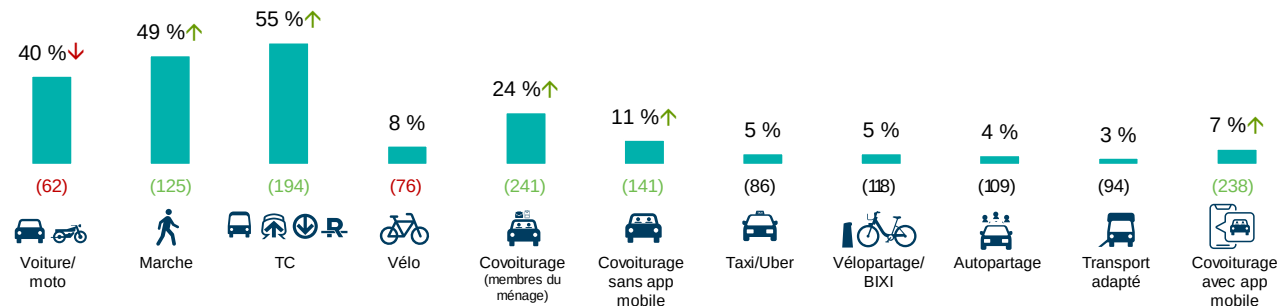
SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL EN GÉNÉRAL ET POUR SE RENDRE AU TRAVAIL/À L'ÉCOLE



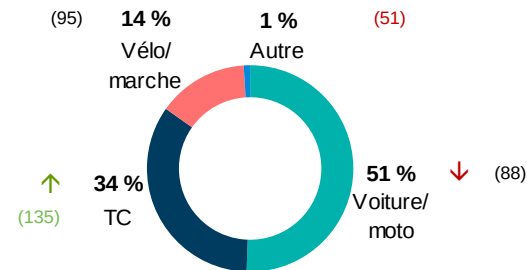
Bases : ■ ensemble du segment 3 (n = 309) / ■ travailleur ou étudiant du segment 3 ayant utilisé un moyen de transport au moins une fois au cours du dernier mois (n = 309)

PROBABILITÉ D'UTILISATION DES MODES SUR UNE BASE RÉGULIÈRE (% 8-10)



Bases : ensemble du segment 3 (n = 309)

MODE DE TRANSPORT PRÉFÉRÉ



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT (SUITE)

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

MULTIMODALITÉ

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT* UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS

5,2[↑] modes (162)
en moyenne

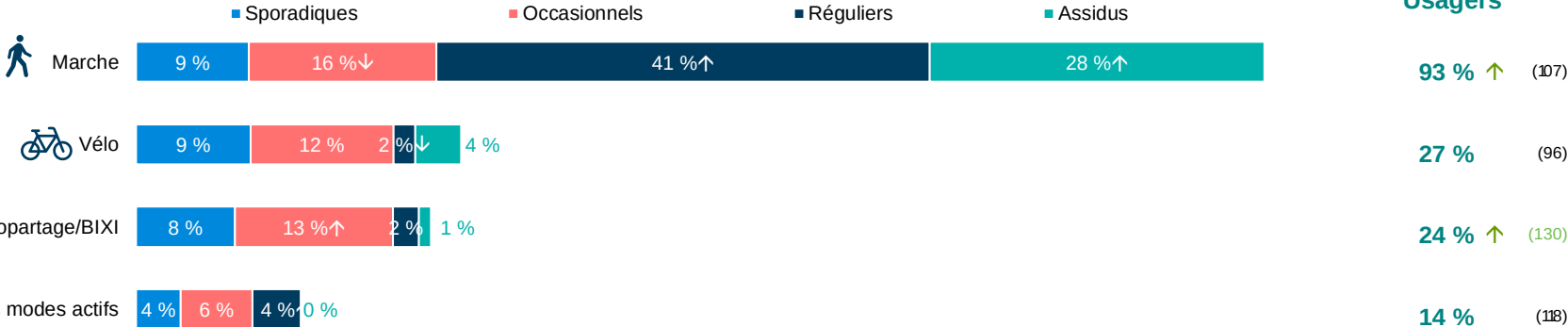
**Tous les modes du transport collectif sont comptés de façon individuelle*
Base : ensemble des répondants (n = 309)

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT DURABLE PAYANTS UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS**

1,4[↑] modes (196)
en moyenne

***TC, vélopartage, autopartage, taxi / Uber et covoiturage organisé à l'aide d'une application mobile*

UTILISATION DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE OU REVENIR D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF



UTILISATION DU STATIONNEMENT INCITATIF D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF

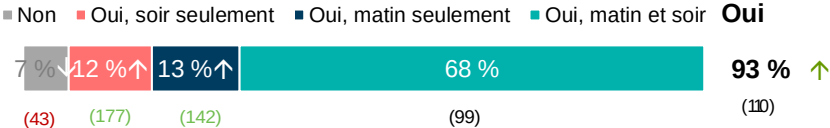


Base : utilise le transport collectif au moins une fois par mois – segment 3 (n = 250)

LES DÉPLACEMENTS D'UNE SEMAINE TYPE PARMI LES TRAVAILLEURS / ÉTUDIANTS

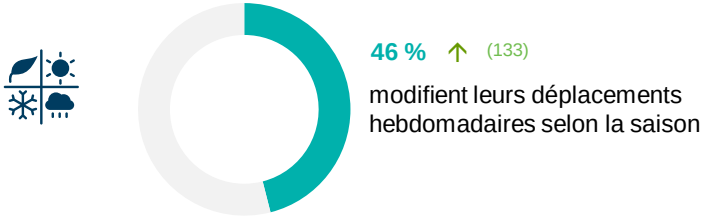
SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

HORAIRES DE DÉPLACEMENT – EN GÉNÉRAL HEURES DE POINTE



Base : travailleurs et étudiants du segment 3 qui se sont déplacés au cours des deux derniers mois –septembre et octobre 2023 (n = 286)

INFLUENCE DE LA SAISON SUR LES DÉPLACEMENTS



Base : travailleurs et étudiants du segment 3 qui se déplacent hebdomadairement (n = 282)

NOMBRE DE JOURS MOYEN DE DÉPLACEMENT PAR SEMAINE AU COURS DES 2 DERNIERS MOIS



Aucun (0)	13 %	(177)
Moins de 1 jour par semaine (mais au moins une fois au cours des 2 derniers mois)	2 %	(33)
1 jour par semaine	10 %	(118)
2 jours par semaine	6 %	(48)
3 jours par semaine	12 %	(116)
4 jours par semaine	21 %	(140)
5 jours ou plus par semaine	35 %	(92)

Base : travailleurs et étudiants du segment 3 (n = 309) **Moyenne :** **3,2 jours** (100)

87 % ↓ (94)

se sont déplacés au moins une fois au cours des 2 derniers mois

LA PERCEPTION DES MODES DE TRANSPORT

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

QUALIFICATIFS ASSOCIÉS AUX MODES



Métro (n = 161)

Positif	90 %	↑	(116)
Efficace	50 %	↑	(147)
Rapide	43 %		(119)
Simple	40 %	↑	(150)
Négatif	88 %	↑	(113)
Achalandé	65 %	↑	(135)
Bruyant	37 %	↑	(157)
Sale	36 %	↑	(134)



Autobus (n = 148)

Positif	89 %	↑	(137)
Abordable	47 %	↑	(176)
Facile d'accès	40 %		(112)
Écologique	33 %	↑	(177)
Négatif	61 %	↓	(76)
Achalandé	32 %	↓	(78)
Lent	28 %		(98)
Inconfortable	26 %		(105)



Train de banlieue (n = 169)

Positif	85 %	↑	(123)
Sécuritaire	51 %	↑	(197)
Écologique	45 %	↑	(182)
Rapide	44 %	↑	(180)
Négatif	77 %		(96)
Difficile d'accès	39 %		(95)
Ne convient pas -	34 %		(91)
Contraignant	27 %		(112)



REM (n = 162)

Positif	83 %	↑	(113)
Rapide	37 %		(122)
Moderne	35 %		(85)
Plaisant	31 %	↑	(203)
Négatif	81 %		(102)
Difficile d'accès	37 %	↓	(80)
Ne convient pas -	31 %		(93)
Achalandé	28 %	↑	(141)



Voiture (n = 159)

Positif	96 %		(102)
Confortable	60 %	↑	(118)
Fiable	52 %	↑	(138)
Rapide	51 %	↑	(120)
Négatif	77 %	↑	(157)
Cher	53 %	↑	(186)
Polluant	47 %	↑	(142)
Stressant	26 %	↑	(210)



Vélo (n = 149)

Positif	88 %	↑	(110)
Écologique	64 %	↑	(119)
Abordable	41 %		(121)
Simple	40 %	↑	(134)
Négatif	70 %		(103)
Inconfortable	36 %	↑	(141)
Dangereux	34 %		(114)
Lent	31 %		(116)



Marche (n = 163)

Positif	98 %	↑	(106)
Écologique	59 %		(113)
Simple	56 %	↑	(135)
Abordable	52 %	↑	(136)
Négatif	65 %	↑	(129)
Lent	52 %	↑	(139)
Inefficace	17 %	↑	(144)
Dangereux	11 %		(143)



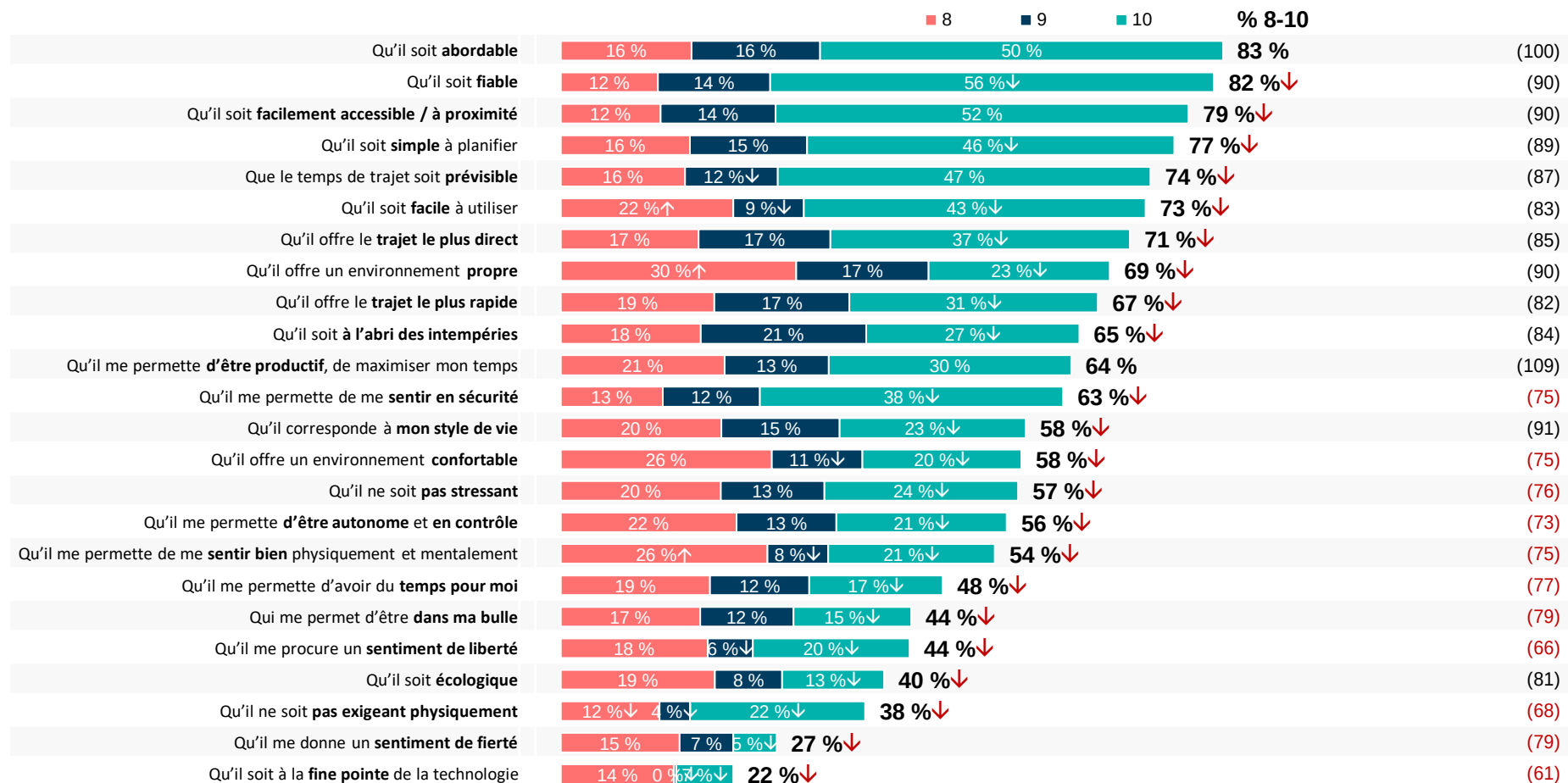
Navette fluviale (n = 125)

Positif	68 %		(105)
Relaxant	43 %	↑	(130)
Confortable	32 %	↑	(191)
Moderne	32 %	↑	(203)
Négatif	78 %		(96)
Difficile d'accès	47 %		(88)
Ne convient pas -	41 %		(99)
Lent	32 %		(100)

Base : répondants du segment 3 ayant été sélectionnés pour évaluer le mode de transport en question

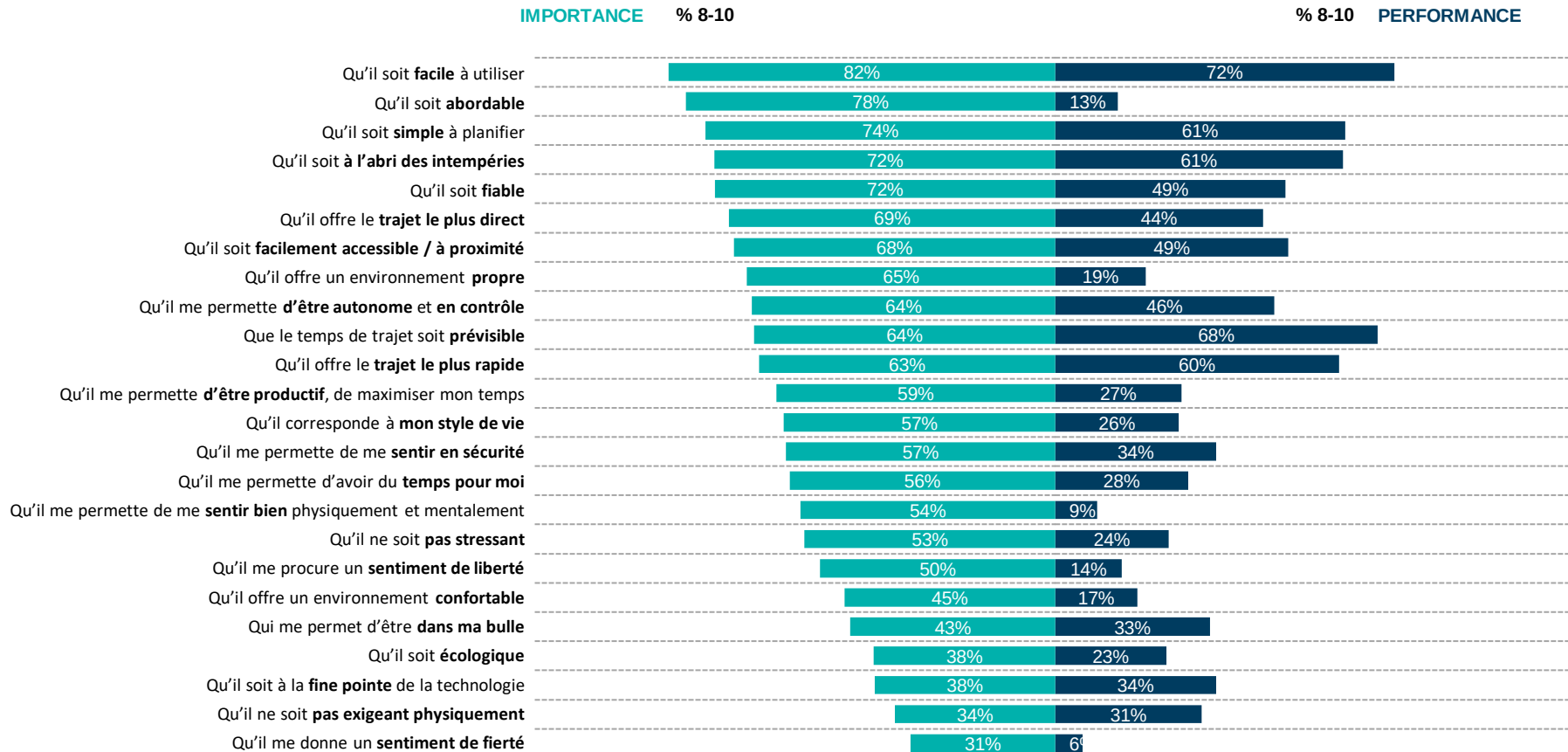
LES CRITÈRES DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL



IMPORTANCE/PERFORMANCE MÉTRO

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

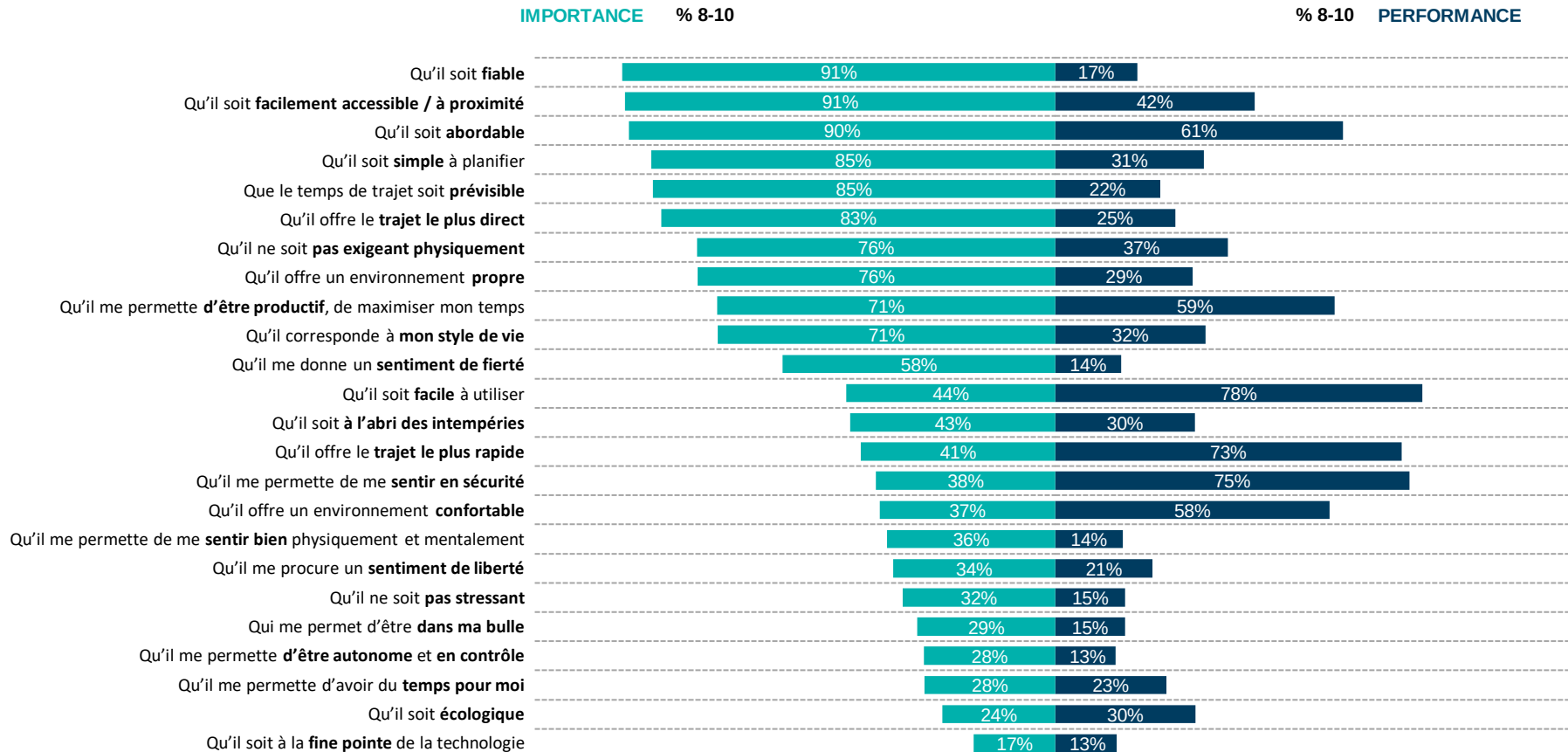


Base : répondants du segment 3 dont le mode de transport principal est le métro (n = 50)



IMPORTANCE/PERFORMANCE AUTOBUS

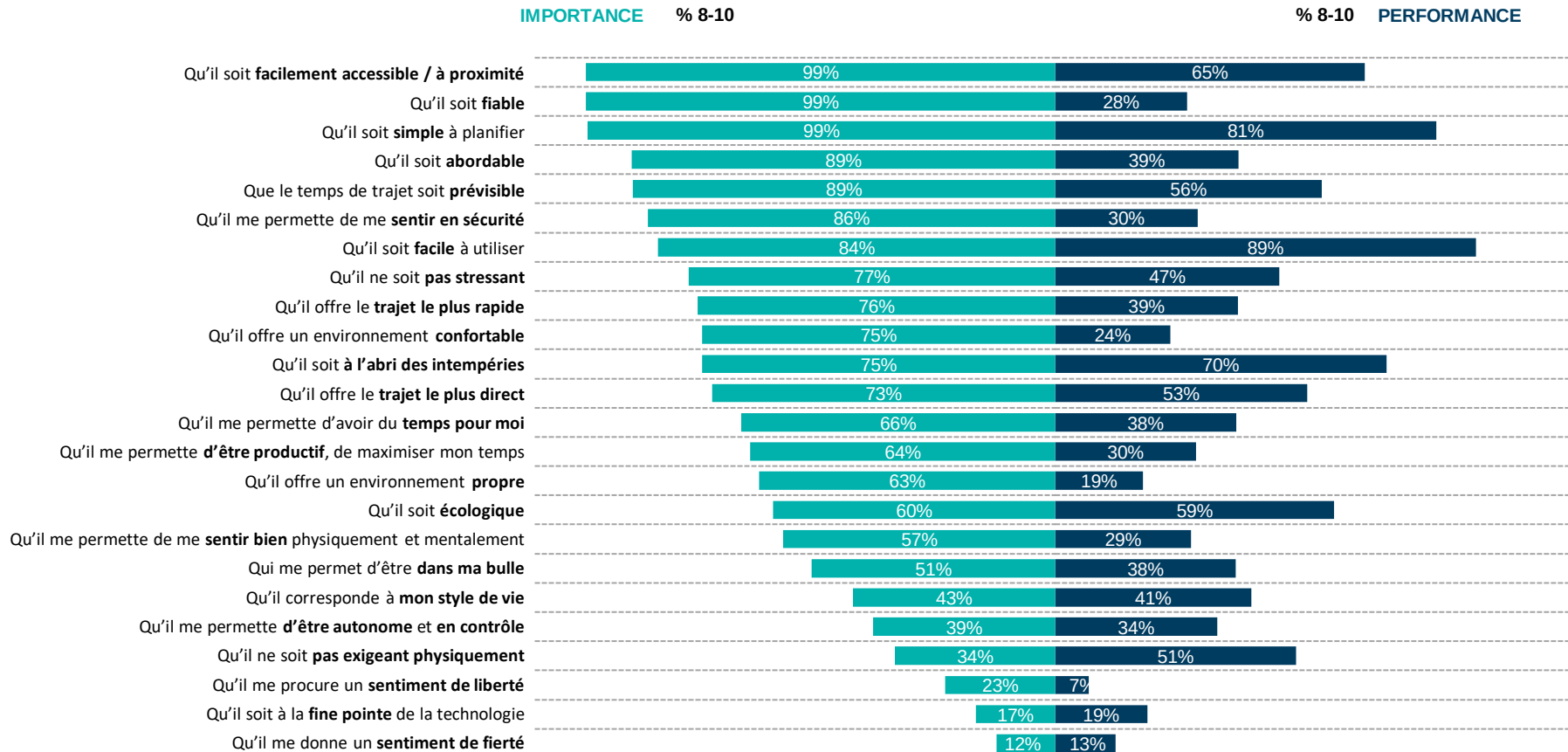
SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL



Base : répondants du segment 3 dont le mode de transport principal est le bus (n = 39)

IMPORTANCE/PERFORMANCE COMBINAISON DE TC

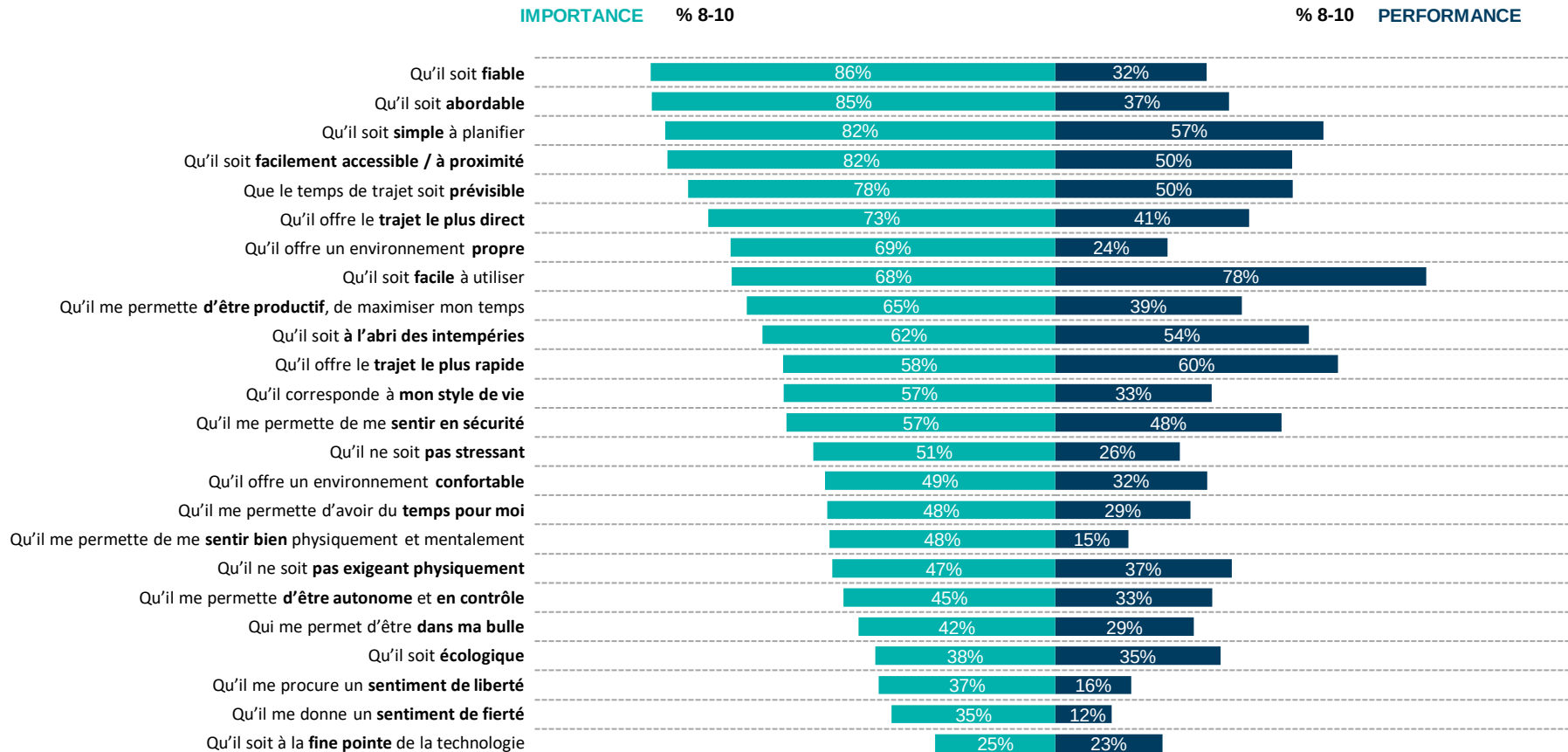
SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL



Base : répondants du segment 3 dont le mode de transport principal est une combinaison de TC (n = 41)

IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

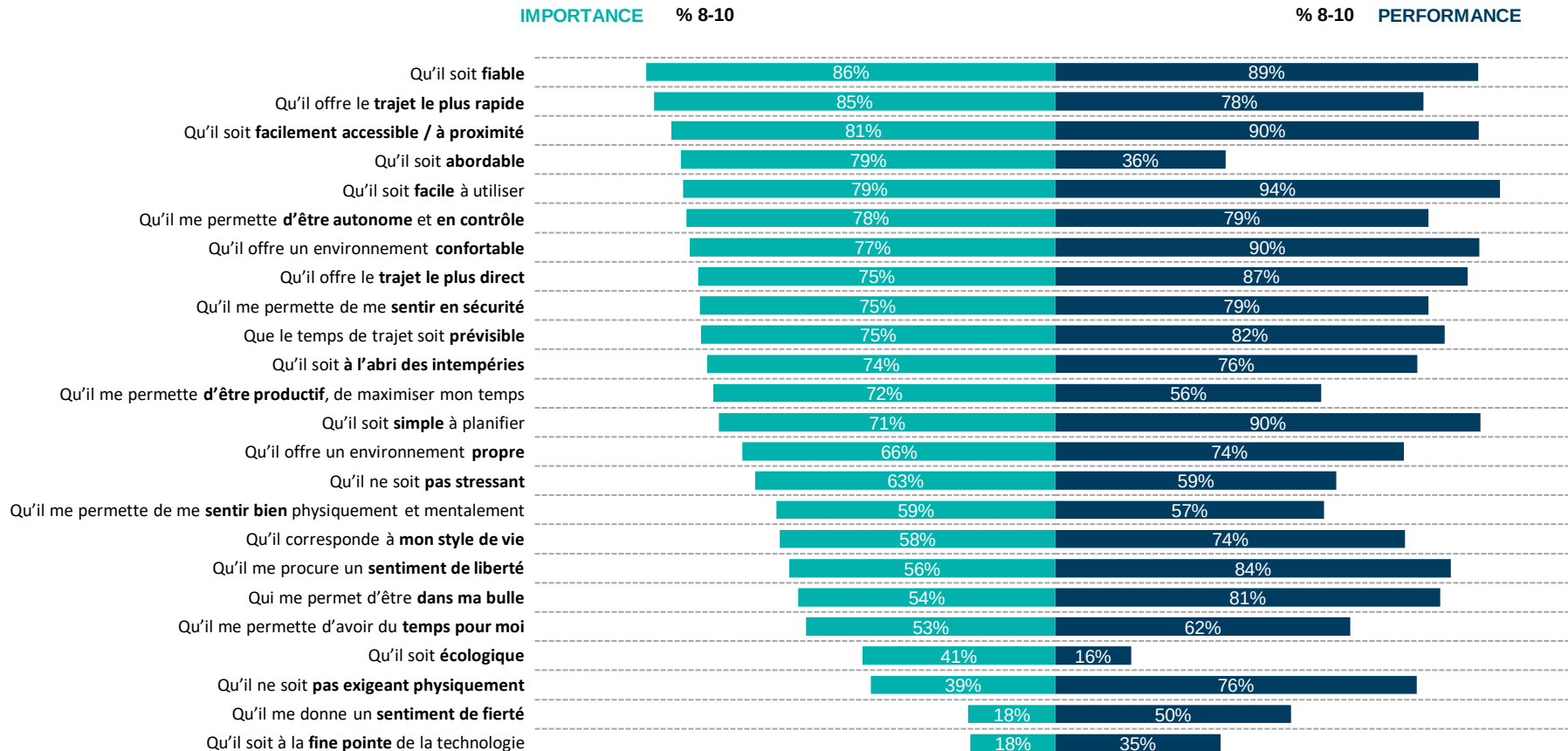


Base : répondants du segment 3 dont le mode de transport principal est le transport collectif (un Mode ou une combinaison de Modes : bus, métro et/ou train, REM) (n = 131)



IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

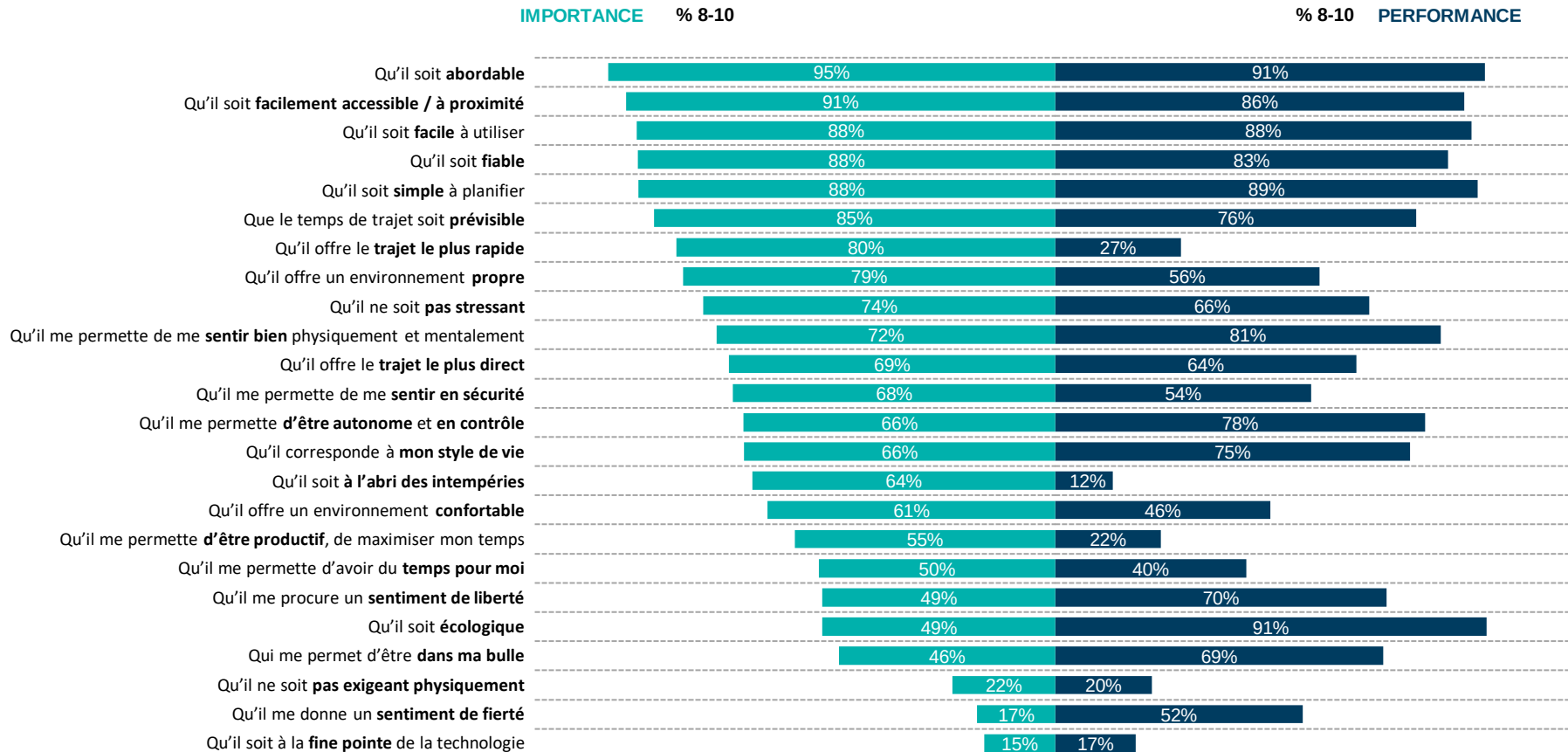


Base : répondants du segment 3 dont le mode de transport principal est la voiture (n = 116)



IMPORTANCE/PERFORMANCE MARCHÉ

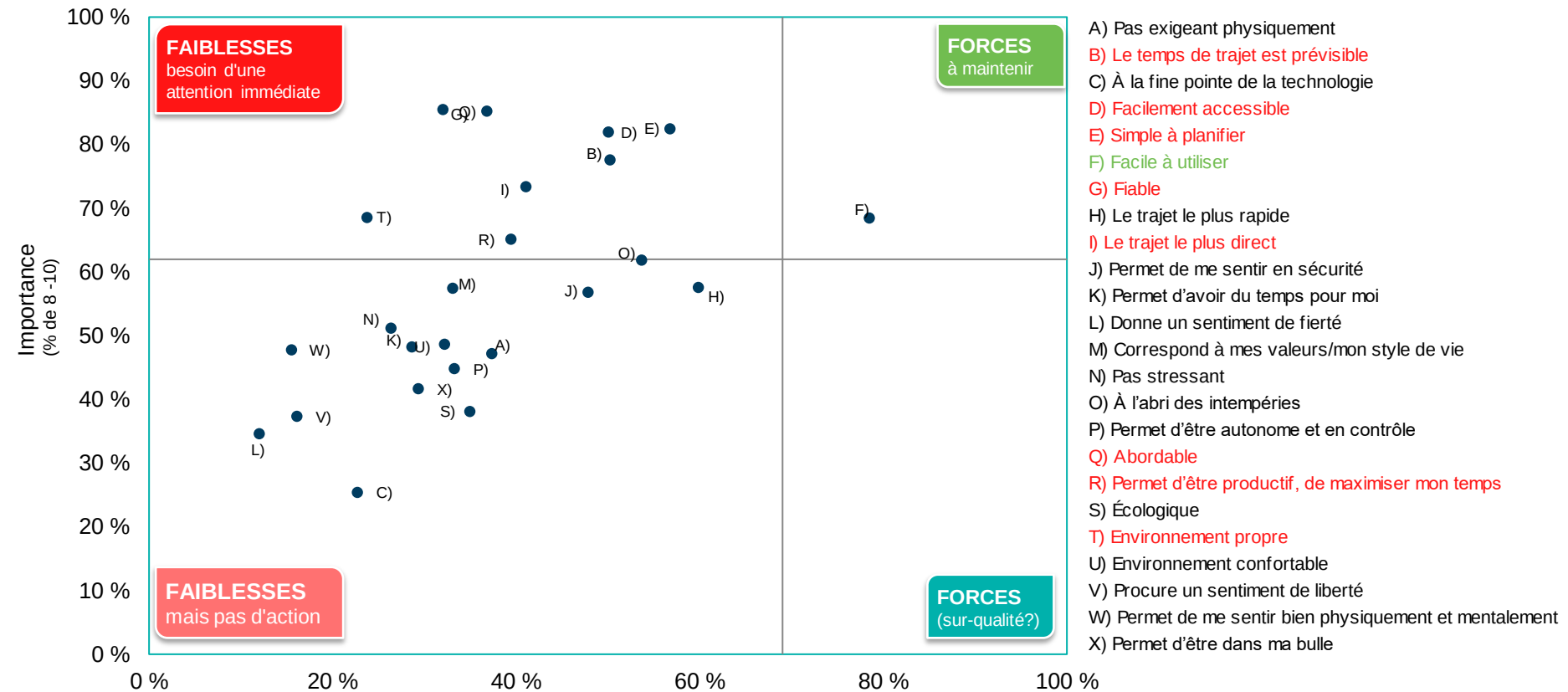
SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL



Base : répondants du segment 3 dont le mode de transport principal est la marche (n = 43)

L'IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL



Base : répondants du segment 3 dont le mode de transport principal est le transport collectif (bus, métro et/ou train) (n = 131)

L'IMPORTANCE/PERFORMANCE MÉTRO

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL

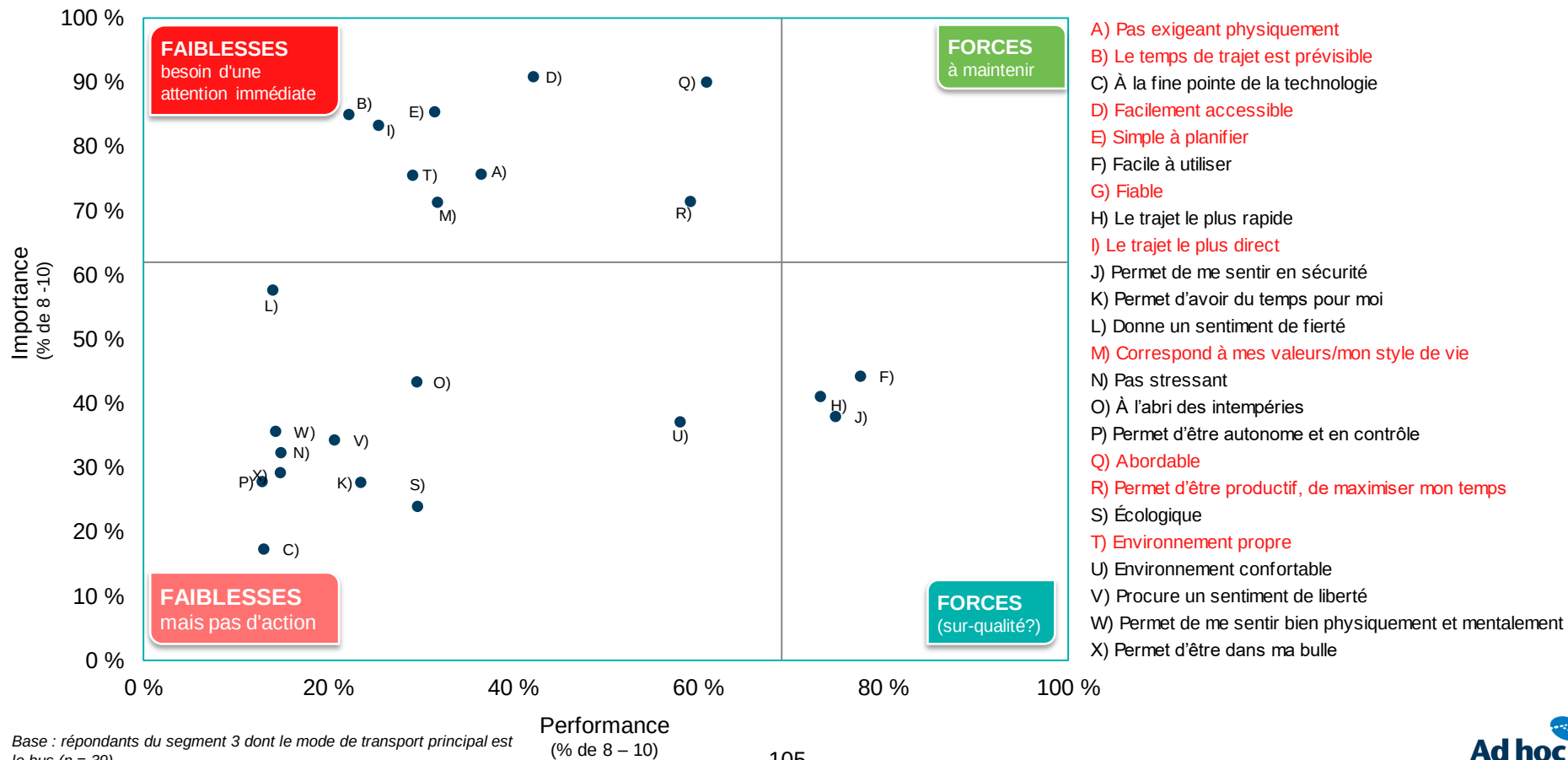


- A) Pas exigeant physiquement
- B) Le temps de trajet est prévisible
- C) À la fine pointe de la technologie
- D) Facilement accessible
- E) Simple à planifier
- F) Facile à utiliser
- G) Fiable
- H) Le trajet le plus rapide
- I) Le trajet le plus direct
- J) Permet de me sentir en sécurité
- K) Permet d'avoir du temps pour moi
- L) Donne un sentiment de fierté
- M) Correspond à mes valeurs/mon style de vie
- N) Pas stressant
- O) À l'abri des intempéries
- P) Permet d'être autonome et en contrôle
- Q) Abordable
- R) Permet d'être productif, de maximiser mon temps
- S) Écologique
- T) Environnement propre
- U) Environnement confortable
- V) Procure un sentiment de liberté
- W) Permet de me sentir bien physiquement et mentalement
- X) Permet d'être dans ma bulle



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE AUTOBUS

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE COMBINAISON DE TC

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL



Base : répondants du segment 3 dont le mode de transport principal est une combinaison de TC (n = 41)



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL





L'IMPORTANCE/PERFORMANCE MARCHÉ

SEGMENT 3 – L'ÉTUDIANT MULTIMODAL





EN PAUSE À LA MAISON

Segment 4

7 %

de la population
du territoire de
l'ARTM

Les indices (100) présentés indiquent les différences avec le **total** :

- Un indice supérieur à 100 signifie que le résultat est supérieur à l'ensemble des répondants et au-dessus de 120, l'indice est mis en **vert**. Par exemple, un indice de 120 signifie que le résultat est 20 % plus élevé que celui de l'ensemble des répondants;
- Un indice inférieur à 100 signifie que le résultat est inférieur à l'ensemble des répondants et en deçà de 80, l'indice est mis en **rouge**. Par exemple, un indice de 80 signifie que le résultat est 20 % moins élevé que celui de l'ensemble des répondants.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON

Des personnes à la maison, moins scolarisées, se déplaçant surtout en voiture et/ou à pied

Profil sociodémographique

- La grande majorité des citoyens composant ce segment (78 %; I = 216) sont des **personnes au foyer, en arrêt de travail, en congé de maternité/paternité, en recherche d'emploi** ou toute **autre condition les amenant à rester à la maison**. La minorité qui **travaille** (22 %; I = 39), le fait **à distance** (télétravail : 98 %; I = 176). On observe d'ailleurs une **surreprésentation de personnes à mobilité réduite** (22 %; I = 163 – situation temporaire : 12 %; I = 392).
- Ce segment, **davantage féminin** (75 %; I = 147), est majoritairement **âgé entre 25 et 49 ans** (75 %; I = 174 – âge moyen 39 ans) et tend à être **moins scolarisé** que la moyenne (secondaire ou moins : 44 %; I = 127). Comparativement à l'ensemble de la population, les individus de ce segment sont plus susceptibles de **vivre en couple avec des enfants à domicile** (73 %; I = 215) ou d'être des parents **monoparentaux** (15 %; I = 207).
- On observe également une **proportion plus élevée d'immigrants** dans ce segment (24 %; I = 163), mais la plupart d'entre eux (68 %; I = 122) **résident au Canada depuis au moins 15 ans**. De ce fait, une part significative de ce segment ne **parle pas français comme langue maternelle** (23 %; I = 140). En termes de localisation géographique, la plupart résident dans les **banlieues rapprochées** (46 %; I = 111) et les **Couronnes** (31 %; I = 109), avec une **surreprésentation dans l'Ouest de l'île de Montréal** (16 %; I = 134).
- Les membres de ce segment **intègrent bien la technologie** dans leur vie quotidienne; **presque tous** (94 %; I = 107) sont **actifs sur plusieurs réseaux sociaux** et utilisent des **applications mobiles** pour la gestion de leurs **déplacements** (86 %; I = 105). Cependant, ils se considèrent **moins à l'affût des nouvelles modes et tendances** (38 %; I = 77) que la moyenne, et **seulement près de deux sur cinq** (38 %; I = 91) se perçoivent comme des **références technologiques** pour leur entourage. De plus, bien que la **majorité** (74 %; I = 98) pense que les **avancées technologiques** contribueront à **améliorer la mobilité** dans la région métropolitaine à l'avenir, ils sont **moins convaincus** que les autres segments.

Besoins et habitudes de mobilité

- En raison de leur situation, les membres de ce segment sont plus **sédentaires**. D'ailleurs, la **quasi-totalité** (97 %; I = 1 326) des **travailleurs**, ayant la possibilité de travailler à distance, indiquent **ne pas s'être déplacés pour le travail** au cours de deux derniers mois.
- La **voiture** est le mode de transport le **plus utilisé** pour leurs **déplacements principaux** (64 %; I = 105). La **marche** vient en **deuxième position**, loin derrière (21 %; I = 150), suivie par le **transport collectif** (10 %; I = 53). Il convient de noter que les membres de ce segment privilégient davantage la marche et utilisent moins souvent les transports en commun pour leurs déplacements fréquents par rapport à la moyenne.
- Ce segment a tendance à utiliser un **nombre moins diversifié de modes de transport** que la moyenne (moyenne : 2,9 modes de transport), et la **majorité** (63 %; I = 117) admet ne **pas recourir régulièrement** (au moins une fois par mois) aux **modes de transport durables payants** (moyenne : 0,6 mode de transport). D'ailleurs, seulement **un peu plus d'un sur dix** (12 %; I = 81) déclare être **inscrit à un service d'autopartage**, de **covoiturage** et/ou de **vélopartage**.

En bref...

À la maison, recherche d'emploi, arrêt/congé

78 %
(8 %)

Femmes

75 %
(52 %)

Âgés entre 25 et 49 ans

75 %
(43 %)

Ménage avec enfants

87 %
(41 %)

Mobilité réduite

22 %
(14 %)

Scolarité secondaire

44 %
(34 %)

TC accessible du domicile

96 %
(89 %)

Mode principal :

Voiture 64 %
(61 %)

Marche 21 %
(14 %)

TC 10 %
(18 %)

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 4 - EN PAUSE À LA MAISON

Des individus qui accordent beaucoup d'importance à leur espace personnel

Les attitudes et critères de choix

- De manière générale, les membres de ce segment se **distinguent** par l'**importance** qu'ils accordent à leur **espace personnel** (43 % totalement d'accord; I = 125), par un sentiment plus marqué de **manque de temps** pour accomplir leurs obligations (33 % totalement d'accord; I = 148), ainsi que par leur **nature anxieuse** (25 % totalement d'accord; I = 159) et **impulsive** (14 % totalement d'accord; I = 149). À l'inverse, ils sont **moins enclins** que la moyenne à **privilégier les activités** qui permettent **d'être actif** (65 % d'accord; I = 92), ce qui peut s'expliquer en partie par la présence notable de personnes à mobilité réduite au sein de ce segment. Par ailleurs, tout comme la moyenne, ils accordent de l'**importance** à la **ponctualité** et à la **fiabilité** (48 % totalement d'accord; I = 89) et manifestent une préoccupation pour les **enjeux environnementaux** (44 % totalement d'accord; I = 99).
- Lorsqu'ils choisissent un mode de transport, les membres de ce segment **accordent plus d'importance que la moyenne** (note de 10 sur 10) au fait qu'il soit **facile à utiliser** (61 %; I = 113), et qu'il **permette d'être dans sa bulle** (35 %; I = 136). D'autres aspects tels la **fiabilité** (66 %), le **prix** (56 %), la **sécurité** (55 %), la **simplicité à planifier** (54 %), l'**accessibilité** (51 %) et la **prédictibilité** (51 %) demeurent des critères **très importants** pour eux (note de 10 sur 10).

91 % Se sentent agacés lorsque les autres ne respectent pas leur « bulle »

Recherchent un mode de transport :

- ✓ Fiable
- ✓ Facile à utiliser
- ✓ Abordable

Ils ont des perceptions très positives de la voiture et de la marche, modes de transport répondant bien à leurs styles de vie, besoins et attentes

Les perceptions des modes de transport

- Les membres de ce segment ont une **perception très favorable de la voiture** (97 %; I = 103) et de la **marche** (94 %; I = 102). Bien que ces deux modes de transport soient très différents, ils **répondent efficacement** à leurs **besoins** et **attentes** en fonction de la situation de déplacement [voir pp. 124-125]. En effet, ils considèrent la **voiture** comme étant **confortable** (64 %; I = 126), **rapide** (60 %; I = 141) et **efficace** (52 %; I = 130), malgré son **impact environnemental** (40 %; I = 122) et son **coût élevé** (27 %; I = 94). Quant à la **marche**, elle est **appréciée** pour son caractère **écologique** (53 %; I = 102), son **coût abordable** (48 %; I = 126) et son aspect **agréable** (46 %; I = 112), bien qu'elle soit considérée comme un mode de déplacement **lent** (42 %; I = 111).
- En revanche, les membres de ce segment ont une **perception plus négative** que positive des **transports en commun**, en particulier de l'**autobus** et du **train de banlieue** (négatif : 88 %; I = 109 pour chacun). Bien qu'ils reconnaissent que les TC sont relativement **rapides**, **efficaces** et **écologiques**, ils les jugent trop **fréquentés**, **sales**, **difficiles d'accès** (trains et REM) et **peu adaptés à leur style de vie** (trains et REM); des **inconvenients majeurs** pour des individus **anxieux** attachant une grande **importance à leur espace personnel**.
- De plus, étant donné **qu'environ un quart** des membres de ce segment se sentent **limités dans leurs déplacements**, que ce soit en raison d'une limitation fonctionnelle, de la présence d'un objet encombrant comme une poussette, ou du fait de se déplacer avec de jeunes enfants, etc., les TC ne leur offrent pas toujours la convivialité et la commodité que peut offrir la voiture ou même la marche. Cela pourrait expliquer, au moins en partie, le **faible taux d'utilisation des TC** au sein de ce segment, malgré le fait que la plupart indiquent y avoir accès depuis leur domicile.



Note : les indices sont présentés entre parenthèses (I =).

LE PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON

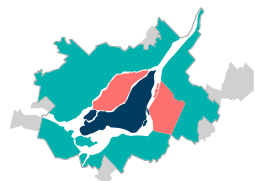
RÉGION

Agglomération de Montréal :

■ Centre-ville	1%	(40)
■ Centre	22%	(81)
■ Est	8%	(99)
■ Ouest	16%	↑ (134)

Agglomération de

Longueuil	9%	(84)
Laval	13%	(121)
Courette nord	21%	(125)
Courette sud	11%	(86)



SEXE



75 % ↑ (147)
22 % ↓ (45)
Autre 3% (337)

ÂGE

18-24 ans	8%	(81)
25-49 ans	75%	↑ (174)
25-34 ans	29%	↑ (166)
35-49 ans	46%	↑ (177)
50-64 ans	16%	↓ (64)
65 ans et plus	2%	↓ (7)
Moyenne : 39 ans		(80)

LANGUE PARLÉE À LA MAISON



PROPRIÉTAIRE/LOCATAIRE



COMPOSITION DU MÉNAGE

Seul	0%	↓ (0)
Seul avec enfant(s)	15%	↑ (207)
Couple sans enfant	2%	↓ (8)
Couple avec enfant(s)	73%	↑ (215)
Avec un/deux parent(s)	4%	(124)
Avec d'autres personnes	7%	(127)
Nbre de personnes (moy.) :	3,7	(145)

OCCUPATION PRINCIPALE

Travailleur	22%	↓ (39)
À la maison	32%	↑ (964)
En arrêt de travail/matern./partern.	28%	↑ (1063)
En recherche d'un emploi	15%	↑ (933)
Autre	2%	↑ (234)

PRÉSENCE D'ENFANTS DANS LE MÉNAGE (MOINS DE 18 ANS)



87% ↑ (213)

Moins de 5 ans	38%	↑ (307)
Entre 6 et 11 ans	28%	↑ (248)
Entre 12 et 18 ans	28%	↑ (185)



Nés au Canada

76% ↓ (89)

MOBILITÉ RÉDUITE



Mobilité réduite

Situation permanente	10%	(97)
Situation temporaire	12%	↑ (392)

TYPE DE LIMITATION

Limitation physique	58%	↓ (81)
Limitation visuelle	15%	(185)
Limitation auditive	5%	(58)
Autres	37%	↑ (176)

Base : répondants à mobilité réduite (n = 48)

ÉDUCATION

Primaire/secondaire	44%	↑ (124)
Collégial	29%	(85)
Universitaire	27%	(88)

REVENU DU MÉNAGE

Moins de 60 000 \$	39%	(106)
Entre 60 000 et 149 999 \$	44%	(90)
150 000 \$ et plus	17%	(118)

Base : ensemble du segment 4 (n = 227)

LE PROFIL TECHNOLOGIQUE

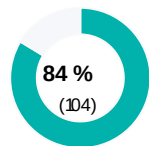
SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON

TÉLÉPHONE INTELLIGENT



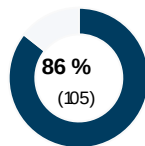
91 % (103)
possèdent un
téléphone intelligent

PLAN DE DONNÉES



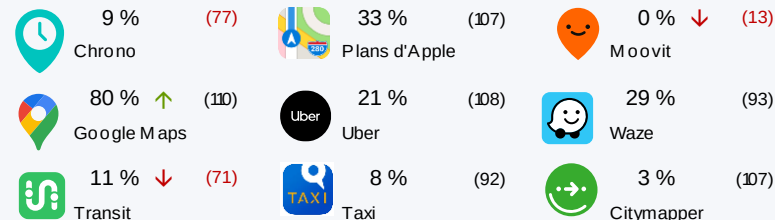
ont un plan de
données

APPLICATIONS

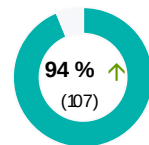


utilisent une
application
mobile pour
planifier les
déplacements

A utilisé l'application au cours des 6 derniers mois



RÉSEAUX SOCIAUX



ont un compte sur
les réseaux sociaux

Possède un compte...



Facebook

89 % ↑
(110)



Compte X

26 %
(112)



Instagram

70 % ↑
(137)



LinkedIn

39 %
(103)

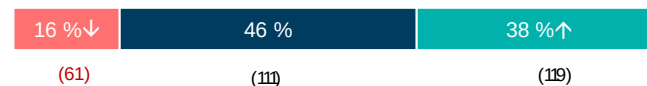


Tik Tok

41 % ↑
(164)

INDICE TECHNOLOGIQUE

■ Faible ■ Moyen ■ Élevé



TABLETTE



63 % (105)
possèdent une
tablette

VÉHICULE INTELLIGENT



15 % (102)
possèdent un véhicule
intelligent (connecté
au Web)

MONTRE INTELLIGENTE



37 % (118)
possèdent
une montre intelligente

L'indice technologique est composé à partir de 21 variables basées sur des aptitudes et l'usage de différentes technologies (consulter la liste de variables à la p.6). Les réponses à ces variables ont été recodées en 3 points. Une fois la somme de l'indice obtenue, la catégorisation s'est faite à partir d'une analyse K-Mean, où les répondants ont été classés en 3 groupes (faible, moyen et élevé).

		■ Plutôt d'accord	■ Totalement d'accord	D'accord	
Environnement	Je crois qu'il est important que chacun fasse sa part pour réduire la pollution / les émissions de gaz à effet de serre.	48 %	44 %	92 %	(101)
Image et valeurs	Dans la vie, je valorise la ponctualité et la fiabilité .	46 %↑	48 %	94 %	(100)
	Je suis agacé lorsque les autres ne respectent pas mon espace personnel / ma bulle.	48 %	43 %↑	91 %↑	(106)
	Je fais attention à la façon dont je dépense mon argent .	46 %	37 %	83 %	(95)
	Je suis le genre à tout planifier . Je n'aime pas quand les choses sont laissées au hasard.	49 %	29 %	78 %	(102)
	Je me sens inconfortable dans des endroits qui ne sont pas totalement propres .	47 %	30 %	77 %	(98)
	J'aurais besoin de plus d'heures dans une journée pour réussir à faire toutes les choses qui sont attendues de moi.	40 %	33 %↑	73 %↑	(126)
	Je suis une personne de nature anxieuse .	45 %↑	25 %↑	70 %↑	(139)
	Je fais souvent des activités / choses sur le coup de l'impulsion .	36 %	14 %↑	51 %	(104)
	Je donne du temps pour les causes qui me tiennent à cœur (bénévolat).	34 %	12 %	46 %	(107)
Mode de vie actif	Je préfère les activités qui me permettent d'être actif plutôt que celles qui sont passives.	46 %	18 %	65 %↓	(92)
Ouverture	J'aime essayer de nouvelles choses ou vivre de nouvelles expériences .	60 %	20 %	80 %↑	(111)
	Je me considère à l'affût des nouvelles modes et tendances .	29 %↓	9 %	38 %↓	(77)
Technologie	Je crois que les développements technologiques mèneront à une meilleure mobilité au sein de la grande région de Montréal dans l'avenir.	52 %	22 %	74 %↓	(92)
	Mon entourage me demande souvent conseil au sujet des nouvelles technologies .	30 %	8 %	38 %	(93)

LE PROFIL LIÉ AUX TRANSPORTS

SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON

PERMIS DE CONDUIRE



Voiture
79 % ↓
(90)



Moto
3 % ↓
(35)



Cyclomoteur
80 % ↓
(91)

NOMBRE DE VÉHICULES MOTORISÉS DANS LE MÉNAGE



88 % possèdent au moins un véhicule motorisé dans le ménage
(104)

Moyenne : 1,5 véhicule
(105)

NOMBRE DE VOITURES DANS LE MÉNAGE



88 % possèdent au moins une voiture dans le ménage
(104)

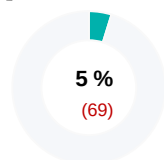
Moyenne : 1,4 voiture
(105)

MODES ALTERNATIFS

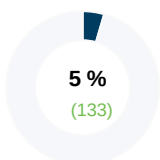
Inscrits à un service de...

12 % (81) sont inscrits à un service de mobilité durable autre que TC

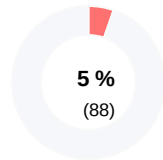
8 % (71) sont inscrits à un service de partage/co-voiturage



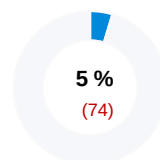
Communauto



Autre service de partage de voiture
(Turo, LocoMotion, etc.)



Covoiturage
(Amigo Express, Poparide, etc.)



Vélopartage

VÉHICULES ÉLECTRIQUES



14 % (82) possèdent au moins un véhicule électrique dans le ménage



Voiture
7 %
(82)



Vélo
5 %
(79)



Trottinette
2 %
(58)



Moto
0 %
(0)

CARTES / VIGNETTES (% possède)



Une carte OPUS

42 % ↓

(87)



Une vignette de stationnement

5 % ↓

(53)



Une carte de crédit

82 % ↓

(89)



Une carte de débit

96 %

(99)

L'ACCÈS AU TRANSPORT

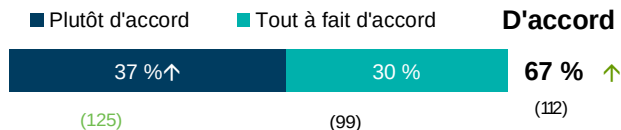
SEGMENT 4 - EN PAUSE À LA MAISON

ACCÈS DU DOMICILE ET/OU DU LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES

	 Transport collectif	 Station de BIXI	 Zone de service d'autopartage	 Stationnement payant	 Stationnement gratuit	 Stationnement accès à un quai	 Stationnement payé par l'employeur
Domicile <u>ET</u> travail	83 % ↑ (122)	2 % ↓ (20)	1 % ↓ (31)	3 % (54)	s. o.	0 % (24)	s. o.
Domicile	96 % ↑ (107)	33 % (101)	15 % (84)	25 % ↑ (133)	84 % (103)	7 % (85)	s. o.
Travail/études	9 % ↓ (24)	5 % ↓ (26)	2 % ↓ (21)	6 % ↓ (28)	s. o.	0 % ↓ (13)	3 % ↓ (12)

Base : ensemble du segment 4 (n = 227)

IMPORTANCE DE L'ACCÈS AU TC DANS LE CHOIX DE LA RÉSIDENCE



Base : répondants du segment 4 ayant accès au transport collectif du domicile (n = 214)

LES TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF ACHETÉS LE PLUS SOUVENT

SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON

TYPE DE TITRE ACHETÉ LE PLUS SOUVENT

Abonnement annuel	4 %↓	(35)
4 mois	0 %	(0)
Mensuel	8 %↓	(53)
Hebdomadaire	2 %	(122)
Multipassages (10 passages)	34 %↑	(126)
2 passages	27 %↑	(147)
1 passage	4 %	(65)
Paielement en argent comptant	7 %↑	(210)
Paielement par carte bancaire lors du passage	5 %↑	(261)
Titre de courte durée (24 h, 3 jours, Soirée illimitée et Week-end illimité)	4 %	(99)
Autres	1 %↓	(16)

CATÉGORIE DE TITRE ACHETÉE LE PLUS SOUVENT

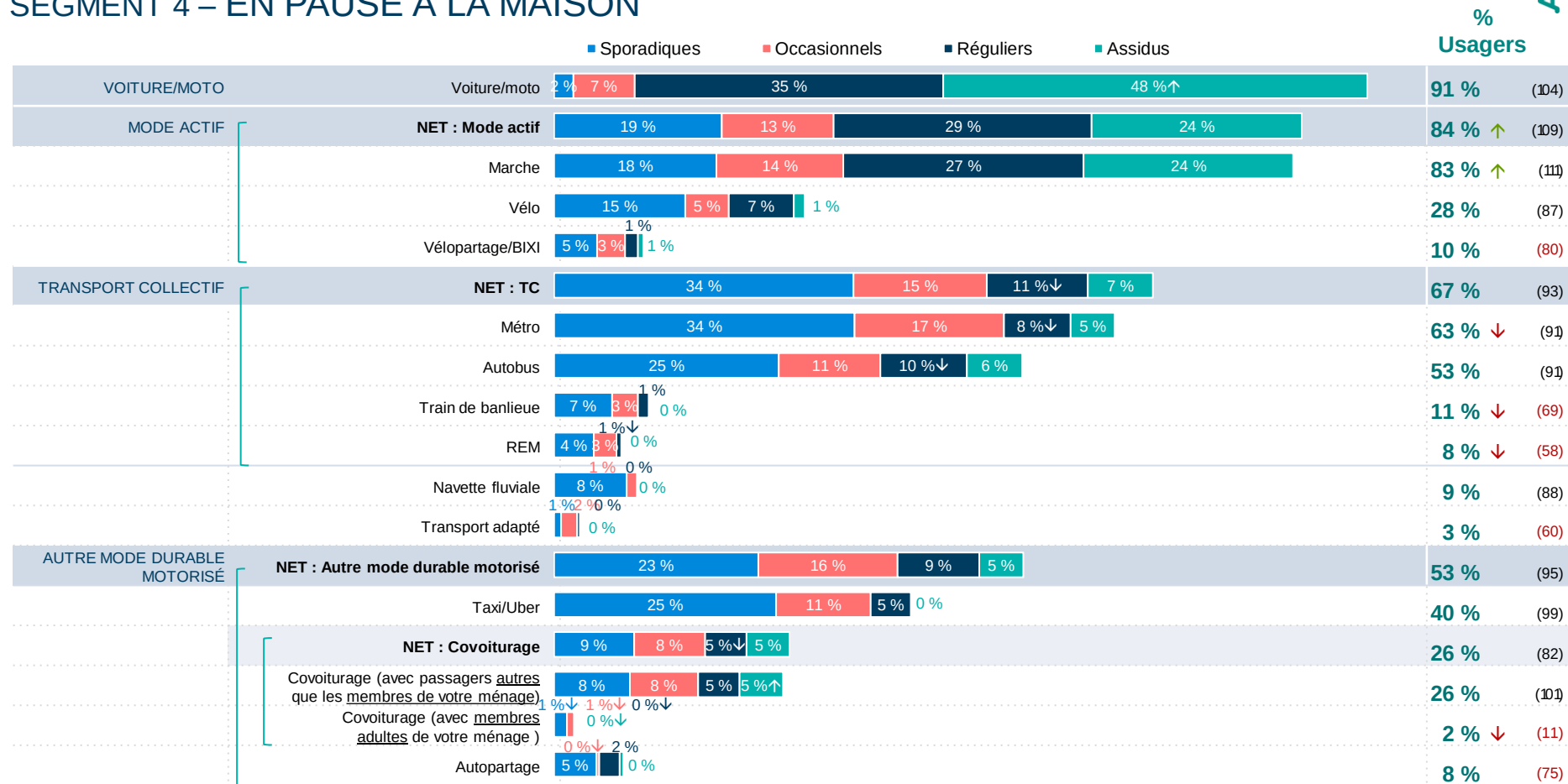
Tous modes A	45 %	(95)
Tous modes AB	16 %	(88)
Tous modes ABC	10 %	(154)
Tous modes ABCD	3 %	(108)
Bus	12 %	(103)
Bus Hors Territoire	2 %	(169)
Autres	13 %	(95)

Base : usagers du TC dans la dernière année (n = 157)



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

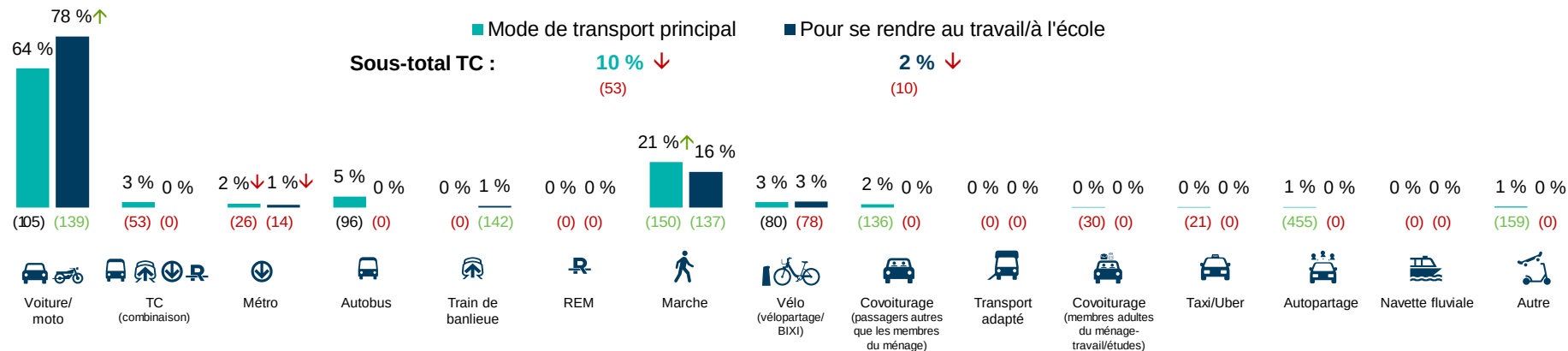
SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

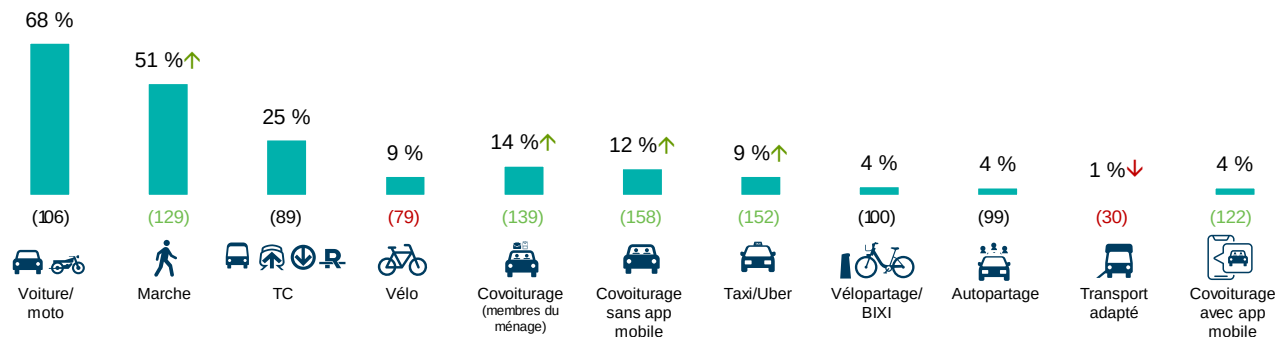
SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL EN GÉNÉRAL ET POUR SE RENDRE AU TRAVAIL/À L'ÉCOLE



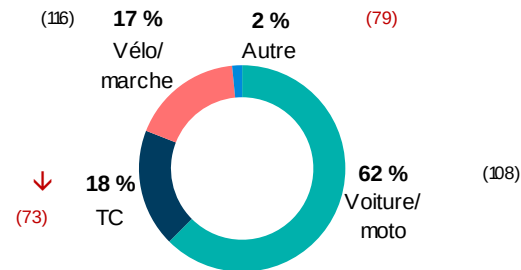
Bases : ■ ensemble du segment 4 (n = 227) / ■ travailleur ou étudiant du segment 4 ayant utilisé un moyen de transport au moins une fois au cours du dernier mois (n = 53)

PROBABILITÉ D'UTILISATION DES MODES SUR UNE BASE RÉGULIÈRE (% 8-10)



Bases : ensemble du segment 4 (n = 227)

MODE DE TRANSPORT PRÉFÉRÉ



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT (SUITE)

SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON

MULTIMODALITÉ

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT* UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS

2,9↓ modes
en moyenne (89)

*Tous les modes du transport collectif sont comptés de façon individuelle

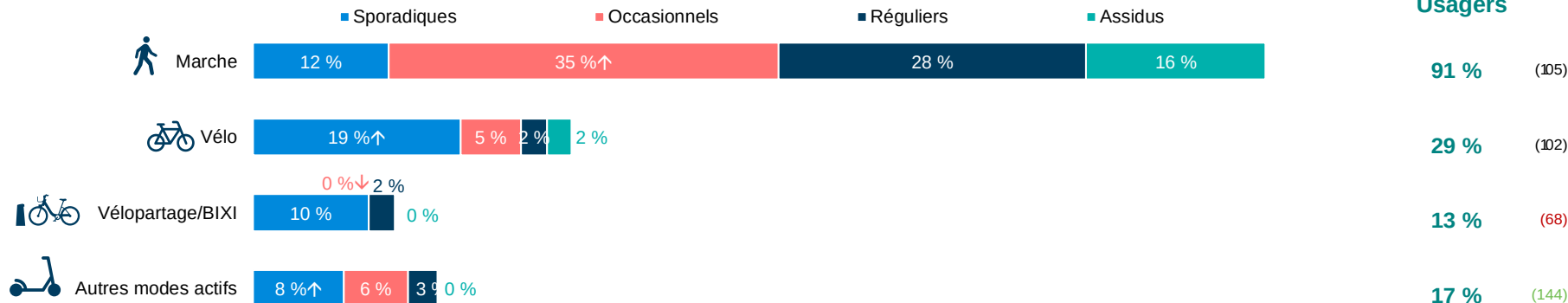
Base : ensemble des répondants (n = 227)

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT DURABLE PAYANTS UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS**

0,6↓ modes
en moyenne (81)

**TC, vélopartage, autopartage, taxi / Uber et covoiturage organisé à l'aide d'une application mobile

UTILISATION DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE OU REVENIR D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF



UTILISATION DU STATIONNEMENT INCITATIF D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF

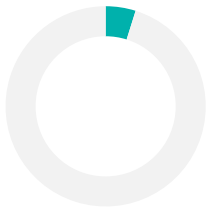


Base : utilise le transport collectif au moins une fois par mois – segment 4 (n = 84)

LES DÉPLACEMENTS D'UNE SEMAINE TYPE PARMI LES TRAVAILLEURS / ÉTUDIANTS

SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON

UTILISATION DU VÉHICULE PERSONNEL
POUR EFFECTUER
DES DÉPLACEMENTS DANS
LE CADRE DU TRAVAIL



5 %
Oui

Base : travailleurs du segment 4 (n = 57)

TRAVAIL COMPATIBLE AVEC LE TÉLÉTRAVAIL



Base : travailleurs du segment 4 (n = 57)

NOMBRE DE JOURS MOYEN DE DÉPLACEMENT PAR SEMAINE
AU COURS DES 2 DERNIERS MOIS



Aucun (0)	97 %	(1326)
Moins de 1 jour par semaine (mais au moins une fois au cours des 2 derniers mois)	0 %	(0)
1 jour par semaine	0 %	(0)
2 jours par semaine	0 %	(0)
3 jours par semaine	1 %	(11)
4 jours par semaine	0 %	(0)
5 jours ou plus par semaine	2 %	(5)

3 %
se sont
déplacés au
moins une
fois au
cours des 2
derniers
mois

Base : travailleurs et étudiants du segment 4 (n = 57) Moyenne : 0,1 jours

LA PERCEPTION DES MODES DE TRANSPORT

SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON

QUALIFICATIFS ASSOCIÉS AUX MODES



Métro (n = 118)

Positif	77 %	(99)
Rapide	38 %	(107)
Efficace	35 %	(102)
Écologique	32 %	(90)
Négatif	81 %	(104)
Achalandé	58 % ↑	(121)
Sale	34 %	(125)
Bruyant	28 %	(121)



Autobus (n = 119)

Positif	65 %	(100)
Facile d'accès	44 %	(122)
Abordable	29 %	(109)
Efficace	28 % ↑	(150)
Négatif	88 % ↑	(109)
Achalandé	58 % ↑	(141)
Lent	30 %	(104)
Ne convient pas -	28 %	(103)



Train de banlieue (n = 119)

Positif	67 %	(97)
Rapide	35 % ↑	(144)
Confortable	33 %	(123)
Sécuritaire	33 %	(127)
Négatif	88 % ↑	(109)
Achalandé	43 % ↑	(181)
Ne convient pas -	39 %	(102)
Difficile d'accès	37 %	(90)



REM (n = 109)

Positif	76 %	(104)
Rapide	42 % ↑	(138)
Moderne	39 %	(93)
Écologique	31 %	(96)
Négatif	79 %	(100)
Difficile d'accès	43 %	(92)
Ne convient pas -	36 %	(107)
Achalandé	32 % ↑	(157)



Voiture (n = 123)

Positif	97 %	(103)
Confortable	64 % ↑	(126)
Rapide	60 % ↑	(141)
Efficace	52 % ↑	(130)
Négatif	54 %	(111)
Polluant	40 %	(122)
Cher	27 %	(94)
Stressant	9 %	(77)



Vélo (n = 124)

Positif	86 %	(107)
Écologique	63 % ↑	(116)
Abordable	39 %	(115)
Simple	35 %	(118)
Négatif	77 % ↑	(114)
Ne convient pas -	39 %	(112)
Dangereux	34 %	(115)
Inconfortable	34 % ↑	(133)



Marche (n = 103)

Positif	94 %	(102)
Écologique	53 %	(102)
Abordable	48 % ↑	(126)
Plaisant	46 %	(112)
Négatif	59 %	(118)
Lent	42 %	(111)
Ne convient pas -	14 %	(106)
Dangereux	10 %	(131)



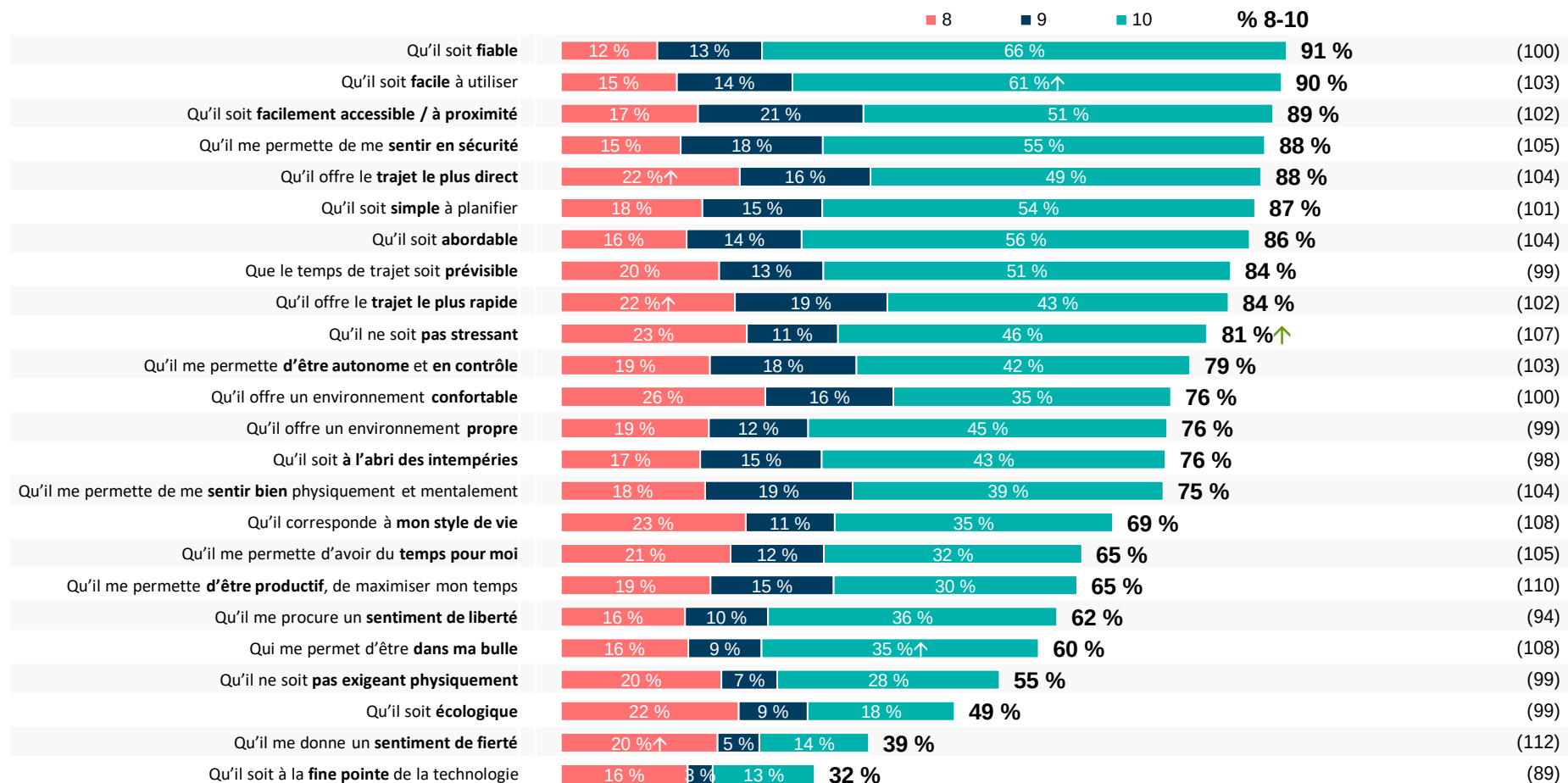
Navette fluviale (n = 93)

Positif	65 %	(101)
Plaisant	40 %	(124)
Relaxant	31 %	(94)
Propre	27 % ↑	(160)
Négatif	87 %	(107)
Difficile d'accès	57 %	(108)
Ne convient pas -	46 %	(113)
Lent	35 %	(111)

Base : répondants du segment 4 ayant été sélectionnés pour évaluer le mode de transport en question

LES CRITÈRES DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT

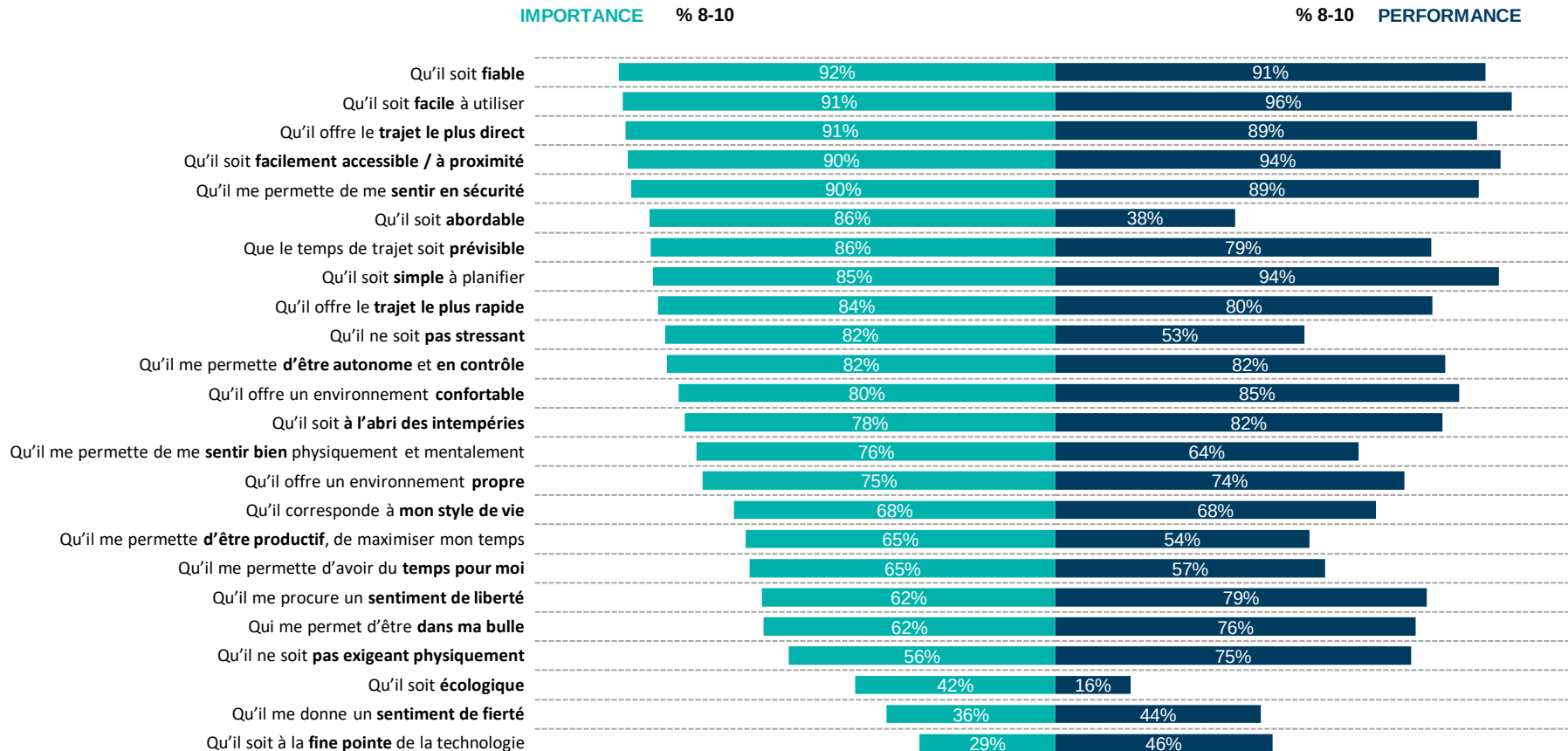
SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON





IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON

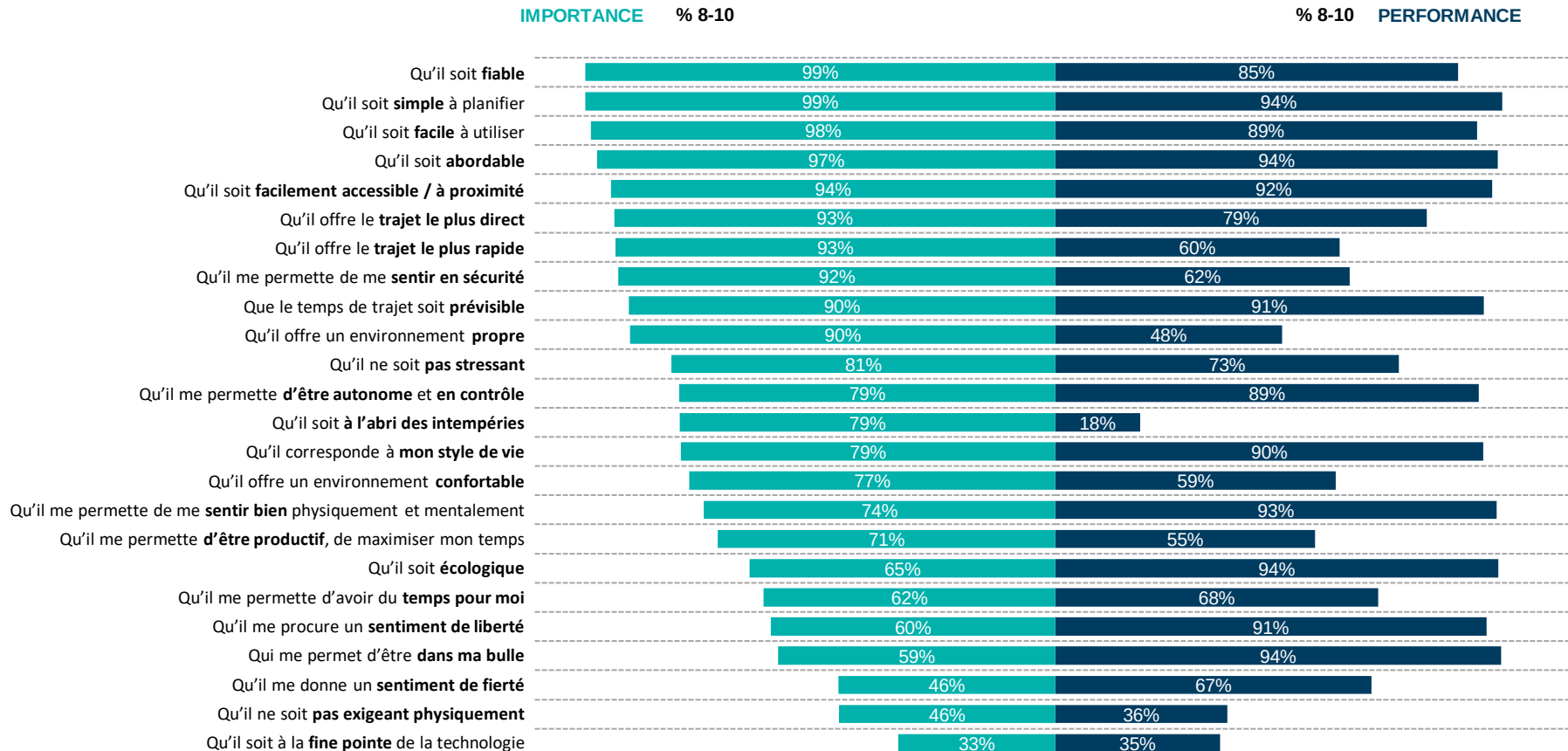


Base : répondants du segment 4 dont le mode de transport principal est la voiture (n = 141)



IMPORTANCE/PERFORMANCE MARCHÉ

SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON



Base : répondants du segment 4 dont le mode de transport principal est la marche (n = 49)



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

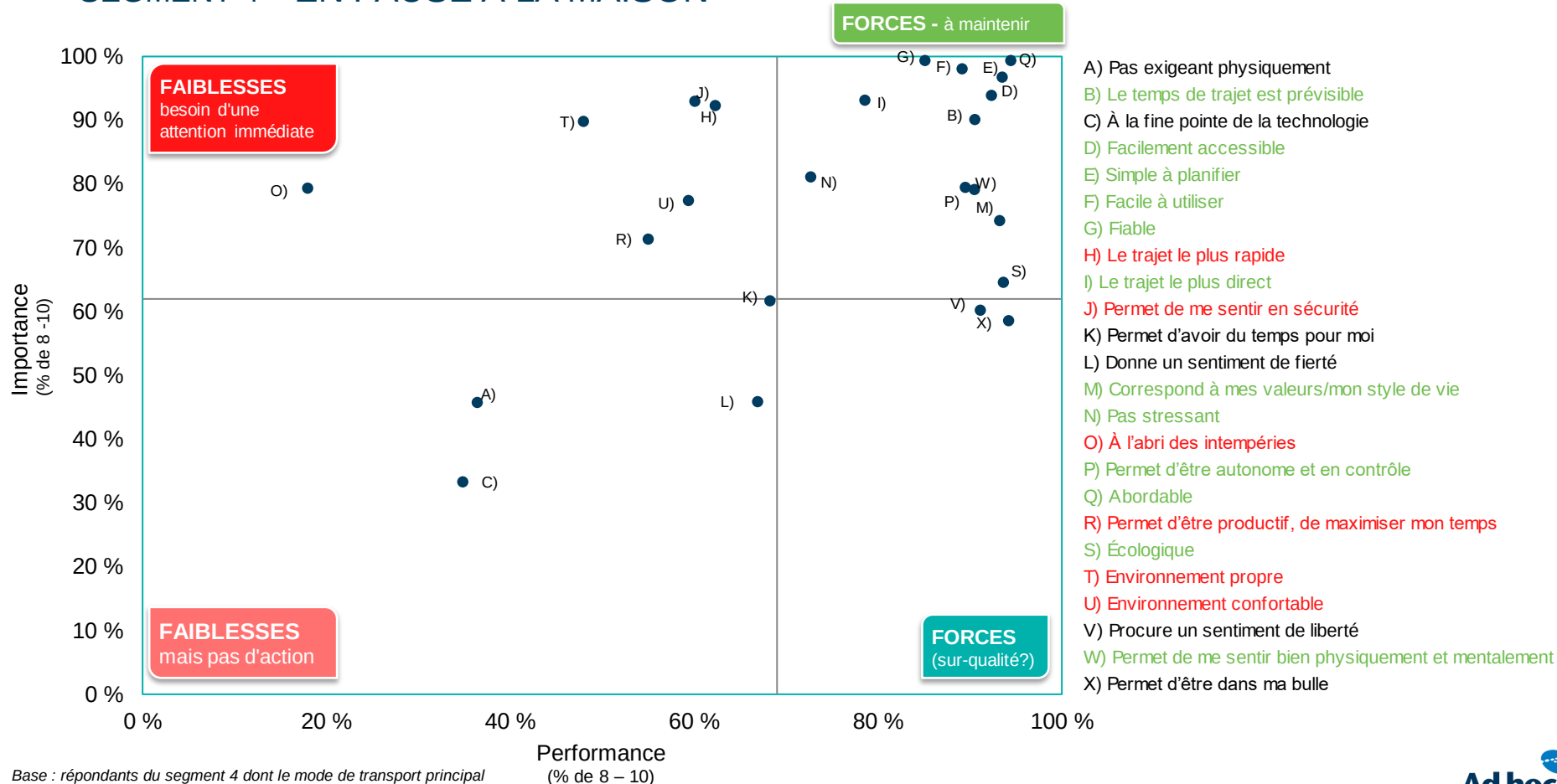
SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON





L'IMPORTANCE/PERFORMANCE MARCHÉ

SEGMENT 4 – EN PAUSE À LA MAISON





LE MOTORISÉ SUBURBAIN

Segment 5

12 %

de la population
du territoire de
l'ARTM



Autorité régionale
de transport métropolitain

Les indices (100) présentés indiquent les différences avec le **total** :

- Un indice supérieur à 100 signifie que le résultat est supérieur à l'ensemble des répondants et au-dessus de 120, l'indice est mis en **vert**. Par exemple, un indice de 120 signifie que le résultat est 20 % plus élevé que celui de l'ensemble des répondants;
- Un indice inférieur à 100 signifie que le résultat est inférieur à l'ensemble des répondants et en deçà de 80, l'indice est mis en **rouge**. Par exemple, un indice de 80 signifie que le résultat est 20 % moins élevé que celui de l'ensemble des répondants.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

Des travailleurs habitant à l'extérieur de l'île de Montréal, se déplaçant en voiture aux heures de pointe

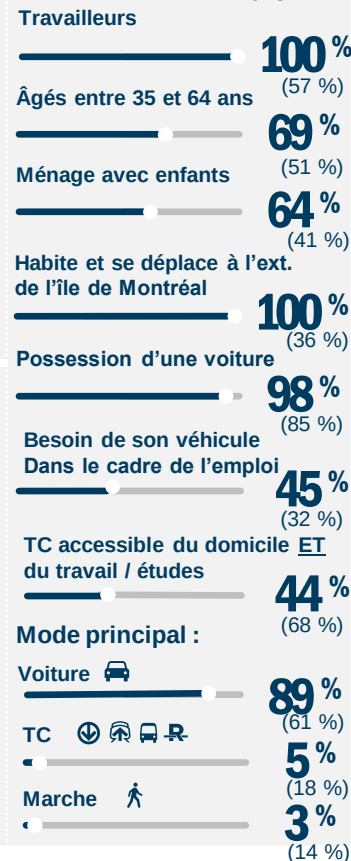
Profil sociodémographique

- Ce segment est composé de **travailleurs à temps plein** (100 %; I = 209), **âgés entre 35 et 64 ans** (69 %; I = 137 – âge moyen : 42 ans). On note également une **surreprésentation de 25-34 ans** dans ce segment (24 %; I = 138).
- La majorité d'entre eux vit en **couple** (69 %; I = 110) et près de **deux tiers ont des enfants mineurs** à la maison (64 %; I = 158), proportion significativement supérieure à la moyenne. À noter que les individus de ce segment sont aussi **proportionnellement plus nombreux** à être des parents **monoparentaux** (14 %; I = 203). Ils **résident tous à l'extérieur de l'île de Montréal**, surtout en **couronnes** (60 %; I = 207).
- Les membres de ce segment sont **moins scolarisés** (scolarité secondaire ou moins : 41 %; I = 116) et tendent à être **plus aisés** que la moyenne. En effet, **près de la moitié** d'entre eux déclarent un **revenu familial de 100 000 \$ ou plus** (48 %; I = 133). D'ailleurs, ils sont davantage propriétaires de leur demeure principale que les autres segments (65 %; I = 115).
- Ces individus sont assez **axés vers la technologie**. Ils sont plus susceptibles que la moyenne de posséder une montre intelligente (45 %; I = 143) et/ou un **téléphone intelligent** (93 %; I = 105), à avoir un **plan de données** (90 %; I = 111) ainsi qu'à utiliser des **applications mobiles de gestion de déplacements** (88 %; I = 108), surtout celles destinées aux automobilistes comme Google Maps (80 %; I = 109), plans d'Apple (37 %; I = 121) et Waze (37 %; I = 122). En outre, ils sont proportionnellement plus nombreux que la moyenne à se **considérer à l'affût des nouvelles modes et tendances** (53 %; I = 111).

Besoins et habitudes de mobilité

- Les membres de ce segment se **déplacent plus que la moyenne** pour le travail, en raison de **3,9 jours par semaine** (I = 120). Ceci s'explique, entre autres, par le fait que **plus de la moitié** ne sont **pas en mesure** de faire du **télétravail** (56 %; I = 126). De plus, la **majorité** se déplace pendant les **heures de pointe** (matin et soir : 74 %; I = 108).
- Trois quarts d'entre eux **habitent** et se **déplacent** dans les **mêmes régions** (74 %; I = 114). D'ailleurs 55 % habitent et se déplacent à Laval ou sur la Couronne nord et 45 % habitent et se déplacent sur la Rive-Sud ou dans la Couronne sud. Ainsi, il est peu surprenant de constater que le transport **collectif soit moins accessible** que pour les autres segments (accessible du domicile et du travail : 44 %; I = 65).
- La quasi-totalité a **accès à une voiture** (98 %; I = 116) et **près de la moitié** (45 %; I = 141) l'utilisent pour faire des **déplacements dans le cadre de leur travail**. D'ailleurs, la **voiture** est, de loin, le **mode de transport principal** (89 %; I = 146) au sein de ce segment. Soulignons que la **moitié** dit avoir **accès à un stationnement payé par l'employeur près de son travail** (49 %; I = 229), ce qui encourage l'utilisation de cette dernière.
- À noter que bien que les membres de ce segment soient **plus susceptibles de faire du covoiturage** (38 %; I = 119), seulement **1 %** en ont recours comme **mode de transport principal**. Ceci dit, cette proportion grimpe à **4 %** lorsque le but est de se rendre **au travail**.
- L'utilisation d'autres modes de transport pour faire leurs déplacements les plus courants est très faible; **5 %** ont recours aux **transports collectifs** et **3 % priorisent la marche**. D'ailleurs, c'est un des segments utilisant le **moins de modes de transport régulièrement** (moyenne de 2,4 modes; I = 74).
- Finalement, ce segment est **moins axé** vers les **modes de transport durables payants**; les **trois quarts** (74 %; I = 139) indiquent **ne pas en avoir recours régulièrement** (au moins 1 fois par mois) et l'**inscription** à des services de mobilité durable autres que le TC **est très faible** (7 %; I = 51).

En bref...



Note : les indices sont présentés entre parenthèses (I =). Dans la section « En bref... », le pourcentage entre parenthèses est le résultat de l'ensemble de la population adulte du territoire de l'ARTM.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

Des individus avec beaucoup d'obligations au niveau personnel et professionnel à la recherche de temps

Les attitudes et critères de choix

- Les membres de ce segment se trouvent dans une situation où les exigences professionnelles et familiales occupent une grande part de leur emploi du temps. Ils sont d'ailleurs **proportionnellement plus nombreux** (d'accord : 67 % ; I = 116) à constater qu'il **leur manque d'heures dans une journée** pour accomplir tout ce qui est attendu d'eux. Ils se démarquent aussi par leur **caractère impulsif** (d'accord : 53 % ; I = 110). De plus, ils **valorisent particulièrement la ponctualité** et la **fiabilité** (d'accord : 95 % ; I = 102) ainsi que le **respect de leur espace personnel** (d'accord : 87 % ; I = 102). Bien que conscients des **enjeux environnementaux** (d'accord : 88 % ; I = 96) et soucieux de leur **gestion financière** (d'accord : 83 % ; I = 95), ces individus accordent **moins d'importance à ces aspects** que la moyenne. Il est à noter qu'une **majorité** d'entre eux ne trouve **pas le temps** de s'impliquer dans des **activités de bénévolat** (en désaccord : 62 % ; I = 109).
- Il n'est donc pas surprenant que ces individus **privilégient les critères** suivants dans le **choix d'un mode de transport** (8-10 sur 10) : la **fiabilité** (92 % ; I = 102), la **facilité d'utilisation** (90 % ; I = 102), la **simplicité à planifier** (89 % ; I = 103), l'aspect **sécuritaire** (89 % ; I = 106), la **facilité d'accès** (88 % ; I = 101), la **prévisibilité** (89 %) ainsi que le fait qu'il offre le **trajet le plus rapide** (86 % ; I = 106) et le **plus direct** (86% ; I = 102). Ils sont également plus susceptibles de rechercher un mode de transport leur permettant de se sentir **autonomes et en contrôle** (84% ; I = 110), étant **abordable** (83 % ; I = 100), à **l'abri des intempéries** (82 % ; I = 106) et **confortable** (82 % ; I = 107). De plus, ils recherchent **davantage** un mode de transport qui procure un **sentiment de liberté** (74 % ; I = 112) et de **solitude** (70 % ; I = 126), qui leur permette de **maximiser leur temps** (70 % ; I = 119) ainsi que **d'avoir du temps pour eux** (68 % ; I = 110).

67 % Manquent de temps pour accomplir leurs obligations

Recherchent un mode de transport :

- ✓ Fiable
- ✓ Facile à utiliser
- ✓ Simple à planifier
- ✓ Sécuritaire

La voiture est perçue très positivement, répondant très bien à la plupart de leurs attentes

Les perceptions des modes de transport

- Puisqu'elle **répond efficacement** à la **grande majorité de leurs besoins** en termes de mode de transport [voir p. 144] ainsi qu'**à leur style de vie**, la **voiture** est perçue de façon **très positive** (99 % ; I = 104). En effet, l'**efficacité** (56 % ; I = 139), la **rapidité** (52 % ; I = 123) et la **fiabilité** (49 % ; I = 130) ressortent parmi les adjectifs qui lui sont le plus associés ; c'est d'ailleurs pourquoi il s'agit du mode de **transport de prédilection** de la grande majorité des membres de ce segment. En contrepartie, **environ un quart** considère la voiture comme étant **polluante** (26 % ; I = 77) et **chère** (24 % ; I = 84).
- En revanche, le **transport collectif** est perçu de manière **assez négative**. L'**inadéquation avec le style de vie** et leur **achalandage** entachent son image **écologique** et **moderne**, des aspects **moins prioritaires** pour ces individus.
- Enfin, les membres de ce segment expriment une **opinion plutôt favorable** à l'égard des **modes de transport actifs**, en particulier la **marche** (95 % contre 83 % pour le vélo). Cependant, ils les jugent **trop lents** et **inefficaces** pour répondre à leurs besoins et à leur mode de vie.



LE PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

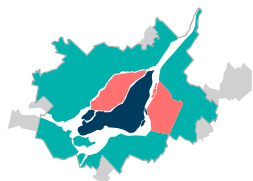
RÉGION

Agglomération de Montréal :

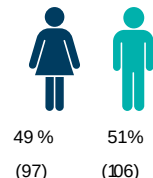
■ Centre-ville	0 %	↓	(0)
■ Centre	0 %	↓	(0)
■ Est	0 %	↓	(0)
■ Ouest	0 %	↓	(0)

Agglomération de

Longueuil	22 %	↑	(205)
Laval	18 %	↑	(175)
Courette nord	36 %	↑	(218)
Courette sud	24 %	↑	(191)



SEXE



ÂGE

18-24 ans	6 %	↓	(64)
25-34 ans	24 %	↑	(138)
35-64 ans	69 %	↑	(137)
35-49 ans	42 %	↑	(161)
50-64 ans	27 %		(111)
65 ans et plus	1 %	↓	(4)
Moyenne : 42 ans			(87)

LANGUE PARLÉE À LA MAISON



PROPRIÉTAIRE/LOCATAIRE



COMPOSITION DU MÉNAGE

Seul	10 %	↓	(48)
Seul avec enfant(s)	14 %	↑	(203)
Couple sans enfant	19 %	↓	(65)
Couple avec enfant(s)	50 %	↑	(149)
Avec un/deux parent(s)	2 %	↓	(51)
Avec d'autres personnes	5 %		(87)
Nbre de personnes (moy.) :	2,9		(115)

OCCUPATION PRINCIPALE

Travailleur	100 %	↑	(177)
à temps plein	100 %	↑	(209)

PRÉSENCE D'ENFANTS DANS LE MÉNAGE (MOINS DE 18 ANS)



64 % ↑
(158)

Moins de 5 ans	19 %	↑	(153)
Entre 6 et 11 ans	21 %	↑	(185)
Entre 12 et 18 ans	25 %	↑	(168)



Nés au Canada

89 % ↑
(104)

MOBILITÉ RÉDUITE



TYPE DE LIMITATION

Mobilité réduite

Situation permanente	4 %	↓	(41)
Situation temporaire	2 %		(73)

Limitation physique	37 %	(52)
Limitation visuelle	10 %	(129)
Limitation auditive	11 %	(127)
Autres	19 %	(89)

Base : répondants à mobilité réduite (n = 29*)

ÉDUCATION

Primaire/secondaire	41 %	↑	(116)
Collégial	35 %		(104)
Universitaire	24 %	↓	(77)

REVENU DU MÉNAGE

Moins de 60 000 \$	24 %	↓	(65)
Entre 60 000 et 99 999 \$	28 %		(104)
100 000 \$ et plus	48 %	↑	(133)

Base : ensemble du segment 5 (n = 441)

LE PROFIL TECHNOLOGIQUE

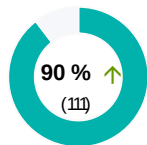
SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

TÉLÉPHONE INTELLIGENT



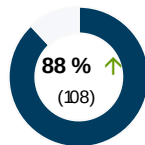
93 % ↑ (105)
possèdent un
téléphone intelligent

PLAN DE DONNÉES



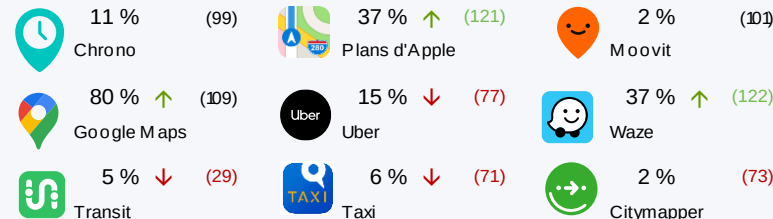
90 % ↑ (111)
ont un plan de
données

APPLICATIONS

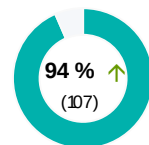


88 % ↑ (108)
utilisent une
application mobile pour
planifier les
déplacements

A utilisé l'application au cours des 6 derniers mois



RÉSEAUX SOCIAUX



94 % ↑ (107)
ont un compte sur
les réseaux sociaux

Possède un compte...



Facebook

88 % ↑ (109)



Compte X

22 % (97)



Instagram

60 % ↑ (118)



LinkedIn

43 % ↑ (115)

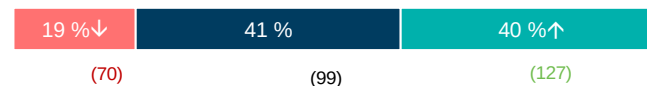


Tik Tok

36 % ↑ (144)

INDICE TECHNOLOGIQUE

■ Faible ■ Moyen ■ Élevé



TABLETTE



58 % (96)
possèdent une
tablette

VÉHICULE INTELLIGENT



16 % (111)
possèdent un véhicule
intelligent (connecté
au Web)

MONTRE INTELLIGENTE



45 % ↑ (143)
possèdent
une montre intelligente

Base : ensemble du segment 5 (n = 441)

LE PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS

SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

LIEU DU DÉPLACEMENT POUR LE TRAVAIL ET LES ÉTUDES



Agglomération de Montréal :

■ Centre-ville	0 %	↓	(0)
■ Centre	0 %	↓	(0)
■ Est	0 %	↓	(0)
■ Ouest	0 %	↓	(0)

Agglomération de :

Longueuil	21 %	↑	(287)
Laval	24 %	↑	(312)
Couironne nord	30 %	↑	(315)
Couironne sud	25 %	↑	(351)
Ailleurs	0 %	↓	(0)
Variable	0 %	↓	(0)

DÉPLACEMENTS DÉTAILLÉS (ORIGINE-DESTINATION)

Montréal centre/C-v* vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)	Laval vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)
Montréal centre/CV vers reste de l'île	0 %	↓	(0)	Laval vers Laval	16 %	↑	(394)
Montréal centre/CV vers extérieur de l'île	0 %	↓	(0)	Laval vers ailleurs	3 %		(99)
Montréal est vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)	Couironne nord vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)
Montréal est vers Montréal est	0 %	↓	(0)	Couironne nord vers Couironne nord	27 %	↑	(351)
Montréal est vers ailleurs	0 %	↓	(0)	Couironne nord vers ailleurs	9 %	↑	(157)
Montréal ouest vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)	Couironne sud vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)
Montréal ouest vers Montréal ouest	0 %	↓	(0)	Couironne sud vers Couironne sud	17 %	↑	(382)
Montréal ouest vers ailleurs	0 %	↓	(0)	Couironne sud vers ailleurs	7 %		(124)
Longueuil vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)				
Longueuil vers Longueuil	14 %	↑	(316)				
Longueuil vers ailleurs	8 %	↑	(293)				

*Centre-ville



Total vers
Montréal
centre/CV

0 % ↓
(0)

Vit et se déplace aux mêmes endroits	74 %	↑	(114)
Vit et se déplace à des endroits différents	26 %	↓	(74)

Base : travailleur ou étudiant qui s'est déplacé au moins 1 fois au cours des 2 derniers mois (n = 441)

LES ATTITUDES

SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

		■ Plutôt d'accord	■ Totalem d'accord	D'accord	
Environnement	Je crois qu'il est important que chacun fasse sa part pour réduire la pollution / les émissions de gaz à effet de serre.	54 %↑	34 %↓	88 %↓	(96)
Image et valeurs	Dans la vie, je valorise la ponctualité et la fiabilité .	36 %	59 %↑	95 %	(102)
	Je suis agacé lorsque les autres ne respectent pas mon espace personnel / ma bulle.	49 %	39 %↑	87 %	(102)
	Je fais attention à la façon dont je dépense mon argent .	44 %↓	39 %	83 %↓	(95)
	Je me sens inconfortable dans des endroits qui ne sont pas totalement propres .	48 %	30 %	78 %	(100)
	Je suis le genre à tout planifier . Je n'aime pas quand les choses sont laissées au hasard.	50 %	24 %	74 %	(96)
	J'aurais besoin de plus d'heures dans une journée pour réussir à faire toutes les choses qui sont attendues de moi.	36 %	31 %↑	67 %↑	(116)
	Je fais souvent des activités / choses sur le coup de l'impulsion .	45 %↑	9 %	53 %↑	(110)
	Je suis une personne de nature anxieuse .	37 %	16 %	53 %	(105)
	Je donne du temps pour les causes qui me tiennent à cœur (bénévolat).	29 %	9 %	38 %↓	(88)
Mode de vie actif	Je préfère les activités qui me permettent d'être actif plutôt que celles qui sont passives.	52 %	19 %	71 %	(100)
Ouverture	J'aime essayer de nouvelles choses ou vivre de nouvelles expériences .	56 %	19 %	75 %	(104)
	Je me considère à l'affût des nouvelles modes et tendances .	42 %	11 %	53 %↑	(110)
Technologie	Je crois que les développements technologiques mèneront à une meilleure mobilité au sein de la grande région de Montréal dans l'avenir.	52 %↓	23 %	75 %↓	(93)
	Mon entourage me demande souvent conseil au sujet des nouvelles technologies .	32 %	10 %	42 %	(103)

LE PROFIL LIÉ AUX TRANSPORTS

SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

PERMIS DE CONDUIRE



Voiture
96 % ↑
(110)



Moto
9 %
(122)



Cyclomoteur
96 % ↑
(110)

NOMBRE DE VÉHICULES MOTORISÉS DANS LE MÉNAGE



98 % ↑ possèdent au moins un véhicule motorisé dans le ménage
(115)

Moyenne : 1,8 véhicule
(125)

NOMBRE DE VOITURES DANS LE MÉNAGE



98 % ↑ possèdent au moins une voiture dans le ménage
(116)

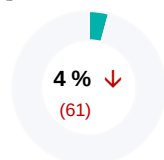
Moyenne : 1,7 voiture
(128)

MODES ALTERNATIFS

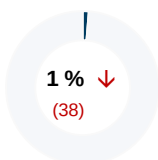
Inscrits à un service de...

7 % ↓ (51) sont inscrits à un service de mobilité durable autre que TC

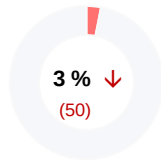
7 % ↓ (62) sont inscrits à un service de partage/co-voiturage



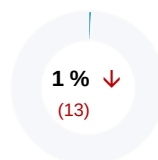
Communauto



Autre service de
partage de voiture
(Turo, LocoMotion, etc.)



Covoiturage
(Amigo Express,
Poparide, etc.)



Vélopartage

VÉHICULES ÉLECTRIQUES



16 % (95) possèdent au moins un véhicule électrique dans le ménage



Voiture
11 %
(124)



Vélo
3 % ↓
(51)



Trottinette
2 %
(61)



Moto
0 %
(0)

CARTES / VIGNETTES (% possède)



Une carte OPUS

22 % ↓
(46)



Une vignette de stationnement

3 % ↓
(38)



Une carte de crédit

95 % ↑
(103)



Une carte de débit

99 % ↑
(101)

L'ACCÈS AU TRANSPORT

SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

ACCÈS DU DOMICILE ET/OU DU LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES



Transport collectif



Station de BIXI



Zone de service d'autopartage



Stationnement payant



Stationnement gratuit



Stationnement accès à un quai

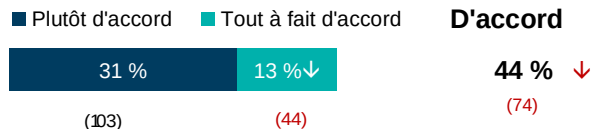


Stationnement payé par l'employeur

Domicile <u>ET</u> travail	44 % ↓ (65)	1 % ↓ (11)	1 % ↓ (27)	3 % (64)	s. o.	1 % (183)	s. o.
Domicile	84 % ↓ (94)	5 % ↓ (14)	6 % ↓ (34)	10 % ↓ (54)	82 % (101)	7 % (90)	s. o.
Travail/études	49 % ↑ (126)	5 % ↓ (27)	4 % ↓ (53)	19 % (91)	s. o.	4 % (149)	49 % ↑ (229)

Base : ensemble du segment 5 (n = 441)

IMPORTANCE DE L'ACCÈS AU TC DANS LE CHOIX DE LA RÉSIDENCE

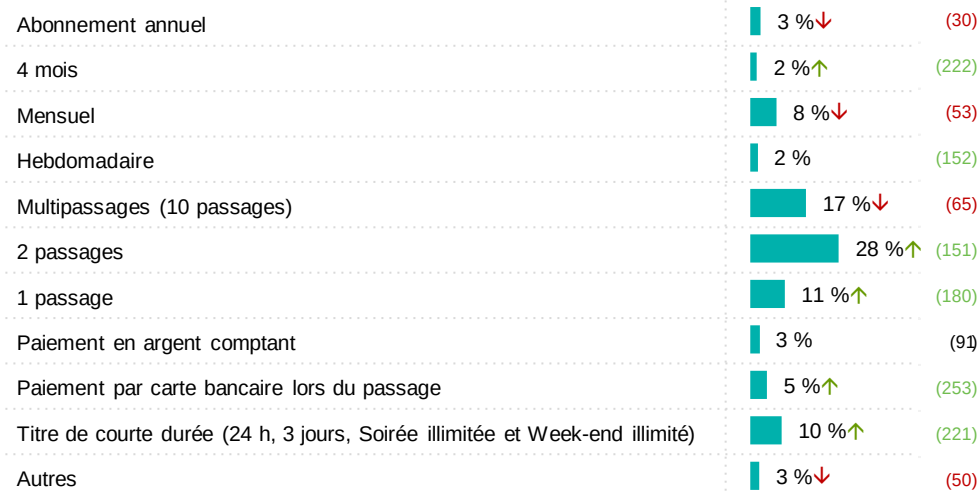


Base : répondants du segment 5 ayant accès au transport collectif du domicile (n = 361)

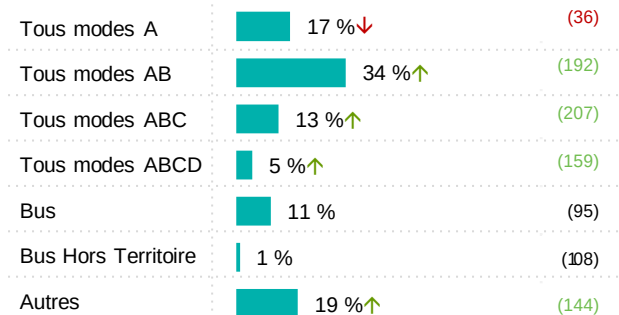
LES TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF ACHETÉS LE PLUS SOUVENT

SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

TYPE DE TITRE ACHETÉ LE PLUS SOUVENT



CATÉGORIE DE TITRE ACHETÉE LE PLUS SOUVENT

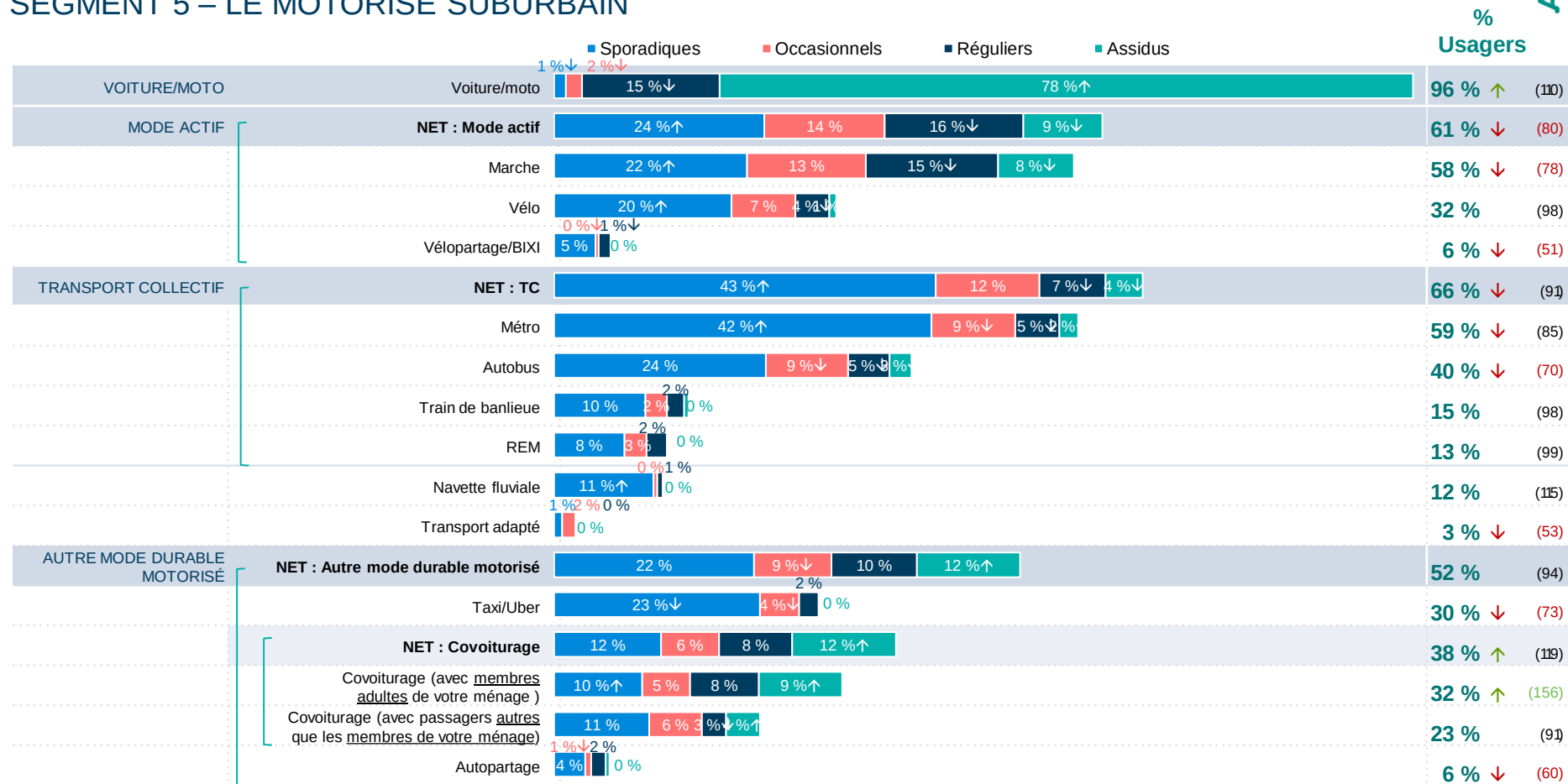


Base : usagers du TC dans la dernière année (n = 297)



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

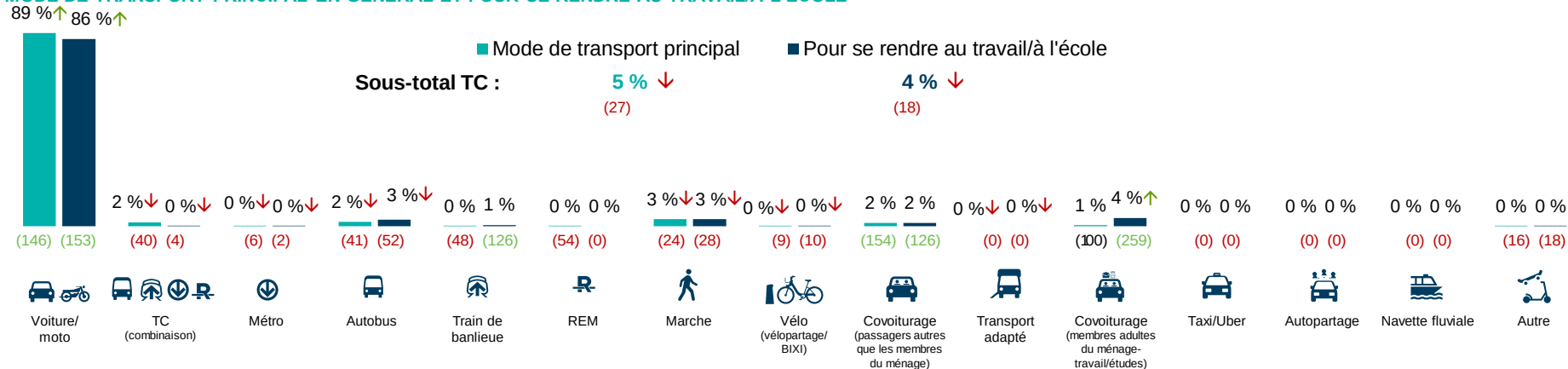
SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

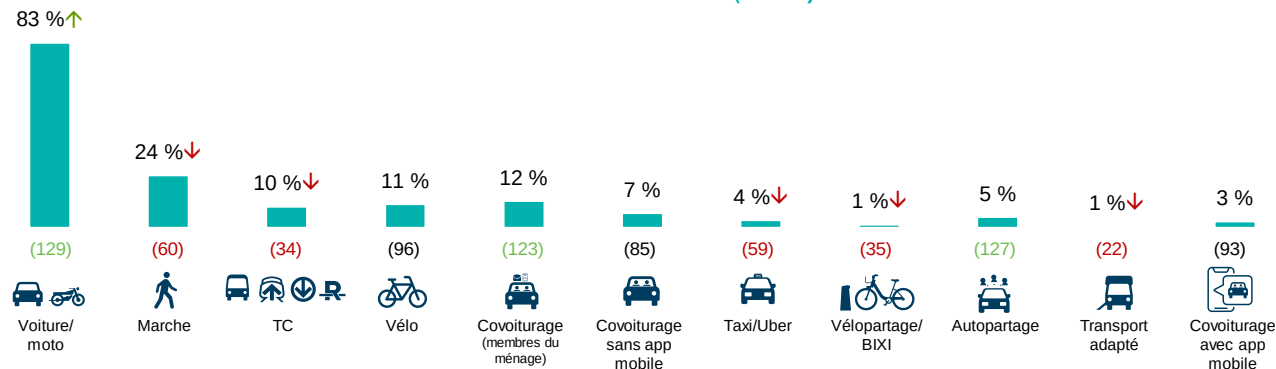
SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL EN GÉNÉRAL ET POUR SE RENDRE AU TRAVAIL/À L'ÉCOLE



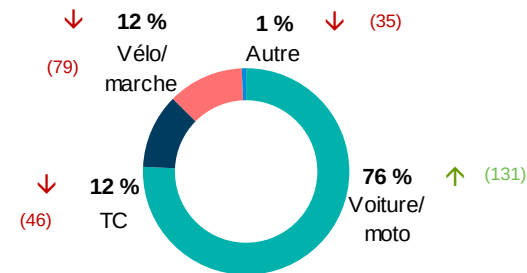
Bases : ■ ensemble du segment 5 (n = 441) / ■ travailleur ou étudiant du segment 5 ayant utilisé un moyen de transport au moins une fois au cours du dernier mois (n = 439)

PROBABILITÉ D'UTILISATION DES MODES SUR UNE BASE RÉGULIÈRE (% 8-10)



Bases : ensemble du segment 5 (n = 441)

MODE DE TRANSPORT PRÉFÉRÉ



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT (SUITE)

SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

MULTIMODALITÉ

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT*
UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS

2,4 ↓ modes
en moyenne (74)

*Tous les modes du transport collectif sont comptés de façon individuelle

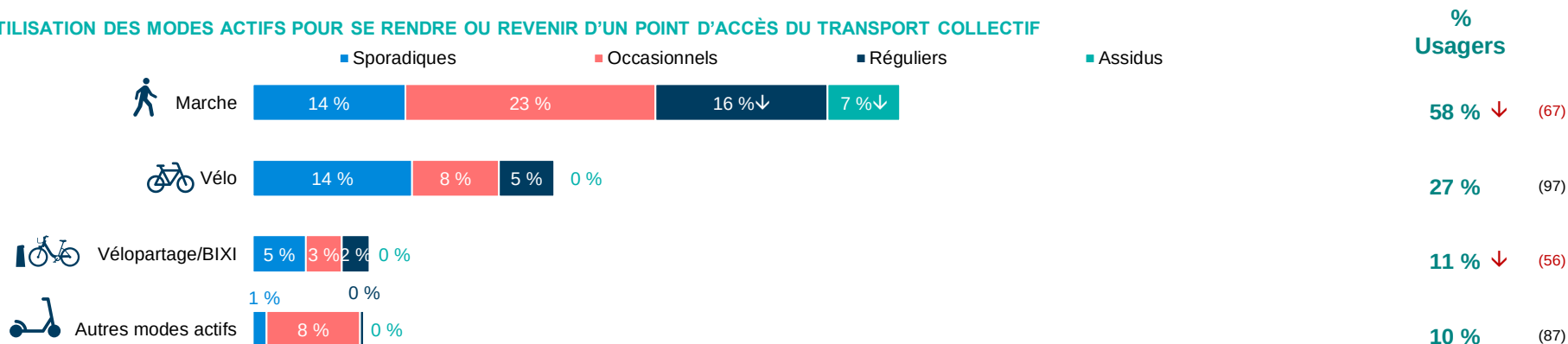
Base : ensemble des répondants (n = 441)

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT DURABLE
PAYANTS** UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS

0,4 ↓ modes
en moyenne (52)

**TC, vélopartage, autopartage, taxi / Uber et covoiturage
organisé à l'aide d'une application mobile

UTILISATION DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE OU REVENIR D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF



UTILISATION DU STATIONNEMENT INCITATIF D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF

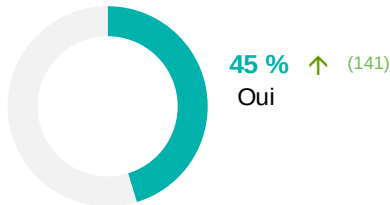


Base : utilise le transport collectif au moins une fois par mois – segment 5 (n = 98)

LES DÉPLACEMENTS D'UNE SEMAINE TYPE PARMI LES TRAVAILLEURS / ÉTUDIANTS

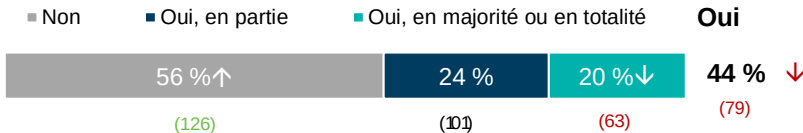
SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

UTILISATION DU VÉHICULE PERSONNEL POUR EFFECTUER DES DÉPLACEMENTS DANS LE CADRE DU TRAVAIL



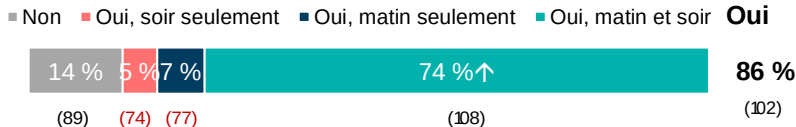
Base : travailleurs du segment 5 (n = 441)

TRAVAIL COMPATIBLE AVEC LE TÉLÉTRAVAIL



Base : travailleurs du segment 5 (n = 441)

HORAIRES DE DÉPLACEMENT – EN GÉNÉRAL HEURES DE POINTE



Base : travailleurs et étudiants du segment 5 qui se sont déplacés au cours des deux derniers mois –septembre et octobre 2023 (n = 441)

NOMBRE DE JOURS MOYEN DE DÉPLACEMENT PAR SEMAINE AU COURS DES 2 DERNIERS MOIS

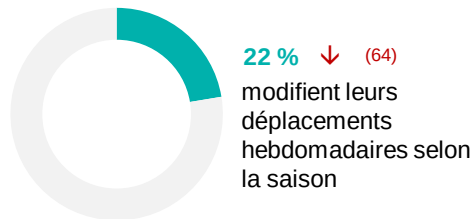


Aucun (0)	0 % ↓ (0)
Moins de 1 jour par semaine (mais au moins une fois au cours des 2 derniers mois)	7 % (93)
1 jour par semaine	7 % (82)
2 jours par semaine	9 % ↓ (67)
3 jours par semaine	7 % ↓ (64)
4 jours par semaine	16 % (103)
5 jours ou plus par semaine	55 % ↑ (143)

Base : travailleurs et étudiants du segment 5 (n = 441) Moyenne : 3,9 jours ↑ (120)

100 % ↑ (108)
se sont déplacés au moins une fois au cours des 2 derniers mois

INFLUENCE DE LA SAISON SUR LES DÉPLACEMENTS



Base : travailleurs et étudiants du segment 5 qui se déplacent hebdomadairement (n = 434)

LA PERCEPTION DES MODES DE TRANSPORT

SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

QUALIFICATIFS ASSOCIÉS AUX MODES



Méto (n = 239)

Positif	69 % ↓ (89)
Écologique	36 % (101)
Rapide	33 % (93)
Efficace	31 % (91)
Négatif	89 % ↑ (114)
Achalandé	54 % ↑ (114)
Sale	42 % ↑ (156)
Ne convient pas -	39 % ↑ (184)



Autobus (n = 225)

Positif	65 % (100)
Facile d'accès	31 % (88)
Abordable	31 % (115)
Efficace	26 % ↑ (141)
Négatif	89 % ↑ (110)
Achalandé	45 % (110)
Ne convient pas -	43 % ↑ (159)
Contraignant	37 % ↑ (158)



Train de banlieue (n = 230)

Positif	76 % ↑ (110)
Moderne	33 % ↑ (156)
Confortable	33 % ↑ (124)
Sécuritaire	33 % ↑ (126)
Négatif	83 % (103)
Ne convient pas -	46 % ↑ (123)
Difficile d'accès	35 % ↓ (85)
Contraignant	31 % ↑ (125)



REM (n = 213)

Positif	72 % (98)
Moderne	46 % (112)
Écologique	41 % ↑ (126)
Sécuritaire	29 % ↑ (148)
Négatif	81 % (102)
Difficile d'accès	51 % (109)
Ne convient pas -	44 % ↑ (133)
Non fiable	33 % ↑ (125)



Voiture (n = 210)

Positif	99 % ↑ (104)
Efficace	56 % ↑ (139)
Rapide	52 % ↑ (123)
Fiable	49 % ↑ (130)
Négatif	40 % ↓ (82)
Polluant	26 % ↓ (77)
Cher	24 % (84)
Stressant	7 % ↓ (53)



Vélo (n = 219)

Positif	83 % (104)
Écologique	56 % (104)
Abordable	41 % ↑ (120)
Silencieux	36 % (117)
Négatif	69 % (101)
Lent	40 % ↑ (148)
Ne convient pas -	38 % (108)
Inconfortable	27 % (106)



Marche (n = 230)

Positif	95 % (102)
Écologique	58 % (111)
Plaisant	51 % ↑ (122)
Simple	49 % ↑ (117)
Négatif	58 % ↑ (114)
Lent	46 % ↑ (124)
Ne convient pas -	18 % ↑ (142)
Inefficace	18 % ↑ (156)

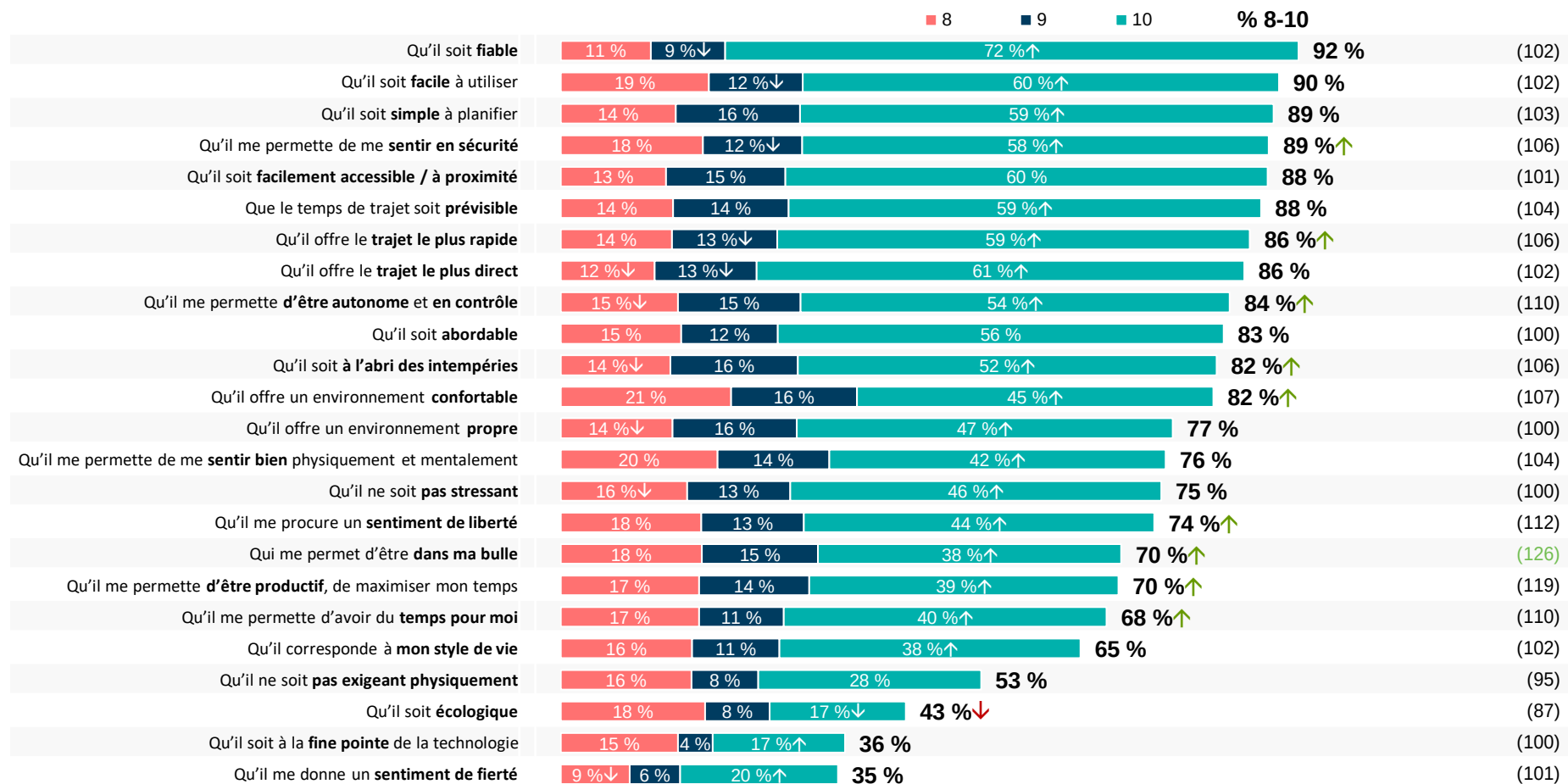


Navette fluviale (n = 198)

Positif	59 % (91)
Plaisant	33 % (104)
Relaxant	33 % (100)
Sécuritaire	22 % (113)
Négatif	90 % ↑ (111)
Difficile d'accès	52 % (98)
Ne convient pas -	51 % ↑ (124)
Lent	45 % ↑ (144)

LES CRITÈRES DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT

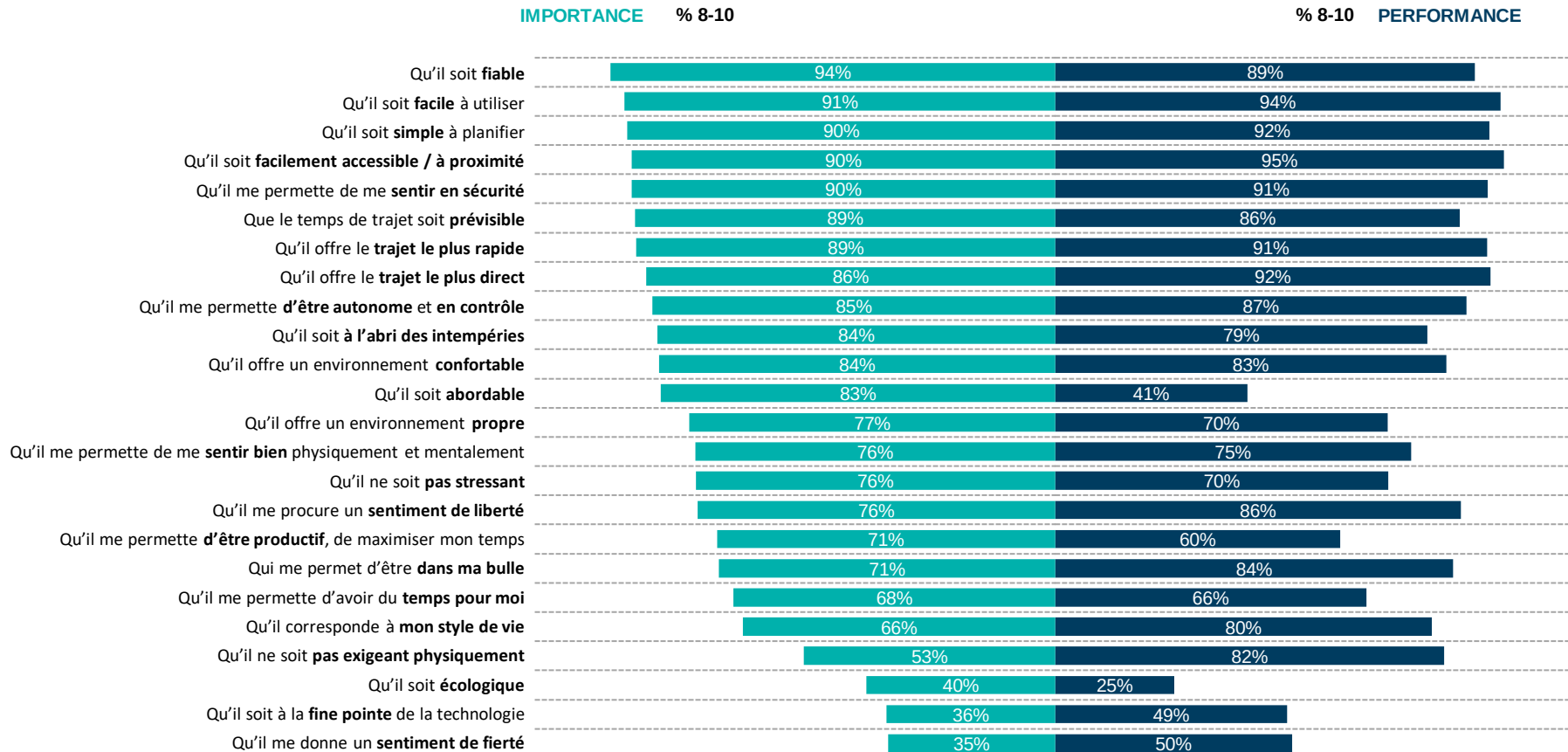
SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN





IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN

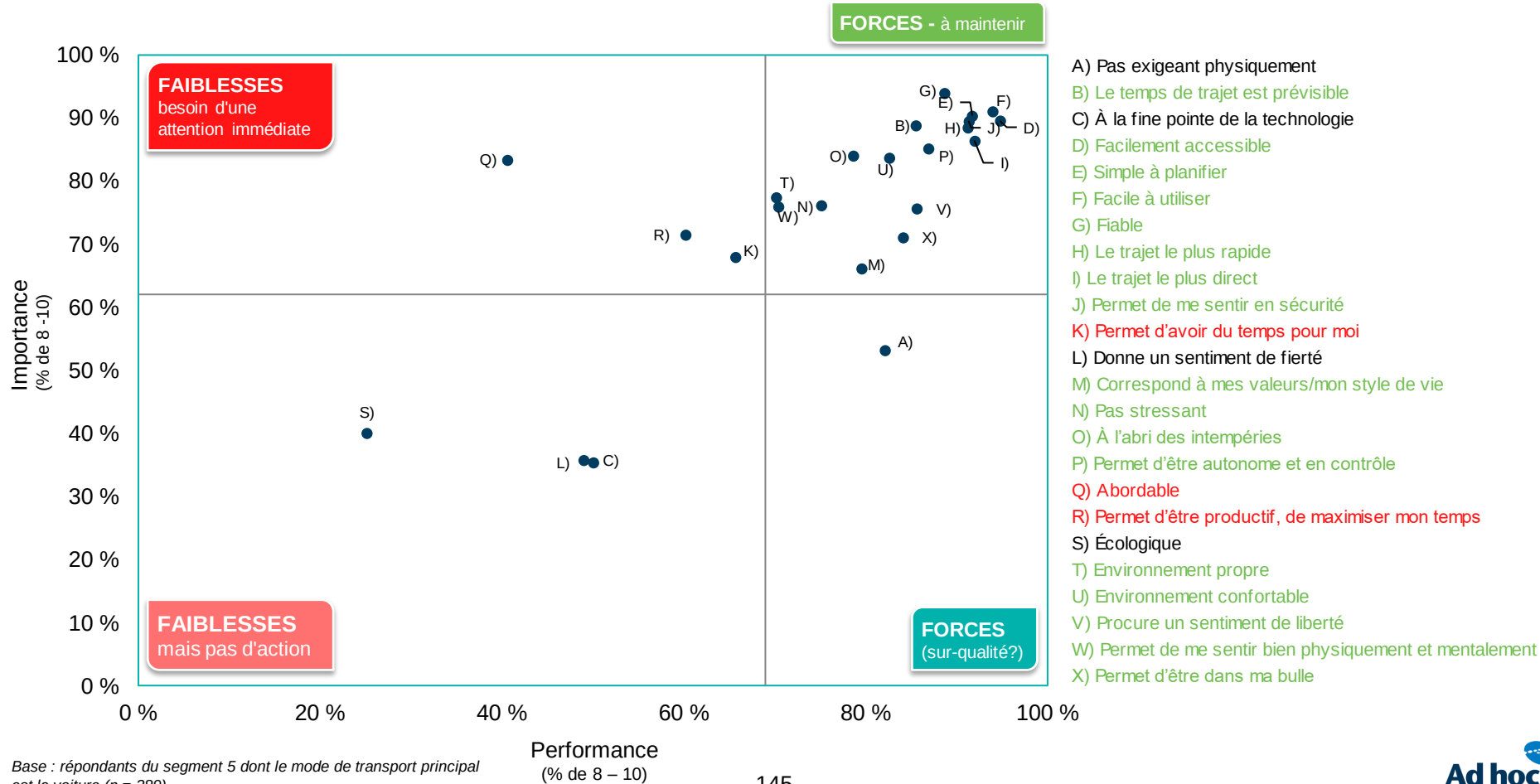


Base : répondants du segment 5 dont le mode de transport principal est la voiture (n = 389)



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

SEGMENT 5 – LE MOTORISÉ SUBURBAIN





LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

Segment 6



de la population
du territoire de
l'ARTM

Les indices (100) présentés indiquent les différences avec le **total** :

- Un indice supérieur à 100 signifie que le résultat est supérieur à l'ensemble des répondants et au-dessus de 120, l'indice est mis en **vert**. Par exemple, un indice de 120 signifie que le résultat est 20 % plus élevé que celui de l'ensemble des répondants;
- Un indice inférieur à 100 signifie que le résultat est inférieur à l'ensemble des répondants et en deçà de 80, l'indice est mis en **rouge**. Par exemple, un indice de 80 signifie que le résultat est 20 % moins élevé que celui de l'ensemble des répondants.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

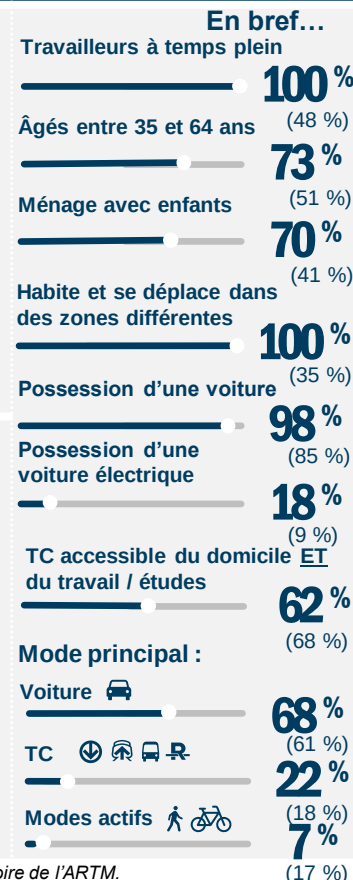
Des travailleurs branchés, se déplaçant majoritairement vers l'île de Montréal. Ils priorisent la voiture et le transport collectif

Profil sociodémographique

- Ce segment, **majoritairement masculin** (61 %; I = 127), est constitué de **travailleurs à temps plein** (100 %; I = 208), **âgés entre 35 et 64 ans** (73 %; I = 145 – âge moyen : 43 ans), **résidant en dehors de l'île de Montréal** (56 % dans les couronnes, 24 % à Laval et 19 % à Longueuil).
- La **plupart sont en couple** (78 %; I = 124) et **sept sur dix** ont des **enfants mineurs** à domicile (70 %; I = 171), une proportion significativement **plus élevée que la moyenne**. Ils sont **majoritairement nés au Canada** (89 %; I = 105), d'ascendance **canadienne-française** (73 %; I = 104) ou **européenne** (10 %; I = 93).
- Les membres de ce segment **tendent à être plus instruits** (diplôme collégial / universitaire : 70 %; I = 108) et ont un **niveau de revenu supérieur à la moyenne**. En effet, **trois sur cinq** déclarent un **revenu familial de 100 000 \$ ou plus** (60 %; I = 167). De plus, ils sont **plus susceptibles** d'être **propriétaires** de leur résidence principale que les autres segments (75 %; I = 133).
- Ces individus sont **assez axés vers la technologie**. Ils sont **plus enclins que la moyenne** à posséder une **voiture intelligente** (20 %; I = 136), une **montre intelligente** (43 %; I = 136) et/ou un **téléphone intelligent** (94 %; I = 106), ainsi qu'à avoir un **plan de données** (91 %; I = 113) et à utiliser des **applications mobiles pour la gestion des déplacements** (89 %; I = 109). Bien que les applications destinées aux conducteurs soient les plus couramment utilisées, **l'application Chrono est surreprésentée** dans ce segment (16 %; I = 137). De plus, ils sont **proportionnellement plus nombreux que la moyenne** à être **sollicités par leur entourage** pour des **conseils sur les nouvelles technologies** (51 %; I = 155), et une **forte majorité** est convaincue que les **avancées technologiques amélioreront la mobilité** (82 %; I = 112).

Besoins et habitudes de mobilité

- Puisque la **majorité** est en mesure de **travailler à distance** (58 %; I = 105), les individus de ce segment se **déplacent en moyenne 3,2 jours par semaine** pour se rendre au travail (I = 99). Ces déplacements ont lieu **principalement aux heures de pointe** (matin et soir : 70 %; I = 102 / matin ou soir : 86 %; I = 102).
- Tous résident et travaillent** dans des **zones distinctes** (100 %; I = 286); **près de deux tiers** (63 %; I = 149) se **rendent sur l'île de Montréal** pour leur **travail**. Bien que **l'accessibilité au transport collectif** soit moindre que la moyenne, **trois cinquièmes** (62 %; I = 91) en ont accès depuis leur **domicile et leur lieu de travail**.
- Presque tous** disposent d'une **voiture** (98 %; I = 116) et près de **deux sur dix** possèdent une **voiture électrique** (18 %; I = 205). La détention de **véhicules à essence** ainsi que de **véhicules électriques** est significativement **plus élevée** dans ce segment. Compte tenu de la nature et de l'ampleur des déplacements, il n'est pas étonnant que la **voiture soit de loin le principal mode de transport** utilisé (68 %; I = 111).
- Bien que moins répandu, **environ un quart** (22 %; I = 118) **privilégie le transport collectif** comme mode de déplacement **principal**, notamment en **combinant différents modes** dans un même trajet (8 %; I = 175). De plus, en raison de leur localisation en dehors de l'île, on observe une **utilisation plus importante du REM** (2 %; I = 426) et des **trains de banlieue** (1 %; I = 600) comme modes de transport principaux.
- L'utilisation d'autres modes de transport pour faire leurs déplacements les plus courants est très faible; **7 %** ont recours aux **modes actifs** et **2 %** priorisent le **covoiturage** avec des membres de leur ménage. À noter que l'utilisation de ce dernier est surreprésentée au sein de ce segment (I = 239).



Note : les indices sont présentés entre parenthèses (I =). Dans la section « En bref... », le pourcentage entre parenthèses est le résultat de l'ensemble de la population adulte du territoire de l'ARTM.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

Des individus ayant un plus fort besoin d'espace personnel qui valorisent la punctualité et la fiabilité

Les attitudes et critères de choix

- Entre le travail à temps plein et les obligations familiales, les membres de ce segment mènent une vie remplie. Ainsi, ils sont proportionnellement **plus nombreux** (accord : 64 %; I = 111) à constater qu'ils **manquent d'heures dans une journée** pour accomplir tout ce qui est attendu d'eux. Par ailleurs, ils se **distinguent** également par un **besoin accru d'espace personnel** (accord : 89 %; I = 105) ainsi qu'une **forte volonté d'être actifs** (accord : 76 %; I = 108). Il convient de noter que la **punctualité** et la **fiabilité** sont **fortement valorisées** par ces individus (tout à fait d'accord : 55 %; I = 101), et qu'ils accordent une **grande importance aux enjeux environnementaux** (tout à fait d'accord : 41 %; I = 91).
- Lorsqu'ils **choisissent un mode de transport**, les membres de ce segment accordent **plus d'importance** aux critères suivants : la **fiabilité**, l'**accessibilité**, la **simplicité à planifier** et la **facilité d'utilisation** (8-10/10 : 92 %, 89 %, 88 % et 88 % respectivement). D'ailleurs, la **propreté** de l'environnement (8-10/10 : 81 %; I = 105) ainsi que la possibilité **d'avoir du temps pour soi** (8-10/10 : 63 %; I = 114) sont des critères que ce segment priorise davantage que la moyenne.

89 %

Sont agacés lorsque leur espace personnel n'est pas respecté

Recherchent un mode de transport :

- ✓ Fiable
- ✓ Accessible
- ✓ Simple à planifier
- ✓ Facile à utiliser

La voiture est le mode de transport qui comble le mieux les attentes de ce segment

Les perceptions des modes de transport

- Étant le mode de transport qui **répond le mieux à leurs besoins** [voir p. 162], la **voiture** est perçue de façon **très positive** (95 %; I = 101). La **rapidité** (49 %; I = 116), son **confort** (47 %; I = 92) ainsi que la **simplicité** (47 %; I = 136), entre autres, font d'elle le mode de transport de prédilection au sein de ce segment. Cependant, son impact négatif sur l'**environnement** est une **faiblesse** pour une proportion **plus importante que la moyenne** (43 %; I = 129). Son **coût** relativement **élevé** est également **critiqué** par un tiers (33 %; I = 116).
- Les **transports collectifs**, en particulier l'**autobus** (91 %; I = 113), sont perçus de manière **plutôt négative** par les membres de ce segment. Dans l'ensemble, ils estiment que les transports en commun sont **trop fréquentés** et déplorent leur **accessibilité difficile**. De plus, ils ne **répondent pas pleinement aux attentes** de leurs principaux usagers [voir pp. 163-164]. Cependant, ce segment **associe davantage d'attributs positifs** au REM (79 %; I = 108) et au **train de banlieue** (76 %; I = 110) que les autres segments. Le **REM** est principalement perçu comme **moderne** (48 %; I = 116) et **écologique** (41 %; I = 125), tandis que le **train de banlieue** est considéré comme étant **confortable** (34 %; I = 127), **sécuritaire** (33 %; I = 130) et **écologique** (31 %; I = 128). Leur principale faiblesse demeure la difficulté **d'accès**.
- Finalement, même si la **marche** et le **vélo** se voient attribuer des **perceptions très positives** (90 %; I = 98 et 81 %; I = 101 respectivement), notamment au **niveau écologique**, ils semblent **moins convenir au style de vie** des membres de ce segment en termes de mode de transport pour les activités quotidiennes. Cependant, ces deux modes de transport répondent très bien à leur style de vie actif.

Stressant
Cher
Rapide
Confortable
Simple
Polluant
VOITURE

Cher
Non Fiable
Moderne
Difficile D'Accès
Écologique
Rapide
REM

Sale
Efficace
Écologique
Achalandé
Difficile D'Accès
Rapide
METRO

Écologique
Facile D'Accès
Achalandé
Inconfortable
Abordable
Lent
AUTOBUS

Sécuritaire
Ne Convient Pas
Difficile D'Accès
Contraignant
Confortable
Écologique
TRAIN DE BANLIEUE

Silencieux
Ne Convient Pas
Écologique
Abordable
Dangereux
Lent
VÉLO

Lent
Simple
Écologique
Relaxant
Ne Convient Pas
Inefficace
MARCHÉ

LE PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

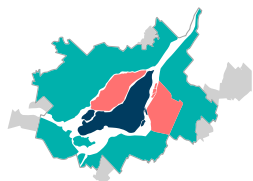
RÉGION

Agglomération de Montréal :

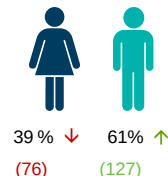
■ Centre-ville	0 %	↓	(0)
■ Centre	0 %	↓	(0)
■ Est	0 %	↓	(0)
■ Ouest	0 %	↓	(0)

Agglomération de

Longueuil	19 %	↑	(181)
Laval	24 %	↑	(231)
Courette nord	29 %	↑	(178)
Courette sud	27 %	↑	(218)



SEXE



ÂGE

18-24 ans	5 %	↓	(55)
25-34 ans	21 %		(118)
35-64 ans	73 %	↑	(145)
35-49 ans	44 %	↑	(171)
50-64 ans	29 %	↑	(117)
65 ans et plus	1 %	↓	(5)
Moyenne : 43 ans			(88)

LANGUE PARLÉE À LA MAISON



PROPRIÉTAIRE/LOCATAIRE



COMPOSITION DU MÉNAGE

Seul	10 %	↓	(47)
Seul avec enfant(s)	8 %		(118)
Couple sans enfant	17 %	↓	(58)
Couple avec enfant(s)	61 %	↑	(182)
Avec un/deux parent(s)	2 %		(58)
Avec d'autres personnes	2 %	↓	(28)
Nbre de personnes (moy.) :	3,1		(121)

OCCUPATION PRINCIPALE

Travailleur	100 %	↑	(177)
à temps plein	100 %	↑	(208)

PRÉSENCE D'ENFANTS DANS LE MÉNAGE (MOINS DE 18 ANS)



70 % ↑
(171)

Moins de 5 ans	22 %	↑	(176)
Entre 6 et 11 ans	20 %	↑	(175)
Entre 12 et 18 ans	30 %	↑	(196)



Nés au Canada

89 % ↑
(105)

MOBILITÉ RÉDUITE



TYPE DE LIMITATION

Mobilité réduite

Situation permanente	9 %	↓	(69)
Situation temporaire	7 %	↓	(64)
	3 %		(86)

Limitation physique	80 %	(112)
Limitation visuelle	7 %	(85)
Limitation auditive	5 %	(58)
Autres	5 %	(24)

Base : répondants à mobilité réduite (n = 24*)

ÉDUCATION

Primaire/secondaire	30 %	↓	(86)
Collégial	38 %		(111)
Universitaire	32 %		(104)

REVENU DU MÉNAGE

Moins de 60 000 \$	12 %	↓	(31)
Entre 60 000 et 99 999 \$	29 %		(107)
100 000 \$ et plus	60 %	↑	(167)

Base : ensemble du segment 6 (n = 374)

LE PROFIL TECHNOLOGIQUE

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

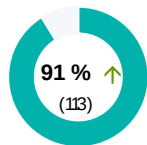


TÉLÉPHONE INTELLIGENT



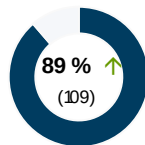
94 % ↑ (106)
possèdent un
téléphone intelligent

PLAN DE DONNÉES



ont un plan de
données

APPLICATIONS



utilisent une
application
mobile pour
planifier les
déplacements

A utilisé l'application au cours des 6 derniers mois



16 % ↑ (137)
Chrono



39 % ↑ (126)
Plans d'Apple



2 % (96)
Moovit



81 % ↑ (111)
Google Maps



25 % ↑ (127)
Uber



38 % ↑ (124)
Waze



10 % ↓ (63)
Transit

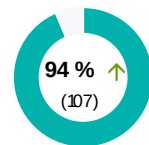


8 % (94)
Taxi



2 % (102)
Citymapper

RÉSEAUX SOCIAUX



ont un compte sur
les réseaux sociaux

Possède un compte...



Facebook

82 %
(101)



Compte X

25 %
(110)



Instagram

61 % ↑
(119)



LinkedIn

48 % ↑
(129)



Tik Tok

28 %
(112)

INDICE TECHNOLOGIQUE

■ Faible ■ Moyen ■ Élevé



TABLETTE



59 % (97)
possèdent une
tablette

VÉHICULE INTELLIGENT



20 % ↑ (136)
possèdent un véhicule
intelligent (connecté
au Web)

MONTRE INTELLIGENTE



43 % ↑ (136)
possèdent
une montre intelligente

L'indice technologique est composé à partir de 21 variables basées sur des aptitudes et l'usage de différentes technologies (consulter la liste de variables à la p.6). Les réponses à ces variables ont été recodées en 3 points. Une fois la somme de l'indice obtenue, la catégorisation s'est faite à partir d'une analyse K-Mean, où les répondants ont été classés en 3 groupes (faible, moyen et élevé).

LE PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

LIEU DU DÉPLACEMENT POUR LE TRAVAIL ET LES ÉTUDES



Agglomération de Montréal :

■ Centre-ville	40 %	↑	(160)
■ Centre	23 %	↑	(134)
■ Est	17 %	↑	(186)
■ Ouest	20 %	↑	(160)

Agglomération de :

Longueuil	0 %	↓	(0)
Laval	0 %	↓	(0)
Couironne nord	0 %	↓	(0)
Couironne sud	0 %	↓	(0)
Ailleurs	0 %	↓	(0)
Variable	0 %	↓	(0)

DÉPLACEMENTS DÉTAILLÉS (ORIGINE-DESTINATION)

Montréal centre/C-v* vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)	Laval vers Montréal centre/C-v	16 %	↑	(508)
Montréal centre/CV vers reste de l'île	0 %	↓	(0)	Laval vers Laval	0 %	↓	(0)
Montréal centre/CV vers extérieur de l'île	0 %	↓	(0)	Laval vers ailleurs	8 %	↑	(299)
Montréal est vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)	Couironne nord vers Montréal centre/C-v	15 %	↑	(547)
Montréal est vers Montréal est	0 %	↓	(0)	Couironne nord vers Couironne nord	0 %	↓	(0)
Montréal est vers ailleurs	0 %	↓	(0)	Couironne nord vers ailleurs	15 %	↑	(267)
Montréal ouest vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)	Couironne sud vers Montréal centre/C-v	15 %	↑	(518)
Montréal ouest vers Montréal ouest	0 %	↓	(0)	Couironne sud vers Couironne sud	0 %	↓	(0)
Montréal ouest vers ailleurs	0 %	↓	(0)	Couironne sud vers ailleurs	12 %	↑	(224)
Longueuil vers Montréal centre/C-v	17 %	↑	(521)				
Longueuil vers Longueuil	0 %	↓	(0)				
Longueuil vers ailleurs	2 %		(79)				

*Centre-ville



Vit et se déplace aux mêmes endroits	0%	↓	(0)
Vit et se déplace à des endroits différents	100%	↑	(286)

Total vers
Montréal
centre/CV

63 % ↑
(149)

Base : travailleur ou étudiant qui s'est déplacé au moins 1 fois au cours des 2 derniers mois (n = 374)

LES ATTITUDES

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

		■ Plutôt d'accord	■ Totalem d'accord	D'accord	
Environnement	Je crois qu'il est important que chacun fasse sa part pour réduire la pollution / les émissions de gaz à effet de serre.	51 %	41 %	91 %	(100)
Image et valeurs	Dans la vie, je valorise la ponctualité et la fiabilité .	37 %	55 %	92 %	(98)
	Je suis agacé lorsque les autres ne respectent pas mon espace personnel / ma bulle.	55 %	35 %	89 %↑	(105)
	Je fais attention à la façon dont je dépense mon argent .	50 %	34 %↓	84 %	(96)
	Je me sens inconfortable dans des endroits qui ne sont pas totalement propres .	52 %	25 %	77 %	(98)
	Je suis le genre à tout planifier . Je n'aime pas quand les choses sont laissées au hasard.	48 %	28 %	76 %	(100)
	J'aurais besoin de plus d'heures dans une journée pour réussir à faire toutes les choses qui sont attendues de moi.	41 %↑	23 %	64 %↑	(111)
	Je suis une personne de nature anxieuse .	35 %	17 %	52 %	(102)
	Je fais souvent des activités / choses sur le coup de l'impulsion .	40 %	12 %	52 %	(106)
Mode de vie actif	Je donne du temps pour les causes qui me tiennent à cœur (bénévolat).	30 %	11 %	41 %	(95)
	Je préfère les activités qui me permettent d'être actif plutôt que celles qui sont passives.	59 %↑	17 %	76 %↑	(108)
Ouverture	J'aime essayer de nouvelles choses ou vivre de nouvelles expériences .	54 %	22 %↑	76 %	(104)
	Je me considère à l'affût des nouvelles modes et tendances .	37 %	14 %↑	51 %	(105)
Technologie	Je crois que les développements technologiques mèneront à une meilleure mobilité au sein de la grande région de Montréal dans l'avenir.	57 %	25 %	82 %	(102)
	Mon entourage me demande souvent conseil au sujet des nouvelles technologies .	37 %↑	14 %↑	51 %↑	(125)

LE PROFIL LIÉ AUX TRANSPORTS

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

PERMIS DE CONDUIRE



Voiture
95 % ↑
(109)



Moto
12 % ↑
(175)



Cyclomoteur
95 % ↑
(109)

NOMBRE DE VÉHICULES MOTORISÉS DANS LE MÉNAGE



98 % ↑ possèdent au moins un véhicule motorisé dans le ménage
(115)

Moyenne : 1,8 véhicule
(126)

NOMBRE DE VOITURES DANS LE MÉNAGE



98 % ↑ possèdent au moins une voiture dans le ménage
(116)

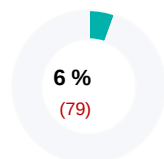
Moyenne : 1,7 voiture
(126)

MODES ALTERNATIFS

Inscrits à un service de...

13 % (92) sont inscrits à un service de mobilité durable autre que TC

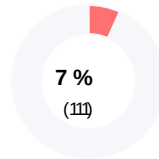
11 % (95) sont inscrits à un service de partage/co-voiturage



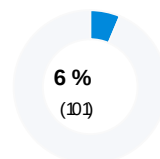
Communauto



Autre service de partage de voiture
(Turo, LocoMotion, etc.)



Covoiturage
(Amigo Express, Poparide, etc.)



Vélopartage

VÉHICULES ÉLECTRIQUES



28 % ↑ (167) possèdent au moins un véhicule électrique dans le ménage



Voiture
18 % ↑
(205)



Vélo
10 % ↑
(149)



Trottinette
11 % ↑
(286)



Moto
0 %
(0)

CARTES / VIGNETTES (% possède)



Une carte OPUS

41 % ↓
(85)



Une vignette de stationnement

11 %
(125)



Une carte de crédit

97 % ↑
(106)



Une carte de débit

100 % ↑
(102)

L'ACCÈS AU TRANSPORT

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

ACCÈS DU DOMICILE ET/OU DU LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES



Transport collectif



Station de BIXI



Zone de service d'autopartage



Stationnement payant



Stationnement gratuit



Stationnement accès à un quai

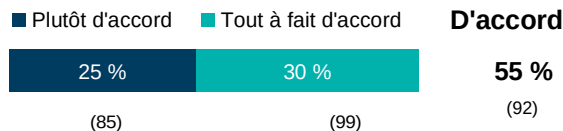


Stationnement payé par l'employeur

Domicile <u>ET</u> travail	62 % ↓ (91)	4 % ↓ (44)	2 % ↓ (49)	3 % (64)	s. o.	1 % ↑ (232)	s. o.
Domicile	82 % ↓ (92)	8 % ↓ (23)	6 % ↓ (32)	9 % ↓ (48)	76 % ↓ (93)	5 % ↓ (58)	s. o.
Travail/études	72 % ↑ (185)	40 % ↑ (229)	17 % ↑ (215)	43 % ↑ (205)	s. o.	6 % ↑ (207)	40 % ↑ (186)

Base : ensemble du segment 6 (n = 374)

IMPORTANCE DE L'ACCÈS AU TC DANS LE CHOIX DE LA RÉSIDENCE

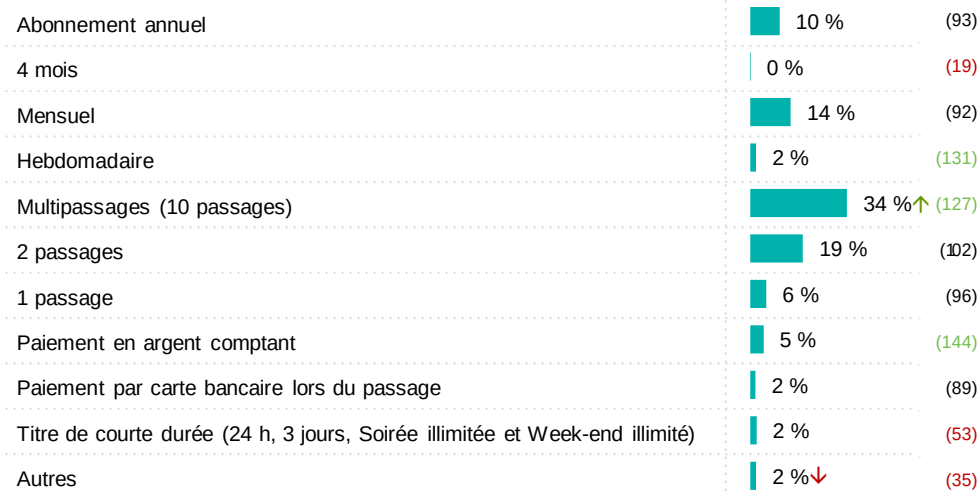


Base : répondants du segment 6 ayant accès au transport collectif du domicile (n = 313)

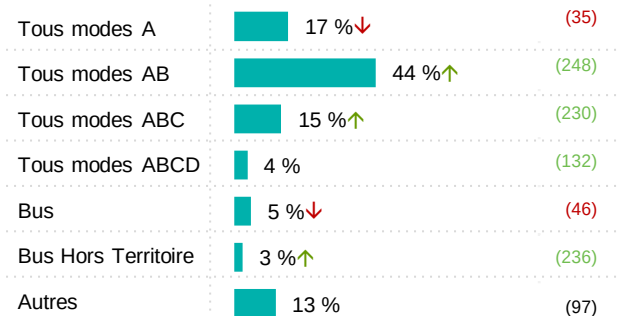
LES TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF ACHETÉS LE PLUS SOUVENT

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

TYPE DE TITRE ACHETÉ LE PLUS SOUVENT



CATÉGORIE DE TITRE ACHETÉE LE PLUS SOUVENT

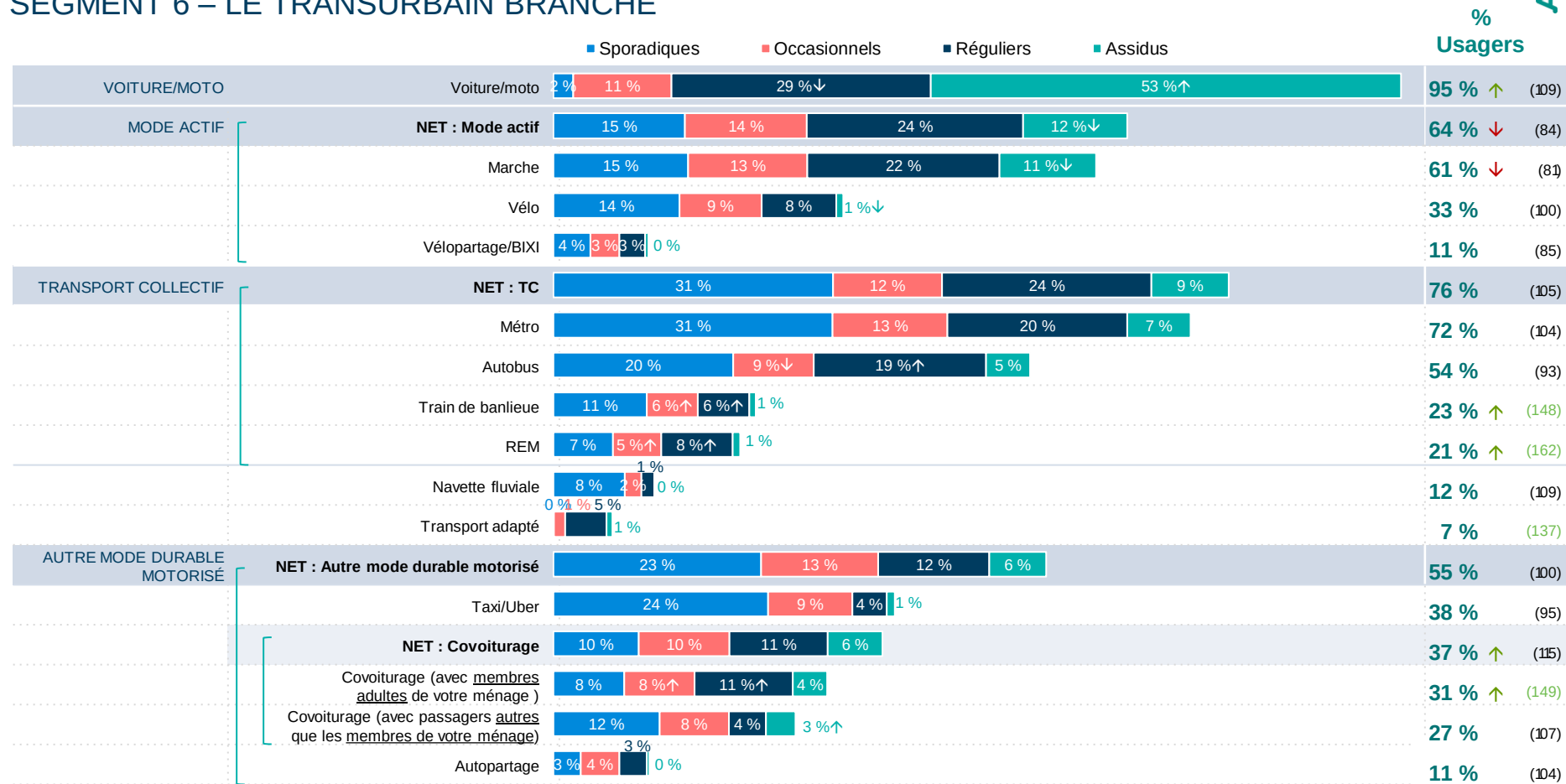


Base : usagers du TC dans la dernière année (n = 290)



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

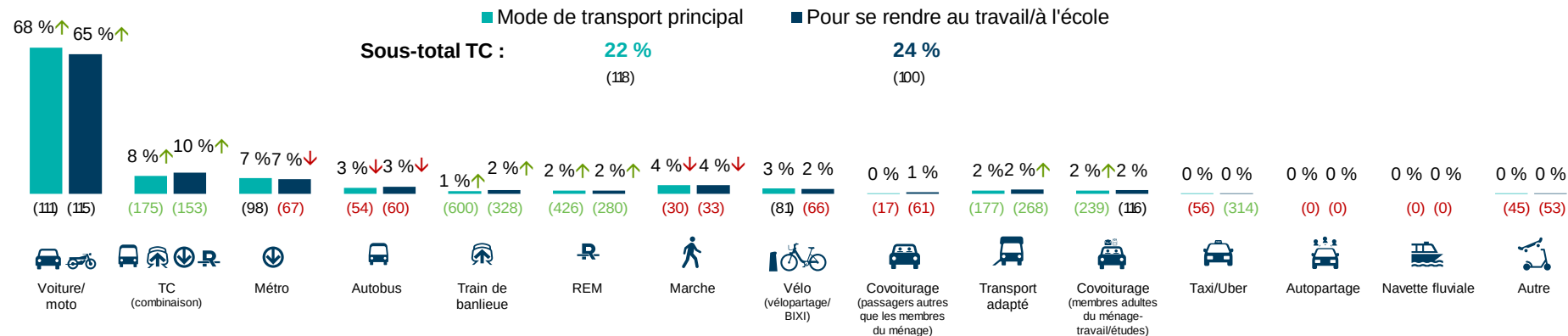
SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

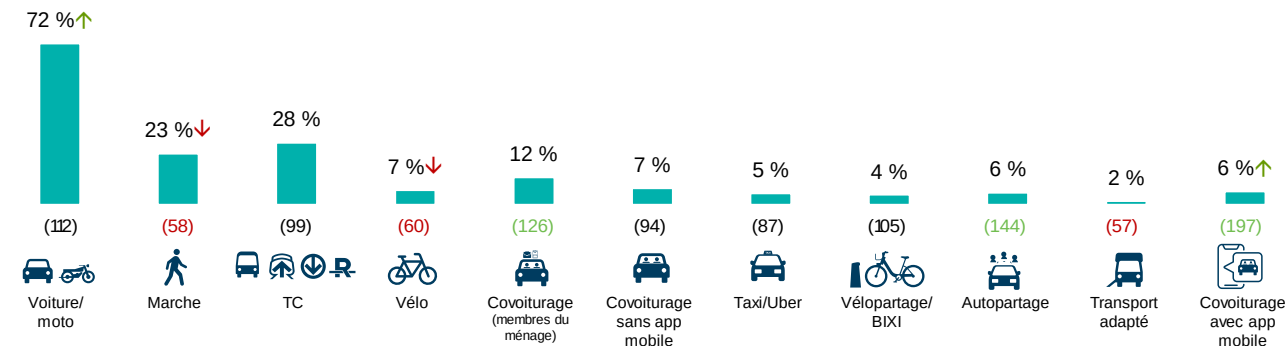
SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL EN GÉNÉRAL ET POUR SE RENDRE AU TRAVAIL/À L'ÉCOLE



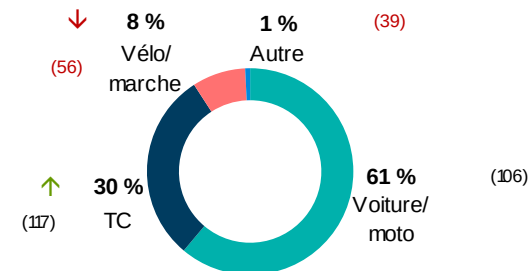
Bases : ■ ensemble du segment 6 (n = 374) / ■ travailleur ou étudiant du segment 6 ayant utilisé un moyen de transport au moins une fois au cours du dernier mois (n = 373)

PROBABILITÉ D'UTILISATION DES MODES SUR UNE BASE RÉGULIÈRE (% 8-10)



Bases : ensemble du segment 6 (n = 374)

MODE DE TRANSPORT PRÉFÉRÉ



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT (SUITE)

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

MULTIMODALITÉ

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT* UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS

3,4 modes (107)
en moyenne

*Tous les modes du transport collectif sont comptés de façon individuelle

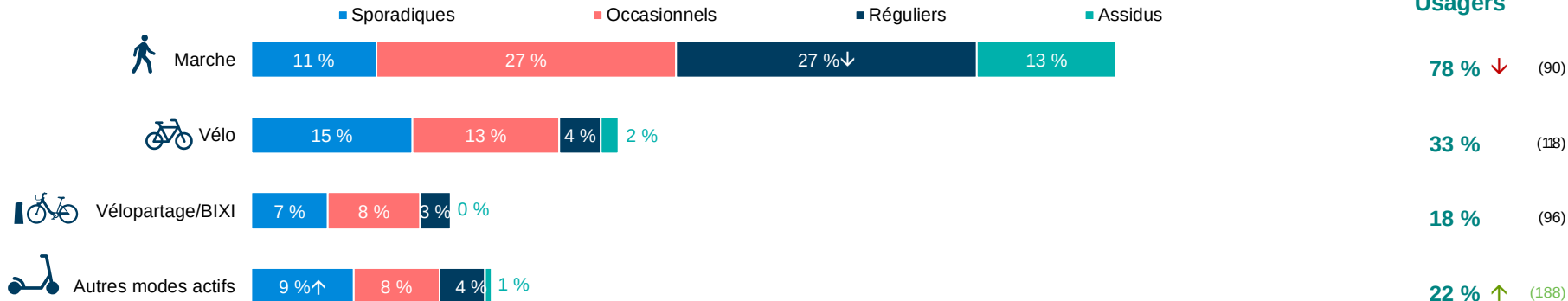
Base : ensemble des répondants (n = 374)

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT DURABLE PAYANTS UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS**

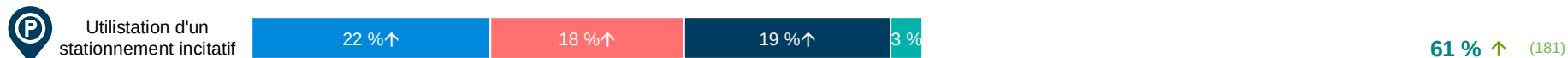
0,8 modes (107)
en moyenne

**TC, vélopartage, autopartage, taxi / Uber et covoiturage organisé à l'aide d'une application mobile

UTILISATION DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE OU REVENIR D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF



UTILISATION DU STATIONNEMENT INCITATIF D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF

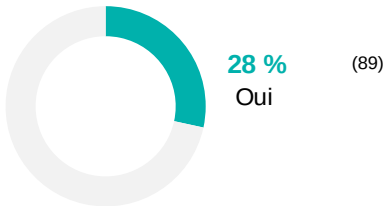


Base : utilise le transport collectif au moins une fois par mois – segment 6 (n = 170)

LES DÉPLACEMENTS D'UNE SEMAINE TYPE PARMI LES TRAVAILLEURS / ÉTUDIANTS

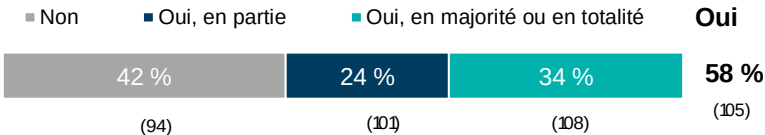
SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

UTILISATION DU VÉHICULE PERSONNEL POUR EFFECTUER DES DÉPLACEMENTS DANS LE CADRE DU TRAVAIL



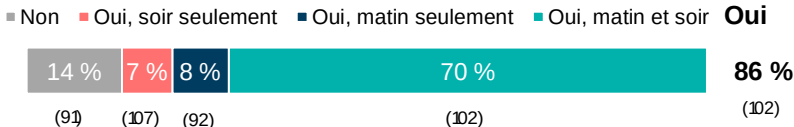
Base : travailleurs du segment 6 (n = 374)

TRAVAIL COMPATIBLE AVEC LE TÉLÉTRAVAIL



Base : travailleurs du segment 6 (n = 374)

HORAIRES DE DÉPLACEMENT – EN GÉNÉRAL HEURES DE POINTE



Base : travailleurs et étudiants du segment 6 qui se sont déplacés au cours des deux derniers mois –septembre et octobre 2023 (n = 374)

NOMBRE DE JOURS MOYEN DE DÉPLACEMENT PAR SEMAINE AU COURS DES 2 DERNIERS MOIS



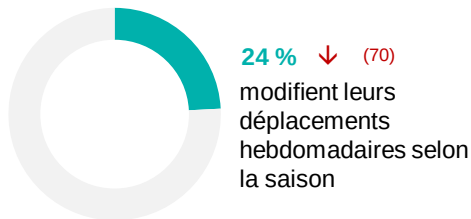
Aucun (0)	0 %	(0)
Moins de 1 jour par semaine (mais au moins une fois au cours des 2 derniers mois)	12 %	(161)
1 jour par semaine	10 %	(123)
2 jours par semaine	18 %	(136)
3 jours par semaine	10 %	(94)
4 jours par semaine	14 %	(88)
5 jours ou plus par semaine	37 %	(96)

Base : travailleurs et étudiants du segment 6 (n = 374)

Moyenne : **3,2 jours** (99)

100 % ↑ (108)
se sont déplacés au moins une fois au cours des 2 derniers mois

INFLUENCE DE LA SAISON SUR LES DÉPLACEMENTS



Base : travailleurs et étudiants du segment 6 qui se déplacent hebdomadairement (n = 359)

LA PERCEPTION DES MODES DE TRANSPORT

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ

QUALIFICATIFS ASSOCIÉS AUX MODES



Métro (n = 206)

Positif	73 %	(95)
Écologique	37 %	(105)
Rapide	32 %	(90)
Efficace	26 %	↓ (76)
Négatif	82 %	(106)
Achalandé	51 %	(108)
Sale	36 %	↑ (130)
Difficile d'accès	32 %	(121)



Autobus (n = 176)

Positif	63 %	(97)
Facile d'accès	30 %	(84)
Abordable	23 %	(87)
Écologique	23 %	(122)
Négatif	91 %	↑ (113)
Achalandé	49 %	↑ (120)
Inconfortable	36 %	↑ (146)
Lent	33 %	(117)



Train de banlieue (n = 187)

Positif	76 %	↑ (110)
Confortable	34 %	↑ (127)
Sécuritaire	33 %	↑ (130)
Écologique	31 %	↑ (128)
Négatif	88 %	↑ (109)
Difficile d'accès	40 %	(98)
Ne convient pas -	37 %	(98)
Contraignant	34 %	↑ (139)



REM (n = 193)

Positif	79 %	↑ (108)
Moderne	48 %	↑ (116)
Écologique	41 %	↑ (125)
Rapide	33 %	(110)
Négatif	83 %	(105)
Difficile d'accès	54 %	↑ (116)
Non fiable	33 %	↑ (125)
Cher	29 %	(122)



Voiture (n = 173)

Positif	95 %	(101)
Rapide	49 %	(116)
Confortable	47 %	(92)
Simple	47 %	↑ (136)
Négatif	54 %	(111)
Polluant	43 %	↑ (129)
Cher	33 %	(116)
Stressant	17 %	↑ (141)



Vélo (n = 210)

Positif	81 %	(101)
Écologique	60 %	↑ (112)
Abordable	40 %	↑ (118)
Silencieux	37 %	↑ (121)
Négatif	74 %	↑ (109)
Lent	40 %	↑ (150)
Ne convient pas -	36 %	(102)
Dangereux	31 %	(104)



Marche (n = 199)

Positif	90 %	(98)
Écologique	54 %	(103)
Simple	43 %	(104)
Relaxant	43 %	(97)
Négatif	65 %	↑ (129)
Lent	44 %	(117)
Ne convient pas -	22 %	↑ (174)
Inefficace	20 %	↑ (174)



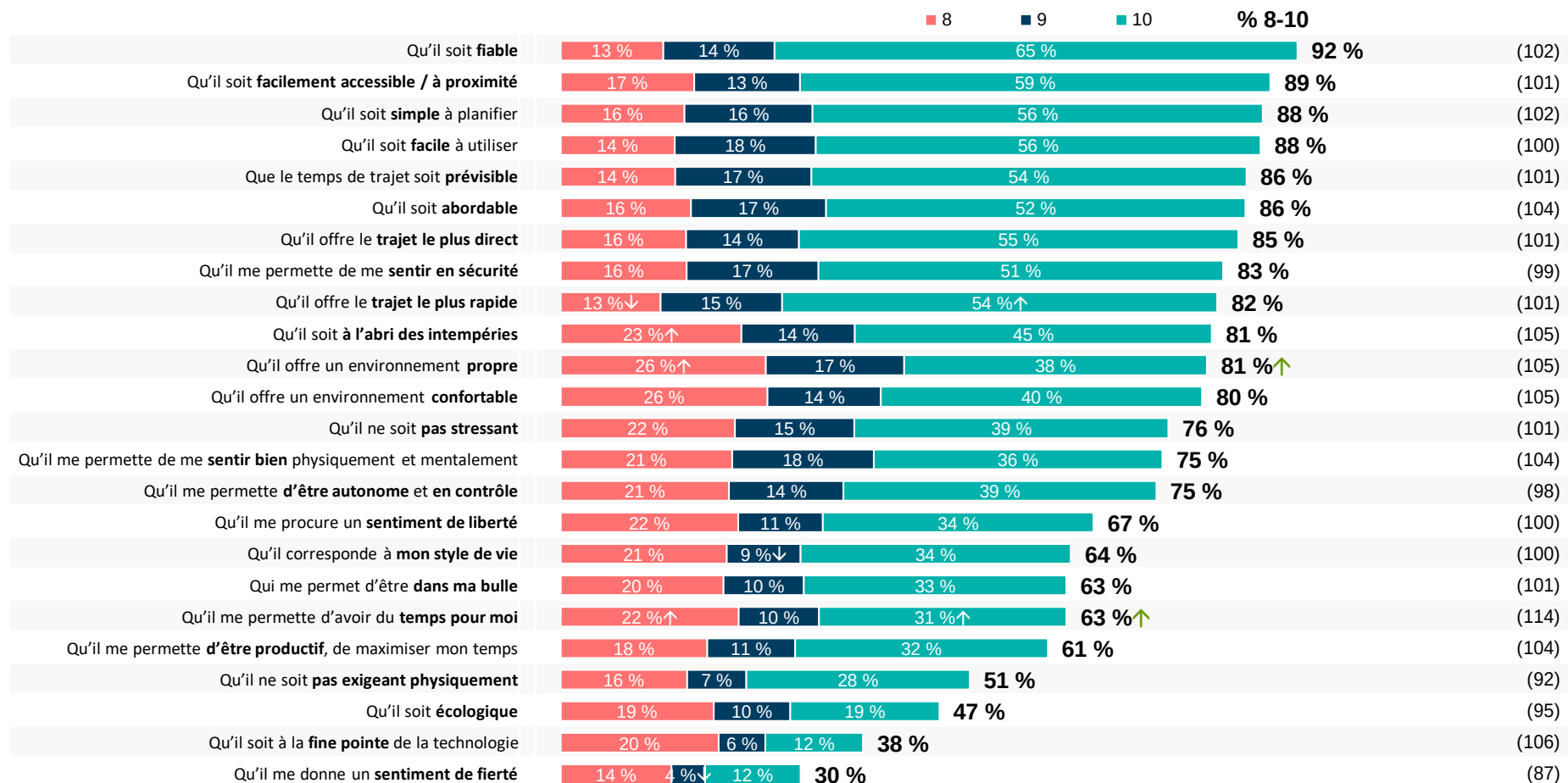
Navette fluviale (n = 152)

Positif	66 %	(102)
Relaxant	38 %	(114)
Plaisant	35 %	(108)
Sécuritaire	25 %	↑ (131)
Négatif	85 %	(105)
Difficile d'accès	58 %	(110)
Ne convient pas -	44 %	(108)
Lent	43 %	↑ (136)

Base : répondants du segment 6 ayant été sélectionnés pour évaluer le mode de transport en question

LES CRITÈRES DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT

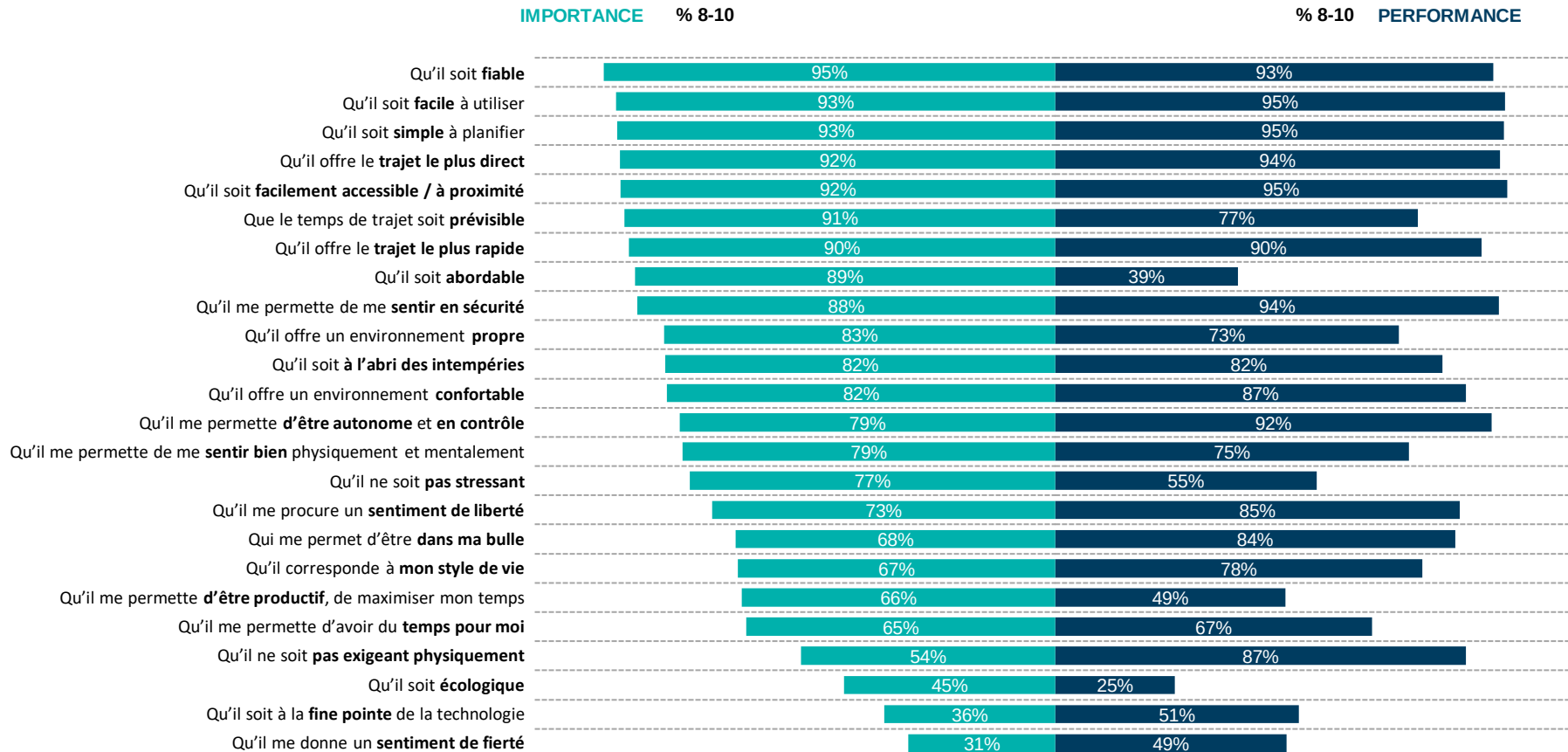
SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ





IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

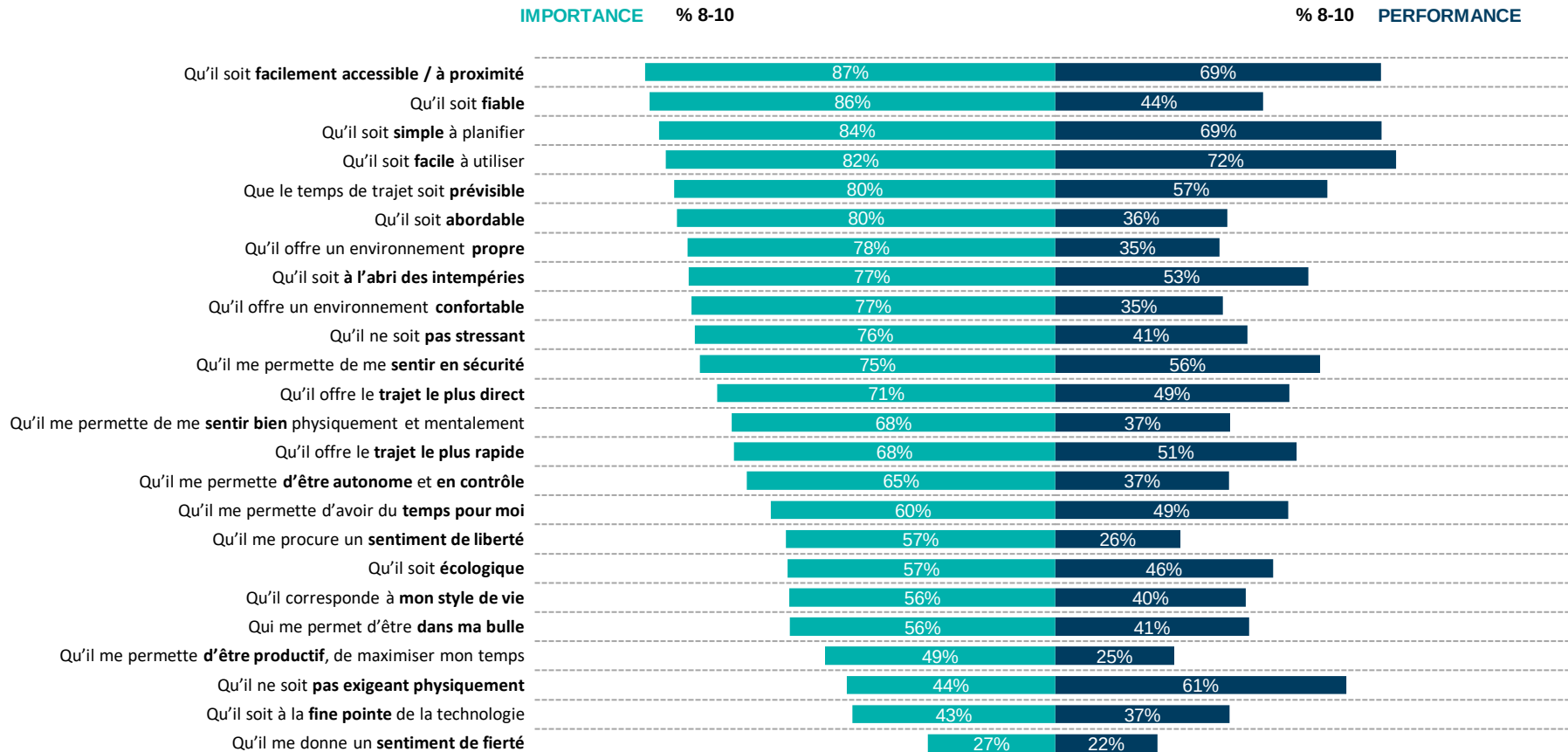
SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ



Base : répondants du segment 6 dont le mode de transport principal est la voiture (n = 258)

IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

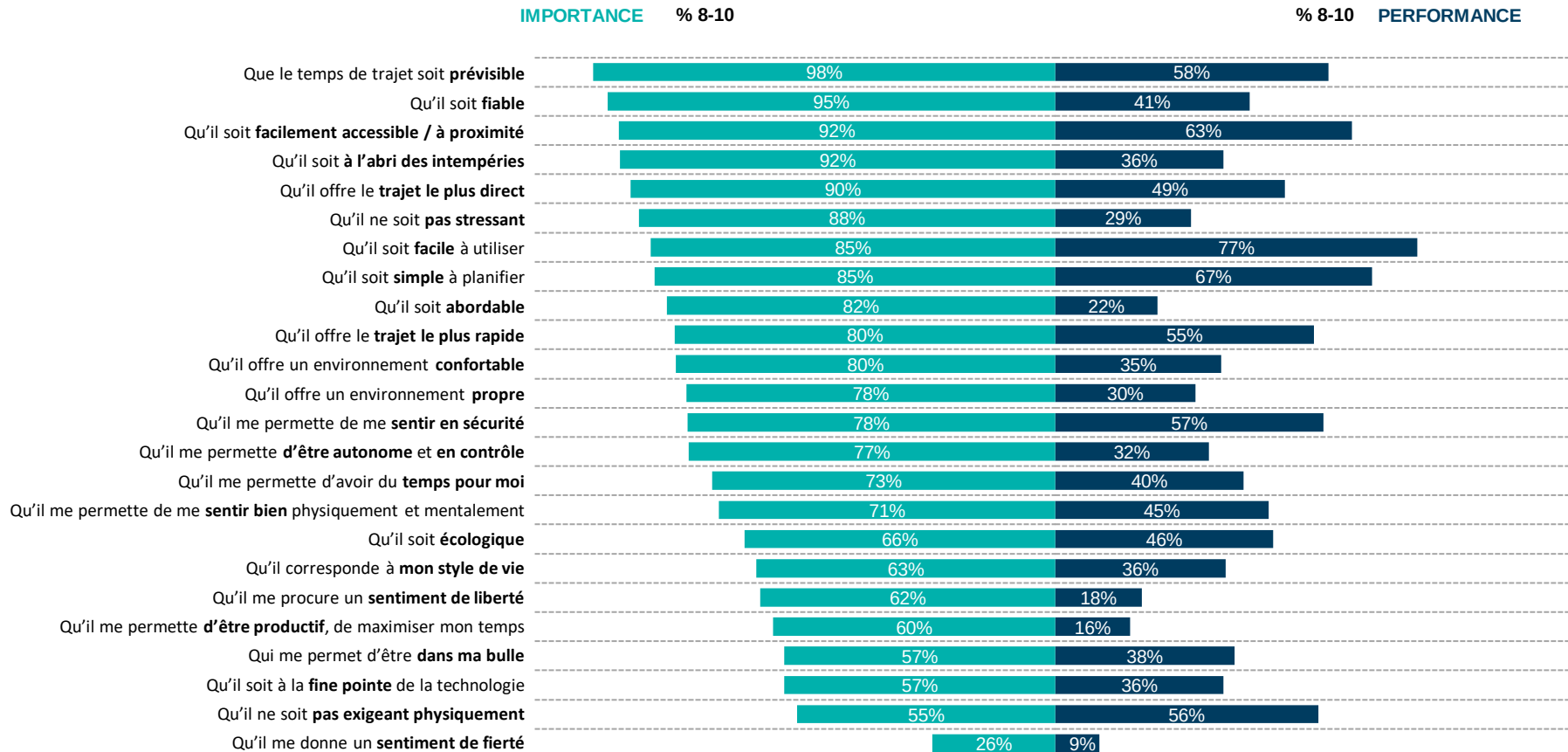
SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ



Base : répondants du segment 6 dont le mode de transport principal est le transport collectif (un Mode ou une combinaison de Modes : bus, métro et/ou train, REM) (n = 83)

IMPORTANCE/PERFORMANCE COMBINAISON DE TC

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ



Base : répondants du segment 6 dont le mode de transport principal est une combinaison de TC (n = 33)



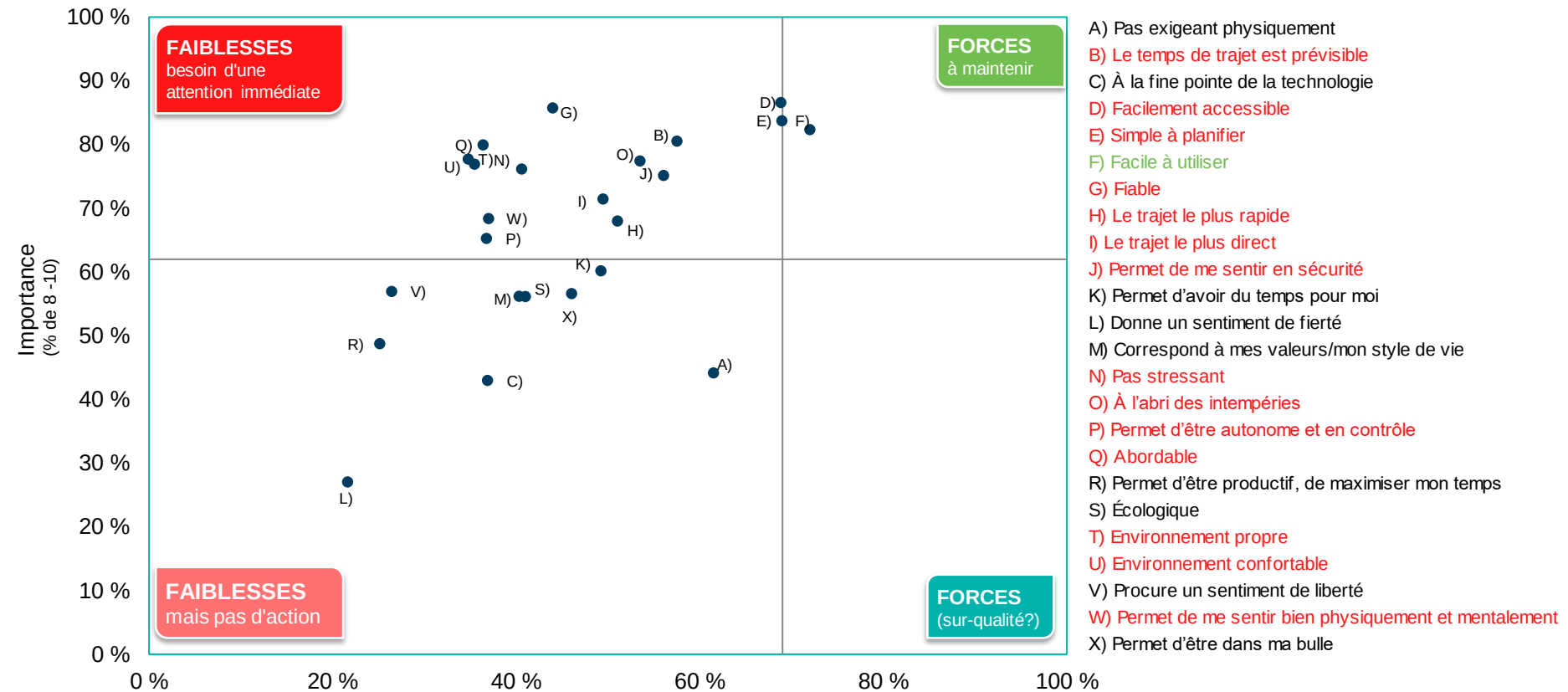
L'IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ



Base : répondants du segment 6 dont le mode de transport principal est le transport collectif (bus, métro et/ou train) (n = 83)

Performance
(% de 8 – 10)

L'IMPORTANCE/PERFORMANCE COMBINAISON DE TC

SEGMENT 6 – LE TRANSURBAIN BRANCHÉ



Base : répondants du segment 6 dont le mode de transport principal est une combinaison de TC (n = 33)

Performance
(% de 8 – 10)



LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

Segment 7

20 %

de la population
du territoire de
l'ARTM



Autorité régionale
de transport métropolitain

Les indices (100) présentés indiquent les différences avec le **total** :

- Un indice supérieur à 100 signifie que le résultat est supérieur à l'ensemble des répondants et au-dessus de 120, l'indice est mis en **vert**. Par exemple, un indice de 120 signifie que le résultat est 20 % plus élevé que celui de l'ensemble des répondants;
- Un indice inférieur à 100 signifie que le résultat est inférieur à l'ensemble des répondants et en deçà de 80, l'indice est mis en **rouge**. Par exemple, un indice de 80 signifie que le résultat est 20 % moins élevé que celui de l'ensemble des répondants.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

Des travailleurs urbains, technologiques, scolarisés et bien nantis, utilisant plusieurs modes de transport

Profil sociodémographique

- Ce segment, **légèrement plus masculin** que la moyenne (53 %; I = 110), est composé de **travailleurs à temps plein** (100 %; I = 209). Ils appartiennent principalement à la tranche d'**âge de 25 à 49 ans** (71 %; I = 165 – âge moyen : 41 ans) et **résident sur l'île de Montréal** (99 %; I = 139), en particulier dans le **centre** (54 %; I = 201). Environ **trois quarts d'entre eux vivent en couple** (65 %; I = 103), et **près de la moitié ont des enfants mineurs** à charge (46 %; I = 114). On note une surreprésentation des ménages avec des enfants, notamment ceux âgés de moins de 5 ans.
- Les membres de ce segment ont tendance à avoir un **niveau de scolarité plus élevé que la moyenne** (universitaire : 45 %; I = 148) et à bénéficier d'un **revenu familial supérieur** (100 000 \$ ou plus : 44 %; I = 122).
- On remarque également une **proportion plus élevée d'immigrants** dans ce segment (23 %; I = 157), surtout établis de longue date (60 % d'entre eux résident au Canada depuis plus de 10 ans). Bien que **plus de la moitié** des membres de ce segment soient **d'origine canadienne-française** (56 %; I = 80), on y trouve également une **proportion non négligeable d'individus d'origine européenne** (17 %; I = 161) ou **canadienne-anglaise** (7 %; I = 122). C'est pourquoi une **proportion plus importante** parle **l'anglais** le plus souvent à la maison (20 %; I = 147).
- Les membres de ce segment sont **très technologiques**. En effet, ils sont davantage enclins à se **considérer à l'affût des nouvelles modes et tendances** (53 %; I = 108), ainsi qu'à se positionner comme une **source de référence en matière technologique** pour leur entourage (52 %; I = 126). De plus, une **forte majorité** croit que les **avancées technologiques** amélioreront la mobilité dans la région (82 %; I = 103). En outre, **presque tous possèdent un téléphone intelligent** (92 %; I = 104), ont accès à un **plan de données** (88 %; I = 109), possèdent un compte sur les **réseaux sociaux** (91 %; I = 103), et utilisent des **applications mobiles de gestion des déplacements** (89 %; I = 110), y compris **Chrono** (13 %; I = 117) et **Transit** (26 %; I = 169).

Besoins et habitudes de mobilité

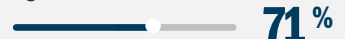
- L'intégralité** des membres de ce segment **réside et travaille** sur l'île de **Montréal** (98 %; I = 158), avec une **prépondérance de leurs déplacements professionnels** dirigés vers **Montréal centre / centre-ville** (65 %; I = 153). Puisque la **majorité** de ces individus ont la possibilité de faire du **télétravail** (61 %; I = 109), ils se **déplacent en moyenne 3,3 jours** par semaine vers leur lieu de travail (I = 103), principalement pendant les **heures de pointe** (78 % le matin et le soir; I = 113 / 89 % le matin ou le soir; I = 106).
- Bien qu'ils soient **moins susceptibles** que la moyenne d'**avoir accès à une voiture** (78 %; I = 92) et qu'elle ne soit **pas nécessaire** pour les déplacements **dans le cadre du travail d'une forte majorité** (79 %; I = 116), elle demeure tout de même le **mode de transport principal** pour un **peu plus de deux individus sur cinq** (44 %; I = 72). Une **proportion similaire** déclare avoir accès à un **stationnement payé par l'employeur** sur leur lieu de travail (37 %; I = 175), ce qui les incite probablement à utiliser leur véhicule. Il convient de noter que l'utilisation de la voiture comme mode de transport principal est sous-représentée au sein de ce segment.
- En revanche, le **transport collectif**, mode de transport **principal de trois sur dix** (30 %; I = 163) est **surutilisé** par rapport à l'ensemble. Son **accessibilité** a d'ailleurs joué un **rôle significatif dans le choix de la résidence** de trois quarts d'entre eux (76 %; I = 127). De plus, une **majorité** est en **possession d'une carte OPUS** (66 %; I = 137), principalement utilisée sous forme de multipassages (36 %; I = 133) ou d'abonnement mensuel (22 %; I = 139).
- Les membres de ce segment sont également de fervents adeptes des **modes de transport actifs**; **environ un quart** (23 %; I = 135) privilégie la **marche** (17 %; I = 121) ou le **vélo** (6 %; I = 194) comme **mode principal de déplacement**, des choix qui surpassent la moyenne.
- Par conséquent, on observe une **plus importante multimodalité** (moyenne de 4,1 modes de transport par mois; I = 127) au sein de ce segment. Ce constat est aussi pertinent pour les **modes de transport durables payants** (moyenne de 1,2 mode par mois; I = 166). D'ailleurs, les membres de ce segment sont proportionnellement plus **nombreux à être inscrits à un service de covoiturage, d'autopartage et/ou de vélopavage** (29 %; I = 203) et, par le fait même de les utiliser.

En bref...

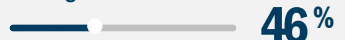
Travailleurs à temps plein



Âgés entre 25 et 49 ans (48 %)



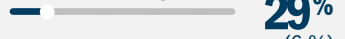
Ménage avec enfants (43 %)



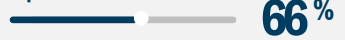
Habitent et se déplace sur l'île de Montréal (41 %)



Inscrits à un service de mobilité durable autre que TC (6 %)



Possession d'une carte Opus (48 %)



Mode principal :

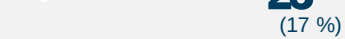
Voiture (44 %)



TC (61 %)



Modes actifs (18 %)



4,1 modes de transport utilisés par mois (3,2)

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

Des individus ouverts vers la nouveauté, ayant besoin de plus de temps dans la journée

Les attitudes et critères de choix

- En plus de leur penchant pour les technologies, les membres de ce segment démontrent une **grande ouverture à la nouveauté**; comparativement à la moyenne, ils manifestent un **désir plus prononcé** d'expérimenter de **nouvelles choses** ou de vivre de **nouvelles expériences** (accord : 80 %; I = 111 – totalement d'accord : 23 %; I = 136). De plus, en raison de leur vie occupée, ils se distinguent également par le **sentiment plus marqué** de **manquer d'heures dans une journée** pour réussir à faire toutes les choses qui sont attendues d'eux (accord : 67 %; I = 116 – totalement d'accord : 28 %; I = 125).
- Il est pertinent de noter que la **punctualité** et la **fiabilité** sont des valeurs **fortement valorisées** par ces individus (tout à fait d'accord : 51 %; I = 95), et qu'ils accordent une **grande importance** aux **enjeux environnementaux** (tout à fait d'accord : 44 %; I = 98).
- Bien que de façon générale, ils ont tendance à accorder moins d'importance aux différents critères lors du choix d'un mode de transport que les autres segments, ces derniers valorisent la **fiabilité** (88 %; I = 97), la **facilité d'accès** (85 %; I = 97), la **prévisibilité** (85 %; I = 100), la **simplicité** de **planification** (84 %; I = 97) et la **facilité d'utilisation** (84 %; I = 95) entre autres.

80 %

Aiment essayer de nouvelles choses / nouvelles expériences

Recherchent un mode de transport :

- ✓ Fiable
- ✓ Accessible
- ✓ Prévisible

Bien qu'elle réponde bien à la majorité des attentes, la voiture est perçue plus négativement

Les perceptions des modes de transport

- Les modes de transport **actifs** bénéficient des **perceptions les plus positives** de la part des membres de ce segment (marche : 91 %; I = 98 / vélo 87 %; I = 108). D'ailleurs le vélo est mieux perçu au sein de ce segment que la moyenne. En effet, ces derniers sont considérés comme **écologiques** par plus de la moitié, enjeu sensible pour une forte majorité. Pour sa part, la **marche** est aussi perçue comme **relaxante** (43 %; I = 97) et **plaisante** (41 %; I = 99), tandis que le **vélo** est principalement vu comme **abordable** (36 %; I = 106) et **simple** (30 %; I = 100). En revanche, l'aspect **dangereux** associé au vélo, notamment en milieu urbain, constitue un **frein important** pour ses usagers, de même que la **lenteur** associée à la **marche**. Cependant, ces deux modes **répondent bien**, voire **dépassent**, les **attentes de la grande majorité** de leurs usagers principaux [voir pp. 189-190].
- Ne **répondant pas pleinement aux attentes** de la majorité de ses usagers principaux [voir pp. 185-188], les **transports collectifs** sont sujets à de **nombreuses critiques**; les **associations négatives prévalent sur les positives**, à l'exception du **métro**, qui est perçu de **manière plus positive** par ce segment que par les autres (82 %; I = 106). Si l'**affluence** constitue la principale lacune de l'**autobus** et du **métro**, l'**accès difficile**, l'**incompatibilité** avec le mode de vie ainsi que le **coût élevé** sont des perceptions négatives concernant le **train de banlieue** et le **REM**. En revanche, l'aspect **écologique** et la **facilité d'accès** du **métro** et de l'**autobus** sont des **atouts importants**.
- Finalement, la **voiture** est perçue de manière **très positive** (91 %; I = 96), principalement en raison de son **confort** (47 %; I = 92), de sa **rapidité** (40 %; I = 94) et de son **efficacité** (37 %; I = 92), des aspects particulièrement appréciés par des individus pressés par le temps. Cependant, principalement en raison de son **impact environnemental négatif** (40 %; I = 120) et de son **coût élevé** (37 %; I = 129), les membres de ce segment la **jugent plus négativement** que la **moyenne** (58 %; I = 120). Cela étant dit, elle **satisfait néanmoins la majorité des attentes** de ses usagers principaux [voir p. 184].



LE PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

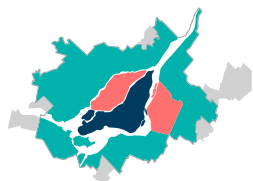
RÉGION

Agglomération de Montréal :

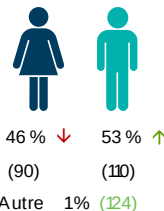
■ Centre-ville	6 %	↑	(194)
■ Centre	54 %	↑	(201)
■ Est	17 %	↑	(213)
■ Ouest	22 %	↑	(177)

Agglomération de

Longueuil	0 %	↓	(4)
Laval	0 %	↓	(5)
Courette nord	1 %	↓	(5)
Courette sud	0 %	↓	(2)



SEXE



ÂGE

18-24 ans	5 %	↓	(50)
25-49 ans	71 %	↑	(165)
25-34 ans	30 %	↑	(174)
35-49 ans	41 %	↑	(157)
50-64 ans	23 %		(92)
65 ans et plus	1 %	↓	(6)

LANGUE PARLÉE À LA MAISON



PROPRIÉTAIRE/LOCATAIRE



COMPOSITION DU MÉNAGE

Seul	21 %	(97)
Seul avec enfant(s)	7 %	(100)
Couple sans enfant	26 %	↓ (89)
Couple avec enfant(s)	39 %	↑ (117)
Avec un/deux parent(s)	1 %	↓ (31)
Avec d'autres personnes	6 %	(104)
Nbre de personnes (moy.) :	2,6	(101)

OCCUPATION PRINCIPALE

Travailleur à temps plein	100 %	↑	(177)
	100 %	↑	(209)

PRÉSENCE D'ENFANTS DANS LE MÉNAGE (MOINS DE 18 ANS)



46 % ↑
(114)

Moins de 5 ans	17 %	↑	(137)
Entre 6 et 11 ans	13 %	↑	(119)
Entre 12 et 18 ans	18 %	↑	(117)



Nés au Canada

77 % ↓
(90)

MOBILITÉ RÉDUITE



Mobilité réduite

Situation permanente	6 %	↓	(60)
Situation temporaire	2 %	↓	(63)

TYPE DE LIMITATION

Limitation physique	46 %	↓	(65)
Limitation visuelle	15 %	↑	(180)
Limitation auditive	11 %		(135)
Autres	32 %	↑	(154)

Base : répondants à mobilité réduite (n = 68)

ÉDUCATION

Primaire/secondaire	22 %	↓	(61)
Collégial	33 %		(97)
Universitaire	45 %	↑	(148)

REVENU DU MÉNAGE

Moins de 60 000 \$	25 %	↓	(66)
Entre 60 000 et 99 999 \$	32 %	↑	(119)
100 000 \$ et plus	44 %	↑	(122)

Base : ensemble du segment 7 (n = 857)

LE PROFIL TECHNOLOGIQUE

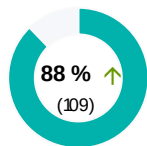
SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

TÉLÉPHONE INTELLIGENT



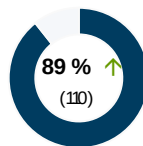
92 % ↑ (104)
possèdent un
téléphone intelligent

PLAN DE DONNÉES



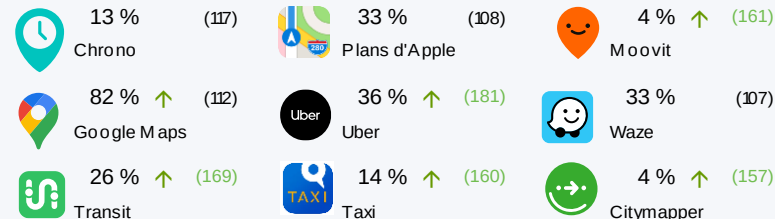
88 % ↑ (109)
ont un plan de
données

APPLICATIONS

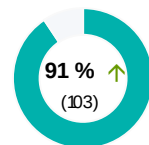


89 % ↑ (110)
utilisent une
application
mobile pour
planifier les
déplacements

A utilisé l'application au cours des 6 derniers mois



RÉSEAUX SOCIAUX



91 % ↑ (103)
ont un compte sur
les réseaux sociaux

Possède un compte...



Facebook

84 % ↑ (103)



Compte X

32 % ↑ (137)



Instagram

64 % ↑ (125)



LinkedIn

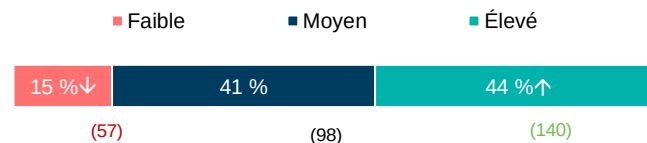
53 % ↑ (140)



Tik Tok

28 % ↑ (110)

INDICE TECHNOLOGIQUE



L'indice technologique est composé à partir de 21 variables basées sur des aptitudes et l'usage de différentes technologies (consulter la liste de variables à la p.6). Les réponses à ces variables ont été recodées en 3 points. Une fois la somme de l'indice obtenue, la catégorisation s'est faite à partir d'une analyse K-Mean, où les répondants ont été classés en 3 groupes (faible, moyen et élevé).

TABLETTE



56 % ↓ (93)
possèdent une
tablette

VÉHICULE INTELLIGENT



15 % (105)
possèdent un véhicule
intelligent (connecté
au Web)

MONTRE INTELLIGENTE



35 % ↑ (113)
possèdent
une montre intelligente

LE PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

LIEU DU DÉPLACEMENT POUR LE TRAVAIL ET LES ÉTUDES



Agglomération de Montréal :

■ Centre-ville	38 %	↑	(151)
■ Centre	27 %	↑	(156)
■ Est	13 %	↑	(142)
■ Ouest	22 %	↑	(179)

Agglomération de :

Longueuil	0 %	↓	(0)
Laval	0 %	↓	(0)
Couironne nord	0 %	↓	(0)
Couironne sud	0 %	↓	(0)
Ailleurs	0 %	↓	(0)
Variable	0 %	↓	(0)

DÉPLACEMENTS DÉTAILLÉS (ORIGINE-DESTINATION)

Montréal centre/C-v* vers Montréal centre/C-v	48 %	↑	(208)	Laval vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)
Montréal centre/CV vers reste de l'île	13 %	↑	(254)	Laval vers Laval	0 %	↓	(0)
Montréal centre/CV vers extérieur de l'île	0 %	↓	(0)	Laval vers ailleurs	0 %	↓	(0)
Montréal est vers Montréal centre/C-v	9 %	↑	(256)	Couironne nord vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)
Montréal est vers Montréal est	7 %	↑	(234)	Couironne nord vers Couironne nord	0 %	↓	(0)
Montréal est vers ailleurs	1 %		(9)	Couironne nord vers ailleurs	0 %	↓	(0)
Montréal ouest vers Montréal centre/C-v	8 %	↑	(215)	Couironne sud vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)
Montréal ouest vers Montréal ouest	13 %	↑	(233)	Couironne sud vers Couironne sud	0 %	↓	(0)
Montréal ouest vers ailleurs	1 %	↓	(54)	Couironne sud vers ailleurs	0 %	↓	(0)
Longueuil vers Montréal centre/C-v	0 %	↓	(0)				
Longueuil vers Longueuil	0 %	↓	(0)				
Longueuil vers ailleurs	0 %	↓	(0)				

*Centre-ville



Total vers
Montréal
centre/CV

65 % ↑
(153)

Vit et se déplace aux mêmes endroits	98 %	↑	(151)
Vit et se déplace à des endroits différents	2 %	↓	(6)

Base : travailleur ou étudiant qui s'est déplacé au moins 1 fois au cours des 2 derniers mois (n = 808)

LES ATTITUDES

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

		■ Plutôt d'accord	■ Totalement d'accord	D'accord	
Environnement	Je crois qu'il est important que chacun fasse sa part pour réduire la pollution / les émissions de gaz à effet de serre.	48 %	44 %	92 %	(100)
Image et valeurs	Dans la vie, je valorise la ponctualité et la fiabilité .	42 %	51 %	93 %	(100)
	Je fais attention à la façon dont je dépense mon argent .	49 %	36 %↓	85 %↓	(98)
	Je suis agacé lorsque les autres ne respectent pas mon espace personnel / ma bulle.	48 %	37 %	85 %	(100)
	Je suis le genre à tout planifier . Je n'aime pas quand les choses sont laissées au hasard.	50 %	26 %	77 %	(100)
	Je me sens inconfortable dans des endroits qui ne sont pas totalement propres .	50 %	26 %	76 %↓	(97)
	J'aurais besoin de plus d'heures dans une journée pour réussir à faire toutes les choses qui sont attendues de moi.	39 %↑	28 %↑	67 %↑	(116)
	Je fais souvent des activités / choses sur le coup de l'impulsion .	42 %↑	9 %	51 %	(105)
	Je suis une personne de nature anxieuse .	34 %	17 %	51 %	(101)
Mode de vie actif	Je donne du temps pour les causes qui me tiennent à cœur (bénévolat).	31 %	10 %	41 %	(96)
	Je préfère les activités qui me permettent d'être actif plutôt que celles qui sont passives.	49 %	23 %↑	72 %	(102)
Ouverture	J'aime essayer de nouvelles choses ou vivre de nouvelles expériences .	57 %	23 %↑	80 %↑	(111)
	Je me considère à l'affût des nouvelles modes et tendances .	39 %	14 %↑	53 %↑	(108)
Technologie	Je crois que les développements technologiques mèneront à une meilleure mobilité au sein de la grande région de Montréal dans l'avenir.	58 %	24 %	82 %	(103)
	Mon entourage me demande souvent conseil au sujet des nouvelles technologies .	36 %↑	15 %↑	52 %↑	(126)

Base : ensemble du segment 7 (n = 857)

LE PROFIL LIÉ AUX TRANSPORTS

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

PERMIS DE CONDUIRE



Voiture
88 %
(101)



Moto
6 %
(79)



Cyclomoteur
88 %
(101)

NOMBRE DE VÉHICULES MOTORISÉS DANS LE MÉNAGE



78 % ↓ possèdent au moins un véhicule motorisé dans le ménage
(92)

Moyenne : 1,2 véhicule
(82)

NOMBRE DE VOITURES DANS LE MÉNAGE



78 % ↓ possèdent au moins une voiture dans le ménage
(92)

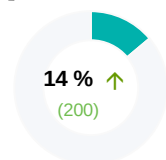
Moyenne : 1,1 voiture
(82)

MODES ALTERNATIFS

Inscrits à un service de...

29 % ↑ (203) sont inscrits à un service de mobilité durable autre que TC

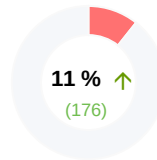
22 % ↑ (193) sont inscrits à un service de partage/co-voiturage



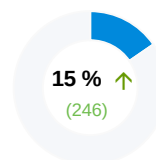
Communauto



Autre service de
partage de voiture
(Turo, LocoMotion, etc.)



Covoiturage
(Amigo Express,
Poparide, etc.)



Vélopartage

VÉHICULES ÉLECTRIQUES



16 % (96) possèdent au moins un véhicule électrique dans le ménage



Voiture
7 %
(81)



Vélo
6 %
(90)



Trottinette
6 % ↑
(151)



Moto
1 %
(160)

CARTES / VIGNETTES (% possède)



Une carte OPUS

66 % ↑
(137)



Une vignette de stationnement

13 % ↑
(156)



Une carte de crédit

94 % ↑
(102)



Une carte de débit

98 %
(101)

L'ACCÈS AU TRANSPORT

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

ACCÈS DU DOMICILE ET/OU DU LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES



Transport collectif



Station de BIXI



Zone de service d'autopartage



Stationnement payant



Stationnement gratuit



Stationnement accès à un quai

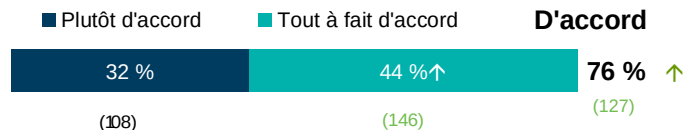


Stationnement payé par l'employeur

	Transport collectif	Station de BIXI	Zone de service d'autopartage	Stationnement payant	Stationnement gratuit	Stationnement accès à un quai	Stationnement payé par l'employeur
Domicile <u>ET</u> travail	67 % (99)	28 % ↑ (286)	11 % ↑ (274)	11 % ↑ (230)	s. o.	0 % (83)	s. o.
Domicile	94 % ↑ (105)	55 % ↑ (169)	32 % ↑ (178)	24 % ↑ (127)	77 % ↓ (95)	9 % (107)	s. o.
Travail/études	71 % ↑ (181)	38 % ↑ (219)	15 % ↑ (191)	38 % ↑ (180)	s. o.	4 % ↑ (153)	37 % ↑ (175)

Base : ensemble du segment 7 (n = 857)

IMPORTANCE DE L'ACCÈS AU TC DANS LE CHOIX DE LA RÉSIDENCE



Base : répondants du segment 7 ayant accès au transport collectif du domicile (n = 805)

LES TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF ACHETÉS LE PLUS SOUVENT

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

TYPE DE TITRE ACHETÉ LE PLUS SOUVENT

Abonnement annuel	12 %	(113)
4 mois	0 %	(41)
Mensuel	22 %↑	(139)
Hebdomadaire	2 %	(94)
Multipassages (10 passages)	36 %↑	(133)
2 passages	17 %	(91)
1 passage	4 %↓	(61)
Paiement en argent comptant	2 %↓	(53)
Paiement par carte bancaire lors du passage	1 %↓	(33)
Titre de courte durée (24 h, 3 jours, Soirée illimitée et Week-end illimité)	3 %	(75)
Autres	1 %↓	(18)

CATÉGORIE DE TITRE ACHETÉE LE PLUS SOUVENT

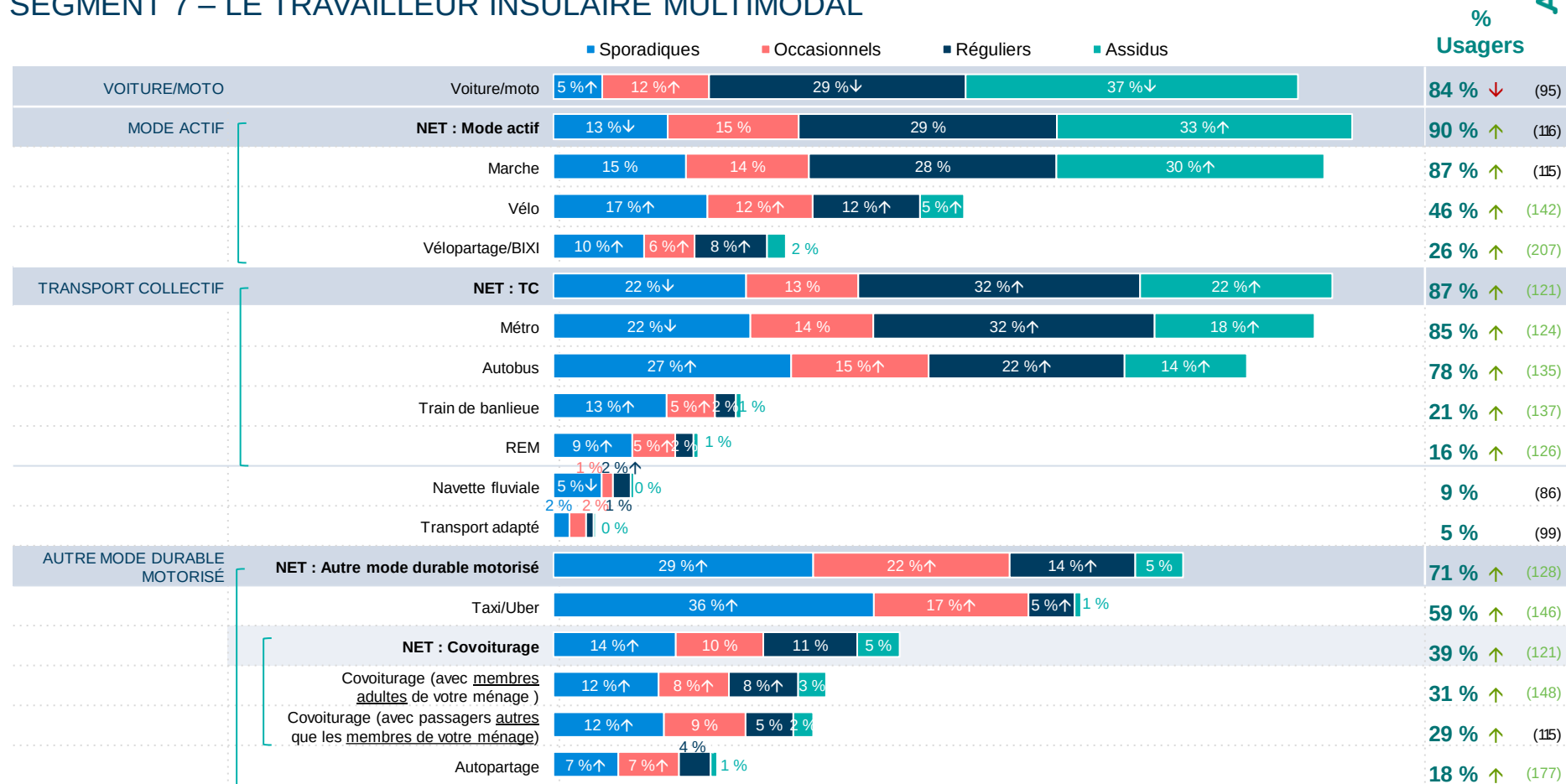
Tous modes A	79 %↑	(168)
Tous modes AB	4 %↓	(21)
Tous modes ABC	2 %↓	(37)
Tous modes ABCD	2 %↓	(52)
Bus	8 %↓	(67)
Bus Hors Territoire	0 %↓	(0)
Autres	6 %↓	(43)

Base : usagers du TC dans la dernière année (n = 760)



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

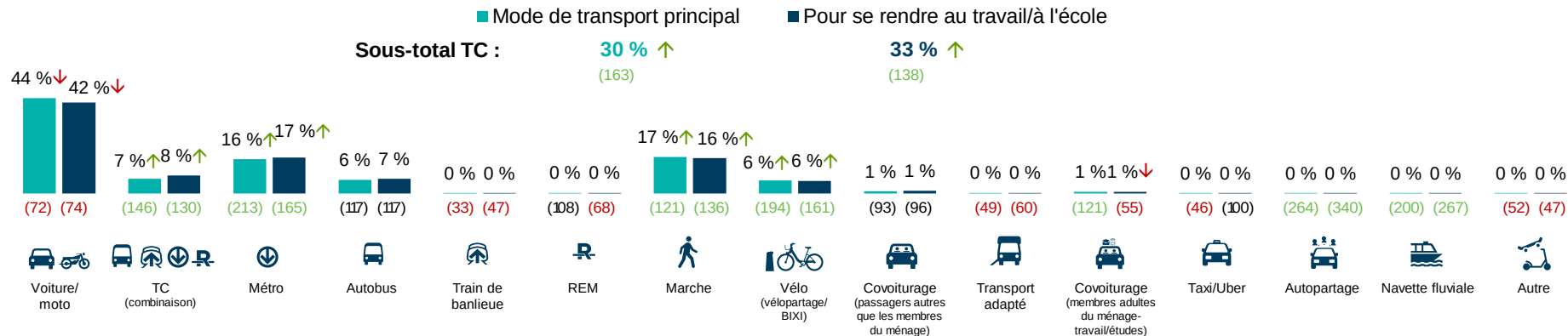
SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

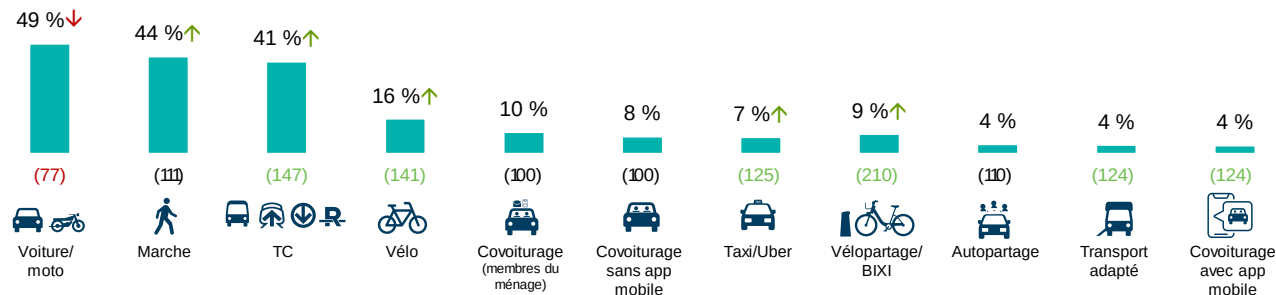
SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL EN GÉNÉRAL ET POUR SE RENDRE AU TRAVAIL/À L'ÉCOLE



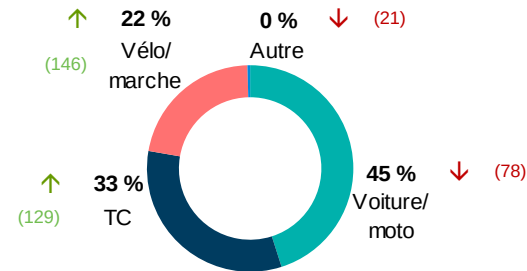
Bases : ■ ensemble du segment 7 (n = 857) / ■ travailleur ou étudiant du segment 7 ayant utilisé un moyen de transport au moins une fois au cours du dernier mois (n = 852)

PROBABILITÉ D'UTILISATION DES MODES SUR UNE BASE RÉGULIÈRE (% 8-10)



Bases : ensemble du segment 7 (n = 857)

MODE DE TRANSPORT PRÉFÉRÉ



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT (SUITE)

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

MULTIMODALITÉ

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT* UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS

4,1[↑] modes (127)
en moyenne

*Tous les modes du transport collectif sont comptés de façon individuelle

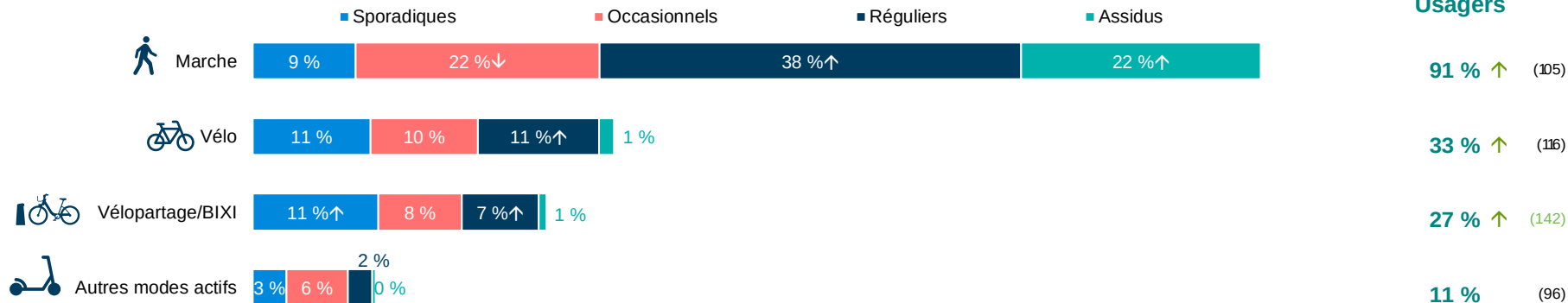
Base : ensemble des répondants (n = 857)

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT DURABLE PAYANTS UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS**

1,2[↑] modes (166)
en moyenne

**TC, vélopartage, autopartage, taxi / Uber et covoiturage organisé à l'aide d'une application mobile

UTILISATION DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE OU REVENIR D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF



UTILISATION DU STATIONNEMENT INCITATIF D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF

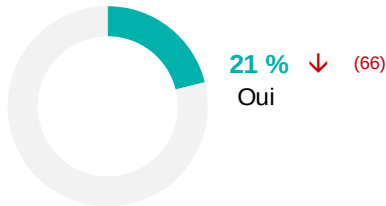


Base : utilise le transport collectif au moins une fois par mois – segment 7 (n = 573)

LES DÉPLACEMENTS D'UNE SEMAINE TYPE PARMI LES TRAVAILLEURS / ÉTUDIANTS

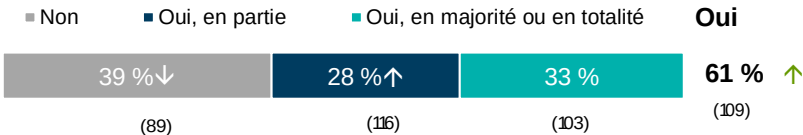
SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

UTILISATION DU VÉHICULE PERSONNEL POUR EFFECTUER DES DÉPLACEMENTS DANS LE CADRE DU TRAVAIL



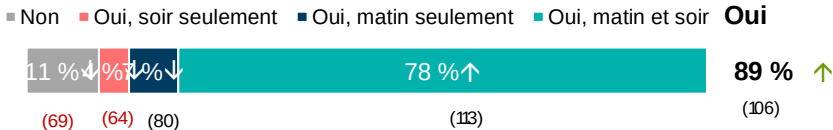
Base : travailleurs du segment 7 (n = 857)

TRAVAIL COMPATIBLE AVEC LE TÉLÉTRAVAIL



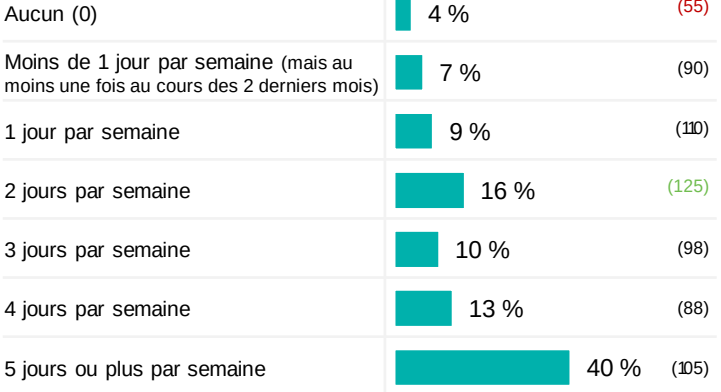
Base : travailleurs du segment 7 (n = 857)

HORAIRES DE DÉPLACEMENT – EN GÉNÉRAL HEURES DE POINTE



Base : travailleurs et étudiants du segment 7 qui se sont déplacés au cours des deux derniers mois –septembre et octobre 2023 (n = 808)

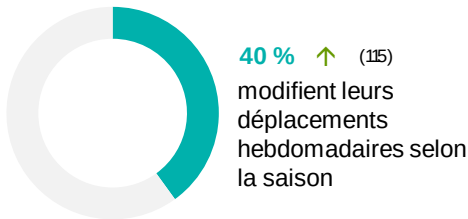
NOMBRE DE JOURS MOYEN DE DÉPLACEMENT PAR SEMAINE AU COURS DES 2 DERNIERS MOIS



Base : travailleurs et étudiants du segment 7 (n = 857) **Moyenne : 3,3 jours** (103)

96 % ↑ (104)
se sont déplacés au moins une fois au cours des 2 derniers mois

INFLUENCE DE LA SAISON SUR LES DÉPLACEMENTS



Base : travailleurs et étudiants du segment 7 qui se déplacent hebdomadairement (n = 792)

LA PERCEPTION DES MODES DE TRANSPORT

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

QUALIFICATIFS ASSOCIÉS AUX MODES



Méto (n = 420)

Positif	82 % ↑ (106)
Écologique	44 % ↑ (125)
Efficace	36 % (104)
Facile d'accès	34 % ↑ (138)
Négatif	79 % (101)
Achalandé	52 % (109)
Sale	29 % (107)
Bruyant	26 % (110)



Autobus (n = 458)

Positif	63 % (97)
Facile d'accès	35 % (99)
Simple	22 % (105)
Écologique	22 % ↑ (117)
Négatif	85 % ↑ (105)
Achalandé	51 % ↑ (126)
Lent	34 % ↑ (120)
Non fiable	33 % ↑ (139)



Train de banlieue (n = 436)

Positif	62 % ↓ (90)
Confortable	24 % (89)
Écologique	21 % ↓ (84)
Rapide	19 % ↓ (77)
Négatif	87 % ↑ (108)
Difficile d'accès	48 % ↑ (117)
Cher	35 % ↑ (123)
Ne convient pas -	34 % (90)



REM (n = 430)

Positif	75 % (102)
Moderne	44 % (106)
Écologique	34 % (105)
Rapide	32 % (104)
Négatif	80 % (101)
Difficile d'accès	41 % ↓ (87)
Ne convient pas -	28 % ↓ (84)
Cher	25 % (106)



Voiture (n = 409)

Positif	91 % ↓ (96)
Confortable	47 % (92)
Rapide	40 % (94)
Efficace	37 % (92)
Négatif	58 % ↑ (120)
Polluant	40 % ↑ (120)
Cher	37 % ↑ (129)
Stressant	17 % ↑ (136)



Vélo (n = 429)

Positif	87 % ↑ (108)
Écologique	52 % (97)
Abordable	36 % (106)
Simple	30 % (100)
Négatif	66 % (97)
Dangereux	32 % (108)
Ne convient pas -	27 % ↓ (78)
Lent	27 % (100)



Marche (n = 473)

Positif	91 % (98)
Écologique	55 % (106)
Relaxant	43 % (97)
Plaisant	41 % (99)
Négatif	52 % (102)
Lent	40 % (106)
Inefficace	11 % (95)
Ne convient pas -	10 % (79)



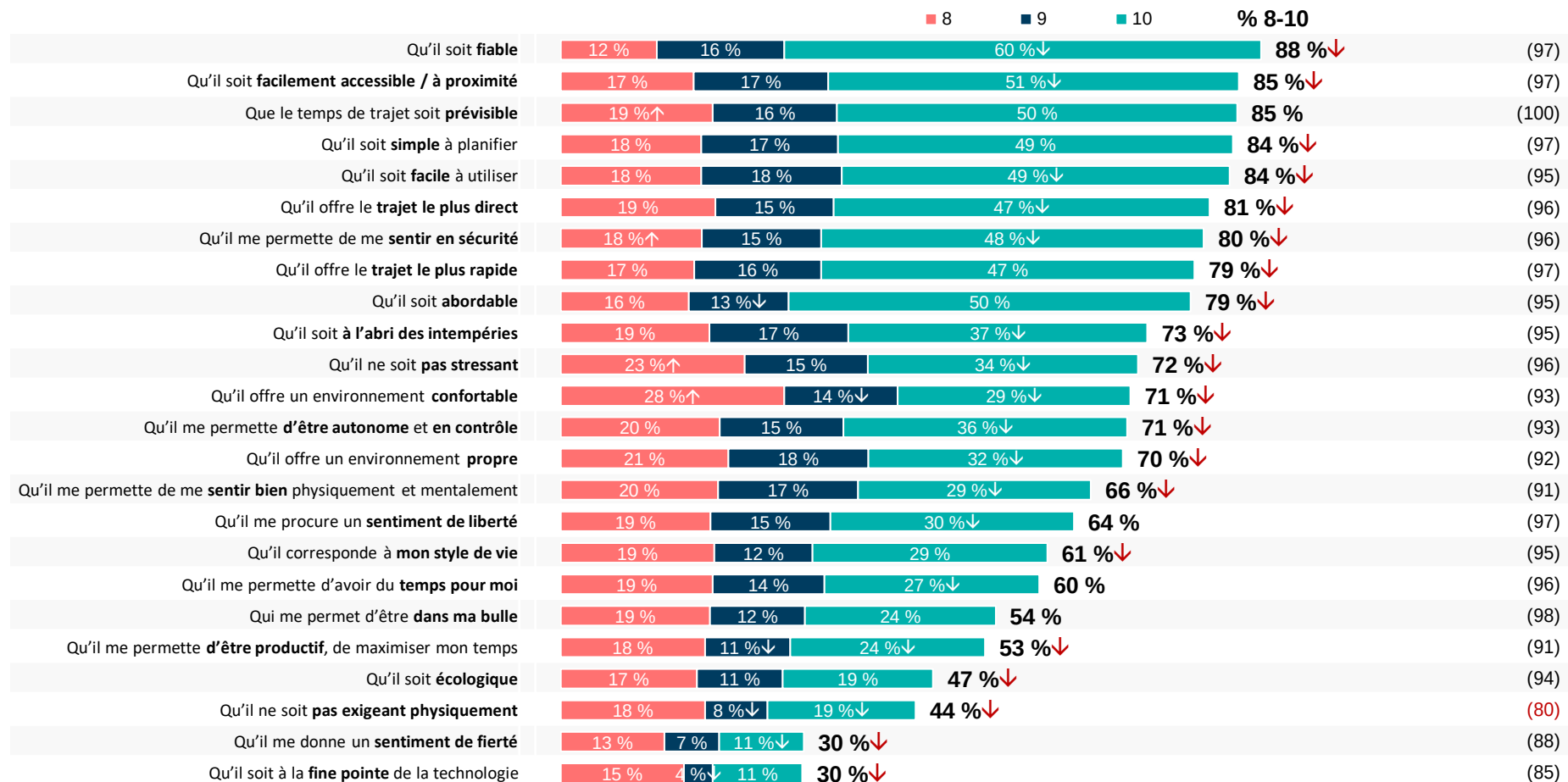
Navette fluviale (n = 373)

Positif	63 % (97)
Relaxant	35 % (105)
Plaisant	28 % (87)
Efficace	18 % (97)
Négatif	82 % (101)
Difficile d'accès	54 % (102)
Ne convient pas -	39 % (94)
Lent	31 % (99)

Base : répondants du segment 7 ayant été sélectionnés pour évaluer le mode de transport en question

LES CRITÈRES DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT

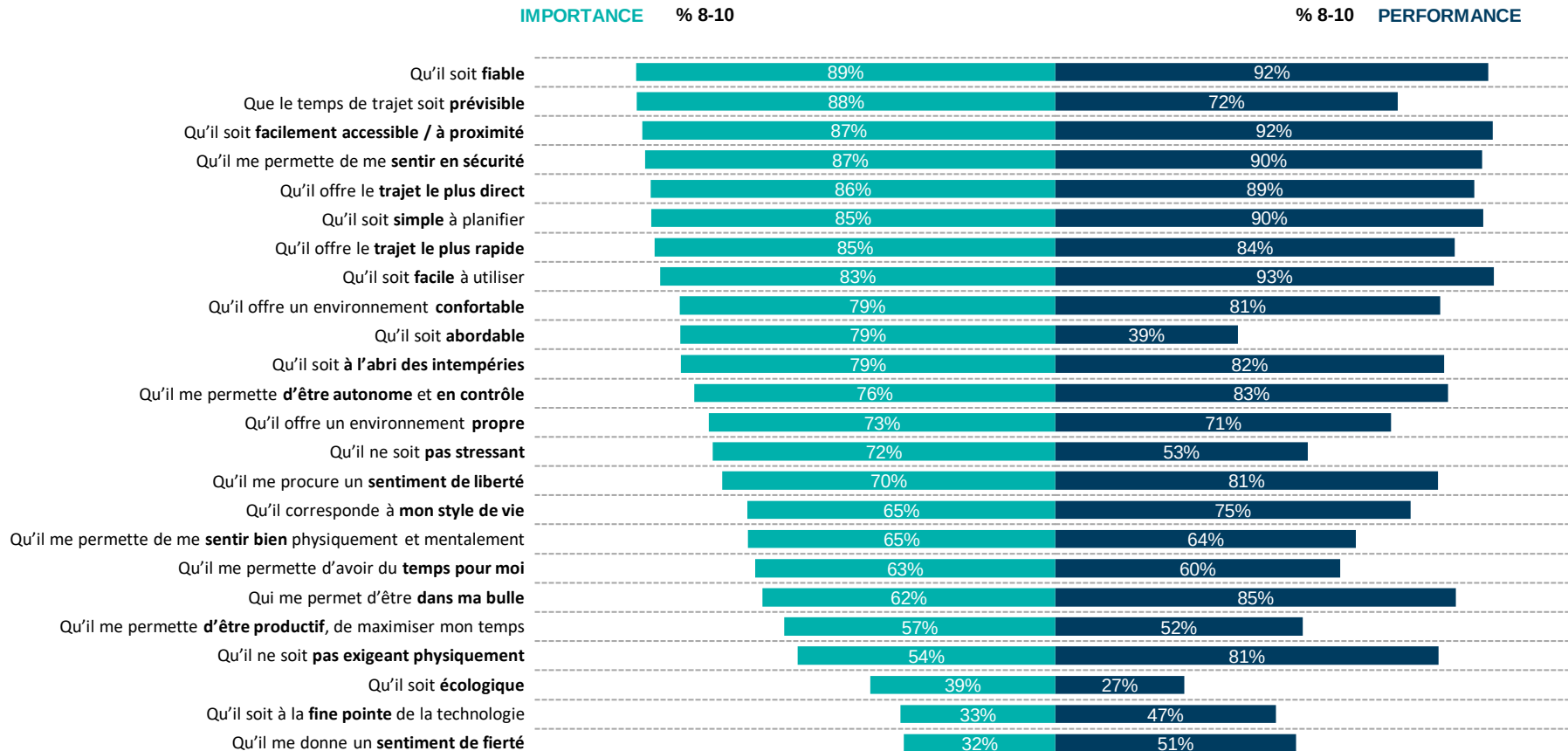
SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL





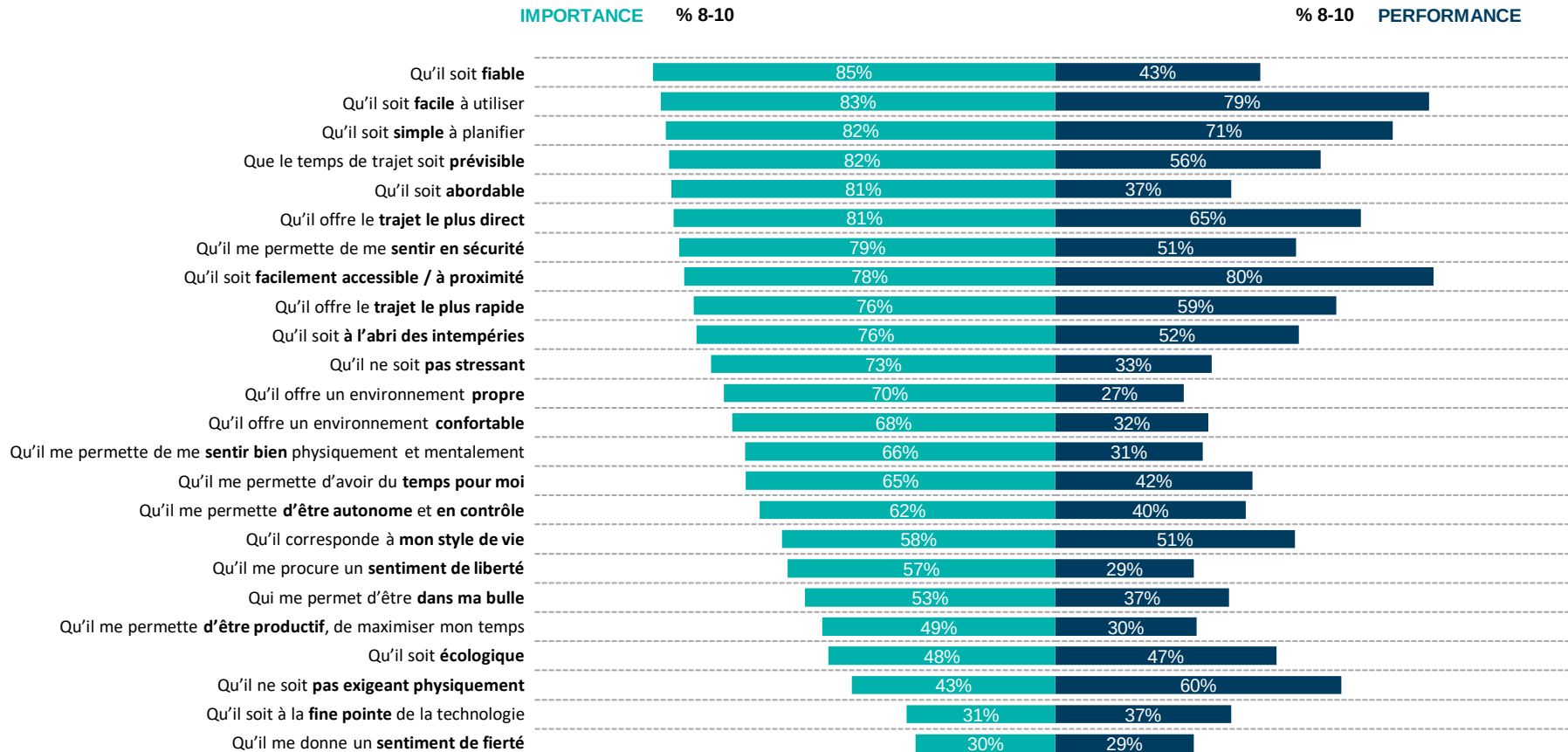
IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL



IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

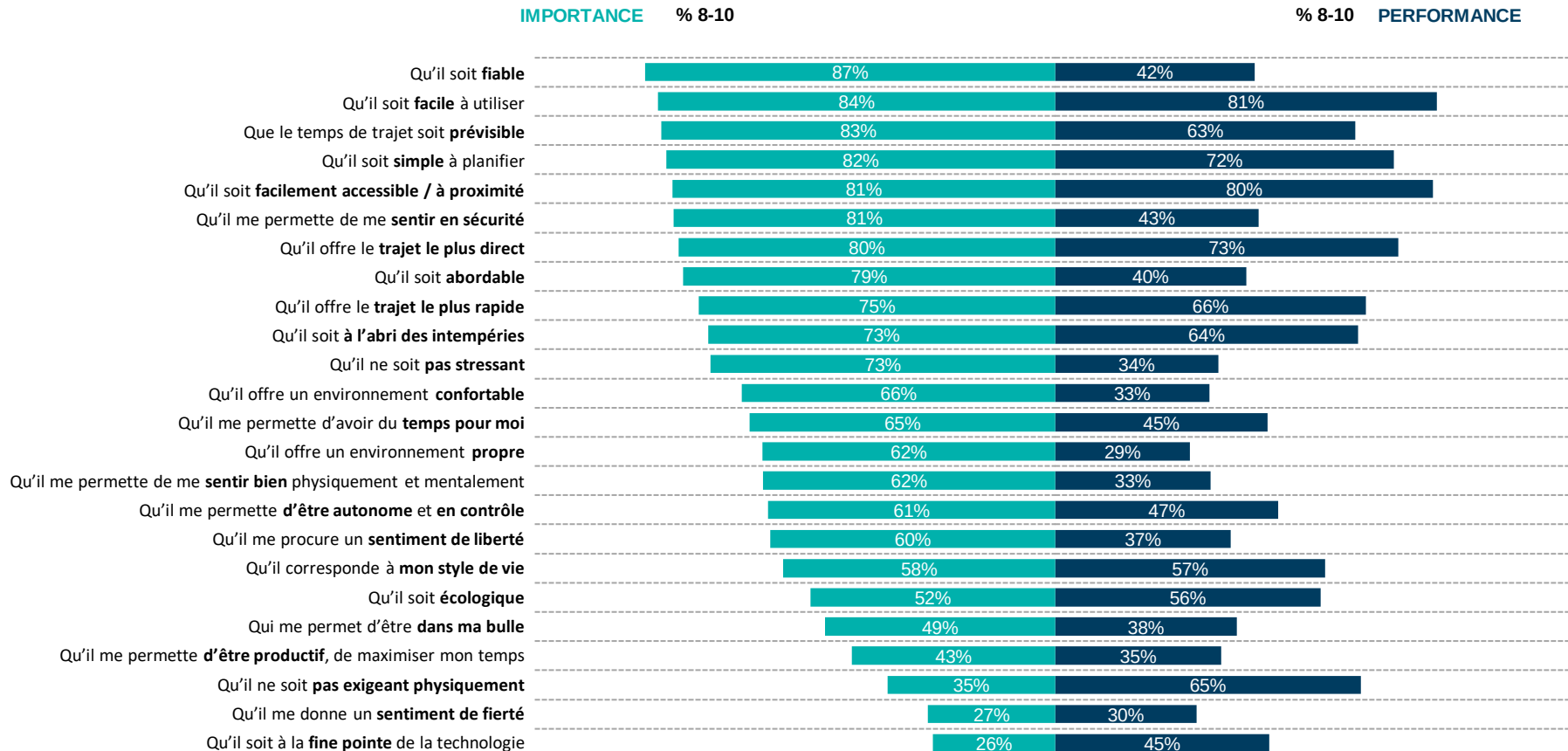


Base : répondants du segment 7 dont le mode de transport principal est le transport collectif (un Mode ou une combinaison de Modes : bus, métro et/ou train, REM) (n = 250)



IMPORTANCE/PERFORMANCE MÉTRO

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

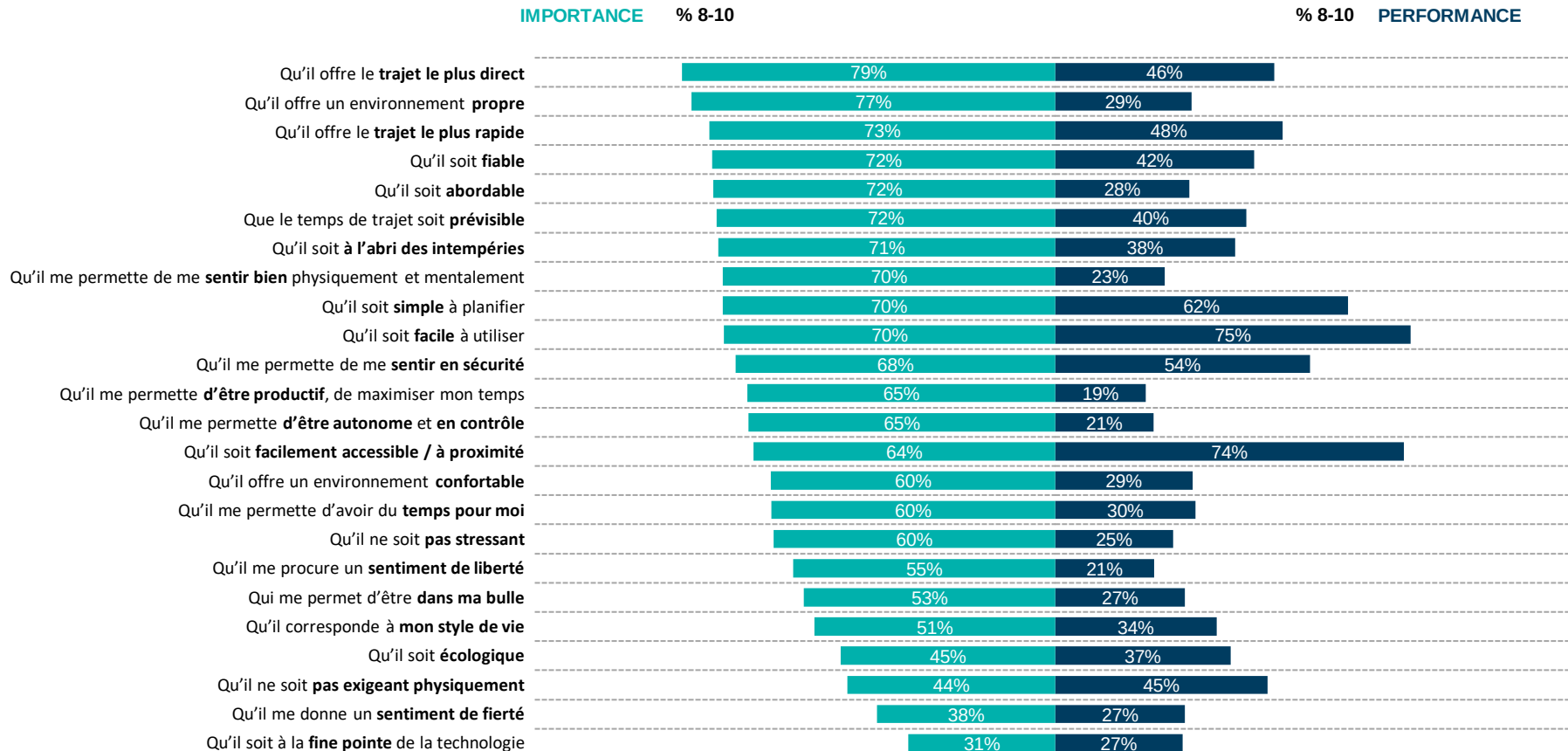


Base : répondants du segment 7 dont le mode de transport principal est le métro (n = 134)



IMPORTANCE/PERFORMANCE AUTOBUS

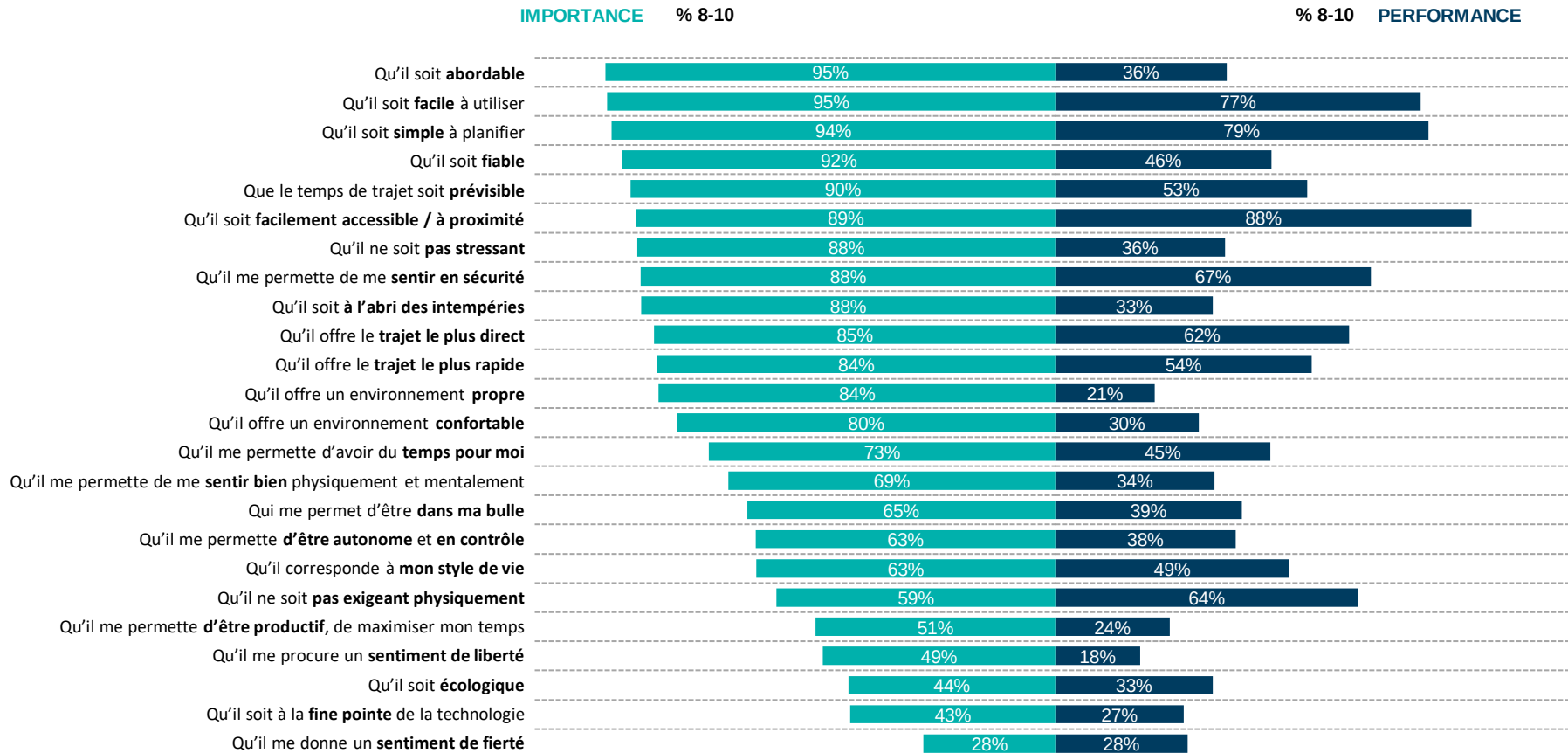
SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL



Base : répondants du segment 7 dont le mode de transport principal est le bus (n = 48)

IMPORTANCE/PERFORMANCE COMBINAISON DE TC

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

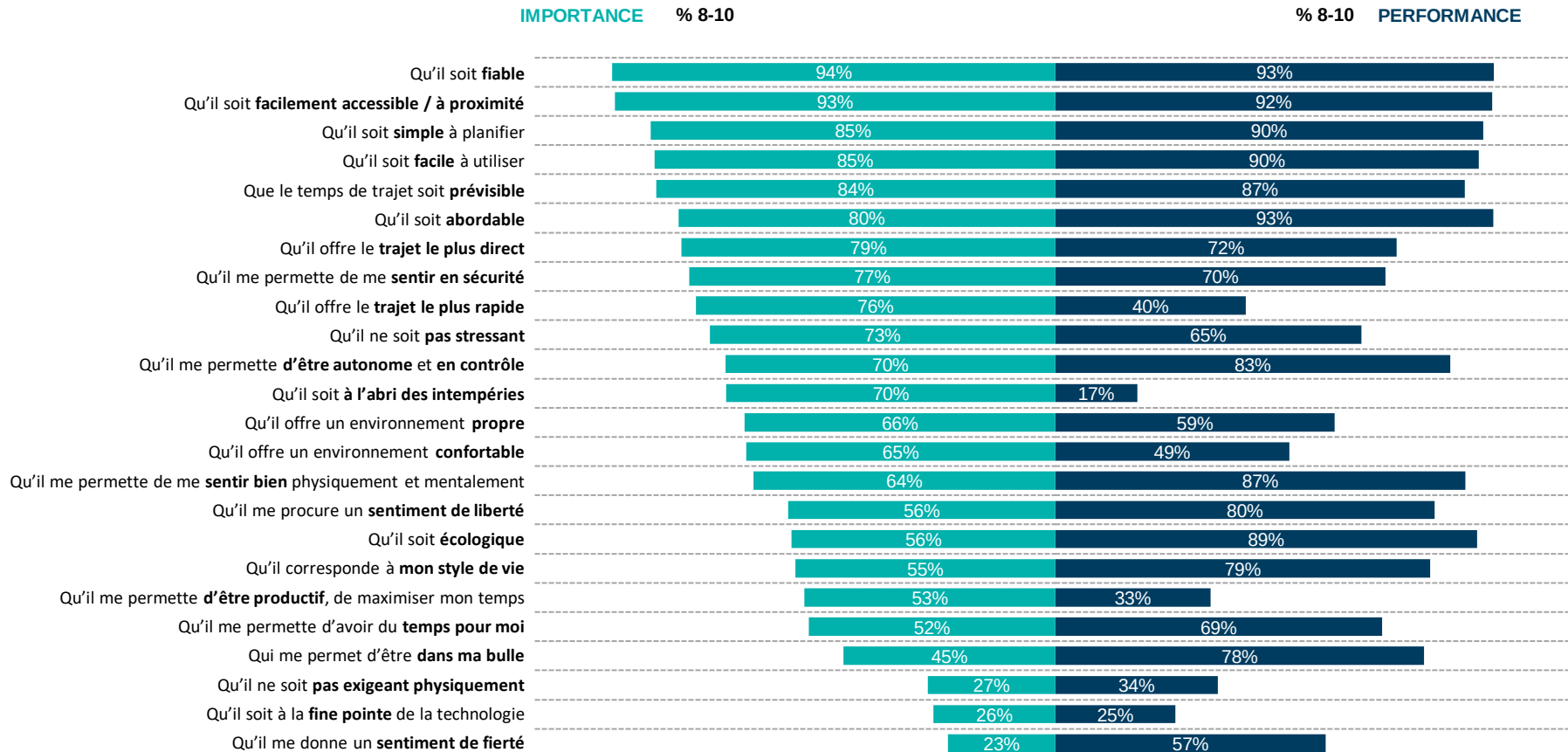


Base : répondants du segment 7 dont le mode de transport principal est une combinaison de TC (n = 64)

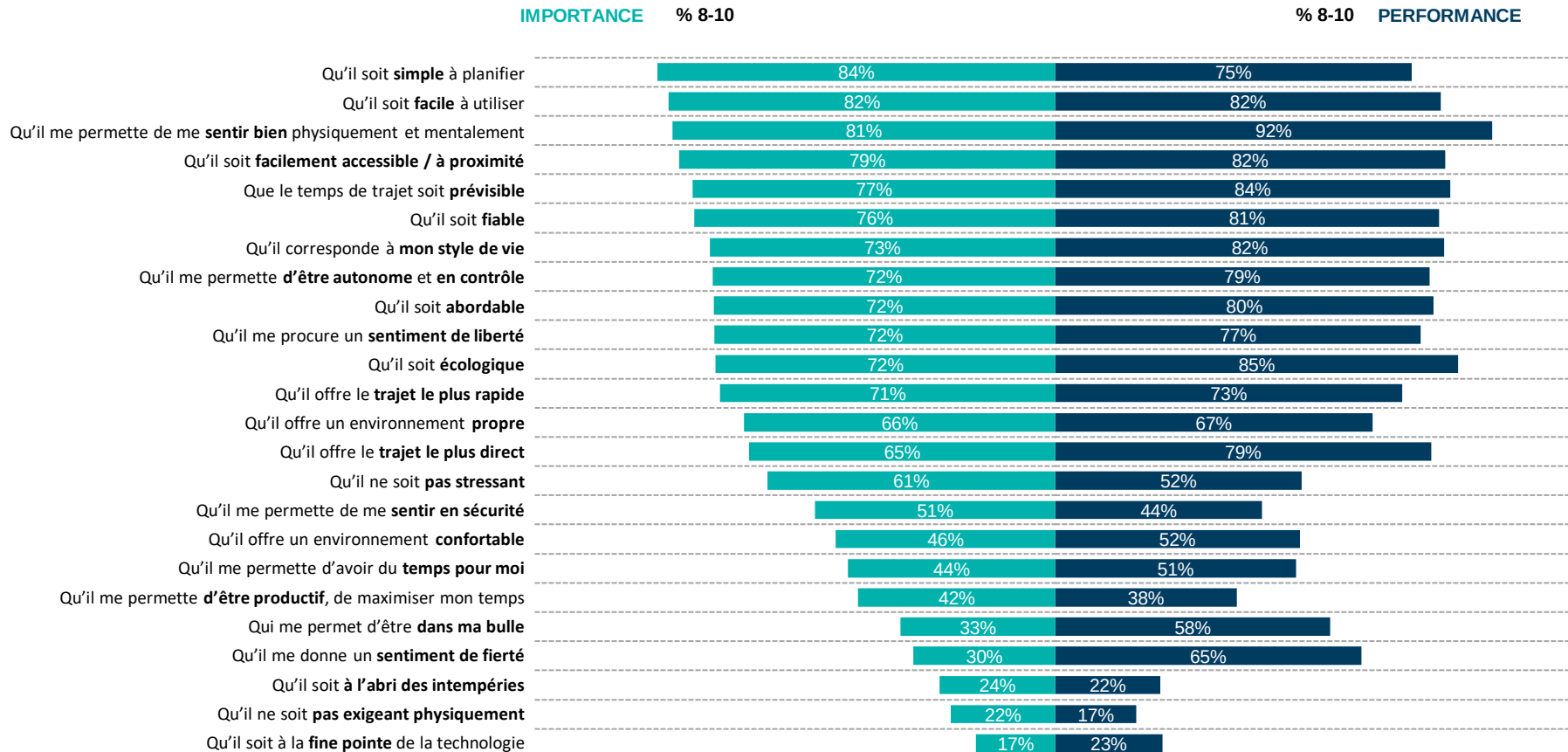


IMPORTANCE/PERFORMANCE MARCHÉ

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL



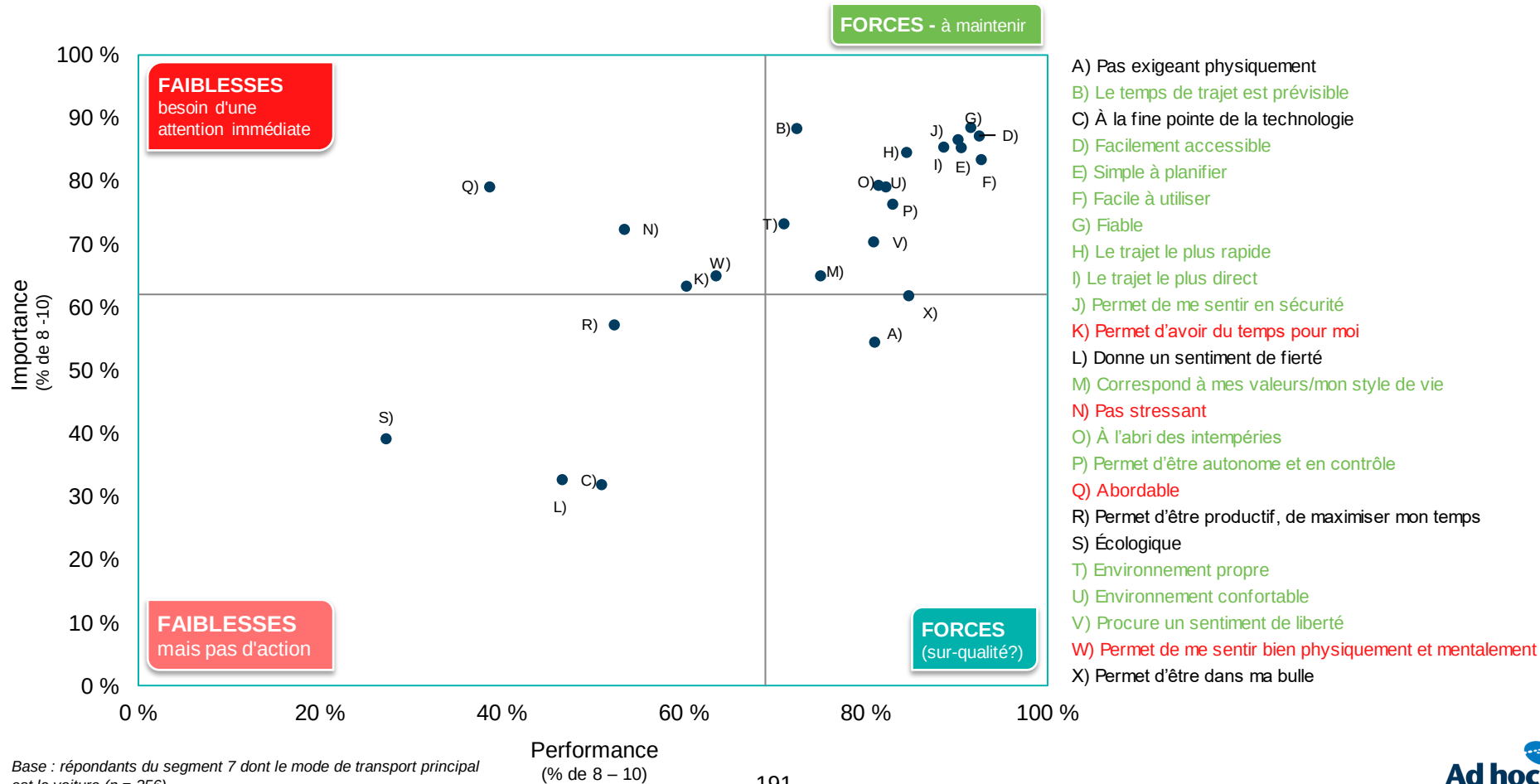
Base : répondants du segment 7 dont le mode de transport principal est la marche (n = 167)





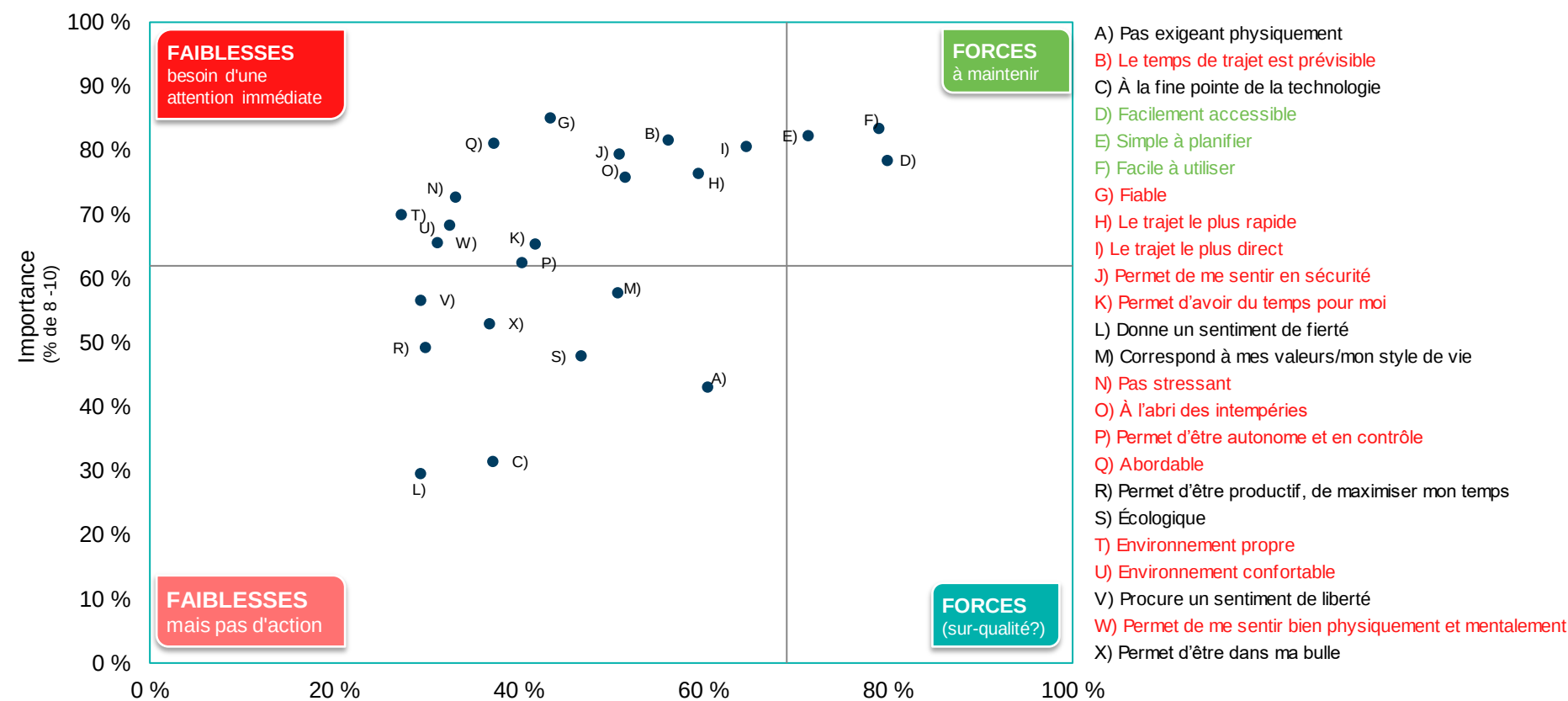
L'IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL



Base : répondants du segment 7 dont le mode de transport principal est le transport collectif (bus, métro et/ou train) (n = 250)

Performance
(% de 8 – 10)



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE MÉTRO

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL

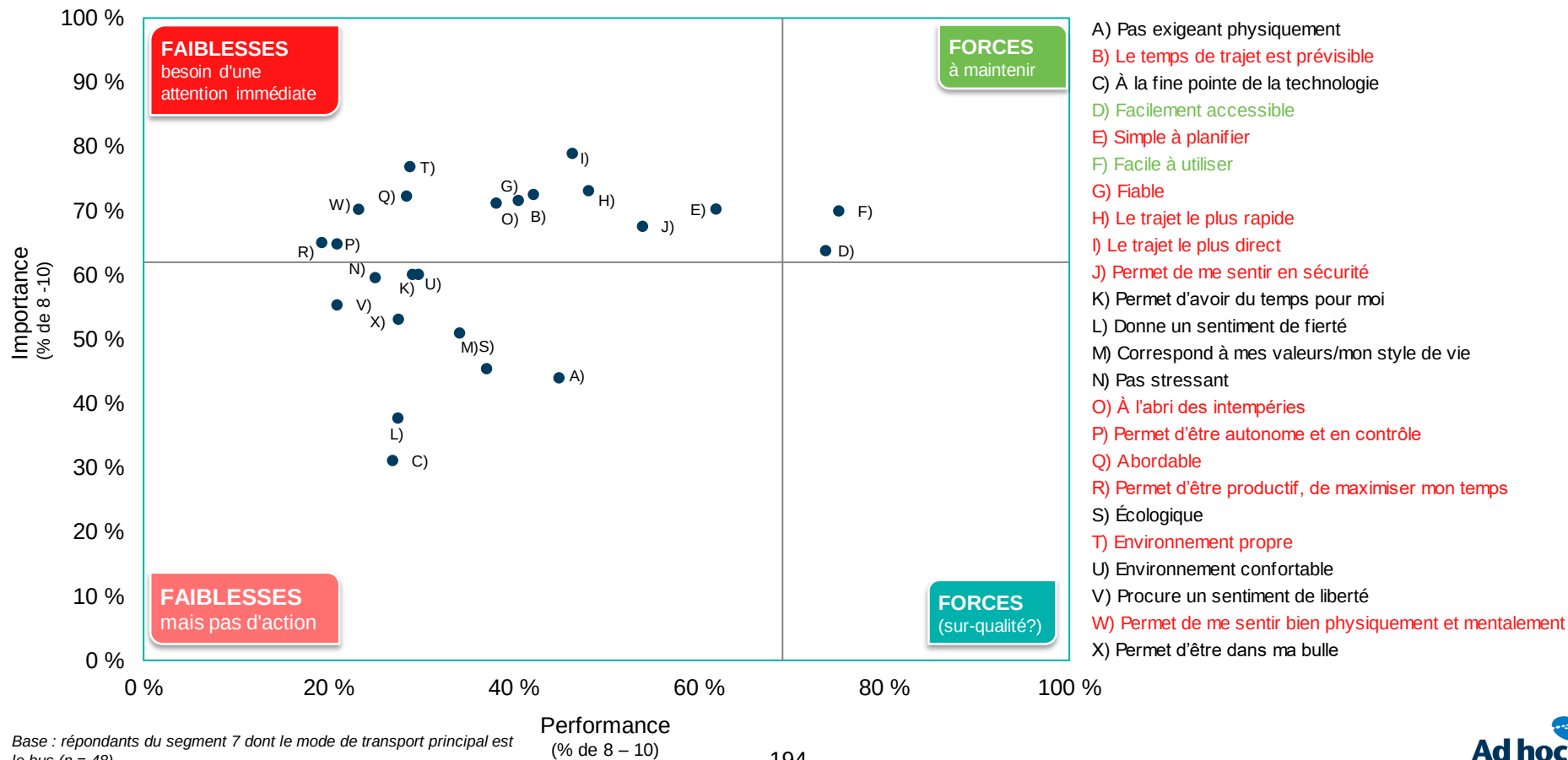


- A) Pas exigeant physiquement
- B) Le temps de trajet est prévisible
- C) À la fine pointe de la technologie
- D) Facilement accessible
- E) Simple à planifier
- F) Facile à utiliser
- G) Fiable
- H) Le trajet le plus rapide
- I) Le trajet le plus direct
- J) Permet de me sentir en sécurité
- K) Permet d'avoir du temps pour moi
- L) Donne un sentiment de fierté
- M) Correspond à mes valeurs/mon style de vie
- N) Pas stressant
- O) À l'abri des intempéries
- P) Permet d'être autonome et en contrôle
- Q) Abordable
- R) Permet d'être productif, de maximiser mon temps
- S) Écologique
- T) Environnement propre
- U) Environnement confortable
- V) Procure un sentiment de liberté
- W) Permet de me sentir bien physiquement et mentalement
- X) Permet d'être dans ma bulle



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE AUTOBUS

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE COMBINAISON DE TC

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL





L'IMPORTANCE/PERFORMANCE MARCHÉ

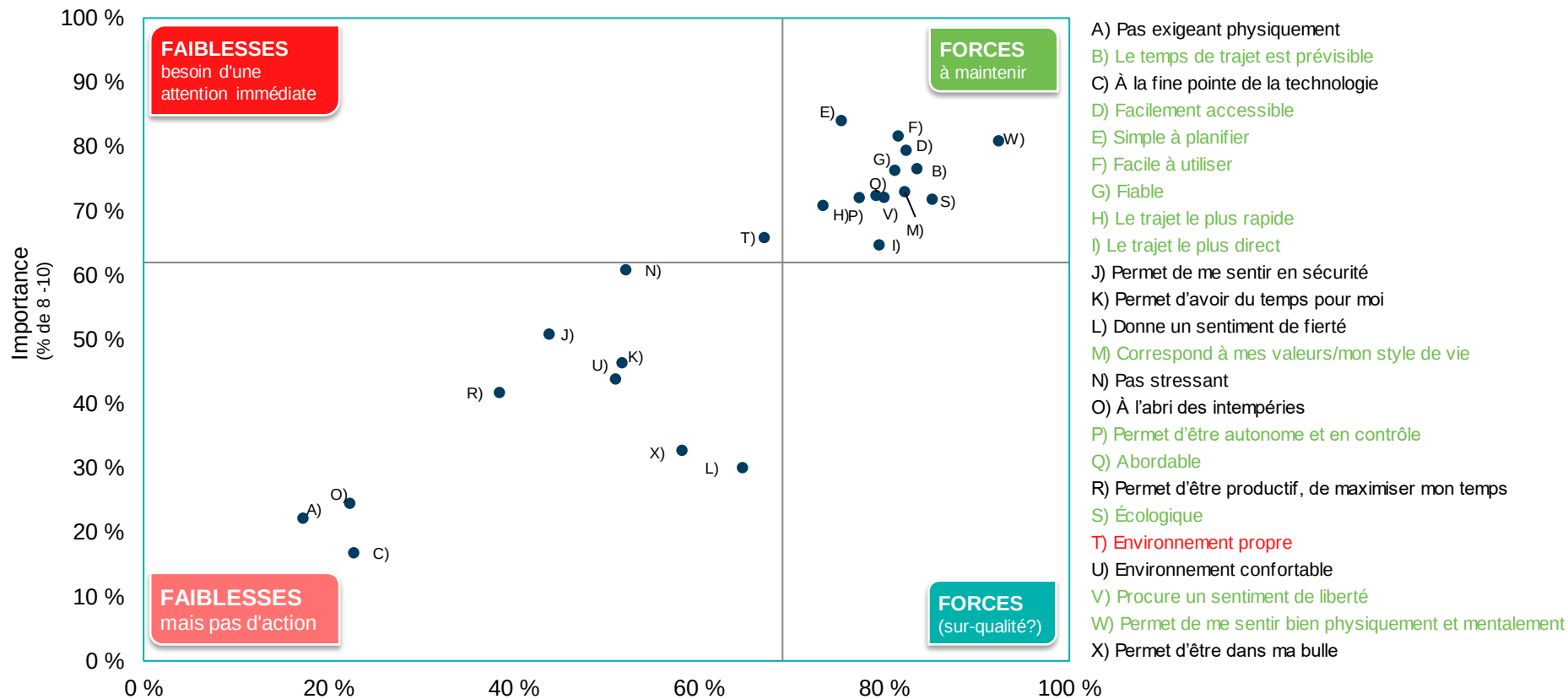
SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL





L'IMPORTANCE/PERFORMANCE VÉLO

SEGMENT 7 – LE TRAVAILLEUR INSULAIRE MULTIMODAL





LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

Segment 8

19 %

de la population
du territoire de
l'ARTM

Les indices (100) présentés indiquent les différences avec le **total** :

- Un indice supérieur à 100 signifie que le résultat est supérieur à l'ensemble des répondants et au-dessus de 120, l'indice est mis en **vert**. Par exemple, un indice de 120 signifie que le résultat est 20 % plus élevé que celui de l'ensemble des répondants;
- Un indice inférieur à 100 signifie que le résultat est inférieur à l'ensemble des répondants et en deçà de 80, l'indice est mis en **rouge**. Par exemple, un indice de 80 signifie que le résultat est 20 % moins élevé que celui de l'ensemble des répondants.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

Des banlieusards retraités, vivant en couple, se déplaçant principalement en voiture

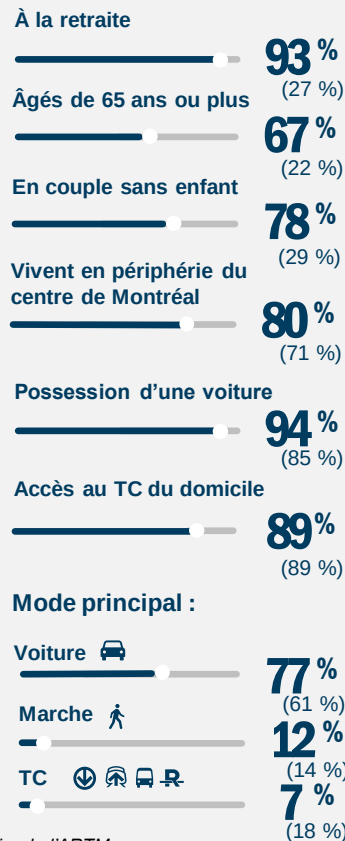
Profil sociodémographique

- Ce segment est **principalement constitué de retraités** (93 %; I = 340), parmi lesquels les **deux tiers** ont **65 ans ou plus** (67 %; I = 298 – âge moyen : 68 ans).
- La majorité de ces individus vivent en **couple sans enfants à domicile** (78 %; I = 268), principalement dans les zones périphériques du secteur central de l'agglomération de Montréal, notamment dans les **banlieues rapprochées** (44 %; I = 108) ou les **couronnes** (36 %; I = 125).
- Bien que les membres de ce segment aient généralement un **niveau d'éducation moins élevé** (diplôme secondaire ou moins : 41 %; I = 118), la plupart d'entre eux appartiennent néanmoins à la **classe moyenne** (revenu familial entre 45 000 \$ et 149 999 \$: 73 %; I = 118). En outre, les **trois quarts** d'entre eux sont **propriétaires** de leur résidence (74 %; I = 132).
- Ils sont proportionnellement **plus nombreux à être nés au Canada** (90 %; I = 106), avec une majorité d'origine **canadienne-française** (78 %; I = 111).
- Les membres de ce segment sont **moins axés vers la technologie**. En comparaison avec la moyenne, ils sont **moins enclins à posséder une montre intelligente** (24 %; I = 76) et/ou un **téléphone intelligent** (85 %; I = 96), à disposer d'un **plan de données** (69 %; I = 85), à utiliser des **applications mobiles** pour planifier leurs déplacements (71 %; I = 87) et à être actifs sur les **réseaux sociaux** (80 %; I = 91). En revanche, une **proportion plus élevée** que la **moyenne** détient une **tablette** (74 %; I = 122), probablement en raison de la taille de l'écran par rapport au téléphone intelligent. De plus, ils sont généralement **moins ouverts à la nouveauté** (7 % totalement d'accord; I = 41) ou à **l'affût des nouvelles modes et tendances** (5 % totalement d'accord; I = 48) et **très peu** d'entre eux se considèrent comme une **référence** pour leur entourage en matière **technologique** (28 % d'accord; I = 68).

Besoins et habitudes de mobilité

- Étant à la retraite, les membres de ce segment tendent à faire moins de déplacements. Lorsqu'ils se déplacent, leur choix se porte majoritairement sur l'usage de la **voiture** (usagers : 94 %; I = 107), celle-ci étant le **mode de transport principal** pour près de huit sur dix (77 %; I = 127). À noter qu'une plus forte proportion en fait usage par rapport à la moyenne. De surcroît, il est à souligner que **l'automobile** est également le **mode de transport qu'ils envisagent d'utiliser** le plus fréquemment au cours des **deux prochaines années** (78 %; I = 121). Il est à noter que l'accès à un véhicule automobile est surreprésenté au sein de ce segment (94 %; I = 111).
- Bien qu'ils aient recours aux modes de **transport actifs moins que la moyenne** (usagers : 71 %; I = 92), **la marche** est tout de même le mode de transport **principal** pour **un sur huit** (12 %; I = 86).
- Les **transports collectifs** sont également **sous-utilisés** de façon générale (usagers : 57 %; I = 78), bien qu'une forte majorité y ait accès de leur domicile (89 %; I = 100). À noter que l'autobus est nettement plus accessible (85 %; I = 100) que les autres types de TC. Cependant, seuls **7 %** (I = 37) y ont recours pour leurs **déplacements habituels**.
- Par ailleurs, ce segment est celui qui a **recours au plus petit nombre de modes de transport** (moyenne de 2,3 modes de transport; I = 71) par mois. Ce constat est également valable pour les **modes de transport durables payants** (moyenne de 0,3 mode par mois; I = 42). En effet, **trois quarts** (75 %; I = 141) des individus admettent **ne pas avoir eu recours à ces modes de transport** au cours du dernier mois. En outre, ces membres sont proportionnellement **moins nombreux à être inscrits** à un service de **covoiturage**, d'**autopartage** et/ou de **vélopartage** (5 %; I = 36).

En bref...



Note : les indices sont présentés entre parenthèses (I =). Dans la section « En bref... », le pourcentage entre parenthèses est le résultat de l'ensemble de la population adulte du territoire de l'ARTM.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

Des individus davantage axés sur les autres, qui valorisent le respect de leur temps

Les attitudes et critères de choix

- Bien que ces individus soient à la retraite et qu'ils déclarent ressentir **moins d'anxiété que la moyenne** (accord : 38 % ; I = 76), la majorité des membres de ce segment présentent une **propension à la planification** (accord : 78 % ; I = 102), manifestent **moins d'impulsivité** (accord : 35 % ; I = 73) et accordent une **importance accrue à la fiabilité** et à la **ponctualité** par rapport à la moyenne (accord : 97 % ; I = 104). Ils se distinguent également par leur **grande sensibilité** face aux **enjeux environnementaux** (accord : 96 % ; I = 105) ainsi que par leur **inconfort** dans des environnements qui ne sont **pas totalement propres** (accord : 81 % ; I = 104). Ils constatent aussi **faire plus attention** que les autres segments à la façon dont ils **dépensent leur argent** (accord : 95 % ; I = 109). En outre, ayant plus de temps à leur disposition, une **proportion supérieure** à la moyenne **s'adonne au bénévolat** (accord : 47 % ; I = 110).
- Lorsqu'ils **choisissent un mode de transport**, les membres de ce segment accordent **plus d'importance** aux critères suivants : la **fiabilité**, la **facilité d'utilisation**, la **simplicité à planifier**, le trajet **le plus direct**, l'**accessibilité** et le fait qu'il soit **sécuritaire** (8-10/10 : 94 %, 91 %, 89 %, 89 %, 88 % et 87 % respectivement). D'ailleurs, le fait qu'il soit **confortable** (10/10 : 39 % ; I = 109), **pas stressant** (10/10 : 43 % ; I = 108), **pas exigeant physiquement** (10/10 : 35 % ; I = 119) et **écologique** (10/10 : 23 % ; I = 112), sont des critères que ce segment **priorise davantage** que la moyenne.

97 % valorisent la ponctualité et la fiabilité

Recherchent un mode de transport :

- ✓ **Fiable**
- ✓ **Facile à utiliser**
- ✓ **Simple à planifier**
- ✓ **Trajet le plus direct**

La voiture est un mode de prédilection qui répond à la grande majorité de leurs besoins de mobilité

Les perceptions des modes de transport

- La satisfaction à l'égard de la **voiture** au sein de ce segment est remarquable; elle **répond** de manière exhaustive à la **quasi-totalité de leurs besoins et attentes** principaux [voir p. 212]. En effet, sa **perception** est non seulement **positive**, mais considérablement plus favorable que celle observée dans d'autres segments (97 % ; I = 102). De plus, des attributs tels que la **facilité d'accès** (52 % ; I = 123), le **confort** (50 % ; I = 98), et son alignement avec leur **style de vie** (41 % ; I = 120) émergent comme ses principaux avantages. Malgré une sensibilité accrue aux enjeux environnementaux et à la gestion financière, les **préoccupations** concernant la **pollution** (21 % ; I = 65) et le **coût élevé** (15 % ; I = 53) de la voiture sont **moins prononcées** que la moyenne.
- Malgré une moindre appréciation comparativement à d'autres segments, la **marche** est néanmoins **perçue de manière très positive** (90 % ; I = 97), notamment en raison de ses **bienfaits écologiques** (47 % ; I = 91), de son caractère **plaisant** (44 % ; I = 106), et de son effet **relaxant** (43 % ; I = 98). De plus, elle **satisfait** relativement bien la **majorité des attentes** de ses principaux usagers [voir p. 213].
- Quant au **vélo**, il semble **moins adapté à leur mode de vie** (35 % ; I = 102) et est perçu comme étant **dangereux** (32 % ; I = 108) et **inconfortable** (22 % ; I = 85), ce qui lui vaut des **perceptions plus négatives** (63 % ; I = 92).
- Ne **répondant pas entièrement aux attentes** de la majorité de ses principaux usagers [voir p. 214], les **transports collectifs** font l'objet de nombreuses critiques; les **perceptions négatives** dominent, à l'exception du **métro**, perçu légèrement **plus favorablement** que les autres moyens de transport collectifs (74 % ; I = 96). Leur **accessibilité** et leur **inadéquation** avec leur **mode de vie** ressortent comme étant les principales faiblesses, expliquant de ce fait leur sous-utilisation.



LE PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

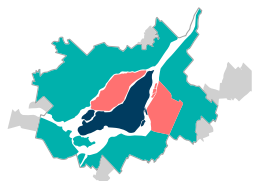
RÉGION

Agglomération de Montréal :

■ Centre-ville	2 % ↓	(56)
■ Centre	18 % ↓	(67)
■ Est	8 %	(103)
■ Ouest	14 %	(112)

Agglomération de

Longueuil	11 %	(101)
Laval	12 %	(112)
Courette nord	20 % ↑	(122)
Courette sud	16 % ↑	(129)



SEXE



49 %
(96)

51 %
(106)

ÂGE

Moins de 25 ans	0 % ↓	(3)
25-34 ans	1 % ↓	(8)
35-49 ans	3 % ↓	(10)
50-64 ans	29 % ↑	(119)
65 ans et plus	67 % ↑	(298)
Moyenne : 68 ans		(140)

COMPOSITION DU MÉNAGE

Seul	0 % ↓	(0)
Seul avec enfant(s)	4 % ↓	(51)
Couple sans enfant	78 % ↑	(268)
Couple avec enfant(s)	14 % ↓	(41)
Avec un/deux parent(s)	1 % ↓	(17)
Avec d'autres personnes	4 % ↓	(73)
Nbre de personnes (moy.) :	2,3	(89)

PRÉSENCE D'ENFANTS DANS LE MÉNAGE (MOINS DE 18 ANS)



17 % ↓
(43)

Moins de 5 ans	1 % ↓	(6)
Entre 6 et 11 ans	1 % ↓	(8)
Entre 12 et 18 ans	3 % ↓	(17)



Nés au Canada

90 % ↑
(106)

LANGUE PARLÉE À LA MAISON



16 %
(102)
Anglais/autre



84 %
(100)
Français

PROPRIÉTAIRE/LOCATAIRE



↓ 26 %
(59)
Locataire/
colocataire



74 % ↑
(132)
Propriétaire/
copropriétaire

OCCUPATION PRINCIPALE

Travailleur	1 % ↓	(1)
Retraité	93 % ↑	(340)
À la maison	3 %	(76)
En arrêt de travail/ matern./partern.	1 % ↓	(56)
En recherche d'un emploi	1 %	(75)
Autre	1 %	(88)

MOBILITÉ RÉDUITE



Mobilité réduite

15 % (107)

Situation permanente
Situation temporaire

13 % ↑ (119)
2 % (66)

TYPE DE LIMITATION

Limitation physique	88 % ↑	(123)
Limitation visuelle	4 %	(45)
Limitation auditive	17 % ↑	(200)
Autres	17 %	(80)

Base : répondants à mobilité réduite (n = 114)

ÉDUCATION

Primaire/ secondaire	41 % ↑	(116)
Collégial	34 %	(101)
Universitaire	25 % ↓	(81)

REVENU DU MÉNAGE

Moins de 45 000 \$	19 %	(79)
Entre 45 000 et 149 999 \$	73 % ↑	(118)
150 000 \$ et plus	8 % ↓	(55)

Base : ensemble du segment 8 (n = 869)

LE PROFIL TECHNOLOGIQUE

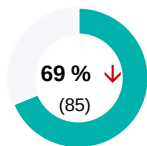
SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

TÉLÉPHONE INTELLIGENT



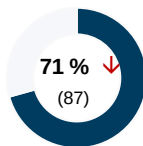
85 % ↓ (96)
possèdent un
téléphone intelligent

PLAN DE DONNÉES



69 % ↓ (85)
ont un plan de
données

APPLICATIONS



71 % ↓ (87)
utilisent une
application
mobile pour
planifier les
déplacements

A utilisé l'application au cours des 6 derniers mois



5 % ↓ (46)
Chrono



22 % ↓ (73)
Plans d'Apple



1 % ↓ (55)
Moovit



63 % ↓ (86)
Google Maps



6 % ↓ (32)
Uber



30 % (98)
Waze



7 % ↓ (47)
Transit

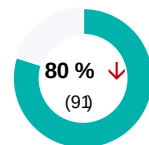


6 % ↓ (62)
Taxi



0 % ↓ (10)
Citymapper

RÉSEAUX SOCIAUX



80 % ↓ (91)
ont un compte sur
les réseaux sociaux

Possède un compte...



Facebook
76 % ↓ (93)



Compte X
14 % ↓ (61)



Instagram
25 % ↓ (49)



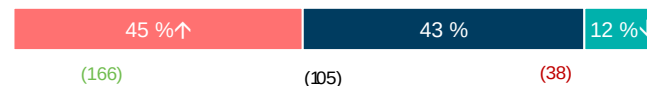
LinkedIn
21 % ↓ (56)



Tik Tok
6 % ↓ (23)

INDICE TECHNOLOGIQUE

■ Faible ■ Moyen ■ Élevé



TABLETTE



74 % ↑ (122)
possèdent une
tablette

VÉHICULE INTELLIGENT



15 % (103)
possèdent un véhicule
intelligent (connecté
au Web)

MONTRE INTELLIGENTE



24 % ↓ (76)
possèdent
une montre intelligente

L'indice technologique est composé à partir de 21 variables basées sur des aptitudes et l'usage de différentes technologies (consulter la liste de variables à la p.6). Les réponses à ces variables ont été recodées en 3 points. Une fois la somme de l'indice obtenue, la catégorisation s'est faite à partir d'une analyse K-Mean, où les répondants ont été classés en 3 groupes (faible, moyen et élevé).

LES ATTITUDES

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

		■ Plutôt d'accord	■ Totalem d'accord	D'accord	
Environnement	Je crois qu'il est important que chacun fasse sa part pour réduire la pollution / les émissions de gaz à effet de serre.	49 %	47 %	96 %↑	(105)
Image et valeurs	Dans la vie, je valorise la punctualité et la fiabilité .	38 %	59 %↑	97 %↑	(104)
	Je fais attention à la façon dont je dépense mon argent .	49 %	46 %↑	95 %↑	(109)
	Je suis agacé lorsque les autres ne respectent pas mon espace personnel / ma bulle.	59 %↑	23 %↓	82 %↓	(96)
	Je me sens inconfortable dans des endroits qui ne sont pas totalement propres .	55 %↑	26 %	81 %↑	(104)
	Je suis le genre à tout planifier . Je n'aime pas quand les choses sont laissées au hasard.	55 %↑	23 %	78 %	(102)
	Je donne du temps pour les causes qui me tiennent à cœur (bénévolat).	34 %	14 %↑	47 %↑	(110)
	Je suis une personne de nature anxieuse .	30 %↓	9 %↓	38 %↓	(76)
	Je fais souvent des activités / choses sur le coup de l'impulsion .	30 %↓	5 %↓	35 %↓	(73)
Mode de vie actif	J'aurais besoin de plus d'heures dans une journée pour réussir à faire toutes les choses qui sont attendues de moi.	25 %↓	9 %↓	34 %↓	(59)
	Je préfère les activités qui me permettent d'être actif plutôt que celles qui sont passives.	52 %	20 %	72 %	(102)
Ouverture	J'aime essayer de nouvelles choses ou vivre de nouvelles expériences .	54 %	7 %↓	61 %↓	(84)
	Je me considère à l'affût des nouvelles modes et tendances .	36 %	5 %↓	41 %↓	(84)
Technologie	Je crois que les développements technologiques mèneront à une meilleure mobilité au sein de la grande région de Montréal dans l'avenir.	66 %↑	15 %↓	81 %	(102)
	Mon entourage me demande souvent conseil au sujet des nouvelles technologies .	24 %↓	3 %↓	28 %↓	(68)

LE PROFIL LIÉ AUX TRANSPORTS

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

PERMIS DE CONDUIRE



Voiture
93 % ↑
(106)



Moto
8 %
(107)



Cyclomoteur
93 % ↑
(106)

NOMBRE DE VÉHICULES MOTORISÉS DANS LE MÉNAGE



94 % ↑ possèdent au moins un véhicule motorisé dans le ménage
(110)

Moyenne : 1,5 véhicule
(104)

NOMBRE DE VOITURES DANS LE MÉNAGE



94 % ↑ possèdent au moins une voiture dans le ménage
(111)

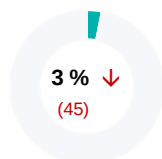
Moyenne : 1,4 voiture
(106)

MODES ALTERNATIFS

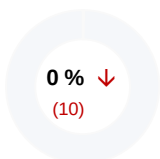
Inscrits à un service de...

5 % ↓ (36) sont inscrits à un service de mobilité durable autre que TC

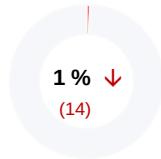
4 % ↓ (33) sont inscrits à un service de partage/co-voiturage



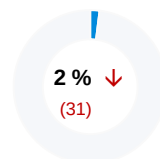
Communauto



Autre service de partage de voiture
(Turo, LocoMotion, etc.)



Covoiturage
(Amigo Express, Poparide, etc.)



Vélopartage

VÉHICULES ÉLECTRIQUES



17 % (103) possèdent au moins un véhicule électrique dans le ménage



Voiture
7 % ↓
(74)



Vélo
11 % ↑
(162)



Trottinette
1 % ↓
(31)



Moto
0 % ↓
(0)

CARTES / VIGNETTES (% possède)



Une carte OPUS

38 % ↓
(79)



Une vignette de stationnement

5 % ↓
(60)



Une carte de crédit

96 % ↑
(104)



Une carte de débit

98 %
(101)

L'ACCÈS AU TRANSPORT

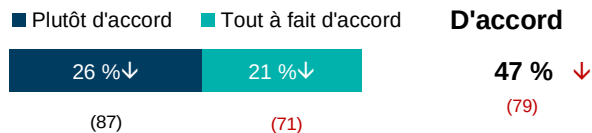
SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

ACCÈS DU DOMICILE ET/OU DU LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES

	 Transport collectif	 Station de BIXI	 Zone de service d'autopartage	 Stationnement payant	 Stationnement gratuit	 Stationnement accès à un quai	 Stationnement payé par l'employeur
Domicile <u>ET</u> travail	89 % ↑ (131)	0 % ↓ (2)	0 % ↓ (3)	0 % ↓ (0)	s. o.	0 % ↓ (0)	s. o.
Domicile	89 % (100)	24 % ↓ (73)	14 % ↓ (80)	19 % (100)	92 % ↑ (112)	11 % ↑ (128)	s. o.
Travail/études	0 % ↓ (1)	0 % ↓ (1)	0 % ↓ (2)	0 % ↓ (1)	s. o.	0 % ↓ (0)	0 % ↓ (0)

Base : ensemble du segment 8 (n = 869)

IMPORTANCE DE L'ACCÈS AU TC DANS LE CHOIX DE LA RÉSIDENCE



Base : répondants du segment 8 ayant accès au transport collectif du domicile (n = 778)

LES TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF ACHETÉS LE PLUS SOUVENT

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

TYPE DE TITRE ACHETÉ LE PLUS SOUVENT

Abonnement annuel	17 %↑ (156)
4 mois	0 %↓ (0)
Mensuel	2 %↓ (15)
Hebdomadaire	0 %↓ (0)
Multipassages (10 passages)	21 %↓ (79)
2 passages	15 % (83)
1 passage	8 % (131)
Paiement en argent comptant	6 %↑ (177)
Paiement par carte bancaire lors du passage	3 % (139)
Titre de courte durée (24 h, 3 jours, Soirée illimitée et Week-end illimité)	5 % (121)
Autres	15 %↑ (271)

CATÉGORIE DE TITRE ACHETÉE LE PLUS SOUVENT

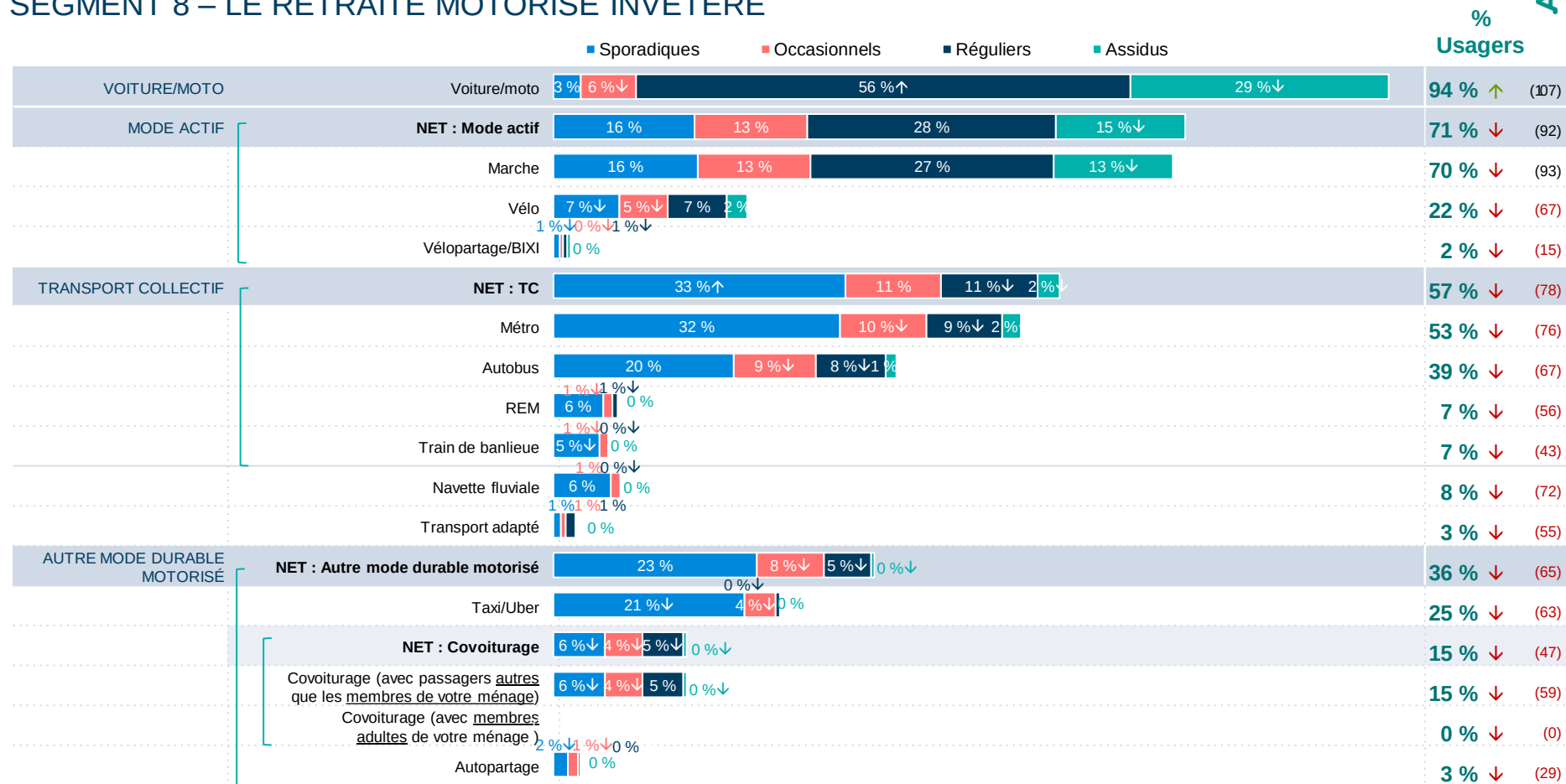
Tous modes A	35 %↓ (75)
Tous modes AB	15 % (86)
Tous modes ABC	5 % (73)
Tous modes ABCD	2 %↓ (52)
Bus	17 %↑ (152)
Bus Hors Territoire	2 % (166)
Autres	24 %↑ (180)

Base : usagers du TC dans la dernière année (n = 524)



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ



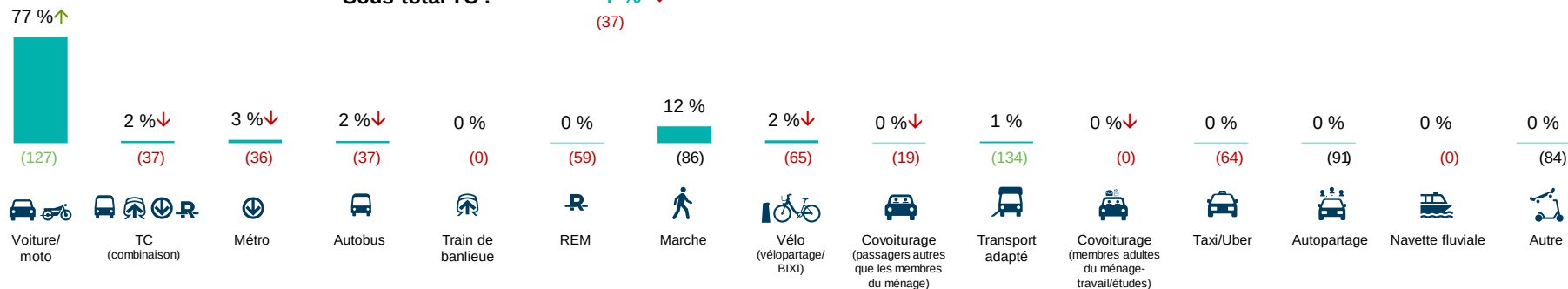
L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL

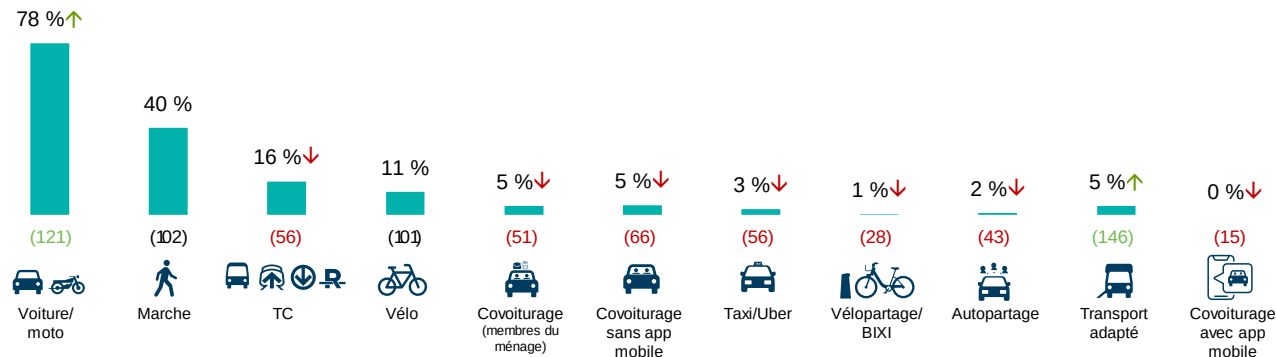
Sous-total TC :

7 % ↓
(37)



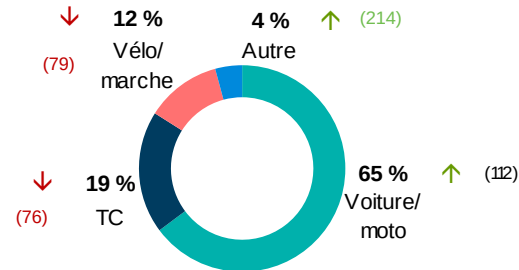
Bases : ■ ensemble du segment 8 (n = 869)

PROBABILITÉ D'UTILISATION DES MODES SUR UNE BASE RÉGULIÈRE (% 8-10)



Bases : ensemble du segment 8 (n = 869)

MODE DE TRANSPORT PRÉFÉRÉ



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT (SUITE)

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

MULTIMODALITÉ

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT* UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS

2,3 ↓ modes (71)
en moyenne

*Tous les modes du transport collectif sont comptés de façon individuelle

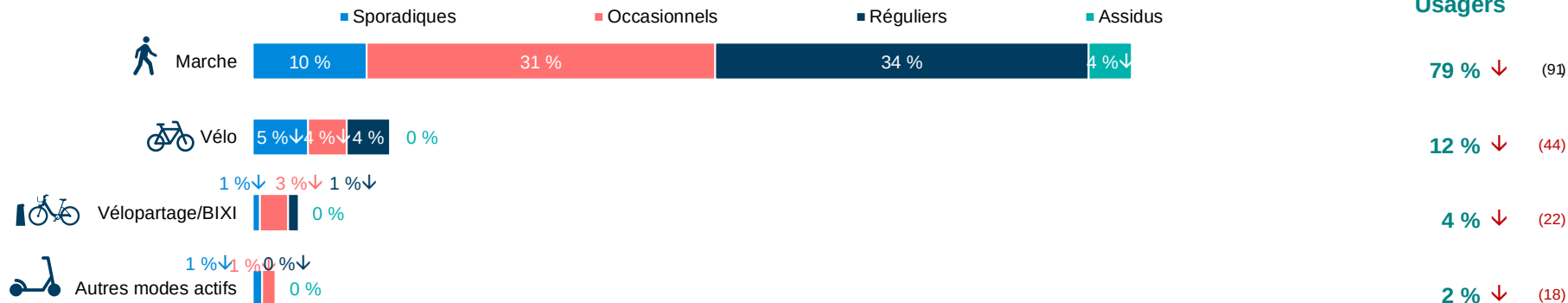
Base : ensemble des répondants (n = 869)

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT DURABLE PAYANTS UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS**

0,3 ↓ modes (42)
en moyenne

**TC, vélopartage, autopartage, taxi / Uber et covoiturage organisé à l'aide d'une application mobile

UTILISATION DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE OU REVENIR D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF



UTILISATION DU STATIONNEMENT INCITATIF D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF



Base : utilise le transport collectif au moins une fois par mois – segment 8 (n = 218)

LA PERCEPTION DES MODES DE TRANSPORT

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

QUALIFICATIFS ASSOCIÉS AUX MODES



Métro (n = 440)

Positif	74 %	(96)
Rapide	35 %	(97)
Efficace	32 %	(94)
Écologique	29 % ↓	(82)
Négatif	69 % ↓	(89)
Difficile d'accès	37 % ↑	(139)
Achalandé	37 % ↓	(77)
Ne convient pas -	22 %	(101)



Autobus (n = 438)

Positif	60 % ↓	(93)
Facile d'accès	37 %	(102)
Simple	20 %	(94)
Abordable	20 % ↓	(75)
Négatif	74 % ↓	(92)
Ne convient pas -	29 %	(106)
Lent	25 %	(87)
Achalandé	25 % ↓	(61)



Train de banlieue (n = 452)

Positif	65 % ↓	(94)
Confortable	22 % ↓	(82)
Rapide	20 % ↓	(82)
Sécuritaire	19 % ↓	(74)
Négatif	74 % ↓	(91)
Difficile d'accès	39 %	(95)
Ne convient pas -	34 %	(91)
Cher	23 % ↓	(82)



REM (n = 418)

Positif	69 % ↓	(94)
Moderne	36 % ↓	(86)
Écologique	28 % ↓	(87)
Rapide	23 % ↓	(76)
Négatif	78 %	(98)
Difficile d'accès	51 %	(109)
Ne convient pas -	35 %	(106)
Non fiable	31 % ↑	(115)



Voiture (n = 466)

Positif	97 % ↑	(102)
Facile d'accès	52 % ↑	(123)
Confortable	50 %	(98)
Convient	41 % ↑	(120)
Négatif	29 % ↓	(60)
Polluant	21 % ↓	(65)
Cher	15 % ↓	(53)
Stressant	7 % ↓	(57)



Vélo (n = 435)

Positif	71 % ↓	(88)
Écologique	49 % ↓	(91)
Silencieux	28 %	(93)
Simple	26 % ↓	(86)
Négatif	63 % ↓	(92)
Ne convient pas -	35 %	(102)
Dangereux	32 %	(108)
Inconfortable	22 % ↓	(85)



Marche (n = 442)

Positif	90 % ↓	(97)
Écologique	47 % ↓	(91)
Plaisant	44 %	(106)
Relaxant	43 %	(98)
Négatif	35 % ↓	(69)
Lent	26 % ↓	(69)
Ne convient pas -	10 % ↓	(78)
Inefficace	7 % ↓	(61)

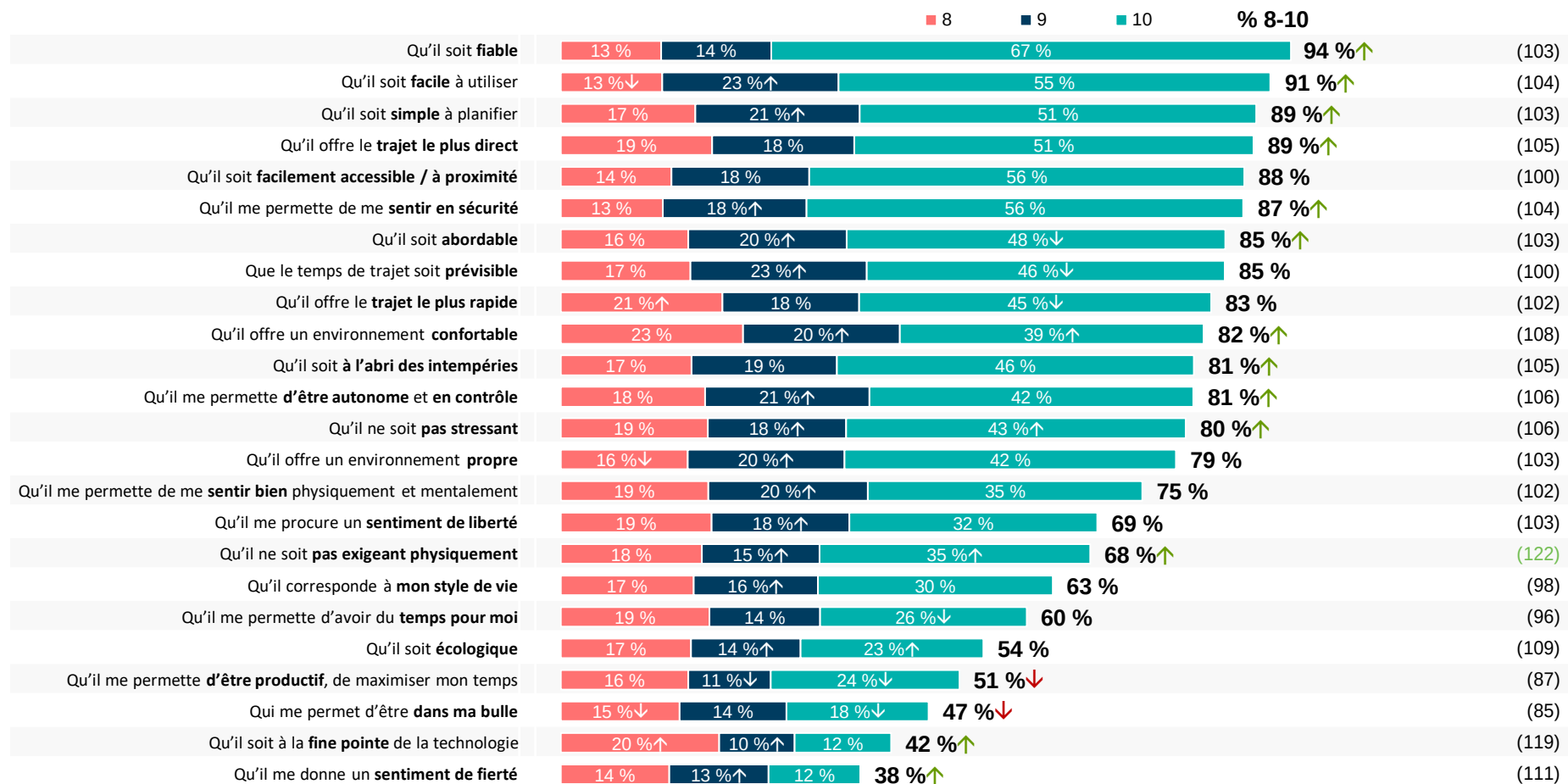


Navette fluviale (n = 385)

Positif	63 %	(97)
Plaisant	32 %	(101)
Relaxant	30 %	(90)
Efficace	19 %	(103)
Négatif	77 % ↓	(95)
Difficile d'accès	53 %	(100)
Ne convient pas -	36 % ↓	(88)
Lent	21 % ↓	(67)

LES CRITÈRES DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

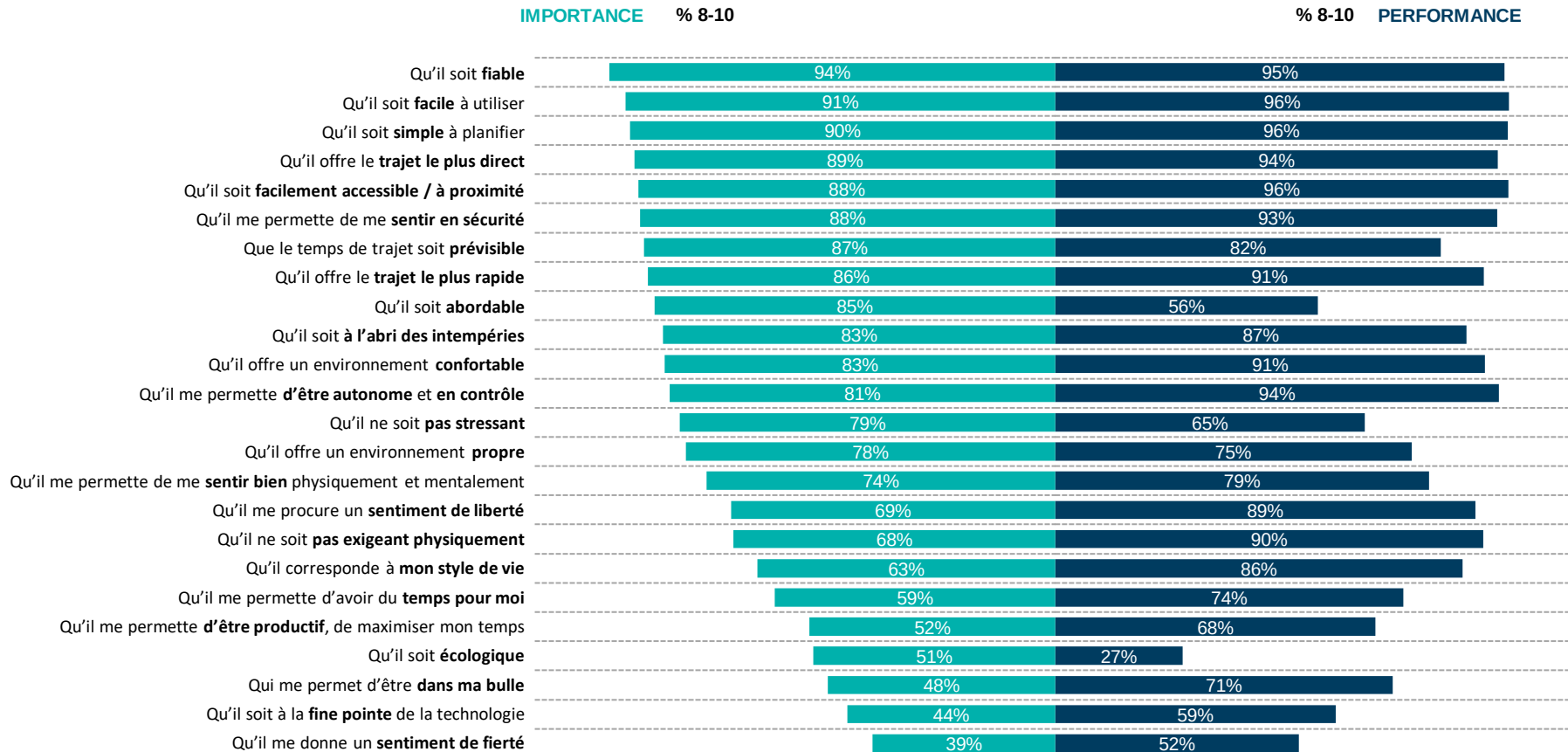


Base : ensemble du segment 8 (n = 869) Note : les indices ont été calculés sur la proportion 8-10.



IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ

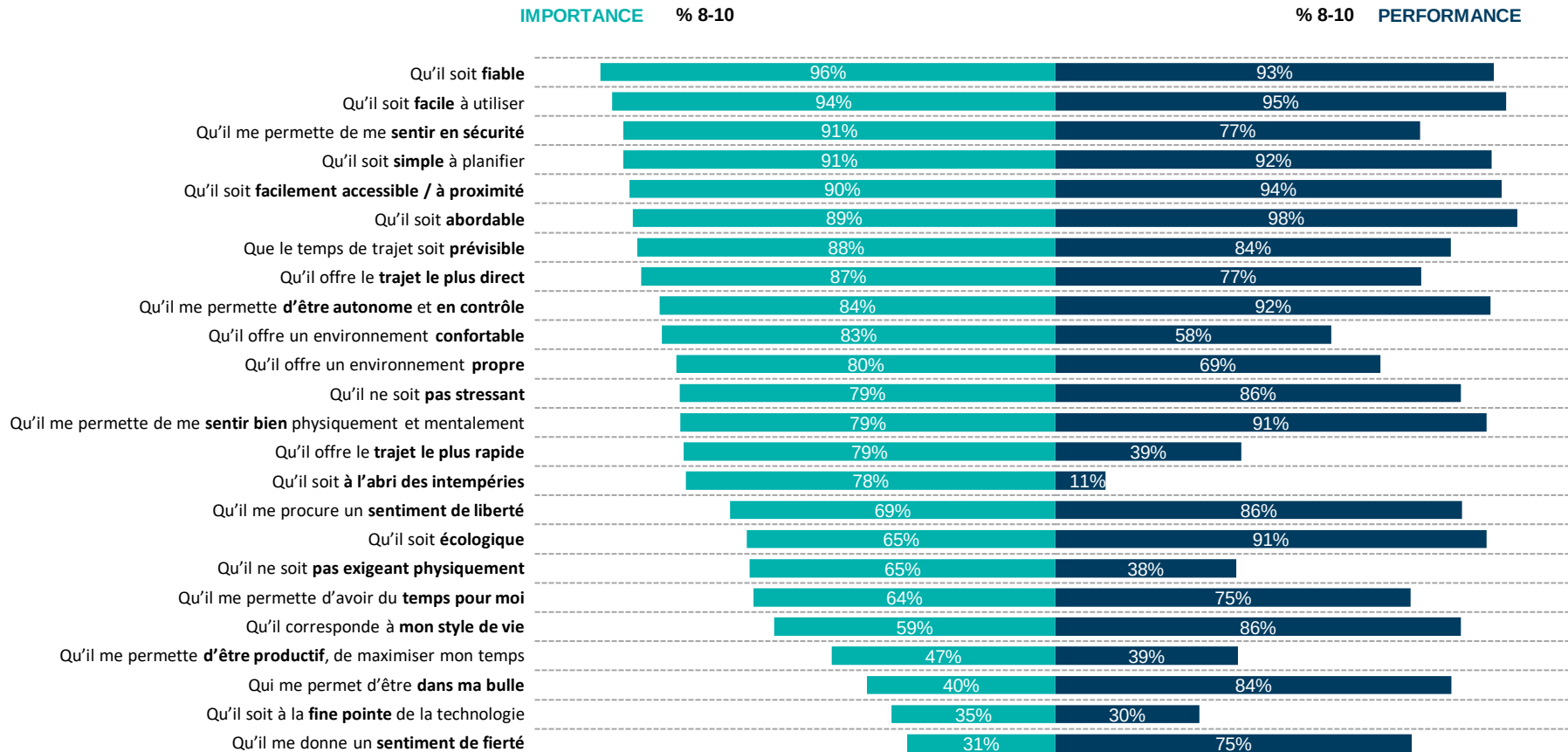


Base : répondants du segment 8 dont le mode de transport principal est la voiture (n = 655)



IMPORTANCE/PERFORMANCE MARCHÉ

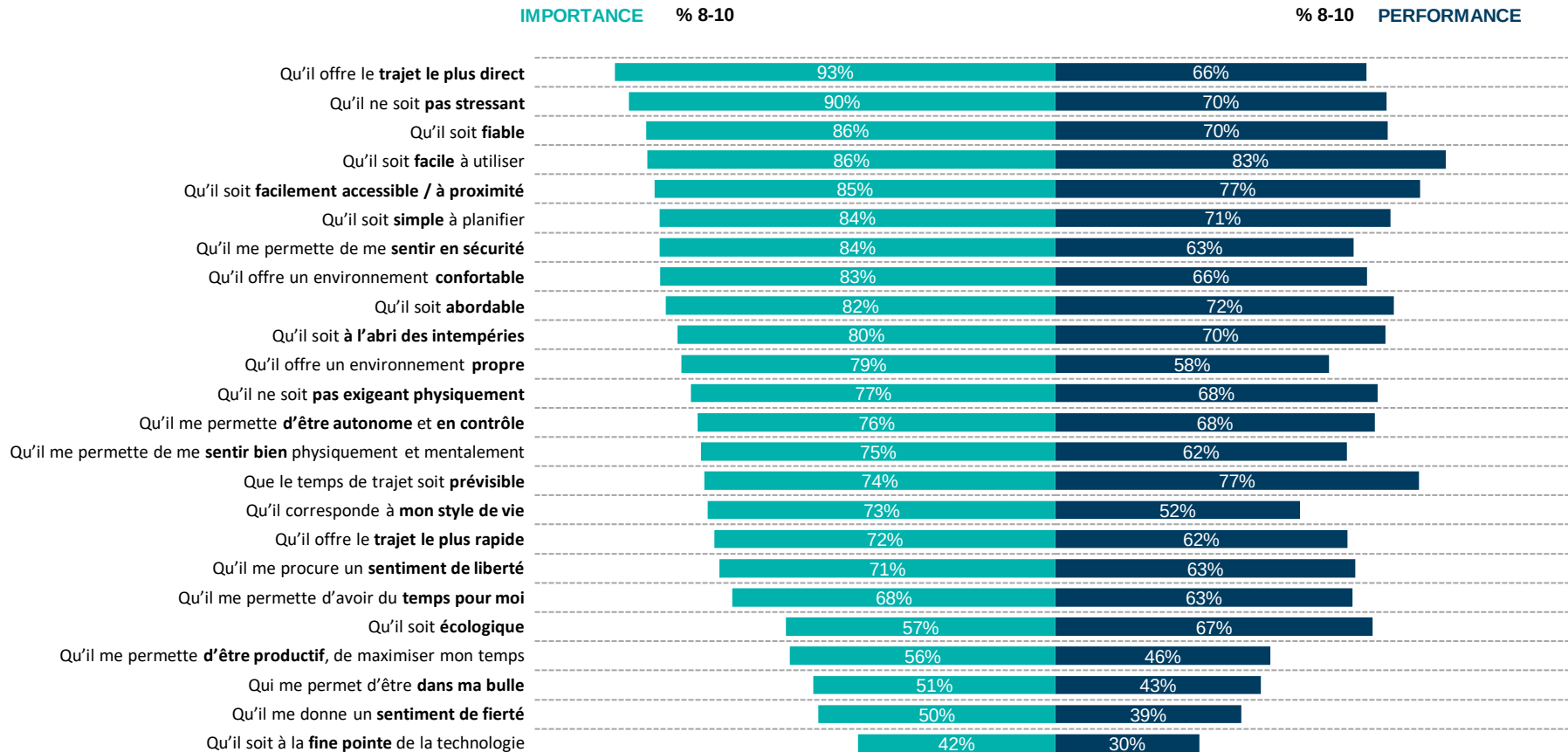
SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ



Base : répondants du segment 8 dont le mode de transport principal est la marche (n = 137)

IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

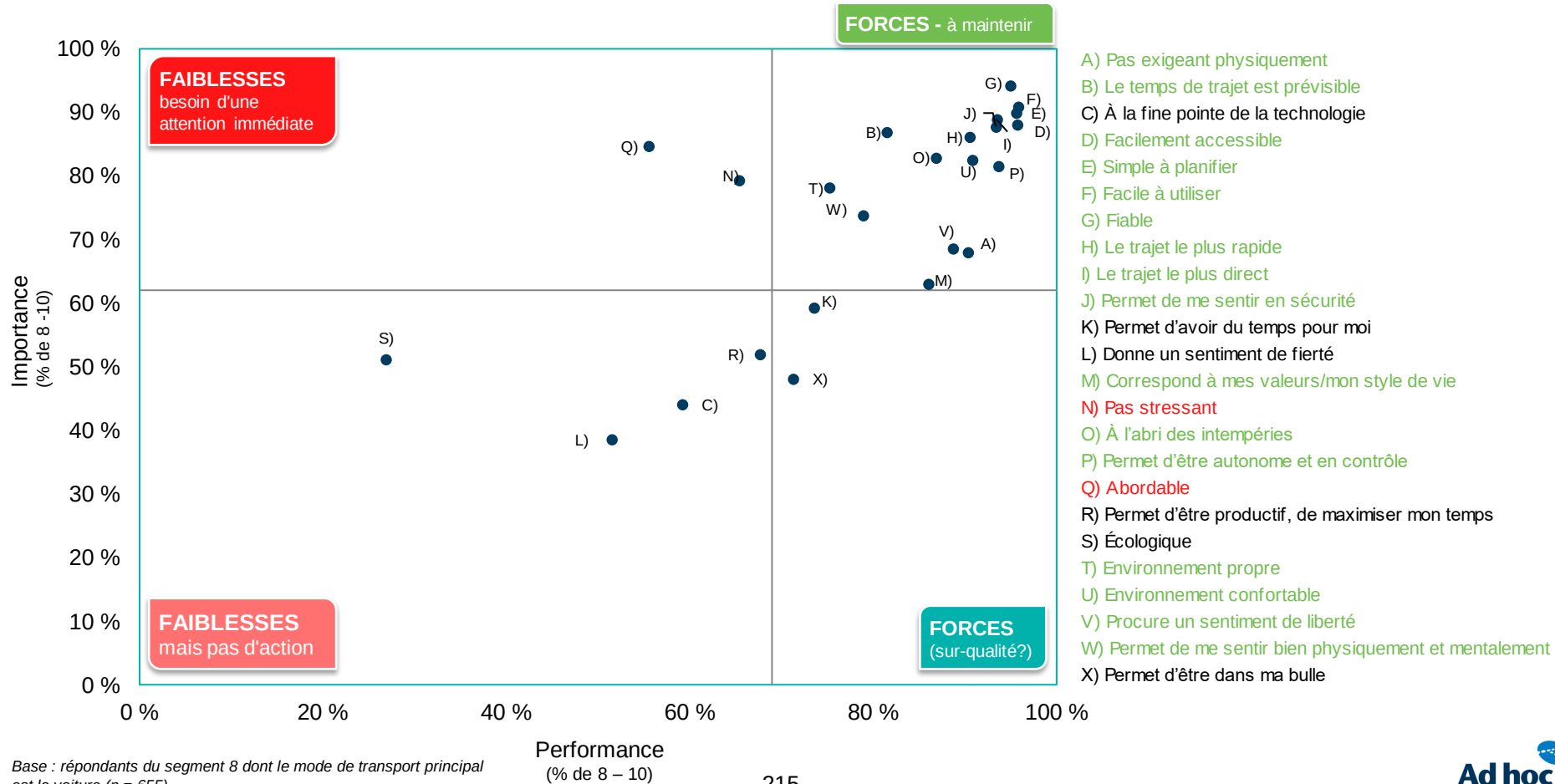
SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ



Base : répondants du segment 8 dont le mode de transport principal est le transport collectif (un Mode ou une combinaison de Modes : bus, métro et/ou train, REM) (n = 44)

L'IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ





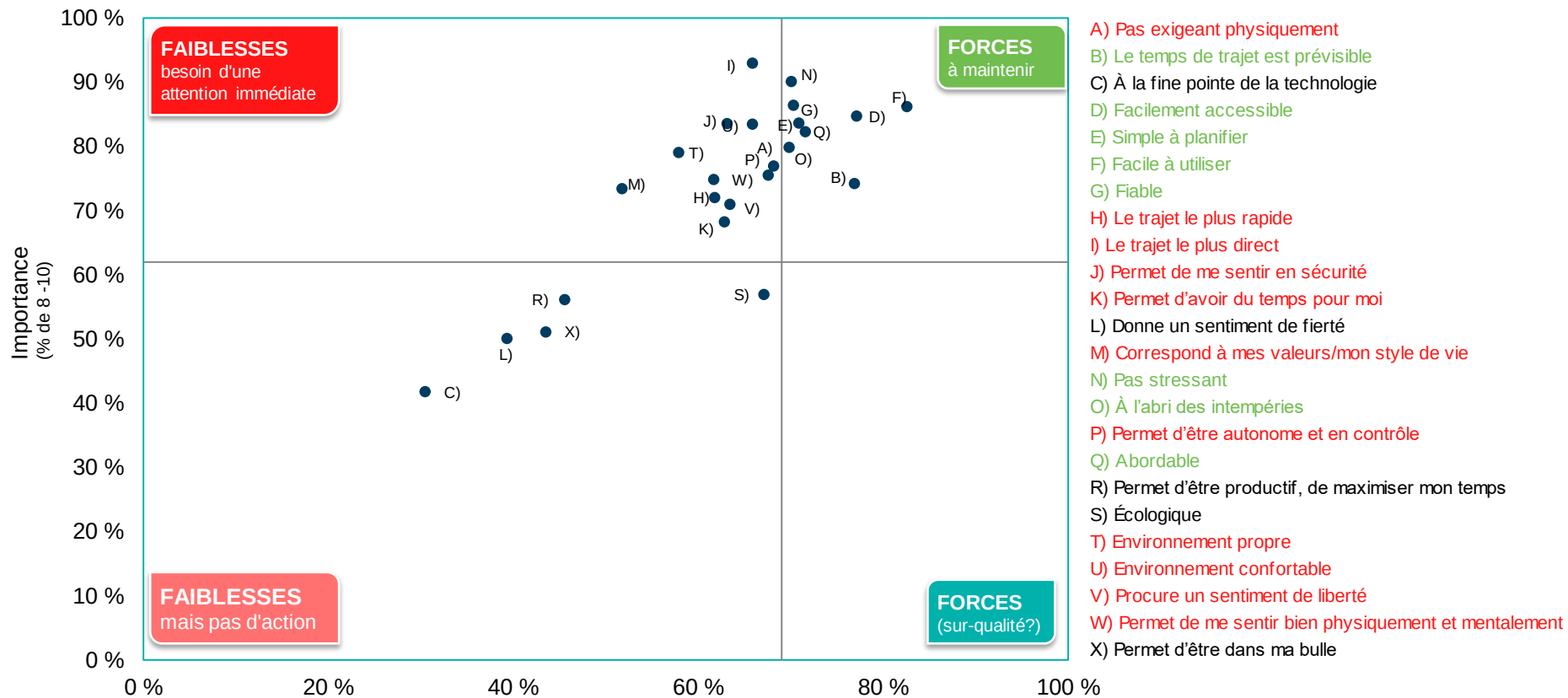
L'IMPORTANCE/PERFORMANCE MARCHÉ

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

SEGMENT 8 – LE RETRAITÉ MOTORISÉ INVÉTÉRÉ



Base : répondants du segment 8 dont le mode de transport principal est le transport collectif (bus, métro et/ou train) (n = 44)

Performance
(% de 8 - 10)



LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

Segment 9

12 %

de la population
du territoire de
l'ARTM

Les indices (100) présentés indiquent les différences avec le **total** :

- Un indice supérieur à 100 signifie que le résultat est supérieur à l'ensemble des répondants et au-dessus de 120, l'indice est mis en **vert**. Par exemple, un indice de 120 signifie que le résultat est 20 % plus élevé que celui de l'ensemble des répondants;
- Un indice inférieur à 100 signifie que le résultat est inférieur à l'ensemble des répondants et en deçà de 80, l'indice est mis en **rouge**. Par exemple, un indice de 80 signifie que le résultat est 20 % moins élevé que celui de l'ensemble des répondants.

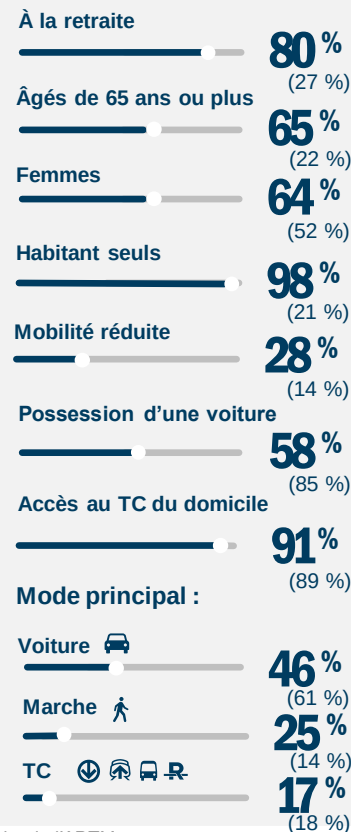
LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

Des retraités, vivant seuls, plus limités financièrement

- Ce segment est principalement **composé de retraités** (80 %; I = 291), mais il comprend également **quelques individus** (17 %; I = 357) qui, pour diverses raisons, sont **contraints de rester à domicile** (personnes à la maison, en arrêt de travail, en recherche d'emploi, etc.). Notamment, ce groupe se caractérise par une **proportion élevée** de personnes à **mobilité réduite** (28 %; I = 206), en particulier celles dont la **situation est permanente** (25 %; I = 236). Les **deux tiers** des membres de ce segment sont de **sexe féminin** (64 %; I = 124), principalement âgés de **65 ans ou plus** (65 %; I = 293 – âge moyen : 67 ans).
- La **quasi-totalité** des membres de ce segment **vit seule** (98 %; I = 455), surtout en **location** (73 %; I = 166). Bien qu'ils résident un peu partout sur le territoire de l'ARTM, **plus du tiers** habitent dans **Montréal centre** (36 %; I = 133) et l'on retrouve aussi **une plus forte proportion** que la moyenne dans l'**agglomération de Longueuil** (14 %; I = 130).
- Comparativement à la moyenne, les membres de ce segment ont tendance à être **moins éduqués** (diplôme secondaire ou moins : 50 %; I = 140) et **moins bien nantis** (revenu familial inférieur à 45 000 \$: 71 %; I = 296). En fait, **près de la moitié** d'entre eux ont un **revenu familial** annuel **inférieur à 30 000 \$** (49 %; I = 377), suggérant une proportion significative de personnes à faible revenu. Ils sont également proportionnellement **plus nombreux à être nés au Canada** (93 %; I = 109), avec une majorité étant d'origine **canadienne-française** (84 %; I = 119).
- Les membres de ce segment sont les moins enclins à adopter les nouvelles technologies. Comparativement à la moyenne, ils sont **moins susceptibles** de posséder une **montre intelligente** (15 %; I = 48) et/ou un **téléphone intelligent** (76 %; I = 86), d'avoir un **plan de données** (63 %; I = 78), d'utiliser des **applications mobiles** pour planifier leurs déplacements (61 %; I = 74), ou d'être actifs sur les **réseaux sociaux** (75 %; I = 86). De plus, ils sont généralement **moins ouverts à la nouveauté** (9 % totalement d'accord; I = 53) ou à **l'affût des nouvelles modes et tendances** (4 % totalement d'accord; I = 35) et **très peu** d'entre eux se considèrent une **référence** pour leur entourage en matière **technologique** (23 % d'accord; I = 55).
- En raison de leur statut, majoritairement retraité, et de leurs problèmes de mobilité plus prononcés, les membres de ce segment ont tendance à effectuer **moins de déplacements**. En effet, comparativement à la moyenne, ils **utilisent moins** fréquemment **tous les modes de transport**, à l'**exception de la marche** et du **métro** (usagers dernière année : 76 % et 62 % respectivement). De plus, étant donné la **prévalence** plus élevée de la **mobilité réduite** au sein de ce groupe, le **transport adapté** est **davantage utilisé** par ces individus que par d'autres segments (usagers dernière année : 7 %; I = 151 / mode principal : 4 %; I = 380).
- On constate également, au sein de ce segment, une **possession de voiture moins importante** (58 %; I = 68) et par conséquent, une détention de **permis de conduire moins répandue** (68 %; I = 78). Bien que la **voiture** demeure le mode de **transport principal** pour plus de **deux individus sur cinq** (46 %; I = 75), son utilisation en tant que mode principal est inférieure à la moyenne.
- La **marche**, surutilisée par ce segment, est le mode de **transport principal** pour un **quart d'entre eux** (25 %; I = 181), en particulier pour ceux résidant au centre de Montréal (41 %). Le **transport collectif** (17 %; I = 94), notamment l'**autobus** (10 %; I = 183), arrive en **troisième position** en termes de mode de **transport principal**. Il convient de noter que ce dernier est significativement plus utilisé parmi ceux résidant à Longueuil (30 %).
- Enfin, les individus de ce segment sont plus enclins que la moyenne à se tourner vers d'autres modes de **transport durable** comme **mode principal** pour leurs **déplacements habituels** (5 %; I = 191), notamment le **covoiturage** avec des passagers autres que les membres du ménage (3 %; I = 227) et le **taxi/Uber** (2 %; I = 497). Cependant, ces membres sont proportionnellement moins nombreux à être inscrits à un service de covoiturage, d'autopartage et/ou de vélopartage (6 %; I = 43).

En bref...



Note : les indices sont présentés entre parenthèses (I =). Dans la section « En bref... », le pourcentage entre parenthèses est le résultat de l'ensemble de la population adulte du territoire de l'ARTM.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

Des individus bienveillants qui font attention à leurs finances et qui aiment avoir le contrôle

Les attitudes et critères de choix

- Les membres de ce segment se distinguent par leur **engagement accru** envers les **enjeux environnementaux** (accord : 97 %; I = 106) et leur **implication plus prononcée** que celle des autres segments dans les **causes qui leur sont chères** (accord : 48 %; I = 112). Malgré une grande majorité étant à la retraite, ils **valorisent davantage la ponctualité et à la fiabilité** (accord : 96 %; I = 102) et montrent une **propension plus élevée** que la moyenne à **planifier** chaque aspect de leur vie (accord : 81 %; I = 106). De plus, en raison de leurs revenus limités, ils sont **attentifs à leurs dépenses financières** (accord : 93 %; I = 107). Ils expriment également un niveau de **malaise plus élevé** que la moyenne dans **des environnements qui ne sont pas complètement propres** (accord : 84 %; I = 108).
- Bien que, de manière générale, ils attachent une **plus grande importance** aux divers critères lors du **choix d'un mode de transport** par rapport aux autres segments, ces derniers donnent la **priorité à la fiabilité**, à la **facilité d'utilisation**, à l'**accessibilité** et à la **sécurité** (8-10/10 : 93 %, 93 %, 92 % et 91 % respectivement). Il est à noter que l'**abordabilité** est aussi un critère jugé **très important** par une majorité (10/10 : 60 %; I = 114).

97 %

Estiment important que chacun fasse sa part pour réduire la pollution

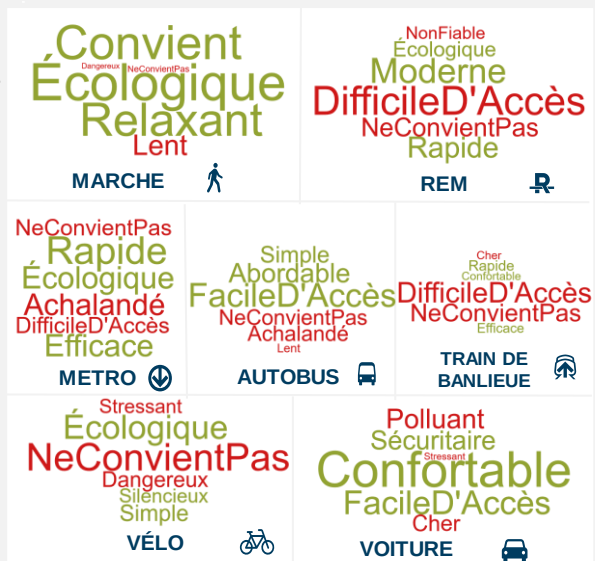
Recherchent un mode de transport :

- ✓ Fiable
- ✓ Facile à utiliser
- ✓ Accessible
- ✓ Sécuritaire

La marche est très bien perçue et correspond bien au mode de vie de ses usagers

Les perceptions des modes de transport

- La **marche** est le mode de transport ayant, de loin, les **perceptions les plus positives** (96 %; I = 103); elle est jugée **écologique** (46 %; I = 88) et **relaxante** (41 %; I = 93). De surcroît, la marche semble **mieux correspondre à leur mode de vie** par rapport à la moyenne (42 %; I = 132). D'ailleurs, elle **satisfait** relativement bien, voire surpasse, la **majorité des attentes** de ses principaux usagers [voir p. 235].
- Les **transports collectifs** sont **mieux perçus** que par les autres segments; comparativement à la moyenne, ils obtiennent des perceptions moins négatives. D'ailleurs, **l'autobus et le métro**, modes les plus populaires au sein de ce segment, sont particulièrement **appréciés** (autobus : 72 %; I = 111; métro : 82 %; I = 105). Si **l'autobus** est surtout associé à la **facilité d'accès** (42 %; I = 118), à un **coût abordable** (34 %; I = 128) et à la **simplicité** (29 %; I = 135), le **métro** est principalement considéré comme **rapide** (41 %; I = 115), **efficace** (33 %; I = 96) et **écologique** (33 %; I = 93). Bien que le **niveau d'achalandage** ressorte comme un des principaux désavantages de ces derniers, cet aspect semble toutefois un peu moins important aux yeux de ce segment comparativement à l'ensemble de la population. Toutefois, les transports collectifs **ne répondent pas pleinement aux attentes** de la majorité de leurs principaux usagers [voir pp. 233-234].
- Malgré sa capacité à **satisfaire la plupart des besoins et attentes** de ses usagers principaux [voir p. 232], la **voiture** est perçue de manière **moins positive** (88 %; I = 93) que pour les autres segments. Cependant, des caractéristiques telles que le **confort** (51 %; I = 100), la **facilité d'accès** (34 %; I = 81) et la **sécurité** (27 %; I = 92) sont identifiées comme ses **principaux atouts**. En revanche, vu la sensibilité accrue aux enjeux environnementaux et à la gestion financière, la **pollution** (28 %; I = 84) et le **coût élevé** (23 %; I = 82) ressortent comme ses principales faiblesses.
- Enfin, étant donné leur âge avancé, il n'est pas surprenant que le **vélo** soit très peu utilisé au sein de ce segment, qui le perçoit généralement de **manière négative** (71 %; I = 104). Outre son **inadéquation avec leur style de vie** (52 %; I = 149), le vélo est considéré comme **dangereux** (30 %; I = 103) et **stressant** (27 %; I = 154) par ce segment.



LE PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

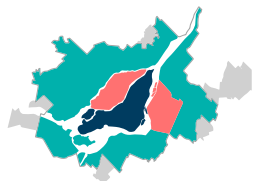
RÉGION

Agglomération de Montréal :

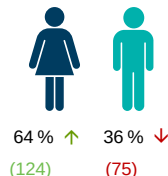
■ Centre-ville	3 %	(110)
■ Centre	36 % ↑	(133)
■ Est	9 %	(111)
■ Ouest	9 % ↓	(74)

Agglomération de

Longueuil	14 % ↑	(130)
Laval	11 %	(108)
Courette nord	11 % ↓	(69)
Courette sud	7 % ↓	(54)



SEXE



ÂGE

Moins de 25 ans	1 % ↓	(5)
25-34 ans	3 % ↓	(16)
35-49 ans	6 % ↓	(23)
50-64 ans	25 %	(103)
65 ans et plus	65 % ↑	(293)
Moyenne : 67 ans		(138)

COMPOSITION DU MÉNAGE

Seul	98 % ↑	(455)
Seul avec enfant(s)	0 % ↓	(0)
Couple sans enfant	0 % ↓	(0)
Couple avec enfant(s)	0 % ↓	(1)
Avec un/deux parent(s)	0 % ↓	(3)
Avec d'autres personnes	2 % ↓	(34)
Nbre de personnes (moy.) :	1,1	(41)

PRÉSENCE D'ENFANTS DANS LE MÉNAGE (MOINS DE 18 ANS)



0 % ↓

(1)

Moins de 5 ans	0 % ↓	(0)
Entre 6 et 11 ans	1 % ↓	(6)
Entre 12 et 18 ans	0 % ↓	(0)



Nés au Canada

93 % ↑
(109)

LANGUE PARLÉE À LA MAISON



PROPRIÉTAIRE/LOCATAIRE



OCCUPATION PRINCIPALE

Travailleur	3 % ↓	(6)
Retraité	80 % ↑	(291)
À la maison	5 % ↑	(153)
En arrêt de travail/matern./partern.	3 %	(130)
En recherche d'un emploi	3 % ↑	(175)
Autre	6 % ↑	(570)

MOBILITÉ RÉDUITE



Mobilité réduite

28 % ↑ (206)

Situation permanente	25 % ↑	(236)
Situation temporaire	3 %	(99)

TYPE DE LIMITATION

Limitation physique	87 % ↑	(122)
Limitation visuelle	3 % ↓	(41)
Limitation auditive	3 % ↓	(40)
Autres	14 %	(68)

Base : répondants à mobilité réduite (n = 107)

ÉDUCATION

Primaire/secondaire	50 % ↑	(140)
Collégial	28 % ↓	(82)
Universitaire	23 % ↓	(74)

REVENU DU MÉNAGE

Moins de 45 000 \$	71 % ↑	(296)
Moins de 30 000 \$	49 % ↑	(377)
Entre 30 000 et 44 999 \$	22 % ↑	(213)
Entre 45 000 et 59 999 \$	13 %	(96)
Entre 60 000 et 149 999 \$	15 % ↓	(31)
150 000 \$ et plus	1 % ↓	(8)

Base : ensemble du segment 9 (n = 440)

LE PROFIL TECHNOLOGIQUE

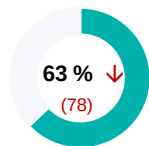
SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

TÉLÉPHONE INTELLIGENT



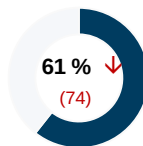
76 % ↓ (86)
possèdent un
téléphone intelligent

PLAN DE DONNÉES



ont un plan de
données

APPLICATIONS



utilisent une
application
mobile pour
planifier les
déplacements

A utilisé l'application au cours des 6 derniers mois



7 % ↓ (63)
Chrono



16 % ↓ (51)
Plans d'Apple



1 % ↓ (40)
Moovit



52 % ↓ (71)
Google Maps



6 % ↓ (32)
Uber



17 % ↓ (54)
Waze



12 % ↓ (75)
Transit

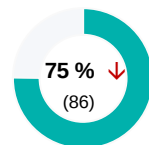


7 % (82)
Taxi



4 % ↑ (161)
Citymapper

RÉSEAUX SOCIAUX



ont un compte sur
les réseaux sociaux

Possède un compte...



Facebook
72 % ↓ (88)



Compte X
13 % ↓ (54)



Instagram
25 % ↓ (48)



LinkedIn
16 % ↓ (43)



Tik Tok
8 % ↓ (32)

INDICE TECHNOLOGIQUE

■ Faible

■ Moyen

■ Élevé



TABLETTE



58 % (96)
possèdent une
tablette

VÉHICULE INTELLIGENT



9 % ↓ (60)
possèdent un véhicule
intelligent (connecté
au Web)

MONTRE INTELLIGENTE



15 % ↓ (48)
possèdent
une montre intelligente

L'indice technologique est composé à partir de 21 variables basées sur des aptitudes et l'usage de différentes technologies (consulter la liste de variables à la p.6). Les réponses à ces variables ont été recodées en 3 points. Une fois la somme de l'indice obtenue, la catégorisation s'est faite à partir d'une analyse K-Mean, où les répondants ont été classés en 3 groupes (faible, moyen et élevé).

LES ATTITUDES

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

		■ Plutôt d'accord	■ Totalment d'accord	D'accord	
Environnement	Je crois qu'il est important que chacun fasse sa part pour réduire la pollution / les émissions de gaz à effet de serre.	39 %↓	58 %↑	97 %↑	(106)
Image et valeurs	Dans la vie, je valorise la ponctualité et la fiabilité .	38 %	58 %	96 %↑	(102)
	Je fais attention à la façon dont je dépense mon argent .	45 %	48 %↑	93 %↑	(107)
	Je suis agacé lorsque les autres ne respectent pas mon espace personnel / ma bulle.	54 %	32 %	86 %	(100)
	Je me sens inconfortable dans des endroits qui ne sont pas totalement propres .	54 %	30 %	84 %↑	(108)
	Je suis le genre à tout planifier . Je n'aime pas quand les choses sont laissées au hasard.	54 %	27 %	81 %↑	(106)
	Je donne du temps pour les causes qui me tiennent à cœur (bénévolat).	32 %	16 %↑	48 %↑	(112)
	Je suis une personne de nature anxieuse .	30 %↓	13 %	43 %↓	(85)
	Je fais souvent des activités / choses sur le coup de l'impulsion .	33 %↓	8 %	41 %↓	(85)
Mode de vie actif	J'aurais besoin de plus d'heures dans une journée pour réussir à faire toutes les choses qui sont attendues de moi.	26 %↓	11 %↓	37 %↓	(64)
	Je préfère les activités qui me permettent d'être actif plutôt que celles qui sont passives.	55 %	14 %↓	70 %	(98)
Ouverture	J'aime essayer de nouvelles choses ou vivre de nouvelles expériences .	54 %	9 %↓	63 %↓	(87)
	Je me considère à l'affût des nouvelles modes et tendances .	37 %	4 %↓	41 %↓	(85)
Technologie	Je crois que les développements technologiques mèneront à une meilleure mobilité au sein de la grande région de Montréal dans l'avenir.	56 %	23 %	79 %	(98)
	Mon entourage me demande souvent conseil au sujet des nouvelles technologies .	20 %↓	3 %↓	23 %↓	(55)

LE PROFIL LIÉ AUX TRANSPORTS

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

PERMIS DE CONDUIRE



Voiture
68 % ↓
(78)



Moto
4 % ↓
(57)



Cyclomoteur
68 % ↓
(78)

NOMBRE DE VÉHICULES MOTORISÉS DANS LE MÉNAGE



59 % ↓ possèdent au moins un véhicule motorisé dans le ménage
(69)

Moyenne : 0,7 véhicule
(46)

NOMBRE DE VOITURES DANS LE MÉNAGE



58 % ↓ possèdent au moins une voiture dans le ménage
(68)

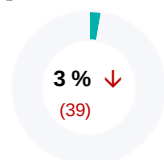
Moyenne : 0,6 voiture
(47)

MODES ALTERNATIFS

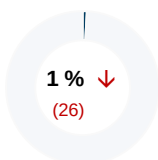
Inscrits à un service de...

6 % ↓ (43) sont inscrits à un service de mobilité durable autre que TC

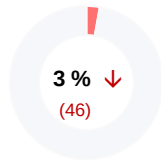
5 % ↓ (46) sont inscrits à un service de partage/co-voiturage



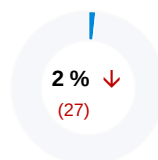
Communauto



Autre service de partage de voiture
(Turo, LocoMotion, etc.)



Covoiturage
(Amigo Express, Poparide, etc.)



Vélopartage

VÉHICULES ÉLECTRIQUES



7 % ↓ (43) possèdent au moins un véhicule électrique dans le ménage



Voiture
3 % ↓
(32)



Vélo
3 % ↓
(49)



Trottinette
1 % ↓
(13)



Moto
0 %
(26)

CARTES / VIGNETTES (% possède)



Une carte OPUS

59 % ↑

(122)



Une vignette de stationnement

5 % ↓

(62)



Une carte de crédit

90 %

(99)



Une carte de débit

95 % ↓

(97)

L'ACCÈS AU TRANSPORT

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

ACCÈS DU DOMICILE ET/OU DU LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES



Transport collectif



Station de BIXI



Zone de service d'autopartage



Stationnement payant



Stationnement gratuit



Stationnement accès à un quai



Stationnement payé par l'employeur

Domicile <u>ET</u> travail	89 %	↑ (131)	0 %	↓ (4)	0 %	↓ (3)	0 %	↓ (4)	s. o.	0 %	(0)	s. o.
Domicile	91 %	(102)	44 %	↑ (134)	18 %	(103)	18 %	(95)	79 % (97)	8 %	(94)	s. o.
Travail/études	1 %	↓ (3)	1 %	↓ (3)	0 %	↓ (2)	0 %	↓ (1)	s. o.	0 %	↓ (0)	0 % ↓ (2)

Base : ensemble du segment 9 (n = 440)

IMPORTANCE DE L'ACCÈS AU TC DANS LE CHOIX DE LA RÉSIDENCE

■ Plutôt d'accord ■ Tout à fait d'accord

D'accord



54 % ↓
(91)

Base : répondants du segment 9 ayant accès au transport collectif du domicile (n = 404)

LES TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF ACHETÉS LE PLUS SOUVENT

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

TYPE DE TITRE ACHETÉ LE PLUS SOUVENT

Abonnement annuel	22 %↑ (199)
4 mois	0 % (22)
Mensuel	4 %↓ (29)
Hebdomadaire	0 %↓ (7)
Multipassages (10 passages)	25 % (94)
2 passages	13 %↓ (72)
1 passage	5 % (87)
Paiement en argent comptant	3 % (91)
Paiement par carte bancaire lors du passage	1 % (55)
Titre de courte durée (24 h, 3 jours, Soirée illimitée et Week-end illimité)	1 %↓ (20)
Autres	20 %↑ (355)

CATÉGORIE DE TITRE ACHETÉE LE PLUS SOUVENT

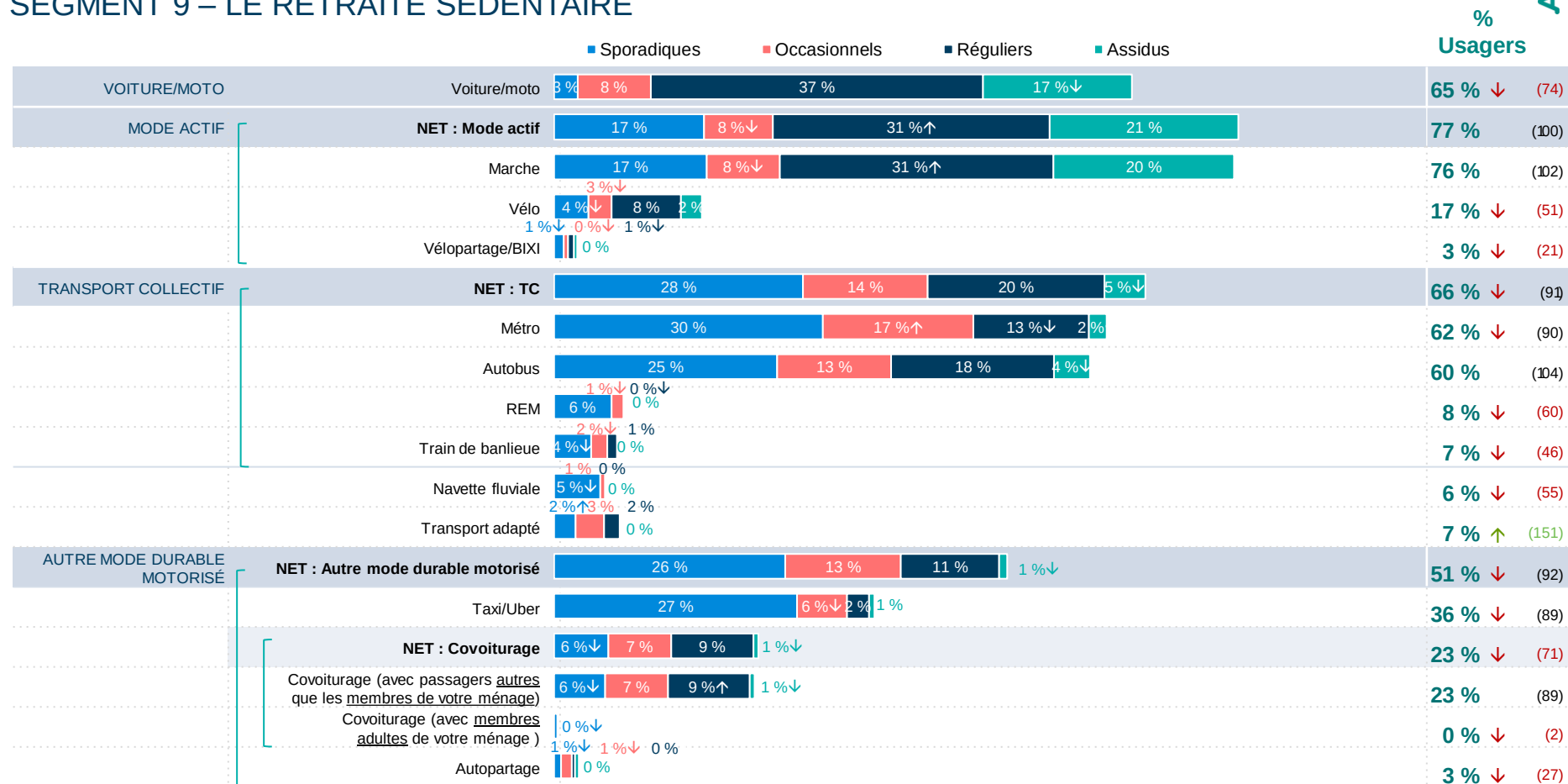
Tous modes A	39 %↓ (82)
Tous modes AB	13 %↓ (76)
Tous modes ABC	3 %↓ (48)
Tous modes ABCD	2 % (64)
Bus	24 %↑ (212)
Bus Hors Territoire	1 % (132)
Autres	17 %↑ (129)

Base : usagers du TC dans la dernière année (n = 302)



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT

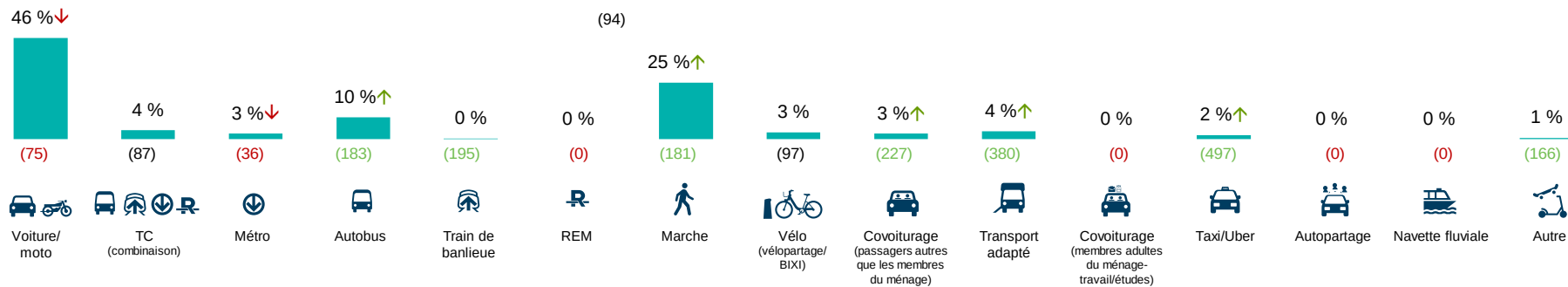
SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL

Sous-total TC :

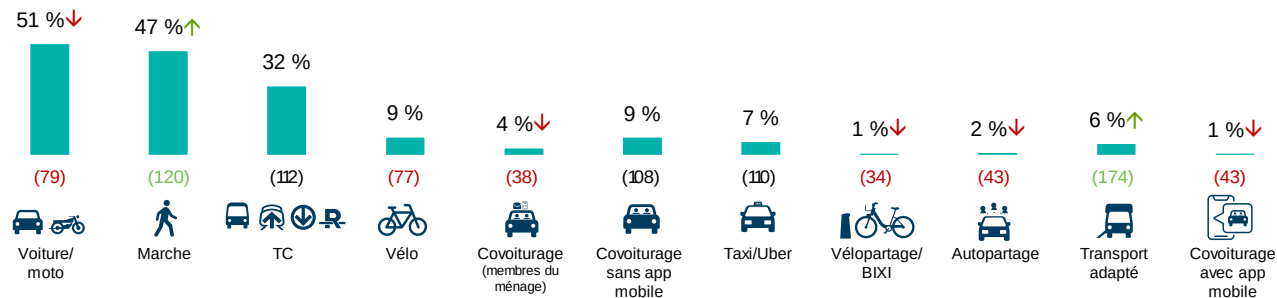
17 %

(94)



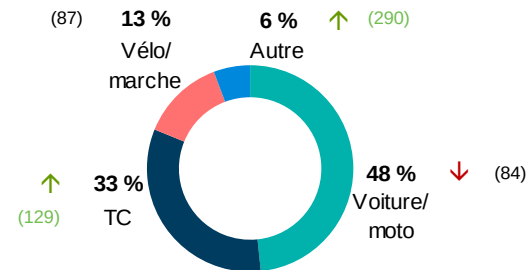
Bases : ■ ensemble du segment 9 (n = 440)

PROBABILITÉ D'UTILISATION DES MODES SUR UNE BASE RÉGULIÈRE (% 8-10)



Bases : ensemble du segment 9 (n = 440)

MODE DE TRANSPORT PRÉFÉRÉ



L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT (SUITE)

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

MULTIMODALITÉ

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT*
UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS

2,5 ↓ modes
en moyenne (79)

*Tous les modes du transport collectif sont comptés de façon individuelle

Base : ensemble des répondants (n = 440)

NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT DURABLE
PAYANTS** UTILISÉS AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS

0,5 ↓ modes
en moyenne (71)

**TC, vélopartage, autopartage, taxi / Uber et covoiturage
organisé à l'aide d'une application mobile

UTILISATION DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE OU REVENIR D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF

%
Usagers

■ Sporadiques

■ Occasionnels

■ Réguliers

■ Assidus



Marche

9 %

33 % ↑

42 % ↑

9 % ↓

94 % ↑ (108)



Vélo

5 % ↓

6 %

6 %

0 %

17 % ↓ (60)

1 % ↓ 1 % ↓ 1 % ↓



Vélopartage/BIXI

1 %

3 % ↓ (17)



Autres modes actifs

1 % 1 % ↓ 0 % ↓

0 %

2 % ↓ (16)

UTILISATION DU STATIONNEMENT INCITATIF D'UN POINT D'ACCÈS DU TRANSPORT COLLECTIF



Utilisation d'un
stationnement incitatif

4 % ↓

4 % ↓

0 % ↓

1 % ↓

9 % ↓ (27)

Base : utilise le transport collectif au moins une fois par mois – segment 9 (n = 183)

LA PERCEPTION DES MODES DE TRANSPORT

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

QUALIFICATIFS ASSOCIÉS AUX MODES



Méto (n = 215)

Positif	82 %	(105)
Rapide	41 %	(115)
Efficace	33 %	(96)
Écologique	33 %	(93)
Négatif	67 % ↓	(87)
Achalandé	32 % ↓	(68)
Difficile d'accès	24 %	(90)
Ne convient pas -	24 %	(111)



Autobus (n = 225)

Positif	72 % ↑	(111)
Facile d'accès	42 % ↑	(118)
Abordable	34 % ↑	(128)
Simple	29 % ↑	(135)
Négatif	68 % ↓	(85)
Ne convient pas -	27 %	(101)
Achalandé	27 % ↓	(66)
Lent	15 % ↓	(51)



Train de banlieue (n = 234)

Positif	66 %	(95)
Rapide	23 %	(92)
Efficace	21 %	(99)
Confortable	18 % ↓	(69)
Négatif	69 % ↓	(86)
Difficile d'accès	45 %	(109)
Ne convient pas -	39 %	(104)
Cher	18 % ↓	(64)



REM (n = 203)

Positif	69 %	(94)
Moderne	43 %	(105)
Rapide	36 %	(119)
Écologique	26 % ↓	(80)
Négatif	69 % ↓	(87)
Difficile d'accès	50 %	(106)
Ne convient pas -	32 %	(95)
Non fiable	22 %	(82)



Voiture (n = 238)

Positif	88 % ↓	(93)
Confortable	51 %	(100)
Facile d'accès	34 % ↓	(81)
Sécuritaire	27 %	(92)
Négatif	44 %	(91)
Polluant	28 %	(84)
Cher	23 %	(82)
Stressant	10 %	(81)



Vélo (n = 228)

Positif	69 % ↓	(86)
Écologique	46 % ↓	(85)
Simple	31 %	(102)
Silencieux	27 %	(89)
Négatif	71 %	(104)
Ne convient pas -	52 % ↑	(149)
Dangereux	30 %	(103)
Stressant	27 % ↑	(154)



Marche (n = 236)

Positif	96 %	(103)
Écologique	46 % ↓	(88)
Convient	42 % ↑	(132)
Relaxant	41 %	(93)
Négatif	37 % ↓	(73)
Lent	25 % ↓	(68)
Ne convient pas -	8 % ↓	(63)
Dangereux	7 %	(86)

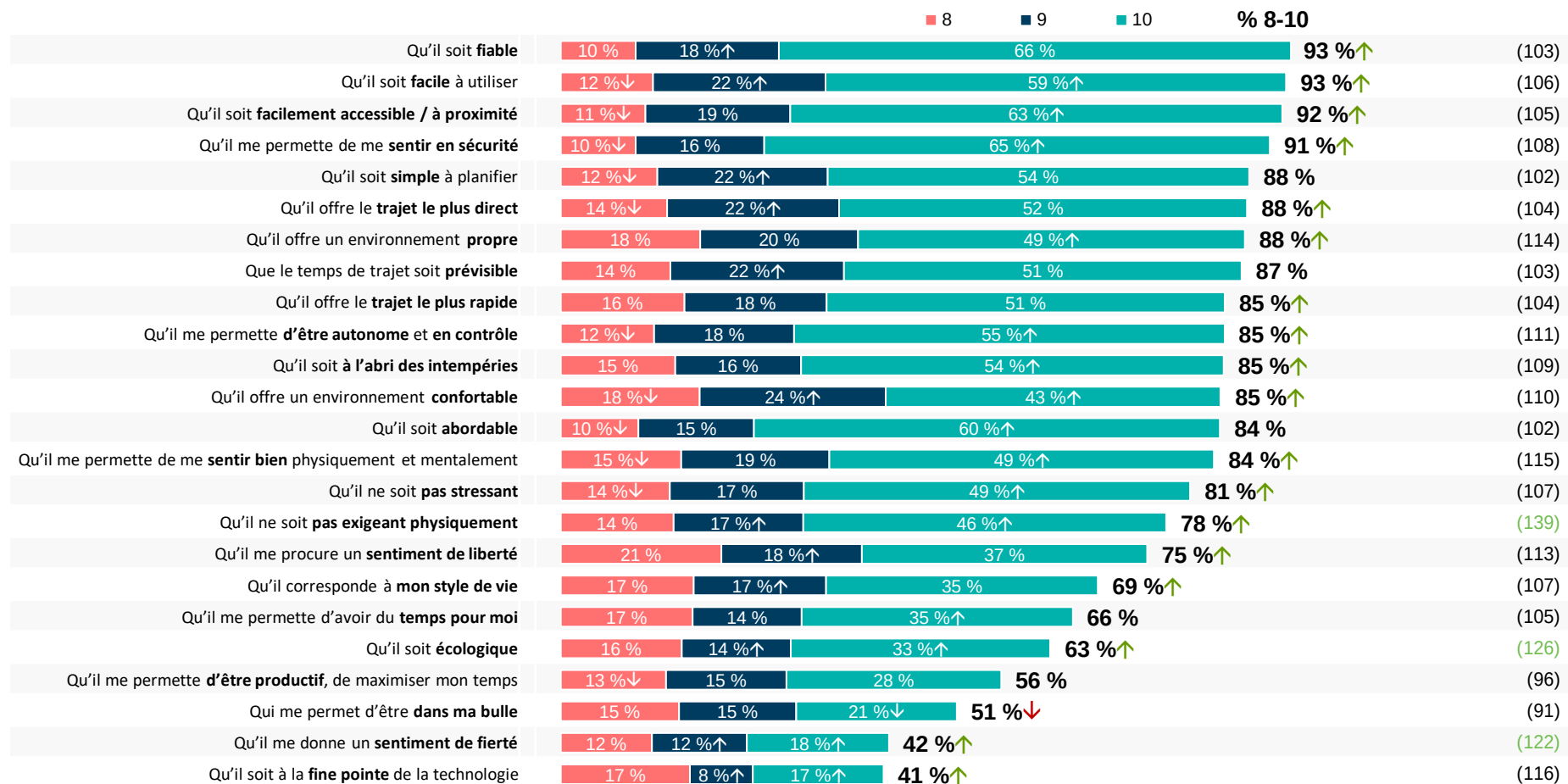


Navette fluviale (n = 181)

Positif	74 % ↑	(113)
Plaisant	35 %	(108)
Relaxant	33 %	(101)
Sécuritaire	23 %	(122)
Négatif	69 % ↓	(85)
Difficile d'accès	51 %	(96)
Ne convient pas -	39 %	(96)
Lent	20 % ↓	(65)

LES CRITÈRES DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

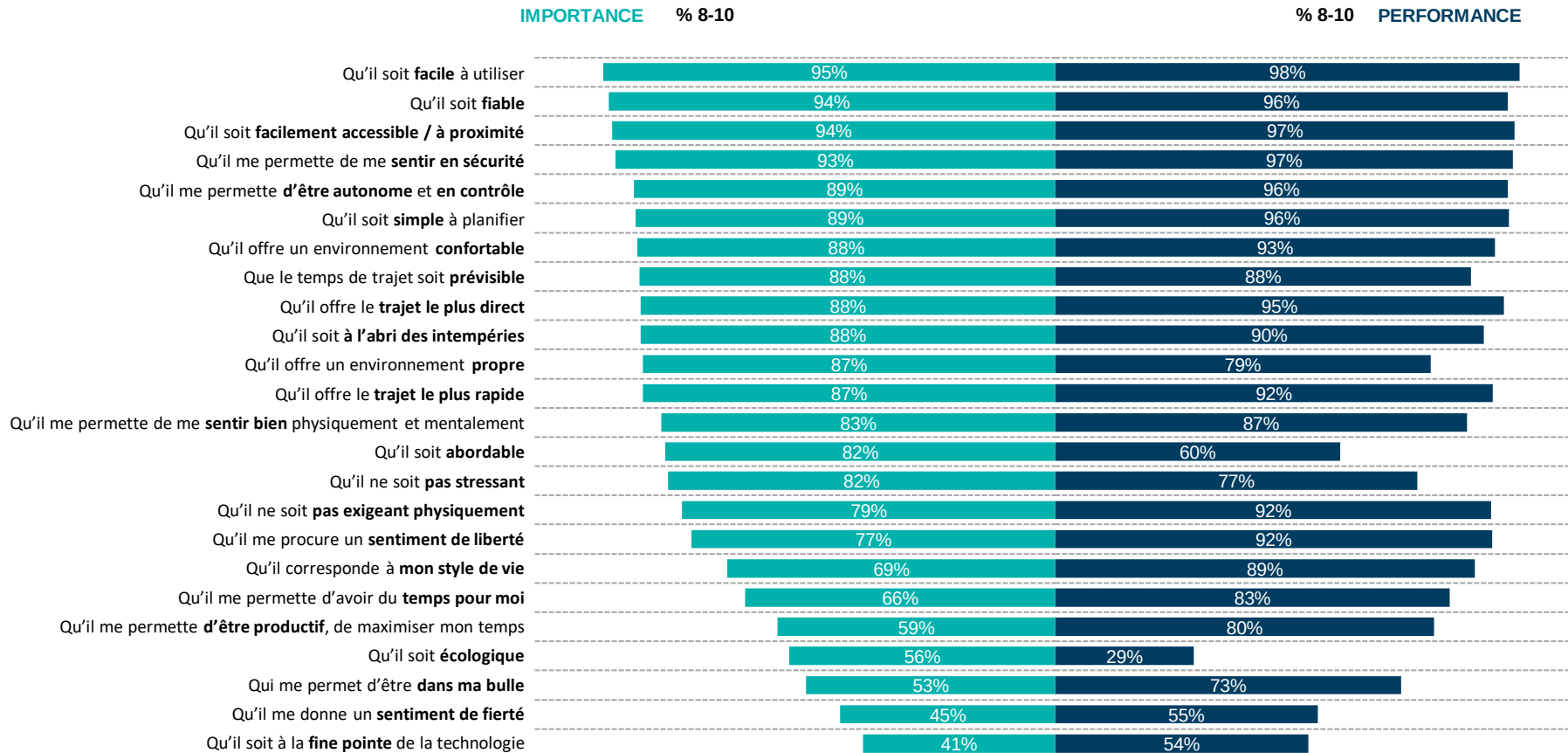


Base : ensemble du segment 9 (n = 440) Note : les indices ont été calculés sur la proportion 8-10.



IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

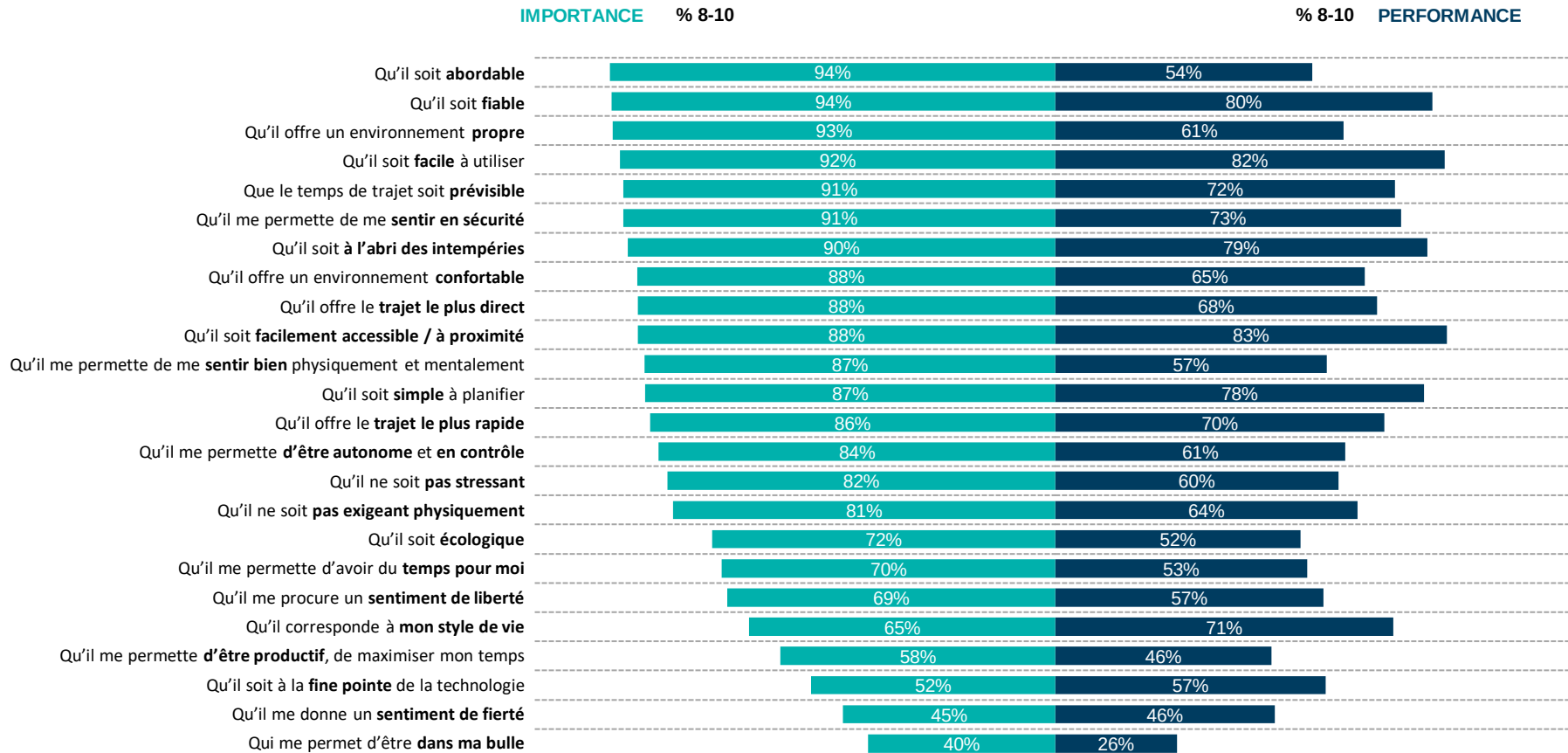
SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE



Base : répondants du segment 9 dont le mode de transport principal est la voiture (n = 208)

IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

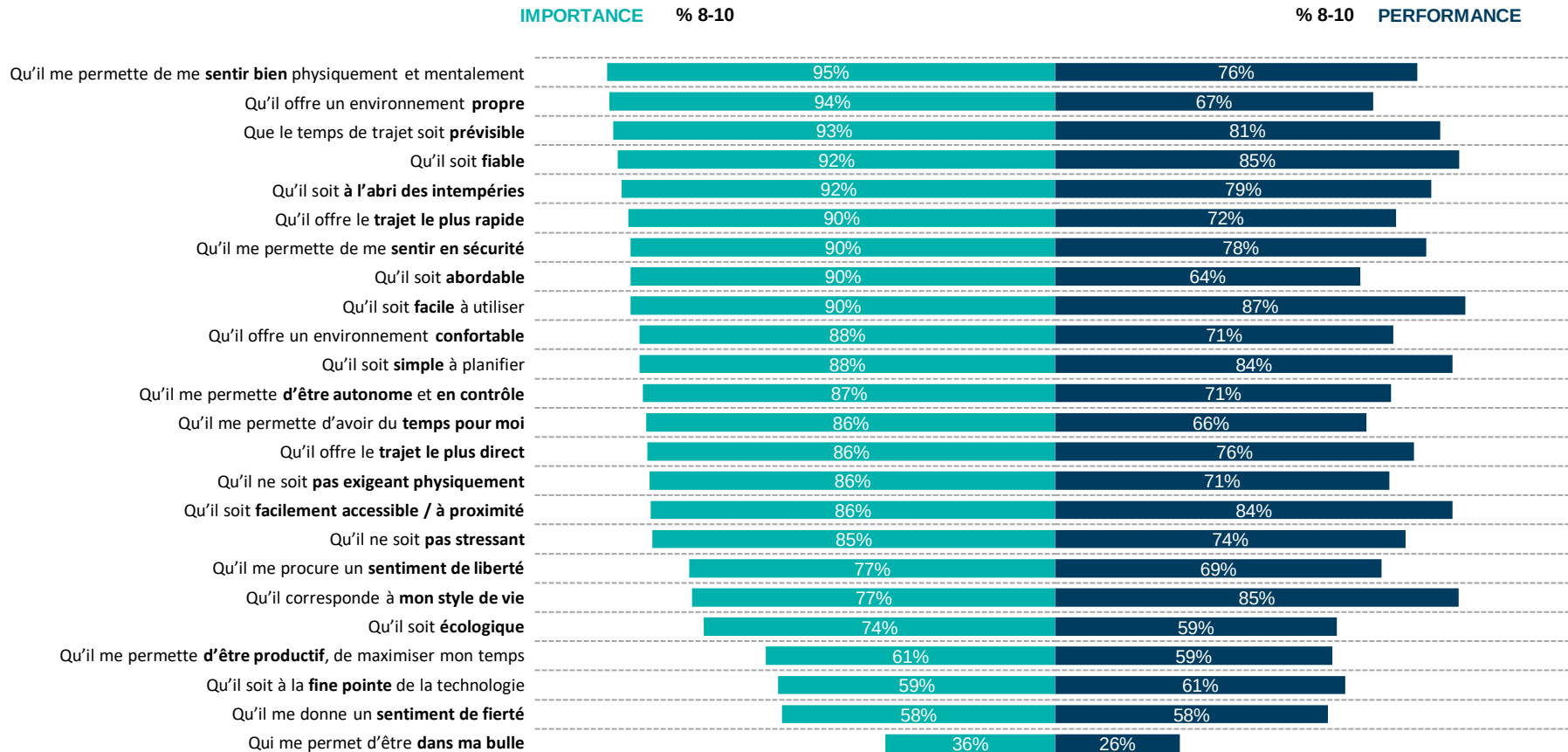


Base : répondants du segment 9 dont le mode de transport principal est le transport collectif (un Mode ou une combinaison de Modes : bus, métro et/ou train, REM) (n = 62)



IMPORTANCE/PERFORMANCE AUTOBUS

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE

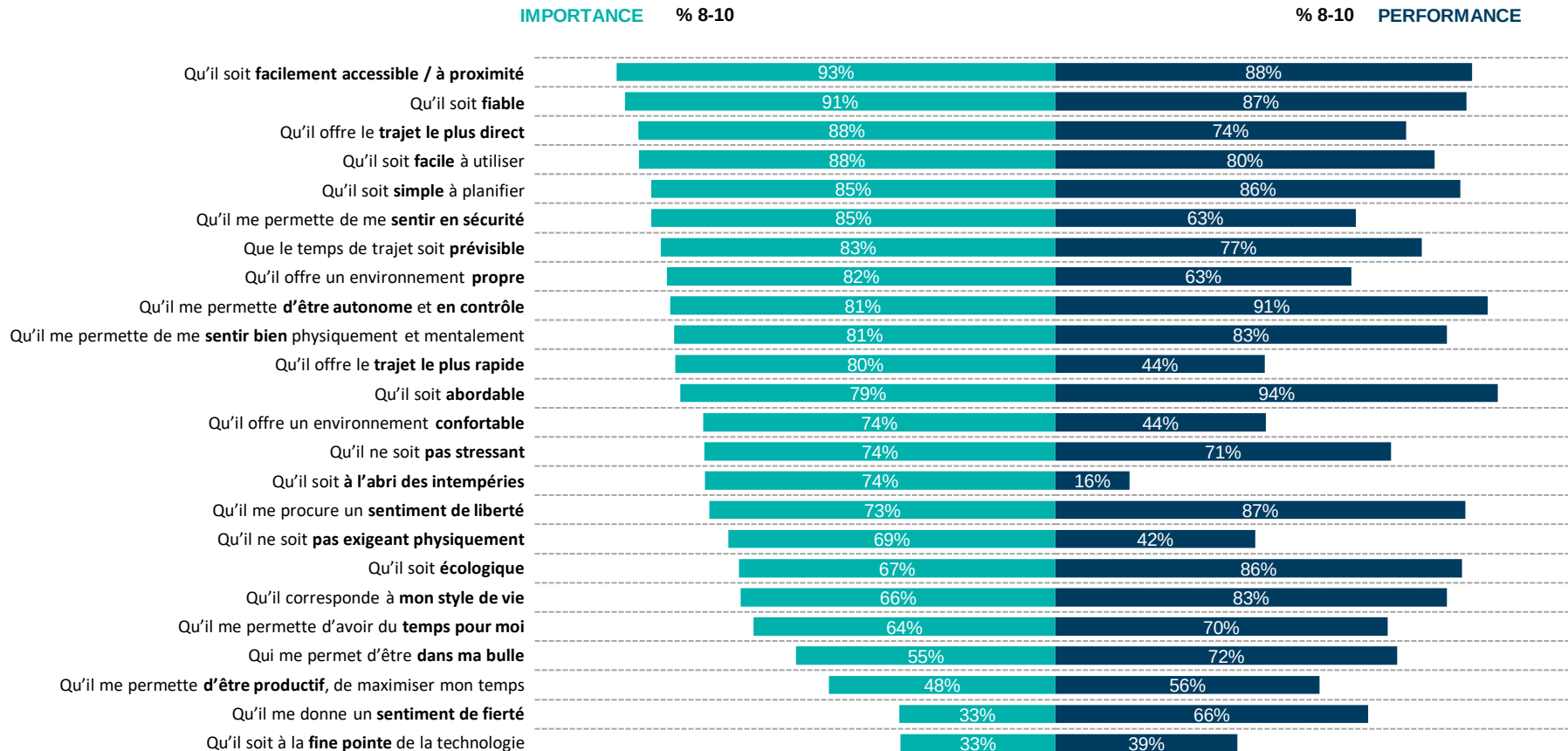


Base : répondants du segment 9 dont le mode de transport principal est le bus (n = 34)



IMPORTANCE/PERFORMANCE MARCHÉ

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE



Base : répondants du segment 9 dont le mode de transport principal est la marche (n = 124)



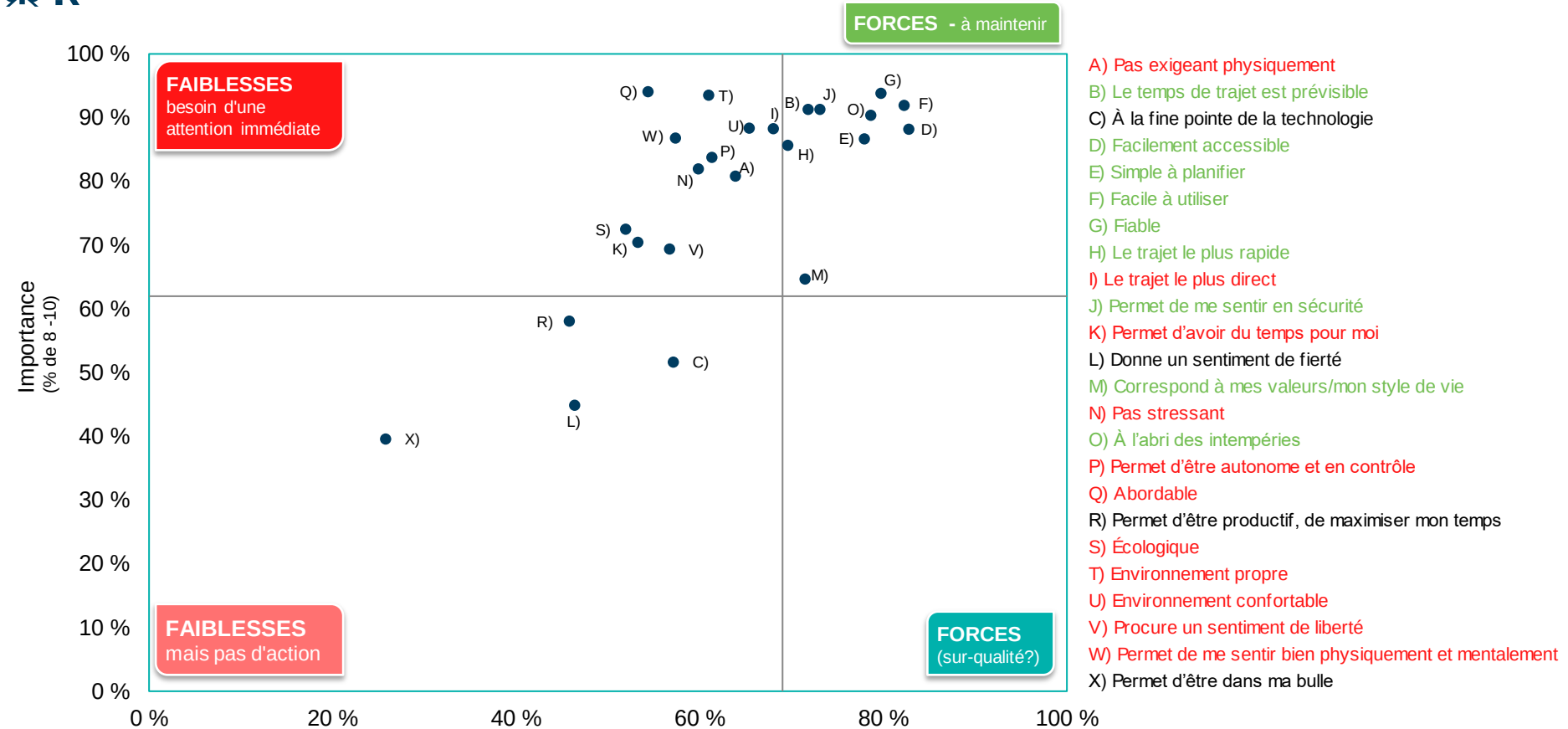
L'IMPORTANCE/PERFORMANCE VOITURE

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE TC (NET)

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE



Base : répondants du segment 9 dont le mode de transport principal est le transport collectif (bus, métro et/ou train) (n = 62)



L'IMPORTANCE/PERFORMANCE AUTOBUS

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE





L'IMPORTANCE/PERFORMANCE MARCHÉ

SEGMENT 9 – LE RETRAITÉ SÉDENTAIRE



ANNEXE 1

Le questionnaire



QST FR



QST ANG

ANNEXE 2

Rapport méthodologique de la segmentation

Identification de la méthode de segmentation :

Plusieurs méthodes statistiques ont été utilisées dans le cadre de cette étude soit seule ou en combinaison. Parmi celles-ci, on retrouve l'analyse factorielle, l'analyse des regroupements hiérarchique (Cluster analysis) ou non-hiérarchique (K-Mean).

En tenant compte des objectifs et des résultats obtenus lors de l'étude de 2018, des solutions entre 5 et 10 groupes ont été analysées en détail. Après avoir présenté quelques différentes solutions potentielles aux responsables de projet à l'ARTM, une solution comportant 9 groupes a été retenue.

Sélection des variables de segmentation :

À la suite d'une sélection préliminaire, plusieurs solutions ont été développées et la solution finale retenue a été obtenue avec la liste des variables suivantes :

Variables	Catégories
Situation familiale (QS2)	Personne seule, couple sans enfant vivant à la maison, couple ou personne seule avec enfant(s) vivant à la maison
Occupation principale (OCCP)	Au travail à temps complet, au travail à temps partiel/travailleur autonome, étudiant à temps plein ou partiel, retraité
Déplacement (de où à où) (REG et QS4)	De Montréal à Montréal, se déplace à Montréal, reste sur la rive-nord/couronne Nord ou sur la rive-sud/couronne Sud, autres déplacements
Déplacement fixe (QS7)	En heures de pointe le matin ou le soir, déplacement flexible
Importance du TC dans le choix d'une résidence (QA6)	Important (tout à fait ou plutôt d'accord), pas important (plutôt ou tout à fait en désaccord)
Accès au TC (QA5)	« J'ai facilement accès » à un arrêt/terminus d'autobus OU une station de métro OU une gare de train de banlieue/REM de mon domicile ET de mon lieu de travail/d'études pour les étudiants et les travailleurs OU « J'ai facilement accès » à un arrêt/terminus d'autobus OU une station de métro OU une gare de train de banlieue/REM de mon domicile pour les autres.
Indice technologique	Faible, moyen ou élevé (voir définition en page 6).

(suite sur la page suivante)

Sélection des variables de segmentation :

Variables	Catégories
Utilisation des transport actifs (QB1ILM)	5 à 7 jours par semaine, 1 à 4 jours par semaine, 1 à 3 fois par mois, quelques fois par année, jamais
Utilisation de la voiture (QB1E)	5 à 7 jours par semaine, 1 à 4 jours par semaine, 1 à 3 fois par mois, quelques fois par année, jamais
Utilisation des modes alternatifs (QB1PFGJ)	5 à 7 jours par semaine, 1 à 4 jours par semaine, 1 à 3 fois par mois, quelques fois par année, jamais
Probabilité d'utilisation du TC (QB9A)	Forte probabilité (8-10), moins forte probabilité (1-7)
Probabilité d'utilisation du auto (QB9C)	Forte probabilité (8-10), moins forte probabilité (1-7)
Probabilité d'utilisation des modes actifs (QB9IJG)	Forte probabilité (8-10), moins forte probabilité (1-7)
Probabilité d'utilisation des modes alternatifs (QB9HKLM)	Forte probabilité (8-10), moins forte probabilité (1-7)

ANNEXE 3

Le proxy

LE PROXY

Un proxy a été créé à l'aide d'une analyse discriminante afin d'assigner chaque répondant de futurs sondages à un segment. Le modèle retenu comporte 13 variables créées à partir de 6 questions (situation familiale, occupation, déplacements (origine-destination), utilisation de la voiture, utilisation du TC et utilisation d'autres modes durables que le TC. Voici le questionnaire pour obtenir le proxy ainsi que la syntaxe SPSS du proxy :



Questionnaire
pour proxy



Syntaxe pour
proxy

Le taux de classification total du modèle retenu est de 97 % et varie entre 92 % et 100 % pour chaque segment.

Segments	Taux de classification
1. Le travailleur dépendant de la voiture	92%
2. Le flexible local	100%
3. L'étudiant multimodal	100%
4. En pause à la maison	90%
5. Le motorisé suburbain	100%
6. Le transurbain branché	100%
7. Le travailleur insulaire multimodal	100%
8. Le retraité motorisé invétéré	93%
9. Le retraité sédentaire	95%