



cérsé

CENTRE D'ÉTUDE EN RESPONSABILITÉ
SOCIALE ET ÉCOCITOYENNETÉ

MOBILITÉ DE QUARTIER AHUNTSIC-CARTIERVILLE

RAPPORT FINAL 2022

Rapport d'analyse

Mars 2023

ÉQUIPE DE RÉALISATION DE L'ÉTUDE

André Poirier, enseignant et chercheur

David Smith, Ph.D., chercheur et conseiller en transfert (2022-2023)

Pauline Wolff, Ph.D., chercheuse et conseillère en transfert (2020-2022)

REMERCIEMENTS AUX AUTRES MEMBRES DE L'ÉQUIPE AYANT CONTRIBUÉ À L'ÉTUDE ET À LA RÉDACTION DU RAPPORT

Christine Préfontaine-Meunier, chargée de projet en innovation sociale

François Séguin, chargé de projet en innovation sociale

Mamadou Diagne, technicien en recherche

Émile Bérard, assistant de recherche

Émilie Guay-Charpentier, assistante de recherche

Lou Legay, assistante de recherche

Diana Meza-Giron, assistante de recherche

Raphaëlle Paris, assistante de recherche

Serge Olivier Sankara, assistant de recherche

Éric Côté, agent de soutien administratif

Citation suggérée

Poirier, A., Smith, D. et Wolff, P. (2023). *Mobilité de quartier Ahuntsic-Cartierville : Rapport final 2022*. Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ).

Le Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CÉRSÉ) est un centre collégial de transfert de technologie en pratiques sociales novatrices (CCTT-PSN) rattaché au Collège de Rosemont.

TABLE DES MATIÈRES

A.	RAPPELS ET DÉMARCHES MISES EN ŒUVRE	7
1.	Contexte du mandat	7
1.1.	Résumé du projet Mobilité de quartier — Climat Municipalités de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville	7
1.2.	Mandat et objectifs du CÉRSÉ	7
2.	Méthodologie et mise en œuvre	8
2.1.	Résumé des approches de sollicitation et méthodes de collecte de données utilisées pour le questionnaire « ante » de 2021	9
2.2.	Détail des approches de sollicitation et détails de la méthodologie pour le questionnaire « post » de 2022	9
3.	Limites	12
B.	RÉSULTATS	14
1.	Profil des répondants	14
1.1.	Synthèse du profil des répondants de 2022 après pondération.....	14
1.2.	Voisinage de résidence.....	15
1.3.	Genre des répondants.....	16
1.4.	Âge des répondants.....	17
1.5.	Occupation des répondants	18
1.6.	Mode d'occupation du logement.....	19
1.7.	Plus haut niveau de scolarité atteint.....	20
1.8.	Revenu annuel moyen avant impôt du ménage	22
1.9.	Nombre de personnes dans le ménage	23
1.10.	Nombre d'années de résidence sur le territoire	25
1.11.	Intention de rester dans ce territoire à long terme	26
1.12.	Choix de l'école pour les enfants	27
2.	Fréquentation des commerces du territoire et contribution des mesures	28
2.1.	Synthèse de la fréquentation des commerces du territoire et de la contribution des mesures ..	28
2.2.	Fréquentation des commerces du territoire.....	29
3.	Usage et appréciation des modes de transport	35
3.1.	Synthèse de l'usage et l'appréciation des modes de transport	35
3.2.	Usage des modes de transport vers l'activité principale	37
3.3.	Usages des modes de transport pour le magasinage courant	40
3.4.	Usages des modes de transport pour les activités régulières de loisir	42

3.5. Contribution des mesures à ce que l'on marche ou prenne le vélo pour l'activité principale, le magasinage courant, les activités de loisir et aller à l'école avec les enfants	44
3.6. Proportion des déplacements réalisés à vélo ou à pied pour l'activité principale, le magasinage courant, les activités de loisir et aller à l'école avec les enfants.....	46
3.7. Appréciation des différents modes de transport.....	47
3.8. Utilisation des pistes 4 saisons	51
4. Perceptions des citoyens sur les options de déplacement disponibles dans la zone du projet	52
4.1. Synthèse des perceptions des citoyens sur les options de déplacement	52
4.2. Satisfaction à l'égard de la localisation de différents éléments liés au transport sur le territoire	53
4.3. Avis sur les différents modes de transport à encourager	54
5. Perception des citoyens sur les mesures mises en place par l'arrondissement	57
5.1. Synthèse de la perception des citoyens sur les mesures	57
5.2. Appréciation et connaissance du principe général de la réduction de l'autosolo.....	59
5.3. Connaissance, appréciation et utilisation des mesures mises en place.....	60
5.4. Notoriété, participation et intérêt du projet LocoMotion de Solon	70
6. Impacts de la pandémie	74
6.1. Synthèse des résultats sur les impacts de la pandémie	74
6.2. Impact de la pandémie sur la modification de la fréquence des déplacements	76
C. CONCLUSIONS GÉNÉRALES	78

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 — Source des répondants du sondage « post » 2022	11
--	----

LISTE DES FIGURES

Figure 1 — Voisinages de résidence des répondants.....	8
Figure 2 — Voisinages de résidence des répondants.....	15
Figure 3 — Genre des répondants	16
Figure 4 — Âges des répondants par groupe d'âge	17
Figure 5 — Occupation principale	18
Figure 6 — Mode d'occupation	19
Figure 7 — Plus haut niveau de scolarité atteint	20
Figure 8 — Revenu annuel moyen (avant impôt)	22
Figure 9 — Nombre de personnes dans le ménage	23
Figure 10 — Nombre d'années de résidence sur le territoire.....	25
Figure 11 — Intention de rester dans le territoire	26
Figure 12 — École du territoire fréquentée par les enfants	27
Figure 13 — Fréquentation des commerces (épiceries et pharmacie)	30
Figure 14 — Fréquentation des commerces (autres commerces)	31
Figure 15 — Contribution des mesures à la fréquentation des commerces.....	33
Figure 16 — Mode de transport principal utilisé pour réaliser les déplacements vers l'activité principale (travail, études, etc.).....	37
Figure 17 — Modes de transport utilisés pour réaliser les déplacements vers l'activité principale (travail, études, etc. ; 3 réponses possibles par répondant)	39
Figure 18 — Mode de transport principal utilisé pour le magasinage courant (une réponse possible par répondant)	40
Figure 19 — Modes de transport utilisés pour le magasinage courant (trois réponses possibles par répondant).....	41
Figure 20 — Mode de transport principal pour les activités régulières de loisir (une réponse possible par répondant)	42
Figure 21 — Mode de transport utilisé pour les activités régulières de loisir (trois réponses possibles par répondant)	43

Figure 22 — Contribution des mesures à ce que l'on marche ou prenne le vélo pour l'activité principale, le magasinage courant, les activités de loisir et aller à l'école avec les enfants	44
Figure 23 — Proportion des déplacements réalisés à vélo ou à pied pour l'activité principale, le magasinage courant, les activités de loisir et aller à l'école avec les enfants	46
Figure 24 — Appréciation des modes de transport	47
Figure 25 — Tendances de l'appréciation des modes selon que l'on est usager ou non du mode de transport	50
Figure 26 — Utilisation des pistes 4 saisons par les cyclistes.....	51
Figure 27 — Satisfaction des équipements ou des infrastructures de transport	53
Figure 28 — Avis sur les différents modes de transport à encourager	54
Figure 29 — Importance accordée à la réduction de l'autosolo dans le voisinage respectif.....	59
Figure 30 — Connaissance des différentes mesures incitatives mises en place.....	60
Figure 31 — Appréciation des différentes mesures incitatives mises en place	62
Figure 32 — Évaluation du degré d'utilité des mesures incitatives pour augmenter la qualité de vie sur le territoire.....	65
Figure 33 — Fréquence d'utilisation des mesures incitatives mises en place	66
Figure 34 — Fréquence d'utilisation des mesures incitatives mises en place selon ses usagers	68
Figure 35 — Connaissance et participation au projet LocoMotion de Solon.....	70
Figure 36 — Intérêt à participer au projet LocoMotion de Solon	71
Figure 37 — Perception de la pertinence de LocoMotion pour limiter l'autosolo	72
Figure 38 — Modification de la fréquence des déplacements pour le travail en raison de la pandémie de Covid-19.....	75
Figure 39 — Fréquence des déplacements à la suite de la pandémie	76

A. RAPPELS ET DÉMARCHES MISES EN ŒUVRE

1. CONTEXTE DU MANDAT

1.1. Résumé du projet *Mobilité de quartier* — Climat Municipalités de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville

Le projet-pilote *Mobilité de quartier pour la réduction de l'autosolo* de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville vise la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) par la réduction de l'usage de l'auto individuelle. Il le fait en adoptant une approche intégrée visant à mobiliser la population d'un quartier vers cet objectif. Le cœur de l'expérimentation du projet consiste à mettre en place plusieurs communautés de partage de véhicules par LocoMotion et de mesurer le potentiel de réduction des GES de cette innovation sociale qui s'inscrit dans le développement de l'économie de partage. Afin que la mobilisation citoyenne engendre un transfert modal significatif et durable, l'arrondissement fait l'hypothèse qu'elle doit être accompagnée de deux autres types d'intervention soit : de nouveaux aménagements physiques (p. ex. : pistes cyclables quatre-saisons, pôles de mobilité, sécurisation autour des écoles) et d'une offre de solutions de mobilité alternatives (p. ex. : vélos électriques, vélos cargos et partage de véhicules). L'évaluation des résultats est réalisée en continu par un programme de recherche mené avec la Chaire Mobilité (Polytechnique Montréal) et le CÉRSÉ (Collège de Rosemont).

Les activités du projet se divisent en quatre axes : 1) mobilisation; 2) aménagement de l'espace public; 3) offre de solutions de mobilité alternatives; 4) évaluation et diffusion des résultats. Les principaux résultats visés sont une réduction des émissions de GES et du taux de possession automobile, ainsi qu'un renforcement des liens sociaux dans les communautés mobilisées. Ce dernier résultat contribue à renforcer la résilience des communautés et donc leur capacité d'adaptation, problématique visée de manière secondaire par le projet.

1.2. Mandat et objectifs du CÉRSÉ

Les objectifs poursuivis dans le cadre du mandat sont les suivants :

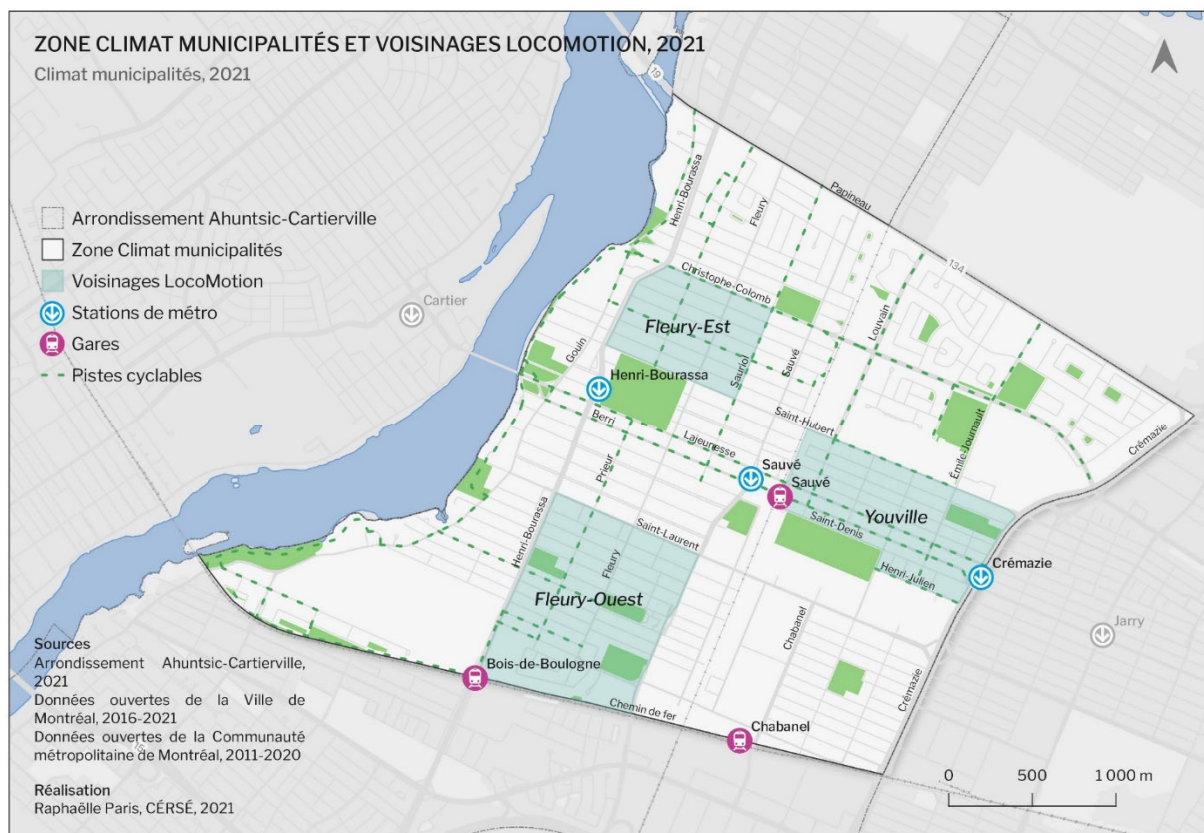
1. Évaluer la perception des citoyens face aux options de déplacement disponibles et les mesures incitatives mises en place par l'arrondissement (aménagements physiques et solutions de mobilité alternatives) et l'évolution de cette perception dans le temps;
2. Brosser un portrait des ménages en matière d'habitudes de mobilité, de rapport aux modes de transport (comportements et attitudes) ainsi que de rapport à leur milieu de vie.

Les résultats attendus permettront à l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville de :

1. Mieux comprendre comment les citoyens perçoivent les aménagements physiques et les solutions de mobilité alternatives proposées et mises en place dans les voisinages LocoMotion dans le cadre du projet Climat Municipalité à plusieurs moments dans le projet et en constater l'évolution pendant la durée du projet;
2. Témoigner des habitudes de mobilité, des rapports aux modes de transport et au milieu de vie des citoyens et de leur évolution pendant la durée du projet, notamment à la lumière de certaines caractéristiques des répondants (par exemple selon l'âge, les caractéristiques du ménage, etc.).

2. MÉTHODOLOGIE ET MISE EN ŒUVRE

Figure 1 — Voisinages de résidence des répondants



Le territoire d'étude proposé est celui des trois voisinages initiaux de LocoMotion, considérés comme trois échantillons représentatifs de la zone complète du projet qui se déploie de la rue Papineau à l'est jusqu'au chemin de fer du Canadien Pacifique à l'ouest, et ce entre le boulevard Crémazie au sud et la rivière des Prairies au nord (c'est-à-dire sur une partie seulement du quartier sociologique d'Ahuntsic). L'avantage de cibler ces trois territoires est de réduire les coûts par rapport à la zone complète et de pouvoir valider certaines données en cours de projet grâce aux outils de Solon comme la Plateforme

LocoMotion (par exemple, à travers des sondages éclair aux abonnés et au questionnaire envoyé à l'inscription).

La carte précédente (Figure 1) permet de visualiser les territoires ciblés par le projet, ainsi que les différentes échelles des territoires de vie à propos desquels les citoyens ont été interrogés.

Dans le but de répondre aux objectifs de recherche et de recueillir des données quantitatives et qualitatives les plus représentatives que possible pour le territoire étudié, l'option d'utiliser des questionnaires a été privilégiée.

2.1. Résumé des approches de sollicitation et méthodes de collecte de données utilisées pour le questionnaire « ante » de 2021

Entre juin et août 2021, nous avons réalisé une première collecte de données qui a consisté à transmettre un lien web vers le questionnaire à l'aide d'une variété de démarches de diffusion, incluant l'envoi de dépliants par publipostage, des appels à des numéros de téléphone fixes, la publication d'une annonce dans deux infolettres et un journal local, la diffusion du lien web sur les réseaux sociaux et la tenue de kiosques d'information lors d'événements organisés sur le territoire. À titre d'incitatif à participer au sondage, nous avons organisé un tirage de bons d'achat dans les commerces du quartier.

Au total et à la suite de cette démarche, **697 citoyens ont rempli le questionnaire « ante » en 2021**. Ceci correspond à un taux de réponse de 6,6 % et se situe dans la norme pour le mode postal de collecte de données, si on se fie à des expériences comparables comme la dernière enquête Origine-Destination de Montréal. Les répondants étaient invités à laisser leurs coordonnées pour être recontactés dans le cadre du sondage « post » l'année suivante.

Cette démarche faisait suite à des essais concluants de porte-à-porte et de transmission de lien individualisé dans les trois aires de voisinages. Cette stratégie a cependant dû être abandonnée à cause d'un avis défavorable de la santé publique dans le contexte pandémique qui prévalait. Les détails de la méthodologie initialement prévue et testée, de la méthodologie finalement déployée et des résultats de ce sondage « ante » ont été publiés dans le rapport final 2021, remis à l'Arrondissement en 2022.

2.2. Détail des approches de sollicitation et détails de la méthodologie pour le questionnaire « post » de 2022

A. Envoi, suivi, taux de réponse et marge d'erreur

Le questionnaire a été mis en ligne avec la plateforme LimeSurvey et il était accessible du 31 août au 23 octobre 2022 inclusivement. Ce questionnaire a été créé pour deux échantillons distincts : un échantillon de 388 répondants qui ont rempli le questionnaire de 2021 et qui ont accepté d'être recontactés à nouveau pour remplir le questionnaire de 2022, et un échantillon de « nouveaux » répondants qui n'ont pas rempli le questionnaire en 2021.

Pour le premier échantillon de répondants, une invitation à participer au sondage « post » 2022 a été transmis par courriel directement de LimeSurvey le 13 septembre, suivi de rappels le 22 septembre et le 6 octobre.

Pour le deuxième échantillon de répondants, un lien web anonyme distinct a été créé. Nous avons recruté ces répondants supplémentaires grâce aux efforts de sollicitation suivants :

- Une publicité dans l'édition du Journal des Voisins de 44 500 tirages distribués en septembre 2022 dans Ahuntsic ;
- Des annonces dans des infolettres, notamment l'infolettre et le site web de l'arrondissement ;
- Des publications sur le « mur » de groupes citoyens présents sur les réseaux sociaux, notamment ceux-ci-nommés en septembre et en octobre 2022 :
 - Promenade Fleury (12 500 membres),
 - Ahuntsic (7 600 membres),
 - Ahuntsic – Vie de quartier (2000 membres),
 - Ahuntsic Mon Quartier (1 800 membres),
 - Espace des Possibles dans Ahuntsic (800 membres),
 - Ahuntsic-Cartierville (700 membres),
 - Mobilisation environnement Ahuntsic-Cartierville (500 membres),
 - École de la citoyenneté Ahuntsic (400 membres),
- Deux publicités sur Facebook ciblant les adresses IP des trois aires de voisinage. La première publicité, active du 1^{er} au 30 septembre, a été vue 8836 fois, cliquée 701 fois et partagée 11 fois. La deuxième publicité, active du 6 au 23 octobre, a été vue 9108 fois, cliquée 391 fois et partagée 5 fois.

À titre d'incitatifs à participer au sondage, nous avons organisé le tirage de 15 bons d'achat de 100\$ dans les commerces indépendants du quartier.

Au final, **675 citoyens ont rempli le questionnaire « post » de 2022**. 179 répondants du questionnaire de 2021 ont rempli le deuxième questionnaire grâce aux envois aux adresses courriel. Le taux de réponse de 46 % pour les adresses courriel est très élevé. Par contre, il s'agit de gens qui avaient accepté d'être rappelés, ce qui explique ce bon taux de réponse. 496 nouveaux répondants ont été rejoints par le lien web.

À titre indicatif, la marge d'erreur maximale pour un échantillon probabiliste de 675 répondants se situerait à $\pm 3,8 \%$, 19 fois sur 20.

Tableau 1 — Source des répondants du sondage « post » 2022

Source	Nombre de répondants
Facebook	369
Liste de courriels du sondage « ante » de 2021	179
Infolettre de l'Arrondissement	65
Ami.e ou connaissance	32
Instagram	12
Journal Des Voisins	7
Site de l'Arrondissement	3
Autre	8
Total	675

B. Ajustement des réponses — pondération

Les données des deux sondages ont été pondérées par le sexe, l'âge et le voisinage à partir des données du recensement de 2016¹. Les statistiques pour les trois voisinages ciblés dans l'étude sont celles du cumul des aires de diffusion de Statistiques Canada pour ces territoires.

La pondération permet d'être représentatif pour le sexe, l'âge et le voisinage. Elle se fait sur les trois critères simultanément et non indépendamment. Par exemple, un répondant se déclarant comme homme âgé de 18 à 24 ans dans Youville aura son propre poids de pondération. Ainsi, 36 poids de pondération différents ont été générés selon deux modalités pour le genre, six modalités pour l'âge et trois modalités pour le voisinage ($2 \times 6 \times 3 = 36$). Tous les résultats présentés dans le rapport sont pondérés.

Dans le présent rapport se retrouve à plusieurs reprises le terme « usager ». Pour être considéré « usager », il faut que la personne répondante ait affirmé utiliser un mode de transport pour l'activité principale, les loisirs ou le magasinage courant, qu'elle l'ait déclaré comme principal ou non (la question portait sur les trois modes principaux utilisés vers ces trois activités possibles). De cette façon, tous les usagers sont considérés et les écarts de réponse entre usagers et non usagers sont clairs : quelqu'un qui est considéré comme non usager ne se déplace pas du tout (ou trop rarement pour le mentionner parmi les trois premiers modes) avec un certain mode.

¹ Les données de recensement de 2021 n'étaient pas disponibles lors de l'analyse et de la présentation des résultats du sondage de 2021. Pour permettre les comparaisons entre les sondages « ante » et « post », les données du sondage de 2022 ont été pondérées à partir des données du recensement de 2016.

C. Présentation des résultats

Ce présent rapport présente les résultats du sondage « post » de 2022 et les compare avec ceux du sondage « ante » de 2021 en considérant les deux échantillons comme étant indépendants.² Les résultats sont présentés graphiquement et expliqués en texte pour chaque indicateur. Ensuite, les tendances et des comparaisons suivantes sont expliquées :

- Tendances par rapport à 2021 : Seulement les différences significatives entre les résultats du sondage 2021 et ceux de 2022 sont montrées. Ces différences sont importantes, puisqu'elles supportent l'idée d'une évolution ou d'une régression d'un phénomène. L'ensemble des résultats 2021-2022 sont toutefois présentés dans les graphiques.
- Tendances selon le voisinage : Seulement les différences significatives entre au moins deux voisinages sont montrées ;
- À titre de comparaison avec le quartier : Lorsque pertinent, les données du recensement de 2021 de Statistiques Canada à l'échelle du quartier sont présentées à titre indicatif. Il est cependant à noter que cette comparaison est faite pour le quartier sociologique d'Ahuntsic au complet, et non le territoire du projet Mobilité de quartier qui exclut une partie du quartier à l'est de Papineau comme le montre la carte (voir Figure 1).

3. LIMITES

Les principales limites à garder en tête lors de la lecture de ce document sont les suivantes :

- Le contexte de pandémie, dont les impacts sont importants pour les résultats à analyser (la réalité du télétravail en 2021, du mode hybride en 2022 et la crainte toujours présente pour certain.e.s répondant.e.s de la maladie de Covid-19 en 2022 qui modifient les comportements de mobilité; des données secondaires inexistantes ou difficilement comparables avec les années antérieures ou le recensement 2016; davantage d'hypothèses formulées étant donné l'ampleur de l'impact de la pandémie sur les comportements et les attitudes) ;
- Un taux limité de réponses au questionnaire en 2021, malgré tous les efforts pour stimuler la participation. Ce taux peut être expliqué de plusieurs façons : fatigue des écrans, faible motivation des citoyens à répondre à un questionnaire en ligne, envoi anonyme dans la boîte aux lettres, difficulté à utiliser un code QR ou transcrire l'URL du sondage manuellement ;

² Des tests statistiques de mesure d'avant-après ont été effectués avec l'échantillon des répondants ayant répondu aux deux sondages. Les résultats de ces tests n'ont démontré, dans la presque totalité des cas, aucune différence pertinente avec les résultats provenant de la comparaison des deux échantillons indépendants. Cette mesure d'avant-après a aussi des limites, considérant la taille relativement petite de l'échantillon et les contextes pandémiques différents entre 2021 et 2022.

- Cela implique que pour le questionnaire en 2022, nous devons rejoindre davantage de nouveaux répondants puisque le rappel des répondants de 2021 ne nous permettait pas d'obtenir un échantillon suffisamment grand pour être représentatif.

B. RÉSULTATS

1. PROFIL DES RÉPONDANTS

1.1. Synthèse du profil des répondants de 2022 après pondération

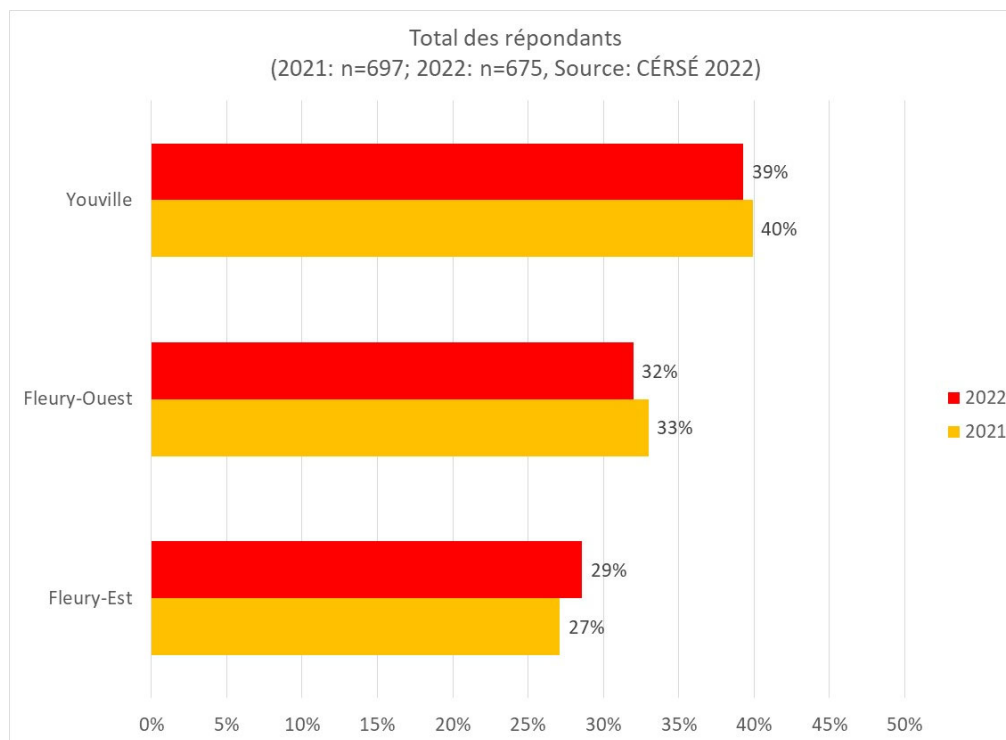
- 39 % proviennent de Youville, 32 % de Fleury Ouest et 29 % de Fleury Est;
- 51 % sont des femmes et 49 % sont des hommes;
- 28 % ont entre 25 et 34 ans et 15 % ont 65 ans et plus;
- 69 % travaillent à temps plein ou partiel;
- 57 % sont propriétaires de leur logement;
- 81 % ont un certificat ou un diplôme universitaire
- 48 % déclarent que le revenu annuel moyen de leur ménage dépasse 100000 \$;
- 39 % font partie de ménages ayant des enfants de moins de 17 ans à la maison ;
- 47 % habitent depuis plus de 10 ans sur le territoire.

À des fins de constats généraux, les participants au sondage sont beaucoup plus éduqués et ont accès à des revenus beaucoup plus élevés que la population d'Ahuntsic. Il convient de noter que les territoires de Fleury Est et de Fleury Ouest sont beaucoup plus favorisés que l'ensemble du quartier.

À des fins de comparaison avec 2021, le profil de l'échantillon de 2022 est très similaire à celui de 2021, ce qui nous permet de conclure que les résultats présentés dans ce rapport sont comparables sur le plan méthodologique.

1.2. Voisinage de résidence

Figure 2 — Voisins de résidence des répondants

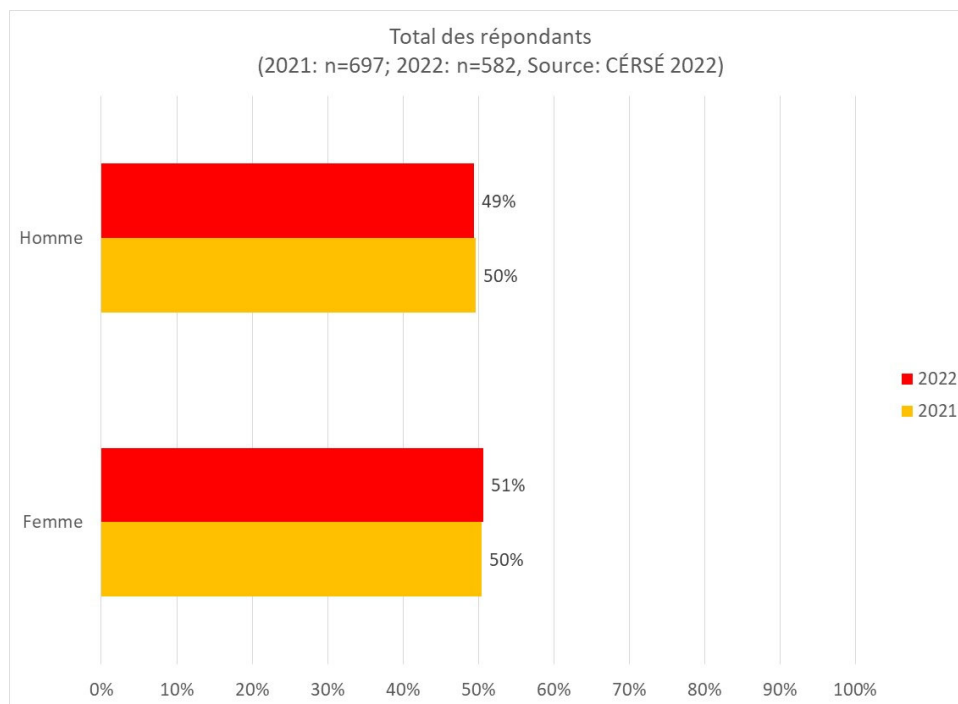


* Réponse à la question « Dans quel territoire habitez-vous ? »

- En 2022 et après pondération, 39 % des répondants proviennent de Youville, 32 % de Fleury Ouest et 29 % de Fleury Est ;
- Il s'agit d'une reproduction des résultats de 2021, à deux points de pourcentage près.

1.3. Genre des répondants

Figure 3 — Genre des répondants



* Réponse à la question « À quel genre vous identifiez-vous ? »

Après pondération, on retrouve 51 % de femmes et 49 % d'hommes, un résultat conforme à 2021.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Après pondération, on n'observe pas de différence significative entre les genres selon les voisinages.

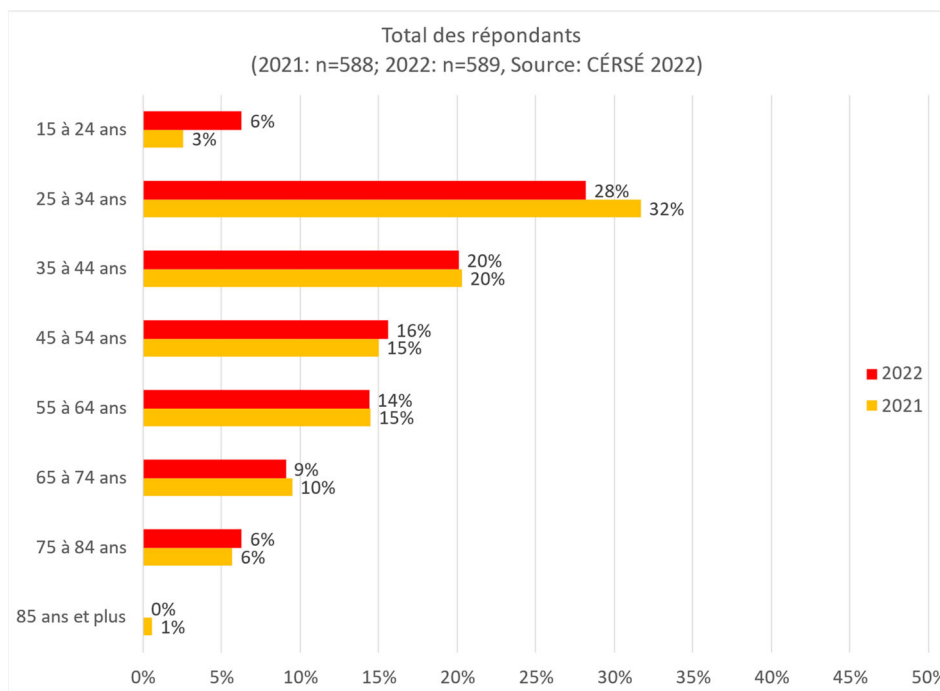
À TITRE DE COMPARAISON AVEC LE QUARTIER³

La population d'Ahuntsic est composée de plus de femmes (51 %) que d'hommes (49 %).

³ À noter, la comparaison est faite avec les données du recensement 2021 de Statistiques Canada pour le quartier sociologique d'Ahuntsic au complet et non le territoire du projet Mobilité de quartier qui exclut une partie du quartier à l'est de Papineau comme le montre la carte (Figure 1).

1.4. Âge des répondants

Figure 4 — Âges des répondants par groupe d'âge



* Réponse à la question « À quel groupe d'âge appartenez-vous ? »

Le groupe d'âge le plus représenté est les 25-34 ans (28 %). Par la suite, les proportions décroissent pour chaque tranche d'âge.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

On retrouve une plus grande proportion de 15-24 ans en 2022 (6 %) qu'en 2021 (3 %).

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

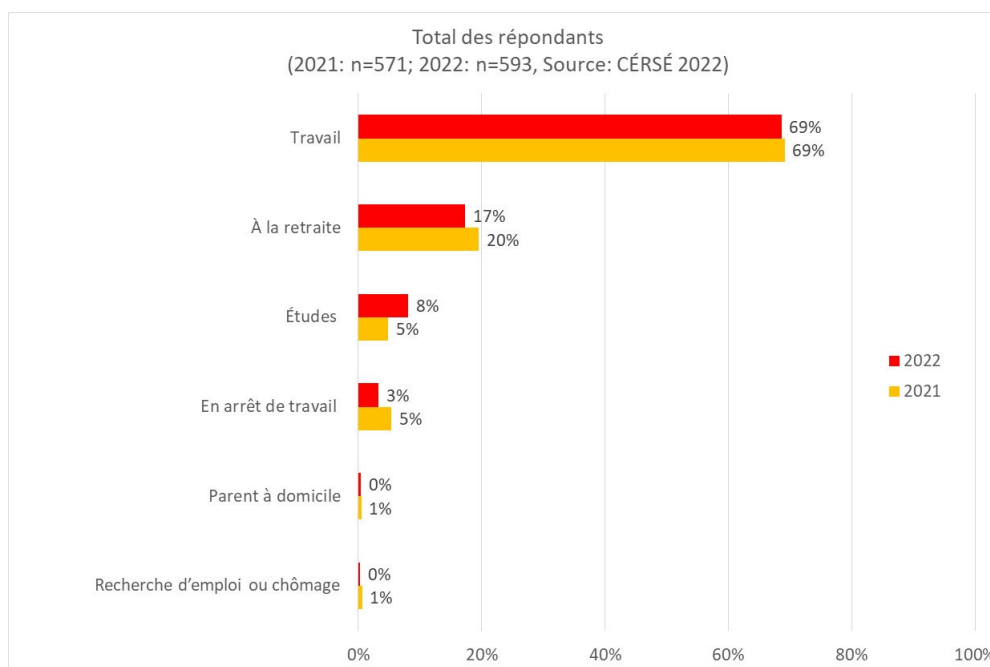
Aucune différence significative n'est observée selon les voisinages.

À TITRE DE COMPARAISON AVEC LE QUARTIER⁴

En ce qui concerne la répartition des groupes âges dans Ahuntsic : 10 % des résidents sont âgés de 15 à 24 ans, 30 % de 25 à 44 ans, 25 % de 45 à 64 ans, 19 % de 65 ans et plus et 3 % de 85 ans et plus⁵.

1.5. Occupation des répondants

Figure 5 — Occupation principale



* Réponse à la question « Quelle est votre occupation principale ? »

Sept répondants sur dix (69 %) travaillent à temps plein ou à temps partiel, 17 % sont à la retraite, 8 % aux études et 3 % en arrêt de travail (année sabbatique, congé de maladie, congé parental, etc.) .

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

On retrouve plus de répondants aux études en 2022 (8 %) qu'en 2021 (5 %).

⁴ À noter, la comparaison est faite avec les données du recensement 2021 de Statistiques Canada pour le quartier sociologique d'Ahuntsic au complet et non le territoire du projet Mobilité de quartier qui exclut une partie du quartier à l'est de Papineau comme le montre la carte la carte (Figure 1).

⁵ À noter, la pondération des données a été faite en fonction des tranches d'âge de la population dans chaque voisinage.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Aucune différence significative n'est observée selon les voisinages.

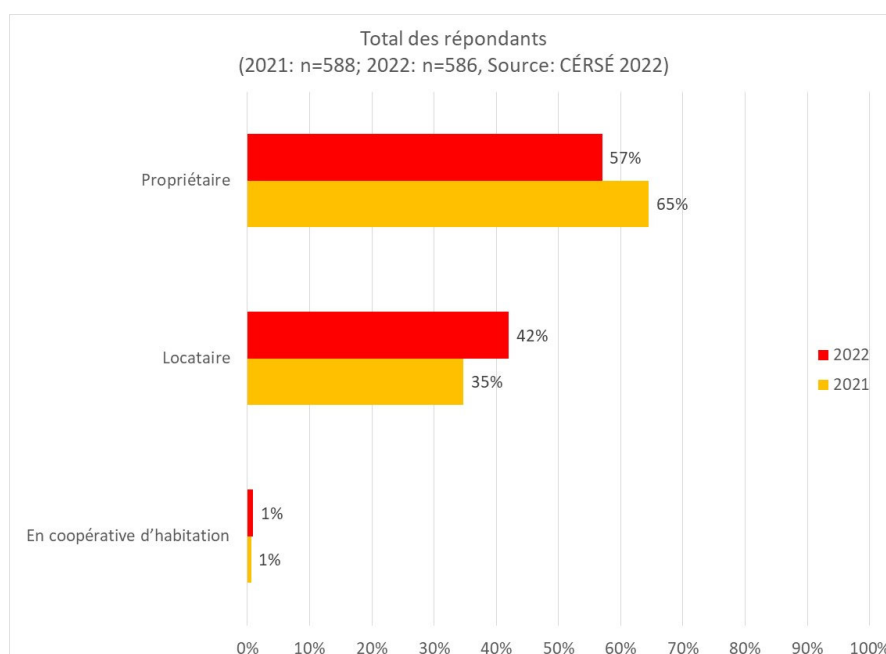
À TITRE DE COMPARAISON AVEC LE QUARTIER⁶

Deux tiers des citoyens d'Ahuntsic (66 %) font partie de la population active (personnes occupées, 60 % et chômeurs 6 %), alors que 34 % d'entre eux se retrouvent plutôt dans la population inactive.

Aux fins de comparaison avec notre échantillon, 86 % des répondants font partie de la population active⁷.

1.6. Mode d'occupation du logement

Figure 6 — Mode d'occupation



* Réponses à la question « Quel est le mode d'occupation de votre logement ? »

Près de six répondants sur dix (57 %) sont propriétaires, 42 % locataires et 1 % en coopérative d'habitation.

⁶ À noter, la comparaison est faite avec les données du recensement 2021 de Statistiques Canada pour le quartier sociologique d'Ahuntsic au complet et non le territoire du projet Mobilité de quartier qui exclut une partie du quartier à l'est de Papineau comme le montre la carte (Figure 1).

⁷ Pour calculer la population active de notre échantillon, nous avons exclu les retraités du calcul. La population active se calcule ainsi : (Travailleurs + Chômeurs) / (Ensemble des répondants – Retraités)

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

On retrouve en 2022 plus de locataires (42 % vs. 35 %) et moins de propriétaires (57 % vs. 65 %).

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

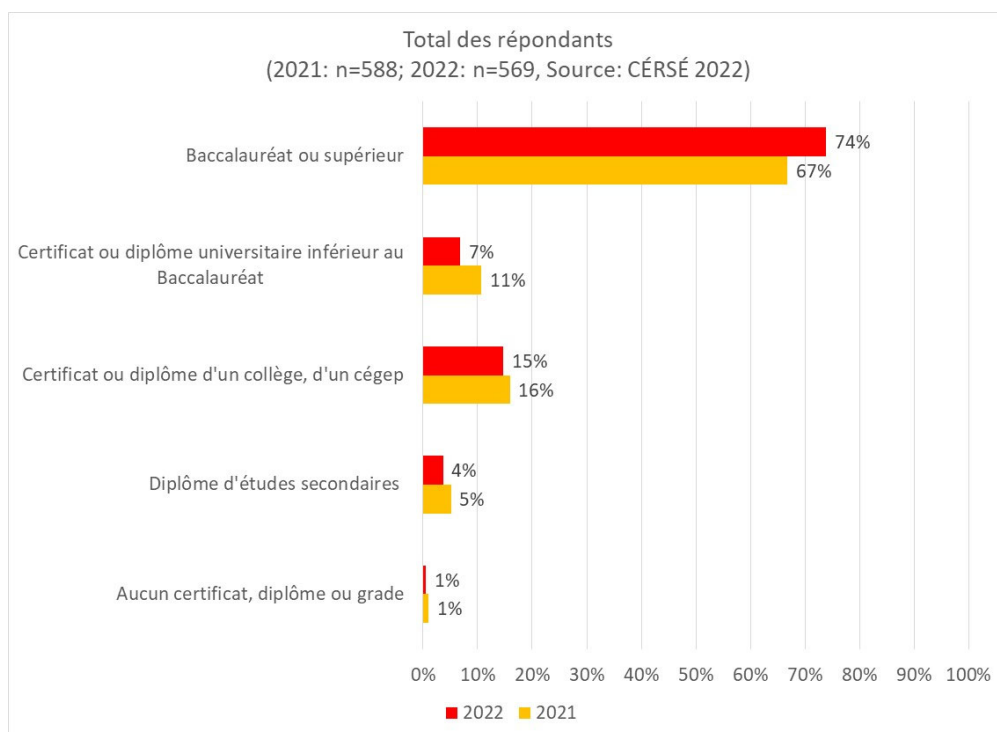
On retrouve plus de propriétaires dans Fleury-Ouest (64 %) et dans Fleury-Est (61 %) que dans Youville (49 %).

À TITRE DE COMPARAISON AVEC LE QUARTIER⁸

Dans le quartier d'Ahuntsic, près de deux ménages sur trois (63 %) sont locataires et 37 % sont propriétaires.

1.7. Plus haut niveau de scolarité atteint

Figure 7 — Plus haut niveau de scolarité atteint



* Réponses à la question « Quel est votre plus haut niveau de scolarité atteint ? »

⁸ À noter, la comparaison est faite avec les données du recensement 2021 de Statistiques Canada pour le quartier sociologique d'Ahuntsic au complet et non le territoire du projet Mobilité de quartier qui exclut une partie du quartier à l'est de Papineau comme le montre la carte (Figure 1).

Plus de huit répondants sur dix ont complété un certificat ou un diplôme universitaire inférieur au baccalauréat (7 %) ou un grade universitaire au niveau du baccalauréat ou supérieur (74 %).

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

Plus de répondants ont complété un baccalauréat ou un diplôme supérieur en 2022 (74 %) comparativement à 2021 (67 %).

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Aucune différence significative n'est observée selon les voisinages.

À TITRE DE COMPARAISON AVEC LE QUARTIER⁹

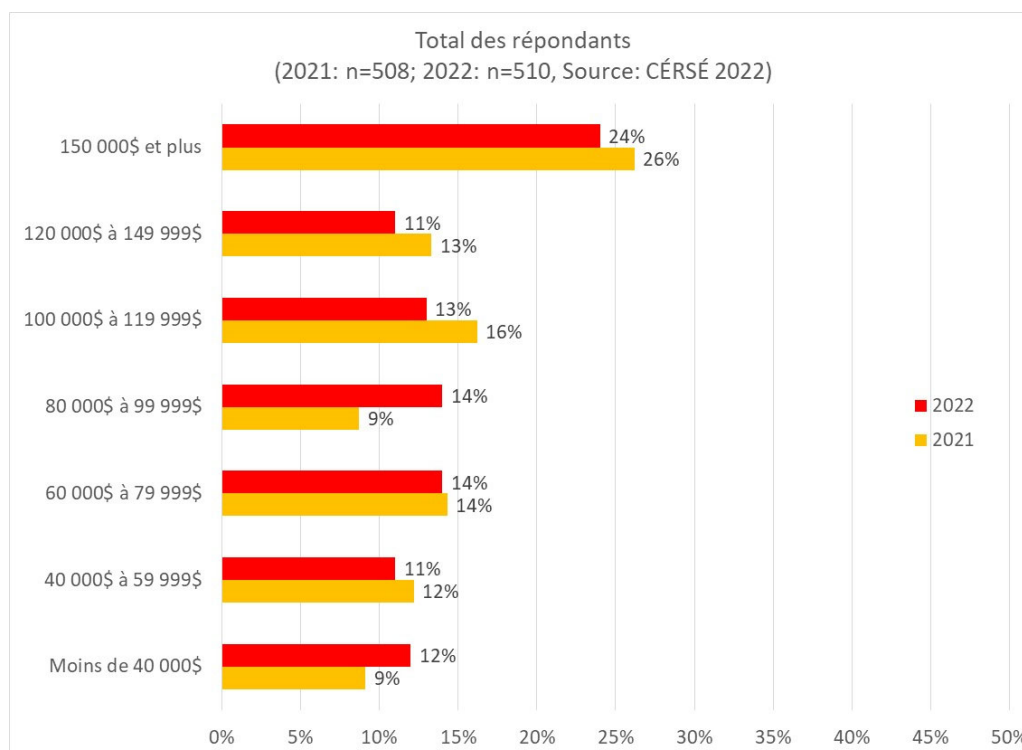
Plus de quatre habitants d'Ahuntsic sur dix possèdent un certificat ou un diplôme universitaire inférieur au baccalauréat (5 %) ou un certificat ou un diplôme ou grade universitaire au niveau du baccalauréat ou supérieur (38 %).

La part des résidents d'Ahuntsic ayant au moins un niveau d'études universitaires est donc environ deux fois moins élevée par rapport à la situation des répondants au questionnaire.

⁹ À noter, la comparaison est faite avec les données du recensement 2021 de Statistiques Canada pour le quartier sociologique d'Ahuntsic au complet et non le territoire du projet Mobilité de quartier qui exclut une partie du quartier à l'est de Papineau comme le montre la carte (Figure 1).

1.8. Revenu annuel moyen avant impôt du ménage

Figure 8 — Revenu annuel moyen (avant impôt)



* Réponses à la question « Dans quelle tranche se situe le revenu annuel moyen avant impôt de votre ménage ? »

Près de la moitié des répondants rapportent des revenus annuels moyens pour le ménage de plus de 100 000 \$: 13 % déclarent des revenus de 100 000 \$ à 119 999 \$, 11 % des revenus de 120 000 \$ à 149 999 \$ et pas moins de 24 % des revenus de 150 000 \$ et plus.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

On est moins nombreux en 2022 à déclarer des revenus supérieurs à 100 000\$ (48 % vs. 55 %).

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Les répondants de Fleury Ouest (61 %) sont plus nombreux que ceux de Youville (43 %) et Fleury-Est (39 %) à déclarer des revenus familiaux supérieurs à 100 000 \$.

À TITRE DE COMPARAISON AVEC LE QUARTIER¹⁰

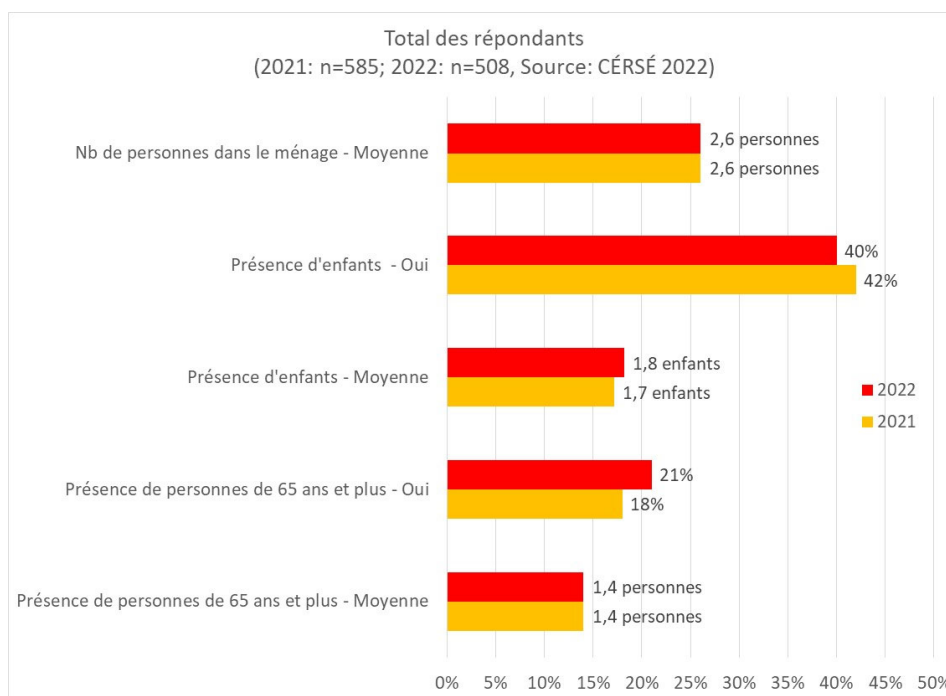
Relativement à la répartition des revenus annuels après impôt des ménages d'Ahuntsic, il ressort que : 8 % déclarent un revenu de moins de 19999 \$, 25 % de 20 000 \$ à 39 999 \$, 21 % de 40000 \$ à 59999 \$, 15 % de 60000 \$ à 79999 \$, 11 % de 80000 \$ à 99999 \$, 8 % de 100000 \$ à 124999 \$, 5 % de 125000 \$ à 149999 \$ et 7 % de 150000 \$ et plus.

Le revenu après impôt moyen des ménages d'Ahuntsic est de 69 621 \$, ce qui représente un montant inférieur à ce que plus de 63% des répondants ont déclaré dans le questionnaire.

Le revenu après impôt moyen des ménages d'Ahuntsic a sensiblement augmenté selon les données du recensement, passant de 57 979 \$ en 2016 à 69 621 \$ en 2021.

1.9. Nombre de personnes dans le ménage

Figure 9 — Nombre de personnes dans le ménage



* Réponses aux questions « Combien de personnes habitent votre logement de façon permanente, y compris vous-même ? », « Parmi ces personnes, combien ont 17 ans ou moins ET combien ont 65 ans ou plus ? »

Les ménages comptent 2,6 personnes (adultes et enfants confondus).

¹⁰ À noter, la comparaison est faite avec les données du recensement 2021 de Statistiques Canada pour le quartier sociologique d'Ahuntsic au complet et non du territoire du projet Mobilité de quartier qui exclut une partie du quartier à l'est de Papineau comme le montre la carte (Figure 1).

Quatre ménages sur dix (39 %) ont des enfants de moins de 17 ans à la maison. En moyenne, l'ensemble des ménages compte 0,7 enfant (résultats non illustrés). On retrouve 1,8 enfant parmi les ménages qui ont des enfants.

Par ailleurs, un ménage sur cinq (21 %) compte au moins une personne âgée de 65 ans et plus. En moyenne, l'ensemble des ménages compte 0,3 personne de 65 ans et plus (résultats non illustrés). On retrouve 1,4 personne âgée de 65 ans et plus parmi les ménages qui comptent au moins une de ces personnes.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

Aucune tendance significative n'est observée comparativement à 2021.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

On retrouve plus de ménages avec enfants dans Fleury-Ouest (48 %) que dans Youville (34 %).

On observe plus de ménages avec des personnes âgées de 65 ans et plus dans Fleury-Est (27 %) que dans Youville (18 %).

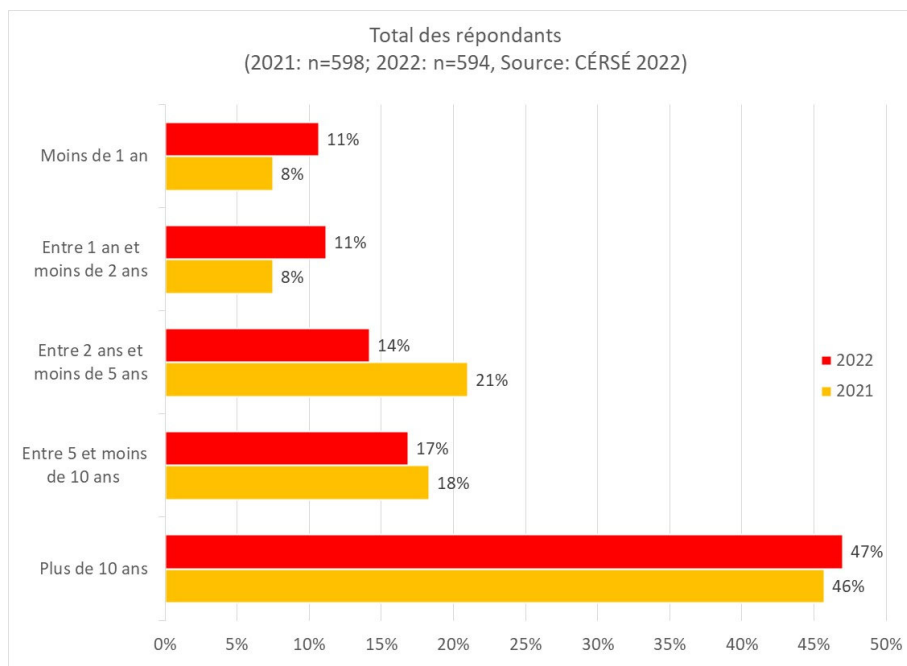
À TITRE DE COMPARAISON AVEC LE QUARTIER¹¹

La taille moyenne des ménages d'Ahuntsic est de 2,1 personnes. Plus précisément, un peu moins de la moitié des ménages (45 %) sont constitués d'une personne, 28 % de deux personnes, 12 % de trois personnes, 10 % de quatre personnes et 5 % de 5 personnes ou plus.

¹¹ À noter, la comparaison est faite avec les données du recensement 2021 de Statistiques Canada pour le quartier sociologique d'Ahuntsic au complet et non le territoire du projet Mobilité de quartier qui exclue une partie du quartier à l'est de Papineau comme le montre la carte (Figure 1).

1.10. Nombre d'années de résidence sur le territoire

Figure 10 — Nombre d'années de résidence sur le territoire



* Réponses à la question « Depuis combien de temps habitez-vous dans ce territoire (même si vous avez changé d'adresse) ? »

Près de la moitié des répondants (47 %) habitent le territoire depuis plus de 10 ans.

Seulement 22 % résident sur le territoire depuis moins de deux ans, alors que 31 % y demeurent depuis deux à moins de 10 ans.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

On retrouve plus de répondants habitant le territoire depuis moins de 2 ans en 2022 (22 %) qu'en 2021 (16 %).

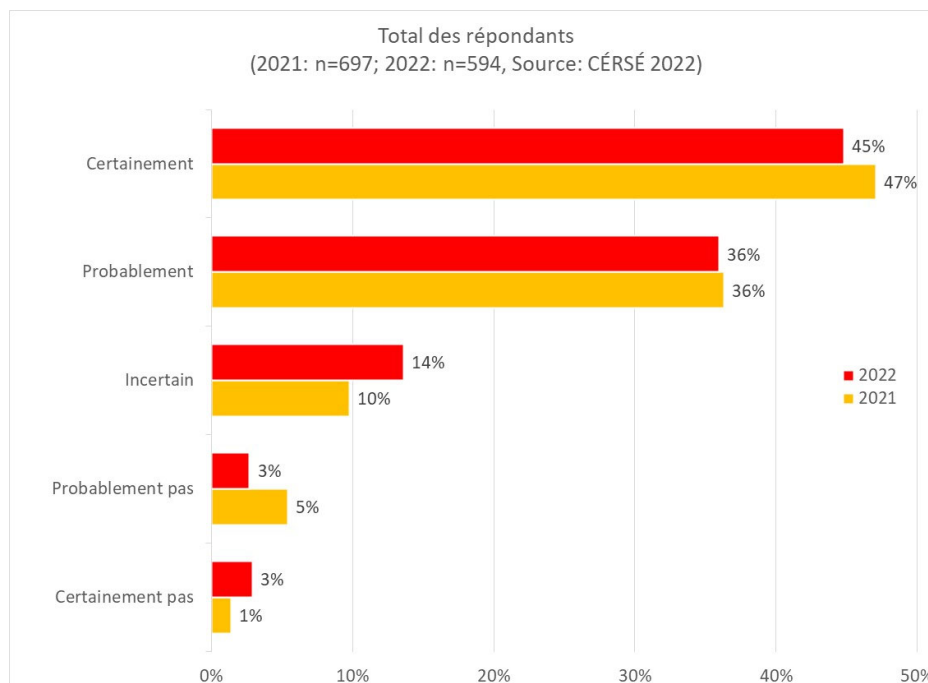
À l'inverse, moins de personnes y habitent depuis 2 à 5 ans en 2022 (31 %) qu'en 2021 (39 %).

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Plus de répondants habitent le territoire depuis moins de deux ans dans Youville (29 %) que dans Fleury Ouest (19 %) et dans Fleury Est (14 %). À l'inverse, plus de personnes habitent le territoire depuis plus de 10 ans dans Fleury Est (54 %) que dans Youville (42 %).

1.11. Intention de rester dans ce territoire à long terme

Figure 11 — Intention de rester dans le territoire



* Réponses à la question « Pensez-vous rester dans ce territoire à long terme ? »

Plus de huit répondants ont certainement (45 %) ou probablement (36 %) l'intention de rester dans le territoire à long terme. Une personne sur sept (14 %) est incertaine, alors que seulement une personne sur vingt n'en a probablement (3 %) ou certainement pas (3 %) l'intention.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

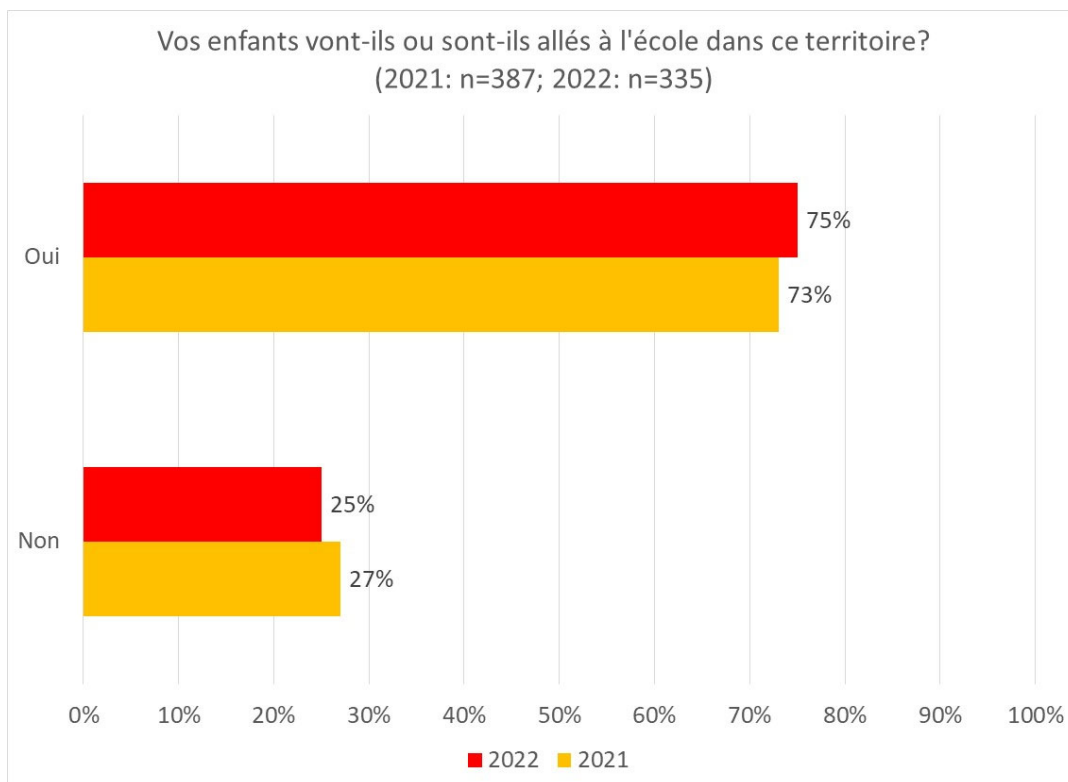
Aucune tendance significative n'est observée comparativement à 2021.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

À l'inverse, plus de gens de Fleury Ouest (53 %) et de Fleury Est (53 %) que dans Youville (39 %) ont *certainement* l'intention de rester dans le territoire à long terme.

1.12. Choix de l'école pour les enfants

Figure 12 — École du territoire fréquentée par les enfants



* Réponses à la question « Vos enfants vont-ils ou sont-ils allés à l'école dans ce territoire ? »

Trois répondants sur quatre (75 %) ont des enfants qui fréquentent ou ont fréquenté une école du territoire.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

Aucune tendance significative n'est observée comparativement à 2021.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Plus de répondants de Fleury Ouest (88 %) et de Fleury Est (83 %) que dans Youville (56 %) ont des enfants qui fréquentent ou ont fréquenté une école du territoire.

2. FRÉQUENTATION DES COMMERCES DU TERRITOIRE ET CONTRIBUTION DES MESURES

2.1. Synthèse de la fréquentation des commerces du territoire et de la contribution des mesures

Concernant l'ensemble des répondants

- Plus de la moitié des répondants font la majorité ou la totalité de leurs **achats de pharmacie, de grandes épiceries et de petites épiceries** dans le territoire, mais une minorité dans **les quincailleries, les restaurants, les commerces de décoration et d'articles de maison et les bars ou microbrasseries**;
- En ce qui concerne la contribution de **différentes mesures mises en place par l'arrondissement** telles que l'élargissement de trottoirs, l'ajout de traverses piétonnières, l'ajout de pistes cyclables, l'ajout de zones de circulation de 30 km/h, et les mesures d'apaisement de la circulation pour renforcer la sécurité aux abords des écoles, entre **le cinquième et le tiers des répondants affirment qu'elles ont contribué assez ou beaucoup à la fréquentation de ces commerces.**

Comparativement à 2021

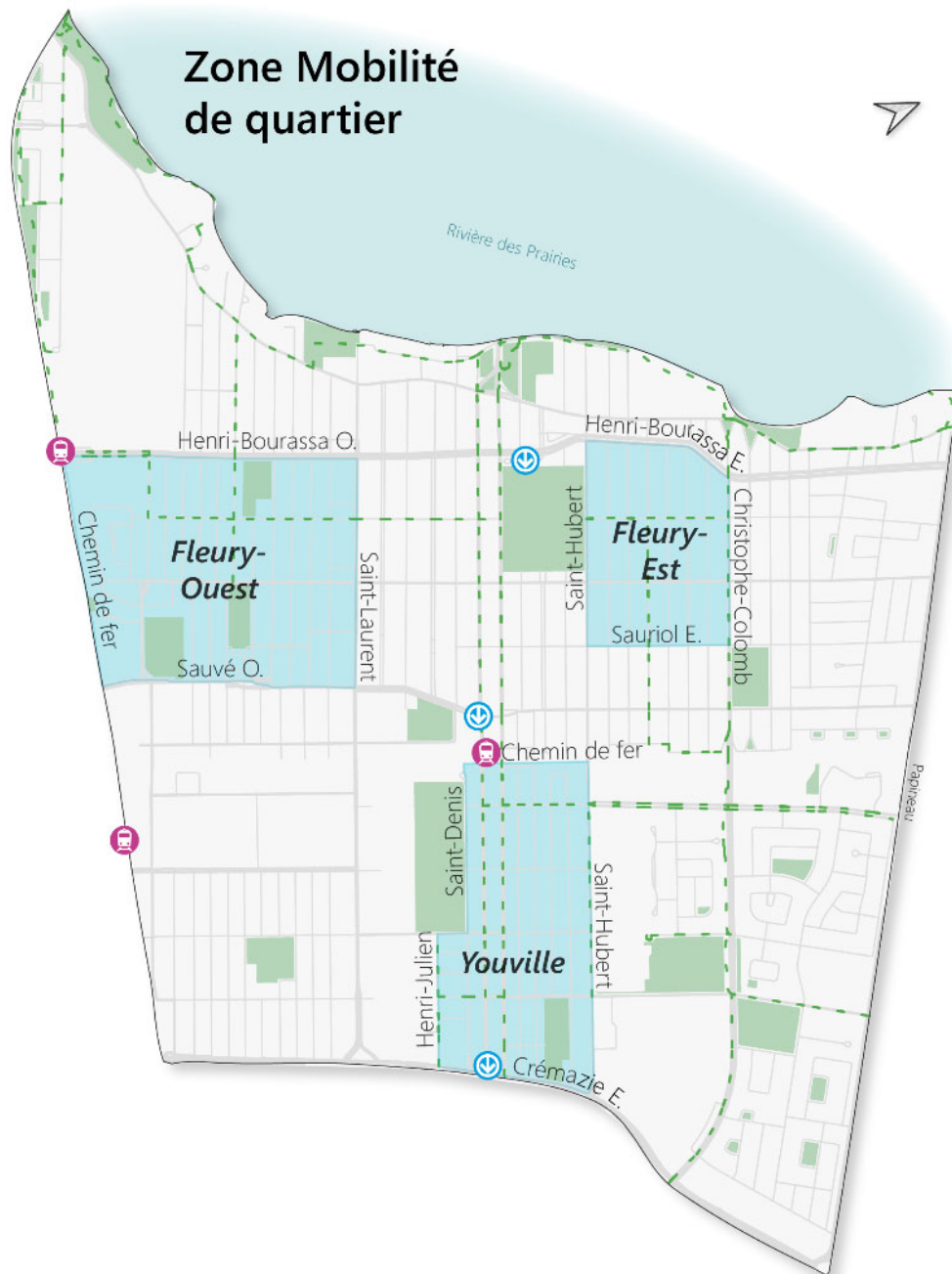
- De façon générale, **on a moins fréquenté les différents commerces** pour la totalité ou la majorité des achats en 2022 qu'en 2021. On peut émettre l'hypothèse qu'avec la fin des mesures de confinement à l'automne 2022, plusieurs ont fréquenté des commerces à l'extérieur d'Ahuntsic, en particulier les petites épiceries et les restaurants.

Concernant les différents voisinages

- De façon générale, les résidents de Fleury-Est et de Fleury-Ouest fréquentent les commerces locaux en plus grand nombre que ceux de Youville;
- Les résidents de Fleury Est affirment en plus grand nombre que les mesures mises en place par l'arrondissement ont contribué à ce qu'ils fréquentent davantage les pharmacies, les grandes épiceries, les petites épiceries, les quincailleries et les restaurants.

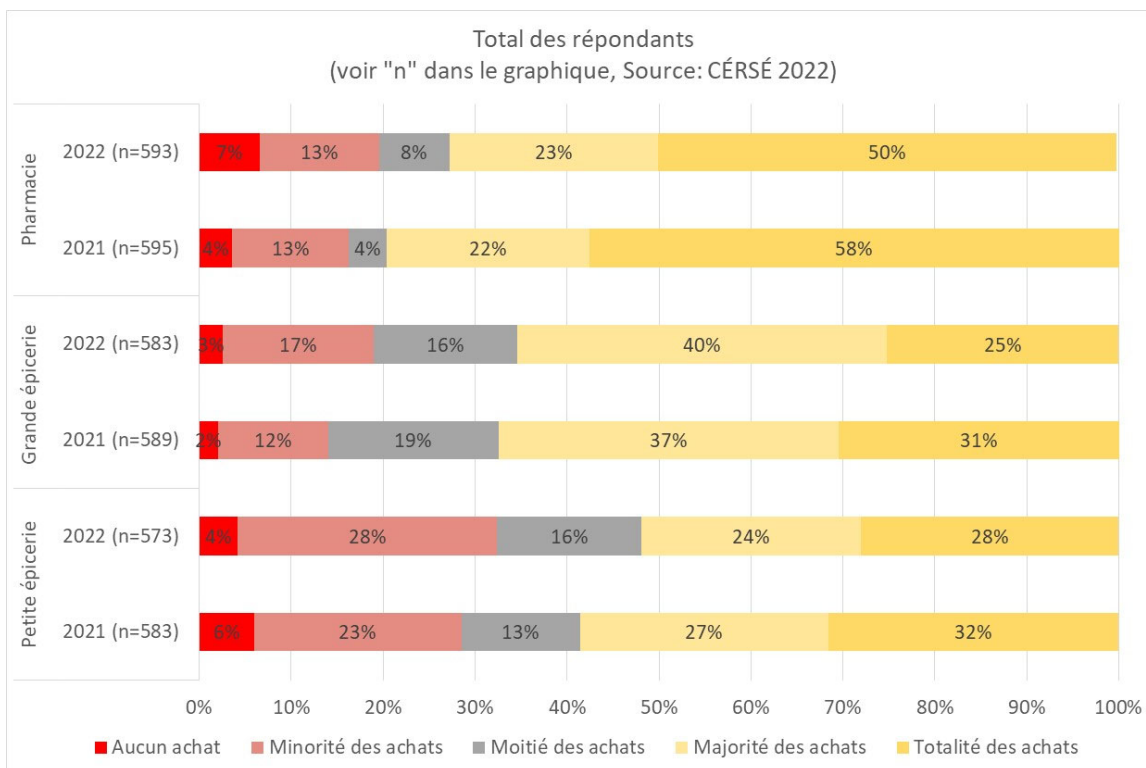
2.2. Fréquentation des commerces du territoire

Pour cette question, on fait référence au territoire suivant, et non au voisinage. Ce dernier s'étend de la Rivière des Prairies au nord à l'autoroute 40 au sud et de la voie ferrée à l'ouest à l'avenue Papineau à l'est.



A. Fréquentation des commerces du territoire

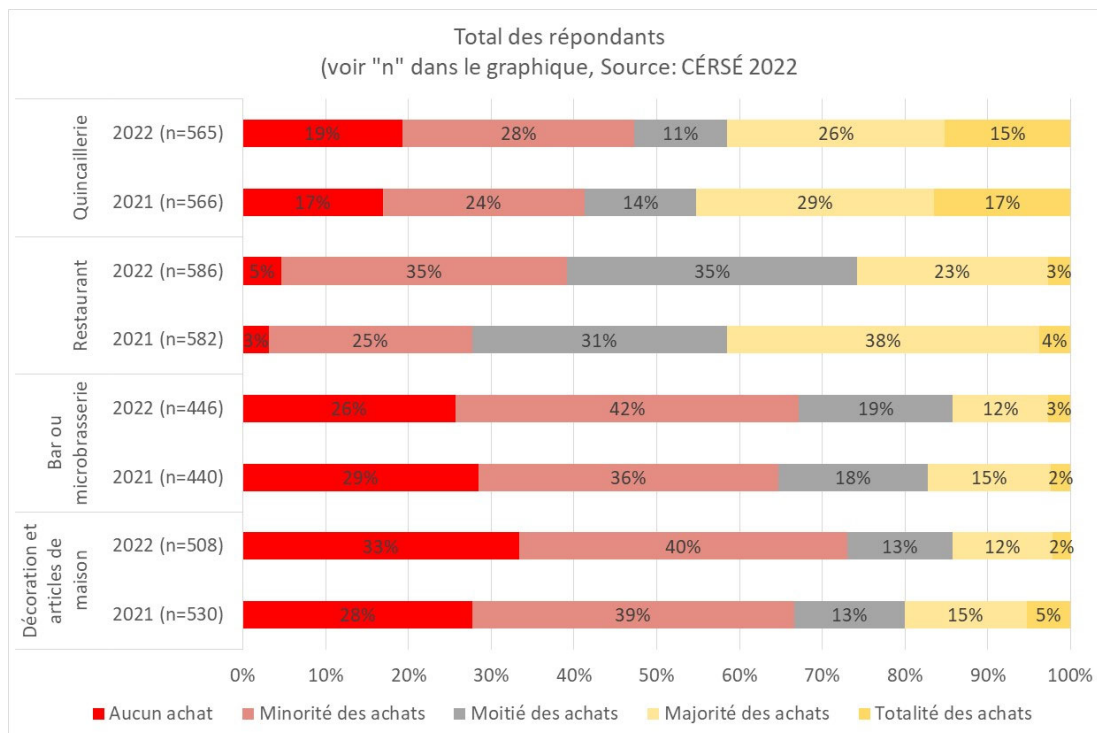
Figure 13 — Fréquentation des commerces (épiceries et pharmacie)



* Réponses à la question « Quelle proportion de vos achats dans les commerces suivants est faite dans ce territoire ? »

Premier graphique : Les pharmacies représentent les commerces les plus fréquentés sur le territoire (73 % y font la majorité ou la totalité de leurs achats), suivies des grandes épiceries (65 %) et des petites épiceries (52 %).

Figure 14 — Fréquentation des commerces (autres commerces)



** Réponses à la question « Quelle proportion de vos achats dans les commerces suivants est faite dans ce territoire? »*

Deuxième graphique : Moins de la moitié des répondants font une majorité de leurs achats localement dans les quincailleries (41 %), les restaurants (26 %), les bars ou microbrasseries (15 %) et les commerces de décoration et d'articles de maison (14 %).

TENDANCES COMPARATIVEMENT À 2021

De façon générale, on a moins fréquenté les différents commerces du territoire pour la totalité ou la majorité des achats en 2022 qu'en 2021. On peut émettre l'hypothèse qu'avec la fin des mesures de confinement à l'automne 2022 (comparativement à l'automne 2021), les personnes ont augmenté leur rayon d'action pour les achats dans les différents commerces, notamment les restaurants.

On remarque des différences significatives en termes de proportions ayant fait la majorité ou la totalité de leurs achats plus spécifiquement dans les commerces suivants :

- Petites épiceries (52 % en 2022 vs 59 % en 2021) ;
- Restaurants (26 % en 2022 vs 42 % en 2021).

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Pharmacies : les résidents de Fleury-Est (94 %) et de Fleury-Ouest (84 %) sont plus nombreux à faire une majorité ou la totalité de leurs achats localement que ceux de Youville (51 %);

Grandes épiceries : les résidents de Fleury-Est (82 %) sont plus nombreux à faire une majorité de leurs achats localement que ceux de et de Fleury-Ouest (64 %) et de Youville (56 %);

Petites épiceries : les résidents de Fleury-Est (64 %) et de Fleury-Ouest (69 %) sont plus nombreux à faire une majorité ou la totalité de leurs achats localement que ceux de Youville (30 %);

Quincailleries : les résidents de Fleury-Est (55 %) et de Fleury-Ouest (46 %) sont plus nombreux à faire une majorité ou la totalité de leurs achats localement que ceux de Youville (29 %);

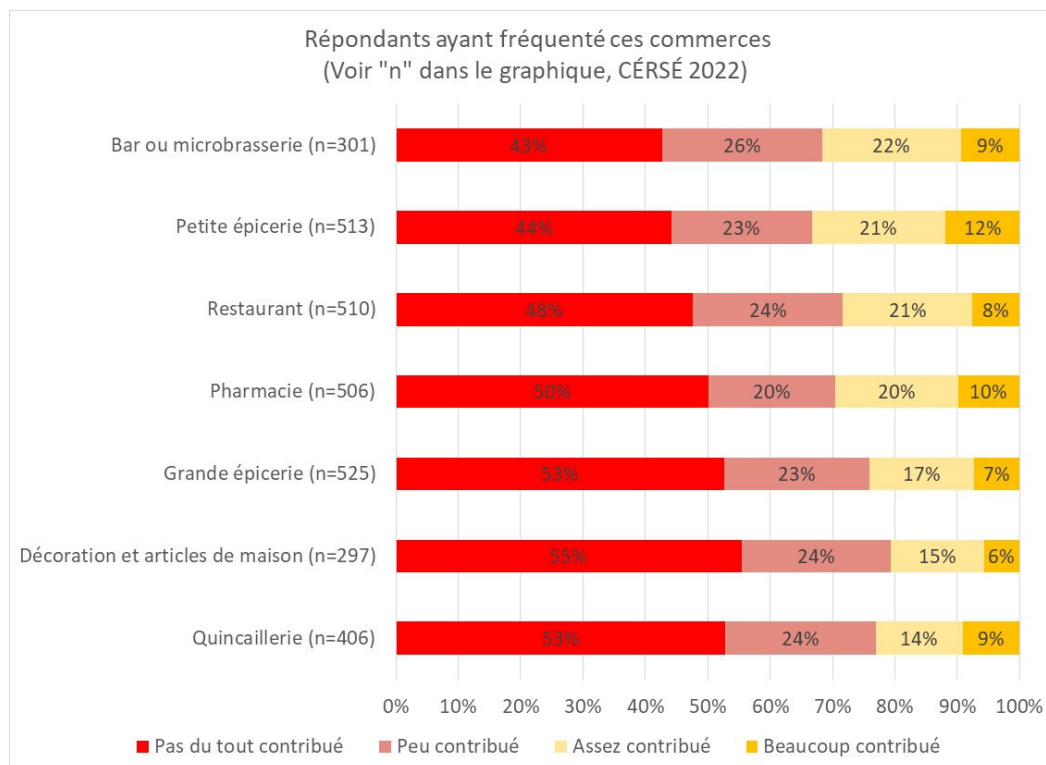
Restaurants : les résidents de Fleury-Est (36 %) fréquentent davantage les restaurants locaux que ceux de Youville (18 %);

Décoration et articles de maison : aucune tendance significative n'est observée;

Bars et microbrasseries : les résidents de Fleury-Est (23 %) et de Fleury-Ouest (16 %) fréquentent davantage les bars et microbrasseries que ceux de Youville (7 %).

B. Contribution des mesures à la fréquentation des commerces du territoire

Figure 15 — Contribution des mesures à la fréquentation des commerces



* Question « À quel point les mesures incitatives mentionnées plus tôt ont-elles contribué à la fréquentation de ces commerces ? »

Dans cette section, les répondants ont été questionnés sur la contribution de différentes mesures mises en place à la fréquentation des différents commerces. Les mesures sont les suivantes :

- élargissement de trottoir ;
- ajout de traverses piétonnières ;
- ajout de pistes cyclables ;
- ajout de zones de circulation de 30 km/h ;
- mesures d'apaisement de la circulation pour renforcer la sécurité aux abords des écoles.

Ces mesures ont contribué (assez ou beaucoup) à la fréquentation des commerces dans les proportions suivantes de répondants :

- Petite épicerie (33 %) ;
- Bar ou microbrasserie (31 %) ;
- Pharmacie (30 %) ;
- Restaurant (29 %) ;
- Grande épicerie (24 %) ;
- Quincaillerie (23 %) ;
- Décoration et articles de maison (21 %).

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Pharmacies : les mesures ont davantage contribué pour les résidents de Fleury-Est (36 %) que de Youville (24%).

Grandes épiceries : les mesures ont davantage contribué pour les résidents de Fleury-Est (36 %) que de Fleury-Ouest (19 %) et de Youville (21 %).

Petites épiceries : les mesures ont davantage contribué pour les résidents de Fleury-Est (43 %) que de Youville (27 %).

Quincailleries : les mesures ont davantage contribué pour les résidents de Fleury-Est (34 %) que de Fleury-Ouest (15 %) et de Youville (21 %).

Restaurants : les mesures ont davantage contribué pour les résidents de Fleury-Est (39 %) que de Youville (23 %).

Décoration et articles de maison : aucune tendance significative n'est observée.

Bars et microbrasseries : aucune tendance significative n'est observée.

3. USAGE ET APPRÉCIATION DES MODES DE TRANSPORT

3.1. Synthèse de l'usage et l'appréciation des modes de transport

Concernant l'ensemble des répondants

- **Les modes utilisés le plus fréquemment** par les répondants vers leur **activité principale** sont le transport en commun (73 % d'entre eux), l'automobile privée (71 %) et la marche (63 %). Les modes utilisés le plus fréquemment par les répondants pour leur **magasinage courant** sont : la marche (89 % d'entre eux) et l'automobile privée (83 %). Les modes utilisés le plus fréquemment par les répondants pour les **activités de loisir** sont la marche (73 % d'entre eux) ; l'automobile privée pour 71 % ; et le transport en commun pour 54 %;
- **Plus de la moitié** des répondants affirment que les **mesures** mises en place par l'Arrondissement ont **assez ou beaucoup contribué à ce qu'ils marchent ou prennent le vélo** pour leurs activités de loisir (63 %), leur magasinage courant (59 %), leur activité principale (58 %) et leur déplacement vers l'école avec les enfants (52 %);
- La proportion des **déplacements réalisés à vélo ou à pied** est plus grande pour aller à l'école avec les enfants (53 %) que pour le magasinage courant (44 %), les activités de loisir (39 %) et l'activité principale (travail ou études) (35 %);
- En termes d'**appréciation des modes**, la marche (95 %), le vélo personnel (87 %) et le transport en commun (81 %) sont beaucoup plus appréciés que l'automobile privée (65 %);
- **L'appréciation des modes est liée à leur usage** : les répondants apprécient davantage les modes qu'ils utilisent. Pour ce qui est de l'automobile et de la moto ou du scooter, on observe le plus grand écart entre les utilisateurs et les non-utilisateurs de ces modes;
- **Plus de la moitié des cyclistes (53 %) ont utilisé les pistes 4 saisons** (REV, rue Sauriol, rue Prieur) au cours de l'hiver 2022. Ils ont fait en moyenne 1,1 sortie par semaine. Sans ces pistes, seulement 29 % auraient fait du vélo hivernal, à raison de 0,5 sortie hebdomadairement. On peut donc conclure que **les pistes 4 saisons ont contribué à pratiquement doubler le nombre de cyclistes hivernaux**. Et quand on tient compte à la fois de l'incidence et du nombre de sorties, les répondants ont réalisé quatre fois plus de sorties à vélo grâce aux pistes 4 saisons.

Comparativement à 2021

- Les répondants de 2022 sont **plus nombreux à utiliser le transport en commun pour l'activité principale et le magasinage courant**. Cela traduit entre autres le fait que les gens ont repris graduellement leurs habitudes pré-pandémie au cours de l'automne 2022. **Pour les activités de loisir, ils ont été moins nombreux à marcher et à utiliser le vélo**. On peut émettre l'hypothèse que leurs activités de loisir se sont déroulées plus loin de leur domicile qu'en 2021;

- En ce qui concerne l'appréciation des différents modes, **on apprécie davantage le vélopartage et la moto ou le scooter et moins l'automobile privée.** La moindre appréciation de l'auto en 2022 est probablement due au fait que le trafic est pratiquement revenu au niveau prépandémique.

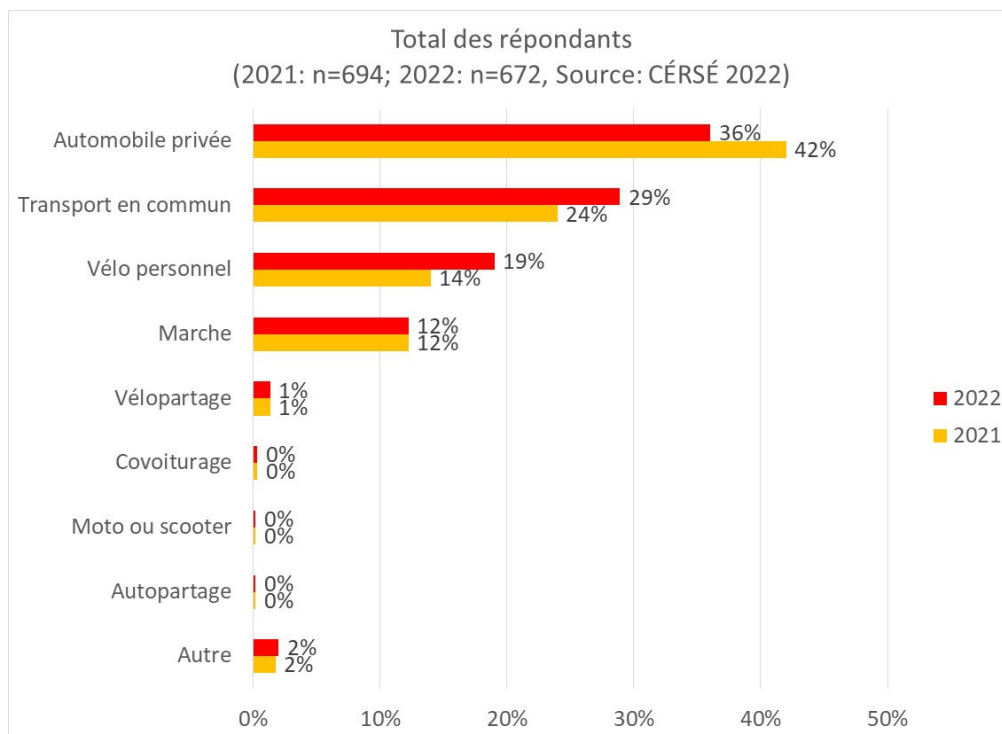
Concernant les différents voisinages

- Pour l'activité principale, les répondants de Youville font plus appel au transport en commun, alors que ceux de Fleury Est marchent plus. Pour le magasinage courant, on utilise plus l'auto dans Youville et on marche plus dans Fleury Ouest et dans Fleury Ouest. Pour les activités de loisir, on utilise davantage l'auto dans Fleury Ouest, on marche plus dans Fleury Est et on utilise plus le transport en commun dans Youville ;
- Pour ce qui est de l'appréciation des modes de déplacement, **on apprécie davantage la marche dans Fleury Est et dans Fleury Ouest,** et l'autopartage et la moto ou le scooter dans Youville.

3.2. Usage des modes de transport vers l'activité principale

A. Mode de transport principal vers l'activité principale

Figure 16 — Mode de transport principal utilisé pour réaliser les déplacements vers l'activité principale (travail, études, etc.)



* Réponses à la question « En ce moment, quel mode de transport principal utilisez-vous pour réaliser vos déplacements dans le cadre de votre activité principale (travail, études, etc.) ? »

Un peu plus d'un répondant sur trois (36%) utilise l'automobile privée pour réaliser les déplacements dans le cadre de l'activité principale. Plus du quart (29 %) utilisent le transport en commun, 19 % leur vélo personnel et 12 % la marche.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

Les répondants de 2022 sont significativement moins nombreux à utiliser l'automobile privée (36 % en 2022 vs 42 % en 2021) et plus nombreux à avoir recours à leur vélo personnel (19 % en 2022 vs 14 % en 2021) et au transport en commun (29 % en 2022 vs 24 % en 2021) pour se rendre à leur activité principale.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

- Les répondants de Youville (34 %) font significativement plus appel au transport en commun que ceux de Fleury Est (23 %) ;
- Les répondants de Fleury Est (21 %) marchent plus que ceux de Fleury Ouest (10 %) et de Youville (8 %) ;
- Les répondants de Fleury Ouest (3 %) utilisent plus le vélopartage que ceux de Youville (0,4 %).

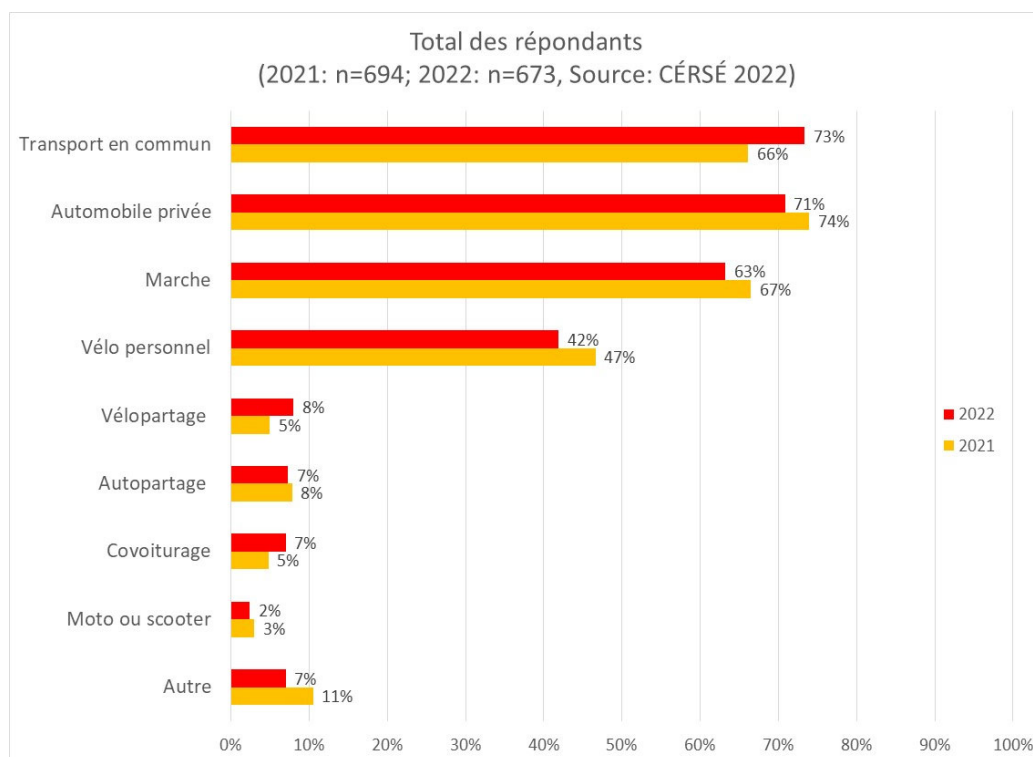
À TITRE DE COMPARAISON AVEC LE QUARTIER¹²

- Les principaux modes de transport utilisés pour la navette dans le quartier d'Ahuntsic sont : l'automobile à 57 %, le transport en commun à 31 %, la marche à 8 % et le vélo à 3 %;
- La part de l'automobile a augmenté de 6% entre 2016 et 2021, au détriment du transport en commun qui a connu une baisse de 7%.

¹² À noter, la comparaison est faite avec les données du recensement 2021 de Statistiques Canada pour le quartier Ahuntsic au complet et non du territoire du projet Mobilité de quartier qui exclut une partie du quartier à l'est de Papineau comme le montre la carte (Figure 1). Attention cependant au fait que ces données datent de 2016 et que celles qui sont dans ce rapport ont été relevées en 2021.

B. Modes de transport vers l'activité principale (trois réponses possibles)

Figure 17 — Modes de transport utilisés pour réaliser les déplacements vers l'activité principale (travail, études, etc. ; 3 réponses possibles par répondant)



* Réponses à la question « En ce moment, quel mode de transport utilisez-vous pour réaliser vos déplacements dans le cadre de votre activité principale (3 réponses possibles) ? » (les répondants pouvaient sélectionner trois modes principaux utilisés vers leur activité principale – travail, études, etc. -, on voit ici la représentation de toutes ces réponses cumulées)

Interrogés sur les trois modes principaux utilisés pour leurs déplacements vers l'activité principale (travail, études, etc.), le transport en commun est mentionné par 73 % des répondants, l'automobile par 71 %, la marche par 63 % et le vélo par 42 %;

Les autres modes, qu'il s'agisse du vélopartage (8 %), de l'autopartage (7 %), du covoiturage (7 %) ou de la moto ou du scooter (2 %), sont mentionnés par moins de 10 % des personnes interrogées.

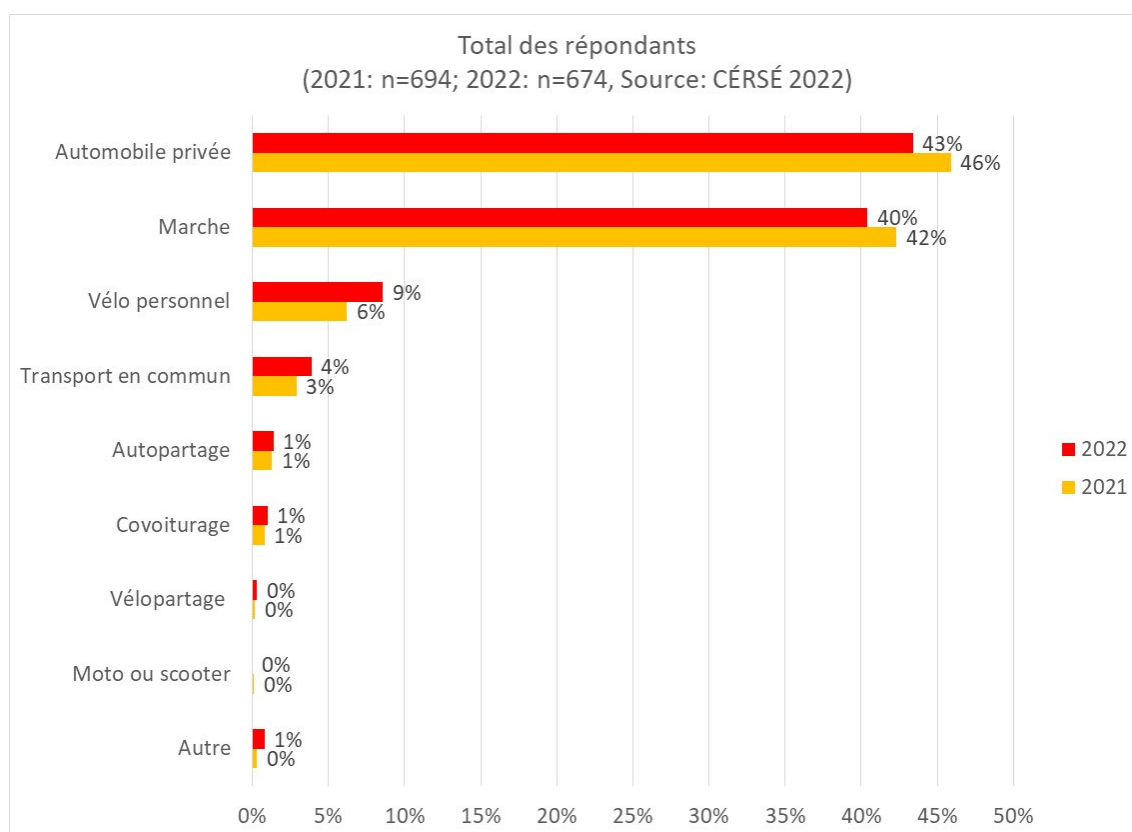
TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

Sur trois mentions, les répondants de 2022 sont significativement plus nombreux à utiliser le transport en commun (73 % en 2022 vs 66 % en 2021) et le vélopartage (8 % en 2022 vs 5 % en 2021) pour se rendre à leur activité principale.

3.3. Usages des modes de transport pour le magasinage courant

A. Mode de transport principal pour le magasinage courant

Figure 18 — Mode de transport principal utilisé pour le magasinage courant (une réponse possible par répondant)



* Réponses à la question « En ce moment, quel mode de transport utilisez-vous pour votre magasinage courant ? »

On utilise surtout l'auto (43 %) et la marche (40 %) pour le magasinage courant. Le vélo vient au troisième rang (9 %), suivi par le transport en commun (4 %).

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

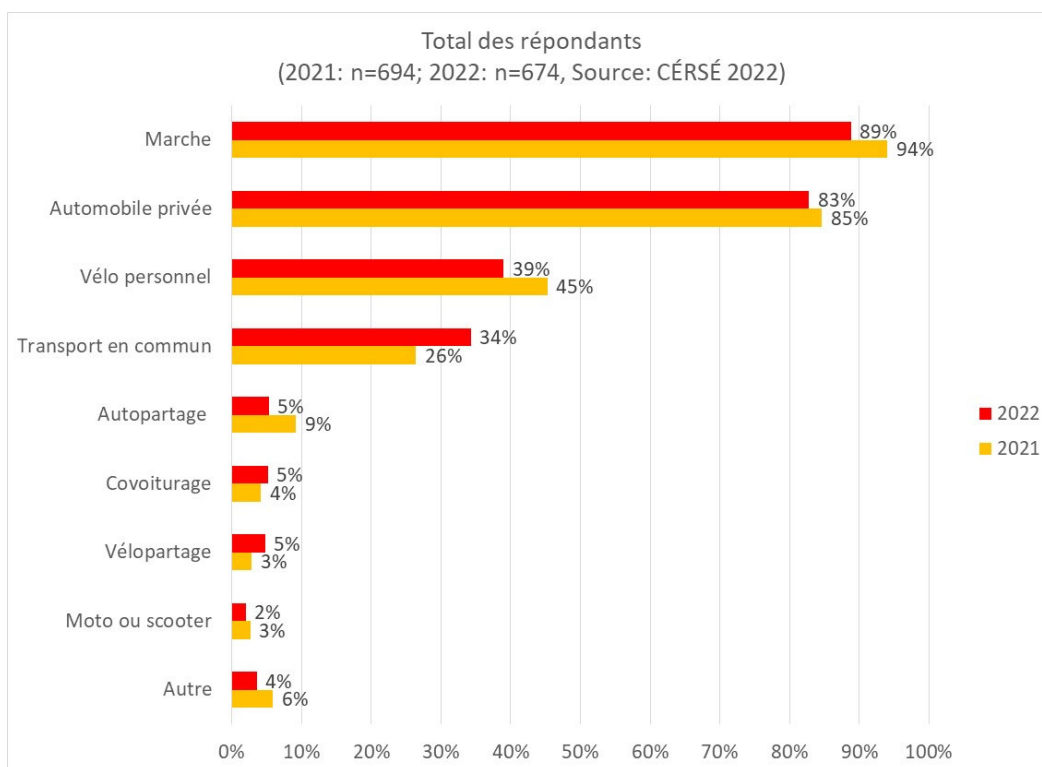
Les répondants de 2022 sont significativement plus nombreux à utiliser le vélo qu'en 2021 (9 % en 2022 vs 6 % en 2021) pour le magasinage courant.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

- On utilise beaucoup plus l'auto dans Youville (54 %) que dans Fleury Est (31 %) et dans Fleury Ouest (42 %).
- À l'inverse, on fait davantage appel à la marche dans Fleury Est (57 %) ou Fleury Ouest (48 %) que dans Youville (23 %).

B. Modes de transport pour le magasinage courant (trois réponses)

Figure 19 — Modes de transport utilisés pour le magasinage courant (trois réponses possibles par répondant)



*Réponses à la question « En ce moment, quel mode de transport utilisez-vous pour votre magasinage courant (3 réponses possibles) ? » (les répondants pouvaient sélectionner trois modes principaux utilisés vers leur activité principale – travail, études, etc. -, on voit ici la représentation de toutes ces réponses cumulées)

- Interrogés sur trois modes utilisés pour leur magasinage courant, la marche (89 %) devance l'automobile privée (83 %), suivi du vélo (39 %) et du transport en commun (34 %);
- Les autres modes sont évoqués par 5 % ou moins des répondants : l'autopartage par 5 %, le covoiturage par 5 %, le vélopartage par 5 % et la moto ou le scooter par 2 %.

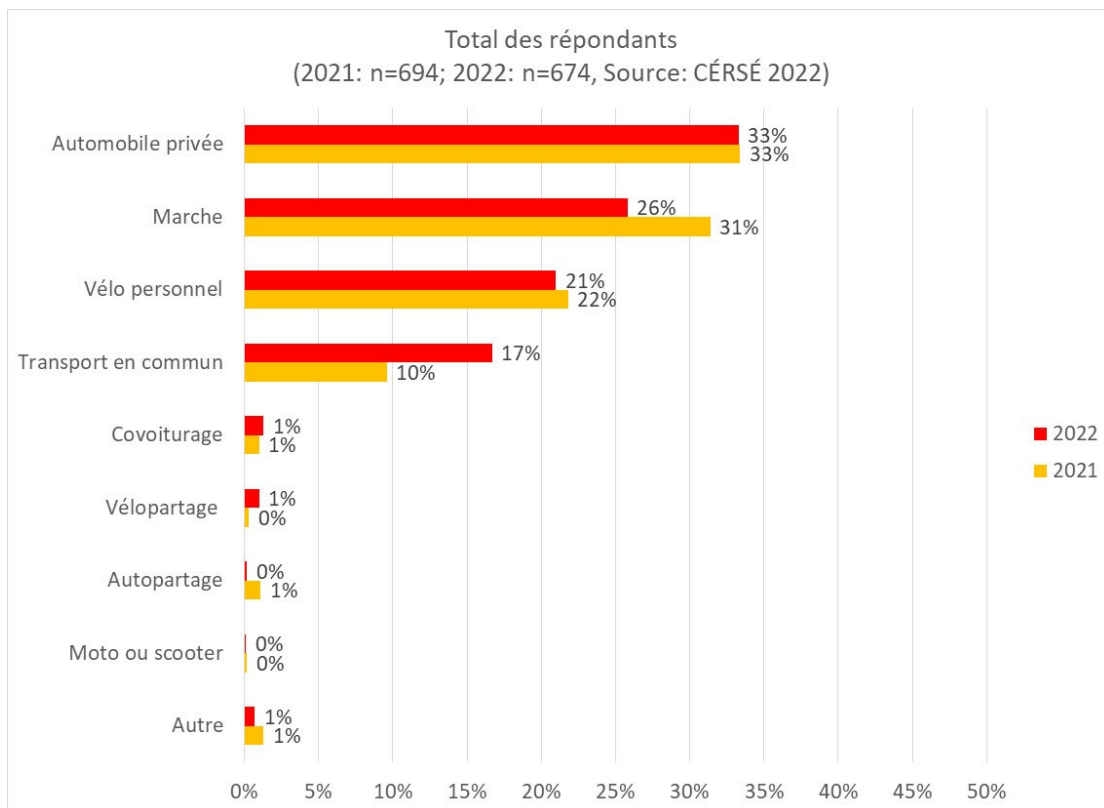
TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

Sur trois mentions, les répondants de 2022 sont significativement plus nombreux à utiliser le transport en commun (34 % en 2022 vs 26 % en 2021) et moins nombreux à marcher (89 % en 2022 vs 94 % en 2021) et à avoir recours à l'autopartage (5 % en 2022 vs 9 % en 2021) pour le magasinage courant.

3.4. Usages des modes de transport pour les activités régulières de loisir

A. Mode de transport principal pour les activités régulières de loisir

Figure 20 — Mode de transport principal pour les activités régulières de loisir (une réponse possible par répondant)



* Réponses à la question « En ce moment, quel mode de transport utilisez-vous pour les activités régulières de loisir ? »

On utilise principalement quatre modes pour les activités de loisir, soit l'auto (33 %), la marche (26 %), le vélo (21 %) et le transport en commun (17 %).

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

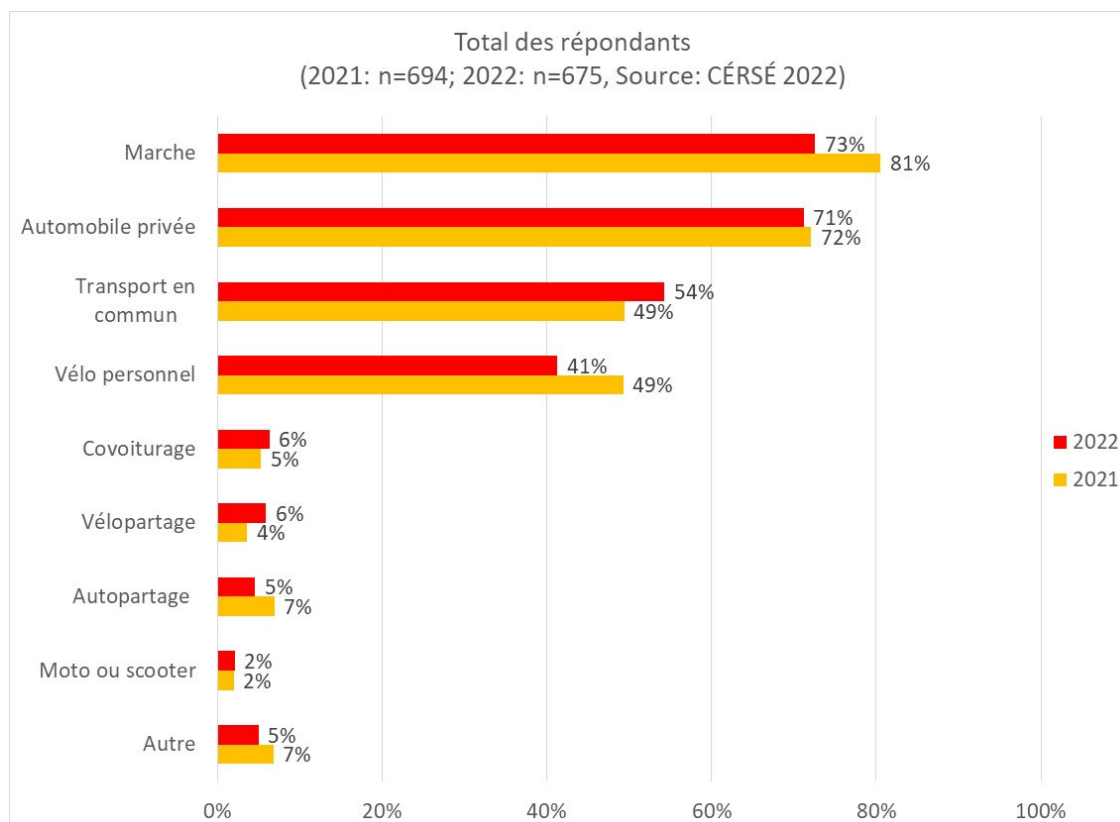
Les répondants de 2022 sont significativement plus nombreux à avoir recours au transport en commun qu'en 2021 (17 % en 2022 vs 10 % en 2021) et moins la marche (26 % en 2022 vs 31 % en 2021) se rendre à leurs activités de loisir.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

- On utilise davantage l'auto dans Fleury Ouest (40 %), que dans Fleury Est (24 %);
- À l'inverse, on marche plus dans Fleury Est (39 %) que dans Fleury Ouest (22 %) et dans Youville (19 %);
- Enfin, on utilise plus le transport en commun dans Youville (22 %) que dans Fleury Ouest (12 %).

B. Modes de transport pour les activités régulières de loisir (3 réponses)

Figure 21 — Mode de transport utilisé pour les activités régulières de loisir (trois réponses possibles par répondant)



* Réponses à la question « En ce moment, quel mode de transport utilisez-vous pour les activités régulières de loisir (3 réponses possibles) ? » (les répondants pouvaient sélectionner trois modes principaux utilisés vers leur activité principale – travail, études, etc. -, on voit ici la représentation de toutes ces réponses cumulées)

La marche (73 %) représente le premier mode déplacement pour les activités de loisir, devant l'auto (71 %), le transport en commun (54 %) et le vélo personnel (41 %).

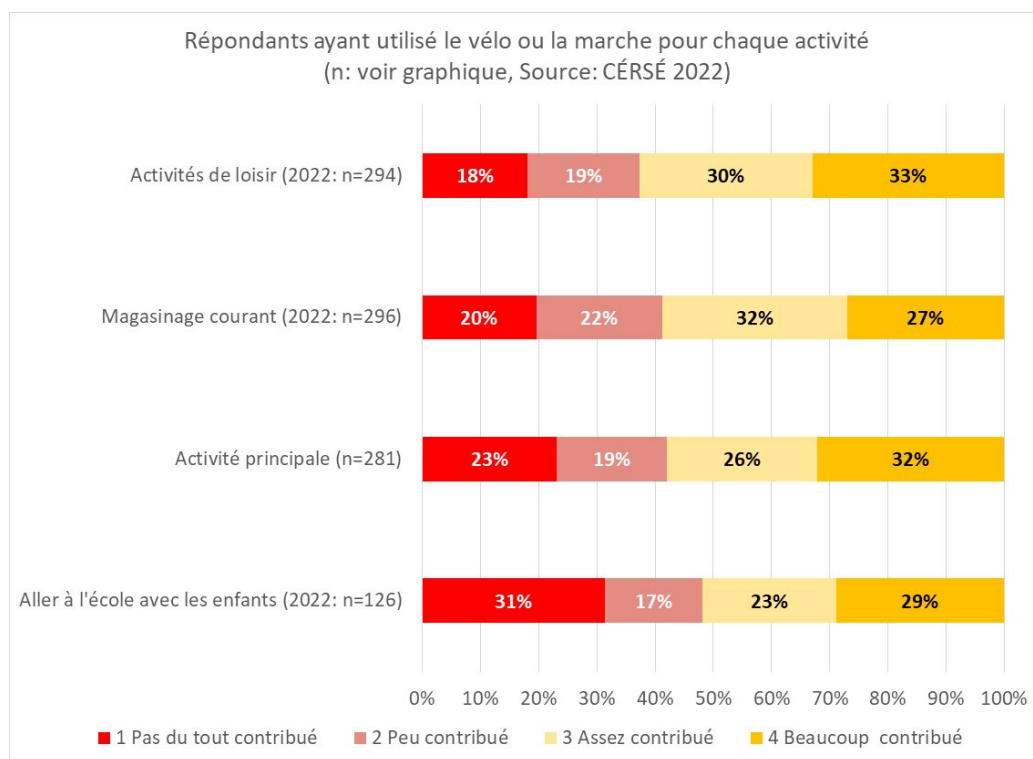
Les autres modes sont évoqués par respectivement 6 % des répondants (covoiturage), 6 % (vélopartage), 5 % (autopartage) et 2 % (moto ou scooter) des répondants.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

Sur trois mentions, les répondants de 2022 sont significativement moins nombreux à marcher (73 % en 2022 vs 81 % en 2021) et à utiliser le vélo (41 % en 2022 vs 49 % en 2021) pour leurs activités de loisir.

3.5. Contribution des mesures à ce que l'on marche ou prenne le vélo pour l'activité principale, le magasinage courant, les activités de loisir et aller à l'école avec les enfants

Figure 22 — Contribution des mesures à ce que l'on marche ou prenne le vélo pour l'activité principale, le magasinage courant, les activités de loisir et aller à l'école avec les enfants



*Question « À quel point ces mesures ont-elles contribué à ce que vous marchiez ou preniez le vélo pour... »

Dans cette section, les répondants ont été questionnés quant à la contribution de différentes mesures mises en place sur leurs habitudes de déplacement. Rappelons que les mesures sont les suivantes :

- élargissement de trottoir ;
- ajout de traverses piétonnières ;
- ajout de pistes cyclables ;
- ajout de zones de circulation de 30 km/h ;
- mesures d'apaisement de la circulation pour renforcer la sécurité aux abords des écoles.

Les mesures ont contribué (assez ou beaucoup) pour les différentes activités dans les proportions suivantes :

- activités de loisir (63 %) ;
- magasinage courant (59 %) ;
- activité principale (58 %) ;
- aller à l'école avec les enfants (52 %).

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Aucune tendance significative n'est observée.

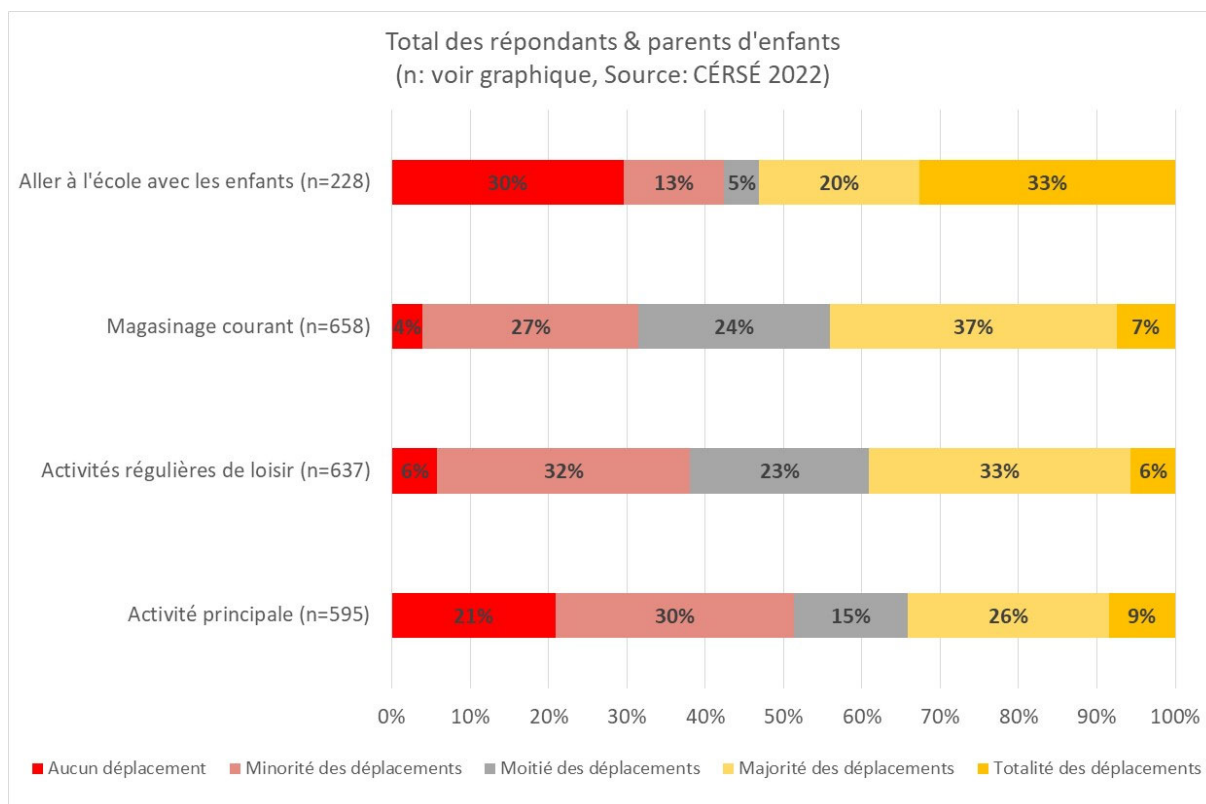
COMMENTAIRES DES RÉPONDANTS

Dans une boîte de texte, les répondants étaient invités à proposer d'autres mesures que l'arrondissement pourrait mettre sur pied pour favoriser spécifiquement l'usage du vélo et de la marche. Une synthèse est présentée ici :

Plusieurs propositions ont été faites visant à sécuriser les pistes cyclables et les trottoirs par l'installation de plus de panneaux d'arrêt et de feux de circulation pour ralentir le trafic aux intersections parce que plusieurs usagers en compagnie de leurs enfants ne s'y sentent pas assez en sécurité pour les traverser. D'autres suggestions concernent l'augmentation de l'offre de service Bixi, l'ajout d'un REV est-ouest sur Henri Bourassa ainsi l'installation de davantage de supports pour attacher les vélos et de bornes pour les recharger. Aussi, certains résidents de Fleury-Est et Ouest ont émis le souhait de voir se développer des commerces et des services de proximité afin d'encourager les courses à pied ou à vélo. En outre, des idées de subventions pour vélo électrique, l'entretien et l'équipement pour vélo d'automne/hiver (éclairage, casques, etc.) ainsi que des projets de réaménagement (élargir les trottoirs, ajouter du mobilier urbain, etc.), ont été suggérés.

3.6. Proportion des déplacements réalisés à vélo ou à pied pour l'activité principale, le magasinage courant, les activités de loisir et aller à l'école avec les enfants

Figure 23 — Proportion des déplacements réalisés à vélo ou à pied pour l'activité principale, le magasinage courant, les activités de loisir et aller à l'école avec les enfants



* **Question :** « *Quelle proportion de vos déplacements est faite à pied ou à vélo pour...* »

Sans égard à la réponse précédente (« En ce moment, quel mode de transport utilisez-vous pour votre activité principale, votre magasinage courant, les activités régulières de loisir? »), il a été demandé aux répondants la proportion de leurs déplacements réalisés à pied ou à vélo pour ces mêmes activités.

Voici en ordre décroissant la proportion des répondants ayant fait la majorité ou la totalité de leurs déplacements à pied ou à vélo selon l'activité :

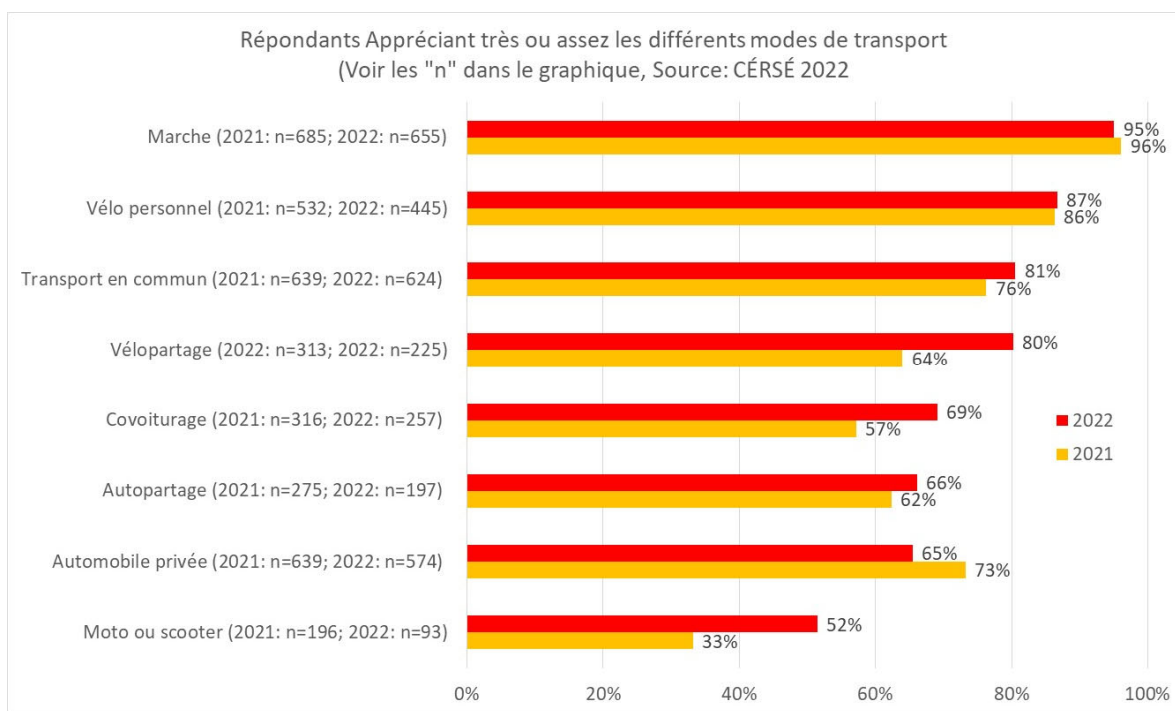
- aller à l'école avec les enfants (53 %) ;
- magasinage courant (44 %) ;
- activités de loisir (39 %) ;
- activité principale (35 %).

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Aucune tendance significative n'est observée.

3.7. Appréciation des différents modes de transport

Figure 24 — Appréciation des modes de transport



* Réponses à la question « De façon générale, dans quelle mesure appréciez-vous les modes de transport suivants ? » (les réponses présentées ici sont celles de tous les répondants, qu'ils soient usagers de ces modes ou non)

À la question « De façon générale, dans quelle mesure appréciez-vous les modes de transport suivants ? », voici le taux d'appréciation (« très » ou « assez ») en ordre décroissant¹³ :

- Marche (95 %) ;
- Vélo personnel (87 %) ;
- Transport en commun (80 %) ;
- Vélopartage (80 %) ;
- Covoiturage (69 %) ;
- Autopartage (66 %) ;
- Automobile privée (65 %) ;
- Moto ou scooter (52 %).

¹³ Trois modes de transport, soit le covoiturage (69 %), l'autopartage (66 %) et le scooter ou la moto (52 %) sont des modes de transport utilisés de façon plus marginale. Comme la question était posée à tous, certaines réponses proviennent de personnes n'utilisant pas ce mode de transport, d'où les taux d'appréciation plus faibles.

Il est intéressant de remarquer que l'automobile privée (64 %) se classe à l'avant-dernier rang parmi les huit modes de transport.

Il convient de noter que les transports actifs ont particulièrement la cote.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

Comparativement à 2021, on apprécie significativement davantage le vélopartage (80 % en 2022 vs 64 % en 2021) et la moto ou le scooter (52 % en 2022 vs 33 % en 2021).

À l'inverse, l'automobile privée est moins appréciée (65 % en 2022 vs 73 % en 2021). On peut émettre l'hypothèse que l'érosion de l'appréciation envers l'automobile est corrélée avec son retour en force sur les routes depuis la fin des mesures de confinement.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Parmi l'ensemble des usagers, on apprécie davantage...

- La marche dans Fleury Est (98 %) et dans Fleury Ouest (98 %) que dans Youville (91 %) ;
- la moto ou le scooter dans Youville (58 %) que dans Fleury Est (29 %).

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX DES RÉPONDANTS

Les répondants étaient invités à spécifier les raisons de leur appréciation des divers modes de transports dans une boîte de texte. Une synthèse est présentée ici.

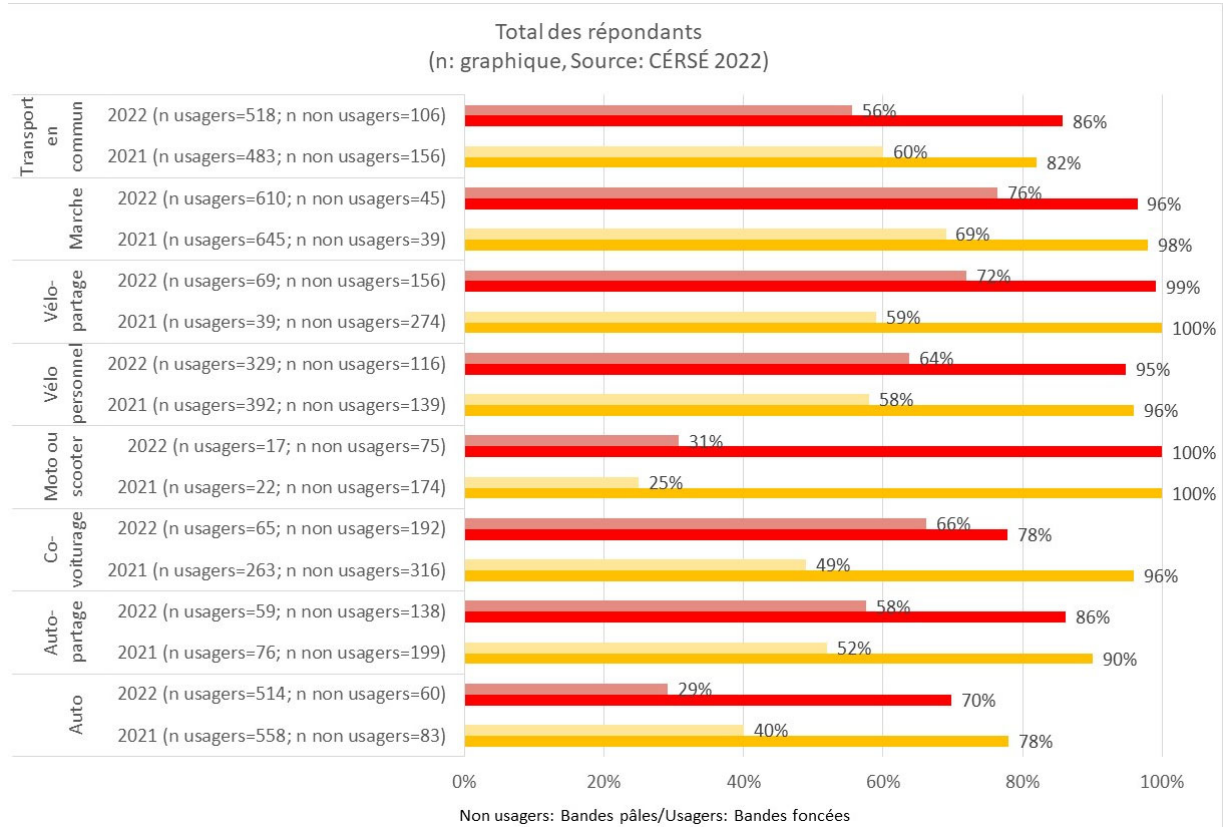
Concernant l'automobile — Plusieurs répondant.e.s semblent plutôt apprécier l'usage de l'automobile comme en témoignent les nombreux commentaires largement en sa faveur. Les commentaires positifs sont particulièrement nombreux dans Fleury-Est et Ouest. Le sentiment d'indépendance, la flexibilité et la possibilité de déplacement de plusieurs personnes sur de longues distances (estimées à plus de 25 km du domicile) et même en dehors de la ville, sont les raisons évoquées les plus dominantes. Toutefois, un nombre non négligeable de répondant.e.s a émis des commentaires négatifs à l'idée d'utiliser une automobile. Les répondant.e.s ont en outre mentionné le problème de stationnement, de congestion dans le trafic et le niveau élevé de pollution certains types d'automobile.

Concernant les motos et scooters — Les commentaires sont partagés en ce qui concerne l'usage des motos et des scooters. D'une part, les utilisateurs qui sont favorables à leur usage en évoquant leur flexibilité, leur plus grande économie, leur rapidité pour les déplacements divers et surtout leur faible empreinte carbone perçue. D'autre part, il y a ceux qui se sentent moins en sécurité à l'idée d'utiliser ces moyens de transport qui selon eux sont à la fois bruyants et dangereux.

Concernant le transport actif — De nombreux répondant.e.s disent adorer faire du vélo ou marcher durant les plus belles saisons de l'année, sauf en été quand il fait trop chaud, ou en hiver à cause du froid et de la neige. Cela demande que les pistes cyclables et les trottoirs soient fréquemment déblayés. En effet, cela leur procure une activité physique qu'ils trouvent bonne pour leur santé, économique et écologique. Certains privilégient la marche pour les déplacements dans leur quartier respectif ou pour faire des courses à proximité de leur domicile (à moins de 30 min ou à environ 2 à 5 km). Par contre, plusieurs n'apprécient pas les transports actifs, en grande partie à cause de problèmes de santé, des travaux routiers et le sentiment d'insécurité dans la circulation.

Concernant les transports collectifs — Depuis la pandémie de Covid-19, de nombreux utilisateurs se sentent moins à l'aise de prendre les transports en commun (métro, autobus, etc.) de peur de s'exposer à des risques de contamination étant donné que ces moyens de transport sont souvent bondés. Malgré cela, nombreux sont ceux qui les trouvent plus flexibles, pratiques pour les longues distances (estimées à plus de 25 km du lieu de résidence), qu'ils n'ont aucun problème de stationnement et qu'ils sont à la fois économiques et écologiques. Les répondant.e.s les utilisent majoritairement pour se rendre à leur travail ou au centre-ville parce qu'ils les trouvent plus pratiques. Toutefois, certains déplorent le manque de service est-ouest, plus précisément d'une ligne d'autobus entre Fleury Ouest et Fleury Ouest, le trajet étant impossible sans transfert.

Figure 25 — Tendances de l'appréciation des modes selon que l'on est usager ou non du mode de transport¹⁴



Lorsqu'on isole les réponses des usagers et des non usagers, on remarque sans surprise que les usagers se montrent plus satisfaits de leur mode de transport.

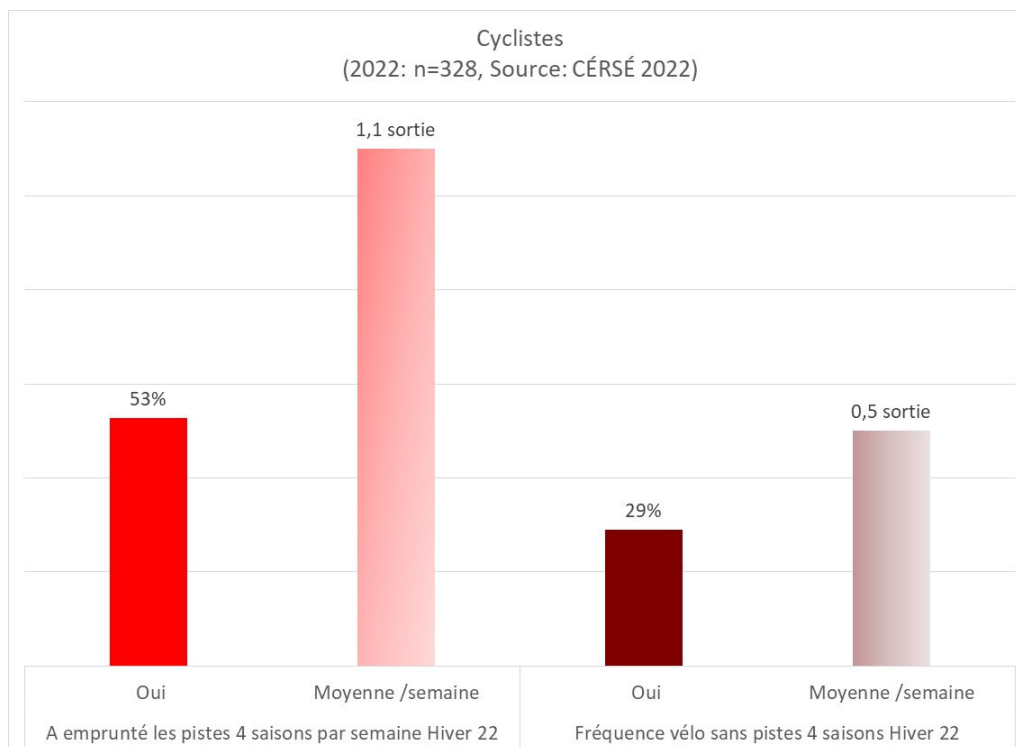
Plus spécifiquement, les modes de transport qui sont les moins appréciés par l'ensemble des répondants sont ceux qui le sont le plus par les usagers : en effet, 100 % des usagers de la moto, 99 % des usagers du vélopartage et 86 % des usagers de l'autopartage disent apprécier ces modes de transport.

À l'inverse, les non usagers de la moto et de l'auto sont peu nombreux à apprécier ces deux modes (respectivement 31 % et 29 %).

¹⁴ Pour être considéré « usager », il faut que la personne ait utilisé ce mode de transport, que ce soit comme activité principale, de loisir ou pour le magasinage courant. Voir encadré en page 11.

3.8. Utilisation des pistes 4 saisons

Figure 26 — Utilisation des pistes 4 saisons par les cyclistes



** Réponses aux questions : Au cours de l'hiver 2022 (entre décembre 2021 et mars 2022), à quelle fréquence avez-vous emprunté les pistes 4 saisons (Réseau Express Vélo (rue Berri et Lajeunesse), rue Sauriol, rue Prieur) de l'arrondissement ? » et « S'il n'y avait pas eu ces pistes 4 saisons, à quelle fréquence auriez-vous fait du vélo au cours de l'hiver 2022 (entre décembre 2021 et mars 2022)? »*

- Sur une base « cycliste »¹⁵, pas moins de 53 % ont utilisé les pistes 4 saisons (REV, rue Sauriol, rue Prieur) au cours de l'hiver 2022. Ils ont fait en moyenne 1,1 sortie par semaine ;
- Sans ces pistes, seulement 29 % auraient fait du vélo hivernal, à raison de 0,5 sortie hebdomadairement ;
- On peut donc conclure que les pistes 4 saisons ont contribué à pratiquement doubler le nombre de cyclistes hivernaux. Et quand on tient compte à la fois de l'incidence et du nombre de sorties, les répondants ont réalisé quatre fois plus de sorties à vélo grâce aux pistes 4 saisons.

¹⁵ Pour être considéré «cycliste», il faut que la personne ait utilisé ce mode de transport, que ce soit comme activité principale, de loisir ou pour le magasinage courant.

4. PERCEPTIONS DES CITOYENS SUR LES OPTIONS DE DÉPLACEMENT DISPONIBLES DANS LA ZONE DU PROJET

4.1. Synthèse des perceptions des citoyens sur les options de déplacement

Concernant l'ensemble des répondants

La majorité des répondants se dit « très » ou « assez » satisfaite des pistes cyclables (83 %) et des stations BIXI (75 %). Les bornes de recharge satisfont toutefois une minorité (40 %).

À l'échelle du territoire du projet Mobilité de quartier, les répondants affirment que **les modes actifs (marche, vélo personnel, vélopartage) et le transport en commun devraient être encouragés « fortement » ou « complètement »** dans des proportions très élevées (de 71 % à 83 %), comparativement à seulement 10 % pour l'automobile privée et 14 % pour la moto ou le scooter.

Concernant les usagers des différents modes

Les usagers d'un mode sont en général davantage en faveur de son encouragement, mais même les usagers de l'automobile considèrent majoritairement qu'elle devrait être peu ou pas du tout encouragée sur le territoire du projet.

Comparativement à 2021...

On est légèrement moins nombreux qu'en 2021 à vouloir encourager la marche, le vélopartage et l'autopartage.

Concernant les différents voisinages

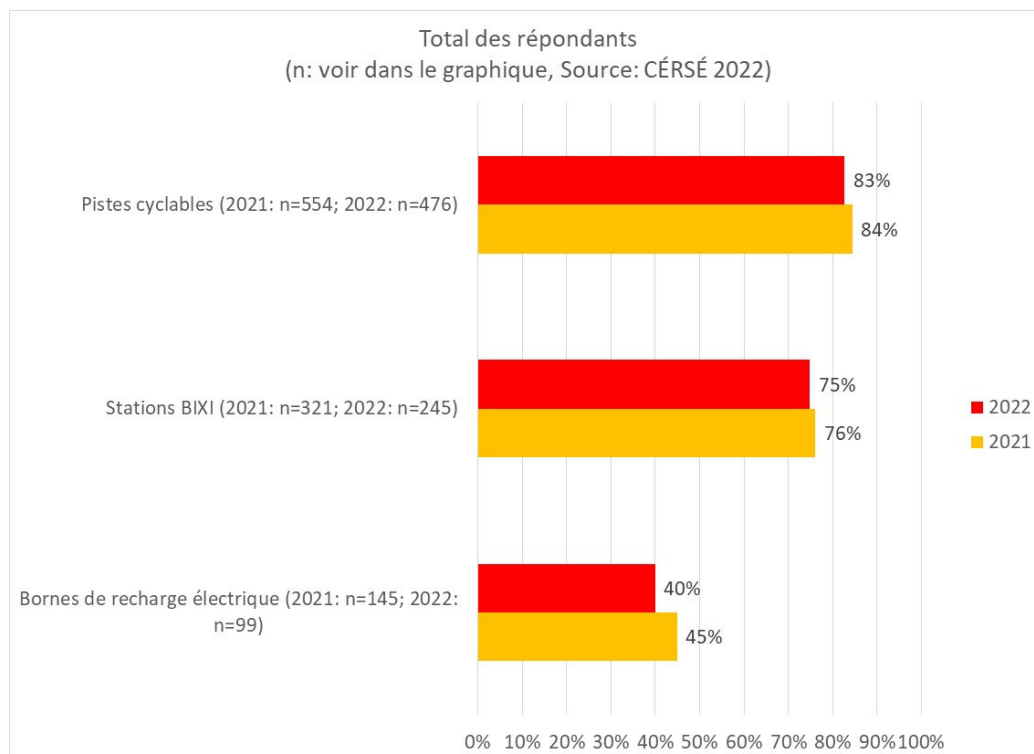
Les résidents de Youville et de Fleury Est se montrent plus satisfaits de la localisation des stations BIXI que ceux de Fleury Ouest.

On considère qu'il faudrait **encourager davantage l'autopartage dans Fleury Ouest** et la moto ou le scooter dans Youville.

4.2. Satisfaction à l'égard de la localisation de différents éléments liés au transport sur le territoire

Figure 27 — Satisfaction des équipements ou des infrastructures de transport

Précisions — Les résultats présentés correspondent à la somme des modalités « Assez satisfait. e » et « Très satisfait. e ».



** Réponses à la question « De façon générale, dans quelle mesure êtes-vous satisfait. e de la localisation des éléments suivants sur ce territoire ? »*

La majorité des répondants se dit « très » ou « assez » satisfaite des pistes cyclables (83 %) et des stations BIXI (75 %) ;

Les bornes de recharge satisfont toutefois une minorité (40 %).

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

Aucune différence significative n'est observée.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

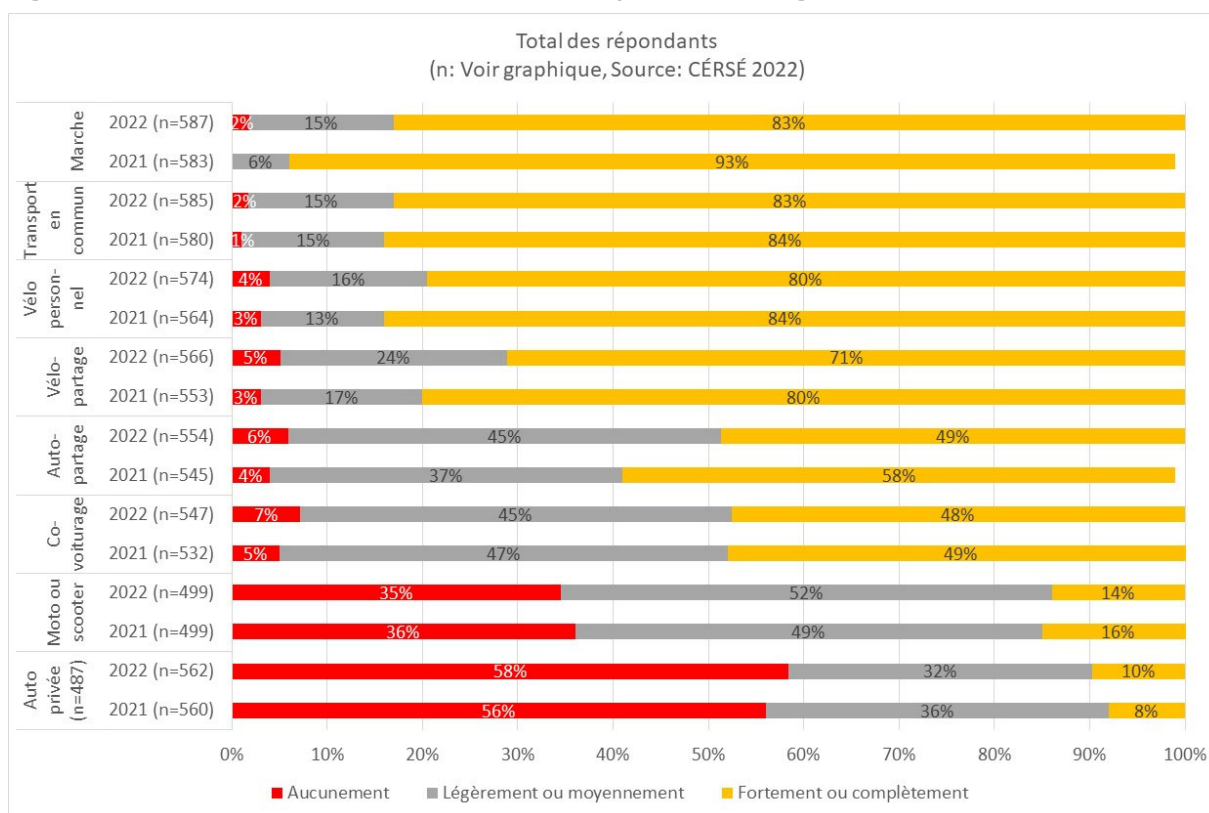
Les résidents de Youville (83 %) et de Fleury Est (82 %) se montrent plus satisfaits de la localisation des stations BIXI que ceux de Fleury Ouest (57 %) ¹⁶.

TENDANCES SELON QUE L'ON EST USAGER OU NON DU MODE DE TRANSPORT (RÉSULTATS NON ILLUSTRÉS) ¹⁷

Les usagers du vélo affirment être satisfaits de l'emplacement des pistes cyclables dans une proportion de 86 %.

4.3 Avis sur les différents modes de transport à encourager

Figure 28 — Avis sur les différents modes de transport à encourager



¹⁶ Rappelons que le voisinage Youville se situe entre les stations Sauvé et Crémazie et est donc beaucoup mieux desservi par BIXI que le voisinage Fleury Ouest.

¹⁷ Pour être considéré « usager », il faut que la personne ait utilisé ce mode de transport, que ce soit comme activité principale, de loisir ou pour le magasinage courant, voir encadré en page 11.

** Réponses à la question « Selon vous, dans quelle mesure devrait-on encourager les modes de transport suivants dans ce territoire? »*

Quatre modes de transport sont particulièrement identifiés comme devant être encouragés puisqu'ils recueillent 71 % ou plus de mentions « Fortement » et « Complètement » :

- **Marche** : 83 % de mentions « Fortement » et « Complètement » ;
- **Transport commun** : 83 % ;
- **Vélo personnel** : 80 % ;
- **Vélopartage** : 71 % .

Environ un répondant sur deux identifie l'autopartage et le covoiturage comme devant être des modes à encourager :

- **Autopartage** : 49 % ;
- **Covoiturage** : 48 % .

Enfin, très peu de répondants identifient la moto ou le scooter et l'automobile privée comme devant être encouragés:

- **Moto ou scooter** : 14 % ;
- **Automobile privée** : 10 %.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

On était plus nombreux en 2021 à vouloir encourager les trois modes de transport suivants :

- **Marche** : 83 % en 2022 vs 93 % en 2021 ;
- **Vélopartage** : 71 % en 2022 vs 80 % en 2021 ;
- **Autopartage** : 49 % en 2022 vs 58 % en 2021.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

On considère qu'il faudrait encourager davantage...

- **l'autopartage** dans Fleury Ouest (58 %) que dans Youville (40 %) ;
- **la moto ou le scooter** dans Youville (20 %) que dans Fleury Est (10 %) et dans Fleury Ouest (10 %).

COMMENTAIRES DES RÉPONDANTS

Les répondants étaient invités à proposer des idées de projets qui pourraient améliorer l'offre de transport dans une boîte de texte. Une synthèse est présentée ici.

De nombreuses propositions ont été faites par les répondant.e.s pour améliorer l'offre de transport. Parmi elles se trouvent une augmentation du nombre de bornes électriques, une multiplication des passages piétonniers sur la rue Fleury ainsi qu'un prolongement de la piste cyclable sur Sauriol Est jusqu'au parc des Hirondelles (boulevard Saint-Michel). Aussi, certains proposent l'élargissement des trottoirs et l'installation de traverses piétonnes surélevées. D'autres préconisent l'amélioration des connexions entre les pistes cyclables et l'ajout de stations Bixi dans les secteurs où il n'y en a pas encore (Laval, Parc-Extension, Mont-Royal). Sur LocoMotion, certains ont proposé l'augmentation du montant d'argent reçu lorsqu'on prête sa voiture.

5. PERCEPTION DES CITOYENS SUR LES MESURES MISES EN PLACE PAR L'ARRONDISSEMENT

5.1. Synthèse de la perception des citoyens sur les mesures

Concernant l'ensemble des répondants

- Les **mesures les plus connues** par les répondants à l'échelle de leur voisinage sont l'ajout et la bonification de **pistes cyclables structurantes et protégées quatre saisons** (90 %), la mise en place de **mesures d'apaisement de la circulation autour des écoles** (84 %), la **réduction des vitesses maximales** sur les rues (82 %), l'ajout et la bonification de **pistes cyclables structurantes** telles que Sauriol et Prieur (81 %), le développement des **services de vélopartage** (74 %), l'ajout d'un **sens unique** dans certaines rues afin de les sécuriser (65 %) et le développement des **services d'autopartage et de véhicules en libre-service** (62 %).
- Les **mesures les plus appréciées** sont la mise en place de mesures **d'apaisement de la circulation aux abords des écoles** (8,3/10), l'ajout et bonification de **pistes cyclables structurantes** (8,1/10) et l'ajout et bonification de **pistes cyclables structurantes et protégées quatre saisons** (8,0/10). Une seule mesure n'obtient pas la note de passage, à savoir la réduction du nombre de places de stationnement (5,0/10).
- Toutes les mesures, sauf la réduction du nombre de places de stationnement, sont jugées « utiles pour **augmenter la qualité de vie** » par 68 % des répondants et plus. Concernant la réduction des places de stationnement, c'est seulement 41 % qui jugent positivement cette mesure.
- Environ **un répondant sur trois a roulé plusieurs fois par semaine ou tous les jours sur des pistes cyclables structurantes** et protégées quatre saisons (REV) ou sur des pistes cyclables structurantes (Sauriol et Prieur). Une personne sur vingt a eu recours selon la même fréquence aux services de vélopartage, 3 % aux services d'autopartage et 2 % aux bornes de recharge et.
- **Plus de la moitié des répondants (55 %) ont entendu parler du projet LocoMotion sans y participer**, alors que 12 % participent au projet. Près du tiers des répondants se disent très (6 %) ou assez (25 %) intéressés à y participer. Si on additionne les 12 % qui participent déjà, le potentiel de participation est donc de 43 %.
- **Plus des deux tiers des répondants considèrent qu'il est « important » de limiter l'autosolo à l'échelle de leur voisinage.**

Concernant les usagers des différents modes

- Les trois quarts des usagers du vélo personnel et du transport en commun jugent le projet de **LocoMotion pertinent pour limiter l'autosolo**, alors que deux tiers des automobilistes partagent ce point de vue.
- Un peu plus de la moitié des cyclistes ont roulé sur des pistes cyclables structurantes et protégées quatre-saisons (REV) et sur les pistes cyclables structurantes (Sauriol et Prieur) plusieurs fois par semaine ou tous les jours. La moitié des usagers du service de vélopartage (tel que Bixi) et près du quart des adeptes des services d'autopartage (tel que Communauto) y ont eu recours à la même fréquence.

Comparativement à 2021

- On est significativement **plus nombreux qu'en 2021 à connaître la majorité des mesures mises en place par l'Arrondissement** et on a eu **significativement plus recours à quatre des cinq mesures présentées** (pistes cyclables, autopartage, bornes de recharge).

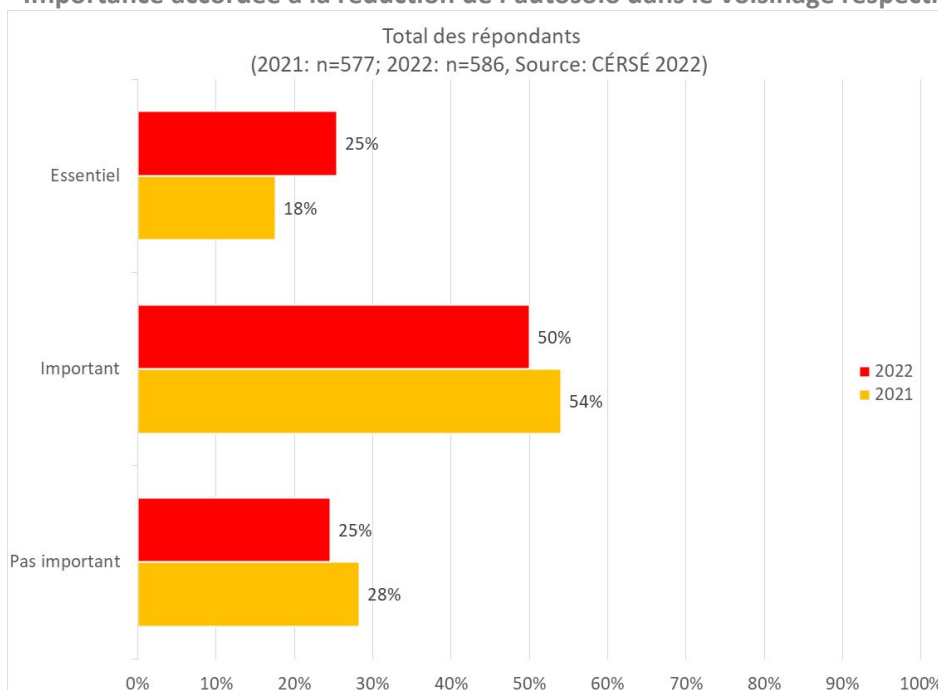
Concernant les différents voisinages

- On a été plus nombreux à utiliser les pistes cyclables structurantes et protégées quatre saisons (REV) dans Youville que dans Fleury Ouest. À l'inverse, les résidents de Fleury Est et de Fleury Ouest ont été plus nombreux à avoir emprunté les pistes cyclables comme Sauriol et Prieur que ceux de Youville.

5.2. Appréciation et connaissance du principe général de la réduction de l'autosolo

A. Limitation de l'autosolo (échelle du voisinage)

Figure 29 — Importance accordée à la réduction de l'autosolo dans le voisinage respectif



* Réponses à la question « Dans quelle mesure est-ce important de limiter l'autosolo dans votre voisinage ? Précisions — Les résultats sont présentés avec une échelle en 3 points (Pas important/Important/Essentiel). Pour ce faire, nous avons regroupé les modalités « Pas du tout important » et « Peu important » pour en faire une modalité « Pas important » et les modalités « Assez important » et « Très important » pour en faire une modalité « Important ». Nous avons laissé la modalité « Essentiel » telle quelle.

Une personne sur quatre (25 %) juge essentiel de limiter l'autosolo dans son voisinage, alors que 50 % estiment qu'il est important. Le quart (25 %) affirme plutôt qu'il n'est pas important de limiter l'autosolo.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

On est plus nombreux à juger essentiel de limiter l'autosolo qu'en 2021 (25 % en 2022 vs 18 % en 2021).

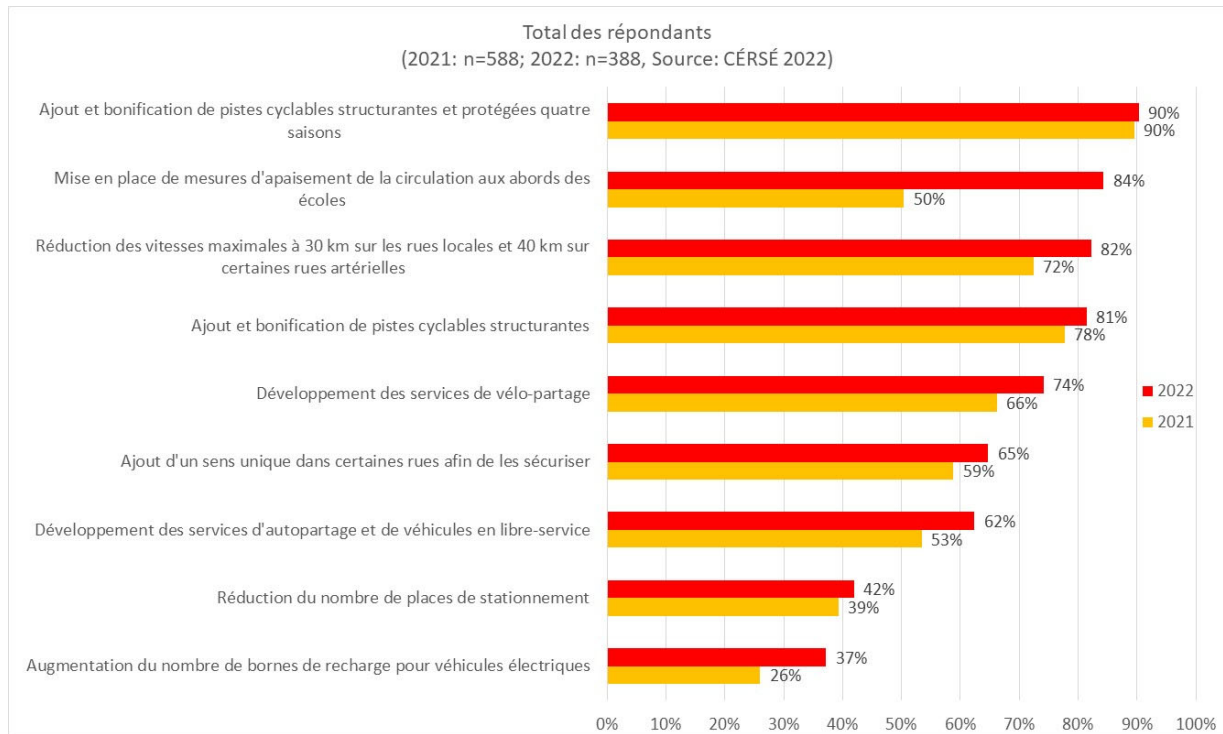
TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Enfin, les résidents de Fleury Est (34 %) sont plus nombreux à juger essentiel de limiter l'autosolo que ceux de Youville (20 %).

5.3. Connaissance, appréciation et utilisation des mesures mises en place

A. Connaissance des mesures

Figure 30 — Connaissance des différentes mesures incitatives mises en place



* Réponses à la question « Quelles mesures municipales parmi les suivantes connaissez-vous ? » (Plusieurs mentions possibles)

Sept mesures sont connues par six répondants sur dix ou plus, à savoir l'ajout et la bonification de pistes cyclables structurantes et protégées quatre saisons (90 %), la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation autour des écoles (84 %), la réduction des vitesses maximales sur les rues (82 %), l'ajout et la bonification de pistes cyclables structurantes telles que Sauriol et Prieur (81 %), le développement des services de vélopartage (74 %), l'ajout d'un sens unique dans certaines rues afin de les sécuriser (65 %) et le développement des services d'autopartage et de véhicules en libre-service (62 %).

À l'autre bout du spectre, deux mesures sont connues par moins de la moitié des répondants, soit la réduction du nombre de places de stationnement (42 %) et l'augmentation du nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques (37 %).

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

De façon générale, on est plus nombreux à mentionner chacune des mesures qu'en 2021.

Voici les différences significatives sur le plan statistique :

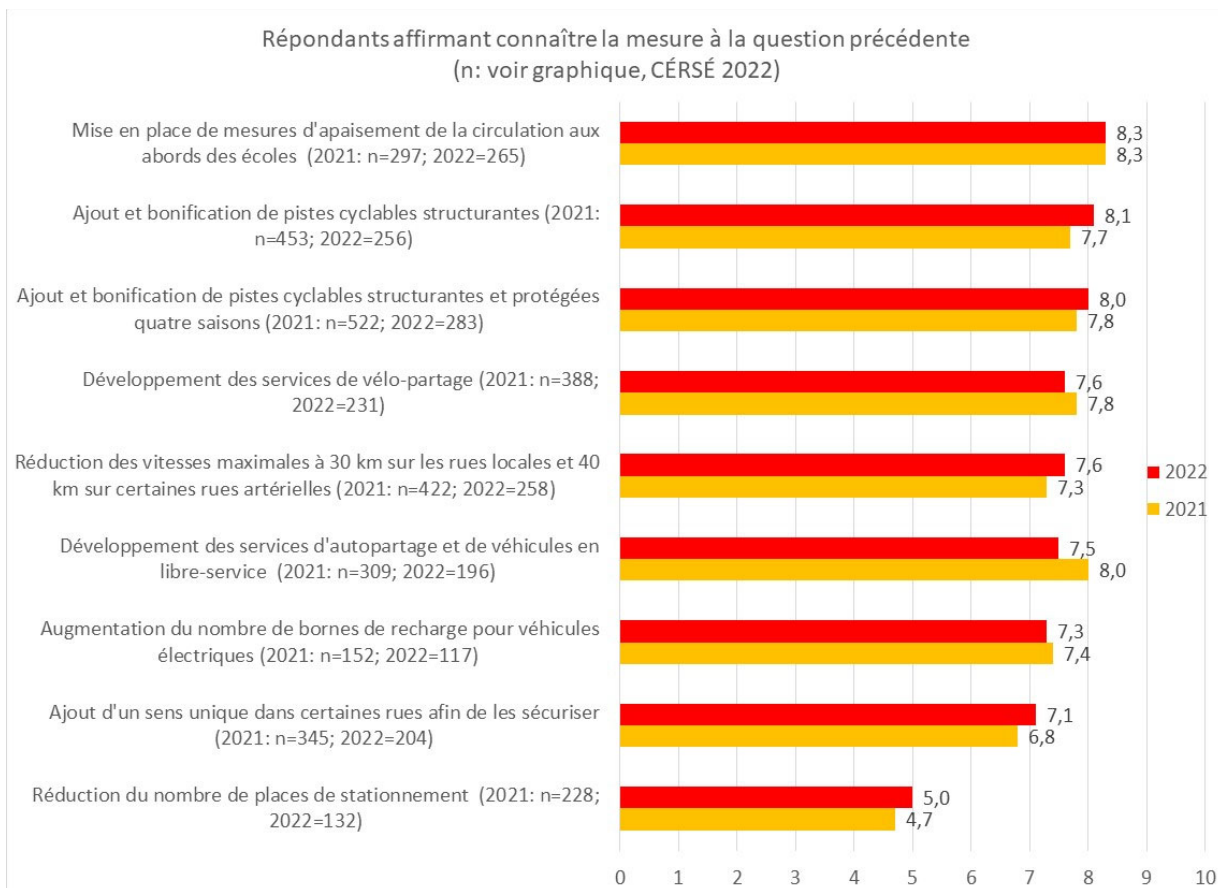
- mise en place de mesures d'apaisement de la circulation autour des écoles : 84 % en 2022 vs 50 % en 2021 ;
- réduction des vitesses maximales sur les rues : 82 % en 2022 vs 72 % en 2021 ;
- développement des services de vélopartage : 74 % en 2022 vs 66 % en 2021 ;
- développement des services d'autopartage et de véhicules en libre-service : 62 % en 2022 vs 53 % en 2021 ;
- augmentation du nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques : 37 % en 2022 vs 26 % en 2021.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

- Les résidents de Youville (96 %) connaissent plus la mesure « ajout et bonification de pistes cyclables structurantes et protégées quatre saisons » que ceux de Fleury Est (86 %) et dans Fleury Ouest (85 %). Le fait que le REV soit situé sur le territoire de Youville explique fort probablement ce résultat ;
- À l'inverse, les résidents de Fleury Est (91 %) et de Fleury Ouest (88 %) connaissent plus la mesure « ajout et bonification de pistes cyclables structurantes (Sauriol, Prieur) » que dans Youville (73 %) ;
- Enfin, les résidents de Youville sont plus nombreux à connaître la mesure « réduction du nombre de places de stationnement » (49 %) que ceux de Fleury Ouest (30 %).

B. Appréciation des mesures à l'échelle des voisinages des répondants

Figure 31 — Appréciation des différentes mesures incitatives mises en place



* Réponses à la question « À quel point appréciez-vous les mesures incitatives précédemment identifiées ? »
Précision – La question était présentée sous la forme d'une échelle de 0 à 10, où 0 signifie « n'apprécie pas du tout » et 10 « apprécie tout à fait »

Dans l'ensemble, trois mesures se voient octroyer des notes supérieures ou égales à 8/10, ce qui constitue un « bon » résultat :

- Mise en place de mesures d'apaisement de la circulation aux abords des écoles (8,3/10) ;
- Ajout et bonification de pistes cyclables structurantes (8,1/10) ;
- Ajout et bonification de pistes cyclables structurantes et protégées quatre saisons (8,0/10).

Par ailleurs, cinq mesures se voient octroyer des notes que l'on pourrait juger « moyennes », se situant entre 7,1/10 et 7,6/10 :

- Développement des services de vélopartage (7,6/10) ;
- Réduction des vitesses maximales sur les rues (7,6/10) ;
- Développement des services d'autopartage et de véhicules en libre-service (7,5/10) ;
- Augmentation du nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques (7,3/10) ;
- Ajout d'un sens unique dans certaines rues (7,1/10).

Une dernière mesure n'obtient pas la note de passage, à savoir la réduction du nombre de places de stationnement (5,0/10).

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX DES RÉPONDANTS

Les répondants étaient invités à justifier leur réponse dans une boîte de texte, une synthèse des réponses est présentée ici¹⁸.

Concernant le transport actif - Les réponses qui concernent les transports actifs (marche, vélo, vélopartage, etc.) sont plutôt polarisées. D'un côté, on peut lire des commentaires en faveur des nouveaux aménagements cyclables comme le Réseau express vélo (REV) et la croissance de la place accordée à ces modes de transport. Les utilisateurs ont tendance à noter qu'ils se sentent plus en sécurité. De l'autre côté, on critique, parfois vigoureusement, la quantité de pistes cyclables ainsi que des utilisateurs du vélo comme tels. Nombreux sont ceux qui expriment que la bicyclette a une place trop importante dans la rue, surtout sur les voies collectrices ou les plus grandes artères. Les effets négatifs recensés vont des difficultés accrues à circuler (réduction du débit de la circulation et davantage de prudence est nécessaire) et des places de stationnement qui se font plus rares. Les marcheurs quant à eux souhaitent des traverses piétonnières plus durables, plus visibles et plus sécuritaires.

Concernant l'automobile - Il y a très peu de commentaires positifs à l'égard du thème de l'automobile. Il est aussi difficile d'isoler ces réponses des autres thèmes puisque les entrées font souvent référence aux autres utilisateurs de la route ou aux mesures d'apaisement. Un grand nombre de répondants semblent irrités par les mesures d'apaisement mises en place dans les dernières années, comme la réduction de la vitesse sur des axes comme Christophe-Colomb. Le partage de la route apparaît comme un problème aux yeux de beaucoup d'automobilistes qui se plaignent des maux mentionnés précédemment sous « Transports actifs ». Sommairement, plusieurs désirent que l'on redonne davantage de place à l'auto. D'autres soulignent que la limite de vitesse est peu respectée là où on exige

¹⁸ Mise en garde concernant les commentaires : l'analyse des réponses a révélé une surreprésentation des commentaires négatifs. Il ne faut pas en comprendre qu'une majorité des répondants sont mécontents, mais que ce sont les répondants mécontents qui s'expriment davantage.

une circulation plus lente. Quelques commentaires touchant à l'autopartage font appel à une présence plus développée des services tels que Communauto.

Concernant le stationnement - Les demandes ou les commentaires de cette catégorie visent plus fréquemment la disponibilité insuffisante des espaces de stationnement. Beaucoup font le lien avec l'apparition de nouvelles pistes cyclables et certains remarquent que la situation peut nuire aux personnes à mobilité réduite qui doivent s'arrêter plus loin qu'elles l'auraient désiré. Alternativement, d'autres soulèvent que l'espace dédié au stationnement des automobiles devrait réduire pour faire place à des solutions de mobilités alternatives. Il faut toutefois souligner que globalement, peu de personnes se sont exprimées sur ce sujet.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

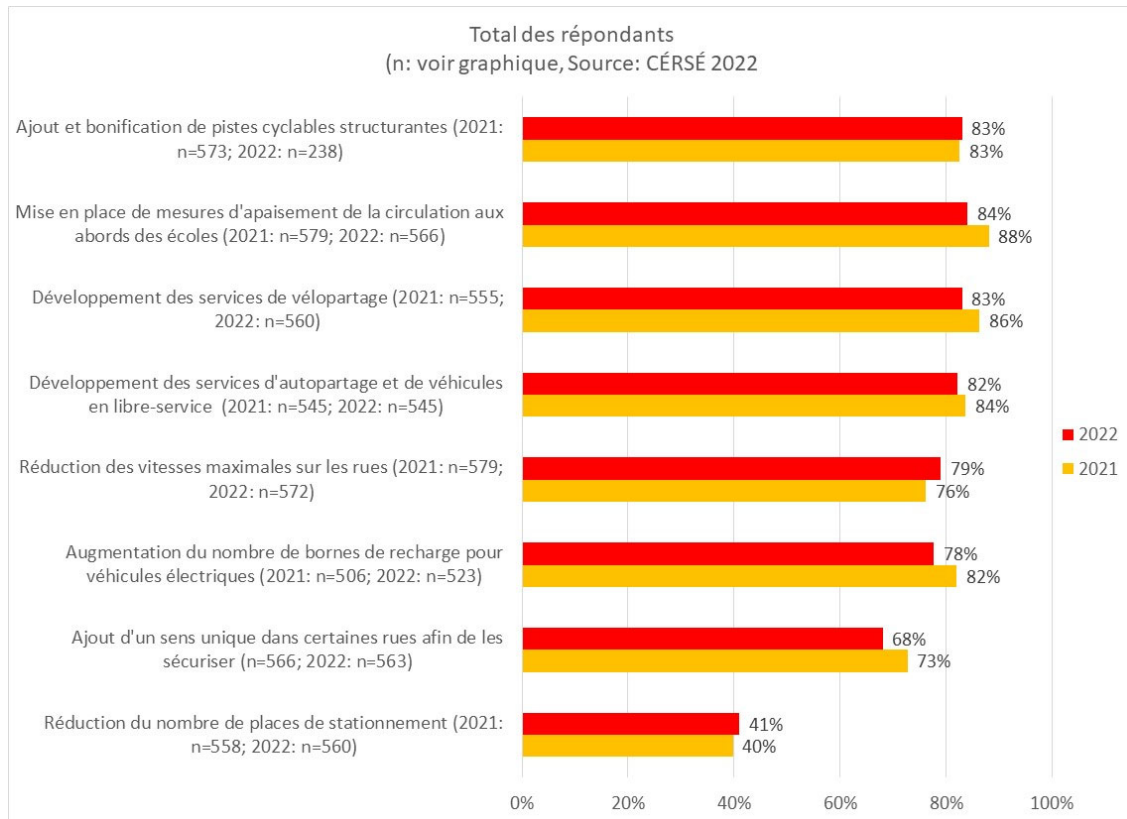
Le développement des services d'autopartage et de véhicules en libre-service était mieux noté en 2021 (8,0/10) qu'en 2022 (7,5/10).

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Aucune tendance significative n'est observée.

C. Perception de l'utilité des mesures pour améliorer la qualité de vie

Figure 32 — Évaluation du degré d'utilité des mesures incitatives pour augmenter la qualité de vie sur le territoire



** Réponses à la question « De façon générale, quel est selon vous le degré d'utilité des mesures incitatives suivantes pour augmenter la qualité de vie dans ce territoire ? »*

Précisions — Le graphique présente les réponses cumulées « Assez utile » et « Très utile ».

En ce qui concerne la perception de l'utilité des mesures pour augmenter la qualité de vie, quatre de ces mesures sont jugées utiles par 79 % ou plus des répondants :

- Mise en place de mesures d'apaisement de la circulation aux abords des écoles (84 %) ;
- Ajout et bonification de pistes cyclables structurantes (83 %) ;
- Développement des services de vélopartage (83 %) ;
- Développement des services d'autopartage et de véhicules en libre-service (82 %).

Trois autres mesures sont jugées utiles pour augmenter la qualité de vie par respectivement 79 %, 78 % et 68 % des répondants :

- Réduction des vitesses maximales sur les rues (79 %).

- Augmentation du nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques (78 %) ;
- Ajout d'un sens unique dans certaines rues afin de les sécuriser (68 %).

Enfin, seulement 41 % trouvent utile de réduire le nombre de places de stationnement pour augmenter la qualité de vie.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

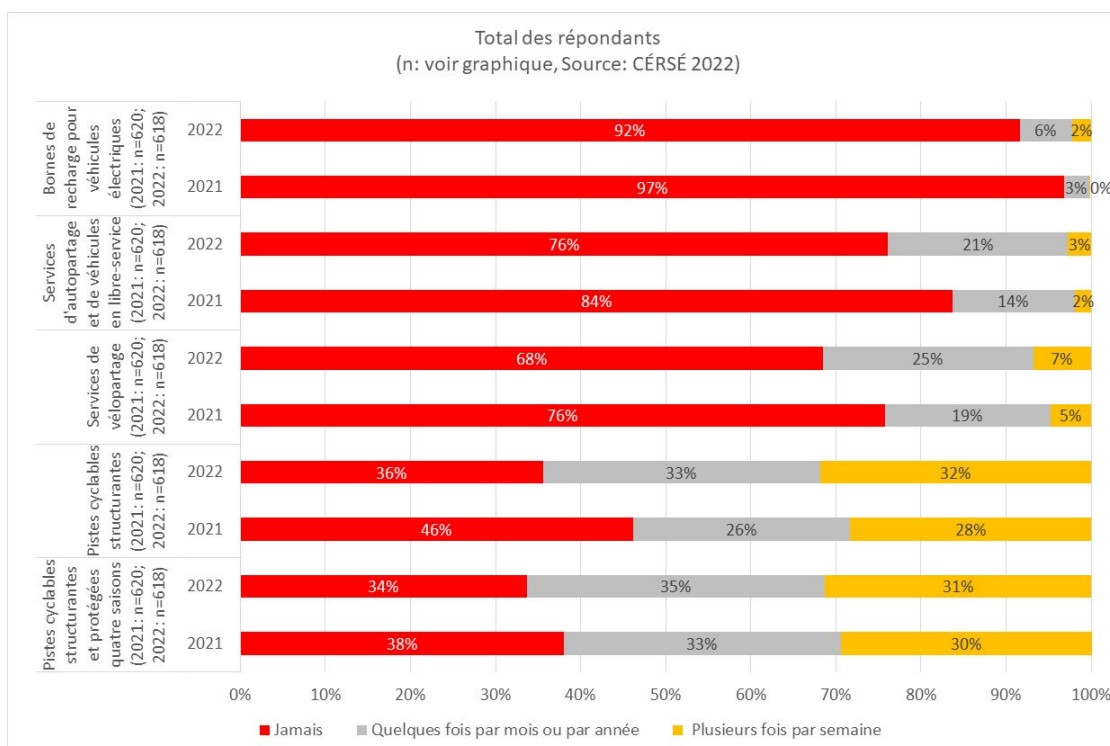
Aucune tendance significative n'est observée.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Aucune tendance significative n'est observée.

D. Utilisation de diverses mesures municipales

Figure 33 — Fréquence d'utilisation des mesures incitatives mises en place



* Réponses à la question « À quelle fréquence utilisez-vous/avez-vous recours à ces mesures ? »

Précisions — Les résultats sont présentés avec une échelle en 3 points (Jamais/Quelques fois par mois ou par année/Plusieurs fois par semaine ou tous les jours). Pour ce faire, nous avons regroupé les modalités « Quelques fois par mois » et « Quelques fois par année » et les modalités « À tous les jours » et « Quelques fois par semaine ».

PARMI L'ENSEMBLE DES RÉPONDANTS (y compris ceux qui ne sont pas usagers du mode de transport)...

- Plus de deux répondants sur trois ont roulé sur des pistes cyclables structurantes et protégées quatre saisons (REV) plusieurs fois par semaine ou tous les jours (31 %) ou quelques fois par mois ou par année (35 %) ;
- une même proportion a eu recours aux pistes cyclables structurantes (Sauriol et Prieur) plusieurs fois par semaine ou tous les jours (32 %) ou quelques fois par mois ou par année (33 %) ;
- en ce qui a trait aux services de vélopartage (tel que Bixi), un répondant sur trois y a eu recours, à raison de 7 % plusieurs fois par semaine ou tous les jours et 25 % quelques fois ;
- les services d'autopartage (tel que Communauto) ont été utilisés par un répondant sur quatre, à raison de 3 % plusieurs fois par semaine et 21 % quelques fois ;
- enfin, 3 % des répondants ont eu recours quelques fois aux bornes de recharge.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

Les répondants ont eu recours aux quatre mesures significativement plus qu'en 2021 (au moins quelques fois par année):

- Pistes cyclables structurantes (Sauriol et Prieur) : 64 % en 2022 vs 54 % en 2021 ;
- Services de vélopartage (tel que Bixi) : 32 % en 2022 vs 24 % en 2021 ;
- Services d'autopartage (tel que Communauto) : 24 % en 2022 vs 16 % en 2021 ;
- Bornes de recharge : 8 % en 2022 vs 3 % en 2021.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE¹⁹

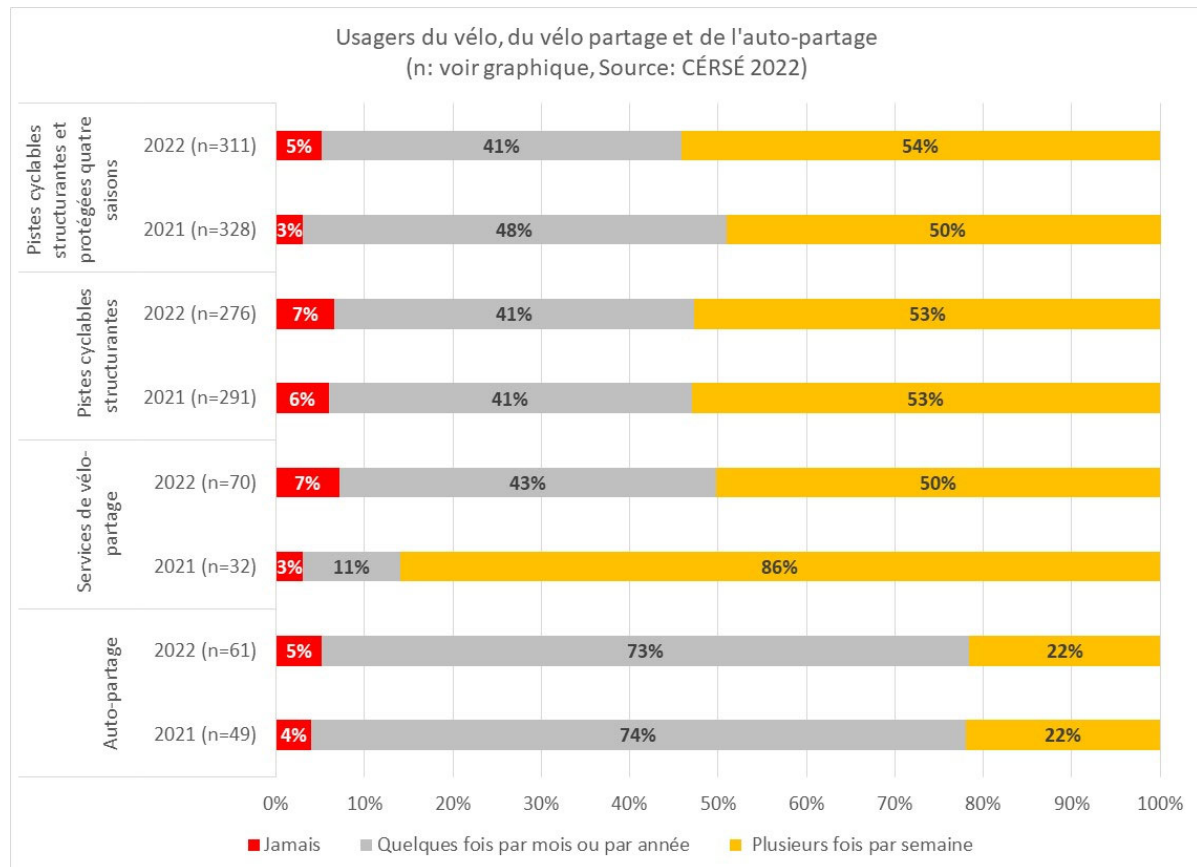
On a été plus nombreux à avoir utilisé les pistes cyclables structurantes et protégées quatre saisons (REV) dans Youville (71 %) que dans Fleury Ouest (61 %). Il convient de mentionner que Fleury Ouest est le voisinage le plus éloigné du REV.

Les résidents de de Fleury Est (71 %) et de de Fleury Ouest (69 %) sont plus nombreux à avoir emprunté les pistes cyclables comme Prieur et Sauriol que ceux de Youville (57 %).

¹⁹ Pour les fins de comparaison entre voisinages, nous avons regroupé les variables selon deux modalités : Utilisé/pas utilisé.

RÉPONSES DES USAGERS DU MODE DE TRANSPORT

Figure 34 — Fréquence d'utilisation des mesures incitatives mises en place selon ses usagers



* Réponses à la question « À quelle fréquence utilisez-vous/avez-vous recours à ces mesures ? »

Le portrait est bien différent parmi les usagers²⁰...

- la presque totalité des cyclistes ont roulé sur des pistes cyclables structurantes et protégées quatre saisons (REV) plusieurs fois par semaine ou tous les jours (50 %) ou quelques fois par mois ou par année (48 %) ;

²⁰ Pour être considéré « usager », il faut que la personne ait utilisé ce mode de transport, que ce soit comme activité principale, de loisir ou pour le magasinage courant, voir encadré en page 11. Il faut interpréter les résultats sur le vélopartage et l'autopartage avec extrême prudence étant donné le faible nombre d'usagers pour ces deux modes.

Les résultats ne sont pas présentés pour les bornes de recharge étant donné que les répondants n'ont pas été interrogés à savoir s'ils possédaient ou non une auto branchable.

- les pistes cyclables structurantes (Sauriol et Prieur) ont été aussi populaires, alors qu'un peu plus de la moitié des cyclistes les ont foulées plusieurs fois par semaine (53 %) et le quart (41 %) quelques fois par mois ou par année ;
- parmi les 70 usagers du service de vélopartage (tel que Bixi), 50 % les ont utilisés plusieurs fois par semaine ou tous les jours et 43 % quelques fois ;
- parmi les 61 adeptes des services d'autopartage (tel que Communauto), 22 % y ont eu recours plusieurs fois par semaine et 73 % quelques fois.

COMMENTAIRES DES RÉPONDANTS

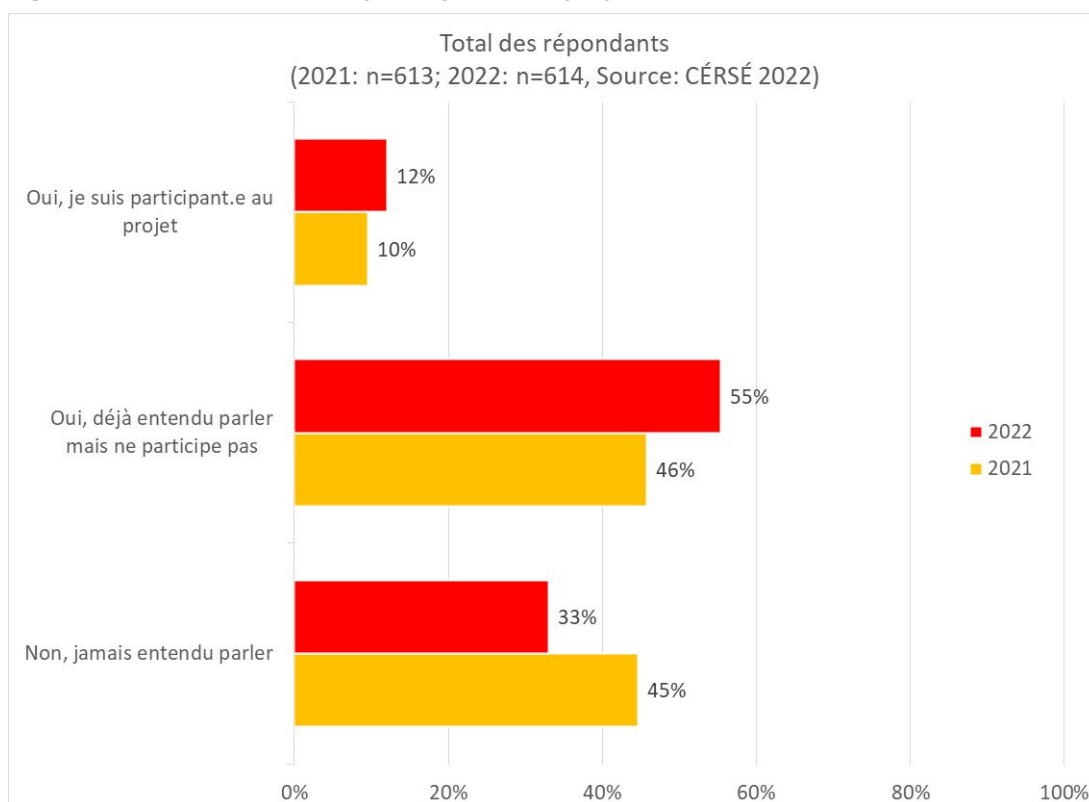
Dans une boîte de texte, les répondants étaient invités à proposer des idées d'actions ou de mesures incitatives (autres que celles mises de l'avant) qui pourraient permettre de limiter l'autosolo. Une synthèse est présentée ici.

Parmi les mesures proposées par les répondant.e.s, ressortent des subventions ou crédits pour les vélos électriques pour les personnes adultes ne possédant pas de voiture, l'application de la taxe carbone sur toutes les automobiles non électriques, faciliter l'accès à des services de location tels que Commuauto, Turo et Globecar. Certains suggèrent de rendre certaines rues plus accessibles aux piétons et aux cyclistes et de prévoir plus d'abris à vélo dans les écoles et à proximité des stations de métro. En outre, des répondant.e.s proposent de rendre les horaires de métro fiables et les tarifs moins chers pour les usagers. Toutefois, certains préconisent de réduire considérablement le nombre de places de stationnement et d'élargir le réseau du métro pour inclure Montréal-Nord et l'Ouest de l'île.

5.4. Notoriété, participation et intérêt du projet LocoMotion de Solon

A. Notoriété et participation au projet LocoMotion de Solon

Figure 35 — Connaissance et participation au projet LocoMotion de Solon



* Réponses à la question « Avez-vous déjà entendu parler et/ou participez-vous au projet LocoMotion de Solon ? »

Après description du projet²¹, plus de la moitié des répondants (55 %) ont entendu parler du projet LocoMotion sans y participer, alors que 12 % participent au projet.

Le tiers des personnes interrogées (33 %) admettent ne pas connaître le projet.

²¹ La description du projet pouvait se lire comme suit : «Toujours dans le cadre de Mobilité de quartier, l'arrondissement a facilité la mise en place du projet LocoMotion de Solon. Le projet vise à mettre à disposition gratuitement des remorques et des vélos, ainsi qu'à favoriser le prêt d'automobiles privées entre voisins, grâce à une plateforme en ligne. Il a aussi pour but de renforcer les communautés locales, par exemple par la rencontre entre les résidents.»

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

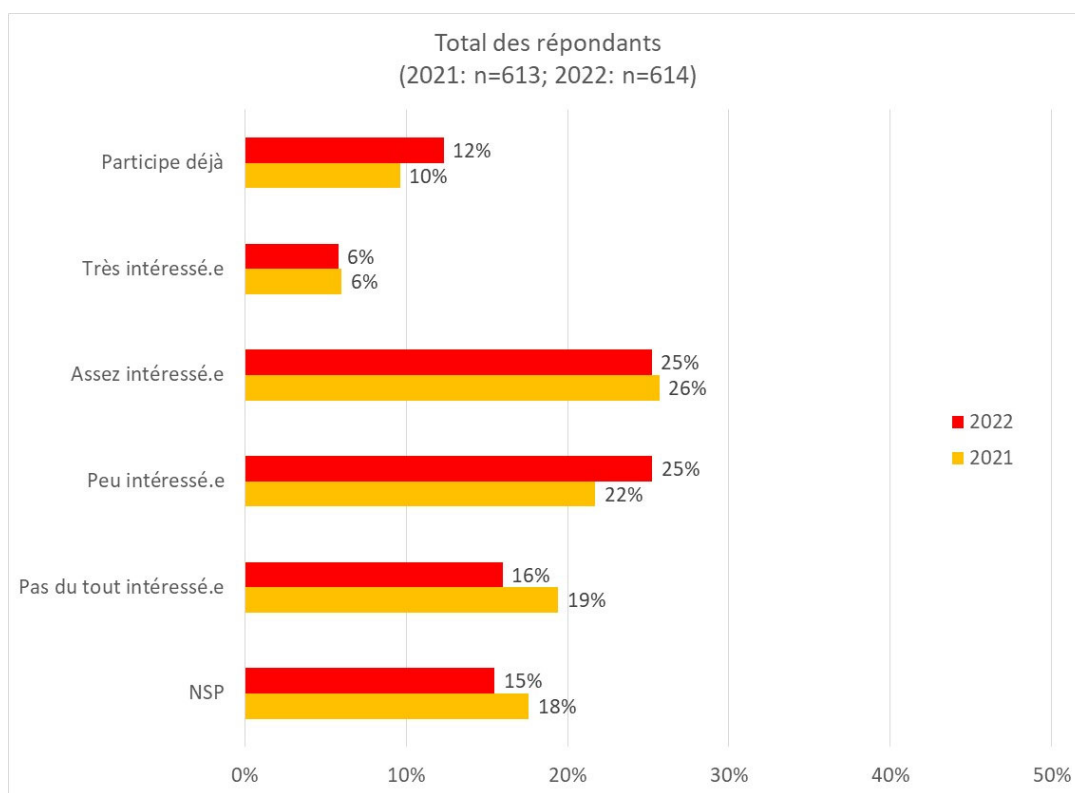
On retrouve significativement plus de répondants en 2022 (55 %) qui ont déjà entendu parler du projet LocoMotion qu'en 2021 (46 %).

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Aucune tendance significative n'est observée.

B. Intérêt à participer au projet LocoMotion de Solon

Figure 36 — Intérêt à participer au projet LocoMotion de Solon



* Réponses à la question « Dans quelle mesure seriez-vous intéressé.e à participer au projet LocoMotion de Solon tel que décrit précédemment ? »

En plus des 12 % qui participent déjà au programme, près du tiers des répondants se disent très (6 %) ou assez (25 %) intéressés à y participer. C'est donc près d'un répondant sur deux (43 %) qui participe ou se dit intéressé à participer au projet.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

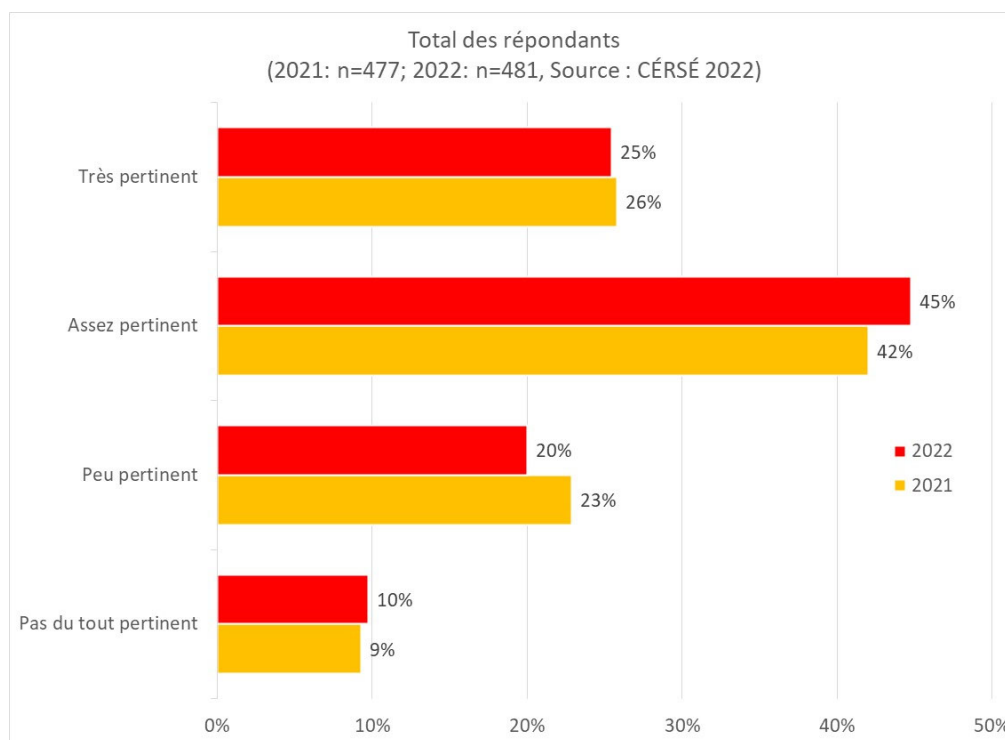
Aucune tendance significative n'est observée.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE²²

Aucune tendance significative n'est observée.

C. Perception de la pertinence de LocoMotion pour limiter l'autosolo

Figure 37 — Perception de la pertinence de LocoMotion pour limiter l'autosolo



* Réponses à la question « Selon vous, dans quelle mesure le projet LocoMotion est-il pertinent pour limiter l'autosolo dans votre voisinage ? »

Plus des deux tiers des répondants jugent très (25 %) ou assez (45 %) pertinent le projet LocoMotion pour limiter l'autosolo.

²² Pour les croisements par voisinage, nous avons regroupé la variable en deux modalités :

- Intéressé : regroupement des modalités « Très », « Assez » et « Participe déjà »
- Pas intéressé : regroupement des modalités « Peu », « Pas du tout » et « NSP »

RÉPONSES DES USAGERS DU MODE DE TRANSPORT

Les usagers du vélo personnel (79 %) et du transport en commun (75 %) sont significativement plus nombreux à juger le projet de LocoMotion pertinent pour limiter l'autosolo que les usagers de l'automobile privée (64 %).

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

Aucune tendance significative n'est observée.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Aucune tendance significative n'est observée.

COMMENTAIRES DES RÉPONDANTS

Dans une boîte de texte, les répondants étaient invités à expliquer leur réponse. Une synthèse est présentée ici.

Nombreux sont les commentaires encourageant l'initiative du projet LocoMotion. En effet, plusieurs répondants trouvent l'idée du prêt de voiture entre voisins excellente en ce sens qu'elle favorise la socialisation, mais aussi contribue à réduire considérablement l'usage et le nombre d'autosolos sur le territoire. Aussi, selon certains répondants, le projet LocoMotion suscite un certain éveil de conscience sur les enjeux liés aux changements climatiques et présente des possibilités qui sortent de l'offre habituelle. Cependant, certains usagers déplorent le problème de disponibilité permanente des autos ce qui rend LocoMotion moins flexible et plus contraignant pour les déplacements pour les emprunteurs. Certains prêteurs, eux, jugent que le projet est moins attractif financièrement qu'il pourrait l'être.

6. IMPACTS DE LA PANDÉMIE

6.1. Synthèse des résultats sur les impacts de la pandémie

Concernant l'ensemble des répondants

- Au début de l'automne 2022, trois répondants sur quatre (72 %) déclarent travailler de la maison au moins une minorité du temps, comparativement à moins de la moitié (45 %) avant la pandémie. Plus important encore, **plus du tiers travaillent de la maison la majorité du temps ou tout le temps**, comparativement à 14 % en 2021.

Concernant les usagers des différents modes

- Parmi les usagers des différents modes de transport, **39 % des adeptes de l'automobile et 48 % des usagers du transport en commun ont moins utilisé ces modes par rapport à la période pré-pandémique**. À l'inverse, **18 % ont fait davantage de vélo ou ont marché plus**.

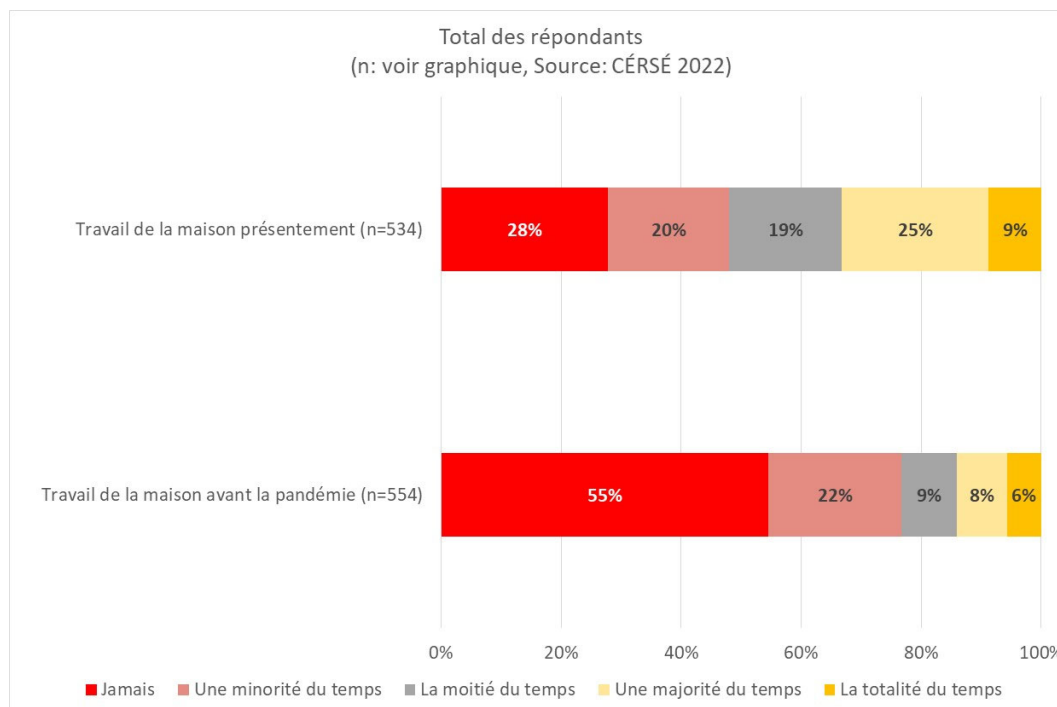
Comparativement à 2021...

- Les tendances observées au paragraphe précédent étaient encore plus prononcées en 2021. **Les gens ont donc repris une partie de leurs habitudes pré-pandémiques, mais il semble tout de même que des changements, notamment sur le plan du travail, sont là pour rester.**

Concernant les différents voisinages

- On marche et prend le vélo davantage qu'avant la pandémie dans Fleury Ouest que dans Youville.

Figure 38 — Modification de la fréquence des déplacements pour le travail en raison de la pandémie de Covid-19



* Question « Selon vous comment la pandémie de Covid-19 a-t-elle modifié la fréquence de vos déplacements ? »

Les répondants devaient faire part de leurs habitudes de déplacement pour le travail avant la pandémie et présentement.

Même si le sondage a été réalisé deux ans et demi après ses débuts, ils font état de changements marquants :

- Présentement, trois répondants sur quatre (72 %) déclarent qu'ils travaillent de la maison au moins une minorité du temps, comparativement à moins de la moitié (45 %) avant la pandémie ;
- Plus important encore, plus du tiers (34 %) travaillent de la maison la majorité du temps ou tout le temps, comparativement à 14 % en 2021.

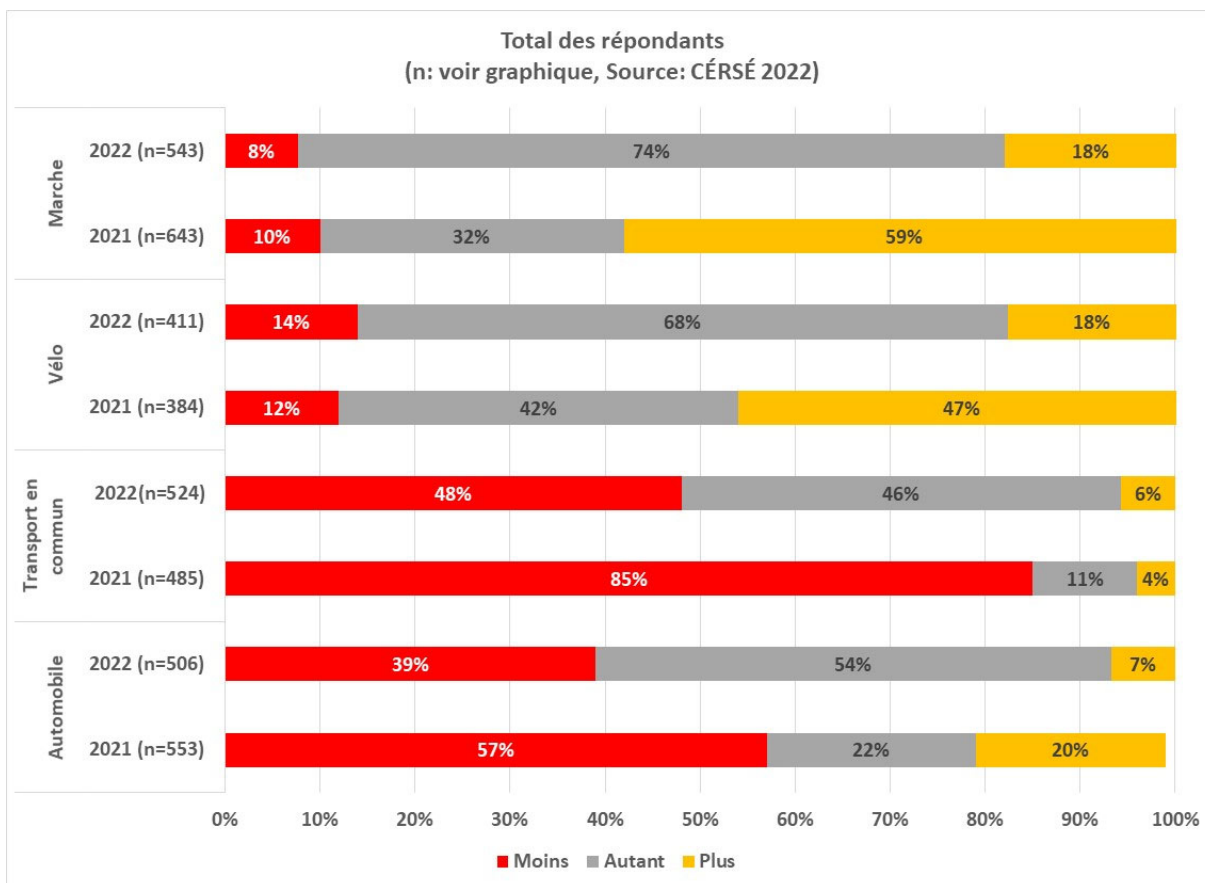
Il semble donc que les changements dans les habitudes de travail soient là pour rester.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE

Aucune tendance significative n'est observée.

6.2. Impact de la pandémie sur la modification de la fréquence des déplacements

Figure 39 — Fréquence des déplacements à la suite de la pandémie



* Réponses à la question « Si vous songez à l'usage actuel que vous faites des modes de transport suivants comparativement à celui que vous faisiez avant le début de la pandémie de Covid-19, considérez-vous que vous avez recours : beaucoup moins, un peu moins, autant, un peu plus ou beaucoup plus à... »

Parmi les usagers du mode de transport²³, les adeptes de l'automobile et du transport en commun ont beaucoup moins utilisé ces modes :

- 39 % ont moins utilisé l'automobile, alors que seulement 7 % l'ont utilisé davantage ;
- 48 % ont moins utilisé le transport en commun, alors que seulement 6 % l'ont plus utilisé .

On observe l'inverse pour le vélo et la marche :

- 14 % ont moins fait du vélo, alors que 18 % en ont fait davantage ;
- 8 % ont moins marché, alors que 18 % ont marché plus.

²³ Pour être considéré « usager », il faut que la personne ait utilisé ce mode de transport, que ce soit comme activité principale, de loisir ou pour le magasinage courant, voir encadré en page 11.

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021

Comme le présent sondage a été réalisé en fin de pandémie, les gens ont repris graduellement leurs habitudes pré-pandémiques. En effet, en 2021, on observait une baisse marquée de l'usage de l'automobile et du transport en commun et une hausse tout aussi marquée de la marche et du vélo. Ces tendances demeurent pour 2022, mais de façon moins prononcée.

TENDANCES SELON LE VOISINAGE²⁴

On marche et prend le vélo davantage qu'avant la pandémie dans Fleury Ouest (24 % dans les deux cas) que dans Youville (14 % dans les deux cas). Aucune tendance significative n'est observée pour le transport en commun et l'auto.

²⁴ Pour les tendances selon le voisinage, les modalités « Beaucoup moins » et « Un peu moins », de même que les modalités « Un peu plus » et « Beaucoup plus » ont été regroupées.

C. CONCLUSIONS GÉNÉRALES

Le premier objectif de cette étude était d'évaluer l'évolution de la perception des citoyens face aux options de déplacement disponibles et les mesures incitatives mises en place par l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville. Le deuxième était de dresser un portrait des ménages en matière d'habitudes de mobilité, de rapport aux modes de transport (comportements et attitudes) ainsi que de rapport à leur milieu de vie. Les résultats nous permettent d'établir les constats suivants, à l'automne 2022 :

- Une proportion très élevée de répondants affirment que les modes de transport actif (marche, vélo personnel, vélopartage) et le transport en commun doivent être encouragés.
- Les répondants connaissent ou remarquent davantage les mesures mises en place par l'Arrondissement. Celles qui sont les plus appréciées sont les mesures d'apaisement de la circulation aux abords des écoles et l'ajout et la bonification de pistes cyclables structurantes, qu'elles soient saisonnières ou quatre saisons. Celles-ci sont jugées utiles pour augmenter la qualité de vie par près de 7 répondants sur 10. La mesure la plus impopulaire est la réduction du nombre de places de stationnement.
- Les pistes 4 saisons sont utilisées par plus de la moitié des cyclistes et ils ont contribué à doubler le nombre de cyclistes hivernaux.
- LocoMotion semble être une offre qui devient de plus en plus connue et appréciée auprès des répondants : la majorité d'entre eux ont entendu parlé du projet et plus de 2 personnes sur 5 participent ou se disent très ou assez intéressées à participer. Fait intéressant : LocoMotion est jugé pertinent pour réduire l'autosolo auprès des deux tiers des automobilistes.
- La marche, le vélo personnel et le transport en commun sont appréciés par un nombre plus grand de répondants que pour l'automobile. Cela dit, l'appréciation du vélopartage est en progression, puisqu'on l'apprécie davantage en 2022 qu'en 2021. En général, l'appréciation des modes et la perception quant à ceux qui devraient être encouragés sont liées à leur usage.
- Le transport en commun, l'automobile privée et la marche sont les modes de transports utilisés par une majorité de répondants pour leur activité principale. Ces résultats s'inscrivent dans le « nouveau » contexte postpandémique de 2022, où plus du tiers des répondants demeurent à la maison pour la majorité du temps ou tout le temps pour effectuer leur activité principale (p. ex. travail ou études). Cela pourrait expliquer que, parmi les usagers des différents modes de transport, les adeptes de l'automobile et du transport en commun ont beaucoup moins utilisé ces modes par rapport à la période prépandémique, même si c'est davantage qu'en 2021. On observe l'inverse pour le vélo et la marche. Il est par contre important de rappeler le contexte particulier du sondage « ante » en 2021 où les mesures en place pour la pandémie étaient plus importantes et affectaient le choix et la fréquentation des modes de transports. Il est aussi pertinent de souligner que la part des résidents d'Ahuntsic ayant au moins un niveau d'études universitaires est environ deux fois moins élevée par rapport à la situation des répondants au questionnaire de 2022 et donc, qu'il est

possible que plus de personnes puissent télétravailler dans notre échantillon qu'ailleurs dans le quartier.

- Plus de la moitié des répondants font la majorité ou la totalité de leurs achats de pharmacie, de grandes épiceries et de petites épiceries localement. Les modes de transport les plus utilisés pour le magasinage courant sont la marche dans Fleury Est et Fleury Ouest et l'automobile dans Youville. Les différentes mesures mises en place par l'Arrondissement ont contribué assez ou beaucoup à la fréquentation de ces commerces locaux pour le tiers des répondants.



cérsé

CENTRE D'ÉTUDE EN RESPONSABILITÉ
SOCIALE ET ÉCOCITOYENNETÉ

6400, 16^e Avenue, Montréal (Québec) H1X 2S9

514 376-1620, poste 7164

cerse@crosemont.qc.ca

cerse.crosemont.qc.ca