

**Sondage sur la mobilité durable
et sécuritaire à Longueuil**

**RAPPORT DE
RECHERCHE**

Présenté à :

OFFICE DE
PARTICIPATION
PUBLIQUE
DE LONGUEUIL



Octobre 2025

Table des matières

Objectifs et méthodologie	3
Profil des répondants	6
Faits saillants	8
Habitudes de déplacement actuelles	12
Principaux moyens de transport utilisés	13
Opinion sur la mobilité actuelle à Longueuil	15
Perception de la mobilité à Longueuil	16
Satisfaction face à la mobilité à Longueuil	20
Opinion sur les initiatives et programmes de la Ville	21
Opinion sur les aménagements proposés par la Ville	25
Obstacles au transfert modal	30
Pratique de la marche	31
Pratique du vélo	33
Utilisation des transports collectifs	35
Besoins d'accompagnement pour le transfert modal	37
Opinion sur certains moyens pour accompagner la population	38
Annexe – Questionnaire	42

Objectifs et méthodologie (1/3)



OBJECTIFS

L'Office de participation publique de Longueuil (OPPL) a mandaté BIP Recherche pour effectuer un sondage auprès de la population résidant à Longueuil dont l'objectif vise à connaître son opinion au sujet de la mobilité durable et sécuritaire, c'est-à-dire des moyens de rendre les déplacements accessibles, diversifiés et efficaces pour l'ensemble de la population en offrant des alternatives au transport par auto solo. Plus spécifiquement, le sondage mesure :

- les habitudes de déplacement actuelles, plus précisément les principaux moyens de transport utilisés;
- la perception et la satisfaction face à la mobilité à Longueuil;
- l'opinion sur les initiatives et programmes de la Ville ainsi que sur les aménagements proposés par la Ville pour améliorer la mobilité;
- les obstacles au transfert modal, notamment la pratique de la marche, la pratique du vélo et l'utilisation des transports collectifs;
- les besoins d'accompagnement pour le transfert modal.

Par ailleurs, le sondage visait à recruter, parmi les répondants, des personnes intéressées à participer à un panel citoyen sur la question de la mobilité durable et sécuritaire.



CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ DES PERSONNES RÉPONDANTES

Pour être admissibles au sondage, les personnes répondants devaient respecter les critères suivants :

- Être âgé de 16 ans ou plus.
- Être résident de l'un ou l'autre des trois arrondissements de la ville de Longueuil (Vieux-Longueuil, Saint-Hubert, Greenfield Park).

Objectifs et méthodologie (2/3)



MÉTHODE DE COLLECTE DES DONNÉES

La collecte des données a été effectuée à partir de deux sources :

- Une collecte mixte téléphonique et en ligne réalisé par BIP Recherche. Pour le volet téléphonique, l'échantillon a été tiré aléatoirement à partir de l'échantillonneur ASDE. Pour le volet en ligne, l'échantillon a été tiré aléatoirement selon une approche multi-panel (BIP Recherche et Léger) pour s'assurer d'avoir un échantillon le plus représentatif possible. La programmation, l'hébergement des données, la sécurité et la confidentialité des données, la gestion de la collecte du sondage, les contrôles de qualité des données ainsi que le traitement et l'analyse ont été réalisés entièrement par BIP Recherche.
- Une collecte en ligne à partir d'un lien disponible sur le site web et les réseaux sociaux de l'OPPL. Les répondants qui ouvraient le lien étaient redirigés vers le questionnaire en ligne administré sur le serveur de BIP Recherche.

Le prétest a été effectué le 3 septembre 2025. Aucune modification n'a été apportée au questionnaire suite au prétest. La collecte proprement dite a eu lieu du 4 au 30 septembre 2025, en français ou en anglais selon la préférence du répondant. La durée de réponse moyenne pour compléter le questionnaire était de 10 minutes en ligne et de 18 minutes au téléphone. La version française du questionnaire est présentée en annexe.




NOMBRE DE RÉPONDANTS ET PONDÉRATION

- 1 004 répondants provenant de la collecte effectuée par BIP Recherche (par téléphone et en ligne). Un sondage avec ce nombre de répondants comporte une marge d'erreur de $\pm 3,1\%$, 19 fois sur 20. Les résultats ont été pondérés selon le genre, l'âge, la scolarité et l'arrondissement, en fonction des données du dernier recensement de Statistique Canada pour la ville de Longueuil.
- 565 répondants provenant du lien de l'OPPL, à partir duquel les gens pouvaient répondre via le site web ou les réseaux sociaux de l'OPPL. La notion de marge d'erreur ne s'applique pas car cet échantillon n'est ni probabiliste ni représentatif de la population. Pour cette raison, les données n'ont pas été pondérées.

Objectifs et méthodologie (3/3)



RÉSULTATS

Les écarts significatifs à un niveau de confiance de 95 % ou plus sont présentés à l'aide de couleurs de police de caractère en marge des graphiques dans des bulles grises  ou encore dans des tableaux distincts. Un écart indiqué **en vert** signifie que le résultat est significativement **supérieur**. Un écart indiqué **en rouge** signifie que le résultat est significativement **inférieur**.

Par ailleurs, il peut arriver que le total ne corresponde pas à la somme des parties, soit en raison de l'arrondissement des données, soit en raison de la non-réponse ou parce que les choix étaient en mentions multiples.

L'ensemble des tableaux croisés, qui présentent à la fois les fréquences et les résultats des traitements statistiques bivariés, se trouvent dans un document distinct de ce rapport.

Profil des répondants (1/2)

Comparaison des deux échantillons

	Échantillon	
	BIP (n=1 004)	OPPL (n=565)
GENRE		
Homme	48 %	37 %
Femme	51 %	61 %
Autre	1 %	1 %
Ne répond pas	0 %	1 %
ÂGE		
16 ou 17 ans	2 %	0 %
De 16 à 24 ans	9 %	3 %
De 25 à 34 ans	16 %	14 %
De 35 à 44 ans	17 %	26 %
De 45 à 54 ans	16 %	22 %
De 55 à 64 ans	17 %	15 %
De 65 à 74 ans	16 %	18 %
75 ans ou plus	8 %	3 %
SCOLARITÉ		
Primaire	3 %	0 %
Secondaire général ou professionnel	50 %	10 %
Collégial préuniversitaire ou professionnel technique	17 %	21 %
Universitaire	30 %	67 %
Ne répond pas	1 %	1 %

	Échantillon	
	BIP (n=1 004)	OPPL (n=565)
LANGUE DU QUESTIONNAIRE		
Français	93 %	93 %
Anglais	7 %	7 %
PRÉSENCE D'ENFANT (<18 ANS) DANS LE MÉNAGE		
Oui	27 %	37 %
Non	72 %	62 %
Refus de répondre	1 %	1 %
IMMIGRATION*		
Canadien	81 %	77 %
Néo-Canadien	7 %	7 %
Immigrant	11 %	14 %
Ne répond pas	1 %	2 %

* Basé sur le lieu de naissance de la personne répondante, du père et de la mère :

- Canadien : tous sont nés au Canada.
- Néo-Canadien : personne répondante née au Canada; 1 ou 2 de ses parents nés à l'extérieur du Canada.
- Immigrant : tous sont nés ailleurs qu'au Canada.

	Échantillon	
	BIP (n=1 004)	OPPL (n=565)
ARRONDISSEMENT DE RÉSIDENCE		
Vieux-Longueuil	58 %	59 %
Saint-Hubert	36 %	31 %
Greenfield Park	6 %	11 %
REVENU DU MÉNAGE		
Moins de 20 000 \$	4 %	2 %
De 20 000 \$ à 39 999 \$	13 %	5 %
De 40 000 \$ à 59 999 \$	18 %	7 %
De 60 000 \$ à 79 999 \$	10 %	10 %
De 80 000 \$ à 99 999 \$	13 %	14 %
De 100 000 \$ à 119 999 \$	9 %	11 %
120 000 \$ et plus	19 %	37 %
Refus de répondre	13 %	15 %

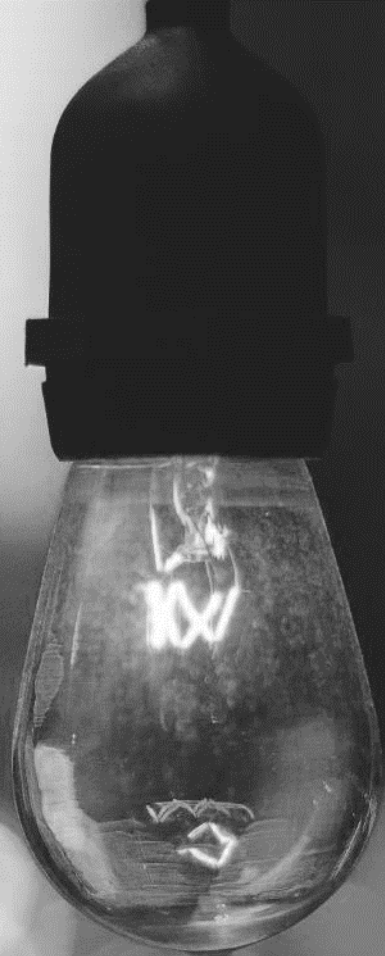
Profil des répondants (2/2)

Comparaison des deux échantillons

Une comparaison du profil des répondants issus de l'échantillon de BIP Recherche – qui est très représentatif de la population de Longueuil sur le plan du genre, de l'âge, de la scolarité et de l'arrondissement – et de ceux issus de l'OPPL (site web et réseaux sociaux) – qui n'est pas probabiliste ni représentatif – met en lumière certaines différences importantes.

- Les femmes sont surreprésentées dans l'échantillon de l'OPPL (+ 10 points d'écart par rapport à leur poids réel).
- Les personnes les plus jeunes et celles les plus âgées sont sous-représentées dans l'échantillon de l'OPPL. Les 16 à 24 ans, qui comptent pour 11 % de la population, ne représentent que 3 % des répondants; quant aux 75 ans et plus, ils comptent pour 8 % de la population mais pour 3 % des répondants. En contrepartie, les personnes d'âge moyen – entre 35 et 54 ans – sont surreprésentées, soit 48 % des répondants, alors que leur poids démographique est de 33 %.
- C'est **surtout en matière de scolarité que l'on observe la plus grande distorsion** au sein de l'échantillon de l'OPPL. Les personnes ayant une scolarité de niveau universitaire comptent pour 67 % des répondants alors qu'elles ne représentent que 30 % de la population de Longueuil. À l'opposé, les personnes ayant un diplôme de niveau secondaire ou aucun diplôme ne comptent que pour 10 % des répondants alors qu'elles représentent que 53 % de la population.
- En corollaire au point précédent, l'échantillon de l'OPPL compte une proportion plus élevée de répondants ayant un revenu élevé et une proportion plus basse de ceux ayant un revenu faible ou plutôt modeste. Seulement 15 % des répondants ont un revenu de ménage inférieur à 60 000 \$ (35 % pour l'échantillon de BIP Recherche) et 37 % ont un revenu de 120 000 \$ et plus (19 % pour l'échantillon de BIP Recherche).
- Enfin, l'échantillon de l'OPPL compte une proportion plus élevée de ménages ayant au moins un enfant de moins de 18 ans (37 % contre 27 % pour l'échantillon de BIP Recherche), ce qui est normal étant donné que les personnes de 35 à 54 ans sont surreprésentées.

Faits saillants



Faits saillants (1/3)

HABITUDES DE DÉPLACEMENT ACTUELLES

La voiture est, de loin, le moyen de transport le plus utilisé dans la vie quotidienne.

- ▶ Pour 68 % des personnes répondantes, la voiture constitue le premier moyen de transport utilisé. Elle est suivie par le transport collectif (18 %), la marche (10 %) et le vélo (3 %). Si on considère le deuxième moyen de transport le plus utilisé, ce sont la marche (40 %) et le transport collectif (27 %) qui dominent, suivis de la voiture (14 %) et du vélo (9 %).
 - Les résidents de l'arrondissement de Saint-Hubert, les 25 à 34 ans et ceux ayant un revenu élevé utilisent davantage la voiture.
 - Les répondants de l'échantillon de l'OPPL utilisent proportionnellement moins la voiture et plus le vélo.

OPINION SUR LA MOBILITÉ ACTUELLE À LONGUEUIL

La perception de la mobilité à Longueuil est assez variable, allant de très positive à mitigée.

- ▶ Parmi les aspects **les plus positifs** : 89 % des répondants se sentent en sécurité lors de leurs déplacements en auto à Longueuil et 85 % estiment que les aménagements pour se déplacer à pied sont adéquats. Parmi les aspects **les moins positifs** : 63 % jugent que la gestion de la circulation automobile est adéquate à Longueuil et 67 % que les stationnements sont accessibles, en nombre suffisant et à prix abordable.
 - Les résidents de l'arrondissement de Saint-Hubert, les personnes ayant un faible revenu, les 35 et 54 ans, les personnes immigrantes et les femmes sont plus critiques que la moyenne face à la mobilité à Longueuil.
 - Les répondants de l'échantillon de l'OPPL sont nettement moins positifs en matière de mobilité à Longueuil, leur niveau d'accord étant significativement plus bas pour sept des dix énoncés.
- ▶ Au total, 84 % des personnes répondantes se disent satisfaites face à la mobilité à Longueuil. Il y a toutefois beaucoup plus de *plutôt satisfaits* (68 %) que de *très satisfaits* (16 %).
 - Les résidents de l'arrondissement Greenfield Park et les 16 à 34 ans sont significativement plus satisfaits.

Faits saillants (2/3)

OPINION SUR LA MOBILITÉ ACTUELLE À LONGUEUIL (suite)

Les initiatives et programmes ainsi que les types d'aménagements proposés par la Ville sont bien accueillis.

- ▶ Parmi sept initiatives et programmes de la Ville de Longueuil pour faciliter les déplacements, trois recueillent un taux d'accord particulièrement élevé : l'installation de signaux lumineux pour piétons (91 %), le transport collectif gratuit pour les 65 ans et plus, hors pointe (88 %) et l'installation d'afficheurs de vitesse pour les voitures (81 %). Les quatre autres recueillent un taux d'approbation assez élevé, entre 71 % et 77 %.
 - Les répondants qui se déplacent principalement en transport actif, les 16 à 34 ans et les 55 ans et plus sont globalement plus favorables aux initiatives et programmes de la Ville.
 - Les répondants de l'échantillon de l'OPPL sont significativement plus positifs à l'égard des sept initiatives et programmes (plus souvent *tout à fait d'accord*).
- ▶ Les six types d'aménagements proposés par la Ville pour faciliter les déplacements sont tous très bien accueillis par les personnes répondantes. Ceux qui recueillent le taux d'accord le plus élevé sont le marquage au sol (94 %) et des modifications pour améliorer la sécurité des intersections et des traverses (91 %). Les autres aménagements proposés recueillent un taux d'approbation oscillant entre 84 % et 87 %.
 - Dans l'ensemble, les répondants qui se déplacent principalement en transport collectif et ceux qui se déplacent principalement en transport actif sont plus favorables que la moyenne aux aménagements proposés.
 - Les répondants de l'échantillon de l'OPPL sont significativement plus positifs à l'égard de quatre des six types d'aménagements (plus souvent *tout à fait d'accord*).
 - Un peu plus du quart des personnes interrogées ont des craintes quant aux aménagements proposés par la Ville.

Faits saillants (3/3)

OBSTACLES AU TRANSFERT MODAL

Alors que la marche est largement répandue, l'utilisation des transports collectifs l'est beaucoup moins et la pratique du vélo encore moins.

- ▶ 76 % des personnes répondantes disent pratiquer la marche dans leurs déplacements au moins une fois par semaine.
 - Celles qui ne marchent pas régulièrement invoquent comme raisons principales la distance trop grande (43 %), l'absence ou l'insuffisance de capacité physique (38 %) et le manque de temps (29 %).
- ▶ Près de quatre personnes répondantes sur dix (39 %) utilisent les transports collectifs dans leurs déplacements au moins une fois par semaine.
 - Les principales raisons indiquées par les non-utilisateurs réguliers sont le temps d'attente trop long (40 %), la préférence pour utiliser la voiture ou la perception que la voiture est plus rapide (26 %), le coût trop élevé (16 %) et le manque de connectivité entre les lignes (15 %).
- ▶ 23 % disent pratiquer le vélo dans leurs déplacements au moins une fois par semaine.
 - Les non-pratiquants réguliers mentionnent comme raisons principales l'absence ou l'insuffisance de capacité physique (37 %), le sentiment d'insécurité (21 %), la distance trop grande (20 %) et l'absence de lieu pour laisser le vélo de manière sécuritaire (15 %).
- ▶ Les répondants de l'échantillon de l'OPPL pratiquent significativement plus la marche et le vélo et utilisent davantage les transports collectifs.

BESOINS D'ACCOMPAGNEMENT POUR LE TRANSFERT MODAL

Les moyens pour accompagner la population, afin d'offrir des alternatives à l'automobile, sont jugés utiles ou très utiles.

- ▶ Parmi les six moyens pour accompagner la population, ceux qui sont jugés **les plus utiles** sont : impliquer les résidents dans les décisions, pour que les changements reflètent les besoins réels des quartiers (90 %) et fournir de l'information claire, accessible et en temps réel sur les options de transport (horaires, parcours, temps de trajet, coût) (87 %). Les moyens dont le degré d'utilité est **le moins élevé** sont : mener des campagnes d'information et de sensibilisation (69 %) et organiser des activités pour découvrir ou essayer les autres modes de transport (63 %).
 - Globalement, les personnes qui se déplacent principalement en transport collectif, les personnes immigrantes et celles ayant une scolarité élevée jugent plus utiles les moyens proposés.
 - Les répondants de l'échantillon de l'OPPL jugent plus souvent *tout à fait utiles* cinq des six moyens, l'exception étant de proposer des outils technologiques pour planifier les déplacements.

Habitudes de déplacement actuelles

Principaux moyens de transport utilisés (1/2)

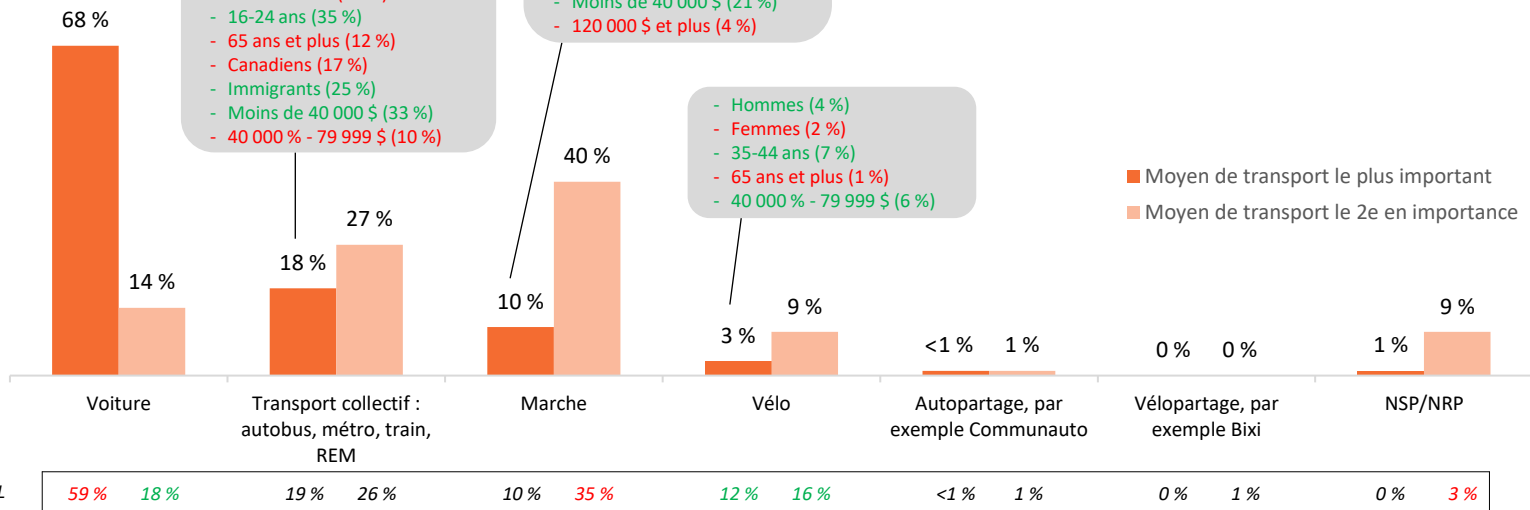
Écarts significatifs au sein de l'échantillon de BIP

- Vieux-Longueuil (64 %)
- Saint-Hubert (75 %)
- 16-24 ans (51 %)
- 25-34 ans (82 %)
- Moins de 40 000 \$ (44 %)
- 120 000 \$ et plus (80 %)

- Vieux-Longueuil (22 %)
- Saint-Hubert (12 %)
- 16-24 ans (35 %)
- 65 ans et plus (12 %)
- Canadiens (17 %)
- Immigrants (25 %)
- Moins de 40 000 \$ (33 %)
- 40 000 \$ - 79 999 \$ (10 %)

- Hommes (8 %)
- Femmes (12 %)
- 16-34 ans (3 %)
- 35-44 ans (15 %)
- 65 ans et plus (14 %)
- Canadiens (11 %)
- Immigrants (6 %)
- Moins de 40 000 \$ (21 %)
- 120 000 \$ et plus (4 %)

- Hommes (4 %)
- Femmes (2 %)
- 35-44 ans (7 %)
- 65 ans et plus (1 %)
- 40 000 \$ - 79 999 \$ (6 %)



Résultats de l'échantillon OPPL

Q3. Quels sont les deux principaux moyens de transport que vous utilisez dans votre vie quotidienne?

Base : Tous les répondants (échantillon BIP : n = 1 004; échantillon OPPL : n = 565).

Principaux moyens de transport utilisés (1/2)

Lorsque l'on considère **le moyen de transport le plus utilisé** dans la vie quotidienne des personnes répondantes, **la voiture arrive largement en tête** avec 68 % des mentions. Elle est suivie par le transport collectif (autobus, métro, train, REM) (18 %), la marche (10 %) et le vélo (3 %). L'autopartage n'est presque pas mentionné (moins de 1 %) et le vélopartage, pas du tout mentionné. Au total, le transport actif recueille 13 % des mentions.

Si on considère **le deuxième moyen de transport le plus utilisé**, **la marche est en tête** avec 40 % des mentions, suivie par le transport collectif (27 %), la voiture (14 %) et le vélo (9 %). L'autopartage et le vélopartage sont très peu ou pas mentionnés (1 % et 0 %).

En considérant le moyen de transport le plus utilisé, les répondants de l'échantillon de l'OPPL utilisent moins la voiture (-9 points) et plus le vélo (+9 points). Comme deuxième moyen de transport le plus utilisé, ils utilisent plus le vélo (+7 points), plus la voiture (+4 points) et moins la marche (-5 points).

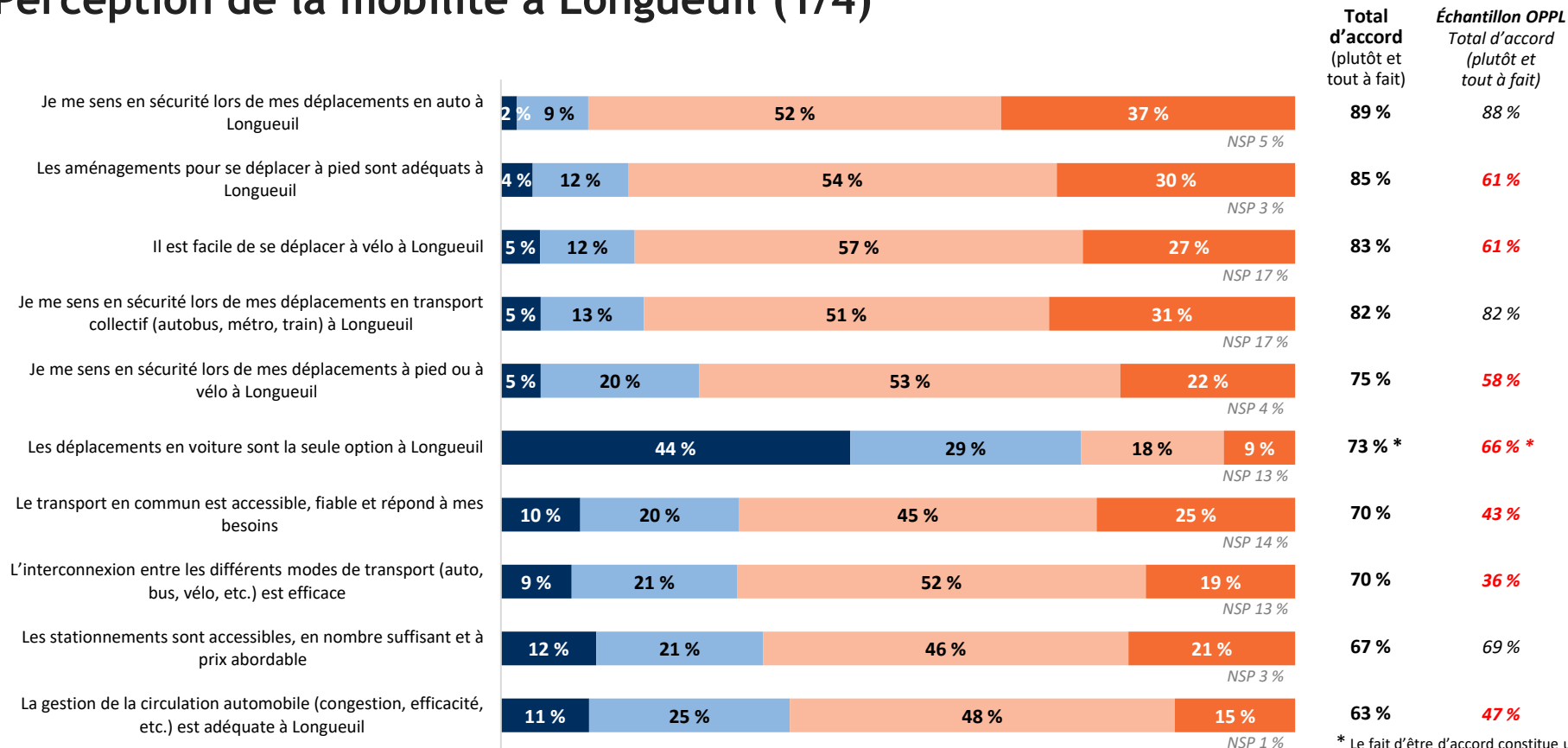
Écarts statistiquement significatifs au sein de l'échantillon de BIP

L'analyse des écarts significatifs (bulles grises à droite du graphique) montre des profils assez différents parmi les segments de répondants, lorsqu'on regarde le moyen de transport le plus utilisé.

- Les personnes résidentes de l'arrondissement de Saint-Hubert sont proportionnellement plus nombreuses à utiliser la voiture alors que celles qui résident dans le Vieux-Longueuil utilisent davantage le transport collectif.
- En proportion, les hommes utilisent davantage le vélo, alors que les femmes marchent davantage.
- Les plus jeunes (16 à 24 ans) utilisent proportionnellement plus le transport collectif; les 25 à 34 ans, davantage la voiture; les 35 à 44 ans, davantage la marche et le vélo; et les 65 ans et plus, davantage la marche.
- En proportion, les personnes ayant un faible revenu (moins de 40 000 \$) utilisent plus le transport collectif et la marche, alors que celles ayant un revenu élevé (120 000 \$ et plus) utilisent davantage la voiture.
- Enfin, les personnes immigrantes utilisent proportionnellement plus le transport collectif.

Opinion sur la mobilité actuelle à Longueuil

Perception de la mobilité à Longueuil (1/4)



Les données excluent la réponse NSP/NRP.

■ Pas du tout d'accord ■ Peu d'accord ■ Plutôt d'accord ■ Tout à fait d'accord

* Le fait d'être d'accord constitue une réponse négative. Il faut donc considérer les réponses en désaccord (plutôt et tout à fait) pour comparer cet énoncé avec les autres énoncés.

Q4. Êtes-vous tout à fait, plutôt, peu ou pas du tout d'accord avec les énoncés suivants?

Base : Tous les répondants (échantillon BIP : n = 1 004; échantillon OPPL : n = 565).

Perception de la mobilité à Longueuil (2/4)

Globalement la perception de la mobilité à Longueuil est assez variable selon ce qui est mesuré, allant de très positive à mitigée. Les personnes répondantes devaient exprimer leur degré d'accord sur dix énoncés, neuf formulés sous un angle positif et un formulé sous un angle négatif. Quatre se démarquent particulièrement par un niveau d'accord (*tout à fait* et *plutôt d'accord*) très élevé, dépassant les 80 % :

- Je me sens en sécurité lors de mes déplacements en auto à Longueuil (89 %, dont 37 % de *tout à fait d'accord*);
- Les aménagements pour se déplacer à pied sont adéquats à Longueuil (85 %, dont 30 % de *tout à fait d'accord*);
- Il est facile de se déplacer à vélo à Longueuil (83 %, dont 27 % de *tout à fait d'accord*);
- Je me sens en sécurité lors de mes déplacements en transport collectif à Longueuil (82 %, dont 31 % de *tout à fait d'accord*).

Pour quatre énoncés, le degré d'accord se situe dans les 70 %, ce qui est plutôt moyen :

- Je me sens en sécurité lors de mes déplacements à pied ou à vélo à Longueuil (75 %, dont 22 % de *tout à fait d'accord*);
- Les déplacements en voiture sont la seule option à Longueuil (73 % de *pas du tout d'accord* ou de *peu d'accord*). Cet énoncé étant formulé sous un angle négatif, il faut considérer les réponses *pas du tout d'accord* et *peu d'accord* pour comparer les résultats avec ceux des autres énoncés.
- Le transport en commun est accessible, fiable et répond à mes besoins (70 %, dont 25 % de *tout à fait d'accord*);
- L'interconnexion entre les différents modes de transport (auto, bus, vélo, etc.) est efficace (70 %, dont 19 % de *tout à fait d'accord*).

Enfin, deux énoncés recueillent un degré d'accord dans les 60 %, un résultat très mitigé, à la limite d'être négatif.

- Les stationnements sont accessibles, en nombre suffisant et à prix abordable (67 %, dont 21 % de *tout à fait d'accord*);
- La gestion de la circulation automobile (congestion, efficacité, etc.) est adéquate à Longueuil (63 %, dont 15 % de *tout à fait d'accord*).

Il faut également considérer le fait que, pour chaque énoncé, le pourcentage de *plutôt d'accord* est plus élevé – souvent beaucoup plus élevé – que le pourcentage de *tout à fait d'accord*. Cela contribue à atténuer l'intensité de l'accord de façon générale.

Les répondants de l'échantillon de l'OPPL sont nettement moins positifs – ou plus critiques – en matière de mobilité à Longueuil. Leur niveau d'accord (tout à fait et plutôt d'accord) est significativement plus bas pour sept des dix énoncés : l'interconnexion entre les différents modes de transport est efficace (-34 points), le transport en commun est accessible, fiable et répond à mes besoins (-27 points), les aménagements pour se déplacer à pied sont adéquats (-24 points), il est facile de se déplacer à vélo (-24 points), je me sens en sécurité lors de mes déplacements à pied ou à vélo à Longueuil (-17 points), la gestion de la circulation automobile est adéquate (-16 points) et les déplacements en voiture sont la seule option (-7 points).

Perception de la mobilité à Longueuil (3/4)

Écarts statistiquement significatifs au sein de l'échantillon de BIP

— % plus bas que la moyenne

+ plus élevé que la moyenne

Total d'accord (plutôt et tout à fait)

Je me sens en sécurité lors de mes déplacements en auto à Longueuil 89 %	Secondaire ou moins (86 %) Moins de 40 000 \$ (82 %)
Les aménagements pour se déplacer à pied sont adéquats à Longueuil 85 %	Saint-Hubert (80 %) Universitaire (80 %) Immigrants (78 %) Moins de 40 000 \$ (76 %)
Il est facile de se déplacer à vélo à Longueuil 83 %	Saint-Hubert (79 %) Greenfield Park (72 %) Femmes (81 %) Immigrants (74 %) Moins de 40 000 \$ (76 %)
Je me sens en sécurité lors de mes déplacements en transport collectif à Longueuil 82 %	Femmes (78 %) 25-34 ans (71 %) Secondaire ou moins (78 %) Canadiens (80 %) En voiture principalement (78 %)

Je me sens en sécurité lors de mes déplacements à pied ou à vélo à Longueuil 75 %	Femmes (66 %) Secondaire ou moins (70 %) Canadiens (74 %) Moins de 40 000 \$ (63 %)
Les déplacements en voiture sont la seule option à Longueuil 73 % *	Saint-Hubert (66 %) Greenfield Park (62 %) Hommes (67 %) 35-54 ans (65 %) Questionnaire anglais (52 %) Enfant dans le ménage (66 %) Immigrants (60 %) En voiture principalement (70 %)
Le transport en commun est accessible, fiable et répond à mes besoins 70 %	Saint-Hubert (59 %) Universitaire (63 %) 120 000 \$ et plus (60 %)

* Le fait d'être d'accord constitue une réponse négative. Il faut donc considérer les 73 % en désaccord (plutôt et tout à fait) pour comparer cet énoncé avec les autres énoncés.

L'interconnexion entre les différents modes de transport (auto, bus, vélo, etc.) est efficace 70 %	Saint-Hubert (63 %) Femmes (67 %) 35-44 ans (57 %) Universitaire (63 %) 120 000 \$ et plus (62 %)
Les stationnements sont accessibles, en nombre suffisant et à prix abordable 67 %	Greenfield Park (53 %) 65 ans et plus (59 %) Secondaire ou moins (64 %) Immigrants (56 %) Moins de 40 000 \$ (57 %) En transp. collectif princip. (58 %)
La gestion de la circulation automobile (congestion, efficacité, etc.) est adéquate à Longueuil 63 %	35-44 ans (56 %) Secondaire ou moins (59 %) En voiture principalement (61 %)

Perception de la mobilité à Longueuil (4/4)

Écarts statistiquement significatifs au sein de l'échantillon de BIP

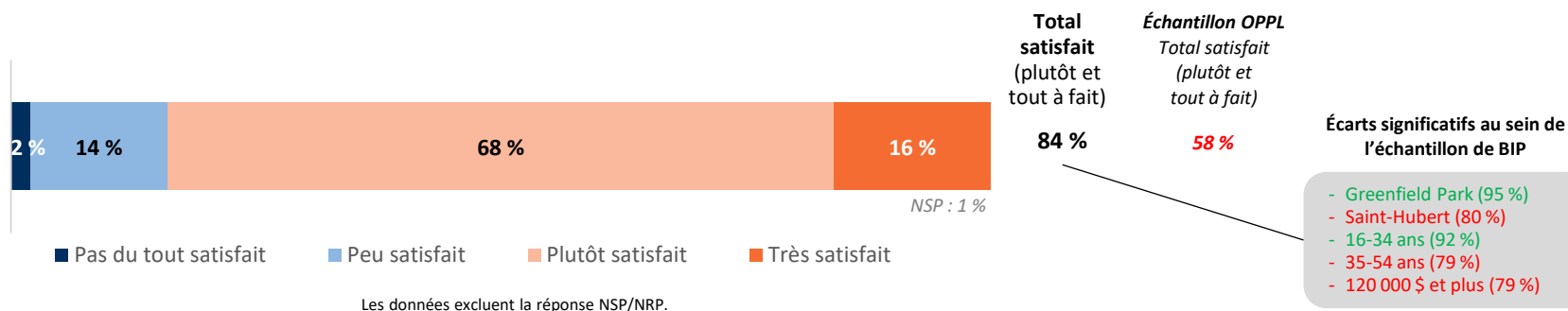
De nombreux écarts significatifs sont observés au regard de la mobilité à Longueuil. Certains **segments** sont **moins d'accord ou plus critiques** que la moyenne sur plusieurs des dix énoncés.

- Ceux qui résident dans l'**arrondissement de Saint-Hubert** (5 énoncés) : Les aménagements pour se déplacer à pied sont adéquats / Il est facile de se déplacer à vélo / Le transport en commun est accessible, fiable et répond à mes besoins / L'interconnexion entre les différents modes de transport est efficace / Les déplacements en voiture sont la seule option à Longueuil (plus d'accord pour cet énoncé).
- Les personnes ayant un **faible revenu** (moins de 40 000 \$) (5 énoncés) : Je me sens en sécurité lors de mes déplacements en auto / Les aménagements pour se déplacer à pied sont adéquats / Il est facile de se déplacer à vélo / Je me sens en sécurité lors de mes déplacements à pied ou à vélo / Les stationnements sont accessibles, en nombre suffisant et à prix abordable.
- Les **femmes** (4 énoncés) : Il est facile de se déplacer à vélo / Je me sens en sécurité lors de mes déplacements en transport collectif / Je me sens en sécurité lors de mes déplacements à pied ou à vélo / L'interconnexion entre les différents modes de transport est efficace.
- Les **personnes immigrantes** (4 énoncés) : Les aménagements pour se déplacer à pied sont adéquats / Il est facile de se déplacer à vélo / Les stationnements sont accessibles, en nombre suffisant et à prix abordable / Les déplacements en voiture sont la seule option à Longueuil (plus d'accord pour cet énoncé).
- Les personnes d'âge moyen, qui ont **entre 35 et 44 ans**, parfois entre 45 et 54 ans (3 énoncés) : L'interconnexion entre les différents modes de transport est efficace / La gestion de la circulation automobile est adéquate / Les déplacements en voiture sont la seule option à Longueuil (plus d'accord pour cet énoncé).

Par ailleurs, le croisement des résultats avec le principal mode de transport utilisé fait ressortir certains constats intéressants :

- Ceux qui **se déplacent principalement en voiture** se sentent moins en sécurité lors de leurs déplacements en transport collectif à Longueuil et affirment davantage que les déplacements en voiture sont la seule option à Longueuil. Cela pourrait expliquer en bonne partie leur choix de se déplacer principalement en voiture.
- Enfin, ceux qui **se déplacent principalement en transport en collectif** sont moins d'accord avec le fait que les stationnements sont accessibles, en nombre suffisant et à prix abordable.

Satisfaction face à la mobilité à Longueuil

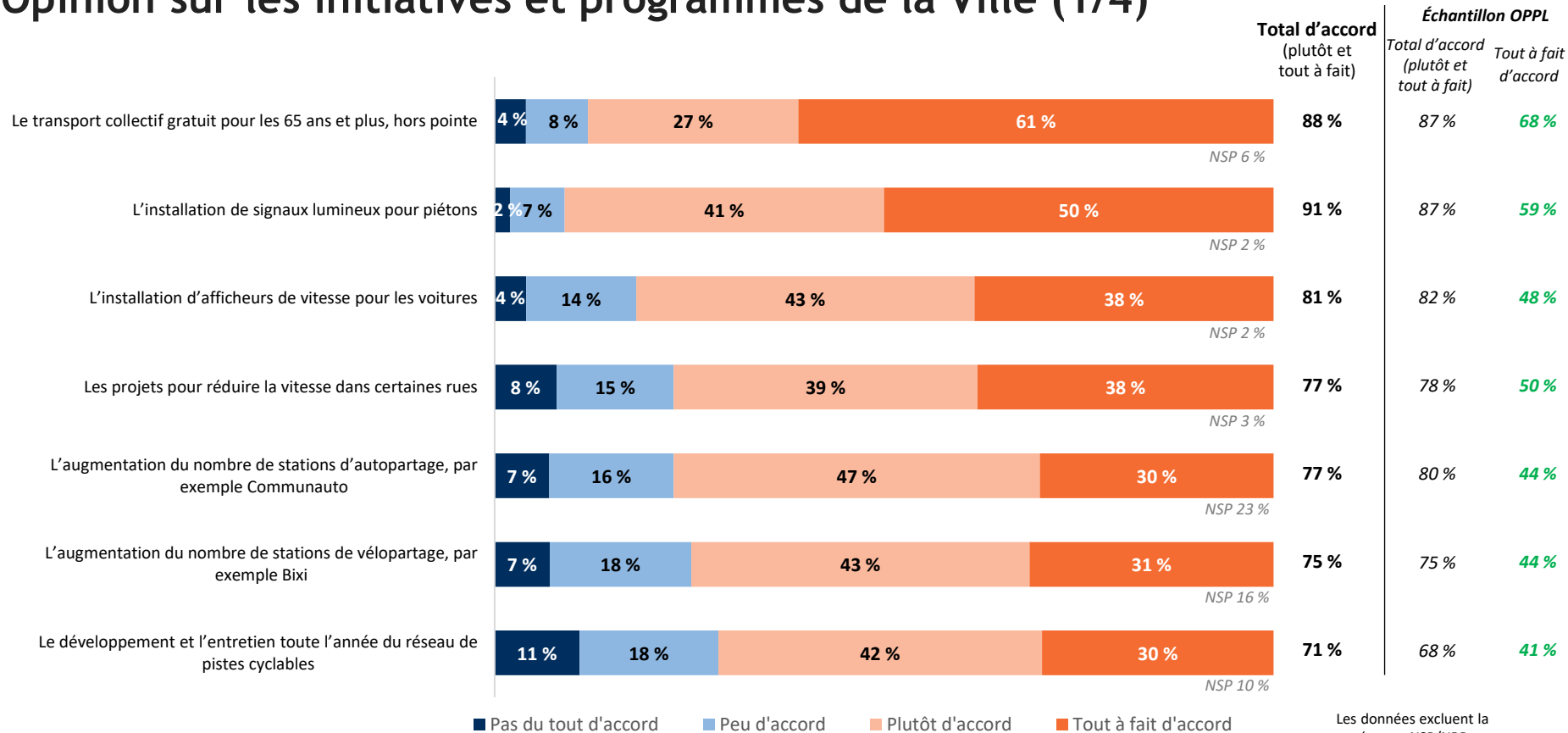


En **forte majorité (85 %)**, les personnes répondantes se disent **satisfaites face à la mobilité à Longueuil**. Il y a toutefois quatre fois plus de *plutôt satisfaites* (68 %) que de *très satisfaites* (16 %), ce qui atténue beaucoup le degré d'intensité de la satisfaction.

Les répondants de l'échantillon de l'OPPL sont nettement moins satisfaits (tout à fait et plutôt satisfaits), avec un taux de 58 % (-26 points). Ce résultat est cohérent avec le fait que leur degré d'accord est nettement inférieur sur sept des dix énoncés mesurés en matière de mobilité à Longueuil.

- Les résidents de l'arrondissement de Greenfield Park et les jeunes (16 à 34 ans) sont significativement plus satisfaits que la moyenne.
- À l'opposé, les personnes résidentes de l'arrondissement de Saint-Hubert, celles d'âge moyen (35 à 54 ans) et celles ayant un revenu élevé sont significativement moins satisfaites que la moyenne.

Opinion sur les initiatives et programmes de la Ville (1/4)



Les données excluent la réponse NSP/NRP.

Q6. Êtes-vous tout à fait, plutôt, peu ou pas du tout d'accord avec les initiatives et programmes suivants de la Ville de Longueuil pour faciliter les déplacements?
 Base : Tous les répondants (échantillon BIP : n = 1 004; échantillon OPPL : n = 565).

Opinion sur les initiatives et programmes de la Ville (2/4)

Les personnes répondantes devaient exprimer leur degré d'accord sur sept **initiatives et programmes** de la Ville de Longueuil **pour faciliter les déplacements**. Dans l'ensemble, **le niveau d'accord (tout à fait et plutôt d'accord) varie de moyennement élevé à très élevé**. Trois initiatives et programmes recueillent un niveau d'accord supérieur à 80 % :

- Le transport collectif gratuit pour les 65 ans et plus, hors pointe : au deuxième rang avec 88 %, mais largement premier si on considère la réponse *tout à fait d'accord* (61 %);
- L'installation de signaux lumineux pour piétons (91 %, dont 50 % de *tout à fait d'accord*);
- L'installation d'afficheurs de vitesse pour les voitures (81 %, dont 38 % de *tout à fait d'accord*).

Les trois quarts des répondants ou un peu plus sont d'accord avec trois autres initiatives et programmes :

- Les projets pour réduire la vitesse dans certaines rues (77 %, dont 38 % de *tout à fait d'accord*);
- L'augmentation du nombre de stations d'autopartage (77 %, dont 30 % de *tout à fait d'accord*);
- L'augmentation du nombre de stations de vélopartage (75 %, dont 31 % de *tout à fait d'accord*).

Enfin, une proportion légèrement inférieure de répondants est d'accord avec le développement et l'entretien toute l'année du réseau de pistes cyclables (71 %, dont 30 % de *tout à fait d'accord*).

Les répondants de l'échantillon de l'OPPL affichent des résultats à peu près similaires si on considère le niveau d'accord total (tout à fait et plutôt d'accord). Par contre, si on considère uniquement la réponse tout à fait d'accord, ils sont significativement plus positifs et ce, pour les sept initiatives et programmes. L'écart pour la réponse tout à fait d'accord varie de +7 points (transport collectif gratuit pour les 65 ans et plus) à +14 points (augmentation du nombre de stations d'autopartage).

Opinion sur les initiatives et programmes de la Ville (3/4)

Écarts statistiquement significatifs au sein de l'échantillon de BIP

+ % plus élevé que la moyenne - % plus bas que la moyenne

Tout à fait d'accord

Le transport collectif gratuit pour les 65 ans et plus, hors pointe 61 %	<ul style="list-style-type: none"> 16-24 ans (36 %) 55 ans et plus (69 %) Canadiens (59 %) Néo-Canadiens (76 %) 120 000 \$ et plus (53 %) En transp. collectif princip. (70 %)
---	--

L'installation de signaux lumineux pour piétons 50 %	<ul style="list-style-type: none"> 16-34 ans (41 %) Questionnaire français (51 %) Questionnaire anglais (37 %) En voiture principalement (47 %) En transport actif princip. (63 %)
---	---

L'installation d'afficheurs de vitesse pour les voitures 38 %	<ul style="list-style-type: none"> Saint-Hubert (34 %) 16-34 ans (26 %) 55-64 ans (43 %) 65 ans et plus (47 %) En transport actif princip. (48 %)
--	--

Les projets pour réduire la vitesse dans certaines rues 38 %	<ul style="list-style-type: none"> 16-24 ans (47 %) 25-34 ans (20 %) 55-64 ans (47 %) 65 ans et plus (44 %) Secondaire ou moins (42 %) Enfant dans le ménage (33 %) Pas d'enfant (40 %) Moins de 40 000 \$ (50 %) 120 000 \$ et plus (29 %) En voiture principalement (33 %) En transp. collectif princip. (48 %) En transport actif princip. (45 %)
---	--

L'augmentation du nombre de stations d'autopartage, par exemple Communauto 30 %	<ul style="list-style-type: none"> 16-24 ans (45 %) 35-44 ans (20 %)
--	--

L'augmentation du nombre de stations de vélopartage, par exemple Bixi 31 %	<ul style="list-style-type: none"> Vieux-Longueuil (34 %) Greenfield Park (15 %) 25-34 ans (41 %) Secondaire ou moins (27 %) Universitaire (40 %)
---	--

Le développement et l'entretien toute l'année du réseau de pistes cyclables 30 %	<ul style="list-style-type: none"> 16-24 ans (45 %) 65 ans et plus (21 %) Enfant dans le ménage (37 %) Pas d'enfant (27 %) 80 000 \$ - 119 999 \$ (38 %) 120 000 \$ et plus (23 %)
---	--

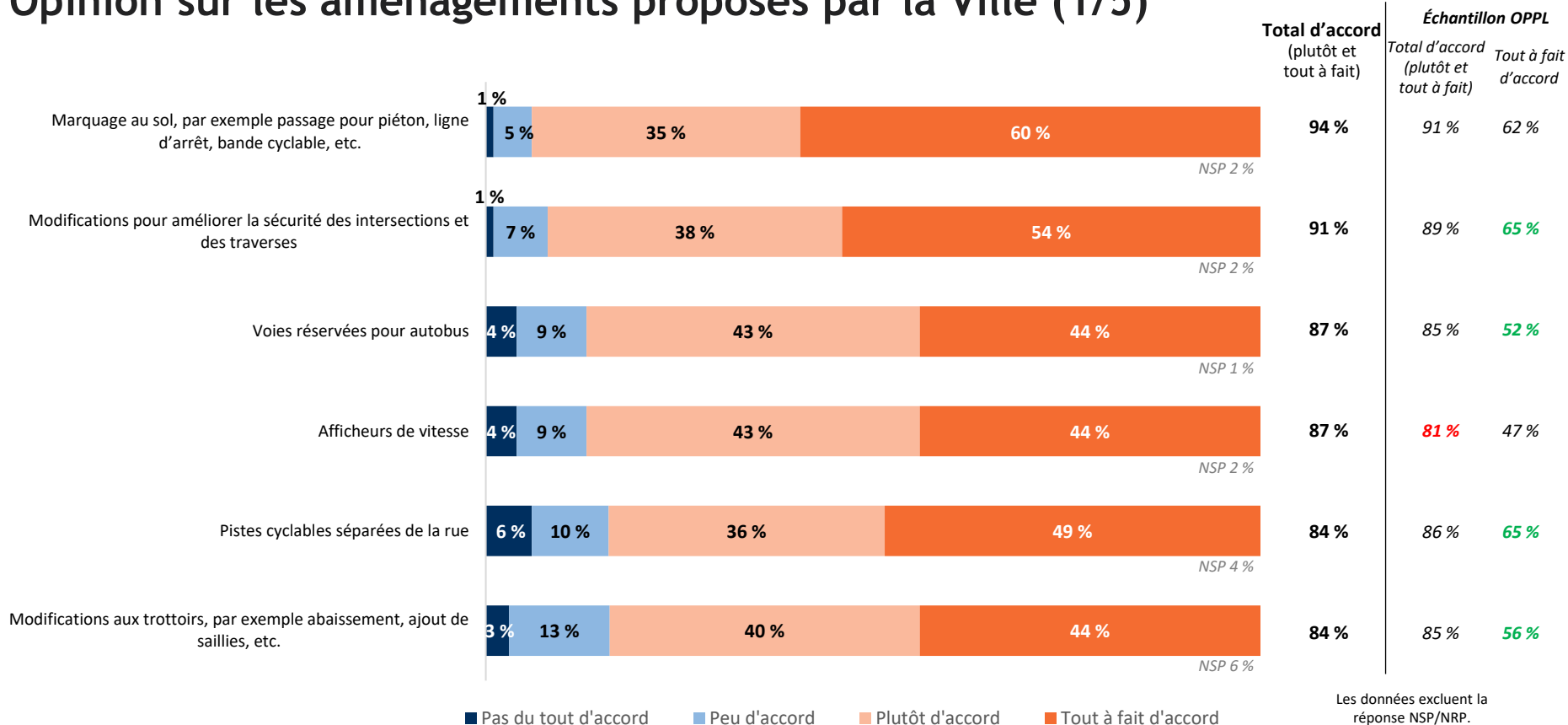
Opinion sur les initiatives et programmes de la Ville (4/4)

Écarts statistiquement significatifs au sein de l'échantillon de BIP

On constate plusieurs écarts significatifs. **Certains segments se démarquent parce qu'ils sont plus souvent tout à fait d'accord** que la moyenne sur plusieurs initiatives et programmes. Ils les appuient donc davantage.

- Les **plus jeunes (16 à 24 ans et/ou 25 à 34 ans)** (4 initiatives et programmes) : Projets pour réduire la vitesse dans certaines rues / Augmentation du nombre de stations d'autopartage / L'augmentation du nombre de stations de vélopartage / Développement et l'entretien toute l'année du réseau de pistes cyclables. En contrepartie, ils appuient moins que la moyenne 3 initiatives et programmes : Transport collectif gratuit pour les 65 ans et plus / Installation de signaux lumineux pour piétons / Installation d'afficheurs de vitesse pour les voitures.
- Les **55 ans et plus** (3 initiatives et programmes) : Transport collectif gratuit pour les 65 ans et plus (sans surprise) / Installation d'afficheurs de vitesse pour les voitures / Projets pour réduire la vitesse dans certaines rues.
- Ceux qui **se déplacent principalement en transport actif** (3 initiatives et programmes) : Installation de signaux lumineux pour piétons / Installation d'afficheurs de vitesse pour les voitures / Projets pour réduire la vitesse dans certaines rues. Il est intéressant de constater que ceux qui se déplacent principalement en voiture appuient moins que la moyenne 2 initiatives et programmes : Installation de signaux lumineux pour piétons / Installation d'afficheurs de vitesse pour les voitures.

Opinion sur les aménagements proposés par la Ville (1/5)



Q7. Êtes-vous tout à fait, plutôt, peu ou pas du tout d'accord avec les aménagements proposés par la Ville de Longueuil pour faciliter les déplacements?
 Base : Tous les répondants (échantillon BIP : n = 1 004; échantillon OPPL : n = 565).

Opinion sur les aménagements proposés par la Ville (2/5)

Les personnes répondantes devaient exprimer leur degré d'accord sur **six types d'aménagements proposés** par la Ville de Longueuil pour faciliter les déplacements. Les **résultats sont très positifs**, le niveau d'accord (*tout à fait* et *plutôt d'accord*) étant très élevé pour tous les aménagements. Deux d'entre eux se démarquent par un degré d'accord extrêmement élevé :

- Marquage au sol (passage pour piéton, ligne d'arrêt, bande cyclable, etc.) (94 %, dont 60 % de *tout à fait d'accord*);
- Modifications pour améliorer la sécurité des intersections et des traverses (91 %, dont 54 % de *tout à fait d'accord*).

Les quatre autres types d'aménagements – voies réservées pour autobus, afficheurs de vitesse, pistes cyclables séparées de la rue et modifications aux trottoirs (abaissement, ajout de saillies, etc.) – recueillent un niveau à peu près égal d'accord, entre 84 % et 87 %, et un pourcentage de *tout à fait d'accord* variant entre 44 % et 49 %.

Les répondants de l'échantillon de l'OPPL affichent des résultats globalement similaires si on considère le niveau d'accord total (tout à fait et plutôt d'accord). On note une seule différence : les afficheurs de vitesse recueillent un niveau d'accord moins élevé dans l'échantillon de l'OPPL (-6 points).

Par contre, ils sont significativement plus positifs pour quatre des six aménagements proposés si on considère uniquement la réponse tout à fait d'accord : pistes cyclables séparées de la rue (+16 points), modifications aux trottoirs (+12 points), modifications pour améliorer la sécurité des intersections et des traverses (+11 points) et voies réservées pour autobus (+8 points).

Opinion sur les aménagements proposés par la Ville (3/5)

Écarts statistiquement significatifs au sein de l'échantillon de BIP

+ % plus élevé que la moyenne

- % plus bas que la moyenne

Tout à fait d'accord

Marquage au sol, par exemple passage pour piéton, ligne d'arrêt, bande cyclable, etc. 60 %	Vieux-Longueuil (64 %) Saint-Hubert (52 %) Hommes (63 %) Femmes (56 %) 16-24 ans (75 %) Enfant dans le ménage (65 %) Pas d'enfant (58 %) En voiture principalement (56 %) En transp. collectif princip. (66 %) En transport actif princip. (65 %)
---	--

Pistes cyclables séparées de la rue 49 %	Greenfield Park (36 %) 65 ans et plus (42 %) Secondaire ou moins (45 %) Universitaire (55 %) Questionnaire français (50 %) Questionnaire anglais (34 %) Enfant dans le ménage (55 %) Pas d'enfant (46 %)
---	---

Voies réservées pour autobus 44 %	16-24 ans (65 %) 25-34 ans (26 %) 55-64 ans (51 %) Enfant dans le ménage (38 %) Pas d'enfant (46 %) Néo-Canadiens (57 %) Moins de 40 000 \$ (50 %) En voiture principalement (39 %) En transp. collectif princip. (61 %)
--------------------------------------	--

Modifications pour améliorer la sécurité des intersections et des traverses 54 %	Greenfield Park (66 %) 25-34 ans (45 %) Questionnaire français (53 %) Questionnaire anglais (69 %) 80 000 \$ - 119 999 \$ (60 %) 120 000 \$ et plus (44 %) En voiture principalement (49 %) En transp. collectif princip. (62 %) En transport actif princip. (67 %)
---	---

Modifications aux trottoirs, par exemple abaissement, ajout de saillies, etc. 44 %	55-64 ans (52 %) Secondaire ou moins (40 %) Questionnaire français (43 %) Questionnaire anglais (64 %) Canadiens (41 %) Néo-Canadiens (65 %)
---	---

Afficheurs de vitesse 44 %	Greenfield Park (53 %) 25-34 ans (27 %) 35-44 ans (35 %) 45-64 ans (56 %) 40 000 \$ - 79 999 \$ (51 %) 120 000 \$ et plus (35 %) En voiture principalement (41 %) En transport actif princip. (56 %)
-------------------------------	---

Opinion sur les aménagements proposés par la Ville (4/5)

Écarts statistiquement significatifs au sein de l'échantillon de BIP

Une analyse des écarts significatifs met en lumière **certains segments qui sont plus souvent tout à fait d'accord** que la moyenne sur plusieurs des types d'aménagements proposés. Ils les appuient donc davantage.

- Ceux qui **se déplacent principalement en transport actif** (3 aménagements) : Marquage au sol / Modifications pour améliorer la sécurité des intersections et des traverses / Afficheurs de vitesse.
- Ceux qui **se déplacent principalement en transport collectif** (3 aménagements) : Marquage au sol / Modifications pour améliorer la sécurité des intersections et des traverses / Voies réservées pour autobus.
- En relation avec les deux points précédents, ceux qui **se déplacent principalement en voiture sont moins d'accord** que la moyenne avec les aménagements mentionnés.
- Les **16 à 24 ans** (2 aménagements) : Marquage au sol / Voies réservées pour autobus. Les **55 et 64 ans** (2 aménagements) : Modifications aux trottoirs / Afficheurs de vitesse / Voies réservées pour autobus.
- Les **ménages avec enfant** (2 aménagements) : Marquage au sol / Pistes cyclables séparées de la rue.
- Ceux qui résident dans l'**arrondissement de Greenfield Park** (2 aménagements) : Modifications pour améliorer la sécurité des intersections et des traverses / Afficheurs de vitesse.

Opinion sur les aménagements proposés par la Ville (5/5)

Craintes quant aux aménagements proposés par la Ville de Longueuil pour favoriser les transports actifs et collectifs

	Échantillon BIP	Échantillon OPPL
Oui	28 %	36 %
Non	66 %	59 %
NSP/NRP	6 %	4 %

Écarts significatifs au sein de l'échantillon de BIP (% de oui)

- Saint-Hubert (32 %)
- Hommes (33 %)
- Femmes (23 %)
- 16-34 ans (18 %)
- 35-44 ans (34 %)

Plus du quart des personnes répondantes (28 %) disent avoir des craintes quant aux aménagements proposés par la Ville de Longueuil pour favoriser les transports actifs et collectifs.

Les répondants de l'échantillon de l'OPPL sont significativement plus nombreux (36 %) à avoir des craintes quant aux aménagements proposés par la Ville .

Les craintes sont plus élevées parmi ceux qui résident dans l'arrondissement de Saint-Hubert, les hommes et les 35 à 44 ans.

Obstacles au transfert modal

Pratique de la marche (1/2)

Pratique de la marche dans les déplacements au moins une fois par semaine

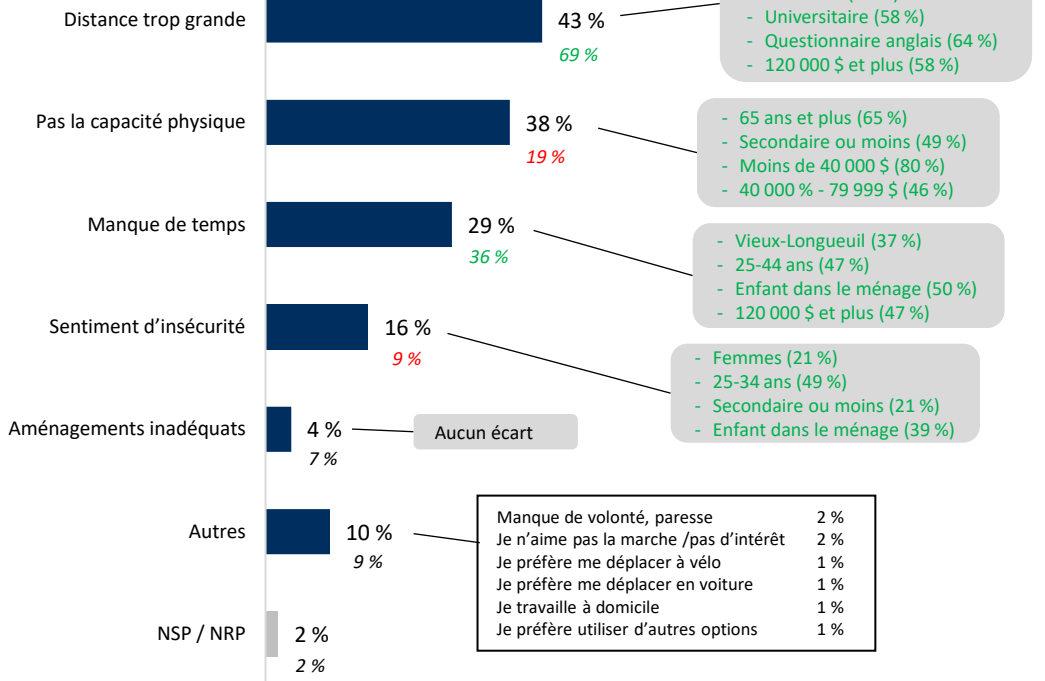
	Échantillon BIP	Échantillon OPPL
Oui	76 %	83 %
Non	22 %	17 %
NSP/NRP	2 %	0 %

Écarts significatifs au sein de l'échantillon de BIP (% de oui)

- Vieux-Longueuil (81 %)
- Saint-Hubert (72 %)
- Greenfield Park (60 %)
- 16-34 ans (71 %)
- 45-64 ans (81 %)
- Questionnaire français (78 %)
- Questionnaire anglais (56 %)
- Immigrants (85 %)
- En voiture principalement (72 %)
- En transp. collectif princip. (90 %)
- En transport actif princip. (85 %)

Raisons de ne pas pratiquer la marche au moins une fois par semaine

Les résultats de l'échantillon OPPL sont indiqués en italique.



Q9. Pratiquez-vous la marche dans vos déplacements au moins une fois par semaine? Base : Tous les répondants (échantillon BIP : n = 1 004; échantillon OPPL : n = 565).

Q10. Quelles sont les deux principales raisons pour lesquelles vous ne pratiquez pas la marche? Base : Répondants qui ne pratiquent pas la marche au moins une fois par semaine (échantillon BIP : n = 220; échantillon OPPL : n = 98).

Pratique de la marche (2/2)

La **pratique de la marche est très répandue**. Environ **les trois quarts des personnes répondantes** (76 %) disent pratiquer la marche dans leurs déplacements au moins une fois par semaine.

Chez les répondants de l'échantillon de l'OPPL, la pratique régulière de la marche est significativement plus élevée, à 83 %.

- La pratique régulière de la marche est plus fréquente que la moyenne parmi les résidents de l'arrondissement du Vieux-Longueuil, les 45 à 64 ans, ceux qui ont répondu au questionnaire en français, les personnes immigrantes ainsi que ceux qui se déplacent principalement en transport collectif et en transport actif.

Raisons de la non-pratique

Parmi les personnes répondantes **qui ne pratiquent pas la marche** au moins une fois par semaine, **trois raisons principales** sont invoquées : la **distance trop grande** (43 %), l'absence ou l'insuffisance de **capacité physique** (38 %) et le **manque de temps** (29 %). Le sentiment d'insécurité (16 %) et les aménagements inadéquats (4 %) sont moins mentionnés.

Les répondants de l'échantillon de l'OPPL montrent plusieurs différences comme raisons de la non-pratique régulière de la marche : ils mentionnent proportionnellement plus souvent la distance trop grande (+26 points) et le manque de temps (+7 points) et mentionnent moins souvent l'absence ou l'insuffisance de capacité physique (-19 points) et le sentiment d'insécurité (-7 points).

Parmi les écarts statistiquement significatifs observés, certains sont particulièrement intéressants :

- Les résidents des **arrondissements de Saint-Hubert et de Greenfield Park** mentionnent plus souvent la distance trop grande.
- Les **ménages avec enfant** mentionnent proportionnellement plus le manque de temps et le sentiment d'insécurité.
- Les **femmes** mentionnent davantage le sentiment d'insécurité.
- Les **25 à 44 ans** invoquent davantage le manque de temps et les **45 à 54 ans**, la distance trop grande. Les **25 à 34 ans** mentionnent davantage (et très fortement) le sentiment d'insécurité.

Pratique du vélo (1/2)

Pratique du vélo dans les déplacements au moins une fois par semaine

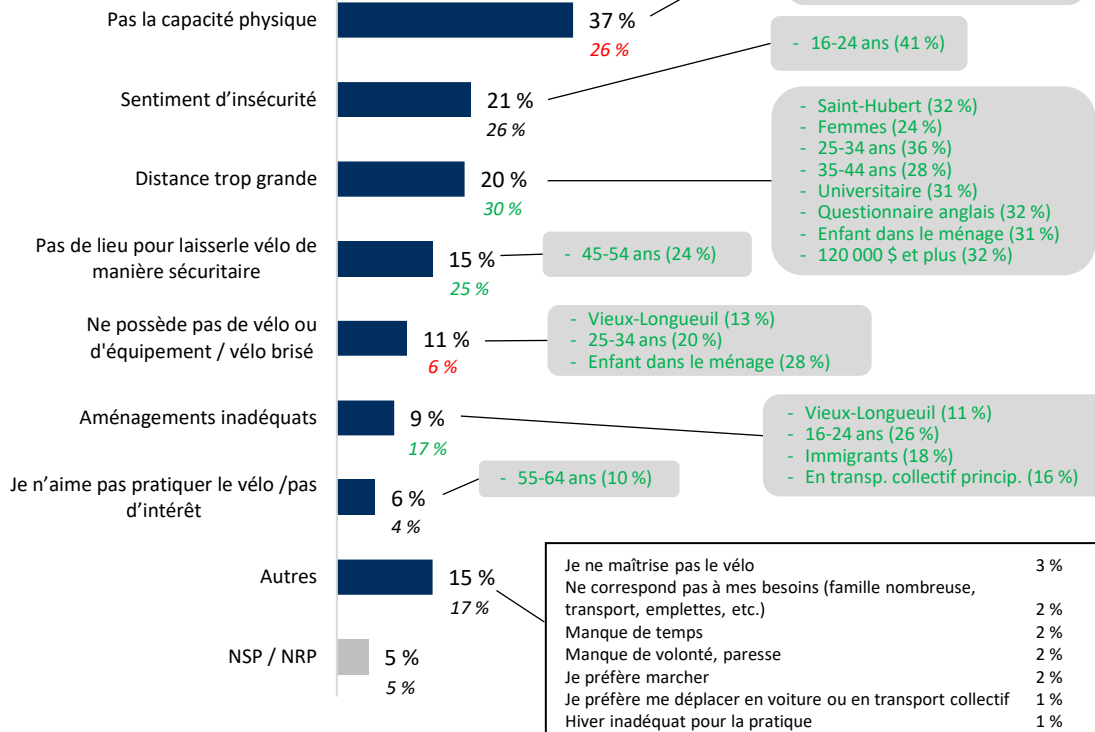
	Échantillon BIP	Échantillon OPPL
Oui	23 %	40 %
Non	75 %	59 %
NSP/NRP	2 %	0 %

Écarts significatifs au sein de l'échantillon de BIP (% de oui)

- Hommes (32 %)
- Femmes (14 %)
- 16-24 ans (16 %)
- 35-54 ans (30 %)
- 65 ans et plus (13 %)
- Enfant dans le ménage (28 %)
- Pas d'enfant (21 %)
- Canadiens (22 %)
- Néo-Canadiens (32 %)

Raisons de ne pas pratiquer le vélo au moins une fois par semaine

Les résultats de l'échantillon OPPL sont indiqués en italique.



Q11. Hors de la saison hivernale, pratiquez-vous le vélo dans vos déplacements au moins une fois par semaine? Base : Tous les répondants (échantillon BIP : n = 1 004; échantillon OPPL : n = 565).

Q12. Quelles sont les deux principales raisons pour lesquelles vous ne pratiquez pas le vélo? Base : Répondants qui ne pratiquent pas le vélo au moins une fois par semaine (échantillon BIP : n = 749; échantillon OPPL : n = 335).

Pratique du vélo (2/2)

Près du **quart des personnes répondantes** (23 %) disent **pratiquer le vélo** dans leurs déplacements au moins une fois par semaine, hors de la saison hivernale.

Parmi les répondants de l'échantillon de l'OPPL, la pratique régulière du vélo est nettement plus élevée, à 40 %.

- La pratique régulière du vélo est significativement plus répandue que la moyenne parmi les hommes, les 35 à 54 ans, ceux ayant une scolarité de niveau universitaire et un revenu élevé, qui ont répondu au questionnaire en français, les ménages avec enfant, les néo-Canadiens ainsi que ceux qui se déplacent principalement en transport actif.

Raisons de la non-pratique

Parmi les personnes répondantes **qui ne pratiquent pas le vélo** au moins une fois par semaine, l'absence ou l'insuffisance de **capacité physique** (37 %) constitue la raison invoquée le plus souvent. Trois autres raisons sont mentionnées assez fréquemment : le **sentiment d'insécurité** (21 %), la **distance trop grande** (20 %), et l'**absence de lieu** pour laisser le vélo de manière sécuritaire (15 %). D'autres raisons recueillent moins de mentions : la non-possession d'un vélo ou un vélo brisé (11 %), les aménagements inadéquats (9 %), et le fait de ne pas aimer la pratique du vélo (6 %).

Les répondants de l'échantillon de l'OPPL se distinguent quant aux raisons de la non-pratique régulière du vélo : ils mentionnent proportionnellement plus souvent la distance trop grande (+10 points), l'absence de lieu pour laisser le vélo de manière sécuritaire et les aménagements inadéquats (+10 points) et les aménagements inadéquats (+8 points); ils mentionnent moins souvent l'absence ou l'insuffisance de capacité physique (-11 points) et la non-possession d'un vélo ou un vélo brisé (-5 points).

Parmi les écarts statistiquement significatifs les plus pertinents, soulignons :

- Les résidents de l'**arrondissement de Saint-Hubert** invoquent davantage la distance trop grande alors que ceux du **Vieux-Longueuil** mentionnent proportionnellement plus la non-possession d'un vélo et les aménagements inadéquats.
- Les **femmes** mentionnent davantage le sentiment d'insécurité.
- Les **ménages avec enfants** mentionnent plus souvent la distance trop grande et la non-possession d'un vélo.
- Les **16 à 24 ans** mentionnent davantage le sentiment d'insécurité et les aménagements inadéquats; les **25 à 34 ans**, la non-possession d'un vélo; les **25 à 44 ans**, la distance trop grande; et les **45 à 54 ans**, l'absence de lieu pour laisser le vélo de manière sécuritaire.
- Ceux qui **se déplacent principalement en transport collectif** invoquent proportionnellement plus les aménagements inadéquats.

Q11. Hors de la saison hivernale, pratiquez-vous le vélo dans vos déplacements au moins une fois par semaine? Base : Tous les répondants (échantillon BIP : n = 1 004; échantillon OPPL : n = 565)

Q12. Quelles sont les deux principales raisons pour lesquelles vous ne pratiquez pas le vélo? Base : Répondants qui ne pratiquent pas la marche au moins une fois par semaine

(échantillon BIP : n = 749; échantillon OPPL : n = 335).

Utilisation des transports collectifs (1/2)

Utilisation des transports collectifs (autobus, métro, train, REM) dans les déplacements au moins une fois par semaine

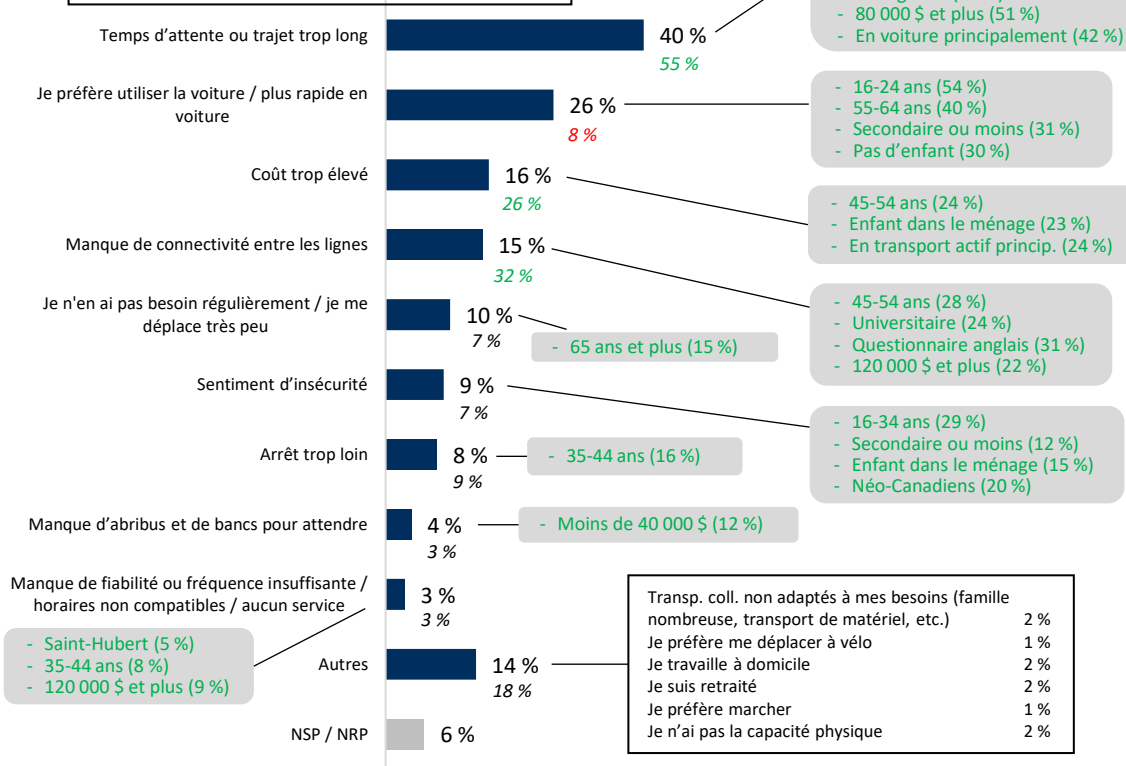
	Échantillon BIP	Échantillon OPPL
Oui	37 %	43 %
Non	62 %	56 %
NSP/NRP	1 %	0 %

Écarts significatifs au sein de échantillon de BIP (% de oui)

- Saint-Hubert (33 %)
- Greenfield Park (51 %)
- 16-24 ans (89 %)
- 55-64 ans (25 %)
- 65 ans et plus (18 %)
- Questionnaire anglais (49 %)
- Enfant dans le ménage (42 %)
- Pas d'enfant (35 %)
- Canadiens (34 %)
- Néo-Canadiens (46 %)
- Immigrants (54 %)
- Moins de 40 000 \$ (50 %)
- En voiture principalement (23 %)
- En transp. collectif princ. (90 %)

Raisons de ne pas utiliser les transports collectifs au moins une fois par semaine

Les résultats de l'échantillon OPPL sont indiqués en italique.



Q13. Utilisez-vous les transports collectifs (autobus, métro, train, REM) dans vos déplacements au moins une fois par semaine? Base : Tous les répondants

(échantillon BIP : n = 1 004; échantillon OPPL : n = 565).

Q14. Quelles sont les deux principales raisons pour lesquelles vous n'utilisez pas les transports collectifs dans vos déplacements?

Base : Répondants qui n'utilisent pas les transports collectifs au moins une fois par semaine (échantillon BIP : n = 625; échantillon OPPL : n = 318).

Utilisation des transports collectifs (2/2)

Près de quatre personnes répondantes sur dix (37 %) disent **utiliser les transports collectifs** dans leurs déplacements au moins une fois par semaine.

Chez les répondants de l'échantillon de l'OPPL, ce pourcentage est plus élevé (43 %).

- L'utilisation régulière des transports collectifs est significativement plus répandue que la moyenne parmi les résidents de l'arrondissement de Greenfield Park, les 16 à 24 ans, ceux qui ont répondu au questionnaire en anglais, les ménages avec enfant, les néo-Canadiens et les personnes immigrantes, les personnes ayant un revenu inférieur à 40 000 \$ ainsi que celles qui se déplacent principalement en transport collectif.

Raisons de la non-utilisation

Parmi les personnes répondantes **qui n'utilisent pas les transports collectifs** au moins une fois par semaine, le **temps d'attente trop long** (45 %) constitue de loin la raison la plus importante. Trois autres raisons sont mentionnées relativement fréquemment : le **manque de connectivité** entre les lignes (21 %), le **coût trop élevé** (20 %) et la **préférence pour utiliser la voiture** / la perception que la **voiture est plus rapide** (20 %). Ajoutons également trois autres raisons : le fait de ne pas en avoir besoin, de se déplacer très peu (9 %), l'arrêt trop loin (8 %) et le sentiment d'insécurité (8 %).

Les répondants de l'échantillon de l'OPPL montrent quelques différences comme raisons de la non-utilisation régulière des transports collectifs. Ceux-ci mentionnent proportionnellement plus souvent le manque de connectivité entre les lignes (+17 points), le temps d'attente trop long (+15 points) et le coût trop élevé (+10 points); ils mentionnent moins souvent la préférence pour utiliser la voiture / la perception que la voiture est plus rapide (-18 points).

Plusieurs écarts statistiquement significatifs sont présents. Mentionnons quelques uns parmi les plus intéressants :

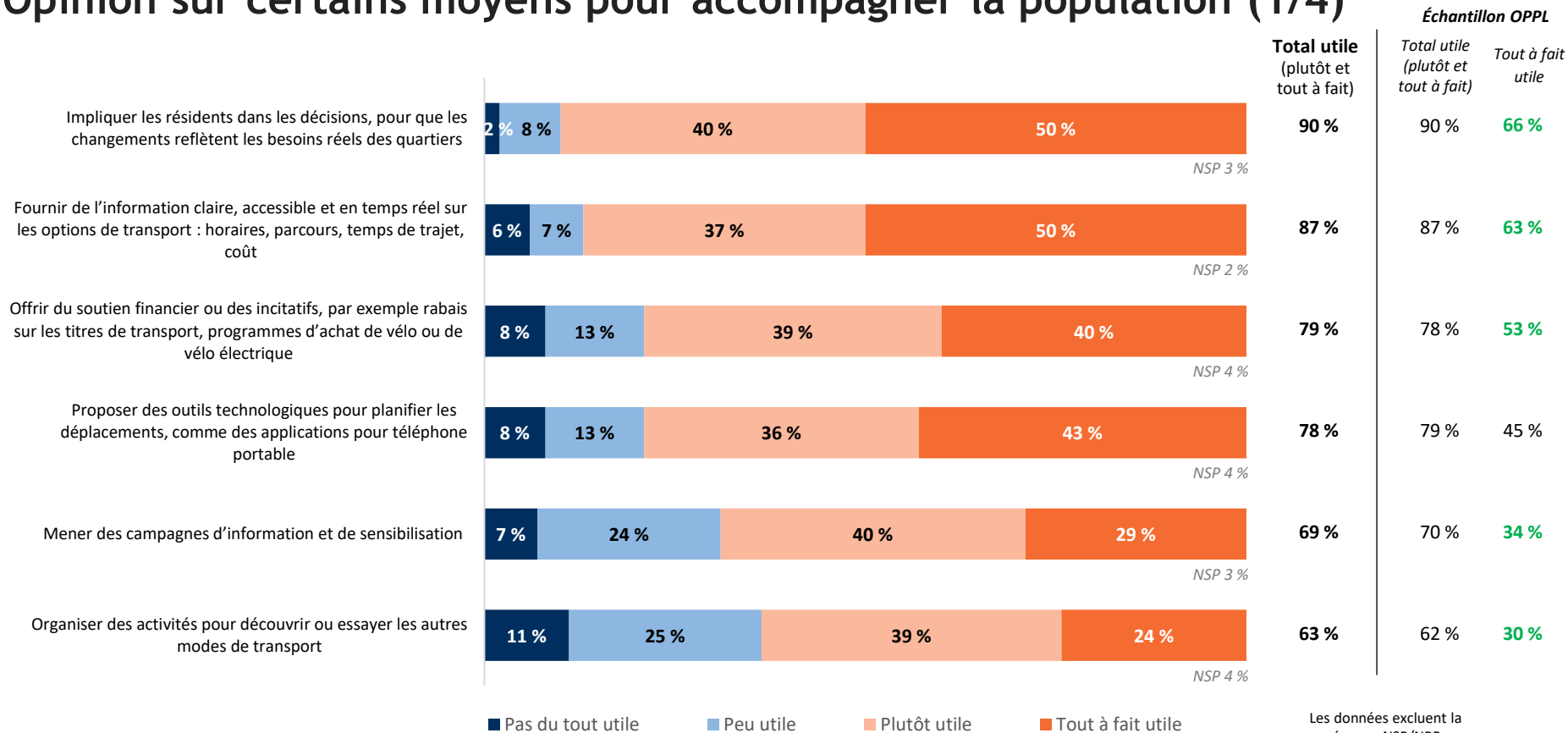
- Les résidents de l'**arrondissement de Saint-Hubert** mentionnent plus souvent le temps d'attente ou le trajet trop long.
- Les **ménages avec enfant** invoquent davantage le temps d'attente ou le trajet trop long, le coût trop élevé et le sentiment d'insécurité.
- Les **16 à 24 ans** mentionnent davantage préférer utiliser leur voiture; les **16 à 34 ans**, le sentiment d'insécurité; les **25 à 44 ans**, le temps d'attente ou le trajet trop long; les **45 à 54 ans**, le manque de connectivité et le coût trop élevé; les **65 ans et plus**, le peu de besoin (très peu de déplacements).
- Ceux qui **se déplacent principalement en voiture** invoquent proportionnellement plus le temps d'attente ou le trajet trop long et ceux qui **se déplacent principalement en transport actif** mentionnent plus souvent le coût trop élevé.

Q13. Utilisez-vous les transports collectifs (autobus, métro, train, REM) dans vos déplacements au moins une fois par semaine? Base : Tous les répondants (échantillon BIP : n = 1 004; échantillon OPPL : n = 565).

Q14. Quelles sont les deux principales raisons pour lesquelles vous n'utilisez pas les transports collectifs dans vos déplacements?
Base : Répondants qui ne pratiquent pas la marche au moins une fois par semaine (échantillon BIP : n = 625; échantillon OPPL : n = 318).

Besoins d'accompagnement pour le transfert modal

Opinion sur certains moyens pour accompagner la population (1/4)



Les données excluent la réponse NSP/NRP.

Q15. La Ville a l'intention dans les prochaines années d'offrir des alternatives à l'automobile. Croyez-vous que les moyens suivants pour accompagner la population dans ce changement seraient très, plutôt, peu ou pas du tout utiles? Base : Tous les répondants (échantillon BIP : n = 1 004; échantillon OPPL : n = 565).

Opinion sur certains moyens pour accompagner la population (2/4)

Les personnes répondantes devaient évaluer le degré d'utilité de **six moyens pour accompagner la population** afin d'offrir des alternatives à l'automobile. Il s'avère qu'**une majorité de moyens sont jugés utiles ou très utiles**. Deux moyens sont jugés particulièrement utiles (*tout à fait et plutôt utiles*) :

- Impliquer les résidents dans les décisions, pour que les changements reflètent les besoins réels des quartiers (90 %, dont 50 % de *tout à fait utile*);
- Fournir de l'information claire, accessible et en temps réel sur les options de transport : horaires, parcours, temps de trajet, coût (87 %, dont 50 % de *tout à fait utile*).

Deux autres moyens recueillent l'appui respectif de 79 % et de 78 % des répondants : offrir du soutien financier ou des incitatifs (rabais sur les titres de transport, programmes d'achat de vélo ou de vélo électrique) et proposer des outils technologiques pour planifier les déplacements (applications pour téléphone portable).

Deux moyens recueillent un appui plus mitigé mais non négligeable : mener des campagnes d'information et de sensibilisation (69 %) et organiser des activités pour découvrir ou essayer les autres modes de transport (63 %).

Les répondants de l'échantillon de l'OPPL n'affichent pas de différences si on considère le niveau d'utilité total (tout à fait et plutôt utile). Cependant, ils ont une opinion significativement plus positive pour cinq des six moyens proposés si on considère uniquement la réponse tout à fait utile : impliquer les résidents dans les décisions (+16 points), fournir de l'information claire, accessible et en temps réel (+13 points), offrir du soutien financier ou des incitatifs (+13 points), organiser des activités (+6 points) et mener des campagnes d'information et de sensibilisation (+5 points).

Opinion sur certains moyens pour accompagner la population (3/4)

Écarts statistiquement significatifs au sein de l'échantillon de BIP

+ % plus élevé que la moyenne

- % plus bas que la moyenne

Tout à fait utile

Impliquer les résidents dans les décisions, pour que les changements reflètent les besoins réels des quartiers 50 %	<p>55-64 ans (58 %) 65 ans et plus (43 %) Canadiens (48 %) Néo-Canadiens (57 %) Immigrants (60 %) Moins de 40 000 \$ (40 %) 80 000 \$ - 119 999 \$ (61 %)</p>
--	---

Fournir de l'information claire, accessible et en temps réel sur les options de transport : horaires, parcours, temps de trajet, coût 50 %	<p>65 ans et plus (41 %) Secondaire ou moins (46 %) Universitaire (56 %) En voiture principalement (46 %) En transp. collectif princip. (67 %)</p>
---	--

Offrir du soutien financier ou des incitatifs, par exemple rabais sur les titres de transport, programmes d'achat de vélo ou de vélo électrique 40 %	<p>Hommes (33 %) Femmes (47 %) 35-44 ans (51 %) 65 ans et plus (29 %) Secondaire ou moins (34 %) Universitaire (47 %) Immigrants (54 %) Moins de 40 000 \$ (49 %) En voiture principalement (36 %) En transp. collectif princip. (57 %)</p>
---	---

Proposer des outils technologiques pour planifier les déplacements, comme des applications pour téléphone portable 43 %	<p>Greenfield Park (28 %) 16-24 ans (54 %) 65 ans et plus (29 %) Secondaire ou moins (39 %) Universitaire (49 %) En transp. collectif princip. (51 %)</p>
--	---

Mener des campagnes d'information et de sensibilisation 29 %	<p>Vieux-Longueuil (34 %) 16-34 ans (22 %) 55-64 ans (37 %) Secondaire ou moins (26 %) Universitaire (34 %) Questionnaire français (28 %) Questionnaire anglais (40 %) Canadiens (27 %) Immigrants (41 %) 120 000 \$ et plus (23 %) En voiture principalement (25 %) En transp. collectif princip. (39 %)</p>
---	---

Organiser des activités pour découvrir ou essayer les autres modes de transport 24 %	<p>45-54 ans (31 %) Canadiens (22 %) Immigrants (35 %) 120 000 \$ et plus (18 %) En voiture principalement (21 %) En transp. collectif princip. (31 %) En transport actif princip. (30 %)</p>
---	---

Opinion sur certains moyens pour accompagner la population (4/4)

Écarts statistiquement significatifs au sein de l'échantillon de BIP

Certains **segments de répondants jugent tout à fait utile, en proportion plus élevée**, une majorité des six moyens proposés pour accompagner la population :

- Ceux qui **se déplacent principalement en transport collectif** : tous les moyens, sauf l'implication des résidents dans les décisions. À l'opposé, ceux qui **se déplacent principalement en voiture jugent moins utiles** la majorité des moyens proposés : Fournir de l'information claire, accessible et en temps réel sur les options de transport / Offrir du soutien financier ou des incitatifs / Mener des campagnes d'information et de sensibilisation / Organiser des activités pour découvrir ou essayer les autres modes de transport.
- Les **personnes immigrantes** (4 moyens) : Impliquer les résidents dans les décisions / Offrir du soutien financier ou des incitatifs / Organiser des activités pour découvrir ou essayer les autres modes de transport / Mener des campagnes d'information et de sensibilisation.
- Les personnes ayant une **scolarité de niveau universitaire** (4 moyens) : Fournir de l'information claire, accessible et en temps réel sur les options de transport / Offrir du soutien financier ou des incitatifs / Proposer des outils technologiques pour planifier les déplacements / Mener des campagnes d'information et de sensibilisation.
- Les écarts selon les tranches d'âge varient selon les moyens. Les plus jeunes (**16 à 24 ans**) appuient davantage des outils technologiques pour planifier les déplacements (applications pour téléphone portable); les **35 à 44 ans**, du soutien financier ou des incitatifs; les **45 à 54 ans**, des activités pour découvrir ou essayer les autres modes de transport; les **55 à 64 ans**, l'implication des résidents dans les décisions ainsi que des campagnes d'information et de sensibilisation.

Annexe : Questionnaire

Questionnaire (1/4)

1

Office de participation publique de Longueuil Sondage sur la mobilité durable et sécuritaire

[Introduction téléphonique](#)

Bonjour, Je m'appelle _____, de BIP Recherche.
Nous sommes mandatés par l'Office de participation publique de Longueuil pour réaliser un sondage visant à connaître votre opinion au sujet de la mobilité durable et sécuritaire, c'est-à-dire des moyens de rendre les déplacements accessibles, diversifiés et efficaces pour l'ensemble de la population en offrant des alternatives au transport par auto solo. Votre participation est importante, car elle permettra à la Ville de mieux accompagner la population dans la transition vers une mobilité plus durable à Longueuil.

À la fin du questionnaire, vous aurez la possibilité de vous inscrire pour participer à un panel citoyen qui aura lieu en novembre prochain sur le sujet.

Nous vous assurons que vous ne pourrez être identifié au moyen de l'information recueillie et que vos réponses demeureront confidentielles. Auriez-vous une dizaine de minutes à m'accorder ?

[Si le répondant désire participer mais n'est pas disponible, prendre rendez-vous et rappeler.](#)
[Si le répondant désire compléter le questionnaire en ligne, lui envoyer par courriel le lien permettant d'accéder au questionnaire.](#)

[Introduction en ligne](#)

BIP Recherche a été mandaté par l'Office de participation publique de Longueuil pour réaliser un sondage visant à connaître votre opinion au sujet de la mobilité durable et sécuritaire, c'est-à-dire des moyens de rendre les déplacements accessibles, diversifiés et efficaces pour l'ensemble de la population en offrant des alternatives au transport par auto solo. Votre participation est importante, car elle permettra à la Ville de mieux accompagner la population dans la transition vers une mobilité plus durable à Longueuil.

À la fin du questionnaire, vous aurez la possibilité de vous inscrire pour participer à un panel citoyen qui aura lieu en novembre prochain sur le sujet.

Nous vous assurons que vous ne pourrez être identifié au moyen de l'information recueillie et que vos réponses demeureront confidentielles. Le sondage prend environ 10 minutes à compléter.

Pour accéder au sondage, veuillez cliquer sur le lien suivant :

[Lien permettant d'accéder au questionnaire](#)

2

Note :

Pour la version téléphonique, l'intervieweur demande automatiquement au répondant s'il préfère répondre en français ou en anglais.

Pour la version en ligne, aussitôt que le répondant ouvre le lien, il voit apparaître la même question.

Les premières questions visent à établir votre admissibilité au sondage.

Q1a. Habitez-vous dans l'un ou l'autre des trois arrondissements de la ville de Longueuil, c'est-à-dire Vieux-Longueuil, Saint-Hubert ou Greenfield Park?

Oui	1
Non	2 TERMINER

Q1b. Dans quel arrondissement de la ville de Longueuil habitez-vous?

Vieux-Longueuil	1
Saint-Hubert	2
Greenfield Park	3

Q2. Dans quelle catégorie d'âge vous situez-vous?

Moins de 16 ans	0 TERMINER
16 ou 17 ans	1
De 18 à 24 ans	2
De 25 à 34 ans	3
De 35 à 44 ans	4
De 45 à 54 ans	5
De 55 à 64 ans	6
De 65 à 74 ans	7
75 ans ou plus	8
Je préfère ne pas répondre	99

Habitudes de déplacement actuelles

Q3. Quels sont les **deux principaux** moyens de transport que vous utilisez dans votre vie quotidienne? **Pas de rotation aléatoire**

	a) le plus important	b) le deuxième en importance
Voiture	1	1
Transport collectif : autobus, métro, train, REM	2	2
Vélo	3	3
Marche	4	4
Autopartage, par exemple Communauto	5	5
Vélopartage, par exemple Bixi	6	6
NSP/NRP	99	99

Questionnaire (2/4)

3

Opinion sur la mobilité actuelle à Longueuil

Q4. Êtes-vous tout à fait, plutôt, peu ou pas du tout d'accord avec les énoncés suivants? **Rotation aléatoire, mais points a, b et c en bloc**

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Peu d'accord	Pas du tout d'accord	NSP/ NRP
a) Je me sens en sécurité lors de mes déplacements à pied ou à vélo à Longueuil	1	2	3	4	99
b) Je me sens en sécurité lors de mes déplacements en transport collectif (autobus, métro, train) à Longueuil	1	2	3	4	99
c) Je me sens en sécurité lors de mes déplacements en auto à Longueuil	1	2	3	4	99
d) Il est facile de se déplacer à vélo à Longueuil	1	2	3	4	99
e) Les aménagements pour se déplacer à pied sont adéquats à Longueuil	1	2	4	4	99
f) Le transport en commun est accessible, fiable et répond à mes besoins	1	2	3	4	99
g) La gestion de la circulation automobile (congestion, efficacité, etc.) est adéquate à Longueuil	1	2	3	4	99
h) Les stationnements sont accessibles, en nombre suffisant et à prix abordable	1	2	4	4	99
i) L'interconnexion entre les différents modes de transport (auto, bus, vélo, etc.) est efficace	1	2	3	4	99
j) Les déplacements en voiture sont la seule option à Longueuil	1	2	3	4	99

Q5. Quel est votre niveau de satisfaction générale concernant la mobilité à Longueuil? Êtes-vous très, plutôt, peu ou pas du tout satisfait

Très satisfait	1
Plutôt satisfait	2
Peu satisfait	3
Pas du tout satisfait	4
NSP / Je préfère ne pas répondre	99

4

Q6. Êtes-vous tout à fait, plutôt, peu ou pas du tout d'accord avec les initiatives et programmes suivants de la Ville de Longueuil pour faciliter les déplacements? **Rotation aléatoire**

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Peu d'accord	Pas du tout d'accord	NSP/ NRP
a) Le transport collectif gratuit pour les 65 ans et plus, hors pointe	1	2	3	4	99
b) Les projets pour réduire la vitesse dans certaines rues	1	2	3	4	99
c) Le développement et l'entretien toute l'année du réseau de pistes cyclables	1	2	4	4	99
d) L'installation de signaux lumineux pour piétons	1	2	3	4	99
e) L'installation d'afficheurs de vitesse pour les voitures	1	2	3	4	99
f) L'augmentation du nombre de stations de vélopartage, par exemple Bixi	1	2	4	4	99
g) L'augmentation du nombre de stations d'autopartage, par exemple Communauto	1	2	3	4	99

Q7. Êtes-vous tout à fait, plutôt, peu ou pas du tout d'accord avec les aménagements proposés par la Ville de Longueuil pour faciliter les déplacements? **Rotation aléatoire**

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Peu d'accord	Pas du tout d'accord	NSP/ NRP
a) Modifications pour améliorer la sécurité des intersections et des traverses	1	2	3	4	99
b) Marquage au sol, par exemple passage pour piéton, ligne d'arrêt, bande cyclable, etc.	1	2	3	4	99
c) Afficheurs de vitesse	1	2	4	4	99
d) Modifications aux trottoirs, par exemple abaissement, ajout de saillies, etc.	1	2	3	4	99
e) Pistes cyclables séparées de la rue	1	2	3	4	99
f) Voies réservées pour autobus	1	2	3	4	99

Q8. Avez-vous des craintes quant à ces aménagements proposés par la Ville de Longueuil pour favoriser les transports actifs et collectifs?

Oui	1
Non	2
NSP / Je préfère ne pas répondre	99

Questionnaire (3/4)

5

Obstacles au transfert modal

Q9. Pratiquez-vous la marche dans vos déplacements au moins une fois par semaine?

Oui	1	Aller à la Q11
Non	2	Aller à la Q10
NSP / Je préfère ne pas répondre	99	Aller à la Q11

Q10. Quelles sont les deux principales raisons pour lesquelles vous ne pratiquez pas la marche?

Rotation aléatoire. Maximum 2 choix de réponse

Distance trop grande	1
Aménagements inadéquats	2
Sentiment d'insécurité	3
Manque de temps	4
Je n'ai pas la capacité physique	5
Autres, précisez _____	97
NSP / Je préfère ne pas répondre	99

Q11. Pratiquez-vous le vélo dans vos déplacements au moins une fois par semaine?

Oui	1	Aller à la Q13
Non	2	Aller à la Q12
NSP / Je préfère ne pas répondre	99	Aller à la Q13

Q12. Quelles sont les deux principales raisons pour lesquelles vous ne pratiquez pas le vélo? **Rotation aléatoire. Maximum 2 choix de réponse**

Distance trop grande	1
Aménagements inadéquats	2
Sentiment d'insécurité	3
Il n'y a pas de lieu pour laisser mon vélo de manière sécuritaire	4
Je n'ai pas la capacité physique	5
Autres, précisez _____	97
NSP / Je préfère ne pas répondre	99

Q13. Utilisez-vous les transports collectifs (autobus, métro, train, REM) dans vos déplacements au moins une fois par semaine?

Oui	1	Aller à la Q15
Non	2	Aller à la Q14
NSP / Je préfère ne pas répondre	99	Aller à la Q15

6

Q14. Quelles sont les deux principales raisons pour lesquelles vous n'utilisez pas les transports collectifs dans vos déplacements? **Rotation aléatoire. Maximum 2 choix de réponse**

Temps d'attente ou trajet trop long	1
Manque de connectivité entre les lignes	2
Sentiment d'insécurité	3
Manque d'abribus et de bancs pour attendre	4
Arrêt trop loin	5
Coût trop élevé	6
Autres, précisez _____	97
NSP / Je préfère ne pas répondre	99

Besoins d'accompagnement pour le transfert modal

Q15. La Ville a l'intention dans les prochaines années d'offrir des alternatives à l'automobile. Croyez-vous que les moyens suivants pour accompagner la population dans ce changement seraient très, plutôt, peu ou pas du tout utiles? **Rotation aléatoire**

	Tout à fait utile	Plutôt utile	Peu utile	Pas du tout utile	NSP/NRP
a) Impliquer les résidents dans les décisions, pour que les changements reflètent les besoins réels des quartiers	1	2	3	4	99
b) Organiser des activités pour découvrir ou essayer les autres modes de transport	1	2	3	4	99
c) Offrir du soutien financier ou des incitatifs, par exemple rabais sur les titres de transport, programmes d'achat de vélo ou de vélo électrique	1	2	4	4	99
d) Proposer des outils technologiques pour planifier les déplacements, comme des applications pour téléphone portable	1	2	3	4	99
e) Fournir de l'information claire, accessible et en temps réel sur les options de transport : horaires, parcours, temps de trajet, coût	1	2	3	4	99
f) Mener des campagnes d'information et de sensibilisation	1	2	3	4	99

Q16. Saviez-vous que la Ville de Longueuil s'était dotée en 2022 d'un Office de participation publique, une instance neutre et indépendante qui a comme mission de concevoir et mettre en œuvre des consultations publiques sur une variété de sujets d'intérêt pour la population de Longueuil?

Oui	1
Non	2
NSP / Je préfère ne pas répondre	99

Questionnaire (4/4)

7

Q17. Selon vous, la création de l'Office de participation publique de Longueuil (OPPL) est-elle...

Une bonne idée	1
Une mauvaise idée	2
Cela vous laisse indifférent(e)	3
Vous n'en savez pas assez pour vous prononcer	99

Les questions suivantes visent à établir votre profil comme répondant.

Q18. À quel genre vous identifiez-vous?

Homme	1
Femme	2
Non-binaire / Autre	3
Je préfère ne pas répondre	99

Q19. Quel est le plus haut niveau de scolarité que vous ayez complété (diplôme obtenu)?

Primaire	1
Secondaire général ou professionnel	2
Collégial général préuniversitaire ou professionnel technique	3
Universitaire	4
Je préfère ne pas répondre	99

Q20. Votre ménage compte-t-il au moins un enfant de moins de 18 ans, qu'il soit en garde partagée ou non?

Oui	1
Non	2
Je préfère ne pas répondre	99

Q21. Immigration

	a) Êtes-vous né au Canada	b) Votre mère est-elle née au Canada?	c) Votre père est-il né au Canada?
Oui	1	1	1
Non	2	2	2
Je préfère ne pas répondre	99	99	99

Classification

- Canadien : 22a = 1, 22b = 1 et 22c = 1
- Néo-Canadien : 22a = 1 et (22b = 2 et/ou 22c = 2)
- Immigrant : 22a = 2

8

Q22. Parmi les catégories suivantes, laquelle reflète le mieux le revenu total annuel, avant impôt, de tous les membres de votre foyer pour l'année 2024?

Moins de 20 000 \$	1
De 20 000 \$ à 39 999 \$	2
De 40 000 \$ à 59 999 \$	3
De 60 000 \$ à 79 999 \$	4
De 80 000 \$ à 99 999 \$	5
De 100 000 \$ à 119 999 \$	6
120 000 \$ et plus	7
Je préfère ne pas répondre	99

Le sondage est terminé. Au nom de BIP Recherche et de l'Office de participation publique de Longueuil, nous vous remercions de votre participation.