

**MONTREAL**

1180, rue Drummond
Bureau 620
Montréal (Québec) H3G 2S1
T 514 878-9825

QUEBEC

3340, rue de La Pêrade
3^e étage
Québec (Québec) G1X 2L7
T 418 687-8025

SONDAGE AUPRÈS DES CITOYENS SUR LE TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES

RAPPORT FINAL
PRÉSENTÉ AU
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

MAI 2013

RÉF.: R13207v2p3MTQ(TransportPersonnes).pptx

TABLE DES MATIÈRES

03	/CONTEXTE, OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE ABRÉGÉE
05	/FAITS SAILLANTS
07	/CHAPITRE 1 : HABITUDES DE DÉPLACEMENT ET PROFIL DES RÉPONDANTS
19	/CHAPITRE 2 : PRINCIPAUX ENJEUX
30	/CHAPITRE 3 : DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN
33	/CHAPITRE 4 : QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN
43	/CHAPITRE 5 : TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL OU RURAL
50	/CHAPITRE 6 : FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN
61	/CONCLUSIONS

ANNEXES

- /1. MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE
- /2. QUESTIONNAIRE
- /3. TABLEAUX STATISTIQUES DÉTAILLÉS (SOUS PLI SÉPARÉ)

CONTEXTE, OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE ABRÉGÉE



CONTEXTE ET OBJECTIF	Le gouvernement du Québec tiendra bientôt une consultation sur les orientations qu'il devrait privilégier dans la future politique québécoise de la mobilité durable. Dans ce contexte, le ministère des Transports du Québec (MTQ) s'est adjoint les services de SOM afin d'obtenir un aperçu de l'opinion des Québécois concernant plusieurs enjeux liés au transport terrestre des personnes.
POPULATION CIBLE	Les Québécois de 18 ans et plus.
ÉCHANTILLONNAGE*	1 434 répondants internautes, répartis comme suit : ▪ RMR de Québec : 307 ▪ RMR de Montréal : 410 ▪ Autres RMR du Québec : 312 ▪ Ailleurs : 405
COLLECTE	Collecte en ligne du 26 au 29 avril 2013. Taux de réponse : 35,5 %.
PONDÉRATION	Les données sont pondérées, incluant les répondants non admissibles, pour refléter la distribution des internautes adultes du Québec selon : la région de résidence (les 3 strates), l'âge (6 groupes d'âge), le sexe, la langue maternelle (français/autre), la scolarité (3 niveaux) et les gens qui vivent seuls.
MARGE D'ERREUR	Ensemble : 3,5 % (à un niveau de confiance de 95 %)

* Le cadre d'échantillonnage choisi ne représente pas complètement la population ciblée et peut introduire certains biais dans les résultats étant donné qu'il ne couvre que les internautes québécois. Par exemple, il crée des biais chez les personnes de 55 ans et plus.

LIGNES DIRECTRICES UTILISÉES POUR L'INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS

Dans ce rapport, les répondants ont été invités à communiquer leur opinion*, en utilisant une échelle de 0 à 10, où 0 est la note minimale et 10 la note maximale.

Généralement, les lignes directrices appliquées pour analyser et interpréter les résultats sont les suivantes :

- Les notes de 0 à 6 sont interprétées comme étant des notes faibles;
- Les notes de 7 et 8 sont considérées comme étant des notes moyennes;
- Les notes de 9 et 10 correspondent à des notes élevées.

Lorsqu'il s'agit d'aspects financiers, notamment l'imposition de taxes, les notes attribuées sont traditionnellement moins élevées que celles obtenues pour d'autres sujets. Par conséquent, pour analyser et interpréter les résultats, il convient de regrouper différemment les réponses des répondants afin d'établir plus clairement les mesures qui suscitent une réelle désapprobation.

Ainsi :

- Les notes de 0 à 3 sont interprétées comme étant des notes faibles et caractérisent les répondants qui s'opposent au mode de financement proposé;
- Les notes de 4 à 6 sont considérées comme étant des notes moyennes, données par des répondants qui sont hésitants quant à la pertinence du mode de financement considéré;
- Les notes de 7 à 10 correspondent à des notes élevées, attribuées par des répondants qui appuient le mode de financement concerné.

* Niveau d'importance, niveau de priorité, accord ou désaccord, niveau de satisfaction.



FAITS SAILLANTS

HABITUDES DE DÉPLACEMENT

- Taux de détention d'un permis de conduire : 92 %
- Taux de détention d'au moins une voiture dans le ménage : 91 %
- Principal mode de transport :
 - Automobile comme conducteur : 69 %
 - Transport en commun : 17 %
- Déplacement principal (aller) : 17 km et 25 minutes en moyenne
- Des déplacements avec un faible niveau de congestion routière : note moyenne de 3,6 sur 10 et 7 minutes perdues en moyenne (aller)
- Niveau de satisfaction global de ce principal mode de transport : 8,6 en moyenne et 7,4 sur 10 pour le transport en commun

ENJEUX LES PLUS IMPORTANTS SELON LES CITOYENS (notes moyennes supérieures à 7)

- **Aménagement et transport :**
 - La remise en bon état du réseau routier municipal : 8,7
 - La remise en bon état du réseau autoroutier du MTQ : 8,6
 - La réduction de la congestion routière : 8,2
 - Le développement des services de transport en commun : 7,7
- **Électrification et environnement :**
 - La réduction de la pollution de l'air causée par les automobiles : 8,2
 - La réduction des émissions de gaz à effet de serre : 8,1
 - L'imposition aux fabricants d'automobiles de normes plus exigeantes sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules : 7,9
 - Le développement de la voiture électrique : 7,8
 - L'électrification du transport en commun : 7,2
- **Transport régional, rural et interurbain et transport adapté aux personnes handicapées à mobilité réduite :**
 - Rendre les services de métro, de train et d'autobus plus accessibles pour les personnes qui peuvent avoir des problèmes à se déplacer, par exemple, les personnes âgées, les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite : 7,4
 - L'amélioration des services de transport interurbain par autocar permettant de relier les régions aux grands centres : 7,2
 - L'amélioration des services de transport pour les personnes handicapées : 7,1
 - L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural : 7,0

DANS LES RMR DE QUÉBEC ET DE MONTRÉAL, PRINCIPAUX MOYENS POUR DÉVELOPPER LE TRANSPORT EN COMMUN DE LA RÉGION DE RÉSIDENCE (notes moyennes supérieures à 7,0)

- Développer les modes à haute capacité dans quelques axes majeurs, par exemple le métro ou le tramway : 8,0
- Développer des services d'autobus partout sur le territoire de votre région : 7,8
- Développer des services par autobus en voie réservée sur plusieurs boulevards ou artères : 7,4

DANS LES RMR DU QUÉBEC, PRINCIPAUX ASPECTS DE LA QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN À AMÉLIORER EN PRIORITÉ

- **De l'avis des utilisateurs** de ces services (notes moyennes supérieures à 7,0) :
 - Augmenter la fréquence du service (le nombre de passages par heure) : 7,9
 - Augmenter la rapidité du service (réduire le temps de déplacement) : 7,6
 - Mettre en place des stationnements incitatifs où on peut laisser son auto et prendre le bus : 7,5
 - Augmenter les heures de service en fin de semaine : 7,5
 - Augmenter les heures de service en soirée : 7,4
 - Mettre en place des voies réservées aux autobus : 7,2
 - Dans la RMR de Montréal, les notes moyennes de ces énoncés sont globalement plus élevées et s'échelonnent entre 6,6 et 8,1
- **De l'avis des non-utilisateurs** de ces services (% de « oui ») :
 - Mettre en place des stationnements incitatifs où on peut laisser son auto et prendre le bus : 65 %
 - Augmenter la fréquence du service (le nombre de passages par heure) : 64 %
 - Augmenter la rapidité du service (réduire le temps de déplacement) : 60 %

EN DEHORS DES RMR, ASPECTS LES PLUS IMPORTANTS LIÉS À LA QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES CITOYENS DE LEUR RÉGION

- La qualité de l'information à la clientèle (tarifs, horaires, itinéraires) : 7,7
- La fréquence du service (le nombre de passages par jour ou par heure) : 7,4
- La connexion avec les lignes d'autocar qui vont vers les grands centres urbains (ex. : Montréal, Québec, etc.) : 7,3
- Les heures de service en fin de semaine : 7,3
- Les heures de service en soirée : 7,2
- L'établissement de liaisons entre tous les villages ou les villes de la région : 7,2

OPINION CONCERNANT L'UTILISATION DES MOYENS POUR FINANCER LES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN OU DE TRANSPORT COLLECTIF

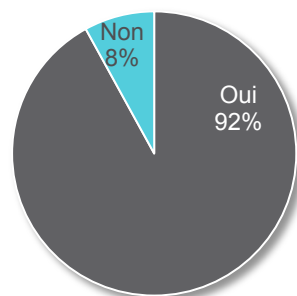
- Pour le financement de ces services dans toutes les régions du Québec, deux moyens seraient susceptibles d'être moins critiqués :
 - la hausse de la contribution du gouvernement fédéral : 6,9
 - la hausse de la contribution du gouvernement du Québec : 6,4
- Pour le financement du transport en commun/collectif de la région de résidence des répondants, les répondants sont en opposition avec chacun des modes de financement proposés (notes moyennes entre 2,6 et 3,8)



CHAPITRE 1 : HABITUDES DE DÉPLACEMENT ET PROFIL DES RÉPONDANTS

HABITUDES DE DÉPLACEMENT

Q1p4. AVEZ-VOUS UN PERMIS DE CONDUIRE?
(Base : ensemble des répondants, n : 1434)



Q1p5. Nombre d'autres personnes dans le ménage ayant un permis de conduire (n : 1173)	
0	12 %
1	65 %
2	14 %
3	8 %
4	1 %
Moyenne (avec 0)	1,2
Médiane	1
Q1p6. Nombre de voitures dans le ménage (n : 1432)	
Aucune	9 %
1	35 %
2	40 %
3 et plus	16 %
Moyenne (sans 0)	1,9
Médiane	2
Q1p7. Nombre de kilomètres total parcourus annuellement par les véhicules du ménage (n : 1271)	
Moins de 12 000 km	25 %
12 000 à moins de 24 000 km	26 %
24 000 à moins de 36 000 km	24 %
36 000 à moins de 48 000 km	12 %
Moyenne (avec 0)	27 560 km
Médiane	23 000 km

DÉTENIR DE PERMIS ET UNE VOITURE EST LA NORME

Neuf répondants sur dix (92 %) détiennent un permis de conduire et disposent d'au moins une voiture au sein de leur ménage (91 %). Il y a en moyenne 1,9 voiture par ménage.

Un total de 27 560 km sont parcourus en moyenne par l'ensemble des véhicules du ménage.

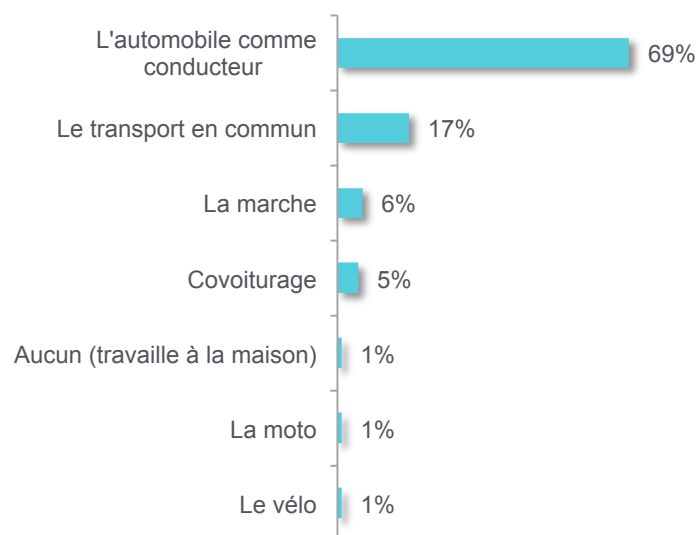
À titre indicatif, les sous-groupes de répondants suivants sont proportionnellement moins nombreux à détenir un permis de conduire :

- Les résidents de la RMR de Montréal (90 %);
- Les étudiants (84 %);
- Ceux qui sont à la maison, sans emploi ou une autre occupation principale (83 %);
- Les célibataires (80 %);
- Ceux qui vivent dans un ménage sans enfant de moins de 16 ans (91 %);
- Ceux dont le revenu annuel du ménage est de moins de 40 000 \$ (moins de 20 000 \$: 77 %, 20 000 \$ à 39 999 \$: 85 %);
- Les répondants de moins de 25 ans (86 %);
- Ceux qui ont un handicap limitant les activités quotidiennes (81 %).

HABITUDES DE DÉPLACEMENT (SUITE)

Q2p1. « QUEL EST LE PRINCIPAL MODE DE TRANSPORT QUE VOUS UTILISEZ POUR ALLER TRAVAILLER/POUR ALLER ÉTUDIER/POUR RÉALISER VOS PRINCIPALES ACTIVITÉS? »

(Base : ensemble des répondants, n : 1434)



UN RÉPONDANT SUR CINQ UTILISE PRINCIPALEMENT LE TRANSPORT EN COMMUN

Plus des deux tiers des répondants (69 %) disent utiliser leur voiture comme principal mode de transport. Une faible proportion de répondants (5 %) déclarent utiliser la voiture en tant que passager (covoiturage).

Loin derrière la voiture, près d'un répondant sur cinq (17 %) utilise le transport en commun comme principal mode de transport.

Moins d'un répondant sur dix utilise un mode de transport « actif » pour réaliser ses principales activités, soit la marche (6 %), soit le vélo (1 %).

Les autres modes de transport (moto, taxi, etc.) sont utilisés par moins de 1 % des répondants comme principal mode de transport.

Le tableau suivant détaille les sous-groupes de répondants particulièrement enclins à privilégier l'utilisation de certains modes de transport. On pourra notamment retenir que les résidents de la RMR de Montréal, les étudiants, les célibataires, les répondants dont le ménage est sans enfant, ainsi que les moins de 25 ans et les répondants dont le revenu est inférieur à 20 000 \$ sont plus enclins que la moyenne à utiliser principalement le transport en commun.

HABITUDES DE DÉPLACEMENT (SUITE)

Q2p1. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*
(Base : ensemble des répondants, n : 1434)

Sous-groupes de répondants particulièrement enclins à utiliser l'automobile comme conducteur	Sous-groupes de répondants particulièrement enclins à utiliser le transport en commun	Sous-groupes de répondants particulièrement enclins à utiliser un mode actif (vélo ou marche)	Sous-groupes de répondants particulièrement enclins à utiliser le covoiturage
• Ailleurs au Québec** (81 % comparativement à 69 % pour l'ensemble des répondants) • Travailleurs à temps plein (77 %) • Ménages avec enfants de moins de 16 ans (79 %) • Deux voitures dans le ménage (86 %) • 36 000-48 000 km annuellement (88 %) • Déplacement principal de 20 km et plus (78 %) • Déplacement principal de 10-20 min (80 %) • Aucune perte de temps en raison de la congestion (87 %) • Secondaire/DEP (75 %) • 35 - 44 ans (77 %) • 45 - 54 ans (77 %) • Hommes (74 %)	• RMR de Montréal (26 % comparativement à 17 % pour l'ensemble des répondants) • Étudiants (52 %) • Ménages composés d'une personne (24 %) • Ménages sans enfant (19 %) • Aucune voiture dans le ménage (73 %) • Déplacement principal de 30 min ou plus (38 %) • 10 à moins de 20 min de temps perdu en raison de la congestion (35 %) • Diplôme collégial (24 %) • Revenu du ménage de moins de 20 000 \$ (38 %) • 18 - 24 ans (45 %)	• Étudiants (13 % comparativement à 7 % pour l'ensemble des répondants) • Aucune voiture dans le ménage (19 %) • Déplacement principal de moins de 5 km (34 %) • Déplacement principal de moins de 10 min (18 %) • 18 - 24 ans (15 %)	• RMR de Québec (10 % comparativement à 5 % pour l'ensemble des répondants) • Retraités (13 %) • Ménages sans enfant (6 %) • Une voiture dans le ménage (8 %) • 55 - 64 ans (10 %) • 65 ans et plus (9 %) • Répondants ayant un handicap (19 %) • Femmes (8 %)

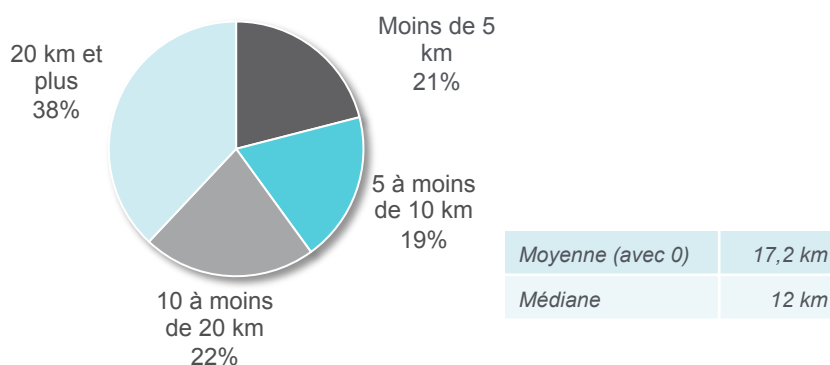
* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

** Ce dernier groupe est constitué des villes ou villages en dehors des grands centres.

HABITUDES DE DÉPLACEMENT (SUITE)

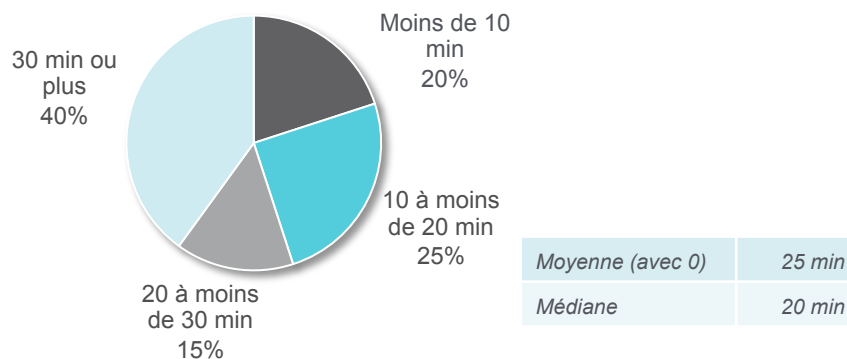
Q2p2. QUELLE EST LA DISTANCE APPROXIMATIVE DE VOTRE DÉPLACEMENT EN KILOMÈTRES (ALLER SEULEMENT) POUR VOUS RENDRE À VOTRE LIEU DE TRAVAIL/À VOTRE LIEU D'ÉTUDES?

(Base : répondants qui travaillent à temps plein ou à temps partiel ou qui sont étudiants, excluant les NSP/NRP, n : 950)



Q2p3. EN MOYENNE COMBIEN DE TEMPS EN MINUTES CE DÉPLACEMENT VOUS PREND-IL (ALLER SEULEMENT)?

(Base : répondants qui travaillent à temps plein ou à temps partiel ou qui sont étudiants, excluant les NSP/NRP, n : 965)



DÉPLACEMENT TRAVAIL OU ÉTUDE : UNE MOYENNE DE 17 KM ET DE 25 MINUTES

Les répondants qui travaillent à temps plein ou à temps partiel, ainsi que les étudiants ont été interrogés sur la distance approximative et la durée moyenne de leur déplacement principal (aller seulement), pour se rendre, selon les cas, soit à leur lieu de travail, soit à leur lieu d'études. En moyenne, la distance approximative de ce déplacement est de 17 km pour une durée de 25 minutes.

Tel que détaillé dans le tableau ci-dessous :

- Les déplacements sont plus longs auprès des résidents de la RMR de Montréal, et de ceux dont le principal mode de transport est la voiture comme conducteur;
- La durée moyenne de ce déplacement principal est particulièrement élevée auprès des utilisateurs du transport en commun, notamment compte tenu de la distance moyenne parcourue.

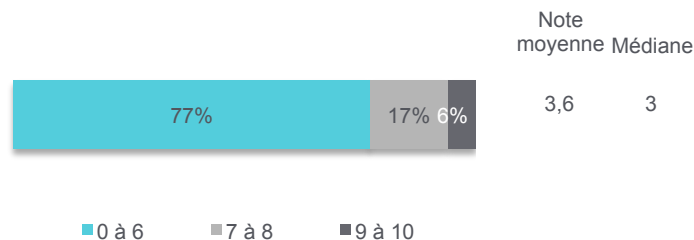
	Distance aller en km (moyenne)	Durée en min (moyenne)
RMR de Québec	13,6 km (-)	22 min (-)
RMR de Montréal	18,7 km (+)	31 min (+)
Autres RMR	15,7 km	19 min (-)
Ailleurs au Québec	16,6 km	18 min (-)
L'automobile comme conducteur	19,5 km (+)	23 min (+)
Covoiturage	16,3 km	21 min
Le transport en commun	17,0 km	42 min (+)
Mode actif (vélo et marche)	2,2 km (-)	12 min (-)

(+) et (-) : Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

HABITUDES DE DÉPLACEMENT (SUITE)

Q2p4. « LORSQUE VOUS EFFECTUEZ CE DÉPLACEMENT, COMMENT ÉVALUEZ-VOUS LE NIVEAU DE CONGESTION ROUTIÈRE AUQUEL VOUS FAITES FACE LE PLUS SOUVENT? RÉPONDEZ SUR UNE ÉCHELLE DE 0 À 10, OÙ 0 SIGNIFIE QUE LA CONGESTION EST TRÈS FAIBLE ET 10 SIGNIFIE QU'ELLE EST TRÈS ÉLEVÉE. »

(Base : répondants qui travaillent à temps plein ou à temps partiel ou qui sont étudiants et qui utilisent l'automobile, le transport en commun, le taxi ou la moto pour leur déplacement principal, excluant les NSP/NRP, n : 870)



UN FAIBLE NIVEAU DE CONGESTION ROUTIÈRE DANS LE CADRE DU DÉPLACEMENT PRINCIPAL

Globalement, les répondants qui travaillent à temps plein ou à temps partiel, ainsi que les étudiants estiment être confrontés à un faible niveau de congestion routière lors de leur déplacement principal en automobile, transport en commun, taxi ou moto.

En effet :

- Sur une échelle de 0 à 10, le niveau moyen de congestion routière est de 3,6;
- Seulement 6 % des répondants ciblés accordent une note élevée, de 9 ou 10 au niveau de congestion;
- À l'inverse, plus des trois quarts des répondants estiment que le niveau de congestion est faible, en attribuant une note entre 0 et 6.

Le tableau ci-dessous présente les différences significatives concernant le niveau de congestion routière, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q2p4. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*

(Base : répondants qui travaillent à temps plein ou à temps partiel ou qui sont étudiants et qui utilisent l'automobile, le transport en commun, le taxi ou la moto pour leur déplacement principal, excluant les NSP/NRP, n : 870)

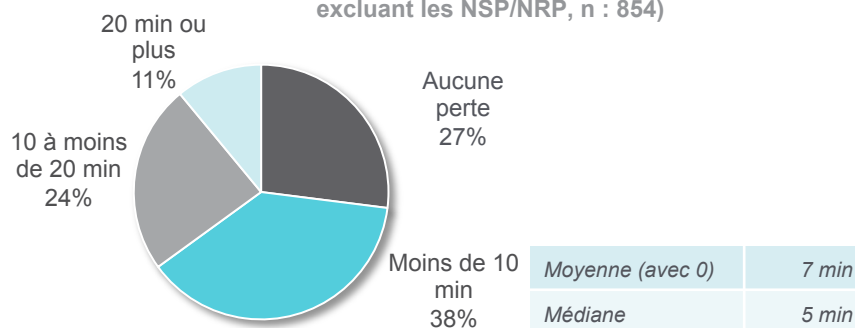
Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne moins élevée</u> au niveau de congestion routière	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne plus élevée</u> au niveau de congestion routière
• Ailleurs au Québec (1,7) • Autres RMR (3,1) • Travailleurs à temps partiel (2,8) • 12 000-24 000 km annuellement (2,9) • Conducteurs de l'automobile (3,4) • Déplacement principal de moins de 10 km (5 km : 1,7; 5-10 km 2,7) • Déplacement principal de moins de 20 min (10 min : 1; 10-20 min (2,5) • Aucune perte de temps (0,6) • Moins de 10 min de temps perdu en raison de la congestion (2,9) • Secondaire/DEP (3,2)	• RMR de Québec (4,2) • RMR de Montréal (4,6) • Utilisateurs du transport en commun (4,2) • Déplacement principal de 20 km et plus (4,6) • Déplacement principal de 30 min ou plus (5,2) • 10 min ou plus de temps perdu en raison de la congestion (plus 10 à moins de 20 min : 6; 20 min ou plus : 7,8)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

HABITUDES DE DÉPLACEMENT (SUITE)

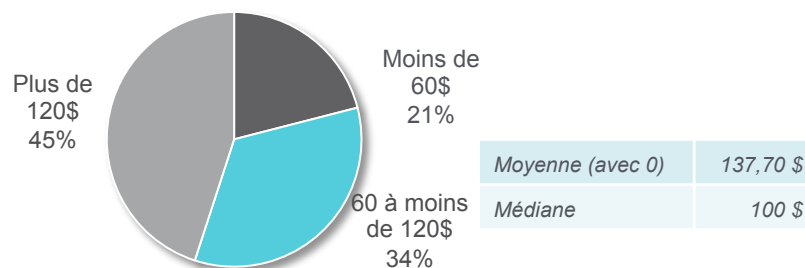
Q2p5. ENVIRON COMBIEN DE TEMPS ESTIMEZ-VOUS PERDRE EN RAISON DE LA CONGESTION LORSQUE VOUS FAITES CE DÉPLACEMENT (ALLER SEULEMENT)?

(Base : répondants qui travaillent à temps plein ou à temps partiel ou qui sont étudiants et qui utilisent l'automobile, le transport en commun, le taxi ou la moto pour leur déplacement principal, excluant les NSP/NRP, n : 854)



Q2p6. EN MOYENNE, COMBIEN VOUS EN COÛTE-T-IL PAR MOIS POUR EFFECTUER CE DÉPLACEMENT (ALLER ET RETOUR)? (IL S'AGIT ICI DU COÛT DES TITRES DE TRANSPORT EN COMMUN OU DES FRAIS LIÉS À L'UTILISATION DE L'AUTO TELS QUE L'ESSENCE ET LE STATIONNEMENT)?

(Base : répondants qui travaillent à temps plein ou à temps partiel ou qui sont étudiants et qui utilisent l'automobile, le transport en commun, le taxi ou la moto pour leur déplacement principal, excluant les NSP/NRP, n : 849)



EN MOYENNE, 7 MINUTES PERDUES DANS LA CONGESTION ET DES COÛTS MENSUELS MOYENS DE 138 \$ POUR LES DÉPLACEMENTS TRAVAIL/ÉTUDES

Les répondants qui travaillent à temps plein ou à temps partiel ainsi que les étudiants estiment perdre en moyenne 7 minutes en raison de la congestion dans le cadre de leur déplacement principal.

Toujours en moyenne, le coût mensuel de ces déplacements s'élève à près de 138 \$.

Tel que détaillé dans le tableau ci-dessous :

- Les résidents ciblés de la RMR de Montréal, et de ceux dont le principal mode de transport est le transport en commun perdent un peu plus de temps que les autres dans la congestion routière;
- Sans surprise, les coûts mensuels des déplacements sont particulièrement élevés pour ceux dont le principal mode de transport est la voiture comme conducteur, et moins élevés pour les utilisateurs du transport en commun.

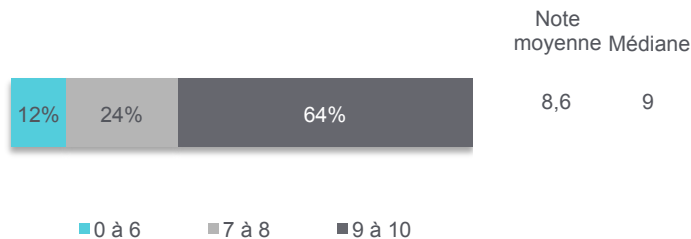
	Temps perdu en raison de la congestion (moyenne)	Coûts mensuels des déplacements (moyenne)
RMR de Québec	7,3 min	119,85 \$
RMR de Montréal	9,9 min (+)	147,40 \$
Autres RMR	4,5 min (-)	120,35 \$ (-)
Ailleurs au Québec	2,9 min (-)	133,85 \$
L'automobile comme conducteur	6,6 min (-)	151,65 \$ (+)
Covoiturage	8,9 min	129,55 \$
Le transport en commun	8,9 min (+)	92,75 \$ (-)
Mode actif (vélo et marche)	2,8 min	Ne s'applique pas

(+) et (-) : Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

HABITUDES DE DÉPLACEMENT (SUITE)

Q2p7. « À QUEL POINT ÊTES-VOUS SATISFAIT DU MODE DE TRANSPORT QUE VOUS UTILISEZ POUR CE(S) DÉPLACEMENT(S)? RÉPONDEZ SUR UNE ÉCHELLE DE 0 À 10, OÙ 0 SIGNIFIE PAS DU TOUT SATISFAIT(E) ET 10 SIGNIFIE TOUT À FAIT SATISFAIT(E). »

(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1422)



	Niveau de satisfaction (moyenne)
RMR de Québec	8,7
RMR de Montréal	8,3 (-)
Autres RMR	8,8
Ailleurs au Québec	9,1 (+)
L'automobile comme conducteur	8,8 (+)
Covoiturage	8,8
Le transport en commun	7,4 (-)
Mode actif (vélo et marche)	9,1 (+)

EN GÉNÉRAL, LE MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL EST JUGÉ TRÈS SATISFAISANT, LES AVIS SONT PLUS NUANCÉS POUR LE TRANSPORT EN COMMUN

Globalement, les répondants se montrent très satisfaits de leur mode de transport.

En effet :

- La note moyenne de satisfaction s'élève à 8,6;
- Plus de six répondants sur dix (64 %) attribuent une note de satisfaction élevée (de 9 ou 10) à leur mode de transport;
- À l'inverse, un peu plus d'un répondant sur dix se dit insatisfait de leur mode de transport, en donnant une note faible entre 0 et 6.

Le tableau ci-contre et celui de la page suivante présentent les différences significatives concernant le niveau de satisfaction de leur mode de transport, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

On pourra notamment retenir les éléments suivants :

- Comparativement aux autres sous-groupes de répondants, les utilisateurs du transport en commun sont modérément satisfaits de leur mode de transport, contrairement aux utilisateurs de la voiture comme conducteur et aux utilisateurs d'un mode de transport actif, qui en sont particulièrement satisfaits.
- Le niveau de satisfaction décroît en fonction de la distance pour se rendre sur le lieu de travail ou des études et également en fonction de la durée du déplacement pour s'y rendre.

HABITUDES DE DÉPLACEMENT (SUITE)

Q2p7. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*
(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1422)

Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne de satisfaction moins élevée</u> à leur mode de transport	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne de satisfaction plus élevée</u> à leur mode de transport
• RMR de Montréal(8,3) • Étudiants (7,7) • Aucune voiture dans le ménage (8,1) • Travailleurs utilisant le transport en commun (7,5) • Utilisateurs du transport en commun (7,4) • Déplacement principal de 20 km et plus (7,9) • Déplacement principal de 30 min ou plus (7,6) • 10 à moins de 20 min de temps perdu en raison de la congestion (7,7) • 20 min ou plus de temps perdu en raison de la congestion (6,9) • 18 - 24 ans (8,1)	• Ailleurs au Québec (9,1) • Retraités (9,2) • 12 000-24 000 km annuellement (8,9) • 36 000-48 000 km annuellement (9) • Travailleurs utilisant un mode de transport autre que l'automobile et le transport en commun (9,6) • Conducteurs de l'automobile (8,8) • Utilisateurs d'un mode de transport actif (9,1) • Déplacement principal de moins de 5 km (9,3) • Déplacement principal de moins de 10 min (9,5) • Déplacement principal de 10-20 min (9) • Aucune perte de temps (8,9) ou moins de 10 min de temps perdu en raison de la congestion (8,7) • Secondaire/DEP (8,8) • 55 - 64 ans (8,9) • 65 ans et plus (9,3)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

Les tableaux figurant aux pages suivantes présentent le profil des répondants et des principaux sous-groupes de répondants en fonction de leur principal mode de transport pour les déplacements travail/études ou pour réaliser leurs principales activités.

PROFIL DES RÉPONDANTS SELON LE PRINCIPAL MODE DE TRANSPORT

	Ensemble des répondants (n : 1434)	Principal mode de transport			
		Automobile comme conducteur (n : 1036)	Covoiturage (n : 76)	Transport en commun (n : 197)	Mode actif (vélo et marche) (n : 89)
Région de résidence					
RMR de Québec	11 %	10 %	21 % (+)	10 %	8 %
RMR de Montréal	50 %	45 % (-)	37 %	76 % (+)	45 %
Autres RMR	10 %	11 %	15 %	7 %	7 %
Ailleurs au Québec*	29 %	34 % (+)	27 %	7 % (-)	40 %
Langue de l'entrevue					
Français	88 %	86 %	88 %	89 %	97 %
Anglais	12 %	14 %	12 %	11 %	3 %
Occupation principale					
Travaille à temps plein	52 %	56 % (+)	22 % (-)	44 %	44 %
Travaille à temps partiel	8 %	9 %	5 %	4 %	10 %
Étudiant	11 %	4 % (-)	11 %	36 % (+)	22 % (+)
Retraité	16 %	18 %	45 % (+)	6 % (-)	10 %
À la maison par choix	3 %	4 %	6 %	2 %	2 %
Sans emploi	3 %	2 %	3 %	5 % (+)	2 %
En congé	5 %	5 %	4 %	2 %	4 %
Autre	2 %	2 %	4 %	1 %	4 %
Ne veut pas répondre	-	-	-	-	2 %
Taille du ménage					
1	11 %	9 % (-)	9 %	16 % (+)	16 %
2	37 %	39 %	48 %	29 % (-)	35 %
3 et plus	52 %	52 %	43 %	55 %	49 %

* Ce groupe est constitué des villes ou villages en dehors des grands centres.

PROFIL DES RÉPONDANTS SELON LE PRINCIPAL MODE DE TRANSPORT (SUITE)

	Ensemble des répondants (n : 1434)	Principal mode de transport			
		Automobile comme conducteur (n : 1036)	Covoiturage (n : 76)	Transport en commun (n : 197)	Mode actif (vélo et marche) (n : 89)
Présence d'enfants dans le foyer					
Oui	34 %	39 % (+)	16 % (-)	25 % (-)	24 %
Non	66 %	61 % (-)	84 % (+)	75 % (+)	76 %
Niveau de scolarité					
Aucun	3 %	3 %	2 %	2 %	3 %
Secondaire/ DEP	46 %	49 % (+)	61 %	33 % (-)	38 %
Collégial	23 %	21 % (-)	14 %	33 % (+)	31 %
Universitaire	28 %	27 %	23 %	32 %	28 %
Sexe					
Homme	50 %	53 % (+)	15 % (-)	47 %	53 %
Femme	50 %	47 % (-)	85 % (+)	53 %	47 %
Âge du répondant					
18 - 24 ans	14 %	6 % (-)	17 %	37 % (+)	29 % (+)
25 - 34 ans	20 %	22 %	5 % (-)	20 %	16 %
35 - 44 ans	19 %	21 % (+)	6 % (-)	16 %	21 %
45 - 54 ans	22 %	23 % (-)	22 %	15 % (-)	15 %
55 - 64 ans	15 %	17 %	31 % (+)	8 % (-)	13 %
65 ans et plus	10 %	11 %	19 % (+)	4 % (-)	6 %

PROFIL DES RÉPONDANTS

	Ensemble des répondants	Principal mode de transport			
		Automobile comme conducteur	Covoiturage	Transport en commun	Mode actif (vélo et marche)
Revenu annuel du ménage	(n: 1302)	(n ; 943)	(n : 65)	(n : 180)	(n : 81)
Aucun revenu	-	-	-	1 %	-
Moins de 20 000 \$	9 %	6 % (-)	11 %	20 % (+)	15 %
De 20 000 \$ à 39 999 \$	14 %	14 %	10 %	9 %	16 %
De 40 000 \$ à 59 999 \$	19 %	20 %	25 %	14 %	17 %
De 60 000 \$ à 79 999 \$	18 %	18 %	25 %	17 %	16 %
De 80 000 \$ à 119 999 \$	26 %	27 %	23 %	24 %	19 %
120 000 \$ ou plus	14 %	15 %	6 %	15 %	17 %
Handicap limitant les activités quotidiennes	(n : 1427)	(n : 1033)	(n: 75)	(n : 196)	(n : 88)
Oui	5 %	5 %	20 % (+)	2 %	3 %
Non	95 %	95 %	80 % (-)	98 %	97 %
Type de handicap	(n: 70)	(n : 38)	(n : 14*)	(n : 11*)	(n : 3*)
Incapacité visuelle	4 %	5 %	-	6 %	-
Incapacité motrice	66 %	70 %	79 %	33 %	-
Autre incapacité	30 %	25 %	21 %	61 %	100 %

* Base faible : les résultats doivent être interprétés avec prudence.

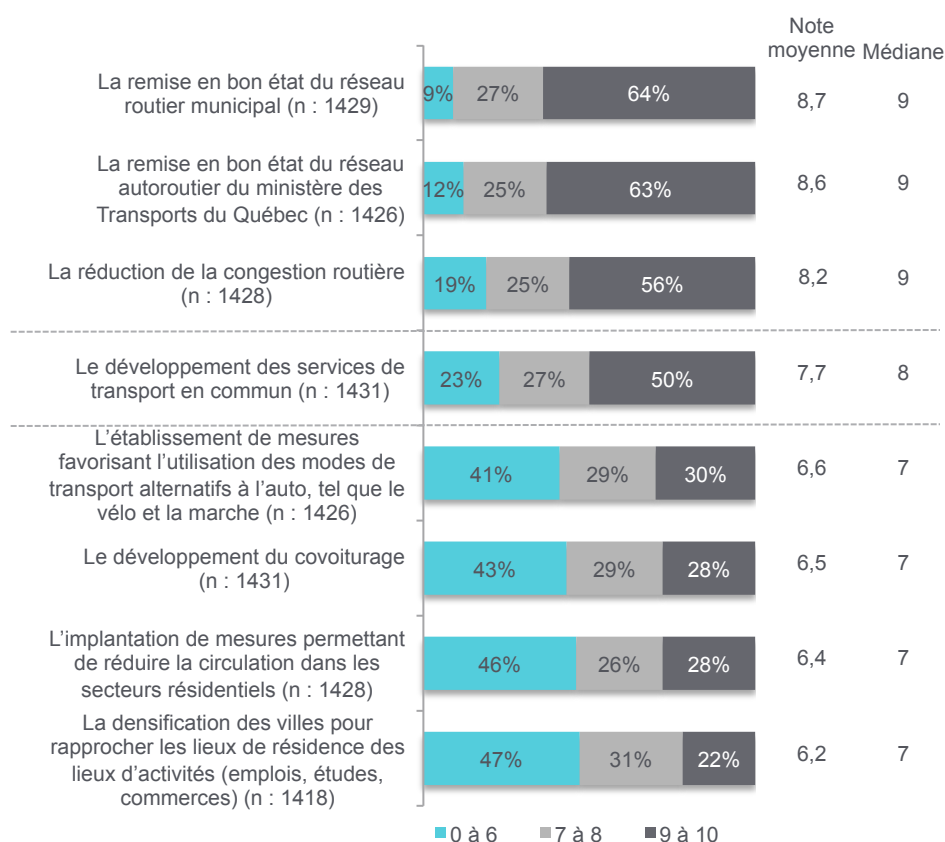


CHAPITRE 2 : PRINCIPAUX ENJEUX

PRINCIPAUX ENJEUX : AMÉNAGEMENT ET TRANSPORT

Q3p1p1 à Q3p1p8. « DANS QUELLE MESURE CES ENJEUX SONT-ILS IMPORTANTS POUR VOUS? RÉPONDEZ SUR UNE ÉCHELLE DE 0 À 10, OÙ 0 SIGNIFIE QUE L'ENJEU N'EST PAS DU TOUT IMPORTANT POUR VOUS ET 10 QU'IL EST EXTRÊMEMENT IMPORTANT POUR VOUS. »

(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1418 à 1431)



PRINCIPAUX ENJEUX : LA REMISE EN BON ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER ET LA RÉDUCTION DE LA CONGESTION ROUTIÈRE

Les huit enjeux relatifs à l'aménagement et au transport peuvent être classés en trois groupes selon leur niveau d'importance. Tout d'abord, les trois enjeux suivants se démarquent par leur importance élevée :

- La remise en bon état du réseau routier municipal;
- La remise en bon état du réseau autoroutier du MTQ;
- La réduction de la congestion routière.

En effet, les notes moyennes d'importance de ces énoncés s'échelonnent entre 8,2 et 8,7. Plus de la moitié des répondants ont attribué une note élevée de 9 ou 10 à chacun de ces enjeux (entre 56 % et 64 %). La proportion de répondants ayant accordé une note faible, entre 0 et 6, à chacun de ces enjeux est modérée (entre 9 % et 19 %).

On trouve ensuite le développement des services de transport en commun avec une note moyenne de 7,7. La moitié (50 %) des répondants ont attribué une note élevée de 9 ou 10 à cet énoncé.

Avec des notes moyennes d'importance inférieures à 7, les quatre autres enjeux sont jugés moins importants par les répondants.

PRINCIPAUX ENJEUX : AMÉNAGEMENT ET TRANSPORT (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'importance des enjeux relatifs à l'aménagement et aux transports pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q3p1p1 à Q3p1p8. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*
(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1418 à 1431)

Enjeux par ordre d'importance	Sous-groupes de répondants qui accordent une moins grande importance à certains énoncés	Sous-groupes de répondants qui accordent une plus grande importance à certains énoncés
La remise en bon état du réseau routier municipal (note moyenne de 8,7 sur 10)	- RMR de Québec (8,4) - Étudiants (8,3) - Travailleurs utilisant le transport en commun (8,1) - Utilisateurs du transport en commun (8,3) - Diplôme universitaire (8,4) 18 - 24 ans (8,3) - Répondants sans handicap (8,7) - Hommes (8,6)	- Retraités (9) - Moins de 12 000 km annuellement (9) Conducteurs de l'automobile (8,9) 10 à moins de 20 min de temps perdu en raison de la congestion (9) - Secondaire/DEP (8,9) 65 ans et plus (9) - Répondants ayant un handicap (9,2) - Femmes (8,8)
La remise en bon état du réseau autoroutier du ministère des Transports du Québec (note moyenne de 8,6 sur 10)	- Étudiants (8,1) - Aucune voiture dans le ménage (7,9) 12 000-24 000 km annuellement (8,4) - Travailleurs utilisant le transport en commun (8) - Utilisateurs du transport en commun (8,1) - Utilisateurs d'un mode de transport actif (8,1) - Aucune perte de temps (8,1) - Diplôme universitaire (8,4) 18 - 24 ans (8,1) - Répondants sans handicap (8,6) - Hommes (8,5)	- Retraités (9,1) - Moins de 12 000 km annuellement (9) Conducteurs de l'automobile (8,8) 10 à moins de 20 min de temps perdu en raison de la congestion (9,1) - Secondaire/DEP (8,9) - Revenu du ménage de 40 000 \$ à 59 999 \$ (9) 65 ans et plus (9,3) - Répondants ayant un handicap (9,1) - Femmes (8,8)
La réduction de la congestion routière (note moyenne de 8,2 sur 10)	- Ailleurs au Québec (7,5) - Autres RMR (7,4) - Étudiants (7,6) 12 000-24 000 km annuellement (7,8) - Déplacement principal de moins de 5 km (7,5) - Déplacement principal de 10-20 min (7,5) - Aucune perte de temps (7,1)	- RMR de Montréal (8,7) - Retraités (8,6) - Autre occupation (8,9) 48 000 km et plus annuellement (8,6) - Déplacement principal de 30 min ou plus (8,4) 10 à moins de 20 min de temps perdu en raison de la congestion (8,7) 20 min ou plus de temps perdu en raison de la congestion (9,1) - Secondaire/DEP (8,3) 65 ans et plus (8,6)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

PRINCIPAUX ENJEUX : AMÉNAGEMENT ET TRANSPORT (SUITE)

Q3p1p1 à Q3p1p8. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES (SUITE)

(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1418 à 1431)

Enjeux par ordre d'importance	Sous-groupes de répondants qui accordent une moins grande importance à certains énoncés	Sous-groupes de répondants qui accordent une plus grande importance à certains énoncés
Le développement des services de transport en commun (note moyenne de 7,7 sur 10)	- Ailleurs au Québec (7,1) - Autres RMR (7,1) - Travailleurs à temps plein (7,4) - Ménages de deux personnes (7,4) - Détenteurs d'un permis de conduire (7,6) - Deux voitures dans le ménage (7,3) - Travailleurs utilisant l'automobile (7) - Conducteurs de l'automobile (7,2) - Déplacement principal de moins de 10 min (7) - Déplacement principal de 10-20 min (7,1) - Aucune perte de temps (6,8) - Secondaire/DEP (7,4) - Hommes (7,4)	- RMR de Montréal (8,2) - Étudiants (8,4) - En congé (8,5) - Autre occupation (8,3) - Ménages de trois personnes ou plus (7,9) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (9,2) - Aucune voiture dans le ménage (9,3) Travailleurs utilisant le transport en commun (9,2) - Passagers de l'automobile (8,3) Utilisateurs du transport en commun (9,2) - Déplacement principal de 30 min ou plus (8,1) 10 à moins de 20 min de temps perdu en raison de la congestion (8,1) - Diplôme universitaire (8,2) 18 - 24 ans (8,3) - Femmes (8)
L'établissement de mesures favorisant l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'auto tels que le vélo et la marche (note moyenne de 6,6 sur 10)	- Ailleurs au Québec (6,2) - Travailleurs à temps plein (6,2) - Détenteurs d'un permis de conduire (6,5) - Deux voitures dans le ménage (6,3) - Au moins trois voitures dans le ménage (6) - Travailleurs utilisant l'automobile (5,8) - Conducteurs de l'automobile (6,2) - Secondaire/DEP (6,3) - Hommes (6,2)	- RMR de Montréal (7) - Étudiants (7,4) - En congé (7,5) - Autre occupation (7,7) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (8,3) - Aucune voiture dans le ménage (8,1) - Travailleurs utilisant un mode de transport autre que l'automobile et le transport en commun (7,5) - Passagers de l'automobile (7,4) Utilisateurs du transport en commun (7,7) Utilisateurs d'un mode de transport actif (7,9) - Déplacement principal de 5-10 km (7) - Diplôme universitaire (7,1) - Femmes (7)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

PRINCIPAUX ENJEUX : AMÉNAGEMENT ET TRANSPORT (SUITE)

Q3p1p1 à Q3p1p8. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES (SUITE)

(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1418 à 1431)

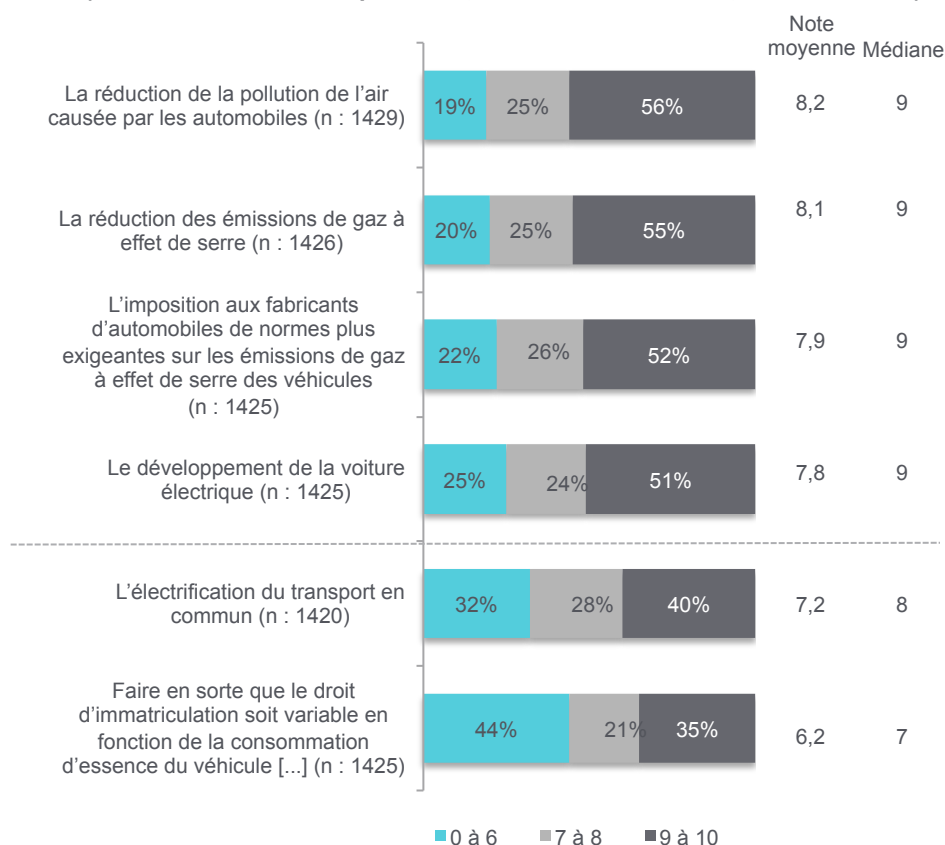
Enjeux par ordre d'importance	Sous-groupes de répondants qui accordent une moins grande importance à certains énoncés	Sous-groupes de répondants qui accordent une plus grande importance à certains énoncés
Le développement du covoiturage (note moyenne de 6,5 sur 10)	- Travailleurs à temps plein (6,2) - Détenteurs d'un permis de conduire (6,4) - Travailleurs utilisant l'automobile (6) - Conducteurs de l'automobile (6,2) - Hommes (6,1)	- RMR de Montréal (6,7) - Retraités (6,9) - En congé (7,3) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (7,2) - Aucune voiture dans le ménage (7,1) - Passagers de l'automobile (7,6) - Utilisateurs du transport en commun (7) 10 à moins de 20 min de temps perdu en raison de la congestion (6,7) - Femmes (6,8)
L'implantation de mesures permettant de réduire la circulation dans les secteurs résidentiels (note moyenne de 6,4 sur 10)	- Autres RMR (6) - Travailleurs à temps plein (6,2) - Travailleurs utilisant l'automobile (6,2) 18 - 24 ans (5,9) - Hommes (6,2)	- RMR de Montréal (6,6) - Retraités (7,2) - Moins de 12 000 km annuellement (7) - Passagers de l'automobile (7,4) - Déplacement principal de 5-10 km (6,6) 65 ans et plus (7,1) - Femmes (6,7)
La densification des villes pour rapprocher les lieux de résidence des lieux d'activités (emplois, études, commerces) (note moyenne de 6,2 sur 10)	- RMR de Québec (5,8) - Ailleurs au Québec (5,5) - Détenteurs d'un permis de conduire (6,1) - Deux voitures dans le ménage (5,9) - Au moins trois voitures dans le ménage (5,6) - Travailleurs utilisant l'automobile (5,9) - Conducteurs de l'automobile (6) - Déplacement principal de 20 km et plus (5,6) - Aucune perte de temps (5,4)	- RMR de Montréal (6,7) - Retraités (6,9) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (7,1) - Aucune voiture dans le ménage (7,3) - Une voiture dans le ménage (6,5) - Moins de 12 000 km annuellement (6,7) - Utilisateurs du transport en commun (6,7) - Déplacement principal de 5-10 km (6,9) 10 à moins de 20 min de temps perdu en raison de la congestion (6,4) - Diplôme universitaire (6,5) 65 ans et plus (6,8)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

PRINCIPAUX ENJEUX : ÉLECTRIFICATION ET ENVIRONNEMENT

Q3p1p9 à Q3p1p14. « DANS QUELLE MESURE CES ENJEUX SONT-ILS IMPORTANTS POUR VOUS? RÉPONDEZ SUR UNE ÉCHELLE DE 0 À 10, OÙ 0 SIGNIFIE QUE L'ENJEU N'EST PAS DU TOUT IMPORTANT POUR VOUS ET 10 QU'IL EST EXTRÊMEMENT IMPORTANT POUR VOUS. »

(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1420 à 1429)



QUATRE ENJEUX SE DÉMARQUENT SUR LE THÈME DE L'ÉLECTRIFICATION ET DE L'ENVIRONNEMENT

Parmi les six enjeux sur le thème de l'électrification et l'environnement, quatre obtiennent une note d'importance élevée entre 7,8 et 8,2 sur 10 :

- La réduction de la pollution de l'air causée par les automobiles;
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- L'imposition aux fabricants d'automobiles de normes plus exigeantes sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules;
- Le développement de la voiture électrique.

En outre, une majorité de répondants (entre 51 % et 56 %) accordent une importance élevée à ces enjeux, en attribuant une note de 9 ou 10. À l'inverse, une proportion modérée de répondants accordent une note d'importance faible, de 0 à 6, à ces énoncés.

Avec des notes moyennes respectives de 7,2 et de 6,2 sur 10, les deux autres sous-thèmes revêtent une importance moindre :

- L'électrification du transport en commun;
- Faire en sorte que le droit d'immatriculation soit variable en fonction de la consommation d'essence du véhicule : les propriétaires de véhicules qui consomment moins paieraient moins qu'actuellement et les propriétaires de véhicules qui consomment plus paieraient plus qu'actuellement.

PRINCIPAUX ENJEUX : ÉLECTRIFICATION ET ENVIRONNEMENT (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'importance des enjeux relatifs à l'électrification et à l'environnement pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q3p1p9 à Q3p1p14. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*
(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1420 à 1429)

Enjeux par ordre d'importance	Sous-groupes de répondants qui accordent une moins grande importance à certains énoncés	Sous-groupes de répondants qui accordent une plus grande importance à certains énoncés
La réduction de la pollution de l'air causée par les automobiles (note moyenne de 8,2 sur 10)	- RMR de Québec (7,5) - Travailleurs à temps plein (7,8) - Détenteurs d'un permis de conduire (8,1) - Travailleurs utilisant l'automobile (7,6) - Conducteurs de l'automobile (7,9) - Hommes (7,8)	- RMR de Montréal (8,4) - Étudiants (8,7) - En congé (8,9) - Autre occupation (8,8) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (8,8) - Aucune voiture dans le ménage (8,9) - Travailleurs utilisant le transport en commun (8,6) - Travailleurs utilisant un mode de transport autre que l'automobile et le transport en commun (8,7) - Passagers de l'automobile (8,7) - Utilisateurs du transport en commun (8,9) - Déplacement principal de 5-10 km (8,4) - Revenu du ménage de moins de 20 000 \$ (8,8) 55 - 64 ans (8,5) - Femmes (8,6)
La réduction des émissions de gaz à effet de serre (note moyenne de 8,1 sur 10)	- RMR de Québec (7,4) - Travailleurs à temps plein (7,7) - Travailleurs utilisant l'automobile (7,6) - Conducteurs de l'automobile (7,9) - Moins de 10 min de temps perdu en raison de la congestion (8,1) - Hommes (7,7)	- Retraités (8,5) - En congé (8,8) - Une voiture dans le ménage (8,3) - Passagers de l'automobile (8,9) - Utilisateurs du transport en commun (8,5) - Déplacement principal de 5-10 km (8,4) - Revenu du ménage de 40 000 \$ à 59 999 \$ (8,5) 65 ans et plus (8,6) - Femmes (8,5)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

PRINCIPAUX ENJEUX : ÉLECTRIFICATION ET ENVIRONNEMENT (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'importance des enjeux relatifs à l'électrification et à l'environnement pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q3p1p9 à Q3p1p14. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*
(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1420 à 1429)

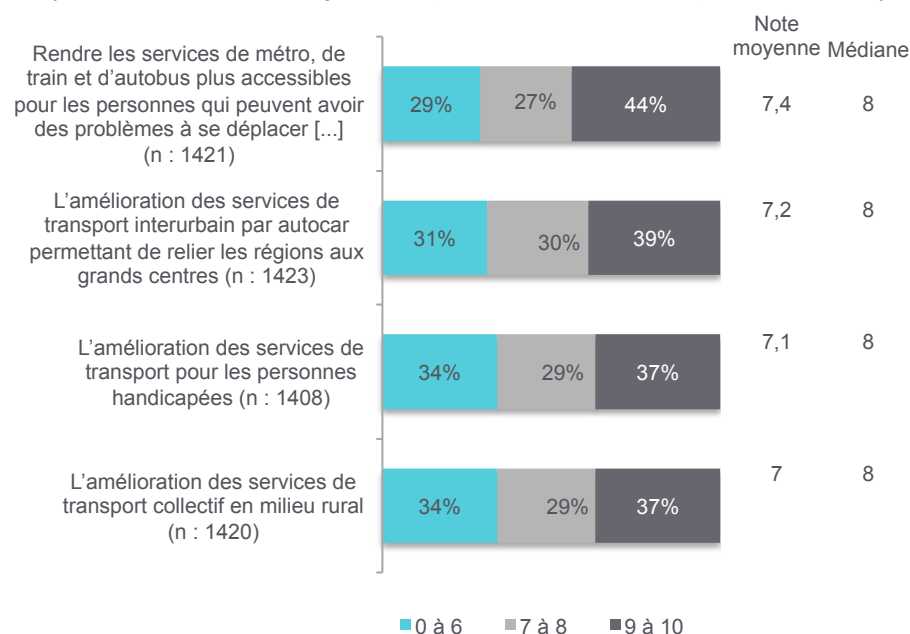
Enjeux par ordre d'importance	Sous-groupes de répondants qui accordent une moins grande importance à certains énoncés	Sous-groupes de répondants qui accordent une plus grande importance à certains énoncés
L'imposition aux fabricants d'automobiles de normes plus exigeantes sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules (note moyenne de 7,9 sur 10)	- RMR de Québec (7,4) - Travailleurs à temps plein (7,6) - Travailleurs utilisant l'automobile (7,5) - Conducteurs de l'automobile (7,8) - Aucune perte de temps (7,1) - Diplôme collégial (7,6) - Hommes (7,6)	- RMR de Montréal (8,2) - Retraités (8,5) - En congé (8,7) - Passagers de l'automobile (8,8) - Diplôme universitaire (8,3) 55 - 64 ans (8,4) 65 ans et plus (8,6) - Femmes (8,3)
Le développement de la voiture électrique (note moyenne de 7,8 sur 10)	- RMR de Québec (7,2) - Travailleurs à temps plein (7,5) - Ménages de deux personnes (7,5) - Ménages sans enfant (7,6)	- RMR de Montréal (7,9) - Autre occupation (8,4) - Ménages avec enfants de moins de 16 ans (8) - Une voiture dans le ménage (8,1) - Déplacement principal de 5-10 km (8,1)
L'électrification du transport en commun (note moyenne de 7,2 sur 10)	- RMR de Québec (6,2) - Travailleurs à temps plein (6,8) - Travailleurs utilisant l'automobile (6,7) - Conducteurs de l'automobile (7) - Revenu du ménage de 120 000 \$ ou plus (6,5)	- RMR de Montréal (7,4) - Autres RMR (7,6) - Retraités (7,8) 55 - 64 ans (7,6) 65 ans et plus (7,8)
Faire en sorte que le droit d'immatriculation soit variable en fonction de la consommation d'essence du véhicule [...] (note moyenne de 6,2 sur 10)	- Ailleurs au Québec (5,5) - Travailleurs à temps plein (5,9) - Au moins trois voitures dans le ménage (5,2) 36 000-48 000 km annuellement (4,9) 48 000 km et plus annuellement (5) - Travailleurs utilisant l'automobile (5,7) - Conducteurs de l'automobile (6) - Déplacement principal de 20 km et plus (5,5) 18 - 24 ans (5,5)	- RMR de Montréal (6,6) - Retraités (6,9) - Une voiture dans le ménage (6,8) - Moins de 12 000 km annuellement (7,1) - Utilisateurs du transport en commun (6,9) - Déplacement principal de 5-10 km (7) - Diplôme universitaire (6,5) 65 ans et plus (7)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

PRINCIPAUX ENJEUX : TRANSPORT RÉGIONAL, RURAL ET INTERURBAIN ET TRANSPORT ADAPTÉ AUX PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE

Q3p1p15 à Q3p1p18. « DANS QUELLE MESURE CES ENJEUX SONT-ILS IMPORTANTS POUR VOUS? RÉPONDEZ SUR UNE ÉCHELLE DE 0 À 10, OÙ 0 SIGNIFIE QUE L'ENJEU N'EST PAS DU TOUT IMPORTANT POUR VOUS ET 10 QU'IL EST EXTRÊMEMENT IMPORTANT POUR VOUS. »

(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1408 à 1423)



DES ENJEUX D'IMPORTANCE MODÉRÉE

Les quatre enjeux liés au transport régional, rural, interurbain et au transport adapté obtiennent des scores modérés, s'échelonnant entre 7 et 7,4 sur 10. Il est à noter que deux énoncés présentent une proportion de notes élevées (9 ou 10) supérieure à la proportion de notes faibles (0 à 6) :

- Rendre les services de métro, de train et d'autobus plus accessibles pour les personnes qui peuvent avoir des problèmes à se déplacer, par exemple, les personnes âgées, les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite (44 % de notes élevées et 29 % de notes faibles);
- L'amélioration des services de transport interurbain par autocar permettant de relier les régions aux grands centres (39 % de notes élevées et 31 % de notes faibles).

L'importance accordée aux deux enjeux suivants est plus nuancée, avec, dans les deux cas, une proportion de 37 % de notes élevées et de 34 % de notes faibles :

- L'amélioration des services de transport pour les personnes handicapées.
- L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural.

PRINCIPAUX ENJEUX : TRANSPORT RÉGIONAL, RURAL ET INTERURBAIN ET TRANSPORT ADAPTÉ AUX PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'importance de certains enjeux pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q3p1p15 à Q3p1p18. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*
(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1408 à 1423)

Enjeux par ordre d'importance	Sous-groupes de répondants qui accordent une moins grande importance à certains énoncés	Sous-groupes de répondants qui accordent une plus grande importance à certains énoncés
Rendre les services de métro, de train et d'autobus plus accessibles pour les personnes qui peuvent avoir des problèmes à se déplacer [...] (note moyenne de 7,4 sur 10)	- RMR de Québec (6,8) - Travailleurs à temps plein (7) - Ménages de trois personnes ou plus (7,1) - Détenteurs d'un permis de conduire (7,3) - Travailleurs utilisant l'automobile (7) - Aucune perte de temps (6,5) - Revenu du ménage de 80 000 \$ à 119 999 \$ (6,8) 25 - 34 ans (6,4) - Hommes (6,9)	- RMR de Montréal (7,7) - Retraités (8,2) - Autre occupation (8,3) - Ménages composés d'une personne (7,9) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (8,3) - Aucune voiture dans le ménage (8,3) - Moins de 12 000 km annuellement (7,8) - Passagers de l'automobile (8,4) - Secondaire/DEP (7,6) - Revenu du ménage de 20 000 \$ à 39 999 \$ (8) 55 - 64 ans (8,2) 65 ans et plus (8,5) - Femmes (7,8)
L'amélioration des services de transport interurbain par autocar permettant de relier les régions aux grands centres (note moyenne de 7,2 sur 10)	- RMR de Québec (6,6) - Travailleurs à temps plein (6,9) - Détenteurs d'un permis de conduire (7,1) 12 000-24 000 km annuellement (6,6) - Revenu du ménage de 120 000 \$ ou plus (6,4) 25 - 34 ans (6,6) - Hommes (6,7)	- RMR de Montréal (7,4) - Travailleurs à temps partiel (7,8) - En congé (7,7) - Autre occupation (7,9) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (7,9) - Aucune voiture dans le ménage (7,8) - Moins de 12 000 km annuellement (7,5) 65 ans et plus (7,7) - Femmes (7,6)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

PRINCIPAUX ENJEUX : TRANSPORT RÉGIONAL, RURAL ET INTERURBAIN ET TRANSPORT ADAPTÉ AUX PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'importance de certains enjeux pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q3p1p15 à Q3p1p18. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*
(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1408 à 1423)

Enjeux par ordre d'importance	Sous-groupes de répondants qui accordent une moins grande importance à certains énoncés	Sous-groupes de répondants qui accordent une plus grande importance à certains énoncés
L'amélioration des services de transport pour les personnes handicapées (note moyenne de 7,1 sur 10)	• RMR de Québec (6,6) • Travailleurs à temps plein (6,6) • Étudiants (6,5) • Ménages de trois personnes ou plus (6,8) • Ménages avec enfants de moins de 16 ans (6,7) • Détenteurs d'un permis de conduire (7) • Deux voitures dans le ménage (6,8) • Travailleurs utilisant l'automobile (6,8) • Revenu du ménage de 80 000 \$ à 119 999 \$ (6,4) • Revenu du ménage de 120 000 \$ ou plus (6,6) • 25 - 34 ans (6) • Répondants sans handicap (7) • Hommes (6,6)	• Travailleurs à temps partiel (8) • Retraités (8) • Autre occupation (8) • Ménages composés d'une personne (7,5) • Ménages de deux personnes (7,3) • Ménages sans enfant (7,3) • Non-détenteurs d'un permis de conduire (8,1) • Aucune voiture dans le ménage (7,9) • Moins de 12 000 km annuellement (7,5) • Passagers de l'automobile (7,9) • Déplacement principal de 10-20 min (7,1) • Revenu du ménage de moins de 20 000 \$ (8) • Revenu du ménage de 20 000 \$ à 39 999 \$ (7,8) • 55 - 64 ans (8) • 65 ans et plus (8,1) • Répondants ayant un handicap (8,5) • Femmes (7,5)
L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural (note moyenne de 7 sur 10)	• RMR de Québec (6,2) • Travailleurs à temps plein (6,6) • Détenteurs d'un permis de conduire (7) • 12 000-24 000 km annuellement (6,3) • Travailleurs utilisant l'automobile (6,8) • Revenu du ménage de 120 000 \$ ou plus (5,9) • Hommes (6,5)	• RMR de Montréal (7,2) • Travailleurs à temps partiel (7,7) • Autre occupation (7,7) • Non-détenteurs d'un permis de conduire (8) • Aucune voiture dans le ménage (7,7) • Moins de 12 000 km annuellement (7,3) • Femmes (7,6)

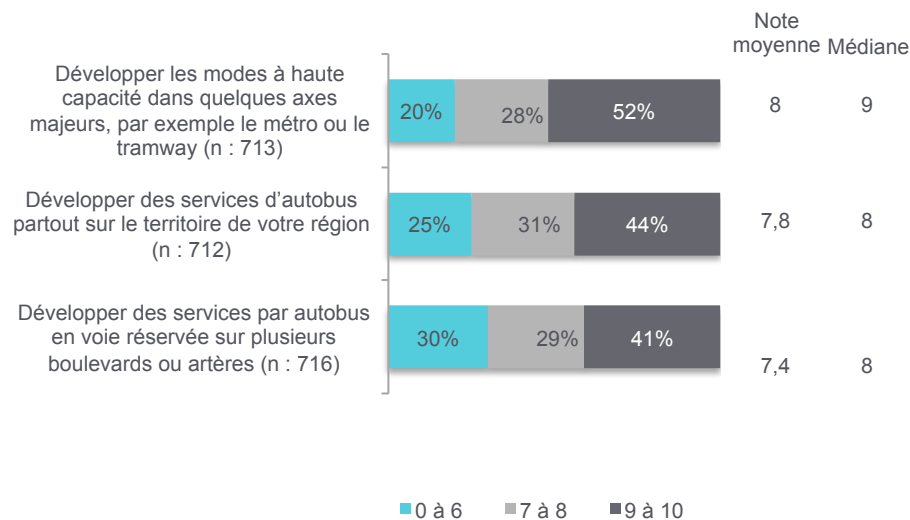
* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.



CHAPITRE 3 : DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Q4p1 à Q4p3. « POUR DÉVELOPPER LES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN DANS VOTRE RÉGION, LE GOUVERNEMENT ET LES MUNICIPALITÉS PEUVENT UTILISER DIVERS MOYENS. POUR CHACUN DES MOYENS CI-DESSOUS, VEUILLEZ INDIQUER DANS QUELLE MESURE VOUS ÊTES EN ACCORD AVEC CES MOYENS. RÉPONDEZ SUR UNE ÉCHELLE DE 0 À 10, OÙ 0 SIGNIFIE QUE VOUS ÊTES TOUT À FAIT EN DÉSACCORD ET 10 QUE VOUS ÊTES TOUT À FAIT EN ACCORD. »

(Base : résidents des RMR de Québec et de Montréal, excluant les NSP/NRP, n : 712 à 716)



INDÉCISION QUANT AUX MOYENS DE DÉVELOPPER LES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

Les répondants des régions métropolitaines de Montréal et de Québec ont été invités à communiquer leur opinion au sujet de trois propositions pour développer les services de transport en commun de leur région :

- Développer les modes à haute capacité dans quelques axes majeurs, par exemple le métro ou le tramway;
- Développer des services d'autobus partout sur le territoire de votre région;
- Développer des services par autobus en voie réservée sur plusieurs boulevards ou artères.

Avec des notes moyennes s'échelonnant entre 7,4 et 8 sur 10, aucun des moyens proposés ne se démarque clairement.

Il est à noter que les répondants de la région de Montréal accordent systématiquement des notes plus élevées que les répondants de la région de Québec aux trois propositions. Chez les utilisateurs du transport en commun, les trois propositions obtiennent un appui élevé, (8,4 à 8,7 sur 10), mais encore une fois aucune ne se démarque.

DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'importance de certains enjeux pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q4p1 à Q4p3. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*

(Base : résidents des RMR de Québec et de Montréal,
excluant les NSP/NRP, n : 712 à 716)

Propositions par niveau d'accord	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne moins élevée d'accord à certains énoncés	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne d'accord plus élevée à certains énoncés
Développer les modes à haute capacité dans quelques axes majeurs, par exemple le métro ou le tramway (note moyenne de 8 sur 10)	- RMR de Québec (6,9) - Travailleurs à temps plein (7,6) - Détenteurs d'un permis de conduire (7,9) - Au moins trois voitures dans le ménage (6,8) - Travailleurs utilisant l'automobile (7,4) - Conducteurs de l'automobile (7,7) - Hommes (7,7)	- RMR de Montréal (8,2) - Retraités (8,4) - En congé (8,8) - Autre occupation (8,7) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (8,9) - Aucune voiture dans le ménage (8,8) - Une voiture dans le ménage (8,4) - Travailleurs utilisant le transport en commun (8,5) - Utilisateurs du transport en commun (8,7) 65 ans et plus (8,5) - Femmes (8,3)
Développer des services d'autobus partout sur le territoire de votre région (note moyenne de 7,8 sur 10)	- RMR de Québec (7,2) - Travailleurs à temps plein (7,5) - Détenteurs d'un permis de conduire (7,7) - Au moins trois voitures dans le ménage (6,9) - Travailleurs utilisant l'automobile (7,4) - Conducteurs de l'automobile (7,5) - Hommes (7,4)	- RMR de Montréal (7,9) - Autre occupation (8,5) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (8,7) - Aucune voiture dans le ménage (8,5) - Utilisateurs du transport en commun (8,4) - Femmes (8,1)
Développer des services par autobus en voie réservée sur plusieurs boulevards ou artères (note moyenne de 7,4 sur 10)	- RMR de Québec (6,5) - Travailleurs à temps plein (7,1) - Détenteurs d'un permis de conduire (7,3) - Au moins trois voitures dans le ménage (6,4) - Travailleurs utilisant l'automobile (6,6) - Conducteurs de l'automobile (7) - Déplacement principal de 10-20 min (6,6) - Hommes (7)	- RMR de Montréal (7,6) - Autre occupation (8,3) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (8,2) - Aucune voiture dans le ménage (8,3) - Travailleurs utilisant le transport en commun (8,7) - Utilisateurs du transport en commun (8,5) - Revenu du ménage de moins de 20 000 \$ (8,3) - Femmes (7,8)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

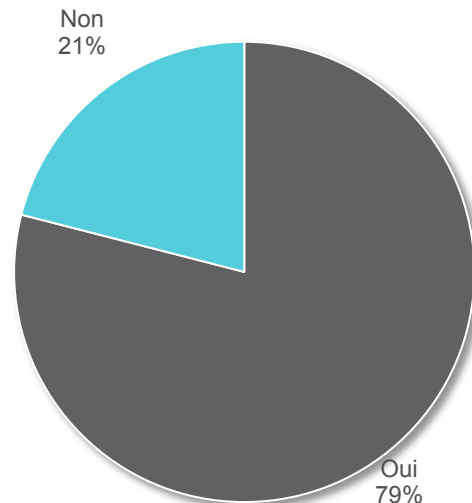


CHAPITRE 4 : QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

Q5p1 « AVEZ-VOUS DÉJÀ UTILISÉ LES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN DE VOTRE RÉGION? »

(Base : résidents des RMR de Québec et de Montréal ou de l'une des autres RMR du Québec, excluant les NSP/NRP, n : 1027)



DANS LES RMR DU QUÉBEC, LA PLUPART ONT DÉJÀ UTILISÉ LES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

Huit répondants sur dix (79 %), résidant l'une des RMR du Québec, affirment avoir déjà utilisé les services de transport en commun de leur région.

Les sous-groupes de répondants suivants sont proportionnellement plus nombreux à avoir déjà utilisé ces services :

- Les résidents de la RMR de Montréal (81 %);
- Les étudiants (89 %)
- Les répondants dont le ménage est sans enfant (de moins de 16 ans; 82 %);
- Ceux qui ne détiennent pas de permis de conduire (96 %);
- Ceux qui ne détiennent aucune voiture ou une seule (respectivement 99 % et 86 %);
- Les utilisateurs d'un mode de transport actif (98 %);
- Les diplômés universitaires (87 %).

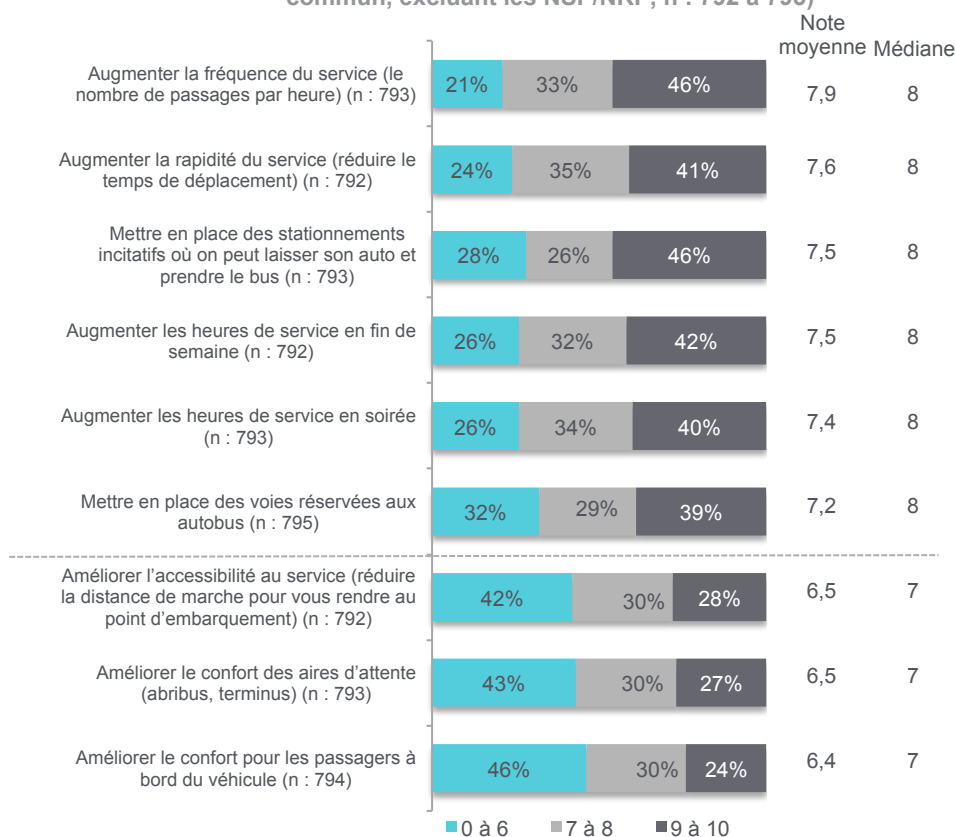
À l'inverse, les sous-groupes de répondants suivants sont particulièrement moins enclins à utiliser les services de transport en commun de leur région :

- Les résidents des autres RMR du Québec (68 %);
- Les retraités (70 %);
- Les répondants dont le ménage comporte au moins un enfant de moins de 16 ans (73 %);
- Les détenteurs d'un permis de conduire (77 %);
- Ceux dont le ménage dispose de deux voitures (70 %);
- Ceux dont le déplacement principal est de 20 km et plus (71 %);
- Ceux qui ont un niveau de scolarité secondaire (74 %).

QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Q5p2p1 à Q5p2p9. « VOICI DIFFÉRENTS ASPECTS LIÉS À LA QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN. EN PENSANT À VOTRE SITUATION, DANS QUELLE MESURE CONSIDÉREZ-VOUS QU'IL EST PRIORITAIRE D'AMÉLIORER CES ASPECTS DU SERVICE? RÉPONDEZ SUR UNE ÉCHELLE DE 0 À 10, OÙ 0 SIGNIFIE QUE CELA N'EST PAS DU TOUT PRIORITAIRE POUR VOUS ET 10 SIGNIFIE QUE CELA EST TOUT À FAIT PRIORITAIRE POUR VOUS. »

(Base : résidents des RMR de Québec et de Montréal ou de l'une des autres RMR du Québec qui ont déjà utilisé les services de transport en commun, excluant les NSP/NRP, n : 792 à 795)



AMÉLIORATION DU TRANSPORT EN COMMUN : LES PRIORITÉS DES USAGERS

Les résidents des RMR du Québec, qui ont déjà utilisé les services de leur région, ont été invités à donner leur opinion sur les aspects liés à la qualité des services qui devraient être améliorés en priorité.

Tout d'abord, aucun des aspects proposés ne se démarque clairement. Les neuf pistes d'améliorations peuvent néanmoins être classées en deux groupes selon leur niveau de priorité. Le premier groupe des actions « relativement plus prioritaires » est composé des aspects suivants :

- Augmenter la fréquence du service (le nombre de passages par heure);
- Augmenter la rapidité du service (réduire le temps de déplacement);
- Mettre en place des stationnements incitatifs où on peut laisser son auto et prendre le bus;
- Augmenter les heures de service en fin de semaine;
- Augmenter les heures de service en soirée;
- Mettre en place des voies réservées aux autobus.

En effet, ces éléments obtiennent des notes moyennes modérées, entre 7,2 et 7,9. Entre 39 % et 46 % des répondants ciblés ont accordé une priorité élevée à ces aspects (notes de 9 ou 10). À l'inverse, entre 21 % et 32 % des répondants ciblés ont accordé une priorité faible (entre 0 et 6) à ces mêmes énoncés.

UN FAIBLE NIVEAU DE PRIORITÉ POUR L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ ET DU CONFORT

Avec des notes moyennes inférieures à 7, les trois aspects suivants ne constituent pas des axes d'amélioration prioritaires :

- Améliorer l'accessibilité au service (réduire la distance de marche pour vous rendre au point d'embarquement);
- Améliorer le confort des aires d'attente (abribus, terminus);
- Améliorer le confort pour les passagers à bord du véhicule.

DE PLUS FORTES ATTENTES CONCERNANT L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN DANS LA RMR DE MONTRÉAL

Le tableau de la page suivante présente le niveau de priorité des éléments mentionnés pour améliorer la qualité des services de transport en commun, en fonction de la RMR de résidence des répondants.

Comparativement aux résidents des autres RMR, ceux de la RMR de Montréal ont tendance à accorder une note moyenne de priorité plus élevée à pratiquement l'ensemble des éléments proposés, à l'exception de l'augmentation de la rapidité du service et de l'amélioration du confort des aires d'attente.

QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)



Q5p2p1 à Q5p2p9. NIVEAU DE PRIORITÉ SELON LA RMR DE RÉSIDENCE*

(Base : résidents des RMR de Québec et de Montréal ou de l'une des autres RMR du Québec qui ont déjà utilisé les services de transport en commun, excluant les NSP/NRP)

Améliorations par niveau de priorité	Ensemble des répondants ciblés (n: 792 à 795)	RMR de Québec (n:244 à 245)	RMR de Montréal (n:336 à 337)	Autres RMR (n:212 à 213)
Augmenter la fréquence du service (le nombre de passages par heure)	7,9	7,3 (-)	8,1 (+)	7,6
Augmenter la rapidité du service (réduire le temps de déplacement)	7,6	7,7	7,6	7,4
Mettre en place des stationnements incitatifs où on peut laisser son auto et prendre le bus	7,5	7,3	7,7 (+)	6,7 (-)
Augmenter les heures de service en fin de semaine	7,5	6,7 (-)	7,7 (+)	7,6
Augmenter les heures de service en soirée	7,4	7 (-)	7,5 (+)	7,3
Mettre en place des voies réservées aux autobus	7,2	6,9	7,4 (+)	6,8
Améliorer l'accessibilité au service (réduire la distance de marche pour vous rendre au point d'embarquement)	6,5	6,3	6,7 (+)	6,1
Améliorer le confort des aires d'attente (abribus, terminus)	6,5	6 (-)	6,6	6,4
Améliorer le confort pour les passagers à bord du véhicule	6,4	5,9 (-)	6,6 (+)	6,1

(+) et (-) : Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau de priorité de plusieurs éléments pour améliorer la qualité des services de transport en commun, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q5p2p1 à Q5p2p9. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*

(Base : résidents des RMR de Québec et de Montréal ou de l'une des autres RMR du Québec qui ont déjà utilisé les services de transport en commun, excluant les NSP/NRP, n : 792 à 795)

	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne moins élevée d'accord à certains énoncés	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne d'accord plus élevée à certains énoncés
Augmenter la fréquence du service (le nombre de passages par heure) (note moyenne de 7,9 sur 10)	- RMR de Québec (7,3) 24 000-36 000 km annuellement (7,3) - Conducteurs de l'automobile (7,8) - Hommes (7,6)	- RMR de Montréal (8,1) - Moins de 12 000 km annuellement (8,3) - Utilisateurs du transport en commun (8,3) - Femmes (8,2)
Augmenter la rapidité du service (réduire le temps de déplacement) (note moyenne de 7,6 sur 10)	Hommes (7,4)	- Une voiture dans le ménage (7,9) - Travailleurs utilisant le transport en commun (8,4) - Déplacement principal de 10-20 km (8) 45 - 54 ans (8) - Femmes (7,9)
Mettre en place des stationnements incitatifs où on peut laisser son auto et prendre le bus (note moyenne de 7,5 sur 10)	- Autres RMR (6,7) - Travailleurs à temps plein (7,3) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (6,4) - Aucune voiture dans le ménage (6,5) - Travailleurs utilisant un mode de transport autre que l'automobile et le transport en commun (6,6) - Déplacement principal de 5-10 km (6,5) 25 - 34 ans (6,9) 35 - 44 ans (6,8)	- RMR de Montréal (7,7) - Retraités (8,7) - Détenteurs d'un permis de conduire (7,7) - Deux voitures dans le ménage (7,9) - Passagers de l'automobile (8,6) - Déplacement principal de 20 km et plus (7,7) - Aucun diplôme (9,1) - Revenu du ménage de moins de 20 000 \$ (8,4) 45 - 54 ans (8,2) 65 ans et plus (8,9)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau de priorité de plusieurs éléments pour améliorer la qualité des services de transport en commun, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q5p2p1 à Q5p2p9. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*

(Base : résidents des RMR de Québec et de Montréal ou de l'une des autres RMR du Québec qui ont déjà utilisé les services de transport en commun, excluant les NSP/NRP, n : 792 à 795)

	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne moins élevée d'accord à certains énoncés	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne d'accord plus élevée à certains énoncés
Augmenter les heures de service en fin de semaine (note moyenne de 7,5 sur 10)	- RMR de Québec (6,7) - Travailleurs à temps plein (7,2) 12 000-24 000 km annuellement (6,8) - Revenu du ménage de 120 000 \$ ou plus (6,6) - Hommes (7,1)	- RMR de Montréal (7,7) - Aucune voiture dans le ménage (8,1) - Moins de 12 000 km annuellement (7,8) - Aucun diplôme (8,6) - Revenu du ménage de 20 000 \$ à 39 999 \$ (8,3) 18 - 24 ans (8) - Femmes (7,9)
Augmenter les heures de service en soirée (note moyenne de 7,4 sur 10)	- RMR de Québec (7) 12 000-24 000 km annuellement (6,7) - Conducteurs de l'automobile (7,2) - Revenu du ménage de 120 000 \$ ou plus (6,8) - Hommes (7,1)	- RMR de Montréal (7,5) 48 000 km et plus annuellement (8,1) - Utilisateurs du transport en commun (8) - Revenu du ménage de 20 000 \$ à 39 999 \$ (8) 18 - 24 ans (8,1) - Femmes (7,8)
Mettre en place des voies réservées aux autobus (note moyenne de 7,2 sur 10)	- Travailleurs utilisant l'automobile (6,7) - Travailleurs utilisant un mode de transport autre que l'automobile et le transport en commun (6,3) - Conducteurs de l'automobile (7) - Diplôme collégial (6,7) - Hommes (6,9)	- RMR de Montréal (7,4) - Retraités (7,9) - Aucune voiture dans le ménage (7,9) - Travailleurs utilisant le transport en commun (8,4) - Utilisateurs du transport en commun (7,9) - Femmes (7,5)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau de priorité de plusieurs éléments pour améliorer la qualité des services de transport en commun, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q5p2p1 à Q5p2p9. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*

(Base : résidents des RMR de Québec et de Montréal ou de l'une des autres RMR du Québec qui ont déjà utilisé les services de transport en commun, excluant les NSP/NRP, n : 792 à 795)

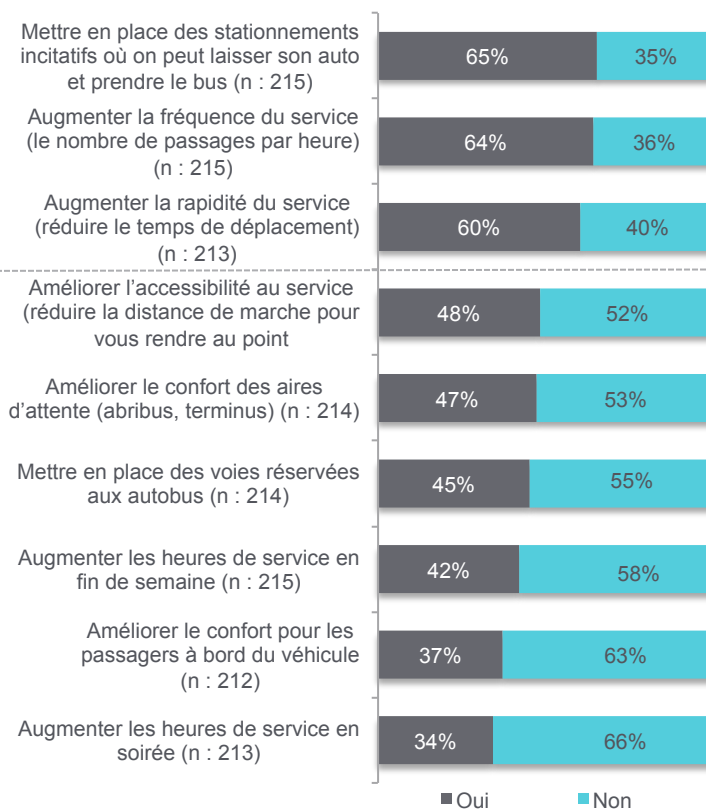
	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne moins élevée d'accord à certains énoncés	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne d'accord plus élevée à certains énoncés
Améliorer l'accessibilité au service (réduire la distance de marche pour vous rendre au point d'embarquement) (note moyenne de 6,5 sur 10)	• Travailleurs à temps plein (6,3) • 12 000-24 000 km annuellement (5,8) • Revenu du ménage de 120 000 \$ ou plus (5,8) • Hommes (6,1)	• RMR de Montréal (6,7) • Retraités (7,5) • Ménages composés d'une personne (7,3) • Moins de 12 000 km annuellement (7) • Passagers de l'automobile (7,5) • Déplacement principal de 10-20 min (6,8) • 65 ans et plus (7,8) • Femmes (7)
Améliorer le confort des aires d'attente (abribus, terminus) (note moyenne de 6,5 sur 10)	• RMR de Québec (6) • Travailleurs à temps plein (6,2) • 12 000-24 000 km annuellement (5,9) • Hommes (6)	• Retraités (7,3) • Moins de 12 000 km annuellement (7,1) • 48 000 km et plus annuellement (7,3) • 10 à moins de 20 min de temps perdu en raison de la congestion (6,9) • 65 ans et plus (7,4) • Femmes (7)
Améliorer le confort pour les passagers à bord du véhicule (note moyenne de 6,4 sur 10)	• RMR de Québec (5,9) • 12 000-24 000 km annuellement (5,8) • Revenu du ménage de 120 000 \$ ou plus (5,8)	• RMR de Montréal (6,6) • Retraités (7,2) • Moins de 12 000 km annuellement (7,2) • Revenu du ménage de 20 000 \$ à 39 999 \$ (7,6) • 45 - 54 ans (6,8) • 65 ans et plus (7,1)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Q5p3p1 à Q5p3p9. « VOICI DIFFÉRENTES AMÉLIORATIONS QU'IL EST POSSIBLE D'APPORTER AUX SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN. EN PENSANT À VOTRE SITUATION, INDIQUEZ SI CES AMÉLIORATIONS VOUS INCITERAIENT À UTILISER DAVANTAGE LE TRANSPORT EN COMMUN POUR ALLER TRAVAILLER/POUR ALLER ÉTUDIER/POUR RÉALISER VOS PRINCIPALES ACTIVITÉS. RÉPONDEZ PAR OUI OU PAR NON. »

(Base : résidents des RMR de Québec et de Montréal ou de l'une des autres RMR du Québec qui n'ont jamais utilisé les services de transport en commun, excluant les NSP/NRP, n : 212 à 215)



DES AXES D'AMÉLIORATION QUI CONVERGENT POUR LES UTILISATEURS ET LES NON-UTILISATEURS DE TRANSPORT EN COMMUN

Les résidents des RMR du Québec, qui n'ont jamais utilisé les services de leur région, ont également été invités à indiquer si les mêmes améliorations les inciteraient à utiliser davantage le transport en commun. Les gens étaient invités à répondre par oui ou par non.

Trois éléments inciteraient une majorité de répondants ciblés (entre 60 % et 65 %) à davantage utiliser les transports en commun :

- Mettre en place des stationnements incitatifs où on peut laisser son auto et prendre le bus;
- Augmenter la fréquence du service (le nombre de passages par heure);
- Augmenter la rapidité du service (réduire le temps de déplacement).

À titre de rappel, ces trois axes d'amélioration figurent parmi les actions jugées « relativement plus prioritaires » par les utilisateurs des transports en commun (notes moyennes entre 7,5 et 7,9). Il serait donc envisageable de satisfaire à la fois les utilisateurs et les non-utilisateurs de transport en commun en améliorant ces trois aspects des services.

Les autres suggestions d'amélioration inciteraient moins de la moitié des non-utilisateurs de transport en commun à l'utiliser davantage (entre 34 % et 48 %).

QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives pour les sous-groupes de segmentation retenus concernant la proportion de répondants affirmant que certaines améliorations les inciteraient à utiliser davantage le transport en commun.

Q5p3p1 à Q5p3p9. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*

(Base : résidents des RMR de Québec et de Montréal ou de l'une des autres RMR du Québec qui n'ont jamais utilisé les services de transport en commun, excluant les NSP/NRP, n : 212 à 215)

	Sous-groupes de répondants qui seraient moins incités à utiliser davantage le transport en commun (% « Oui »)	Sous-groupes de répondants qui seraient particulièrement incités à utiliser davantage le transport en commun (% « Oui »)
Mettre en place des stationnements incitatifs où on peut laisser son auto et prendre le bus (65 %)	• Autres RMR (49 %)	• RMR de Montréal (72 %)
Augmenter la fréquence du service (le nombre de passages par heure) (64 %)	• Hommes (54 %)	• RMR de Montréal (72 %) • Femmes (75 %)
Augmenter la rapidité du service (réduire le temps de déplacement) (60 %)	• Autres RMR (45 %)	• RMR de Montréal (68 %) • 10 à moins de 20 min de temps perdu en raison de la congestion (83 %)
Améliorer l'accessibilité au service (réduire la distance de marche pour vous rendre au point d'embarquement) (48 %)	• Travailleurs utilisant l'automobile (41 %) • Conducteurs de l'automobile (46 %)	
Améliorer le confort des aires d'attente (abribus, terminus) (47 %)	• Deux voitures dans le ménage (37 %) • Hommes (37 %)	• Femmes (57 %)
Mettre en place des voies réservées aux autobus (45 %)	• Ménages avec enfants de moins de 16 ans (35 %) • Deux voitures dans le ménage (33 %) • Hommes (33 %)	• Ménages sans enfant (54 %) • Femmes (59 %)
Augmenter les heures de service en fin de semaine (42 %)	• Hommes (29 %)	• Femmes (57 %)
Améliorer le confort pour les passagers à bord du véhicule (37 %)	• Deux voitures dans le ménage (29 %) • Travailleurs utilisant l'automobile (29 %)	
Augmenter les heures de service en soirée (34 %)	• Deux voitures dans le ménage (24 %)	• Déplacement principal de moins de 5 km (74 %)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

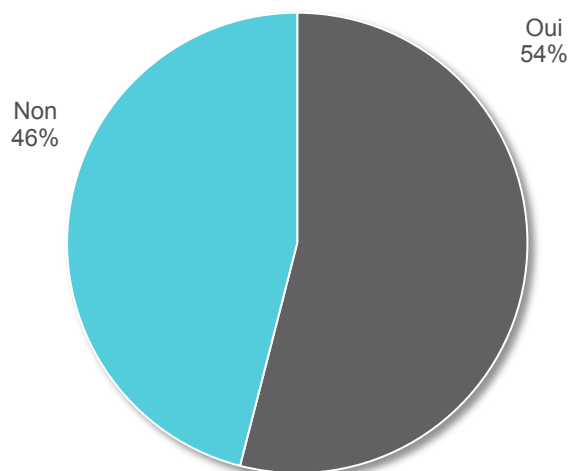


CHAPITRE 5 : TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL OU RURAL

TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL OU RURAL

Q6p1 « EST-CE QU'IL EXISTE UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF DANS VOTRE MUNICIPALITÉ PERMETTANT AUX CITOYENS DE SE DÉPLACER DANS VOTRE MUNICIPALITÉ OU VERS LES MUNICIPALITÉS DE LA RÉGION? »

(Base : répondants résidant en dehors des six RMR du Québec, excluant les NSP/NRP, n : 397)



LA MAJORITÉ DES RÉPONDANTS RÉSIDANT EN DEHORS DES 6 RMR BÉNÉFICIE D'UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF DANS LEUR MUNICIPALITÉ

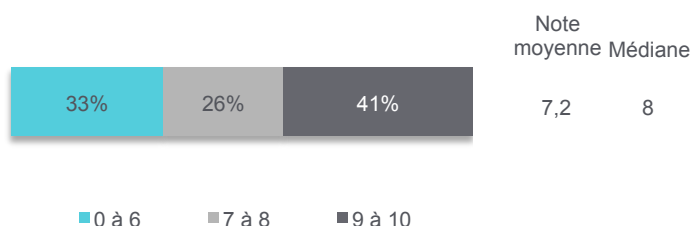
Plus de la moitié (54 %) des répondants résidant en dehors des six RMR du Québec déclarent qu'il existe un service de transport collectif dans leur municipalité.

Par ailleurs, qu'ils résident ou pas dans une municipalité offrant un service de transport en commun, le profil des répondants ciblés est globalement similaire.

TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL OU RURAL (SUITE)

Q6p2. « À QUEL POINT DIRIEZ-VOUS QU'IL EST IMPORTANT QUE LES MUNICIPALITÉS DE VOTRE RÉGION OFFRENT UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL À LEURS CITOYENS? RÉPONDEZ SUR UNE ÉCHELLE DE 0 À 10, OÙ 0 SIGNIFIE QUE CE N'EST PAS DU TOUT IMPORTANT POUR VOUS ET 10 QUE C'EST EXTRÊMEMENT IMPORTANT POUR VOUS. »

(Base : répondants résidant en dehors des six RMR du Québec, n : 403)



LE TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RÉGIONAL OU RURAL : 41 % DES RÉPONDANTS JUGENT CELA TRÈS IMPORTANT

Les répondants résidant en dehors des six RMR du Québec jugent moyennement important que des services de transport collectif soient offerts par les municipalités de leur région.

En effet :

- La note moyenne d'importance est de 7,2;
- Deux répondants sur cinq (41 %) accordent une note d'importance élevée (9 ou 10) à cet énoncé;
- À l'inverse, un tiers des résidents (33 %) attribuent une note d'importance faible (entre 0 et 6) à cet élément.

Le tableau ci-dessous présente les différences significatives concernant le niveau d'importance de l'offre de service de transport collectif régional ou rural, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q6p2. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*

(Base : répondants résidant en dehors des six RMR du Québec, n : 403)

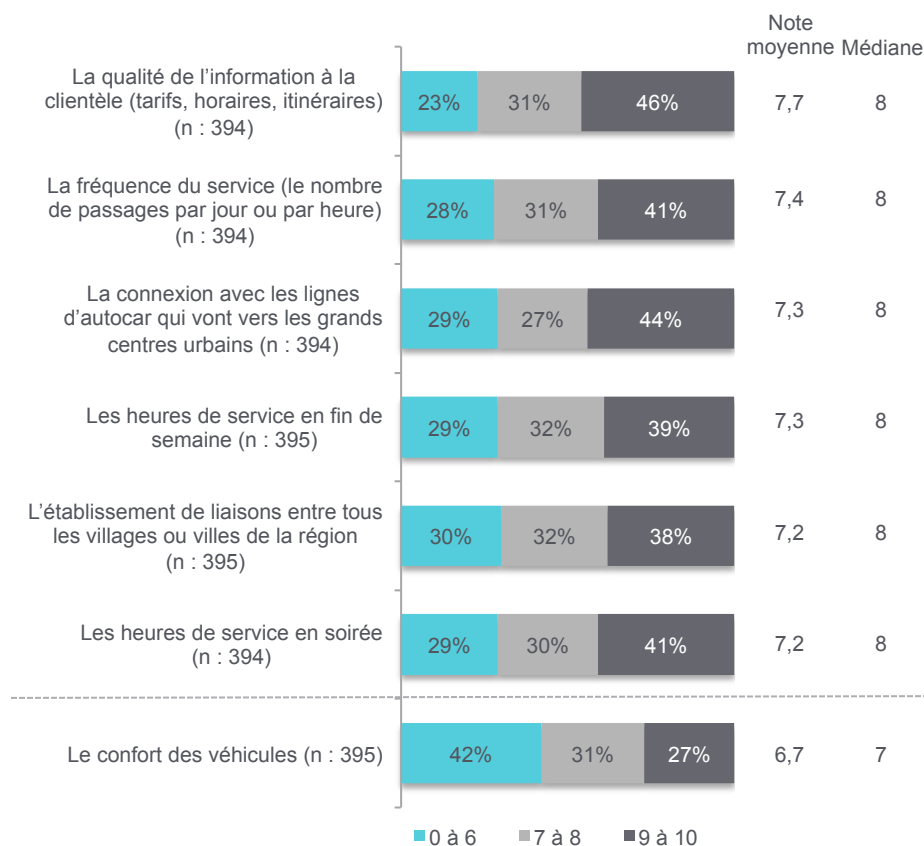
Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne d'importance moins élevée</u> à l'offre d'un service de transport collectif régional par les municipalités de leur région	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne d'importance plus élevée</u> à l'offre d'un service de transport collectif régional par les municipalités de leur région
• Travailleurs à temps plein (6,6) • Détenteurs d'un permis de conduire (7,1) • Travailleurs utilisant l'automobile (6,6) • Aucune perte de temps (5,8) • 25 - 34 ans (5,7) • Hommes (6,3)	• En congé (8,9) • Non-détenteurs d'un permis de conduire (8,8) • Aucune voiture dans le ménage (9,4) • Moins de 12 000 km annuellement (7,9) • Travailleurs utilisant le transport en commun (9,4) • Autres modes de transport (9) • Moins de 10 min de temps perdu en raison de la congestion (7,5) • 20 min ou plus de temps perdu en raison de la congestion (9,2) • 55 - 64 ans (8,3) • Femmes (8,1)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL OU RURAL (SUITE)

Q6p3p1 à Q6p3p7. « VOICI DIFFÉRENTS ASPECTS LIÉS À LA QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF. À QUEL POINT CONSIDÉREZ-VOUS QUE CES ASPECTS SONT IMPORTANTS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES CITOYENS DE VOTRE RÉGION? RÉPONDEZ SUR UNE ÉCHELLE DE 0 À 10, OÙ 0 SIGNIFIE QUE CE N'EST PAS DU TOUT IMPORTANT ET 10 QUE C'EST EXTRÊMEMENT IMPORTANT. »

(Base : répondants résidant en dehors des six RMR du Québec, excluant les NSP/NRP, n : 394 à 395)



AMÉLIORATION DU TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RÉGIONAL OU RURAL : LES PRIORITÉS DES USAGERS

Les répondants qui résident en dehors des six RMR ont été interrogés sur les aspects liés à la qualité des services de transport collectif. Aucun élément ne se démarque clairement. Parmi les sept aspects présentés, six affichent un score moyen supérieur à 7 sur 10 soit :

- La qualité de l'information à la clientèle (tarifs, horaires, itinéraires) qui semble légèrement devancer les autres éléments;
- La fréquence du service (le nombre de passages par jour ou par heure);
- La connexion avec les lignes d'autocar qui vont vers les grands centres urbains (ex. : Montréal, Québec, etc.);
- Les heures de service en fin de semaine;
- Les heures de service en soirée;
- L'établissement de liaisons entre tous les villages ou villes de la région.

En effet, les répondants ciblés ont attribué une note moyenne d'importance à ces énoncés s'échelonnant entre 7,2 et 7,7 à ces énoncés. Entre 38 % et 46 % des répondants ciblés leur accordent une note d'importance élevée (9 ou 10). À l'inverse, entre 23 % et 30 % des répondants concernés accordent une faible importance à ces aspects, en attribuant des notes de 0 à 6.

Avec une note moyenne inférieure à 7, le confort des véhicules revêt une importance relativement faible.

TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL OU RURAL (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'importance accordé à plusieurs aspects liés à la qualité des services de transport collectif régional ou rural, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q6p3p1 à Q6p3p7. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*

(Base : répondants résidant en dehors des six RMR du Québec, excluant les NSP/NRP, n : 394 à 395)

	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne d'importance moins élevée	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne d'importance plus élevée
La qualité de l'information à la clientèle (tarifs, horaires, itinéraires) (note moyenne de 7,7 sur 10)	- Travailleurs à temps plein (7,2) - Détenteurs d'un permis de conduire (7,6) - Travailleurs utilisant l'automobile (7,2) - Conducteurs de l'automobile (7,5) - Hommes (7)	- En congé (9,3) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (8,9) - Aucune voiture dans le ménage (9,1) - Utilisateurs d'un mode de transport actif (8,3) - Autres modes de transport (9) - Déplacement principal de 5-10 km (8,2) 55 - 64 ans (8,4) - Femmes (8,3)
La fréquence du service (le nombre de passages par jour ou par heure) (note moyenne de 7,4 sur 10)	- Détenteurs d'un permis de conduire (7,3) - Travailleurs utilisant l'automobile (6,9) - Conducteurs de l'automobile (7,2) - Aucune perte de temps (6,3) 25 - 34 ans (6,4) - Hommes (6,7)	- En congé (9,1) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (8,6) - Aucune voiture dans le ménage (9,4) - Travailleurs utilisant le transport en commun (8,9) - Autres modes de transport (9) - Moins de 10 min de temps perdu en raison de la congestion (7,7) 55 - 64 ans (8,2) - Femmes (8)
La connexion avec les lignes d'autocar qui vont vers les grands centres urbains (ex. : Montréal, Québec, etc.) (note moyenne de 7,3 sur 10)	- Travailleurs utilisant l'automobile (6,9) - Aucune perte de temps (6,2) 25 - 34 ans (6,2) - Hommes (6,7)	- En congé (8,8) - Aucune voiture dans le ménage (8,8) - Autres modes de transport (9) - Déplacement principal de 5-10 km (7,9) - Moins de 10 min de temps perdu en raison de la congestion (7,5) - Revenu du ménage de moins de 20 000 \$ (8,1) 55 - 64 ans (8,2) 65 ans et plus (8,1) - Femmes (7,9)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL OU RURAL (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'importance accordé à plusieurs aspects liés à la qualité des services de transport collectif régional ou rural, et ce pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q6p3p1 à Q6p3p7. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*

(Base : répondants résidant en dehors des six RMR du Québec, excluant les NSP/NRP, n : 394 à 395)

	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne d'importance moins élevée	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne d'importance plus élevée
Les heures de service en fin de semaine (note moyenne de 7,3 sur 10)	- Détenteurs d'un permis de conduire (7,2) - Deux voitures dans le ménage (6,7) - Travailleurs utilisant l'automobile (6,9) - Conducteurs de l'automobile (7,1) - Aucune perte de temps (6,1) - Hommes (6,6)	- En congé (8,9) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (9,1) - Aucune voiture dans le ménage (9,6) - Autres modes de transport (9) - Déplacement principal de 5-10 km (7,8) - Moins de 10 min de temps perdu en raison de la congestion (7,5) 20 min ou plus de temps perdu en raison de la congestion (8,4) - Revenu du ménage de moins de 20 000 \$ (8,3) 55 - 64 ans (8,1) - Femmes (7,9)
Les heures de service en soirée (note moyenne de 7,2 sur 10)	- Détenteurs d'un permis de conduire (7,1) - Deux voitures dans le ménage (6,6) - Travailleurs utilisant l'automobile (6,7) - Conducteurs de l'automobile (6,9) - Aucune perte de temps (6) 25 - 34 ans (6,1) - Hommes (6,4)	- En congé (9,1) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (8,7) - Aucune voiture dans le ménage (9,5) - Utilisateurs d'un mode de transport actif (8,3) - Déplacement principal de moins de 5 km (7,6) - Déplacement principal de 5-10 km (7,7) - Moins de 10 min de temps perdu en raison de la congestion (7,5) - Revenu du ménage de moins de 20 000 \$ (8,3) 55 - 64 ans (8) - Femmes (7,9)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL OU RURAL (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'importance accordé à plusieurs aspects liés à la qualité des services de transport collectif régional ou rural, et ce pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q6p3p1 à Q6p3p7. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*

(Base : répondants résidant en dehors des six RMR du Québec, excluant les NSP/NRP, n : 394 à 395)

	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne d'importance moins élevée	Sous-groupes de répondants qui accordent une note moyenne d'importance plus élevée
L'établissement de liaisons entre tous les villages ou villes de la région (note moyenne de 7,2 sur 10)	- Détenteurs d'un permis de conduire (7,1) - Travailleurs utilisant l'automobile (6,7) - Aucune perte de temps (6,2) - Hommes (6,3)	- En congé (9,1) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (8,9) - Aucune voiture dans le ménage (9,2) - Autres modes de transport (9) - Déplacement principal de 5-10 km (7,7) - Moins de 10 min de temps perdu en raison de la congestion (7,4) 55 - 64 ans (8,2) - Femmes (8)
Le confort des véhicules (note moyenne de 6,7 sur 10)	- Travailleurs à temps plein (6,2) - Travailleurs utilisant l'automobile (6,1) - Déplacement principal de 10-20 km (5) - Aucune perte de temps (5,4) 25 - 34 ans (5,5) - Hommes (6,2)	- En congé (8,4) - Autres modes de transport (9) - Déplacement principal de moins de 5 km (6,9) - Déplacement principal de 5-10 km (7,5) - Moins de 10 min de temps perdu en raison de la congestion (6,9) 10 à moins de 20 min de temps perdu en raison de la congestion (7,2) 20 min ou plus de temps perdu en raison de la congestion (7,7) 55 - 64 ans (7,7) - Femmes (7,1)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.



CHAPITRE 6 : FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

MISE EN GARDE CONCERNANT L'INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS

Dans les pages précédentes, pour interpréter les résultats des énoncés associés à des échelles indiquant par exemple le degré d'importance ou de priorité, les réponses ont été regroupées en trois groupes : 0 à 6 signifiant un niveau faible d'importance ou de priorité, 7 et 8 une importance ou une priorité moyenne, 9 et 10 une importance ou une priorité élevée. Ce regroupement visait à éviter un phénomène fréquent, soit que la plupart des répondants ont tendance à juger que tout est important.

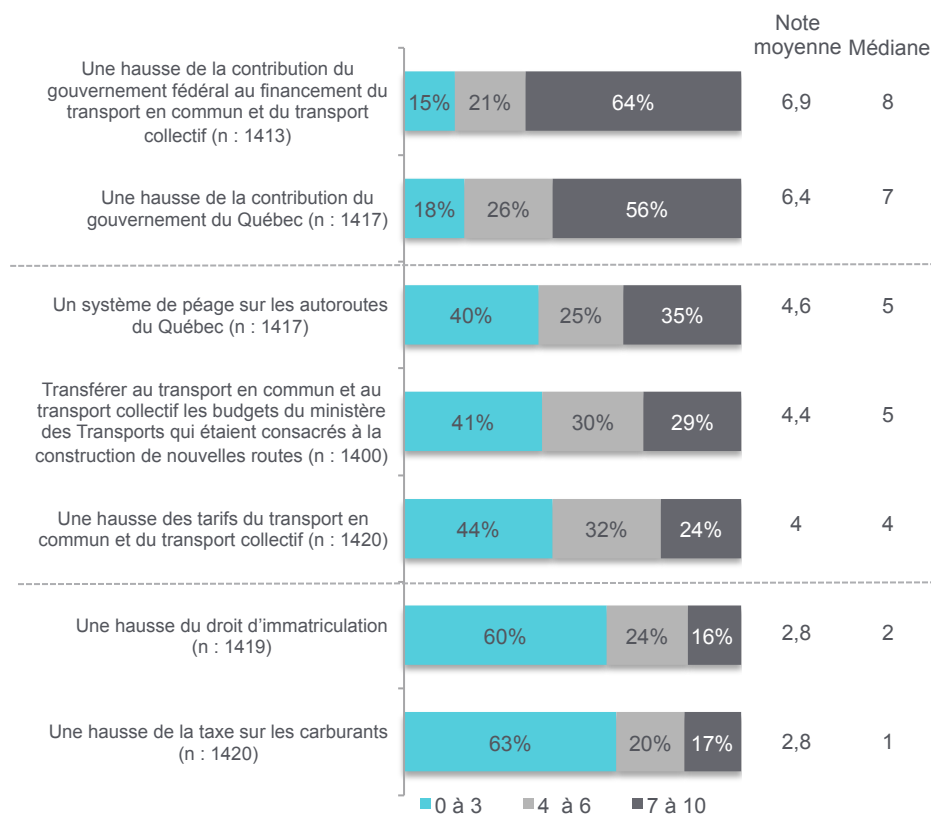
Lorsqu'il s'agit d'aspects financiers, notamment l'imposition de taxes, les notes attribuées sont traditionnellement moins élevées que celles obtenues pour d'autres sujets. Par conséquent, pour analyser et interpréter les résultats, il convient de regrouper différemment les réponses des répondants afin d'établir plus clairement les mesures qui suscitent une réelle désapprobation. Ainsi :

- Les notes de 0 à 3 sont interprétées comme étant des notes faibles et caractérisent les répondants qui s'opposent au mode de financement proposé;
- Les notes de 4 à 6 sont considérées comme étant des notes moyennes, données par des répondants qui sont hésitants quant à la pertinence du mode de financement considéré;
- Les notes de 7 à 10 correspondent à des notes élevées, attribuées par des répondants qui appuient le mode de financement concerné.

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Q7p1p1 à Q7p1p7. « LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN OU DE TRANSPORT COLLECTIF EXIGERA QU'ON Y CONSACRE PLUS D'ARGENT. À QUEL POINT ÊTES-VOUS EN ACCORD AVEC L'UTILISATION DES MOYENS SUIVANTS POUR FINANCER LES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN OU DE TRANSPORT COLLECTIF DANS TOUTES LES RÉGIONS DU QUÉBEC? RÉPONDEZ SUR UNE ÉCHELLE DE 0 À 10, OÙ 0 SIGNIFIE QUE VOUS ÊTES TOUT À FAIT EN DÉSACCORD AVEC LE MOYEN ÉVOQUÉ ET 10 QUE VOUS ÊTES TOUT À FAIT EN ACCORD. »

(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1400 à 1420)



FINANCEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN : LES PRÉFÉRENCES DES CITOYENS

Tous les répondants ont été interrogés sur les moyens à privilégier pour financer le développement des services de transport en commun. Plusieurs moyens ont été proposés et sur chacun, les répondants devaient indiquer leur degré d'accord ou de désaccord avec le moyen. Sans surprise, aucun des moyens de financement proposés n'est nettement appuyé par les répondants. Néanmoins, ces modes de financement peuvent être classés en trois groupes selon le niveau d'accord ou de désaccord des répondants.

Tout d'abord, comparativement aux autres modes de financement, les deux propositions suivantes sont les mieux accueillies, bien que les répondants restent globalement hésitants à leur sujet :

- Une hausse de la contribution du gouvernement fédéral;
- Une hausse de la contribution du gouvernement du Québec.

Ces deux énoncés obtiennent des notes moyennes respectives de 6,9 et 6,4. Autour de six répondants sur dix (respectivement 64 % et 56 %) appuient ces suggestions, en attribuant des notes de 7 à 10. À l'inverse, respectivement 15 % et 18 % des répondants s'opposent nettement à ces modes de financement.

Le deuxième groupe de modes de financement suscite davantage de perplexité; il est composé des moyens suivants :

- Un système de péage sur les autoroutes du Québec;
- Transférer au transport en commun et au transport collectif les budgets du MTQ qui étaient consacrés à la construction de nouvelles routes;
- Une hausse des tarifs du transport en commun ou collectif.

Les notes moyennes attribuées se situent entre 4 et 4,6. De plus, la proportion des répondants qui appuient ces modes de financement (entre 24 % et 35 %) est systématiquement inférieure à la proportion de ceux qui s'y opposent (entre 40 % et 44 %). Avec des notes moyennes inférieures à 3, la hausse du droit d'immatriculation et la hausse de la taxe sur les carburants ne sont pas jugées opportunes.

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'accord ou de désaccord au sujet de plusieurs moyens pour financer les services de transport en commun ou de transport collectif dans toutes les régions du Québec, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q7p1p1 à Q7p1p7. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*

(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1400 à 1420)

	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne moins élevée</u>	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne plus élevée</u>
Une hausse de la contribution du gouvernement fédéral au financement du transport en commun et du transport collectif (note moyenne de 6,9 sur 10)	• RMR de Québec (6) • Autres RMR (6,4) • Travailleurs à temps plein (6,6) • Ménages avec enfants de moins de 16 ans (6,6) • Détenteurs d'un permis de conduire (6,8) • Travailleurs utilisant l'automobile (6,4) • Conducteurs de l'automobile (6,7) • Déplacement principal de 10-20 km (5,9) • Déplacement principal de 10-20 min (6,1)	• RMR de Montréal (7,2) • Retraités (7,5) • En congé (7,8) • Ménages sans enfant (7,1) • Non-détenteurs d'un permis de conduire (7,8) • Aucune voiture dans le ménage (7,7) • Moins de 12 000 km annuellement (7,3) • Travailleurs utilisant le transport en commun (7,9) • Passagers de l'automobile (7,8) • Utilisateurs du transport en commun (7,7) • Déplacement principal de 20 km et plus (7,1) • Déplacement principal de 30 min ou plus (7,1) • Diplôme universitaire (7,2) • 55 - 64 ans (7,4) • 65 ans et plus (7,4)
Une hausse de la contribution du gouvernement du Québec (note moyenne de 6,4 sur 10)	• RMR de Québec (5,4) • Autres RMR (5,9) • Travailleurs à temps plein (6,1) • Ménages avec enfants de moins de 16 ans (6,1) • Détenteurs d'un permis de conduire (6,3) • 24 000-36 000 km annuellement (5,8) • Travailleurs utilisant l'automobile (6) • Conducteurs de l'automobile (6,2) • Déplacement principal de 10-20 km (5,6) • Déplacement principal de moins de 10 min (5,4) • Aucune perte de temps (5,7) • Hommes (6)	• RMR de Montréal (6,9) • Retraités (7) • Ménages sans enfant (6,6) • Non-détenteurs d'un permis de conduire (7,9) • Aucune voiture dans le ménage (7,5) • Moins de 12 000 km annuellement (6,8) • Passagers de l'automobile (7,2) • Utilisateurs du transport en commun (7,4) • Déplacement principal de 20 km et plus (6,6) • Déplacement principal de 30 min ou plus (6,8) • 10 à moins de 20 min de temps perdu en raison de la congestion (7) • 65 ans et plus (7) • Femmes (6,8)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'accord ou de désaccord au sujet de plusieurs moyens pour financer les services de transport en commun ou de transport collectif dans toutes les régions du Québec, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q7p1p1 à Q7p1p7. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*

(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1400 à 1420)

	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne moins élevée</u>	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne plus élevée</u>
Un système de péage sur les autoroutes du Québec (note moyenne de 4,6 sur 10)	• Ménages de trois personnes ou plus (4,2) • Ménages avec enfants de moins de 16 ans (4,2) • Détenteurs d'un permis de conduire (4,5) • Deux voitures dans le ménage (4,3) • 36 000-48 000 km annuellement (3,7) • Travailleurs utilisant l'automobile (4,2) • Conducteurs de l'automobile (4,4) • 18 - 24 ans (3,8)	• Retraités (5,4) • Ménages de deux personnes (5) • Ménages sans enfant (4,8) • Non-détenteurs d'un permis de conduire (5,6) • Aucune voiture dans le ménage (5,7) • Travailleurs utilisant le transport en commun (5,8) • Utilisateurs du transport en commun (5,4) • Diplôme universitaire (5,3) • 55 - 64 ans (5,3) • 65 ans et plus (5,6)
Transférer au transport en commun et au transport collectif les budgets du ministère des Transports qui étaient consacrés à la construction de nouvelles routes (note moyenne de 4,4 sur 10)	• Ailleurs au Québec (4) • Travailleurs à temps plein (4,1) • Détenteurs d'un permis de conduire (4,3) • Deux voitures dans le ménage (4,1) • Au moins trois voitures dans le ménage (3,8) • Travailleurs utilisant l'automobile (3,8) • Conducteurs de l'automobile (3,9) • Moins de 10 min de temps perdu en raison de la congestion (3,8) • Secondaire/DEP (4,1) • Revenu du ménage de 40 000 \$ à 59 999 \$ (3,9) • Hommes (4,2)	• RMR de Montréal (4,7) • Autre occupation (5,3) • Non-détenteurs d'un permis de conduire (6,2) • Aucune voiture dans le ménage (6,1) • Moins de 12 000 km annuellement (4,7) • Travailleurs utilisant le transport en commun (5,9) • Utilisateurs du transport en commun (6,1) • Diplôme universitaire (4,9) • Revenu du ménage de moins de 20 000 \$ (5,6) • Femmes (4,7)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'accord ou de désaccord au sujet de plusieurs moyens pour financer les services de transport en commun ou de transport collectif dans toutes les régions du Québec, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q7p1p1 à Q7p1p7. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*
(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1400 à 1420)

	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne moins élevée</u>	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne plus élevée</u>
Une hausse des tarifs du transport en commun et du transport collectif (note moyenne de 4 sur 10)	• RMR de Montréal (3,6) • Étudiants (3,2) • Autre occupation (2,6) • Moins de 12 000 km annuellement (3,7) • Utilisateurs du transport en commun (2,8) • 10 à moins de 20 min de temps perdu en raison de la congestion (3,4) • Revenu du ménage de moins de 20 000 \$ (3) • Revenu du ménage de 20 000 \$ à 39 999 \$ (3,4) • 18 - 24 ans (3,3) • Femmes (3,5)	• RMR de Québec (4,6) • Ailleurs au Québec (4,4) • Travailleurs à temps plein (4,3) • Retraités (4,5) • Au moins trois voitures dans le ménage (4,8) • Travailleurs utilisant l'automobile (4,4) • Conducteurs de l'automobile (4,3) • Revenu du ménage de 120 000 \$ ou plus (5) • 65 ans et plus (4,7) • Hommes (4,5)
Une hausse du droit d'immatriculation (note moyenne de 2,8 sur 10)	• Travailleurs à temps plein (2,6) • Détenteurs d'un permis de conduire (2,6) • Deux voitures dans le ménage (2,4) • Au moins trois voitures dans le ménage (2,3) • 36 000-48 000 km annuellement (2) • Travailleurs utilisant l'automobile (2,1) • Conducteurs de l'automobile (2,3) • Secondaire/DEP (2,3) • 45 - 54 ans (2,3)	• Étudiants (4,3) • Ménages composés d'une personne (3,5) • Non-détenteurs d'un permis de conduire (5,6) • Aucune voiture dans le ménage (5,8) • 12 000-24 000 km annuellement (3,2) • Travailleurs utilisant le transport en commun (4,3) • Utilisateurs du transport en commun (4,6) • Utilisateurs d'un mode de transport actif (3,8) • Déplacement principal de 30 min ou plus (3,2) • Diplôme universitaire (3,6) • 18 - 24 ans (3,5)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'accord ou de désaccord au sujet de plusieurs moyens pour financer les services de transport en commun ou de transport collectif dans toutes les régions du Québec, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q7p1p1 à Q7p1p7. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES*
(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1400 à 1420)

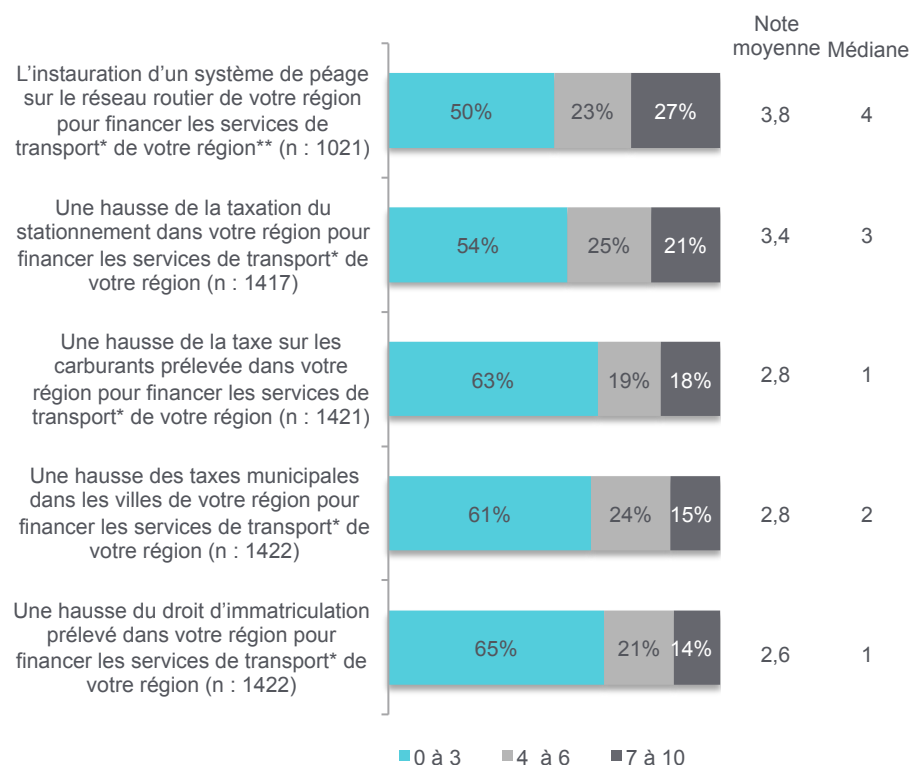
	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne moins élevée</u>	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne plus élevée</u>
Une hausse de la taxe sur les carburants (note moyenne de 2,8 sur 10)	• Ailleurs au Québec (2,4) • Détenteurs d'un permis de conduire (2,6) • Deux voitures dans le ménage (2,4) • Au moins trois voitures dans le ménage (2,1) • Travailleurs utilisant l'automobile (2) • Conducteurs de l'automobile (2,2) • Déplacement principal de moins de 10 min (2,2) • Secondaire/DEP (2,2) • 45 - 54 ans (2,3)	• Étudiants (4,3) • Non-détenteurs d'un permis de conduire (5,3) • Aucune voiture dans le ménage (5,8) • 12 000-24 000 km annuellement (3) • Travailleurs utilisant le transport en commun (4,9) • Travailleurs utilisant un mode de transport autre que l'automobile et le transport en commun (4,1) • Utilisateurs du transport en commun (5) • Utilisateurs d'un mode de transport actif (4) • Déplacement principal de 30 min ou plus (3,5) • Diplôme universitaire (3,8) • 18 - 24 ans (3,5)

* Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Q7p2p1 à Q7p2p5. « VOICI MAINTENANT UNE SÉRIE DE MOYENS POUR FINANCER LE TRANSPORT EN COMMUN/COLLECTIF DE VOTRE RÉGION. À QUEL POINT ÊTES-VOUS EN ACCORD AVEC L'UTILISATION DE CES MOYENS? RÉPONDEZ SUR UNE ÉCHELLE DE 0 À 10, OÙ 0 SIGNIFIE QUE VOUS ÊTES TOUT À FAIT EN DÉSACCORD AVEC LE MOYEN ÉVOQUÉ ET 10 QUE VOUS ÊTES TOUT À FAIT EN ACCORD. »

(Base** : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1021 à 1422)



LES SOURCES RÉGIONALES DE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN : LES PRÉFÉRENCES DES CITOYENS

Les répondants ont été invités à indiquer leur degré d'accord ou de désaccord avec une série de mesures visant à financer le transport en commun dans leur région. La question indiquant clairement que chaque source de financement serait perçue auprès des citoyens de leur région et qu'elle servirait à financer les services de transport en commun de leur région.

On observe deux choses :

- D'abord, il y a une forte opposition à la hausse de l'impôt foncier pour financer le transport en commun. Cela semble cohérent avec les résultats de la section précédente où on observait un appui majoritaire à l'idée de hausser la contribution du gouvernement fédéral et du gouvernement du Québec.
- Ensuite, on note que les trois mesures qui ont été proposées dans les deux sections (sources générales de financement et sources régionales de financement) obtiennent des résultats similaires (taxe sur les carburants et droit d'immatriculation) ou des résultats assez proches (péage).

* Le type de transport en commun était personnalisé en fonction de la région de résidence des répondants. Il était question des « services de transport en commun » pour ceux résidant dans un des RMR du Québec et « des services de transport collectif » pour les autres.

** Question uniquement posée à ceux résidant dans l'une des RMR du Québec.

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'accord ou de désaccord au sujet de plusieurs moyens pour financer les services de transport en commun/collectif de la région de résidence des répondants, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q7p2p1 à Q7p2p5. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES***
(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1021 à 1422)

	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne moins élevée</u>	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne plus élevée</u>
L'instauration d'un système de péage sur le réseau routier de votre région pour financer les services de transport* de votre région** (note moyenne de 3,8 sur 10)	- Détenteurs d'un permis de conduire (3,6) - Deux voitures dans le ménage (3,2) 48 000 km et plus annuellement (2,8) - Travailleurs utilisant l'automobile (3) - Conducteurs de l'automobile (3,2) - Revenu du ménage de 40 000 \$ à 59 999 \$ (3)	- Non-détenteurs d'un permis de conduire (5,5) - Aucune voiture dans le ménage (5,6) - Travailleurs utilisant le transport en commun (5,3) - Utilisateurs du transport en commun (5,1) - Diplôme universitaire (4,3)
Une hausse de la taxation du stationnement dans votre région pour financer les services de transport* de votre région (note moyenne de 3,4 sur 10)	- Ailleurs au Québec (3,1) - Détenteurs d'un permis de conduire (3,3) - Deux voitures dans le ménage (3) - Travailleurs utilisant l'automobile (3) - Conducteurs de l'automobile (3) - Déplacement principal de moins de 10 min (2,7) - Aucun diplôme (1,9) - Secondaire/DEP (3,1) - Revenu du ménage de 40 000 \$ à 59 999 \$ (2,9) 45 - 54 ans (2,9)	- RMR de Montréal (3,7) - Non-détenteurs d'un permis de conduire (5) - Aucune voiture dans le ménage (5,3) - Travailleurs utilisant le transport en commun (4,8) - Utilisateurs du transport en commun (4,7) - Déplacement principal de 30 min ou plus (3,9) - Diplôme universitaire (4,2)

* Le type de transport en commun était personnalisé en fonction de la région de résidence des répondants. Il était question des « services de transport en commun » pour ceux résidant dans une des RMR du Québec et « des services de transport collectif » pour les autres.

** Question uniquement posée à ceux résidant dans l'une des RMR du Québec.

*** Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'accord ou de désaccord au sujet de plusieurs moyens pour financer les services le transport en commun/collectif de la région de résidence des répondants, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q7p2p1 à Q7p2p5. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES***
(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1021 à 1422)

	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne moins élevée</u>	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne plus élevée</u>
Une hausse de la taxe sur les carburants prélevée dans votre région pour financer les services de transport* de votre région (note moyenne de 2,8 sur 10)	• Ailleurs au Québec (2,3) • Détenteurs d'un permis de conduire (2,6) • Deux voitures dans le ménage (2,3) • Au moins trois voitures dans le ménage (2,3) • Travailleurs utilisant l'automobile (2) • Conducteurs de l'automobile (2,1) • Déplacement principal de moins de 10 min (2,1) • Aucune perte de temps (2,2) • Aucun diplôme (1,4) • Secondaire/DEP (2,4) • 45 - 54 ans (2,4)	• RMR de Montréal (3,1) • Étudiants (4,4) • Non-détenteurs d'un permis de conduire (5,2) • Aucune voiture dans le ménage (5,6) • 12 000-24 000 km annuellement (3) • Travailleurs utilisant le transport en commun (5,1) • Travailleurs utilisant un mode de transport autre que l'automobile et le transport en commun (4) • Utilisateurs du transport en commun (5) • Utilisateurs d'un mode de transport actif (4,2) • Déplacement principal de 30 min ou plus (3,5) • Diplôme universitaire (3,6) • 18 - 24 ans (3,8)
Une hausse des taxes municipales dans les villes de votre région pour financer les services de transport* de votre région (note moyenne de 2,8 sur 10)	• Détenteurs d'un permis de conduire (2,6) • Deux voitures dans le ménage (2,4) • Travailleurs utilisant l'automobile (2,3) • Conducteurs de l'automobile (2,3) • Aucun diplôme (1,6) • Secondaire/DEP (2,4) • 45 - 54 ans (2,2)	• Étudiants (4,1) • Non-détenteurs d'un permis de conduire (4,6) • Aucune voiture dans le ménage (4,6) • 12 000-24 000 km annuellement (3) • Travailleurs utilisant le transport en commun (3,7) • Travailleurs utilisant un mode de transport autre que l'automobile et le transport en commun (4,1) • Utilisateurs du transport en commun (3,9) • Utilisateurs d'un mode de transport actif (4,2) • Diplôme collégial (3,2) • Diplôme universitaire (3,1) • 18 - 24 ans (3,9)

* Le type de transport en commun était personnalisé en fonction de la région de résidence des répondants. Il était question des « services de transport en commun » pour ceux résidant dans une des RMR du Québec et « des services de transport collectif » pour les autres.

*** Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.

FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les différences significatives concernant le niveau d'accord ou de désaccord au sujet de plusieurs moyens pour financer les services le transport en commun/collectif de la région de résidence des répondants, et ce, pour les sous-groupes de segmentation retenus.

Q7p2p1 à Q7p2p5. TABLEAU DES DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES***

(Base : ensemble des répondants, excluant les NSP/NRP, n : 1021 à 1422)

	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne moins élevée</u>	Sous-groupes de répondants qui accordent une <u>note moyenne plus élevée</u>
Une hausse du droit d'immatriculation prélevé dans votre région pour financer les services de transport* de votre région (note moyenne de 2,6 sur 10)	• Ailleurs au Québec (2,3) • Travailleurs à temps plein (2,4) • Détenteurs d'un permis de conduire (2,4) • Deux voitures dans le ménage (2,1) • 36 000-48 000 km annuellement (1,7) • Travailleurs utilisant l'automobile (1,9) • Conducteurs de l'automobile (2) • Secondaire/DEP (2,2) • 45 - 54 ans (2)	• Étudiants (3,9) • Non-détenteurs d'un permis de conduire (5,3) • Aucune voiture dans le ménage (5,6) • 12 000-24 000 km annuellement (3) • Travailleurs utilisant le transport en commun (4,5) • Travailleurs utilisant un mode de transport autre que l'automobile et le transport en commun (3,8) • Utilisateurs du transport en commun (4,5) • Utilisateurs d'un mode de transport actif (3,9) • Déplacement principal de 30 min ou plus (3) • Diplôme universitaire (3,4) • 18 - 24 ans (3,2)

* Le type de transport en commun était personnalisé en fonction de la région de résidence des répondants. Il était question des « services de transport en commun » pour ceux résidant dans une des RMR du Québec et « des services de transport collectif » pour les autres.

*** Différences significatives à un niveau de confiance de 95 %.



CONCLUSIONS

CONCLUSIONS

UN NIVEAU DE SATISFACTION DU TRANSPORT EN COMMUN À SURVEILLER

Près d'un internaute interrogé sur cinq utilise les transports en commun comme principal mode de transport. Le transport en commun est particulièrement utilisé dans la RMR de Montréal, par les répondants de moins de 25 ans et subséquemment par les étudiants, ainsi que les répondants qui n'ont pas d'enfants de moins de 16 ans dans leur ménage.

Ce mode de transport jouit d'un niveau de satisfaction modéré, à surveiller, car il est significativement plus faible que les autres principaux modes de transport.

UNE PRIORITÉ À LA REMISE EN BON ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

Les répondants ont été invités à déterminer le niveau d'importance qu'ils accordent à différents enjeux liés au transport terrestre des personnes. Ces enjeux étaient liés à plusieurs thèmes, soient l'aménagement et le transport, l'électrification et l'environnement, le transport régional, rural et interurbain et le transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Tous thèmes confondus, les répondants accordent une importance particulièrement élevée à la remise en bon état du réseau routier municipal et du réseau autoroutier du MTQ.

Le second groupe d'enjeux les plus importants est éclectique et touche aussi bien la réduction de la congestion routière, le développement des services de transport en commun, que différents enjeux en lien avec l'électrification et l'environnement, soit :

- La réduction de la pollution de l'air causée par les automobiles;
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- L'imposition aux fabricants d'automobiles de normes plus exigeantes sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules;
- Le développement de la voiture électrique.

Il est intéressant de noter que les répondants ne semblent pas se plaindre de la congestion routière lors de leur principal déplacement pour se rendre au travail, sur leur lieu d'études ou pour leurs principales activités, mais ils accordent néanmoins une certaine priorité à cet enjeu.

Comparativement aux autres enjeux précédents, l'électrification du transport en commun revêt une importance plus modérée. Il en est de même pour les différents enjeux relatifs au transport régional, rural et interurbain et au transport adapté aux personnes à mobilité réduite.

CONCLUSIONS (SUITE)

DANS LES RMR DE QUÉBEC ET DE MONTRÉAL, DE L'INDÉCISION QUANT AUX MOYENS DE DÉVELOPPER LES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

Les répondants des RMR de Québec et de Montréal ont des avis partagés concernant les moyens à utiliser pour développer les services de transport en commun de leur région, probablement parce qu'ils jugent que d'autres enjeux priment. Entre le développement de modes à haute capacité dans quelques axes majeurs, le développement des services d'autobus partout sur le territoire de leur région et le développement des services par autobus en voie réservée sur plusieurs boulevards ou artères, aucun des moyens proposés ne se démarque clairement.

ASPECTS À AMÉLIORER LIÉS À LA QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN OU DE TRANSPORT COLLECTIF : AUCUN NE SE DÉMARQUE CLAIREMENT

Dans le même ordre d'idées, dans les six RMR du Québec, parmi les aspects proposés liés à la qualité des services de transport en commun qui devraient être améliorés en priorité, aucun ne se démarque clairement. Il semblerait néanmoins que trois axes d'amélioration permettraient à la fois de satisfaire les utilisateurs des transports en commun et d'inciter les non-utilisateurs de ces services à davantage les utiliser : l'augmentation de la fréquence du service (notamment dans la RMR de Montréal), l'augmentation de la rapidité du service et la mise en place de stationnements incitatifs où on peut laisser son auto et prendre le bus. Par ailleurs, la problématique de l'amélioration de la qualité des services de transport en commun semble un peu plus présente dans la RMR de Montréal que dans les autres RMR du Québec.

En dehors des six RMR du Québec, les répondants jugent moyennement important que des services de transport collectif soient offerts par les municipalités de leur région. En outre, aucun des aspects liés à l'amélioration de la qualité des services de transport collectif ne se démarque clairement.

FINANCEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN : LES PRÉFÉRENCES DES CITOYENS

Finalement, c'est sans surprise qu'aucun des moyens proposés pour financer les services de transport en commun ou de transport collectif n'est nettement appuyé par les répondants. Pour le financement de ces services dans toutes les régions du Québec, la hausse de la contribution du gouvernement fédéral ou de la contribution du gouvernement du Québec serait probablement des moyens mieux accueillis. Pour le financement du transport en commun ou collectif de leur région de résidence, il y a une forte opposition à la hausse de l'impôt foncier. Les trois mesures proposées à la fois comme sources générales et régionales de financement obtiennent des résultats similaires (taxes sur les carburants et droit d'immatriculation) ou assez proches (péage).



ANNEXE 1 : MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE

OBJECTIFS Les objectifs de cette étude sont nombreux :

- Mieux connaître les habitudes de déplacement des Québécois;
- Mesurer le niveau d'importance perçu de plusieurs enjeux sur différents thèmes : « Aménagement et transport », « Électrification et environnement », « transport régional, rural et interurbain et transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite »;
- Mieux connaître l'opinion des Québécois concernant différents moyens que le gouvernement et les municipalités pourraient utiliser pour développer les services de transport en commun dans leur région;
- Mesurer le niveau de priorité et d'importance de différents aspects liés à la qualité des services de transport en commun, de transport collectif régional ou rural;
- Cerner l'opinion des répondants concernant différents moyens pour financer les services de transport en commun ou de transport collectif dans toutes les régions d'une part, et pour financer le transport en commun ou collectif de la région de résidence des répondants d'autre part.

L'objectif de cette annexe est de réunir les informations sur le déroulement de l'enquête web. Pour ce faire, nous expliquons la méthodologie utilisée et nous en présentons les résultats administratifs, de façon à bien préciser les limites de l'étude et la portée des résultats.

PLAN DE SONDAGE Population cible et sélection du répondant

Les Québécois de 18 ans et plus, résidant au Québec, francophones ou anglophones.

Base de sondage*

Un échantillon d'internautes tiré du Panel Or de SOM. Ceux-ci sont recrutés dans le cadre de nos sondages téléphoniques auprès de la population adulte en général et ils ont accepté qu'on les recontacte pour d'autres enquêtes.

Plan d'échantillonnage

Le plan d'échantillonnage consistait à compléter 1 400 entrevues auprès d'internautes du panel répondant aux critères de la population cible. La collecte a finalement abouti à 1 434 entrevues réparties comme suit :

Strate	Ensemble	RMR de Montréal	RMR de Québec	Autres RMR	Reste du Québec
Nombre visé	1 400	400	300	300	400
Entrevues complétées	1 434	410	307	312	405

* Le cadre d'échantillonnage choisi ne représente pas complètement la population ciblée et peut introduire certains biais dans les résultats étant donné qu'il ne couvre que les internautes québécois. Par exemple, il crée des biais chez les personnes de 55 ans et plus.

QUESTIONNAIRE Le questionnaire a été conçu par le client puis traduit et programmé par SOM. Les entrevues ont été réalisées en français et en anglais. La durée moyenne du questionnaire est d'environ 12 minutes.

La version finale du questionnaire est présentée à l'annexe 2.

COLLECTE **Période de collecte**
Du 26 au 29 avril 2013.

Mode d'entrevue
Entrevues sur Internet.

Résultats des appels (les résultats détaillés sont présentés à la page suivante)

Taux de réponse : 35,5 %

RÉSULTATS ADMINISTRATIFS DÉTAILLÉS

MTQ (Transport terrestre)

Sondage réalisé du 26 avril au 29 avril 2013

TAILLE DE L'ÉCHANTILLON	4043
Nombre d'entrevues visées	1400
Invitations envoyées (A)	4041
UNITÉ JOINTE RÉPONDANTE	
Questionnaires complétés (B1)	1434
Hors de la population visée ou quota atteint (B2)	0
UNITÉ JOINTE TARDIVE	
Accès lorsque collecte de la strate terminée	345
UNITÉ JOINTE NON RÉPONDANTE	
Abandon à la page d'accueil	0
Abandon durant le questionnaire	101
Problème technique	0
Courriel automatique reçu indiquant absence du répondant	0
Courriel reçu indiquant refus de répondre	0
Désabonnement	1
À faire par téléphone	0
UNITÉ JOINTE TOTALE (C)	1882
UNITÉ NON JOINTE	
Temporaire : serveur distant ne répond pas ou en problème	0
Temporaire : quota de l'utilisateur dépassé	0
Temporaire : détection par antipourriels	0
Autres messages de retour non reconnus	0
UNITÉ NON JOINTE TOTALE (D)	0
UNITÉ INEXISTANTE	0
Permanent : courriel invalide (usager@) (E1)	0
Permanent : courriel invalide (@domaine) (E2)	0
Taux d'accès (C/(A-(E1+E2)))	46,6 %
Taux de réponse parmi unité jointe ((B1+B2)/C)	76,2 %
TAUX DE RÉPONSE ((B1+B2)/(A-(E1+E2)))	35,5 %

PONDÉRATION ET TRAITEMENT

Les données sont pondérées, incluant les répondants non admissibles, pour refléter la distribution des internautes adultes du Québec selon : la région de résidence (les 3 strates), l'âge (6 groupes d'âge), le sexe, la langue maternelle (français/autre), la scolarité (3 niveaux) et des gens qui vivent seuls.

La pondération a été faite sur l'ensemble des internautes sondés, incluant les non admissibles. Pour le traitement, nous n'avons conservé que ceux admissibles à l'étude, soit les 18 ans et plus.

Note : Les distributions utilisées afin de réaliser cette pondération proviennent du traitement de 36 000 entrevues* réalisées dans le cadre de sondages omnibus de SOM. La proportion des internautes chez les adultes est estimée à 74,8 %.

Les données ont été traitées à l'aide du progiciel spécialisé MACTAB.

Les résultats pour chacune des questions sont présentés en fonction d'une bannière qui inclut toutes les variables pertinentes à l'analyse des résultats.

MARGES D'ERREUR

Les marges d'erreur présentées à la page suivante tiennent compte de l'effet de plan.

L'effet de plan apparaît lorsque les entrevues complétées ne sont pas réparties proportionnellement à la population d'origine selon les variables de segmentation ou de pondération.

L'effet de plan est le ratio entre la taille de l'échantillon et la taille d'un échantillon aléatoire simple de même marge d'erreur. C'est une statistique utile à l'estimation des marges d'erreur pour des sous-groupes de répondants.

Par exemple, au tableau de la page suivante, pour l'ensemble, la marge d'erreur est la même que pour un échantillon aléatoire simple de taille 800 ($1434 \div 1,793$).

La marge d'erreur varie selon la valeur de la proportion estimée. En effet, la marge d'erreur est plus grande lorsque la proportion est voisine de 50 % et plus petite à mesure que la proportion s'éloigne de 50 %.

Le tableau de la page suivante donne les marges d'erreur de l'étude (en tenant compte de l'effet de plan) selon la valeur de la proportion estimée.

* Nombre approximatif des entrevues réalisées dans le SOMR en 2012.

MARGE D'ERREUR SELON LA PROPORTION ESTIMÉE

	Strate				
	Ensemble	RMR de Québec	RMR de Montréal	Autres RMR	Ailleurs au Québec (hors RMR)
NOMBRE D'ENTREVUES	1434	307	410	312	405
EFFET DE PLAN	1,793	1,275	1,321	1,691	1,616
PROPORTION :					
99 % ou 1 %	±0,7 %	±1,3 %	±1,1 %	±1,4 %	±1,2 %
95 % ou 5 %	±1,5 %	±2,8 %	±2,4 %	±3,1 %	±2,7 %
90 % ou 10 %	±2,1 %	±3,8 %	±3,3 %	±4,3 %	±3,7 %
80 % ou 20 %	±2,8 %	±5,1 %	±4,5 %	±5,8 %	±5,0 %
70 % ou 30 %	±3,2 %	±5,8 %	±5,1 %	±6,6 %	±5,7 %
60 % ou 40 %	±3,4 %	±6,2 %	±5,5 %	±7,1 %	±6,1 %
50 % (MARGE MAXIMALE)	±3,5 %	±6,3 %	±5,6 %	±7,2 %	±6,2 %



ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE

SONDAGE AUPRÈS DES CITOYENS SUR LE TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES

MTQ

/*

Légende

*texte	On utilise l'astérisque pour signaler un texte de question, un commentaire ou un choix de réponses non lu, qui apparaît à l'intervieweur lors de l'entrevue.
...	Indique l'endroit où les choix de réponses sont à lire dans le texte de la question.
/*texte*/	Le texte entouré par « /*...*/ » est une note explicative qui n'apparaît pas à l'intervieweur lors de l'entrevue.
NSP	Choix de réponses : Ne sait pas
NRP	Choix de réponses : Ne réponds pas (refus)
NAP	Choix de réponses : Non applicable (sans objet)
->, ->>	Signifie « Passez à la question »
->sortie	Valide avec l'intervieweur que le répondant n'est pas admissible, termine l'entrevue et la classe comme « inadmissible ».
->fin	Termine l'entrevue et la classe comme « Complétée »
1=, 1=	Lorsque tous les choix de réponses sont précédés de « 1= », il s'agit d'une question pouvant comporter plusieurs réponses (chaque choix est oui ou non).
1=, 2=, ...	Lorsque les choix de réponses sont précédés de « 1=..., 2=..., etc. », une seule réponse est possible à moins d'indications contraires (par exemple : « 3 mentions »).
Q_Slcal, Q_INcal	Les questions commençant par « Q_Sl... » ou par « Q_IN... » sont des questions filtres ou des directives techniques permettant de lire des informations de l'échantillon, de compléter automatiquement certaines questions, de faire un branchement complexe, etc. Une note explicative, placée avant la question filtre ou la directive technique, précise la fonction remplie par cette dernière.

*/

Q_Bi	Bienvenue à ce sondage sur le transport terrestre des personnes pour le compte du ministère des Transports du Québec.
->>1p1	
Q_MP	*Mot de passe* _____
/*SECTION 1	CARACTÉRISTIQUES DU RÉPONDANT*/
Q_1p1	Pour débiter, quel énoncé décrit le mieux votre occupation ((G principale)) actuellement?
	<<1=Je travaille à temps plein (30 heures et plus par semaine) 2=Je travaille à temps partiel (moins de 30 heures par semaine) 3=Je suis étudiant 4=Je suis retraité 5=Je suis à la maison par choix 6=Je suis sans emploi 7=Je suis en congé (sabbatique, maladie, maternité, CSST, SAAQ, etc.) 90=Autre 99=Je ne veux pas répondre>>
Q_1p2	((G En vous incluant)), combien de personnes composent votre ménage?
*exclusif=(1p2nb,1p2)	
*bornes=1,30	
	<<__*suf nb 99=Je ne veux pas répondre>>
/*NOTE	Q_1p3 si nombre à Q_1p2 > 1, sinon on passe à Q_1p4*/
Q_sical1p3	si q#1p2nb>1->1p3
->>cal1p3b	
Q_incal1p3b	lorsque (langue=a ou langue=f) alors q#1p3=95 et lorsque q#1p2=99 alors q#1p3=99
->>1p4	
Q_1p3	De ce nombre, combien ont moins de 16 ans?
*exclusif=(1p3nb,1p3)	
	<<__*suf nb 95=Aucun 99=Je ne veux pas répondre>>
Q_sicalavrt1	si q#1p3nb>q#1p2nb->avrt1
	si q#1p3nb=q#1p2nb->avrt1
->>1p4	
Q_AVRT1	((G Attention)) : le nombre de personnes de moins de 16 ans ((G dépasse)) le nombre total de personnes dans votre ménage. Appuyez sur le bouton « Suivant » pour aller corriger votre réponse.
	2=Continuer->1p3
Q_1p4	Avez-vous un permis de conduire?
	1=Oui
	2=Non

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

9=Je ne veux pas répondre

Q_incaln1p4
->>cal1p5

q#n1p4=0 et lorsque q#1p4=1 alors q#n1p4=1

Q_n1p4

Auto complétée pour calcul _

/*NOTE

Q_1p5 si nombre à Q_1p2 > 1, sinon on passe à Q_1p6*/

Q_sical1p5
->>1p6

si q#1p2nb>1->1p5

Q_1p5

Parmi les autres personnes de votre ménage, combien ont un permis de conduire?

*exclusif=(1p5nb,1p5)

<<__*suf nb
99=Je ne veux pas répondre>>

Q_incalncond
->>calnpermis

q#ncond=q#1p2nb-q#1p3nb

Q_ncond

Auto complétée pour calcul __

Q_incalnpermis
->>calavrt2

q#npermis=q#n1p4+q#1p5nb

Q_npermis

Auto complétée pour calcul __

Q_sicalavrt2
->>1p6

si q#npermis>q#ncond->avrt2

Q_AVRT2

((G Attention)) : le nombre de personnes possédant un permis de conduire dans votre ménage ((G dépasse)) le nombre de conducteurs possible. Appuyez sur le bouton « Suivant » pour aller corriger votre réponse.

2=Continuer->1p5

Q_1p6

Combien de voitures votre ménage possède-t-il?

*exclusif=(1p6nb,1p6)

<<__*suf nb
95=Aucune
99=Je ne veux pas répondre>>

Q_sical1p7
->>cal1p7bp1

si (q#1p6=95,99 ou q#1p6nb=0)->cal2p1
si q#1p6nb=1->1p7anb

Q_1p7a

Environ combien de kilomètres sont parcourus annuellement avec votre voiture? *Si vous ne le savez pas exactement, inscrivez un nombre approximatif.*

*exclusif=(1p7anb,1p7a)

<<_____ *suf nb km
99=Je ne sais pas - je ne veux pas répondre>>

->>cal2p1

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

Q_incal1p7bp1	afficher q#1p7bn1 et afficher q#1p7bn2 et afficher q#1p7bn3 et afficher q#1p7bn4 et afficher q#1p7bn5 et afficher q#1p7bn6
->>cal1p7bp2	
Q_incal1p7bp2	lorsque q#1p6nb=5 alors masquer q#1p7bn6 et lorsque q#1p6nb=4 alors masquer q#1p7bn6 et lorsque q#1p6nb=4 alors masquer q#1p7bn5 et lorsque q#1p6nb=3 alors masquer q#1p7bn6 et lorsque q#1p6nb=3 alors masquer q#1p7bn5 et lorsque q#1p6nb=3 alors masquer q#1p7bn4 et lorsque q#1p6nb=2 alors masquer q#1p7bn6 et lorsque q#1p6nb=2 alors masquer q#1p7bn5 et lorsque q#1p6nb=2 alors masquer q#1p7bn4 et lorsque q#1p6nb=2 alors masquer q#1p7bn3
->>1p7bn1	
Q_1p7bn1	Environ combien de kilomètres sont parcourus annuellement... *Si vous ne le savez pas exactement, inscrivez un nombre approximatif.*
	Avec votre voiture ((G la plus récente))?
*format matriciel	
*uniforme=60,80,Oui	
	<<Kilomètres/année _____>>
Q_1p7bn2	Avec votre ((G seconde)) voiture la plus récente?
*format matriciel	
Q_1p7bn3	Avec votre ((G troisième)) voiture la plus récente?
*format matriciel	
Q_1p7bn4	Avec votre ((G quatrième)) voiture la plus récente?
*format matriciel	
Q_1p7bn5	Avec votre ((G cinquième)) voiture la plus récente?
*format matriciel	
Q_1p7bn6	Avec votre ((G sixième)) voiture la plus récente?
*format matriciel	
/*	SECTION 2 – VOS HABITUDES DE DÉPLACEMENTS*/
Q_incal2p1	q#aff2p1=3 et lorsque q#1p1=1,2 alors q#aff2p1=1 et lorsque q#1p1=3 alors q#aff2p1=2
->>2p1	
Q_aff2p1	*Auto complétée pour insertion*
	1=pour aller travailler 2=pour aller étudier 3=pour réaliser vos principales activités (ex. : magasinage, loisirs, etc.)
Q_2p1	((F 133% ((G SECTION 2 [/?&#8211;[/] VOS HABITUDES DE DÉPLACEMENTS)))))
	Quel est le ((G principal)) mode de transport que vous utilisez <aff2p1>?
	<<1=L'automobile comme conducteur 2=L'automobile comme passager (covoiturage) 3=Le transport en commun (incluant le transport adapté) 4=La marche

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*

5=Le vélo
6=Le taxi
7=La moto
90=<préciser>Autre (préciser dans la boîte ci-dessous)
99=Je ne veux pas répondre>>

/*NOTE

Si Q_1p1=1,2,3 alors poser Q_2p2 à 2p6. Sinon, aller à Q_2p7*/

Q_sical2p2
->>cal2p7

si q#1p1=1,2,3->cal2p2b

Q_incal2p2b
->>2p2nb

q#aff2p2=1 et lorsque q#1p1=3 alors q#aff2p2=2

Q_aff2p2

Auto complétée pour insertion

1=pour vous rendre à votre lieu de travail
2=pour vous rendre à votre lieu d'études

Q_2p2

Quelle est la distance approximative de votre déplacement en kilomètres (aller seulement) <aff2p2>?

*exclusif=(2p2nb,2p2)

<<____*suf nb km
99=Je ne veux pas répondre>>

Q_2p3

En moyenne combien de temps en minutes ce déplacement vous prend-il (aller seulement)?

*exclusif=(2p3nb,2p3)

<<____*suf nb minutes
99=Je ne veux pas répondre>>

/*NOTE

Si Q_2p1=1,2,3,6,7 alors poser Q_2p4 à 2p6. Sinon, aller à Q_2p7*/

Q_sical2p4
->>2p7

si q#2p1=1,2,3,6,7->2p4

Q_2p4

Lorsque vous effectuez ce déplacement, comment évaluez-vous le niveau de congestion routière auquel vous faites face le plus souvent? Répondez sur une échelle de 0 à 10 où 0 signifie que la congestion est très faible et 10 signifie qu'elle est très élevée. *N'hésitez pas à utiliser n'importe quel chiffre entre 0 et 10 pour nuancer votre opinion.*

*format linéaire

0=Congestion très faible((/))0
1=1
2=2
3=3
4=4
5=5
6=6
7=7
8=8
9=9
10=Congestion très élevée((/))10
99=Je ne veux pas répondre

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/**texte**/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

Q_2p5	Environ combien de temps estimez-vous perdre en raison de la congestion lorsque vous faites ce déplacement (aller seulement)?
*exclusif=(2p5nb,2p5)	<<____*suf nb minutes 99=Je ne veux pas répondre>>
Q_sicalnmin ->>2p6	si q#2p5nb>q#2p3nb->AVRT3
Q_AVRT3	((G Attention)) : le nombre de minutes que vous perdez en raison de la congestion ((G dépasse)) le nombre de minutes nécessaire à votre déplacement. Appuyez sur le bouton « Suivant » pour aller corriger votre réponse. 2=Continuer->2p5
Q_2p6	En moyenne, combien vous en coûte-t-il ((G par mois)) pour effectuer ce déplacement (aller et retour)? (Il s'agit ici du coût des titres de transport en commun ou des frais liés à l'utilisation de l'auto tels que l'essence et le stationnement.)
*exclusif=(2p6nb,2p6)	<<____*suf nb \$ par mois 99=Je ne veux pas répondre>>
Q_incal2p7 ->>2p7	q#aff2p7=2 et lorsque q#1p1=1,2,3 alors q#aff2p7=1
Q_aff2p7	*Auto complétée pour insertion* 1=ce déplacement 2=cas déplacements
Q_2p7	À quel point êtes-vous satisfait du mode de transport que vous utilisez pour <aff2p7>? Répondez sur une échelle de 0 à 10 où 0 signifie pas du tout satisfait(e) et 10 signifie tout à fait satisfait(e). *N'hésitez pas à utiliser n'importe quel chiffre entre 0 et 10 pour nuancer votre opinion.*
*format linéaire	0=Pas du tout satisfait(e)((/))0 1=1 2=2 3=3 4=4 5=5 6=6 7=7 8=8 9=9 10=Tout à fait satisfait(e)((/))10 99=Je ne veux pas répondre

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=**, **1=** : Question à choix multiples; **1=**, **2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; */*texte*/* : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

/*

SECTION 3 – LES PRINCIPAUX ENJEUX*/

Q_txt3

((F 133% ((G SECTION 3 [/]–[/] LES PRINCIPAUX ENJEUX))))

Le gouvernement du Québec tiendra bientôt une consultation sur les orientations qu'il devrait privilégier en matière de transport des personnes. Les prochaines questions vous présentent quelques enjeux sur lesquels nous aimerions connaître votre opinion.

2=Continuer

Q_inperm3p1

permutation bloc=q#rot3p1a,q#rot3p1b,q#rot3p1c (après=q#cal4p1)

Q_inrot3p1a

rotation = q#3p1p1,q#3p1p2,q#3p1p3,q#3p1p4,q#3p1p5,q#3p1p6,q#3p1p7,q#3p1p8 (après=q#dern3p1a)

/*Partie 1

Thème : Aménagement et transport*/

Q_3p1p1

((F 133% ((G PARTIE 1))))

Dans quelle mesure ces enjeux sont-ils importants pour vous? Répondez sur une échelle de 0 à 10 où 0 signifie que l'enjeu n'est pas du tout important pour vous et 10 qu'il est extrêmement important pour vous. *N'hésitez pas à utiliser n'importe quel chiffre entre 0 et 10 pour nuancer votre opinion.*

La réduction de la congestion routière

*format matriciel

0=Pas du tout important((/))0

1=1

2=2

3=3

4=4

5=5

6=6

7=7

8=8

9=9

10=Extrêmement important((/))10

99=Je ne veux pas répondre

Q_3p1p2

La remise en bon état du réseau routier municipal

*format matriciel

Q_3p1p3

La remise en bon état du réseau autoroutier du ministère des Transports du Québec

*format matriciel

Q_3p1p4

Le développement des services de transport en commun

*format matriciel

Q_3p1p5

L'établissement de mesures favorisant l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'auto, tel que le vélo et la marche

*format matriciel

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; /**texte**/ : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

Q_3p1p6	La densification des villes pour rapprocher les lieux de résidence des lieux d'activités (emplois, études, commerces)
*format matriciel	
Q_3p1p7	L'implantation de mesures permettant de réduire la circulation dans les secteurs résidentiels
*format matriciel	
Q_3p1p8	Le développement du covoiturage
*format matriciel	
Q_indern3p1a	suivant de q#rot3p1a dans bloc
/*Partie 2	Thème : électrification et environnement*/
Q_inrot3p1b	rotation = q#3p1p9,q#3p1p10,q#3p1p11,q#3p1p12,q#3p1p13,q#3p1p14 (après=q#dern3p1b)
Q_3p1p9	((F 133% ((G PARTIE 2))))
	Dans quelle mesure ces enjeux sont-ils importants pour vous? Répondez sur une échelle de 0 à 10 où 0 signifie que l'enjeu n'est pas du tout important pour vous et 10 qu'il est extrêmement important pour vous. *N'hésitez pas à utiliser n'importe quel chiffre entre 0 et 10 pour nuancer votre opinion.*
	L'électrification du transport en commun
*format matriciel	0=Pas du tout important((/))0 1=1 2=2 3=3 4=4 5=5 6=6 7=7 8=8 9=9 10=Extrêmement important((/))10 99=Je ne veux pas répondre
Q_3p1p10	Le développement de la voiture électrique
*format matriciel	
Q_3p1p11	La réduction des émissions de gaz à effet de serre
*format matriciel	
Q_3p1p12	La réduction de la pollution de l'air causée par les automobiles
*format matriciel	
Q_3p1p13	L'imposition aux fabricants d'automobiles de normes plus exigeantes sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules
*format matriciel	
Q_3p1p14	Faire en sorte que le droit d'immatriculation soit variable en fonction de la consommation d'essence du véhicule : les propriétaires de véhicules qui consomment moins paieraient moins qu'actuellement et les propriétaires de véhicules qui consomment plus paieraient plus qu'actuellement
*format matriciel	

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

Q_indern3p1b

suivant de q#rot3p1b dans bloc

/*Partie 3

Thèmes : transport régional, rural et interurbain ET transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite*/

Q_inrot3p1c

rotation = q#3p1p15,q#3p1p16,q#3p1p17,q#3p1p18 (après=q#dern3p1c)

Q_3p1p15

((F 133% ((G PARTIE 3))))

Dans quelle mesure ces enjeux sont-ils importants pour vous? Répondez sur une échelle de 0 à 10 où 0 signifie que l'enjeu n'est pas du tout important pour vous et 10 qu'il est extrêmement important pour vous.

N'hésitez pas à utiliser n'importe quel chiffre entre 0 et 10 pour nuancer votre opinion.

L'amélioration des services de transport interurbain par autocar permettant de relier les régions aux grands centres

*format matriciel

0=Pas du tout important((/))0

1=1

2=2

3=3

4=4

5=5

6=6

7=7

8=8

9=9

10=Extrêmement important((/))10

99=Je ne veux pas répondre

Q_3p1p16

L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural

*format matriciel

Q_3p1p17

L'amélioration des services de transport pour les personnes handicapées

*format matriciel

Q_3p1p18

Rendre les services de métro, de train et d'autobus plus accessibles pour les personnes qui peuvent avoir des problèmes à se déplacer, par exemple, les personnes âgées, les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite

*format matriciel

Q_indern3p1c

suivant de q#rot3p1c dans bloc

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

/*

SECTION 4 – LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Si résident des RMR de Québec (strate 30) ou Montréal (strate 60)*/

Q_sical4p1
->>cal5p1

si strate=30,60->rot4p1

Q_inrot4p1

rotation = q#4p1,q#4p2,q#4p3 (après=q#cal5p1)

Q_4p1

((F 133% ((G **SECTION 4** [/]–[/] LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN))))

Pour développer les services de transport en commun dans votre région, le gouvernement et les municipalités peuvent utiliser divers moyens. Pour chacun des moyens ci-dessous, veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes en accord avec ces moyens. Répondez sur une échelle de 0 à 10 où 0 signifie que vous êtes tout à fait en désaccord et 10 que vous êtes tout à fait en accord. *N'hésitez pas à utiliser n'importe quel chiffre entre 0 et 10 pour nuancer votre opinion.*

*format matriciel

Développer des services d'autobus partout sur le territoire de votre région

0=Tout à fait en désaccord((/))0

1=1

2=2

3=3

4=4

5=5

6=6

7=7

8=8

9=9

10=Tout à fait en accord((/))10

99=Je ne veux pas répondre

Q_4p2

Développer des services par autobus en voie réservée sur plusieurs boulevards ou artères

*format matriciel

Q_4p3

Développer les modes à haute capacité dans quelques axes majeurs, par exemple le métro ou le tramway

*format matriciel

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; /**texte**/ : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

/*

SECTION 5 – LA QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

Si résident des RMR de Québec (strate 30), Montréal (strate 60) ou de l'une des autres RMR du Québec (strate 90)*/

Q_sical5p1
->>cal6p1
Q_5p1

si strate=30,60,90->5p1

((F 133% ((G SECTION 5 [/]–[/] LA QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN))))

Avez-vous déjà utilisé les services de transport en commun de votre région?

1=Oui

2=Non->cal5p3

9=Je ne veux pas répondre->cal6p1

/*NOTE

Lorsque Q_5p1 = Oui*/

Q_inrot5p1

rotation =

q#5p2p1,q#5p2p2,q#5p2p3,q#5p2p4,q#5p2p5,q#5p2p6,q#5p2p7,q#5p2p8,q#5p2p9
(après=q#bidon5p2)

Q_5p2p1

Voici différents aspects liés à la qualité des services de transport en commun. En pensant à votre situation, dans quelle mesure considérez-vous qu'il est prioritaire d'améliorer ces aspects du service? Répondez sur une échelle de 0 à 10 où 0 signifie que cela n'est pas du tout prioritaire pour vous et 10 signifie que cela est tout à fait prioritaire pour vous. *N'hésitez pas à utiliser n'importe quel chiffre entre 0 et 10 pour nuancer votre opinion.*

Augmenter la rapidité du service (réduire le temps de déplacement)

*format matriciel

0=Pas du tout prioritaire((/))0

1=1

2=2

3=3

4=4

5=5

6=6

7=7

8=8

9=9

10=Tout à fait prioritaire((/))10

99=Je ne veux pas répondre

Q_5p2p2

Augmenter la fréquence du service (le nombre de passages par heure)

*format matriciel

Q_5p2p3

Augmenter les heures de service en soirée

*format matriciel

Q_5p2p4

Augmenter les heures de service en fin de semaine

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; */*texte*/* : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

*format matriciel Q_5p2p5	Mettre en place des stationnements incitatifs où on peut laisser son auto et prendre le bus
*format matriciel Q_5p2p6	Améliorer le confort pour les passagers à bord du véhicule
*format matriciel Q_5p2p7	Mettre en place des voies réservées aux autobus
*format matriciel Q_5p2p8	Améliorer le confort des aires d'attente (abribus, terminus)
*format matriciel Q_5p2p9	Améliorer l'accessibilité au service (réduire la distance de marche pour vous rendre au point d'embarquement)
*format matriciel Q_sibidon5p2 ->>cal6p1	 si langue=a->cal6p1
/*NOTE	Lorsque Q_5p1 = Non*/
Q_incal5p3 ->>5p3p1	q#aff5p3=3 et lorsque q#1p1=1,2 alors q#aff5p3=1 et lorsque q#1p1=3 alors q#aff5p3=2
Q_aff5p3	*Auto complétée pour insertion* 1=pour aller travailler 2=pour aller étudier 3=pour réaliser vos principales activités (ex. : magasinage, loisirs, etc.)
Q_5p3p1	Voici différentes améliorations qu'il est possible d'apporter aux services de transport en commun. En pensant à votre situation, indiquez si ces améliorations vous inciteraient à utiliser davantage le transport en commun <aff5p3>. Répondez par oui ou par non. Augmenter la rapidité du service (réduire le temps de déplacement)
*format matriciel	1=Oui 2=Non 9=Je ne veux pas répondre
Q_5p3p2	Augmenter la fréquence du service (le nombre de passages par heure)
*format matriciel Q_5p3p3	Augmenter les heures de service en soirée
*format matriciel Q_5p3p4	Augmenter les heures de service en fin de semaine
*format matriciel Q_5p3p5	Mettre en place des stationnements incitatifs où on peut laisser son auto et prendre le bus
*format matriciel Q_5p3p6	Améliorer le confort pour les passagers à bord du véhicule
*format matriciel Q_5p3p7	Mettre en place des voies réservées aux autobus
*format matriciel Q_5p3p8	Améliorer le confort des aires d'attente (abribus, terminus)
*format matriciel	

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*

Q_5p3p9	Améliorer l'accessibilité au service (réduire la distance de marche pour vous rendre au point d'embarquement)
*format matriciel	
/*	SECTION 6 – LE TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL OU RURAL
	Si résident en dehors de l'une des RMR du Québec (strate 80)*/
Q_sical6p1 ->>rot7p1 Q_6p1	si strate=80->6p1 ((F 133% ((G SECTION 6 [/]–[/] LE TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL OU RURAL))))
	Est-ce qu'il existe un service de transport collectif dans votre municipalité permettant aux citoyens de se déplacer dans votre municipalité ou vers les municipalités de la région?
	1=Oui 2=Non 9=Je ne veux pas répondre
Q_6p2	À quel point diriez-vous qu'il est important que les municipalités de votre région offrent un service de transport collectif régional à leurs citoyens? Répondez sur une échelle de 0 à 10, où 0 signifie que ce n'est pas du tout important pour vous et 10 que c'est extrêmement important pour vous. *N'hésitez pas à utiliser n'importe quel chiffre entre 0 et 10 pour nuancer votre opinion.*
*format linéaire	0=Pas du tout important((/))0 1=1 2=2 3=3 4=4 5=5 6=6 7=7 8=8 9=9 10=Extrêmement important((/))10 99=Je ne veux pas répondre
Q_inrot6p3	rotation = q#6p3p1,q#6p3p2,q#6p3p3,q#6p3p4,q#6p3p5,q#6p3p6,q#6p3p7 (après=q#rot7p1)
Q_6p3p1	Voici différents aspects liés à la qualité des services de transport collectif. À quel point considérez-vous que ces aspects sont importants pour répondre aux besoins des citoyens de votre région? Répondez sur une échelle de 0 à 10, où 0 signifie que ce n'est pas du tout important et 10 que c'est extrêmement important. *N'hésitez pas à utiliser n'importe quel chiffre entre 0 et 10 pour nuancer votre opinion.*

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

*format matriciel	La fréquence du service (le nombre de passages par jour ou par heure)
	0=Pas du tout important((/))0
	1=1
	2=2
	3=3
	4=4
	5=5
	6=6
	7=7
	8=8
	9=9
	10=Extrêmement important((/))10
	99=Je ne veux pas répondre
Q_6p3p2	Les heures de service en soirée
*format matriciel	
Q_6p3p3	Les heures de service en fin de semaine
*format matriciel	
Q_6p3p4	La qualité de l'information à la clientèle (tarifs, horaires, itinéraires)
*format matriciel	
Q_6p3p5	L'établissement de liaisons entre tous les villages ou villes de la région
*format matriciel	
Q_6p3p6	La connexion avec les lignes d'autocar qui vont vers les grands centres urbains (ex. : Montréal, Québec, etc.)
*format matriciel	
Q_6p3p7	Le confort des véhicules
*format matriciel	
/*	SECTION 7 – LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN*
Q_inrot7p1	rotation = q#7p1p1,q#7p1p2,q#7p1p3,q#7p1p4,q#7p1p5,q#7p1p6,q#7p1p7 (après=q#cal7p2a)
Q_7p1p1	((F 133% ((G SECTION 7 [/]–[/] LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN)))) Le développement des services de transport en commun ou de transport collectif exigera qu'on y consacre plus d'argent. À quel point êtes-vous en accord avec l'utilisation des moyens suivants pour financer les services de transport en commun ou de transport collectif ((G dans toutes les régions du Québec))? Répondez sur une échelle de 0 à 10, où 0 signifie que vous êtes tout à fait en désaccord avec le moyen évoqué et 10 que vous êtes tout à fait en accord. *N'hésitez pas à utiliser n'importe quel chiffre entre 0 et 10 pour nuancer votre opinion.*
	Une hausse de la taxe sur les carburants
*format matriciel	
	0=Tout à fait en désaccord((/))0
	1=1
	2=2

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; /**texte**/ : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

3=3
 4=4
 5=5
 6=6
 7=7
 8=8
 9=9
 10=Tout à fait en accord((/))10
 99=Je ne veux pas répondre

Q_7p1p2 Une hausse du droit d'immatriculation
 *format matriciel
 Q_7p1p3 Une hausse des tarifs du transport en commun et du transport collectif
 *format matriciel
 Q_7p1p4 Une hausse de la contribution du gouvernement du Québec
 *format matriciel
 Q_7p1p5 Transférer au transport en commun et au transport collectif les budgets du ministère des Transports qui étaient consacrés à la construction de nouvelles routes
 *format matriciel
 Q_7p1p6 Une hausse de la contribution du gouvernement fédéral au financement du transport en commun et du transport collectif
 *format matriciel
 Q_7p1p7 Un système de péage sur les autoroutes du Québec
 *format matriciel

Q_incal7p2a afficher q#7p2p4
 ->>cal7p2b
 Q_incal7p2b lorsque strate=80 alors masquer q#7p2p4
 ->>cal7p2c
 Q_incal7p2c q#typetrans=1 et lorsque strate=80 alors q#typetrans=2
 ->>7p2p1

Q_TYPETRANS *Auto complétée pour affichage*
 1=en commun
 2=collectif

Q_7p2p1 ((F 133% ((G **PARTIE 2**))))

Voici maintenant une série de moyens pour financer le transport <TYPETRANS> de ((G **vosre région**)). À quel point êtes-vous en accord avec l'utilisation de ces moyens? Répondez sur une échelle de 0 à 10, où 0 signifie que vous êtes tout à fait en désaccord avec le moyen évoqué et 10 que vous êtes tout à fait en accord. *N'hésitez pas à utiliser n'importe quel chiffre entre 0 et 10 pour nuancer votre opinion.*

Une hausse de la taxe sur les carburants prélevée ((G **dans vosre région**)) pour financer les services de transport <TYPETRANS> ((G **de vosre région**))

*format matriciel
 0=Tout à fait en désaccord((/))0
 1=1

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; **/*texte*/** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*

2=2
 3=3
 4=4
 5=5
 6=6
 7=7
 8=8
 9=9
 10=Tout à fait en accord((/))10
 99=Je ne veux pas répondre

Q_7p2p2 Une hausse du droit d'immatriculation prélevé ((G dans votre région)) pour financer les services de transport <TYPETRANS> ((G de votre région))

**format matriciel*

Q_7p2p3 Une hausse des taxes municipales dans les villes ((G de votre région)) pour financer les services de transport <TYPETRANS> ((G de votre région))

**format matriciel*

Q_7p2p4 L'instauration d'un système de péage sur le réseau routier ((G de votre région)) pour financer les services de transport <TYPETRANS> ((G de votre région))

**format matriciel*

Q_7p2p5 Une hausse de la taxation du stationnement ((G dans votre région)) pour financer les services de transport <TYPETRANS> ((G de votre région))

**format matriciel*

*/**

SECTION 8 – VOS CARACTÉRISTIQUES

Q_8p1, code postal. Donnée tirée du panel or.

Q_8p2, scolarité. Donnée tirée du panel or.

Q_8p4, âge. Donnée tirée du panel or.

Q_8p8, sexe. Donnée tirée du panel or.* /

Q_8p3 ((F 133% ((G **SECTION 8** [/]8;[#8211;[/] VOS CARACTÉRISTIQUES))))

En terminant, voici quelques questions d'ordre statistique afin de nous aider à classer les données.

Quel est le revenu annuel de votre ménage (avant impôts et y compris les revenus de toutes provenances et de tous les membres du ménage)?

1=Aucun revenu
 2=Moins de 20 000 \$
 3=De 20 000 \$ à 39 999 \$
 4=De 40 000 \$ à 59 999 \$
 5=De 60 000 \$ à 79 999 \$
 6=De 80 000 \$ à 119 999 \$
 7=120 000 \$ ou plus
 9=Je ne veux pas répondre

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; */*texte** : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*

Q_8p5 Avez-vous un handicap qui vous limite dans vos activités quotidiennes?

1=Oui
2=Non->FIN
9=Je ne veux pas répondre->FIN

Q_8p6 Est-ce une incapacité...

1=Auditive
2=Visuelle
3=Motrice
90=Autre
99=Je ne veux pas répondre

Q_FIN Voilà, c'est terminé. Merci!

***informations

Projet=MTQMOBDURABLE2
Fichier=FMTQMOBDURABLE2 /*Version anglaise commence par A*/
Reseau=serveur1:P13207WEB2:
Siteext=clients3.som.ca
Pages=pmgabriel:users:gnolet:documents:PR13207WEB:pw13207cl3:
Modeles=pmgabriel:users:gnolet:documents:PR13207WEB:modelesSOM4:
Images=pmgabriel:users:gnolet:documents:PR13207WEB:IMG:
Logodroite=ms4_blanc.gif
Logogauche=logosom_fr2011.gif /*Anglais : logosom_en2011.gif*/
Debut=1p1 /*putech0*/
Effacer=oui
Email=pw13207@web.som.ca
Espace=5,80
Noquestion=ms4_Puce.gif
Progression=Oui
Boutonstd=Oui
TypeSondage=1 /*Mettre 2 si sondage sans mp*/
Motdepasse=mp /*Commenter si sondage type 2*/
Repmult=Non
Interrompre=Oui
Duree=Oui

/*Légende

texte : Texte non lu, apparaît à l'intervieweur; ... : Endroit de lecture des choix de réponses dans le texte de question; -> ou ->> : signifie : passez à la question...; **1=, 1=** : Question à choix multiples; **1=, 2=** : Une seule réponse, à moins d'indications contraires; */*texte*/* : commentaire n'apparaissant pas à l'intervieweur*/

CITIZEN SURVEY ON LAND TRANSPORTATION OF PEOPLE

MTQ

/*

Legend

*text	The asterisk is used to signal the text of a question indicating a comment or an unread response option seen but not read by the interviewer during the interview.
...	Indicates where in the question text, the response options are to be read to the respondent.
/*text*/	Text placed between "/*...*/" is an explanatory note that is not seen by the interviewer during the interview.
DNK	Response option: Does not know
DNA	Response option: Does not answer (Refusal)
NA	Response option: Not applicable
->, ->>	Means "Go to question number..."
->sortie	Confirms with the interviewer that the respondent is not eligible, ends the interview and places it in "non-eligible"
->end	Ends the interview and places it in "Completed".
1=, 1=	When <u>all</u> response options are preceded by "1= ", it means that it is a question for which multiple responses can be given (each option being yes or no).
1=, 2=, ...	When response options are preceded by "1=., 2=..., etc.", only one answer is possible, unless otherwise indicated (for example: "3 mentions").
Q_Slcal, Q_INcal	Questions beginning with "Q_Sl... » or "Q_IN... " are filter questions or technical instructions that give access to data from the sample file, automatically give the answer to certain questions, or perform a complex skip pattern. An explanatory note placed before the filter question or technical instruction explains the function it performs.

*/

Q_Bi	Welcome to this survey on the land transportation of people carried out on behalf of the ministère des Transports du Québec.
->>1p1	
Q_MP	*Password* _____
/*SECTION 1	RESPONDENT CHARACTERISTICS*/
Q_1p1	To begin with, which statement best describes your current ((G primary)) occupation? <<1=I'm working full time (30 hours or more per week) 2=I'm working part time (less than 30 hours per week) 3=I'm a student 4=I'm retired 5=I stay at home by choice 6=I'm unemployed 7=I'm on leave (sabbatical, sick, maternity, CSST, SAAQ, etc.) 90=Other 99=I prefer not to answer>>
Q_1p2 *exclusif=(1p2nb,1p2) *bornes=1,30	((G Including yourself)), how many people are there in your household? <<__*suf nb 99=I prefer not to answer>>
/*NOTE	Q_1p3 si nombre à Q_1p2 > 1, sinon on passe à Q_1p4*/
Q_sical1p3 ->>cal1p3b	si q#1p2nb>1->1p3
Q_incal1p3b ->>1p4	lorsque (langue=a ou langue=f) alors q#1p3=95 et lorsque q#1p2=99 alors q#1p3=99
Q_1p3 *exclusif=(1p3nb,1p3)	Of this number, how many are under 16 years of age? <<__*suf nb 95=None 99=I prefer not to answer>>
Q_sicalavrt1 ->>1p4	si q#1p3nb>q#1p2nb->avrt1 si q#1p3nb=q#1p2nb->avrt1
Q_AVRT1	((G Warning)): the number of people under 16 years of age ((G is greater than)) the total number of people in your household. Click on the "Next" button to go correct your answer. 2=Continue->1p3
Q_1p4	Do you have a driver's licence? 1=Yes 2=No 9=I prefer not to answer

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; ...: Where in the text of the question, the response options need to be read; -> or ->>: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; **/*text*/**: comment not seen by the interviewer*/

Q_incaln1p4 ->>cal1p5	q#n1p4=0 et lorsque q#1p4=1 alors q#n1p4=1
Q_n1p4	*Auto complétée pour calcul* _
/*NOTE	Q_1p5 si nombre à Q_1p2 > 1, sinon on passe à Q_1p6*/
Q_sical1p5 ->>1p6	si q#1p2nb>1->1p5
Q_1p5 *exclusif=(1p5nb,1p5)	How many other people in your household have a driver's licence? <<__*suf nb 99=I prefer not to answer>>
Q_incalncond ->>calnpermis	q#ncond=q#1p2nb-q#1p3nb
Q_ncond	*Auto complétée pour calcul* __
Q_incalnpermis ->>calavrt2	q#npermis=q#n1p4+q#1p5nb
Q_npermis	*Auto complétée pour calcul* __
Q_sicalavrt2 ->>1p6	si q#npermis>q#ncond->avrt2
Q_AVRT2	((G Warning)): the number of people holding a driver's licence in your household ((G is greater than)) the possible number of drivers. Click on the "Next" button to go correct your answer. 2=Continue->1p5
Q_1p6 *exclusif=(1p6nb,1p6)	How many cars does your household have? <<__*suf nb 95=None 99=I prefer not to answer>>
Q_sical1p7 ->>cal1p7bp1	si (q#1p6=95,99 ou q#1p6nb=0)->cal2p1 si q#1p6nb=1->1p7anb
Q_1p7a *exclusif=(1p7anb,1p7a)	About how many kilometers are driven each year with your car? *If you do not know exactly, enter an estimate.* <<_____ *suf nb km 99=I do not know - I prefer not to answer>>
->>cal2p1	

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; **...**: Where in the text of the question, the response options need to be read; **->** or **->>**: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; **/*text*/**: comment not seen by the interviewer*/

Q_incal1p7bp1 afficher q#1p7bn1 et afficher q#1p7bn2 et afficher q#1p7bn3 et afficher q#1p7bn4 et afficher q#1p7bn5 et afficher q#1p7bn6

->>cal1p7bp2
Q_incal1p7bp2 lorsque q#1p6nb=5 alors masquer q#1p7bn6 et
lorsque q#1p6nb=4 alors masquer q#1p7bn6 et
lorsque q#1p6nb=4 alors masquer q#1p7bn5 et
lorsque q#1p6nb=3 alors masquer q#1p7bn6 et
lorsque q#1p6nb=3 alors masquer q#1p7bn5 et
lorsque q#1p6nb=3 alors masquer q#1p7bn4 et
lorsque q#1p6nb=2 alors masquer q#1p7bn6 et
lorsque q#1p6nb=2 alors masquer q#1p7bn5 et
lorsque q#1p6nb=2 alors masquer q#1p7bn4 et
lorsque q#1p6nb=2 alors masquer q#1p7bn3

->>1p7bn1

Q_1p7bn1 About how many kilometres are driven each year... *If you do not know exactly, enter an estimate.*

With your ((G **most recent**)) car?

*format matriciel
*uniforme=60,80,Oui

<<Kilometres/year
_____>>

Q_1p7bn2 With your ((G **second**)) most recent car?
*format matriciel

Q_1p7bn3 With your ((G **third**)) most recent car?
*format matriciel

Q_1p7bn4 With your ((G **forth**)) most recent car?
*format matriciel

Q_1p7bn5 With your ((G **fifth**)) most recent car?
*format matriciel

Q_1p7bn6 With your ((G **sixth**)) most recent car?
*format matriciel

/* **SECTION 2 – YOUR TRAVEL HABITS***

Q_incal2p1 q#aff2p1=3 et lorsque q#1p1=1,2 alors q#aff2p1=1 et lorsque q#1p1=3 alors q#aff2p1=2
->>2p1

Q_aff2p1 *Auto complétée pour insertion*

1=to go to work
2=to go to school
3=to carry out your primary activities (e.g. shopping, recreation, etc...)

Q_2p1 ((F 133% ((G **SECTION 2** [/]–[/] **YOUR TRAVEL HABITS**))))

What is the ((G **primary**)) means of transportation you use <aff2p1> ?

<<1=Car as driver
2=Car as passenger (carpooling)
3=Public transit (including paratransit)
4=Walking
5=Bicycle

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; ...: Where in the text of the question, the response options need to be read; -> or ->>: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; /**text**/: comment not seen by the interviewer*/

6=Taxi
7=Motorcycle
90=<specify>Other (specify in the box below)
99=I prefer not to answer>>

/*NOTE

Q_sical2p2
->>cal2p7

Si Q_1p1=1,2,3 alors poser Q_2p2 à 2p6. Sinon, aller à Q_2p7*/

si q#1p1=1,2,3->cal2p2b

Q_incal2p2b
->>2p2nb

q#aff2p2=1 et lorsque q#1p1=3 alors q#aff2p2=2

Q_aff2p2

Auto complétée pour insertion

1=to your place of work
2=to your school or educational institution

Q_2p2

What is the approximate distance of your trip in kilometers (one way)
<aff2p2> ?

*exclusif=(2p2nb,2p2)

<<____*suf nb km
99=I prefer not to answer>>

Q_2p3

On average, how much time (in minutes) does this trip take you (one way only)?

*exclusif=(2p3nb,2p3)

<<____*suf nb minutes
99=I prefer not to answer>>

/*NOTE

Q_sical2p4
->>2p7

Q_2p4

Si Q_2p1=1,2,3,6,7 alors poser Q_2p4 à 2p6. Sinon, aller à Q_2p7*/

si q#2p1=1,2,3,6,7->2p4

When you make this trip, how would you evaluate the level of traffic congestion you encounter most often? Answer on a scale of 0 to 10, where 0 means the level of congestion is very low and 10 means it is very high.
Do not hesitate to choose any number between 0 and 10 to give your exact opinion.

*format lineaire

0=Very low level of congestion((/))0
1=1
2=2
3=3
4=4
5=5
6=6
7=7
8=8
9=9
10=Very high level of congestion((/))10
99=I prefer not to answer

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; ...: Where in the text of the question, the response options need to be read; -> or ->>: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; **/*text*/**: comment not seen by the interviewer*/

Q_2p5	About how much time do you think is lost due to traffic congestion when you make this trip (one way only)?
*exclusif=(2p5nb,2p5)	<< ____ *suf nb minutes 99=I prefer not to answer>>
Q_sicalnmin ->>2p6	si q#2p5nb>q#2p3nb->AVRT3
Q_AVRT3	((G Warning)): the number of minutes that you lose due to traffic congestion ((G is greater than)) the total number of minutes necessary for your trip. Click on the "Next" button to go correct your answer. 2=Continue->2p5
Q_2p6	On average, how much does it cost you ((G per month)) to make this trip (both ways included)? (We're talking here about the cost of public transit fares, or the costs of using your car such as fuel and parking.)
*exclusif=(2p6nb,2p6)	<< ____ *suf nb \$ per month 99=I prefer not to answer>>
Q_incal2p7 ->>2p7	q#aff2p7=2 et lorsque q#1p1=1,2,3 alors q#aff2p7=1
Q_aff2p7	*Auto complétée pour insertion* 1=this trip 2=these trips
Q_2p7	To what extent are you satisfied with the transportation mean you use for <aff2p7>? Answer on a scale of 0 to 10, where 0 means you are totally dissatisfied and 10 means you are totally satisfied. *Do not hesitate to choose any number between 0 and 10 to give your exact opinion.*
*format lineaire	0=Totally dissatisfied((/))0 1=1 2=2 3=3 4=4 5=5 6=6 7=7 8=8 9=9 10=Totally satisfied((/))10 99=I prefer not to answer

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; **...**: Where in the text of the question, the response options need to be read; **->** or **->>**: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; **/*text*/**: comment not seen by the interviewer*/

/*

SECTION 3 – THE MAIN ISSUES*/

Q_txt3

((F 133% ((G SECTION 3 [/]–[/] THE MAIN ISSUES))))

The Government of Quebec will soon hold consultations on its priorities for the transportation of people. The following questions present some issues on which we would like to get your opinion.

2=Continue

Q_inperm3p1

permutation bloc=q#rot3p1a,q#rot3p1b,q#rot3p1c (après=q#cal4p1)

Q_inrot3p1a

rotation = q#3p1p1,q#3p1p2,q#3p1p3,q#3p1p4,q#3p1p5,q#3p1p6,q#3p1p7,q#3p1p8 (après=q#dern3p1a)

/*Part 1

Theme: Improvements and transportation*/

Q_3p1p1

((F 133% ((G PART 1))))

To what extent are these issues important to you? Answer on a scale of 0 to 10, where 0 means the issue is not at all important to you and 10 means it is extremely important to you. *Do not hesitate to choose any number between 0 and 10 to give your exact opinion.*

*format matriciel

Reducing traffic congestion

0=Not at all important((/))0

1=1

2=2

3=3

4=4

5=5

6=6

7=7

8=8

9=9

10=Extremely important((/))10

99=I prefer not to answer

Q_3p1p2

*format matriciel

Restoring municipal roadways to good condition

Q_3p1p3

Restoring the highway network managed by the ministère des Transports to good condition

*format matriciel

Q_3p1p4

*format matriciel

The development of public transit services

Q_3p1p5

Establishing measures that favour the use of alternative means of transport to the car, such as biking and walking

*format matriciel

Q_3p1p6

Increasing the population density of cities to bring residential areas closer to activity areas (work, school, shopping)

*format matriciel

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; ...: Where in the text of the question, the response options need to be read; -> or ->>: means go to question number...; 1=, 1=: Multiple-response question; 1=, 2=: One answer only, unless otherwise indicated; /*text*/: comment not seen by the interviewer*/

Q_3p1p7 *format matriciel	Implementing measures to reduce traffic in residential areas
Q_3p1p8 *format matriciel	Developing carpooling
Q_indern3p1a	suivant de q#rot3p1a dans bloc
/*Part 2	Theme: Electrification and environment*/
Q_inrot3p1b	rotation = q#3p1p9,q#3p1p10,q#3p1p11,q#3p1p12,q#3p1p13,q#3p1p14 (après=q#dern3p1b)
Q_3p1p9	((F 133% ((G PART 2))))
	To what extent are these issues important to you? Answer on a scale of 0 to 10, where 0 means the issue is not at all important to you and 10 means it is extremely important to you. *Do not hesitate to choose any number between 0 and 10 to give your exact opinion.*
*format matriciel	Electrification of public transit
	0=Not at all important((/))0 1=1 2=2 3=3 4=4 5=5 6=6 7=7 8=8 9=9 10=Extremely important((/))10 99=I prefer not to answer
Q_3p1p10 *format matriciel	Development of the electric car
Q_3p1p11 *format matriciel	Reduction of greenhouse gases
Q_3p1p12 *format matriciel	Reduction of air pollution caused by automobiles
Q_3p1p13 *format matriciel	Imposition on automobile manufacturers of more stringent standards for the emission of greenhouse gases by vehicles
Q_3p1p14 *format matriciel	Making the cost of vehicle registration dependent on the gas consumption of the vehicle: owners of vehicles that consume less would pay less than the current price and owners of vehicles that consume more would pay more than they do now
Q_indern3p1b	suivant de q#rot3p1b dans bloc

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; **...**: Where in the text of the question, the response options need to be read; **->** or **->>**: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; **/*text*/**: comment not seen by the interviewer*/

/*Part 3

Themes: regional, rural and intercity transit AND accessible transportation for the disabled and those with reduced mobility*/

Q_inrot3p1c
Q_3p1p15

rotation = q#3p1p15,q#3p1p16,q#3p1p17,q#3p1p18 (après=q#dern3p1c)
((F 133% ((G **PART 3**))))

To what extent are these issues important to you? Answer on a scale of 0 to 10, where 0 means the issue is not at all important to you and 10 means it is extremely important to you. *Do not hesitate to choose any number between 0 and 10 to give your exact opinion.*

Improvement of intercity bus service to connect the outlying regions to the large urban centres

*format matriciel

0=Not at all important((/))0
1=1
2=2
3=3
4=4
5=5
6=6
7=7
8=8
9=9
10=Extremely important((/))10
99=I prefer not to answer

Q_3p1p16
*format matriciel
Q_3p1p17
*format matriciel
Q_3p1p18

Improvement of public transit services in rural areas

Improvement of public transit services for people with disabilities

Making the metro, train and bus services more accessible to people who may find it difficult to get around, for example, senior citizens, people with disabilities or people with reduced mobility

*format matriciel

Q_indern3p1c

suivant de q#rot3p1c dans bloc

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; **...**: Where in the text of the question, the response options need to be read; **->** or **->>**: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; **/*text*/**: comment not seen by the interviewer*/

/*

SECTION 4 – DEVELOPMENT OF PUBLIC TRANSIT

Si résident des RMR de Québec (strate 30) ou Montréal (strate 60)*/

Q_sical4p1
->>cal5p1

si strate=30,60->rot4p1

Q_inrot4p1

rotation = q#4p1,q#4p2,q#4p3 (après=q#cal5p1)

Q_4p1

((F 133% ((G **SECTION 4** [/*–[/* DEVELOPMENT OF PUBLIC TRANSIT)))))

There are many methods that the government and municipalities can use to improve public transit services in your region. For each of the methods below, please indicate to what extent you agree with that method. Answer on a scale of 0 to 10, where 0 means you totally disagree with that method and 10 means you totally agree with it. *Do not hesitate to choose any number between 0 and 10 to give your exact opinion.*

*format matriciel

Developing bus services throughout your region

0=Totally disagree((/))0

1=1

2=2

3=3

4=4

5=5

6=6

7=7

8=8

9=9

10=Totally agree((/))10

99=I prefer not to answer

Q_4p2

*format matriciel

Developing reserved bus lanes on many boulevards or main arteries

Q_4p3

Developing mass transit systems such as the metro or streetcars along certain major axes

*format matriciel

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; ...: Where in the text of the question, the response options need to be read; -> or ->>: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; /*text*/: comment not seen by the interviewer*/

/*

SECTION 5 – QUALITY AND PERCEPTION OF PUBLIC TRANSIT

Si résident des RMR de Québec (strate 30), Montréal (strate 60) ou de l'une des autres RMR du Québec (strate 90)*/

Q_sical5p1

->>cal6p1

Q_5p1

si strate=30,60,90->5p1

((F 133% ((G **SECTION 5** [/*–[/* QUALITY AND PERCEPTION OF PUBLIC TRANSIT)))))

Have you ever used the public transit services in your region?

1=Yes

2=No->cal5p3

9=I prefer not to answer->cal6p1

/*NOTE

Lorsque Q_5p1 = Yes*/

Q_inrot5p1

rotation =

q#5p2p1,q#5p2p2,q#5p2p3,q#5p2p4,q#5p2p5,q#5p2p6,q#5p2p7,q#5p2p8,q#5p2p9
(après=q#bidon5p2)

Q_5p2p1

Here are various aspects of the quality of public transit services. Thinking about your own situation, to what extent do you think it is a priority to improve these aspects of the services? Answer on a scale of 0 to 10, where 0 means it is not at all a priority for you and 10 means it is a top priority for you. *Do not hesitate to choose any number between 0 and 10 to give your exact opinion.*

Increase the speed of the service (reduce the travel time)

*format matriciel

0=Not at all a priority((/))0

1=1

2=2

3=3

4=4

5=5

6=6

7=7

8=8

9=9

10=A top priority((/))10

99=I prefer not to answer

Q_5p2p2

Increase the frequency of service (the number of trips per hour)

*format matriciel

Q_5p2p3

Extend the hours of evening services

*format matriciel

Q_5p2p4

Extend the hours of weekend services

*format matriciel

Q_5p2p5

Put in place more commuter parking lots where you can leave your car and take the bus

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; ...: Where in the text of the question, the response options need to be read; -> or ->>: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; /*text*/: comment not seen by the interviewer*/

*format matriciel Q_5p2p6	Improve passenger comfort on board the vehicles
*format matriciel Q_5p2p7	Put in place reserved bus lanes
*format matriciel Q_5p2p8	Improve the comfort of waiting areas (bus shelters, terminals)
*format matriciel Q_5p2p9	Improve the access to services (reduce the walking distance to get to your transit stop)
*format matriciel	
Q_sibidon5p2 ->>cal6p1	si langue=a->cal6p1
/*NOTE	Lorsque Q_5p1 = Non*/
Q_incal5p3 ->>5p3p1	q#aff5p3=3 et lorsque q#1p1=1,2 alors q#aff5p3=1 et lorsque q#1p1=3 alors q#aff5p3=2
Q_aff5p3	*Auto complétée pour insertion*
	1=to go to work 2=to go to school 3=to carry out your primary activities (e.g. shopping, recreation, etc.)
Q_5p3p1	Here are different improvements that could be made to public transit services. Thinking about your own situation, indicate whether these improvements would encourage you to use public transit more often <aff5p3>. Answer yes or no.
	Increase the speed of service (reduce the travel time)
*format matriciel	1=Yes 2=No 9=I prefer not to answer
Q_5p3p2	Increase the frequency of service (the number of trips per hour)
*format matriciel Q_5p3p3	Extend the hours of evening services
*format matriciel Q_5p3p4	Extend the hours of weekend services
*format matriciel Q_5p3p5	Put in place more commuter parking lots where you can leave your car and take the bus
*format matriciel Q_5p3p6	Improve passenger comfort on board the vehicles
*format matriciel Q_5p3p7	Put in place reserved bus lanes
*format matriciel Q_5p3p8	Improve the comfort of waiting areas (bus shelters, terminals)
*format matriciel Q_5p3p9	Improve the access to services (reduce the walking distance to get to your transit stop)
*format matriciel	

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; **...**: Where in the text of the question, the response options need to be read; **->** or **->>**: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; **/*text*/**: comment not seen by the interviewer*/

/*

SECTION 6 – REGIONAL OR RURAL PUBLIC TRANSIT

Si résident en dehors de l'une des RMR du Québec (strate 80)*/

Q_sical6p1

->>rot7p1

Q_6p1

si strate=80->6p1

((F 133% ((G **SECTION 6** [/]–[/] REGIONAL OR RURAL PUBLIC TRANSIT))))

Is there a regional public transit service in your municipality that allows citizens to travel around your municipality or between municipalities in the region?

1=Yes

2=No

9=I prefer not to answer

Q_6p2

To what extent would you say it is important that municipalities in your area offer a regional transit service to their citizens? Answer on a scale of 0 to 10, where 0 means it is not at all important to you and 10 means it is extremely important to you. *Do not hesitate to choose any number between 0 and 10 to give your exact opinion.*

*format lineaire

0=Not at all important((/))0

1=1

2=2

3=3

4=4

5=5

6=6

7=7

8=8

9=9

10=Extremely important((/))10

99=I prefer not to answer

Q_inrot6p3

rotation = q#6p3p1,q#6p3p2,q#6p3p3,q#6p3p4,q#6p3p5,q#6p3p6,q#6p3p7
(après=q#rot7p1)

Q_6p3p1

Here are various aspects of the quality of regional transit services. To what extent do you think these aspects are important in meeting the needs of citizens in your region? Answer on a scale of 0 to 10, where 0 means it is not at all important and 10 means it is extremely important. *Do not hesitate to choose any number between 0 and 10 to give your exact opinion.*

*format matriciel

The frequency of service (the number of trips per day or per hour)

0=Not at all important((/))0

1=1

2=2

3=3

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; ...: Where in the text of the question, the response options need to be read; -> or ->>: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; /*text*/: comment not seen by the interviewer*/

4=4
5=5
6=6
7=7
8=8
9=9
10=Extremely important((/))10
99=I prefer not to answer

Q_6p3p2 The hours of evening services
*format matriciel
Q_6p3p3 The hours of weekend services
*format matriciel
Q_6p3p4 The quality of customer information (fees, schedule, itineraries)
*format matriciel
Q_6p3p5 The establishment of routes between all the towns and cities of the region
*format matriciel
Q_6p3p6 Connections to the bus lines that travel to the major urban centres (e.g. Montreal, Quebec City, etc.)
*format matriciel
Q_6p3p7 The comfort of the vehicles
*format matriciel

/*

SECTION 7 – FINANCING OF PUBLIC TRANSIT SERVICES*/

Q_inrot7p1 rotation = q#7p1p1,q#7p1p2,q#7p1p3,q#7p1p4,q#7p1p5,q#7p1p6,q#7p1p7
(après=q#cal7p2a)

Q_7p1p1 ((F 133% ((G **SECTION 7** [/]–[/] FINANCING OF PUBLIC TRANSIT SERVICES))))

The improvement of public transit services will require spending more money in this area.

To what extent do you agree with the use of the following methods to finance public transit services ((G **in all regions of Quebec**)). Answer on a scale of 0 to 10, where 0 means you totally disagree with the given method and 10 means you totally agree with it. *Do not hesitate to choose any number between 0 and 10 to give your exact opinion.*

*format matriciel An increase in fuel taxes

0=Totally disagree((/))0
1=1
2=2
3=3
4=4
5=5
6=6
7=7
8=8
9=9

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; ...: Where in the text of the question, the response options need to be read; -> or ->>: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; /*text*/: comment not seen by the interviewer*/

10=Totally agree(/)10
99=I prefer not to answer

Q_7p1p2 An increase in vehicle registration fees
*format matriciel
Q_7p1p3 An increase in public transit fares
*format matriciel
Q_7p1p4 An increase in the Quebec government contribution
*format matriciel
Q_7p1p5 Transferring the budgets of the ministère des Transports that were
 previously earmarked for new road construction to public transit
*format matriciel
Q_7p1p6 An increase in the federal government's contribution to public transit
 financing
*format matriciel
Q_7p1p7 A system of tolls on Quebec highways
*format matriciel

Q_incal7p2a afficher q#7p2p4
->>cal7p2b
Q_incal7p2b lorsque strate=80 alors masquer q#7p2p4
->>cal7p2c
Q_incal7p2c q#typetrans=1 et lorsque strate=80 alors q#typetrans=2
->>7p2p1

Q_TYPETRANS *Auto complétée pour affichage*

1=public transit
2=regional public transit

Q_7p2p1 ((F 133% ((G **PART 2**))))

Now, here are a variety of methods to finance <TYPETRANS> in ((G **your region**)). To what extent do you agree with the use of these methods? Answer on a scale of 0 to 10, where 0 means you totally disagree with the given method and 10 means you totally agree with it. *Do not hesitate to choose any number between 0 and 10 to give your exact opinion.*

An increase in fuel taxes collected ((G **in your region**)) to finance <TYPETRANS> services ((G **in your region**))

*format matriciel

0=Totally disagree(/)0
1=1
2=2
3=3
4=4
5=5
6=6
7=7
8=8
9=9
10=Totally agree(/)10
99=I prefer not to answer

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; ...: Where in the text of the question, the response options need to be read; -> or ->>: means go to question number...; 1=, 1=: Multiple-response question; 1=, 2=: One answer only, unless otherwise indicated; /*text*/: comment not seen by the interviewer*/

Q_7p2p2 An increase in registration fees collected ((G in your region)) to finance <TYPETRANS> services ((G in your region))

*format matriciel

Q_7p2p3 An increase in municipal taxes in the cities ((G of your region)) to finance <TYPETRANS> services ((G in your region))

*format matriciel

Q_7p2p4 The implementation of a toll system on the road network ((G in your region)) to finance <TYPETRANS> services ((G in your region))

*format matriciel

Q_7p2p5 An increase in parking taxes ((G in your region)) to finance <TYPETRANS> services ((G in your region))

*format matriciel

/*

SECTION 8 – YOUR CHARACTERISTICS

Q_8p1, postal code. Data collected from the Gold Panel.

Q_8p2, schooling. Data collected from the Gold Panel.

Q_8p4, age. Data collected from the Gold Panel.

Q_8p8, gender. Data collected from the Gold Panel.*

Q_8p3 ((F 133% ((G SECTION 8 [/]–[/] YOUR CHARACTERISTICS))))

To conclude, here are a few statistical questions to help us classify the data.

What is your household's annual income (before taxes and including all income sources of all members of the household)?

- 1=No income
- 2=Under \$20,000
- 3=From \$20,000 to \$39,999
- 4=From \$40,000 to \$59,999
- 5=From \$60,000 to \$79,999
- 6=From \$80,000 to \$119,999
- 7=\$120,000 or more
- 9=I prefer not to answer

Q_8p5 Do you have any handicap that limits your daily activities?

- 1=Yes
- 2=No->FIN
- 9=I prefer not to answer->FIN

Q_8p6 Is it a... disability

- 1=Hearing

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; ...: Where in the text of the question, the response options need to be read; -> or ->>: means go to question number...; 1=, 1=: Multiple-response question; 1=, 2=: One answer only, unless otherwise indicated; /*text*/: comment not seen by the interviewer*

2=Visual
3=Motor
90=Other
99=I prefer not to answer

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; ...: Where in the text of the question, the response options need to be read; -> or ->>: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; */*text*/*: comment not seen by the interviewer*

Q_FIN

OK, we're done. Thank you!

***informations

Projet=MTQMOBDURABLE2
Fichier=AMTQMOBDURABLE2 /*Version anglaise commence par A*/
Reseau=serveur1:P13207WEB2:
Siteext=clients3.som.ca
Pages=pmgabriel:users:gnolet:documents:PR13207WEB:pw13207cl3:
Modeles=pmgabriel:users:gnolet:documents:PR13207WEB:modelesSOM4:
Images=pmgabriel:users:gnolet:documents:PR13207WEB:IMG:
Logodroite=ms4_blanc.gif
Logogauche=logosom_en2011.gif /*Anglais : logosom_en2011.gif*/
Debut=1p1 /*putech0*/
Effacer=oui
Email=pw13207@web.som.ca
Espace=5,80
Noquestion=ms4_Puce.gif
Progression=Oui
Boutonstd=Oui
TypeSondage=1 /*Mettre 2 si sondage sans mp*/
Motdepasse=mp /*Commenter si sondage type 2*/
Repmult=Non
Interrompre=Oui
Duree=Oui

/*Legend

text: Text not read, seen by the interviewer; **...**: Where in the text of the question, the response options need to be read; **->** or **->>**: means go to question number...; **1=, 1=**: Multiple-response question; **1=, 2=**: One answer only, unless otherwise indicated; **/*text*/**: comment not seen by the interviewer*