

Sondage Opinions et tendances

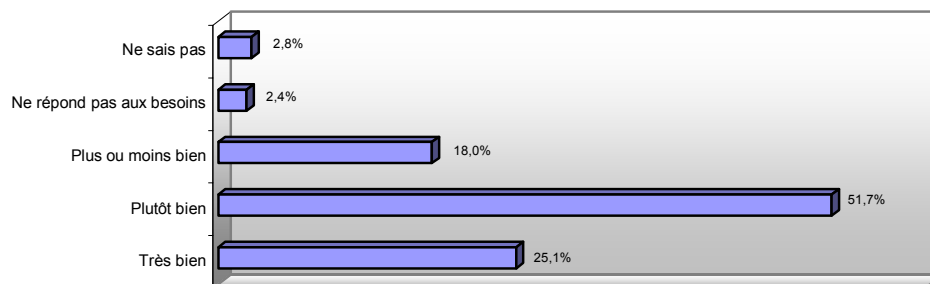
Le transport en commun

Une initiative commune de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, du Centre d'études en communications des affaires – UQAM et du *Journal Votre Argent*.

1. À votre avis, dans la région métropolitaine de Montréal, de quelle façon le réseau de transport en commun répond-il aux besoins :

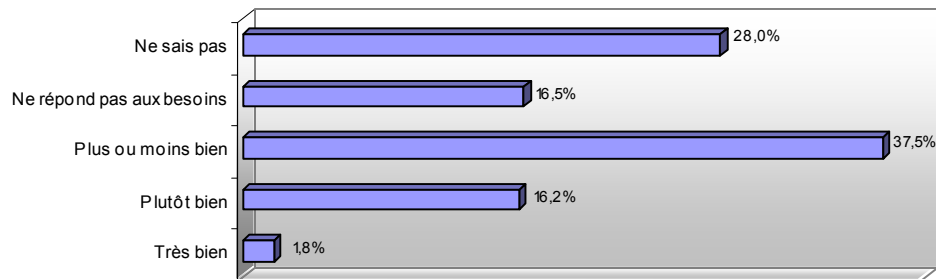
a. Des entreprises du centre-ville et de leurs travailleurs ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Très bien	195	25,1%	0,016
Plutôt bien	402	51,7%	0,018
Plus ou moins bien	140	18,0%	0,014
Ne répond pas aux besoins	19	2,4%	0,005
Ne sais pas	22	2,8%	0,006
Total	778	100,0%	



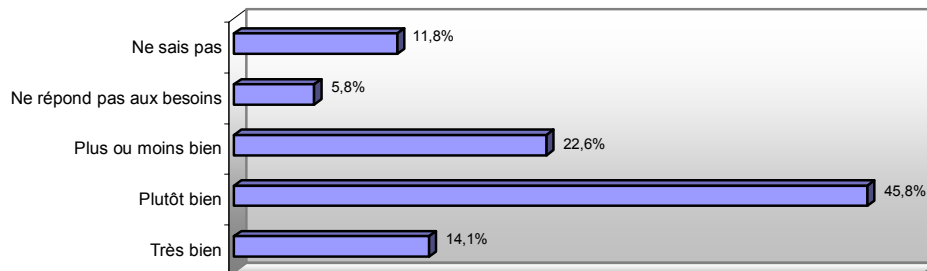
b. Des entreprises des grandes zones industrielles (Saint-Laurent, Anjou) et de leurs travailleurs ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Très bien	14	1,8%	0,005
Plutôt bien	126	16,2%	0,013
Plus ou moins bien	292	37,5%	0,017
Ne répond pas aux besoins	128	16,5%	0,013
Ne sais pas	218	28,0%	0,016
Total	778	100,0%	



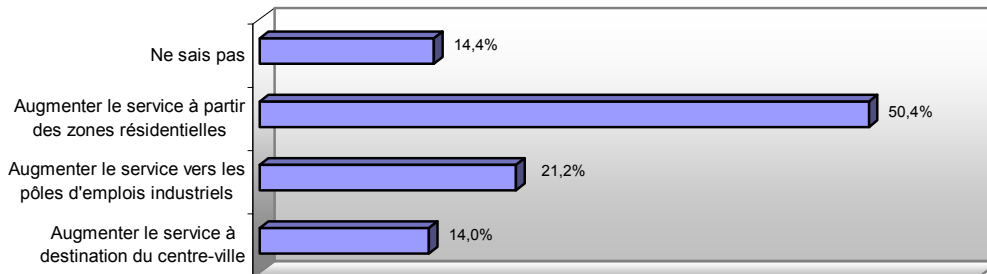
c. Des commerçants et des principales destinations touristiques ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Très bien	109	14,1%	0,012
Plutôt bien	356	45,8%	0,018
Plus ou moins bien	176	22,6%	0,015
Ne répond pas aux besoins	45	5,8%	0,008
Ne sais pas	92	11,8%	0,012
Total	778	100,0%	



2. Selon vous, quelle mesure devrait être prise prioritairement afin d'accroître l'utilisation du transport en commun ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Augmenter le service à destination du centre-ville	109	14,0%	0,012
Augmenter le service vers les pôles d'emplois industriels	165	21,2%	0,015
Augmenter le service à partir des zones résidentielles	392	50,4%	0,018
Ne sais pas	112	14,4%	0,013
Total	778	100,0%	



Autre (question ouverte)

Réponses

1. Accroître la fréquence dans les zones achalandées
2. Ajout en fréquence des trains de banlieue permettant des plages horaires plus flexible répondant aux réalités des heures flexibles et de service continu
3. Ajouter un train de banlieue pour la région de Châteauguay
4. Allongement des lignes de Métro en surface et améliorer les trains de banlieue
5. Amélioration du niveau de service actuel dans l'ensemble du réseau
6. Amélioration du service à la clientèle : courtoisie, facilité d'achat des titres, confort
7. Améliorer la qualité du service : air, température, propreté du métro, "sociabilité" du personnel de la STM en contact avec le public,...
8. Améliorer le réseau routier. Le transport en commun n'a pas toutes les vertus qu'on lui prête
9. Améliorer les horaires des trains de banlieue et augmenter le nombre de places de stationnements incitatifs
10. Assurer la FIABILITÉ du service (métro et autobus). Après cela, augmenter la fréquence des autobus qui dessert d'autres régions que les métro
11. Augmentation des voies prioritaires
12. Augmenter le service des AUTOBUS à destination du Métro et favoriser le stationnement près du Métro
13. Augmenter et améliorer le service des banlieues (RTL)
14. Augmenter et/ou créer des navettes de bus et/ou de train des principaux aéroports vers les villes et les banlieues

15. Augmenter fortement la fréquence partout
16. Augmenter fréquences de passage
17. Augmenter la fréquence des transports, améliorer le service et l'espace dans les autobus
18. Augmenter la fiabilité du métro
19. Augmenter la fréquence des routes d'autobus en banlieue sur une plage d'heure plus grande que l'heure de pointe actuelle. Il n'est pas rare qu'une personne finisse de travailler à 17h30 ou 18h au centre-ville. Présentement, quand l'employée arrive à la centrale d'autobus, elle doit parfois attendre 30 minutes pour prendre un autobus. C'est mon cas... et je prends mon auto pour éviter ces attentes. Avec les enfants qui attendent pour souper, on ne peut pas perdre 30 minutes!
20. Augmenter la promotion des différents services
21. Augmenter la publicité. Quand au bénéfice commun de l'utilisation du transports en commun
22. Augmenter la qualité
23. Augmenter le nombre de stationnement incitatif
24. Augmenter le nombre de voie réservée sur les artères principales (ex.: sur Sherbrooke, Notre-dame, Pie-IX, Papineau, ...)et ce 24/24heures. Ceci permettrait de vraiment dire que c'est moins long en métro et en autobus. Sinon, les gens préfèrent être dans leur voiture que debout dans un autobus coincé dans le même bouchon de circulation
25. Augmenter le nombre de wagons pour les trains de banlieue
26. Augmenter le prix du stationnement et diminuer l'offre. C'est la pierre angulaire du report modal. Voir conférence sous forme de Power Point de Luc Couillard sur le site de l'AMT donnée à Liège (Belgique) ou encore la trousse allégo de l'AMT. Si le stationnement est abondant, près des lieux d'emploi et gratuit ou peu cher, les gens prendront la voiture, peu importe le TC disponible
27. Augmenter le service en général
28. Augmenter le service dans les secteurs denses et le réduire dans les secteurs moins denses
29. Augmenter le service des zones résidentielles aux zones touristiques et commerciales
30. Augmenter le nombre de bac de recyclage dans les stations
31. Augmenter le service partir des zones résidentielles, notamment en facilitant l'accès aux infos, surtout pour faciliter les gens plus âgés (qui n'a pas d'ordinateur et qui ont le plus besoin du système) ou des anglophones (ou touristes anglos). Faciliter l'accès aux infos pour les usagers occasionnelles pour les encourager d'utiliser d'avantage le système
32. Augmenter le service sur la rive sud, il est plus efficace de prendre mon auto de Boucherville que le transport en commun
33. Augmenter le service tout court
34. Augmenter le service vers les pôles d'emplois industriels, tels que Ville Saint-Laurent ou Anjou; SANS OUBLIER L'EST DE MONTRÉAL : POITNE-AUX-TREMBLES, MONTRÉAL-EST et RIVIÈRE DES PRAIRIES
35. Augmenter le service vers les pôles industriels
36. Augmenter le service vers les pôles d'emplois industriels à partir des zones résidentielles
37. Augmenter les coûts d'utilisation des voitures
38. Augmenter les fréquences sur les heures de pointe car beaucoup trop de monde et très désagréable de s'entasser comme des sardines. Il y a sûrement un moyen d'augmenter l'espace entre les passagers... l'espace
39. Augmenter les services d'autobus en banlieue là où il n'y a pas de trains de banlieue
40. Augmenter les services sans passer par le centre-ville (banlieue Saint-Laurent) (Ste-Julie Boucherville)
41. Augmenter les trajets offerts aux usagers (plus de lignes)
42. Augmenter ses sources de financement
43. Aussi augmenter la fréquence des bus et du métro
44. Avantages offerts dans les entreprises pour inciter l'utilisation; carte CAM, programme de covoiturage...
45. Avoir un meilleur réseau 24h/24. Ex métro à tout heure du jour... même si c'est une fois l'heure entre minuit et 5h a.m.
46. Axe nord sud non desservi. ex Lachine-Saint-Laurent

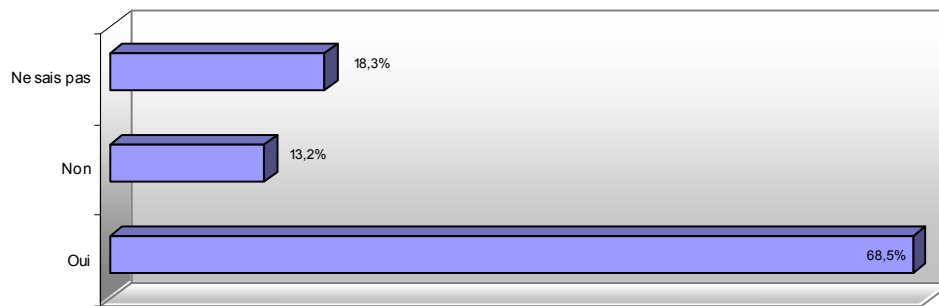
47. Baisser les prix une course pour 2 personnes du centre-ville à Longueuil coûte 8\$ aller-retour...
48. C'est saturé à mon avis, tant que le service ne sera pas amélioré par des investissements massifs autant dans le TC que dans les voies de contournements et des incitatifs aux automobilistes qui utilisent le réseau routier (non pas ceux qui possèdent une voiture)-p.ex. des frais de 10\$ pour traverser un pont entre 5h et 10h le matin pour venir à Montréal, il n'y a que peu de chance que les gens utilisent davantage le TC. Même moi qui est une utilisatrice assidue du TC, j'aurais envie de prendre ma voiture souvent
49. Continuer à sensibiliser la population sur l'impact positif de l'utilisation du transport en commun en matière d'environnement
50. De l'équipement adéquat (climatisé), des chauffeurs éduqués
51. Des incitatifs pour l'utilisation du transport actuel
52. Désenclaver d'urgence le Vieux-Montréal
53. Desservir les banlieues plus fréquemment même le soir et week-end et augmenter la sécurité
54. Développer d'autres lignes. Par exemple milieu de la ligne Bleu au milieu de la ligne orange
55. Diminuer le service hors pointe et l'augmenter aux heures de pointe
56. Direction Lasalle Lachine laisse à désirer
57. Divers accommodations en banlieue
58. Donner un meilleur service avec un horaire fixe discipliner
59. Faciliter la transition entre les divers modes de transport (train, métro, autobus)
60. Faire correspondre les connections, ex: métro/autobus, train autobus ou autobus/autobus. Le temps d'attente est souvent démotivant pour prendre le transport en commun
61. Favoriser le co-voiturage
62. Favoriser l'inter modalité des moyens de transport. i.e. si je manque le dernier train (surplus de travail) et que mon auto est à la gare en banlieue, faudrait pas que ça me prenne 1h25 me rendre à mon auto !!! Une autre solution: le dernier train devrait être plus tard...
63. Fermer à la circulation la rue Ste-Catherine Centre-Ville
64. Fermer les rues du centre ville à la circulation comme pendant la journée réservée au vélo et au transport en commun. augmenter le prix de l'essence et du stationnement au centre ville pour rendre le transport en commun plus intéressant
65. Fermer les rues du vieux Montréal
66. Harmoniser l'arrivée des métros et autobus et prolonger à certains endroits la période «heure de pointe» ie route #146
67. Il est aberrant de constater que le dernier train de banlieue en partance de Lachine est à 9h00... le suivant ? à 11h56
68. Il faut déterminer les emplois versus le transport en commun. À Montréal, il y a beaucoup de commis voyageur donc une voiture est presque inévitable. Autre moyen???
69. Il faut innover en matière des moyens à prendre pour augmenter l'accessibilité à des zones (pôles) industrielles reculées dans Montréal. Par exemple, à l'aller, une fois sortie du Métro, ce rendre à destination est souvent le maillon faible d'un déplacement Maison-autobus-Métro-autobus-boulot. S'il faut marcher plus de 10 min., il faut penser que les gens vont vouloir utiliser un moyen de tpt en commun. Mais, ici, je crois qu'il y aurait moyen d'innover en intégrant au tpt en commun les taxis
70. Implanter un service de taxi collectif dans le centre ville
71. Installer porte-vélos sur bcp. plus de bus; diminuer coût avec paiement saisonnier (passe d'hiver; d'automne) et surtout avec argent récolté des voitures (stationnements; péages; etc.
72. Instaurer des frais d'accès au centre-ville (comme cela se fait à Londres). Augmenter le prix de l'essence
73. Interbanlieue comme entre Île-des-Soeurs et St-Henri ou Westmount. Il faut prendre 2 bus et 1 métro, soit 1:15 hrs au lieu de 10 minutes en auto. Je prends le bus pour le centre-ville mais l'auto pour aller ailleurs
74. Interdiction de circuler au centre ville de 6:00 am à 17:00pm exception livraison et résident
75. Investir dans l'aération (ventilation) des métros car l'air est infecté. Le métro est un vecteur notoire de maladies...
76. Investir dans un transport vraiment efficace
77. Je ne trouve pas assez d autobus dans certain secteur

78. Jumeler les trois services de transport en un seul (RTL, STM, STL). Cela permettrait une meilleure gestion des destinations, du réseau global utilisé par vos CLIENTS.
79. Campagne de publicité / Incitatifs pour utiliser le transport en commun plutôt que la voiture pour les déplacements.
80. Augmenter le nombre de corbeille de recyclage pour jeter la quantité incroyable de papier qui se retrouve dans le métro depuis l'apparition des journaux quotidiens! C'est vraiment frustrant de voir ces journaux qui ne sont pas nécessaires être jetés dans les poubelles ou carrément à terre
81. Le contrôle est essentiellement entre les mains des paliers de gouvernements. Incitatifs fiscaux pour les entreprises, réaménagement urbains (moins d'autoroute, plus de pistes cyclables), transport en commun gratuit (voir la ville de Portland en Oregon), etc.
82. Le métro est un endroit que les professionnels trouvent sales et désagréables à prendre. IL faudrait augmenter le sentiment de sécurité pour les voyageurs à l'intérieur du métro et également repeindre (améliorer l'image à l'intérieur) le métro
83. Le Vieux Montréal est très mal desservi
84. Les terminus des lignes d'autobus ne doivent pas se terminer aux métro les usagers n'apprécient pas de devoir changer d'autobus : ex. Les citoyens côté ouest de Fleury n'ont pas accès directement à la place Fleury côté est du métro. Ils doivent transférer à Sauvé et éviter aux usagers les transferts
85. Les trains sont bondés et les gens préfèrent maintenant utiliser l'autobus et le métro, il y a vraiment un gros problème avec les trains de Deux Montagnes vers Mtl
86. L'est qu'en faites-vous : seul secteur de la CMM à ne pas être couvert par un train de banlieue
87. L'exemple de la zone industrielle de Lachine est un excellent exemple de l'insuffisance des transports en commun à destination des pôles industriels
88. Limiter drastiquement l'entrée des voitures (sauf taxi) au centre-ville
89. Limiter l'accès aux voitures vers le centre-ville, comme le 22 septembre prochain
90. Ma réponse serait B et C, les deux seraient des excellentes initiatives
91. Meilleur service de l'aéroport au centre-ville. Améliorer le nombre de train de banlieue en soirée
92. Meilleure intégration régionale
93. Mettre des mesures qui découragent les automobilistes de prendre leur voiture
94. Mettre des péages
95. Mettre plus d'autobus partout...c'est l'enfer aux heures de pointe
96. Mieux coordonner l'utilisation des différents modes de transport, vers les pôles d'emplois et d'éducation, hors centre-ville
97. Nécessité de sondages locaux. Une partie du coût d'une passe pourrait être payé par les employeurs...
98. Offrir un service continu en tout temps avec des horaires plus fréquents - temps d'attente moins longue entre chaque autobus/métro
99. Offrir un service de métro ou train à l'aéroport
100. On est tassé comme des sardines et on étouffe aux heures de pointes...plutôt difficile d'augmenté l'achalandage de cette façon
101. Organiser des navettes liant directement une gare de train, métro, terminus vers des lieux de travail spécifiques (service sur mesure dont le coût pourrait être partagé entre la Société de transport et les employeurs bénéficiant de ce service)
102. Organiser des navettes pour desservir le pôle d'emploi Côte-des-neiges (UdeM, Hôpital Ste-Justine, Hôpital Ste-Mary, Hôpital Juif, collège Brébeuf): une de la Rive-Sud à partir du stationnement Chevrier de l'AMT et l'autre de Laval à partir du terminus Laval
103. Personnaliser les services
104. Plus d'arrêts- mais plus d'autobus express, donc plus d'autobus spécifiques à certains arrêts
105. Plus de service direct (sans transfert) et plus de voies réservées aux autobus
106. Plus de stationnements incitatifs
107. Plus fiable en temps et pas de grève
108. Pour décongestionner le réseau supérieur et les ponts, il faut absolument décloisonner le service entre les territoires. Par exemple, les autobus de Laval devraient pouvoir circuler

- dans le parc industriel St-Laurent, ceux de Châteauguay dans Lachine et Dorval, ceux de la Rive-Sud dans Anjou, etc.
109. Prévoir un incitatif à l'utilisation du Transport en commun tel que participation de l'employeur dans le coût de transport
 110. Prolongement de la ligne de métro bleu vert l'est
 111. Propreté, courtoisie
 112. Que les gouvernements du Québec et du Canada contribuent substantiellement au budget d'exploitation des sociétés de transport et de leurs infrastructures, comme cela se fait dans tous les pays du G7; d'ailleurs les gouvernements soutiennent le transport automobile par l'aménagement routier
 113. Réduire le coût du transport sur les heures de basse influence
 114. Réduire les périodes d'attente et faire en sorte que l'usager n'ait pas à changer de moyen de transport 3fois pour arriver a destination : instaurer des lignes directes vers les lieux les plus desservis
 115. Rendre disponible plus d'autobus. Avec un meilleur service, il y aura plus de personnes intéressées à prendre les transports en commun. Améliorer la propreté des autobus et des wagons de métro. Penser à allonger la ligne verte en direction de P.A.T./Repentigny
 116. Rendre le temps de parcours du transport en commun concurrentiel à celui de l'auto
 117. Rendre les coûts du transport en commun déductibles de l'impôt comme c'était proposé au dernier budget Marois
 118. Rendre obligatoire le co-voiturage obligerait certaines personnes à se restreignent au transport en commun!
 119. Réponse conditionnelle à l'amélioration du service de train
 120. Respecter les horaire (quand un autobus doit être à 16h48 a un arrêt il ne devrait pas passer 6 ou 7 minute a l'avance pour attendre ce même nombre de temps quelqu'un arrête plus loin car dans ce cas l'horaire n'est pas respecté au arrêts avant celui indiqué dans le planibus
 121. Respecter les horaires sur le planibus car l'heure d'un arrêt indiquer n'est pas nécessairement respecté aux arrêts antérieurs
 122. Simplifier et davantage automatiser le payage et perception des titres, faire de mini pôles d'affaires autour des stations penser à combien de temps devrait mettre un transit entre deux points plutôt que de penser ligne par ligne
 123. Taxation stationnement automobile au centre ville
 124. Toutes ces réponses
 125. Train de banlieue à Repentigny
 126. Train de banlieue vers l'est
 127. Tramway
 128. Utilisation de trains de banlieue vers Tremblant, etc...
 129. Vers les banlieues hors Montréal: exemple pôle de Saint-Bruno et Longueuil

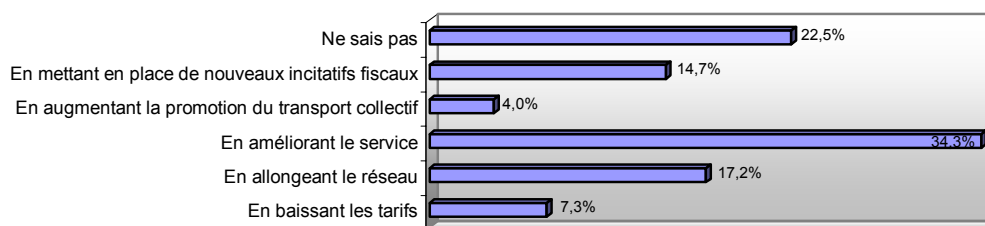
3. Serait-il possible d'accroître la proportion de vos employés qui utilisent le transport en commun ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Oui	533	68,5%	0,017
Non	103	13,2%	0,012
Ne sais pas	142	18,3%	0,014
Total	778	100,0%	



4. Si oui, de quelle façon ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
En baissant les tarifs	57	7,3%	0,009
En allongeant le réseau	134	17,2%	0,014
En améliorant le service	267	34,3%	0,017
En augmentant la promotion du transport collectif	31	4,0%	0,007
En mettant en place de nouveaux incitatifs fiscaux	114	14,7%	0,013
Ne sais pas	175	22,5%	0,015
Total	778	100,0%	



Autre (question ouverte)

Réponses

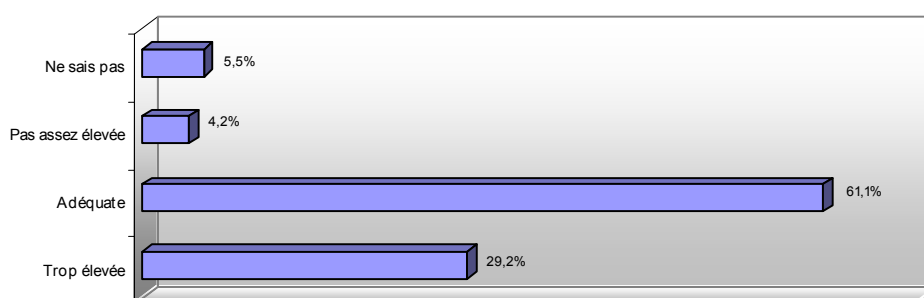
1. Allongeant le réseau vers l'est, train de banlieue
2. Améliorant le service aux heures de pointe
3. Améliorer et accroître le service
4. Augmentant les frais de stationnement pour ceux qui n'utilisent leur voiture que pour se rendre à leur lieu de travail. Il faut aussi viser la réduction des gaz à effet de serre. Il y a

- plusieurs programmes fédéraux qui pourraient être mis à contribution pour financer l'effort d'amélioration du transport en commun
5. Augmenter l'accès des cellulaires et accès internet sans fil à tout le réseau
 6. Avec plus d'affectif en et baissant les tarifs
 7. b et c sont les bonnes réponses
 8. b,c,d,e, ET faire payer aux automobilistes les vrais coût totaux (infrastructures, pollution, santé (smog)et hospitalisation (accidents), etc) de leur choix
 9. Baissant les tarifs. Il en coûtent presque moins chers d'avoir une voiture. (dépendant du travail)
 10. c et e sont les bonnes réponses
 11. Concentrer le service aux heures de pointe
 12. Création de nouveaux horaires de travail
 13. d et e sont les meilleures réponses
 14. Diminuer l'attrait de l'automobile en augmentant le prix de l'essence et du stationnement en ville
 15. En améliorant de a à c, ce serait déjà mieux
 16. En augmentant la fréquence des bus et métros hors heure de pointe
 17. En augmentant la fréquence des trains de banlieues en provenance de la banlieue Ouest, une demande qui date de plus de 15 ans...
 18. En augmentant la fréquence et la capacité des stationnements des trains de banlieue ?
 19. En augmentant les taxes sur les stationnements et sur l'essence dans la région métropolitaine afin de financer davantage le transport en commun
 20. En baissant les tarifs pour les heures de pointe
 21. En cessant de considérer le stationnement comme un acquis syndical
 22. En décourageant la voiture le jour au centre-ville élargi
 23. En desservant mieux le sud du Vieux-Montréal
 24. En diminuant les coûts d'exploitation (salaires et coûts d'entretien exorbitants pour le rendement offert, partenariat public -privé? En augmentant la sécurité...)
 25. En éliminant les limites territoriales
 26. En impliquant les employeurs pour la promotion du transport en commun auprès de leurs employés
 27. En les convainquant, tout simplement
 28. En leur donnant une passe Métro ou de train de banlieue
 29. En mettant une taxe sur l'achalande du centre-ville comme Londres et en mettant les ponts de l'île payant
 30. En modifiant les horaires
 31. En ne favorisant pas l'utilisation de l'auto par du stationnement bon marché au centre-ville
 32. En payant leur carte mensuelle
 33. En plaçant des stationnements incitatifs
 34. En raccourcissant les délais entre les autobus ou les rames de métro
 35. Faire assumer une plus grande part du fardeau aux banlieues
 36. Gare de train au marché central
 37. Impossible au point où on est situé
 38. Innover. Là où le nombre de passagers ne justifie pas l'utilisation d'autobus, il faut penser à de nouveaux moyens de déplacer les gens. S'il le faut, intégrons les taxis. Il y a bien sûr, l'amélioration du temps de parcours entre les banlieues et différents points de chute (pas nécessairement le centre-ville)
 39. Instaurer les trains de banlieues, les navettes de bus serait un + et réduirait beaucoup le trafic sur les ponts
 40. Interdiction de circuler seul entre 6:00am et 17:00 hres
 41. Je crois qu'il faut rouvrir les conventions collectives pour mieux servir la population. Encore une fois, personne ne parle de cet aspect
 42. Je m'attends à ce que le service prenne moins de temps qu'en véhicule au Centre-ville, que je me sente en sécurité, que ce soit propre et correctement ventilé
 43. Je n'ai pas d'employés

44. Je travaille à côté d'une station de métro. Mais plusieurs de mes collègues habitent loin et les trajets leur prendraient plus d'une heure et demi à cause des horaires et des trajets (qui sont parfois inexistantes)
45. Le coût d'utiliser le véhicule n'est pas assez élevé (ex: droits de passage sur le système routier)
46. Le Métro de Montréal est sale et très sale; investir dans la réfection des infrastructures
47. Le Parti-Québécois avait eu une bonne idée en permettant aux citoyens de déduire les frais de transport au travail
48. Le transport en commun (train de banlieue en particulier)n'a pas et plus besoin de publicité, c'est déjà trop plein, alors la publicité on en a plus besoin. Par contre, je ne comprends pas encore en 2004, pourquoi les compagnies du Centre Ville paie et encourage le stationnement de ces employés
49. L'ensemble des mesures incitatives précédentes
50. Les employés résidant dans l'ouest de l'île n'ont pas de service adéquat pour venir travailler dans notre municipalité de banlieue qui n'est pas située dans l'ouest de l'île
51. Les passes mensuels pourraient être une preuve pour un crédit d'impôt
52. Les publicités seraient beaucoup plus efficaces si elles insistaient sur les aspects agréables du transport en commun, si elles visaient à l'insérer dans un "style de vie" plutôt que de continuellement faire référence aux désagréments de l'auto (impression très négative)
53. Ma 1re réponse était d'allonger le réseau, mais sans un bon service au départ, inutile d'étendre les dégâts... Aux heures de pointe, l'achalandage est trop élevé relativement à la capacité des wagons de métro et en fonction de la durée du trajet. À moins d'y être contraint, peu de personnes choisissent de telles conditions de transport ou le nombre de personnes au pied carré dépasse les limites de l'acceptable
54. Modification des horaires
55. Outre l'augmentation de la promotion du transport collectif, il faudrait rendre l'utilisation des voitures privées par des moyens tel que l'augmentation des tarifs de stationnement. Les corporations devraient faire payer les coûts relatifs à l'entretien de leur stationnement aux utilisateurs
56. Pas de service actuellement en soirée et week-end, nos quarts de travail se termine et commence à 19h30, 7jours
57. Plus de stationnements incitatifs aux gares de train de banlieue
58. Plus de trains de banlieue
59. Pour nous aucune action ne pourrait aider car nous sommes à l'extérieur de la grande région de Montréal
60. Question 6G par plus de publicité dans le métro
61. Rendre le service plus efficace et en baissant les coûts pour ceux qui demeurent sur l'île de mtl et y travail
62. Rendre les horaires plus flexibles
63. Si le trajet via des voies réservées réduit significativement le temps de transport, une plus grande proportion de gens prendront le transport en commun. En autant que la quantité d'autobus et de rame de métro soit augmentée en conséquence
64. Suggestion qui n'est pas proposés soit augmenter la fréquence des départs
65. Surtout dans le métro, les pannes, ralentissements sont toujours à l'heure de pointe du soir Pourquoi ???
66. Tout est une question de service (confort et rapidité)
67. Toutes ces réponses
68. Toutes les options b; c; d; f; mais aussi en rendant l'utilisation des transports publics aussi ou plus avantageux que celui de l'auto (cocktail transport; fréquence passage; coût; place; transport avec énergies écolos (biodiesel; etc.) et commanditaires liées à ces énergies)
69. Train de banlieue à Repentigny
70. Via démarche allégo de l'AMT faisant la promotion des transports collectifs sur les lieux de travail et d'études

5. À votre avis, la part de financement demandée aux usagers du transport en commun, via l'achat de titres de transport, est-elle :

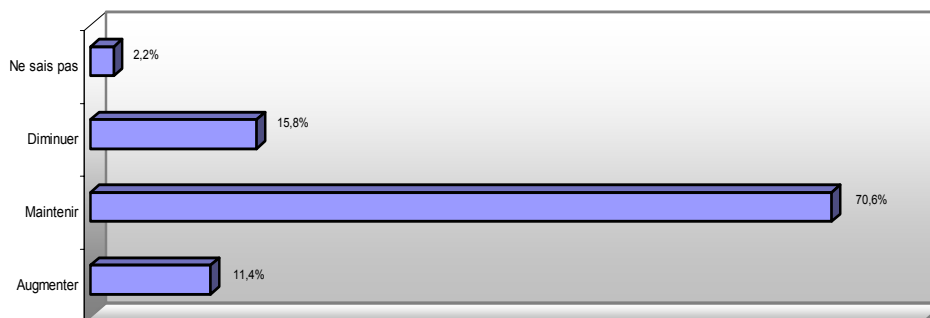
Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Trop élevée	227	29,2%	0,016
Adéquate	475	61,1%	0,017
Pas assez élevée	33	4,2%	0,007
Ne sais pas	43	5,5%	0,008
Total	778	100,0%	



6. D'importants investissements sont requis pour renouveler les infrastructures et le matériel roulant du réseau de transport de la région métropolitaine. À votre avis, pour financer ces investissements, faut-il augmenter, maintenir ou diminuer la contribution :

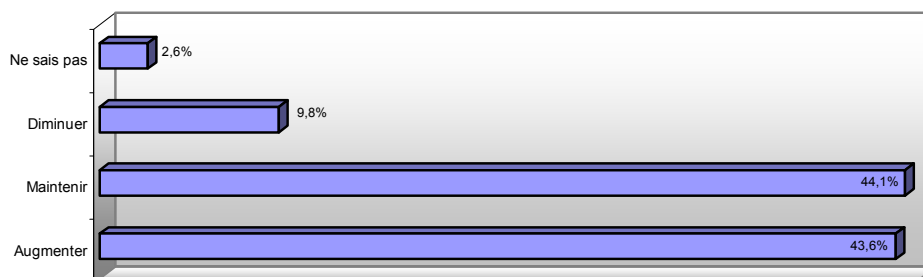
a. La contribution des usagers, via la tarification ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Augmenter	89	11,4%	0,011
Maintenir	549	70,6%	0,016
Diminuer	123	15,8%	0,013
Ne sais pas	17	2,2%	0,005
Total	778	100,0%	



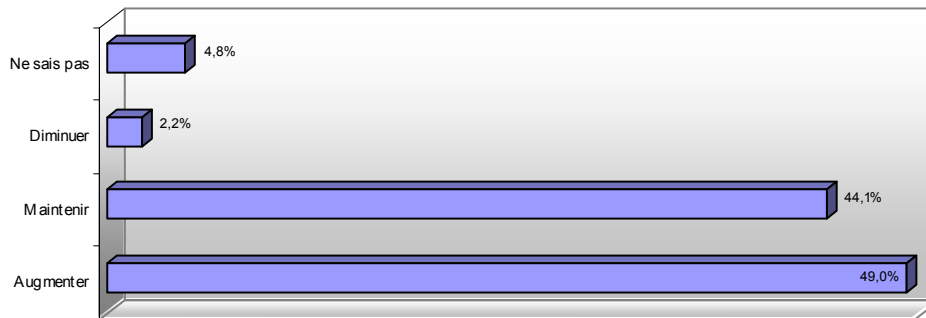
b. La contribution des automobilistes, via les droits d'immatriculation ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Augmenter	339	43,6%	0,018
Maintenir	343	44,1%	0,018
Diminuer	76	9,8%	0,011
Ne sais pas	20	2,6%	0,006
Total	778	100,0%	



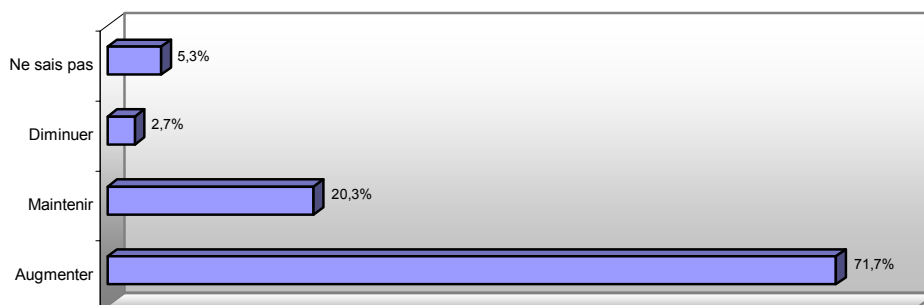
c. La contribution de la Ville de Montréal?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Augmenter	381	49,0%	0,018
Maintenir	343	44,1%	0,018
Diminuer	17	2,2%	0,005
Ne sais pas	37	4,8%	0,008
Total	778	100,0%	



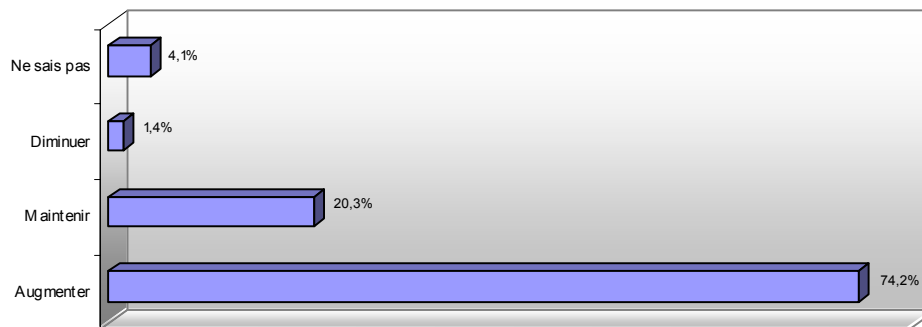
d. La contribution des autres municipalités de la région métropolitaine ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Augmenter	558	71,7%	0,016
Maintenir	158	20,3%	0,014
Diminuer	21	2,7%	0,006
Ne sais pas	41	5,3%	0,008
Total	778	100,0%	



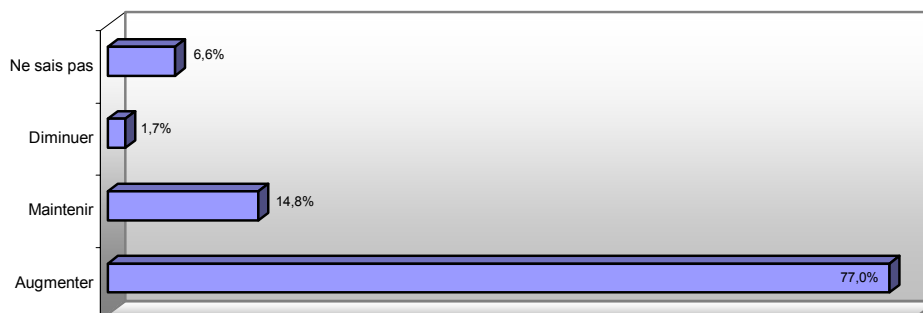
e. La contribution du gouvernement du Québec ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Augmenter	577	74,2%	0,016
Maintenir	158	20,3%	0,014
Diminuer	11	1,4%	0,004
Ne sais pas	32	4,1%	0,007
Total	778	100,0%	



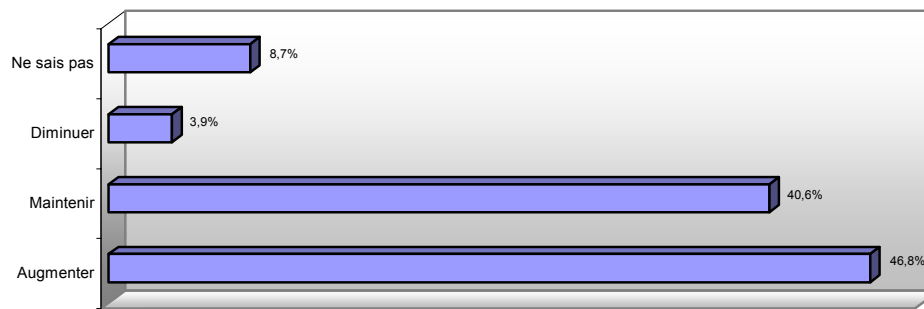
f. La contribution du gouvernement du Canada ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Augmenter	599	77,0%	0,015
Maintenir	115	14,8%	0,013
Diminuer	13	1,7%	0,005
Ne sais pas	51	6,6%	0,009
Total	778	100,0%	



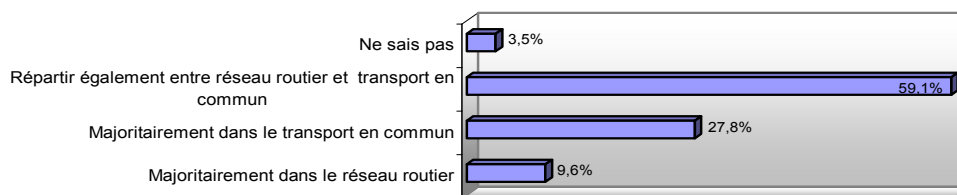
g. La contribution des entreprises ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Augmenter	364	46,8%	0,018
Maintenir	316	40,6%	0,018
Diminuer	30	3,9%	0,007
Ne sais pas	68	8,7%	0,010
Total	778	100,0%	



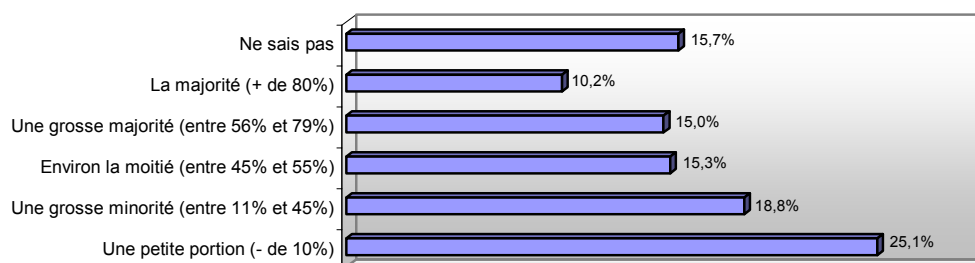
7. Les gouvernements financent (au moins en partie) à la fois le réseau routier et le réseau de transport en commun. D'après vous, dans les prochaines années, devraient-ils :

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
faire majoritairement leurs investissements dans le réseau routier	75	9,6%	0,011
faire majoritairement leurs investissements dans le transport en commun	216	27,8%	0,016
répartir également leurs efforts financiers entre réseau routier et transport en commun	460	59,1%	0,018
Ne sais pas	27	3,5%	0,007
Total	778	100,0%	



8. Quelle est la proportion des employés de votre entreprise qui a recours au transport en commun pour se rendre au travail ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Une petite portion (- de 10 %)	195	25,1%	0,016
Une grosse minorité (entre 11 % et 45 %)	146	18,8%	0,014
Environ la moitié (entre 45 % et 55 %)	119	15,3%	0,013
Une grosse majorité (entre 56 % et 79 %)	117	15,0%	0,013
La majorité (+ de 80 %)	79	10,2%	0,011
Ne sais pas	122	15,7%	0,013
Total	778	100,0%	



9. Quelle est la proportion de votre clientèle qui a recours, pour faire affaires avec vous, au transport en commun ?

Statistiques générales			
Choix	Fréquence	Pourcentage	Intervalle de confiance
Une petite portion (- de 10 %)	390	50,1%	0,018
Une grosse minorité (entre 11 % et 45 %)	76	9,8%	0,011
Environ la moitié (entre 45 % et 55 %)	54	6,9%	0,009
Une grosse majorité (entre 56 % et 79 %)	47	6,0%	0,009
La majorité (+ de 80 %)	26	3,3%	0,006
Ne sais pas	185	23,8%	0,015
Total	778	100,0%	

