



**Consultation prébudgétaire de la
Ville de Montréal**

*Rapport préparé pour la Ville de Montréal
Juin 2024*

de la vie aux idées

CROP

MÉTHODOLOGIE

┌ de la vie aux idées



MÉTHODOLOGIE EN BREF (1/3)



Collecte des données

Dans le cadre de ce sondage, CROP a mené une étude reflétant la population montréalaise (agglomération) via un panel Web. Parallèlement à cette collecte de données, la Ville de Montréal souhaitait également mettre le sondage à la disposition des résidents de l'agglomération de Montréal afin de leur offrir la possibilité de participer au processus. Un lien web a donc été fourni par CROP à la Ville de Montréal qui l'a publié notamment sur son compte Facebook.

Ce rapport présente séparément les résultats de ces deux modes de collecte.

Étude reflétant la population montréalaise (agglomération) :

La collecte des données s'est déroulée du **13 au 28 mai 2024** par le biais d'un panel Web. L'étude a été réalisée auprès de 1 000 répondants, âgés de 18 ans et plus et résidant dans l'agglomération de Montréal.

Dans ce rapport, les résultats recueillis par le biais de cette méthode de collecte de données seront indiqués par « ÉTUDE REFLÉTANT LA POPULATION MONTRÉALAISE ».

Lien web ouvert à tous (1/2) :

La collecte des données s'est déroulée du **13 au 31 mai 2024** par le biais d'un lien web diffusé par la Ville de Montréal. Elle a permis de recueillir les réponses de 1 245 résidents de l'agglomération âgés de 15 ans et plus. Dans ce rapport, les résultats recueillis par le biais de cette méthode de collecte de données seront indiqués par « LIEN WEB OUVERT ».

MÉTHODOLOGIE EN BREF (2/3)

Lien web ouvert à tous (2/2):

L'objectif était de permettre à la population de Montréal de répondre aux questions du sondage sur une base volontaire à l'aide d'un questionnaire en ligne accessible à ceux et celles qui souhaitent y répondre. CROP a fourni le lien web de cette consultation publique en marge du sondage. Un filtre en début de questionnaire assurait que seuls les résidents de l'agglomération pouvaient y participer. Comparativement au sondage reflétant la population montréalaise, les répondants provenant du lien web ouvert à tous sont davantage scolarisés, avec des revenus plus élevés, plus jeunes (conséquemment, moins retraités), plus du centre et plus propriétaires de leur habitation. Cette différence de profil entre les répondants des deux sondages explique probablement leurs différences d'opinion.

Analyse des résultats

Les résultats de l'étude menée via un panel Web ont été pondérés afin de refléter la distribution de la population à l'étude selon l'âge, le sexe, la scolarité, la région et la langue maternelle des répondants. Les résultats collectés au moyen du lien web ouvert à la population (disponible via la page Facebook de la Ville) n'ont pas fait l'objet d'une pondération en raison du caractère non-représentatif de ce mode de collecte des données.

Attention: le total des résultats peut parfois excéder 100 % lorsqu'une question permet des réponses multiples. Le total de certains résultats n'égale pas toujours 100 % puisque les calculs sont basés sur des pourcentages arrondis.

Les différences significatives entre les différents sous-groupes de répondants sont indiquées par:

- la couleur **BLEUE** signalant un résultat significativement plus élevé pour ce sous-groupe
- la couleur **ROUGE** signalant un résultat significativement moins élevé pour ce sous-groupe.

Les différences significatives sont uniquement présentées pour le sondage mené via le panel Web. L'analyse présentée sous forme de texte repose exclusivement sur les résultats obtenus au moyen du panel Web.

MÉTHODOLOGIE EN BREF (3/3)



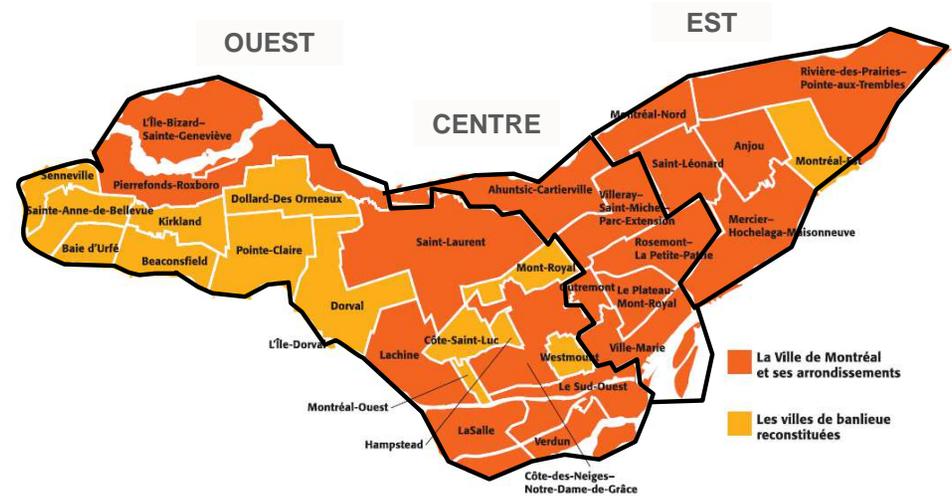
Analyse des résultats (suite)

Pour l'analyse, des regroupements d'utilisateurs de transport en commun ont été faits:

- **Régulier:** Utilisation du transport en commun (métro, autobus, REM, train de banlieue et transport adapté) plusieurs fois par semaine et 1 fois par semaine.
 - **Occasionnel:** Utilisation du transport en commun 1-3 fois par mois et moins d'une fois par mois;
 - **Non-client:** Utilisation du transport en commun « jamais » (au cours des 3 derniers mois).
- Les régions suivantes ont été regroupées pour les fins de l'analyse:

SECTEURS	VILLES ET ARRONDISSEMENTS
EST (n=226)	Anjou, Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, Saint-Léonard, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
CENTRE (n=311)	Ahuntsic-Cartierville, Le Plateau-Mont-Royal, Outremont, Rosemont-La Petite-Patrie, Ville-Marie, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension
OUEST (n=463)	Lachine, LaSalle, L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève, Le Sud-Ouest, Verdun, Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Pierrefonds-Roxboro, Saint-Laurent, DDO, Dorval, Pointe-Claire, Kirkland, Beaconsfield, Baie d'Urfé, Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville, Mont-Royal, Côte-St-Luc, Westmount

CARTE DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL



RÉSULTATS DÉTAILLÉS



de la vie aux idées



UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF

de la vie aux idées

Modes de transport utilisés (1/3)

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000 / Lien web ouvert à tous, n=1 245

ÉTUDE REFLÉTANT LA POPULATION MONTRÉALAISE

LIEN WEB
OUVERT

Les modes actifs et le véhicule personnel en solo sont les moyens de transport les plus utilisés.
Suit le réseau de transport de la STM (bus et métro).

AU MOINS
1x/SEM

AU MOINS
1x/SEM

	Fréquence d'utilisation					AU MOINS 1x/SEM	AU MOINS 1x/SEM
	Plusieurs fois par semaine	1 fois par semaine	1 à 3 fois par mois	Moins d'une fois par mois	Jamais		
Modes actifs : vélo personnel, Bixi, marche	44%	12%	9%	6%	29%	56%	74%
Véhicule personnel en voyageant seul	46%	12%	5%	5%	32%	57%	44%
Véhicule personnel en covoiturage	10%	7%	8%	8%	66%	17%	24%
Véhicule en autopartage (Communauto, Car2go, etc.)	3%	5%	6%		85%	4%	7%
Autobus sur l'île de Montréal (STM)	29%	10%	13%	16%	32%	39%	43%
Métro	27%	13%	15%	19%	27%	39%	62%
Autobus à l'extérieur de l'île (Laval, Rive-Nord, Longueuil, Rive-Sud)	3%	6%	15%		74%	5%	4%
REM	3%	3%	13%		79%	5%	2%
Trains de banlieue	3%	11%			82%	3%	2%
Service de transport adapté	4%				91%	3%	1%

■ Plusieurs fois par semaine ■ 1 fois par semaine ■ 1 à 3 fois par mois ■ Moins d'une fois par mois ■ Jamais

CROP

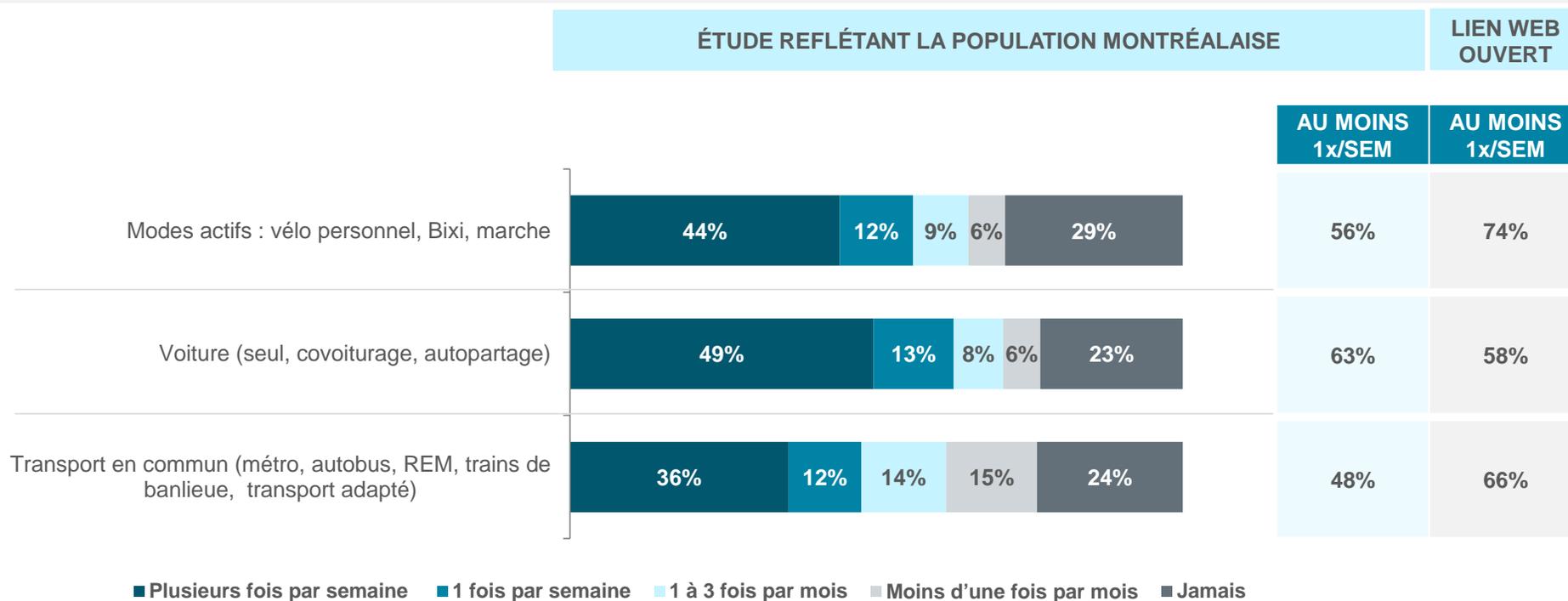
Q1. Parlons brièvement des modes de transport que vous utilisez.
Au cours des 3 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé les modes de transports suivants :

Note: Pour une meilleure lecture des graphiques, les proportions inférieures à 3 % ne sont pas présentées

Modes de transport utilisés (2/3) – Résumé des trois grands modes

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000 / Lien web ouvert à tous, n=1 245

Lorsqu'on regroupe les modes d'utilisation de la voiture (seul, en covoiturage et en autopartage) et du transport en commun (métro, autobus, REM, etc.), le véhicule apparaît comme étant le moyen de transport le plus populaire. Au sein de la population montréalaise (*agglomération*), ce sont les deux tiers (63 %) qui s'en servent au moins une fois par semaine.



Modes de transport utilisés (3/3)

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000

ÉTUDE REFLÉTANT LA POPULATION MONTRÉLAISE

La population des régions du centre, mieux desservie par le transport en commun, a tendance à l'utiliser un peu plus.

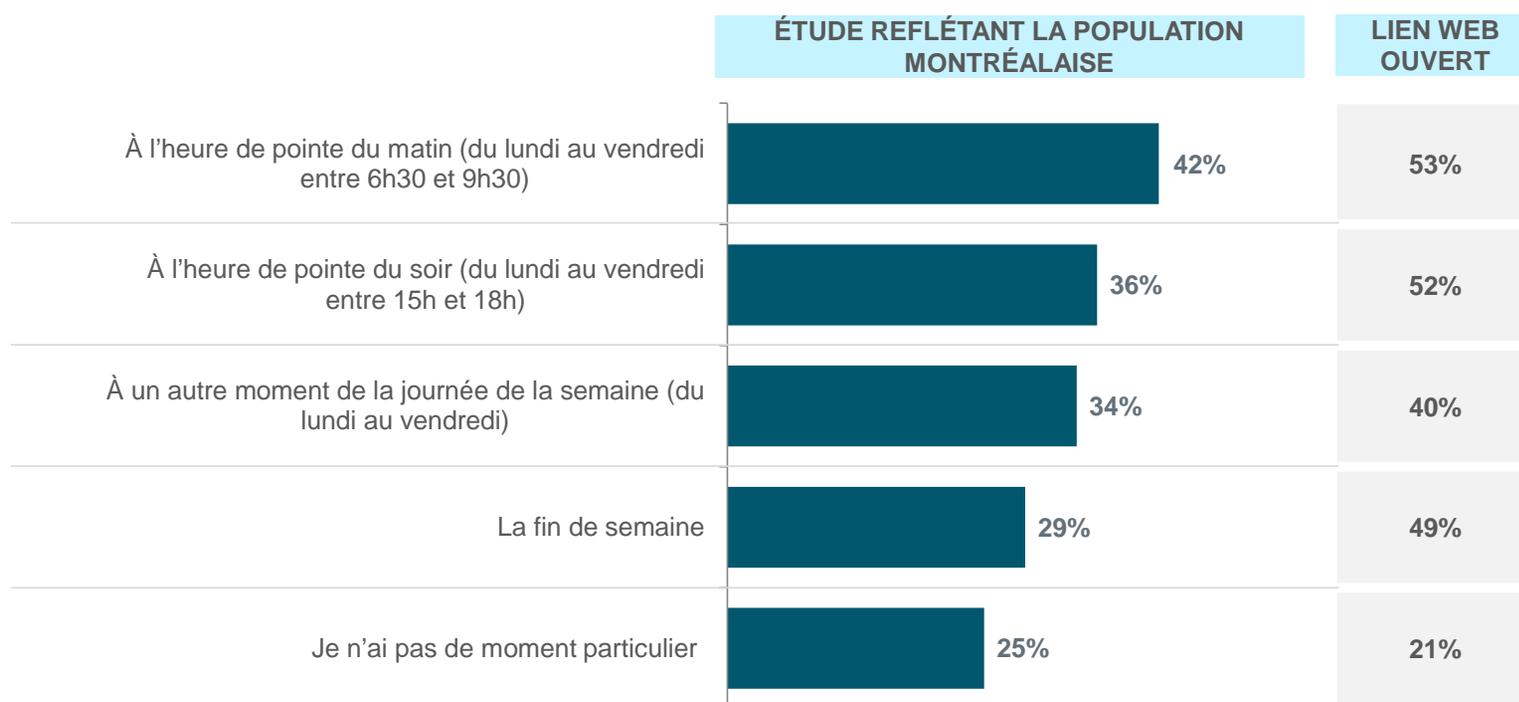
- Remarquons également que les plus jeunes (18-34 ans) sont plus de deux fois plus nombreux que les plus âgés (55 ans et plus) à utiliser le transport en commun au moins une fois par semaine. Par ailleurs, les moins fortunés (-40K\$), qui sont aussi moins souvent propriétaires de leur logement ou d'un véhicule, font une plus grande utilisation du transport en commun alors que les plus fortunés (80K\$+), qui sont plus souvent propriétaires de leur logement et d'une voiture, vont plutôt voyager à bord d'un véhicule. Les hommes faisant plus partie de la population active, sont plus portés à utiliser à la fois leur véhicule et le transport en commun.

(%) AU MOINS UNE FOIS PAR SEMAINE	TOTAL n= 1 000	RÉGIONS			SEXE		ÂGE			REVENU FOYER			PROPRI. LOGEMENT		PROPRI. VÉHICULE		UTILISATION TC (3 mois)		
		Ouest	Centre	Est	Hom	Fem	18-34	35-54	55+	- 40K\$	40-80K\$	80K\$ +	Propriétaire	Locataire	Oui	Non	Régulier	Occasionnel	Non-client
		463	311	226	472	528	275	333	392	208	300	392	513	487	670	330	469	304	227
Modes actifs : vélo personnel, Bixi, marche	56	56	61	50	55	57	55	62	51	51	58	60	54	58	54	60	66	58	34
VÉHICULE																			
Véhicule personnel (seul)	57	62	49	61	63	53	45	60	65	34	63	68	73	43	81	13	39	72	78
Véhicule personnel (covoiturage)	17	19	13	18	18	16	20	15	16	7	16	23	21	13	23	6	14	19	21
Véhicule en autopartage	4	5	4	4	5	4	8	4	2	5	5	3	3	6	4	4	7	1	2
Sous-total véhicule	63	67	54	68	67	59	54	64	69	37	67	75	78	50	87	20	46	74	83
TRANSPORT EN COMMUN																			
Autobus - l'île de Montréal (STM)	39	39	40	37	42	36	61	35	23	52	40	32	29	48	28	58	81	0	0
Métro	39	37	45	37	45	35	62	37	22	49	40	35	30	48	29	58	82	0	0
Autobus - l'extérieur de l'île	5	5	7	4	7	4	11	5	2	6	7	5	5	6	5	6	11	0	0
REM	5	5	4	6	7	3	10	5	1	6	5	5	4	6	5	5	10	0	0
Trains de banlieue	3	3	3	3	4	2	7	3	0	2	4	3	3	3	4	1	6	0	0
Service de transport adapté	3	4	3	2	2	4	5	2	2	7	2	1	2	4	2	5	6	0	0
Sous-total transport en commun	48	46	53	45	51	45	72	45	30	63	49	40	36	59	35	72	100	0	0

Moments de déplacements en transport en commun (1/2)

Base : ont utilisé le transport en commun au cours des 3 derniers mois. Étude reflétant la population montréalaise , n=773 / Lien web ouvert à tous, n=1 126

La population montréalaise utilise plus le transport en commun à l'heure de pointe du matin, puis celle du soir.



Moments de déplacements en transport en commun (2/2)

Base : ont utilisé le transport en commun au cours des 3 derniers mois. Étude reflétant la population montréalaise, n=773

ÉTUDE REFLÉTANT LA POPULATION MONTRÉLAISE

La population active, composée principalement de personnes âgées de 18 à 54 ans, a une plus grande utilisation du transport en commun à l'heure de pointe. Il en est de même pour les clients réguliers (*utilisation d'au moins une fois par semaine*) du transport en commun. Une personne âgée de 55 ans et plus sur deux prend le transport en commun à un autre moment de la journée de la semaine (lundi au vendredi) et une sur trois n'a pas de moment particulier.

TOTAL	RÉGIONS			SEXE		POPULATION		ÂGE			REVENU FOYER			PROPRI. LOGEMENT		PROPRI. VÉHICULE		UTILISATION TC (3 mois)			
	Ouest	Centre	Est	Hom	Fem	Active	Inact.	18-34	35-54	55+	- 40K\$	40-80K\$	80K\$ +	Proprié-taire	Loca-taire	Oui	Non	Régulier	Occa-sionnel	Non-client	
n= 773	335	263	175	372	401	527	246	253	262	258	170	246	290	368	405	471	302	469	304	ND	
À l'heure de pointe du matin (du lundi au vendredi entre 6h30 et 9h30)	42	41	44	39	48	35	53	19	54	51	16	37	45	46	39	44	43	40	54	21	--
À l'heure de pointe du soir (du lundi au vendredi entre 15h et 18h)	36	37	35	34	35	36	44	19	47	43	14	31	36	41	35	36	33	40	46	18	--
À un autre moment de la journée de la semaine (du lundi au vendredi)	34	34	36	29	28	40	27	48	31	26	47	41	36	27	31	36	32	37	36	31	--
La fin de semaine	29	30	29	26	23	34	31	23	26	32	29	31	29	28	25	31	26	33	33	22	--
Je n'ai pas de moment particulier	25	26	22	26	23	26	20	34	20	20	35	25	21	23	25	25	23	27	18	37	--

A hand holding a handrail on a train, with a blue overlay. The background is a blurred interior of a train car, showing handrails and windows. The text is overlaid on the left side of the image.

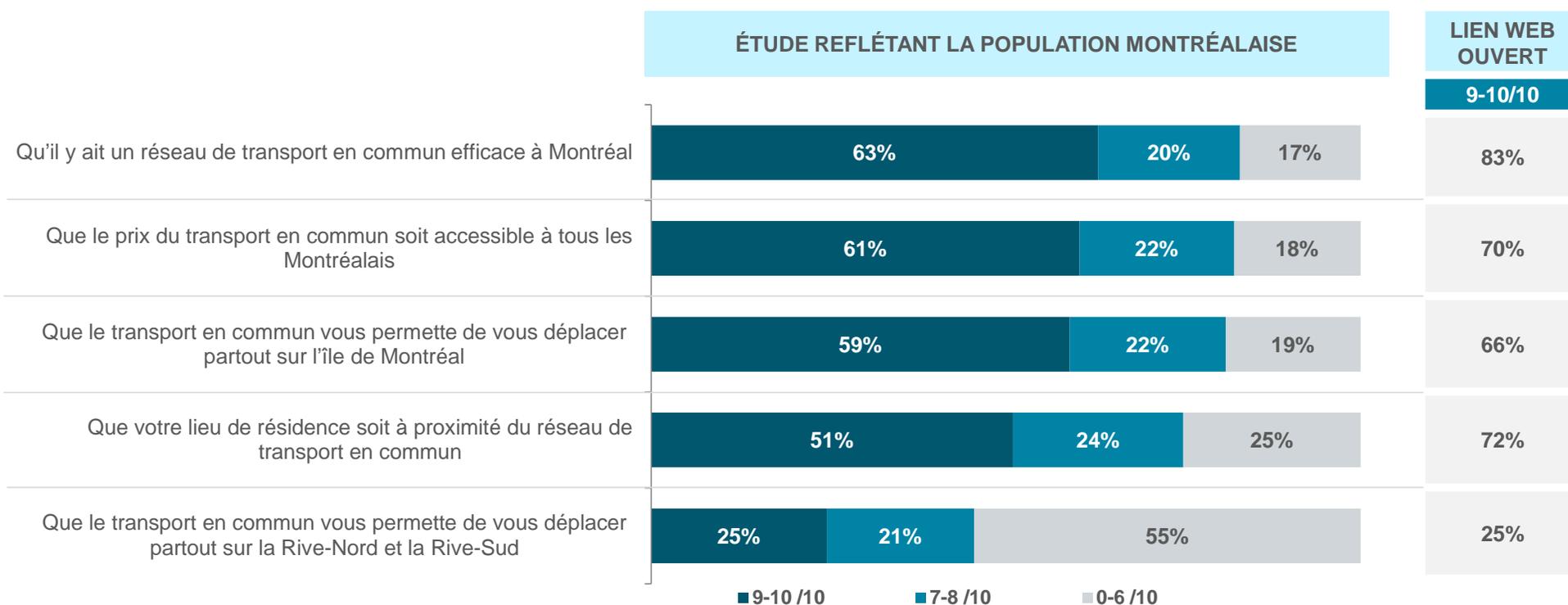
IMPORTANCE DU TRANSPORT EN COMMUN

de la vie aux idées

Importance accordée aux composantes suivantes du transport en commun (1/2)

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000 / Lien web ouvert à tous, n=1 245

Le transport en commun à Montréal n'est pas seulement utilitaire mais il revêt également un caractère politique et social. Une proportion particulièrement élevée de montréalais est d'avis qu'il est très important (9-10/10) qu'il y ait un réseau de transport en commun efficace à Montréal, que le prix soit accessible et qu'il soit possible de s'y déplacer partout sur l'île. Une personne sur deux a également sélectionné le haut de l'échelle (9-10/10) à l'énoncé « que votre lieu de résidence soit à proximité du réseau de transport en commun ». L'accessibilité à l'extérieur de l'île est beaucoup moins importante.



0 signifie « pas du tout important » et 10 signifie « extrêmement important ».

Importance accordée aux composantes suivantes du transport en commun (2/2)

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000

ÉTUDE REFLÉTANT LA POPULATION MONTRÉLAISE

La population de l'agglomération est d'avis qu'il faut un bon transport en commun à Montréal.

Bien que les grands utilisateurs du transport en commun (*réguliers: 1 fois par semaine et plus*) soient plus nombreux à l'estimer comme étant très important (9-10/10), les non-clients (*3 derniers mois*) sont aussi d'avis qu'il faut un réseau de transport en commun efficace et dont le prix est accessible.

L'accessibilité et la proximité touchent plus ceux qui ont un revenu familial annuel plus faible (-40K\$). Davantage de non-propriétaires (logement et véhicule) sont enthousiastes à l'égard du transport en commun. Il en est de même pour les femmes.

TOTAL (%) 9-10/10 n= 1 000	RÉGIONS			SEXE		ÂGE			REVENU FOYER			PROPRI. LOGEMENT		PROPRI. VÉHICULE		UTILISATION TC (3 mois)			
	Ouest	Centre	Est	Hom	Fem	18-34	35-54	55+	- 40K\$	40-80K\$	80K\$ +	Propriétaire	Locataire	Oui	Non	Régulier	Occasionnel	Non-client	
	463	311	226	472	528	275	333	392	208	300	392	513	487	670	330	469	304	227	
Qu'il y ait un réseau de transport en commun efficace à Montréal	63	61	67	60	55	69	55	67	64	62	61	62	62	63	56	75	70	65	45
Que le prix du transport en commun soit accessible à tous les Montréalais	61	62	58	62	53	67	55	65	61	66	62	55	65	55	71	67	59	49	
Que le transport en commun vous permette de vous déplacer partout sur l'île de Montréal	59	58	61	59	55	63	58	62	58	68	59	55	64	53	71	69	59	40	
Que votre lieu de résidence soit à proximité du réseau de transport en commun	51	48	53	53	45	57	45	55	52	59	52	45	55	43	65	62	48	32	
Que le transport en commun vous permette de vous déplacer partout sur la Rive-Nord et la Rive-Sud	25	21	27	27	24	25	26	28	21	28	28	19	28	20	32	28	22	20	

CRQP Q3. Sur une échelle de 0 à 10 où 0 signifie « pas de tout important » et 10 signifie « extrêmement important », à quel point est-ce important pour vous...



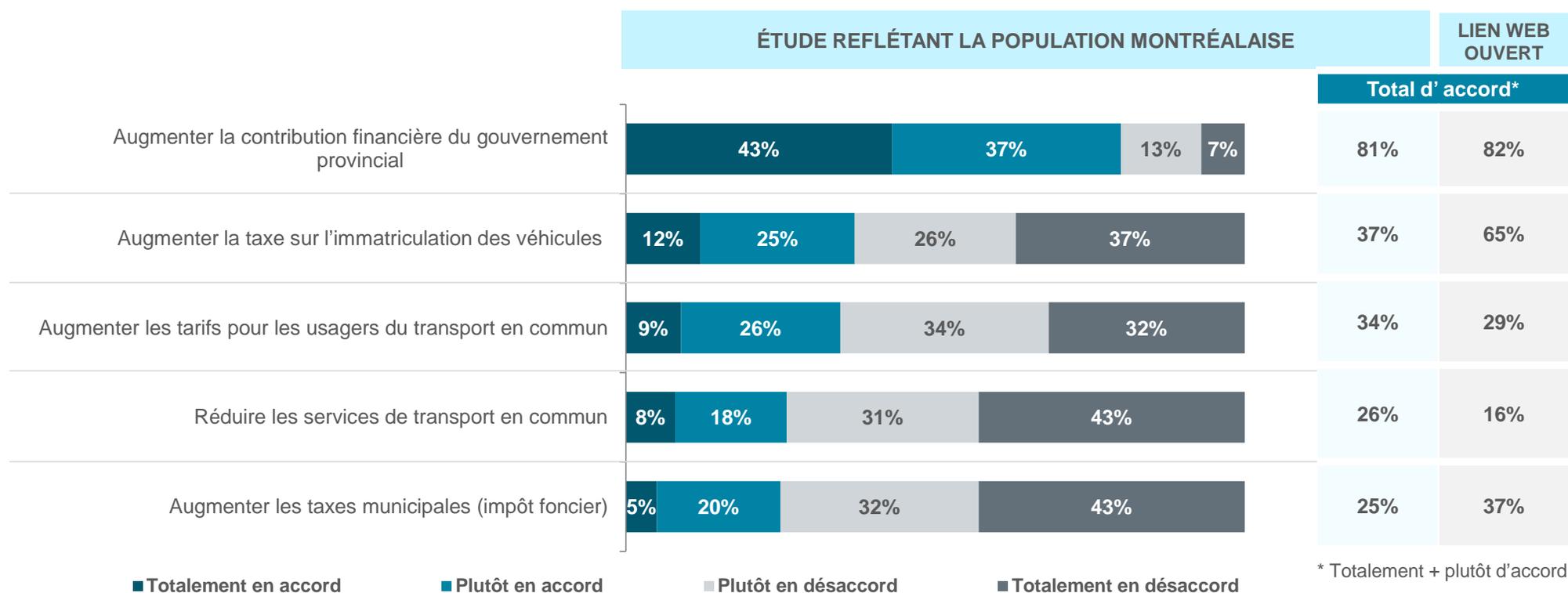
CONSULTATION

de la vie aux idées

Actions pouvant être déployées pour couvrir le déficit du transport en commun (1/2)

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000 / Lien web ouvert à tous, n=1 245

Sans grande surprise, les montréalais (agglomération) sont davantage en accord avec une plus grande contribution financière de la part de Québec. L'option de faire payer le gouvernement peut sembler un choix plus facile à faire puisqu'il paraît moins impactant sur le quotidien de la population. Parmi les autres actions pouvant être déployées, l'augmentation de l'impôt foncier est la moins appréciée.



Q4. Les sociétés de transport en commun du Grand Montréal accusent un important déficit budgétaire. Différentes options sont actuellement analysées pour trouver des revenus permettant de couvrir ce déficit, dans le cas contraire, des réductions de services seront inévitables. Quel serait votre niveau d'accord avec les actions suivantes qui pourraient être déployées afin de couvrir le déficit du transport en commun?

Actions pouvant être déployées pour couvrir le déficit du transport en commun (2/2)

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000

ÉTUDE REFLÉTANT LA POPULATION MONTRÉLAISE

Peu importe la situation sociodémographique, augmenter la contribution financière du provincial est l'initiative la plus populaire.

- Ceux et celles qui utilisent régulièrement (*1 fois par semaine ou plus*) le transport en commun - dont les gens du centre - optent plus pour des choix n'impactant pas le réseau comme l'augmentation des taxes sur l'immatriculation et des taxes municipales alors que les propriétaires d'un logement et/ou d'un véhicule – dont les plus fortunés (80K\$+) et les plus âgés (55+) - penchent davantage pour des options touchant le transport en commun.

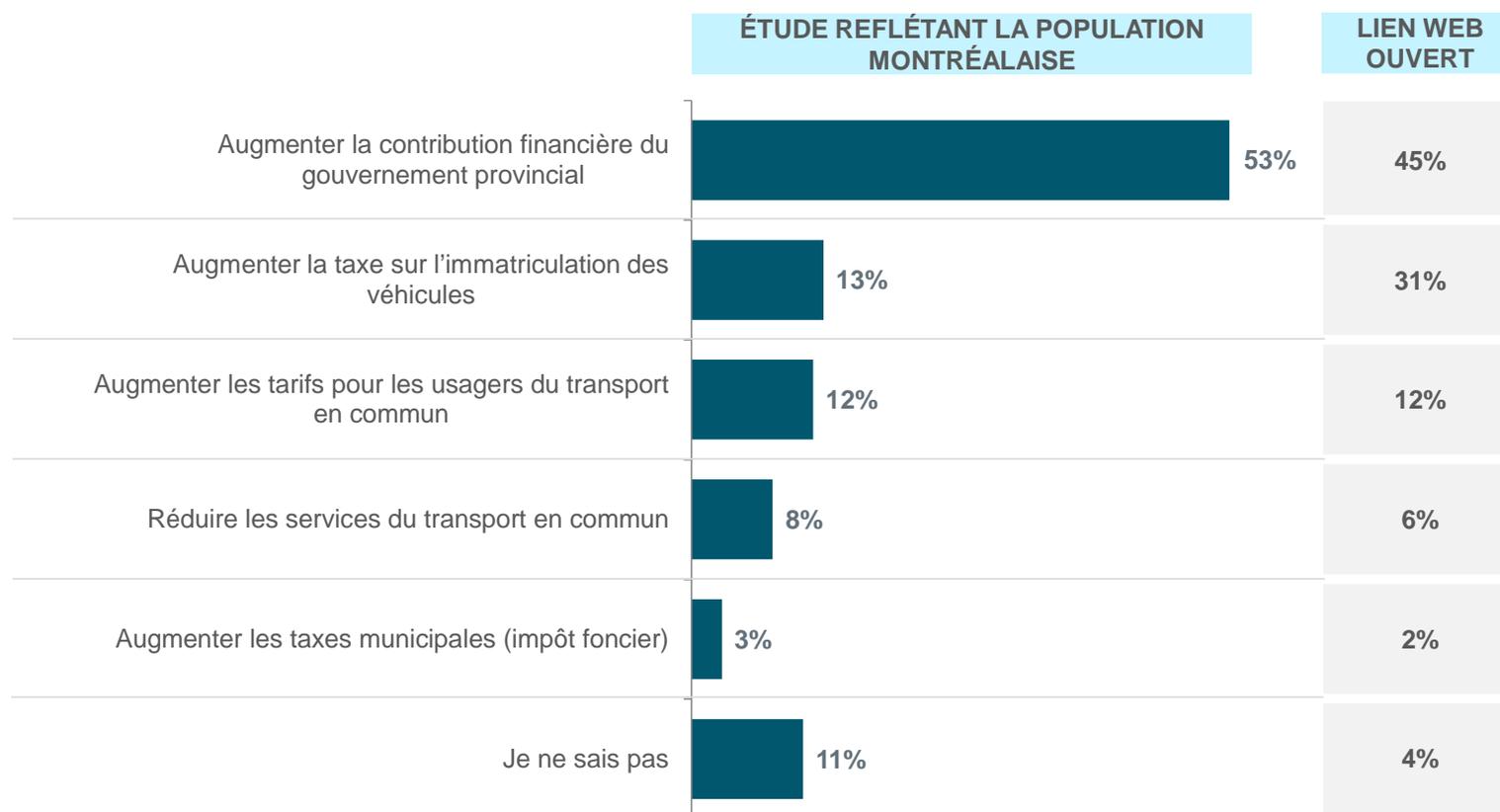
TOTAL	RÉGIONS			SEXE		ÂGE			REVENU FOYER			PROPRI. LOGEMENT		PROPRI. VÉHICULE		UTILISATION TC (3 mois)			
	Ouest	Centre	Est	Hom	Fem	18-34	35-54	55+	- 40K\$	40-80K\$	80K\$ +	Propriétaire	Locataire	Oui	Non	Régulier	Occasionnel	Non-client	
(%) TOTAL D'ACCORD* n = 1 000	463	311	226	472	528	275	333	392	208	300	392	513	487	670	330	469	304	227	
Augmenter la contribution financière du gouvernement provincial	81	82	83	75	76	85	78	81	83	77	82	82	82	79	79	84	82	82	76
Augmenter la taxe sur l'immatriculation des véhicules	37	34	45	31	38	36	39	39	33	41	36	37	33	40	28	53	48	35	17
Augmenter les tarifs pour les usagers du transport en commun	34	35	35	33	42	27	30	29	44	27	32	40	42	28	41	22	26	40	46
Réduire les services de transport en commun	26	28	21	28	30	22	28	24	25	25	27	25	27	24	32	15	22	27	31
Augmenter les taxes municipales (impôt foncier)	25	21	35	20	29	22	30	25	21	30	24	24	17	32	22	30	34	23	10

Q4. Les sociétés de transport en commun du Grand Montréal accusent un important déficit budgétaire. Différentes options sont actuellement analysées pour trouver des revenus permettant de couvrir ce déficit, dans le cas contraire, des réductions de services seront inévitables. Quel serait votre niveau d'accord avec les actions suivantes qui pourraient être déployées afin de couvrir le déficit du transport en commun? * Totalemment + plutôt d'accord

Source de revenu principale pour couvrir le déficit du transport en commun (1/2)

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000 / Lien web ouvert à tous, n=1 245

Lorsqu'on demande à la population de sélectionner une seule source de revenu pour couvrir le déficit du transport en commun, l'augmentation de la contribution financière du provincial persiste comme étant la solution la plus populaire.



Source de revenu principale pour couvrir le déficit du transport en commun (2/2)

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000

ÉTUDE REFLÉTANT LA POPULATION MONTRÉLAISE

Encore une fois, l'augmentation de l'apport financier de Québec est le choix favori parmi tous les groupes sociodémographiques analysés.

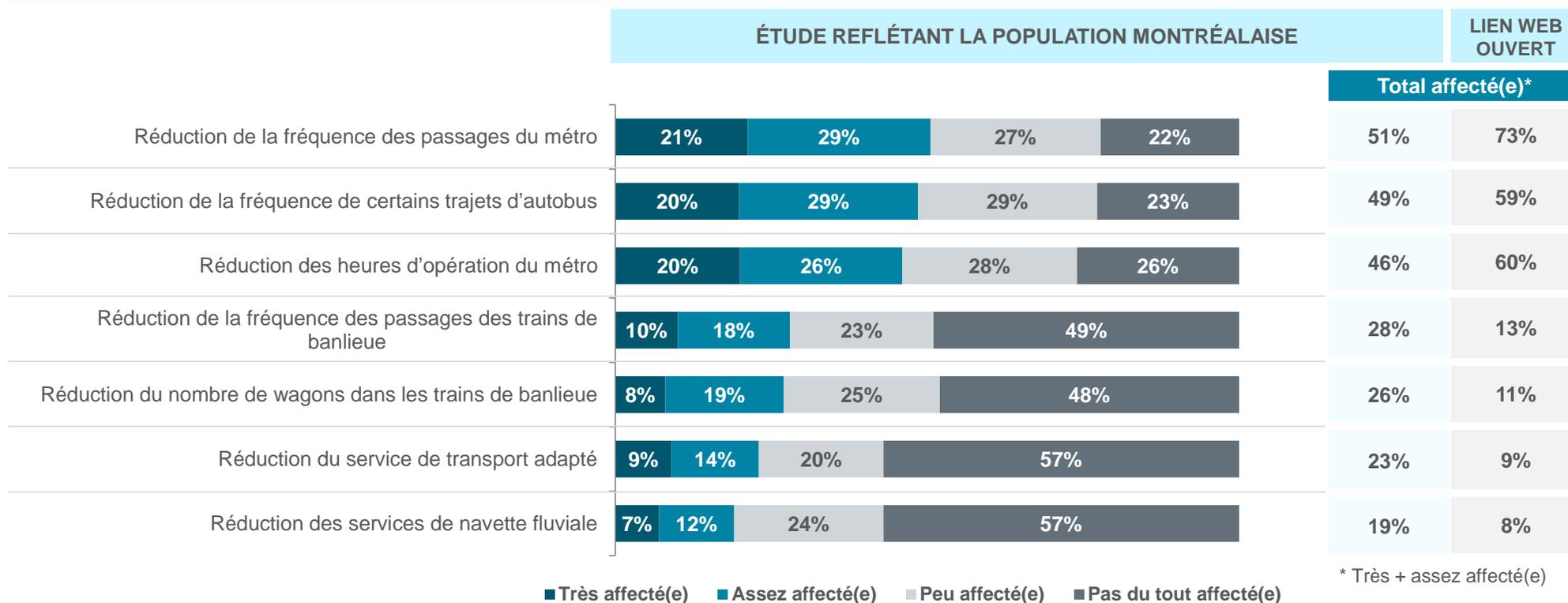
(%)	TOTAL	RÉGIONS			SEXE		ÂGE			REVENU FOYER			PROPRI. LOGEMENT		PROPRI. VÉHICULE		UTILISATION TC (3 mois)		
		Ouest	Centre	Est	Hom	Fem	18-34	35-54	55+	- 40K\$	40-80K\$	80K\$ +	Proprié- taire	Loca- taire	Oui	Non	Régulier	Occa- sionnel	Non- client
		n= 1 000	463	311	226	472	528	275	333	392	208	300	392	513	487	670	330	469	304
Augmenter la contribution financière du gouvernement provincial	53	58	50	50	47	60	51	56	54	50	55	54	53	54	53	54	53	52	55
Augmenter la taxe sur l'immatriculation des véhicules	13	11	19	10	15	11	14	13	13	17	13	13	11	15	9	20	19	10	4
Augmenter les tarifs pour les usagers du transport en commun	12	12	12	15	16	9	11	10	16	8	10	15	16	9	17	4	7	14	21
Réduire les services du transport en commun	8	7	7	9	8	7	8	9	6	7	8	8	8	8	9	5	7	10	6
Augmenter les taxes municipales (impôt foncier)	3	3	2	3	4	1	5	2	1	4	2	3	2	3	3	2	3	3	1
Je ne sais pas	11	10	11	13	10	11	12	10	10	14	13	7	10	12	9	15	11	9	13

Effet de la réduction des services du transport en commun (1/2)

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000 / Lien web ouvert à tous, n=1 245

Une personne sur deux croit qu'elle serait affectée (très + assez) si une réduction des services suivants avait lieu:

- Réduction de la fréquence des passages du métro
- Réduction de la fréquence de certains trajets d'autobus
- Réduction des heures d'opération du métro.



Effet de la réduction des services du transport en commun (2/2)

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000

ÉTUDE REFLÉTANT LA POPULATION MONTRÉLAISE

Les populations utilisant plus le transport en commun (*les hommes, les plus jeunes (18-34 ans), les locataires de leur logement et les personnes qui ne possèdent pas de véhicule*) sont, sans surprise, celles qui seraient le plus affectées par une réduction des services.

(%) TOTAL AFFECTÉ(E)*	TOTAL n= 1 000	RÉGIONS			SEXE		ÂGE			REVENU FOYER			PROPRI. LOGEMENT		PROPRI. VÉHICULE		UTILISATION TC (3 mois)		
		Ouest	Centre	Est	Hom	Fem	18-34	35-54	55+	- 40K\$	40-80K\$	80K\$ +	Propriétaire	Locataire	Oui	Non	Régulier	Occasionnel	Non-client
Réduction de la fréquence des passages du métro	51	47	55	52	52	50	66	55	34	54	52	49	45	56	42	67	73	42	17
Réduction de la fréquence de certains trajets d'autobus	49	49	49	47	48	49	64	51	33	52	54	43	40	56	38	67	71	39	15
Réduction des heures d'opération du métro	46	43	53	43	51	42	64	49	30	50	50	43	39	54	38	62	67	39	14
Réduction de la fréquence des passages des trains de banlieue	28	28	27	29	33	23	46	28	12	33	30	24	23	32	25	34	40	21	12
Réduction du nombre de wagons dans les trains de banlieue	26	27	25	27	31	21	43	27	12	25	30	25	24	29	25	29	40	17	11
Réduction du service de transport adapté	23	20	25	26	25	21	34	26	12	30	28	17	18	27	20	28	33	18	9
Réduction des services de navette fluviale	19	17	20	19	21	16	30	19	8	21	22	15	15	22	18	19	26	15	8

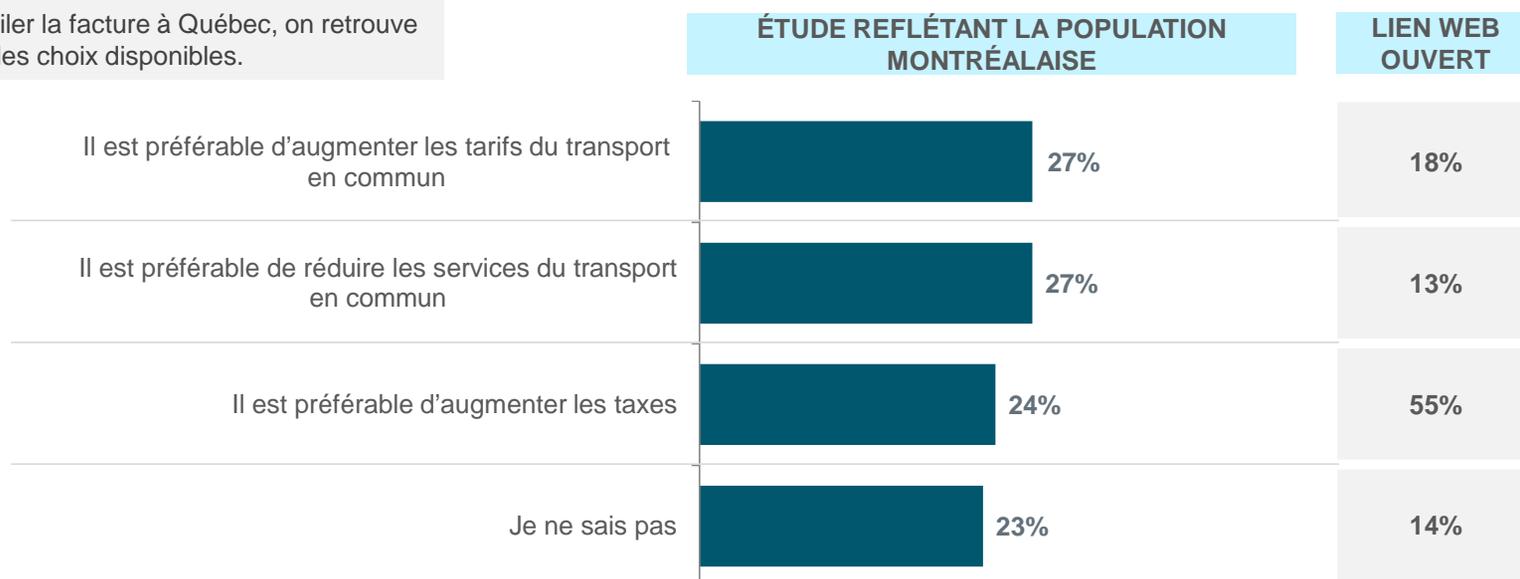
* Très + assez affecté(e)

Q6. Une option évaluée afin de combler le déficit budgétaire serait de procéder à une réduction du service de transport en commun dans la région de Montréal.
Si une réduction du service de transport en commun était inévitable, à quel point seriez-vous affecté(e) négativement par les réductions de services suivants?

Résumé des préférences

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000 / Lien web ouvert à tous, n=1 245

En écartant l'option de refiler la facture à Québec, on retrouve un certain équilibre entre les choix disponibles.

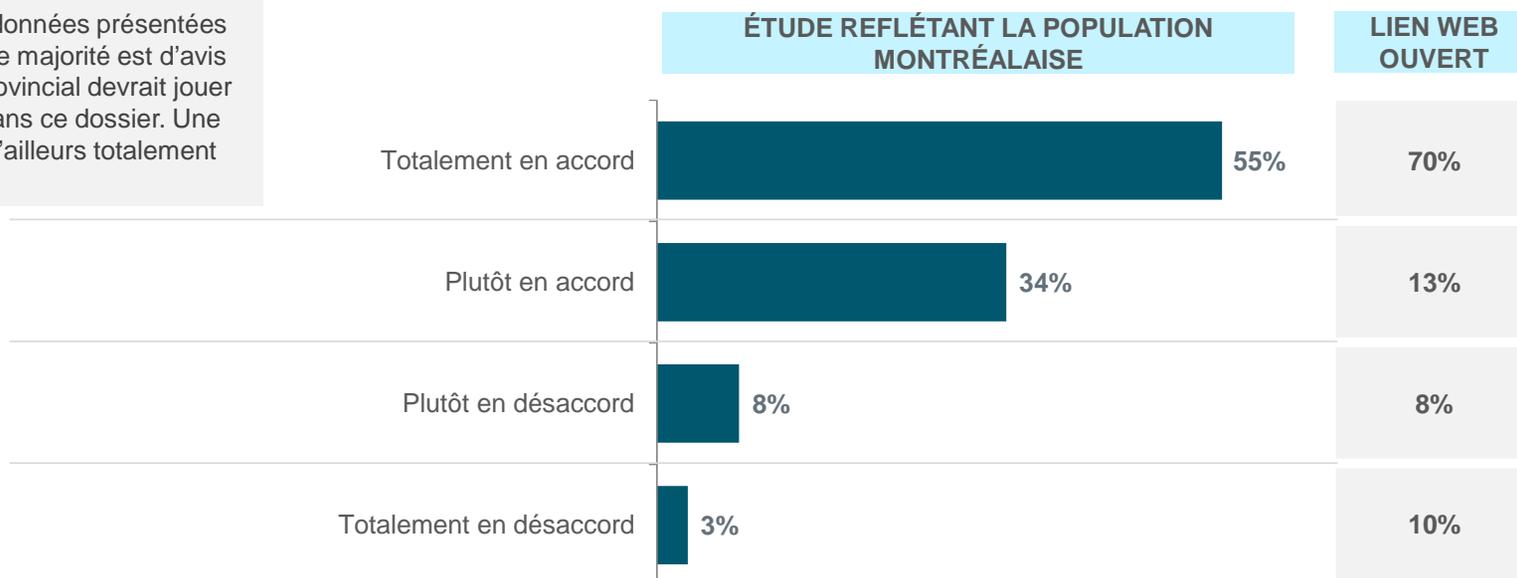


ÉTUDE REFLÉTANT LA POPULATION MONTRÉALAISE (%) Il est préférable de...	TOTAL n= 1 000	RÉGIONS			SEXE		ÂGE			REVENU FOYER			PROPRI. LOGEMENT		PROPRI. VÉHICULE		UTILISATION TC (3 mois)		
		Ouest	Centre	Est	Hom	Fem	18-34	35-54	55+	- 40K\$	40-80K\$	80K\$ +	Propriétaire	Locataire	Oui	Non	Régulier	Occasionnel	Non-client
...augmenter les tarifs du trans. en com.	27	30	23	27	30	24	27	21	32	18	25	32	34	21	33	16	22	27	36
...réduire les services du trans. en com.	27	28	25	27	26	27	28	27	26	32	26	25	28	29	23	24	27	31	
...augmenter les taxes	24	20	29	24	24	24	27	26	19	29	24	17	30	16	38	33	22	9	
Je ne sais pas	23	23	23	22	20	25	18	26	23	21	25	19	24	21	22	24	21	24	

Niveau d'accord : le gouvernement provincial doit jouer un rôle plus important

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000 / Lien web ouvert à tous, n=1 245

En cohérence avec les données présentées précédemment, une forte majorité est d'avis que le gouvernement provincial devrait jouer un rôle plus important dans ce dossier. Une personne sur deux est d'ailleurs totalement en accord.



ÉTUDE REFLÉTANT LA POPULATION MONTRÉLAISE (%)	TOTAL	RÉGIONS			SEXE		ÂGE			REVENU FOYER			PROPRI. LOGEMENT		PROPRI. VÉHICULE		UTILISATION TC (3 mois)		
		Ouest	Centre	Est	Hom	Fem	18-34	35-54	55+	- 40K\$	40-80K\$	80K\$ +	Propriétaire	Locataire	Oui	Non	Régulier	Occasionnel	Non-client
	n= 1 000	463	311	226	472	528	275	333	392	208	300	392	513	487	670	330	469	304	227
Totalement en accord	55	56	54	53	49	60	53	60	52	52	57	55	49	60	50	63	59	55	45
Plutôt en accord	34	34	36	31	36	32	38	28	36	38	34	32	37	32	37	28	33	32	39
Plutôt en désaccord	8	8	8	10	10	6	6	9	9	8	6	10	11	6	10	6	6	9	12
Totalement en désaccord	3	2	2	6	4	2	3	2	4	3	4	2	3	3	3	3	2	4	4

CRQP Q8. Pour terminer, à quel point êtes-vous en accord ou non avec la phrase suivante : « Le gouvernement provincial doit jouer un rôle plus important dans le financement du transport en commun » ? 24



PROFIL DES RÉPONDANTS

┌
de la vie aux idées

Profil des répondants

Base : tous les répondants. Étude reflétant la population montréalaise, n=1 000 / Lien web ouvert à tous, n=1 245

	ÉTUDE REF. POP MTL n=1 000	LIEN WEB OUVERT n=1 245
SEXE (%)		
Homme	49	53
Femme	51	47
ÂGE (%)		
18 - 34 ans	31	--
15 - 34 ans	--	34
35 - 54 ans	33	44
55 ans et plus	36	22
SITUATION D'EMPLOI (%)		
Travailleur(se) à temps plein	46	76
Travailleur(se) à temps partiel	13	4
Chômeur(se), à la recherche d'un emploi	6	1
À la maison à temps plein	5	2
Retraité(e)	23	12
Étudiant(e)	7	5
SCOLARITÉ (%)		
Secondaire ou moins	32	6
Collège	30	22
Université	38	72

	ÉTUDE REF. POP MTL n=1 000	LIEN WEB OUVERT n=1 245
RÉGION (%)		
Est	23	19
Centre	33	61
Ouest	44	20
REVENU DU FOYER (%)		
Moins de 40K \$	24	10
40K \$ À 79K \$	29	25
80K \$ et plus	37	53
Je préfère ne pas répondre	10	12
PROPRIÉTAIRE OU LOCATAIRE (%)		
Propriétaire	47	56
Locataire	53	44
POSSÈDE UN VÉHICULE (%)		
Oui	65	54
Non	35	46
LANGUE MATERNELLE (%)		
Francophone	47	87
Non-francophone	53	13



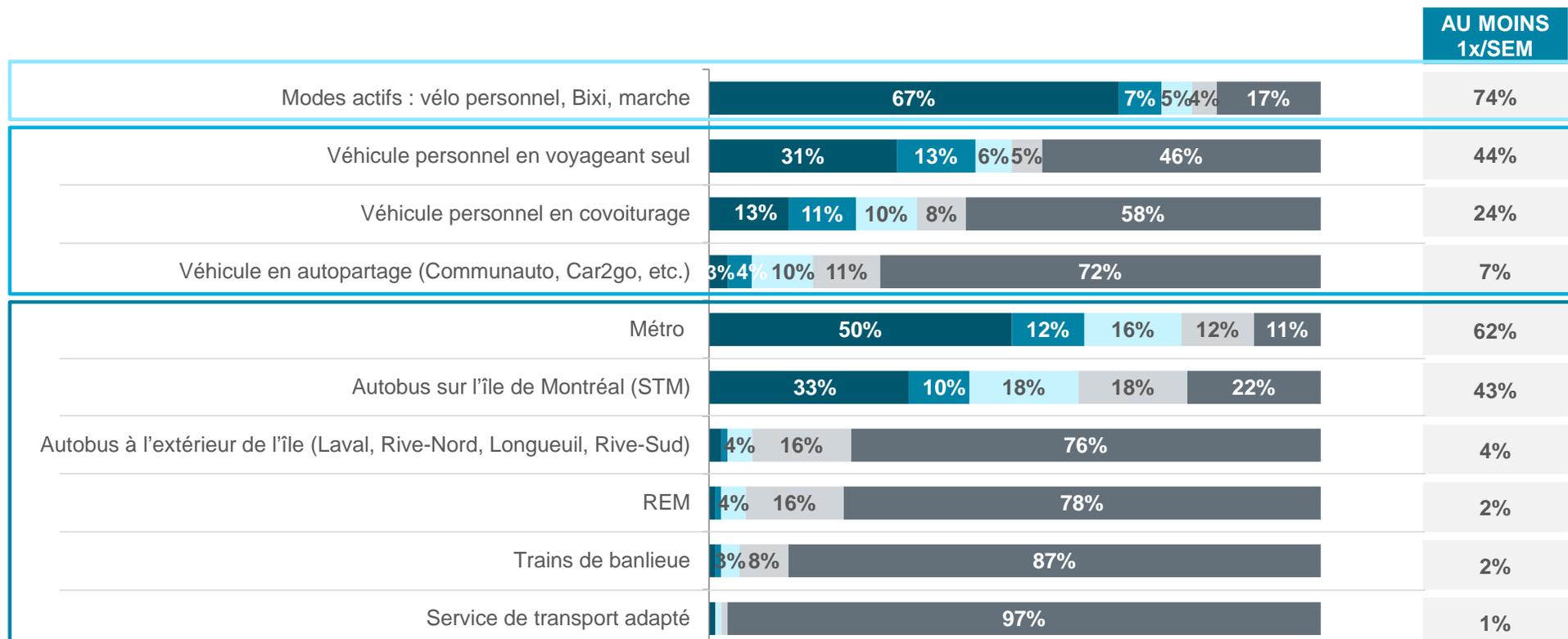
ANNEXE: RÉSULTATS DÉTAILLÉS DU LIEN WEB OUVERT À TOUS

┌ de la vie aux idées

Modes de transport utilisés

Base : tous les répondants. Lien web ouvert à tous, n=1 245

LIEN WEB OUVERT



■ Plusieurs fois par semaine ■ 1 fois par semaine ■ 1 à 3 fois par mois ■ Moins d'une fois par mois ■ Jamais



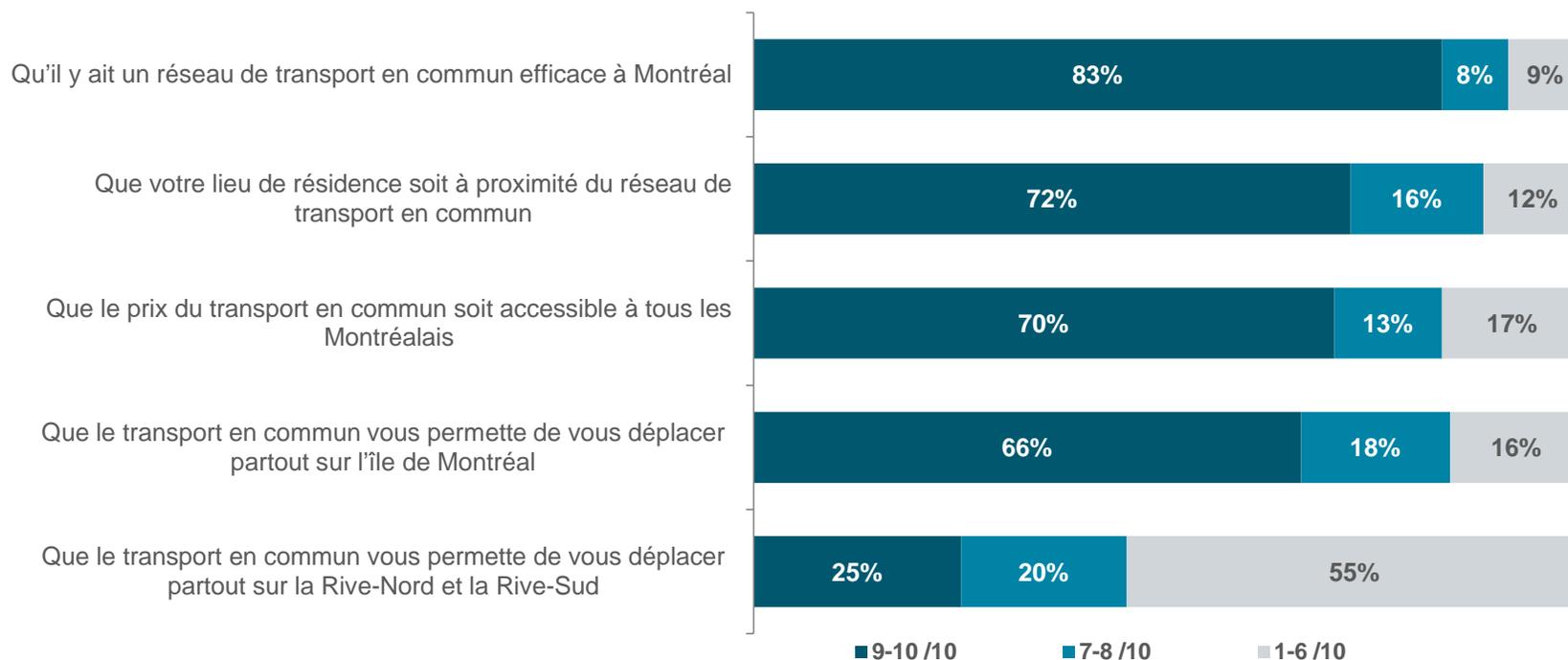
Q1. Parlons brièvement des modes de transport que vous utilisez.
Au cours des 3 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé les modes de transports suivants :

Note: Pour une meilleure lecture des graphiques, les proportions inférieures à 3 % ne sont pas présentées

Importance accordée aux composantes suivantes du transport en commun

Base : tous les répondants. Lien web ouvert à tous, n=1 245

LIEN WEB OUVERT

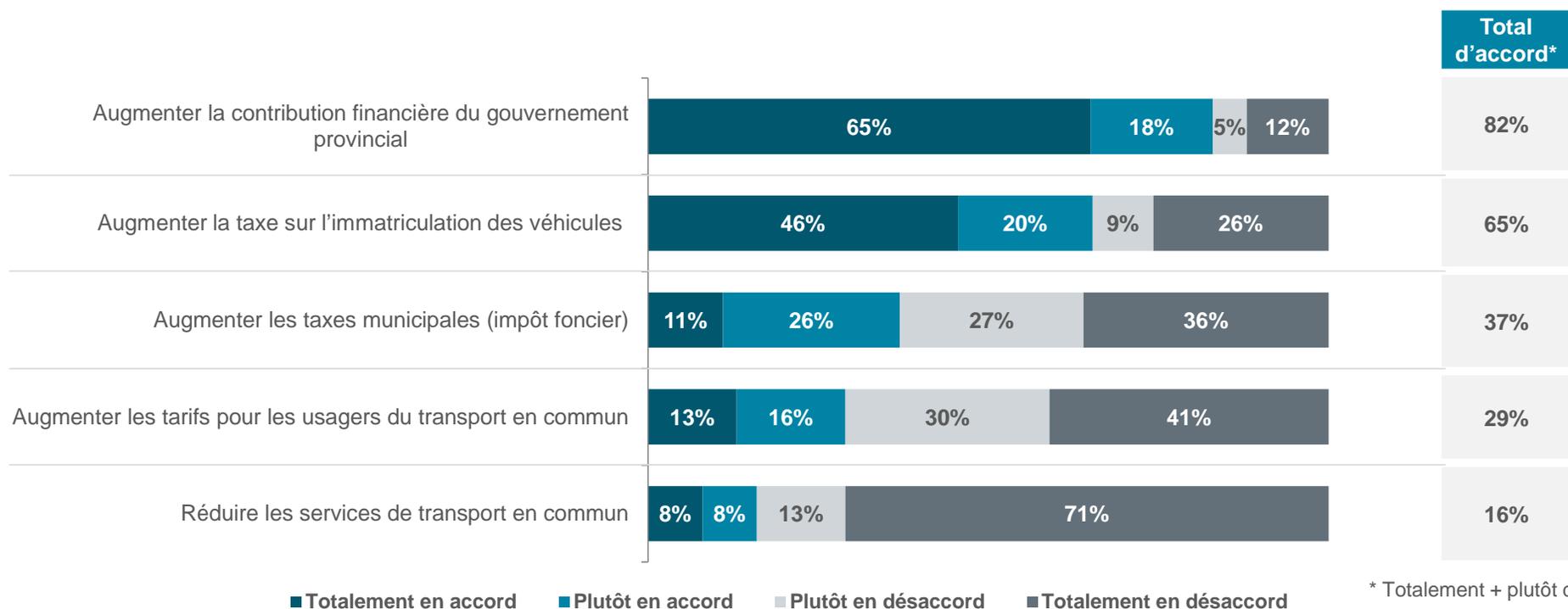


1 signifie « pas du tout important » et 10 signifie « extrêmement important ».

Actions pouvant être déployées pour couvrir le déficit du transport en commun

Base : tous les répondants. Lien web ouvert à tous, n=1 245

LIEN WEB OUVERT

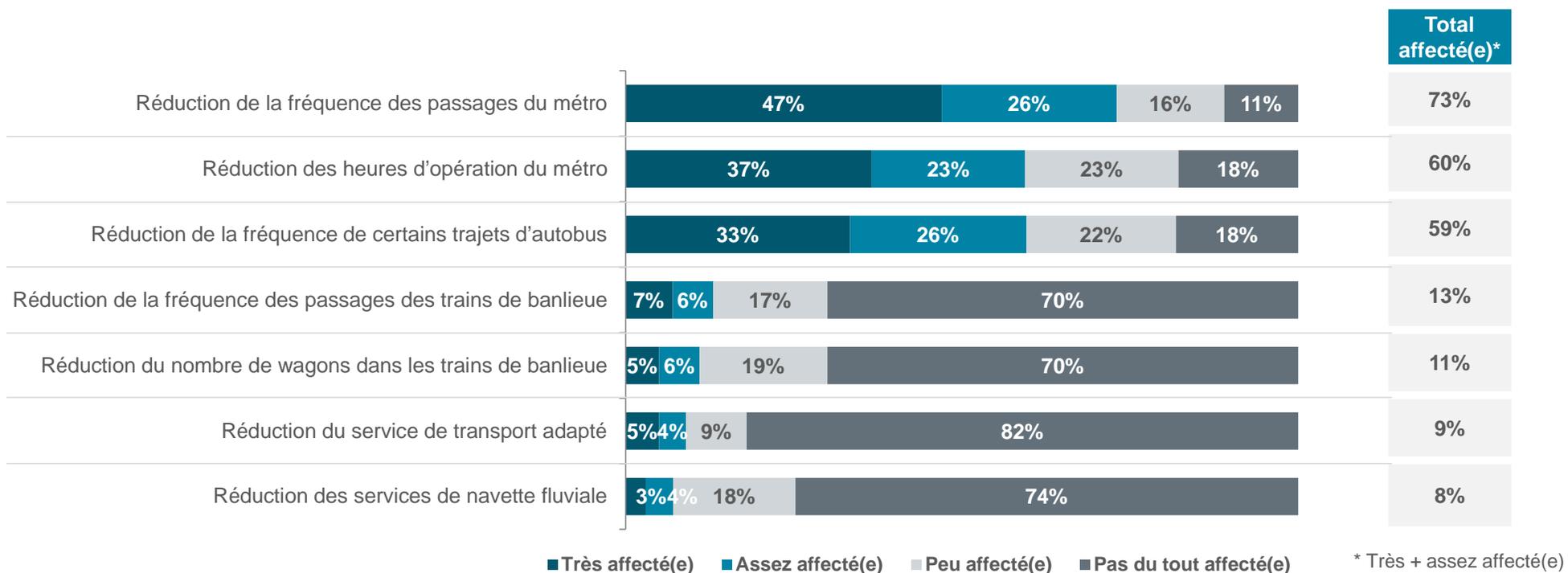


Q4. Les sociétés de transport en commun du Grand Montréal accusent un important déficit budgétaire. Différentes options sont actuellement analysées pour trouver des revenus permettant de couvrir ce déficit, dans le cas contraire, des réductions de services seront inévitables. Quel serait votre niveau d'accord avec les actions suivantes qui pourraient être déployées afin de couvrir le déficit du transport en commun?

Effet de la réduction des services du transport en commun

Base : tous les répondants. Lien web ouvert à tous, n=1 245

LIEN WEB OUVERT



Q6. Une option évaluée afin de combler le déficit budgétaire serait de procéder à une réduction du service de transport en commun dans la région de Montréal.

Si une réduction du service de transport en commun était inévitable, à quel point seriez-vous affecté(e) négativement par les réductions de services suivants?

* Très + assez affecté(e)



WWW.CROP.CA

MONTREAL

「 de la vie aux idées

「 C R O P 」