

**MONTRÉAL**

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

**QUÉBEC**

3340, rue de La Pérade  
3<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1X 2L7  
T 418 687-8025

# SONDAGE SUR LA SATISFACTION ET LES PRÉOCCUPATIONS DE LA POPULATION EN TRANSPORT

RAPPORT FINAL

PRÉSENTÉ AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

<b>03</b>	/CONTEXTE, OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE ABRÉGÉE
<b>06</b>	/FAITS SAILLANTS
<b>10</b>	/CHAPITRE 1 : PROFIL DES RÉPONDANTS
<b>13</b>	/CHAPITRE 2 : UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER
<b>21</b>	/CHAPITRE 3 : ÉTAT DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER
<b>24</b>	/CHAPITRE 4 : SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER
<b>27</b>	/CHAPITRE 5 : ENTRETIEN ROUTIER
<b>31</b>	/CHAPITRE 6 : ENTRETIEN DES ROUTES L'HIVER
<b>35</b>	/CHAPITRE 7 : CONGESTION ROUTIÈRE
<b>41</b>	/CHAPITRE 8 : UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN
<b>45</b>	/CHAPITRE 9 : PRIORITÉS D'INTERVENTION
<b>50</b>	/CHAPITRE 10 : INFORMATION ET COMMUNICATION AVEC LE MINISTÈRE
<b>56</b>	/CONCLUSIONS

## ANNEXES

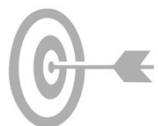
- /1.** MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE
- /2.** COMPARAISONS AVEC LES VAGUES DE SONDAGE PRÉCÉDENTES
- /3.** ANALYSE DIFFÉRENCIÉE SELON LES SEXES
- /4.** QUESTIONNAIRE

# CONTEXTE, OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE ABRÉGÉE



## CONTEXTE

Le ministère des Transports a mandaté SOM afin de réaliser une étude quantitative auprès de la population du Québec en vue de connaître ses attentes et son niveau de satisfaction en matière de transport.



## OBJECTIFS

- Mesurer les perceptions de la population face à divers éléments du réseau routier (état, sécurité, entretien, congestion) et du transport en commun.
- Connaître la perception de la population concernant les priorités d'intervention du Ministère.
- Connaître certaines habitudes des usagers des réseaux de transport québécois (types de routes utilisées, déplacement annuel, fréquence et principaux modes de transport utilisés).



## MÉTHODOLOGIE ABRÉGÉE\*

La collecte de ce sondage en ligne a été réalisée du 12 au 18 mars 2015 à partir d'un échantillon du panel Or de SOM. Au total, 1 202 répondants ont rempli le questionnaire, qui comportait plus de 80 variables et qui a été conçu avec l'étroite collaboration du Ministère. Les répondants étaient répartis dans les trois principales zones géographiques déterminées dans le plan d'échantillonnage (région de Montréal, Plaine du Saint-Laurent, régions périphériques), et une pondération a été réalisée pour s'assurer d'une bonne représentativité en fonction de l'âge, du sexe et de la région. La marge d'erreur maximale de ce sondage pour l'ensemble des répondants est de  $\pm 3,5\%$  (à un niveau de confiance de 95 %). Le taux de réponse obtenu est de 35,3 %, ce qui représente un taux comparable aux autres sondages en ligne menés par SOM auprès de la population québécoise à partir de son panel Or. Réaliser un tel sondage par téléphone aurait mené à un taux de réponse d'au plus 20 %.

\* La méthodologie détaillée et le questionnaire sont présentés en annexe.



## INTERPRÉTATION ET ANALYSE DES RÉSULTATS

La notion de *différence significative*, présente dans l'ensemble de ce rapport, indique si le résultat (pourcentage, moyenne) d'une modalité d'une variable est statistiquement différent (inférieur ou supérieur) de la moyenne de l'ensemble des autres modalités de cette même variable à un niveau de confiance de 95 %.



## DÉFINITION DES RÉGIONS À L'ÉTUDE EN TERMES DE RÉGIONS ADMINISTRATIVES

Pour l'ensemble du rapport:

Le sous-groupe « régions périphériques du Québec » regroupe les régions administratives 01, 02, 08, 09 et 11.

Le sous-groupe « région de Montréal » regroupe les régions administratives 06, 13, 14, 15 et 16.

Le sous-groupe « Plaine du Saint-Laurent » regroupe les régions administratives 03, 04, 05, 07, 12 et 17.

Les régions administratives sont présentées de manière détaillée à la page 12 et cartographiées à la page suivante.



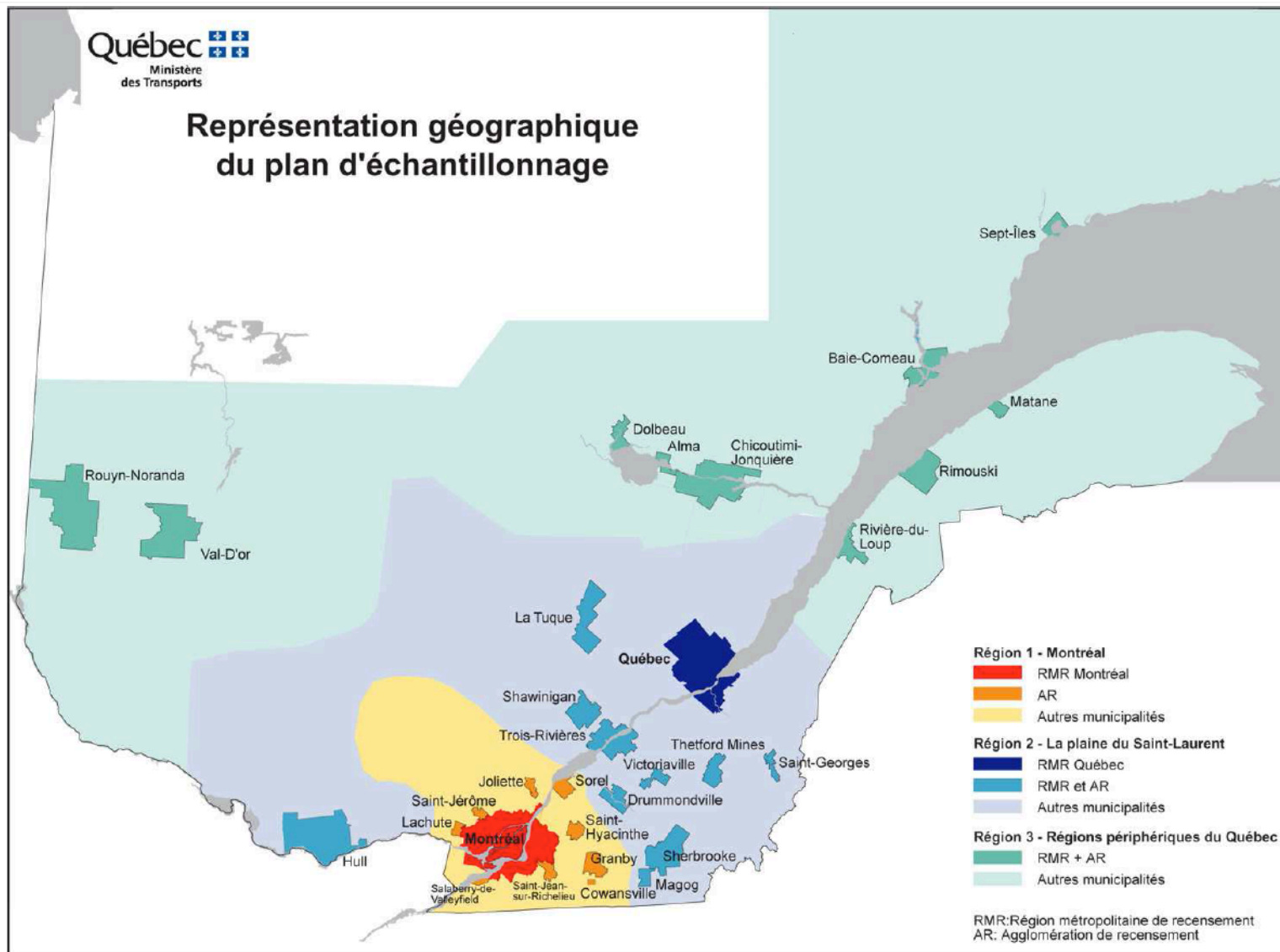
## MISE EN GARDE

Les résultats de ce sondage, mené pour la toute première fois en ligne, ne peuvent être directement comparés aux résultats des enquêtes précédentes (réalisées par téléphone depuis 2000) en raison de cet important changement méthodologique. Néanmoins, une annexe à la fin du présent rapport permet de voir l'évolution des résultats au fil des années pour l'ensemble des questions identiques ou très semblables dans leur formulation.

Aussi, le lecteur pourra constater en parcourant le profil des répondants présenté au premier chapitre que, malgré les efforts de pondération, le profil final des répondants n'est pas parfait et sous-représente certains segments de population. Entre autres, sont sous-représentées les personnes les moins scolarisées, les moins nanties et les locataires.

Cette sous-représentation peut causer de légers biais dans les résultats, particulièrement ceux qui concernent le transport en commun. Il est donc de mise d'interpréter ces résultats avec précaution en tenant compte des limites de la méthodologie utilisée.

# CARTE DE DÉCOUPAGE



# Faits saillants

A thick, solid red horizontal bar is positioned directly below the text 'Faits saillants', extending across the width of the text.

## FAITS SAILLANTS



### MODE DE TRANSPORT ET TYPE DE ROUTES UTILISÉS

Selon les répondants à cette étude, la distance moyenne parcourue annuellement par les titulaires de permis de conduire est d'environ 16 200 km.

Le véhicule personnel (sans passager), autant en été (mai à octobre, 75 %) qu'en hiver (novembre à avril, 74 %), demeure de très loin le principal mode de transport utilisé par les travailleurs pour se rendre à leur travail. Le transport en commun vient par la suite, mais très loin derrière à 16 % en hiver et 13 % en été.

C'est surtout dans les grandes régions urbaines, là où le réseau de transport en commun est le plus développé, que se concentrent ses utilisateurs. Dans la région de Montréal, un peu plus d'un **travailleur** sur cinq affirme utiliser le transport en commun l'hiver pour se rendre à son travail (22 %).

Près des deux tiers des **étudiants** utilisent quant à eux le transport en commun pour se rendre à leur lieu d'études, autant en hiver (63 %) qu'en été (62 %). Néanmoins, près du tiers d'entre eux utilisent leur véhicule personnel (sans passager) (27 % en été et 33 % en hiver), et le quart s'y rendent en marchant (27 % en été et 24 % en hiver). Comme pour les travailleurs, ce sont surtout les étudiants de la région de Montréal qui utilisent les services de transport en commun (75 % en hiver).

Quant aux **autres**, c'est-à-dire ceux qui ne sont ni en emploi ni aux études, leurs modes de transport s'apparentent beaucoup aux travailleurs, c'est-à-dire que la majorité utilisent principalement leur véhicule personnel (61 % en solo et 36 % avec passagers). Toutefois, ils sont proportionnellement beaucoup plus nombreux à utiliser la marche pour leurs déplacements les plus fréquents (32 %). Le transport en commun arrive ensuite avec 19 % d'utilisation.

En ce qui concerne **l'utilisation du réseau routier**, ce sont les rues des villes et des villages qui sont les plus fréquemment utilisées (98 %), suivies des autoroutes (94 %)\* et, dans une moindre mesure, des routes principales et régionales (83 %), ainsi que des routes locales ou rurales (62 %).

\*Les usagers du réseau routier pouvant utiliser plusieurs types de routes, le total de chaque type est sur 100 %.

### ÉTAT DE LA CHAUSSÉE DU RÉSEAU ROUTIER

Les Québécois sont partagés au sujet de l'état de la chaussée de l'ensemble des routes du Québec. Ainsi, 55 % des répondants disent être peu ou pas du tout satisfaits de l'état de la chaussée pour l'ensemble des routes du Québec, en excluant les rues des villes et des villages.

L'état de la chaussée des autoroutes est jugé beaucoup plus favorablement que celui des routes principales et régionales; environ les trois quarts (75 %) des répondants trouvent la chaussée des autoroutes en très bon ou plutôt bon état, alors que cette proportion est de 46 % pour les routes principales et régionales.

Malgré les progrès importants réalisés en matière de confort de roulement sur les chaussées entretenues par le Ministère, plus de la moitié de la population (55 %) a la perception que le réseau routier s'est détérioré depuis les cinq dernières années contre environ le tiers (35 %) qui dit qu'il est demeuré stable, et seulement 10 % des répondants disent qu'il s'est amélioré.

### SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

En ce qui a trait au niveau de sécurité des routes au Québec, 71 % des répondants se montrent très ou assez satisfaits et 29 % affirment qu'ils sont peu ou pas du tout satisfaits.

En ce qui concerne les répondants qui disent que les routes sont assez ou très sécuritaires, la perception est encore une fois plus positive pour les autoroutes (86 %) que pour les routes principales et régionales (69 %).

Depuis cinq ans, par ailleurs, on perçoit la sécurité routière comme relativement stable (54 %), alors qu'on retrouve autant de gens affirmant qu'elle s'est améliorée (23 %) qu'on en retrouve pour dire qu'elle s'est détériorée (23 %), et ce, malgré une amélioration marquée du bilan routier depuis les dernières années.

## FAITS SAILLANTS



### ENTRETIEN ROUTIER (TRAVAUX)

En excluant les rues des villes et des villages, la très grande majorité (79 %) des gens se disent satisfaits de la sécurité entourant les travaux routiers, contre 21 % d'insatisfaits. Il est intéressant de remarquer qu'on est plus satisfait de cet aspect que de la sécurité du réseau routier en général, ce qui en fait l'un des aspects les mieux évalués.

Au chapitre des travaux routiers, le bilan est plutôt positif dans la mesure où plus de trois fois plus de gens (45 % contre 12 %) considèrent que la sécurité entourant les travaux s'est améliorée depuis cinq ans, comparativement à ceux qui disent qu'elle s'est détériorée. Les autres (43 %) considèrent que la sécurité entourant les travaux routiers est demeurée stable pendant cette période.

Au cours des cinq dernières années, près de la moitié (45 %) des gens affirment que les mesures pour limiter les impacts des travaux routiers sur la circulation sont demeurées stables, alors que 26 % ont perçu une amélioration et 29 % ont perçu une détérioration à ce sujet.

### ENTRETIEN DES ROUTES L'HIVER

La très grande majorité (81 %) des gens disent que les autoroutes sont très ou plutôt bien entretenues, alors que cette proportion est de 71 % pour les routes principales et régionales.

Par rapport à l'ensemble des dimensions évaluées, l'entretien des routes l'hiver est donc une des dimensions les mieux évaluées.

De manière générale, près des trois quarts (73 %) des gens se disent très ou assez satisfaits de l'entretien des routes l'hiver, en excluant les rues des villes et des villages, un résultat semblable aux vagues de sondage précédentes. Il ne reste donc que le quart des citoyens pour se dire insatisfait de cet aspect de la gestion de nos routes.

Au cours des cinq dernières années, à ce chapitre, on considère la situation plutôt stable; en effet, pratiquement les trois quarts (72 %) des personnes interrogées disent que l'entretien des routes l'hiver est demeuré stable, alors que 15 % affirment qu'il s'est détérioré et 13 % considèrent qu'il s'est amélioré.

### CONGESTION ROUTIÈRE

Moins de la moitié (45 %) des travailleurs et étudiants trouvent que les routes sont congestionnées.

En considérant qu'il y a congestion à l'heure de pointe dans toutes les grandes villes, près des deux tiers (64 %) des travailleurs et étudiants jugent très (20 %) ou assez (44 %) acceptable le niveau de congestion rencontré à l'heure de pointe, alors qu'un peu plus du tiers (36 %) disent qu'il est peu ou pas acceptable.

Malgré tout, au cours des cinq dernières années, on observe que près des deux tiers (64 %) des travailleurs et étudiants affirment que la congestion routière a augmenté, comparativement à 33 % qui affirment qu'elle est demeurée stable et à seulement 3 % qui disent qu'elle a diminué.

### UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN\*

Le quart (25 %) des personnes sondées affirment utiliser régulièrement ou à l'occasion au moins un des différents modes de transport en commun présents au Québec. Cette proportion s'élève à 33 % pour la grande région de Montréal et jusqu'à 55 % pour les personnes résidant sur l'île de Montréal. Dans l'ensemble du Québec, moins d'une personne sur cinq (18 %) utilise régulièrement ou à l'occasion l'autobus. Dans la région de Montréal, cette proportion monte à 23 %, alors que 27 % des Montréalais affirment aussi utiliser régulièrement ou occasionnellement le métro. Les 18-24 ans sont proportionnellement plus nombreux à utiliser régulièrement ou occasionnellement le métro (79 %) et l'autobus (55 %).

La qualité générale du transport en commun est évaluée à 5,9 sur 10 par les utilisateurs réguliers. Plus de 50 % des usagers réguliers se montrent satisfaits (note de 7 ou plus) d'au moins quatre des neuf aspects évalués concernant la qualité des services de transport en commun : l'information aux usagers (60 %), la rapidité du service (58 %), la fréquence des passages (52 %) et le nombre de places assises (51 %). Les cinq autres aspects ont reçu des notes inférieures à 7 sur 10 par plus de la moitié des utilisateurs : les horaires des services les fins de semaine (56 %) et en soirée (60 %), le confort des aires d'attente (65 %), le prix des titres de transport (74 %) et la disponibilité des stationnements incitatifs (81 %).

Depuis les cinq dernières années, un usager du transport en commun sur trois (32 %) voit une amélioration de la qualité du service de transport en commun. Les résidents de la plaine du Saint-Laurent sont proportionnellement plus nombreux à avoir perçu une amélioration à ce chapitre (52 %).

\*Note : Les résultats pour ce chapitre sont probablement les plus affectés par l'utilisation d'un panel Web plutôt qu'un sondage téléphone, car les personnes les moins scolarisées et les plus démunies de la société sont moins bien représentées par de tels panels.



## FAITS SAILLANTS



### PRIORITÉS D'INTERVENTION

Tout comme dans les deux dernières vagues de sondage, c'est la **réparation des routes, ponts et viaducs** qui, selon les répondants, devrait être la priorité du gouvernement, cet aspect ayant reçu la note moyenne la plus élevée de l'ensemble des aspects énoncés (9,1 sur 10). Par ailleurs, plusieurs chantiers majeurs dans la région métropolitaine ainsi que la couverture médiatique régulière sur l'état de certains viaducs ont certainement contribué à rendre cet aspect prioritaire pour plusieurs.

Aussi, en raison des nombreux chantiers qui sont et seront nécessaires pour réparer les routes, ponts et viaducs, on peut s'attendre à plusieurs entraves à la circulation sur le réseau routier. Il n'est pas étonnant, alors, de constater que la **réduction de la congestion** est le deuxième aspect qui se démarque en importance avec une note globale de 8,5 sur 10, cet enjeu ayant gagné en importance depuis les deux dernières vagues de sondage, ayant cette année devancé la **réduction de la pollution et des gaz à effet de serre** (8,2 sur 10).

En fait, la **réduction de la pollution et des gaz à effet de serre**, le **développement de modes de transport à haute capacité** (métro, tramway, train de banlieue et système rapide par bus), l'amélioration de la **sécurité routière**, l'amélioration du **transport en commun** et l'**information en temps réel sur les conditions routières et les travaux routiers** obtiennent des niveaux d'importance semblables (entre 8,0 et 8,3 sur 10). Pouvant certes jouer un rôle en matière de réduction de la congestion routière, le développement de modes de transport à haute capacité dans certains axes majeurs (métro, tramway, train de banlieue, système rapide par bus) et l'amélioration du transport en commun en général figurent parmi les principales priorités de la population. Particulièrement dans la région de Montréal, l'**amélioration du transport en commun** (8,5) et le **développement de modes de transport à haute capacité** (8,4) sont davantage considérés comme étant importants pour les gens.

On observe que les enjeux de troisième niveau (entre 7,0 et 8,0 sur 10) sont pour la plupart liés au **transport collectif** (transport en commun, autocar, transport collectif en milieu rural) et à des **mesures écologiques** (voies cyclables, voitures électriques, électrification du transport en commun). Néanmoins, parmi les mesures pouvant améliorer l'efficacité et l'accessibilité du transport en commun, l'amélioration de l'accessibilité aux **personnes à mobilité réduite** (8<sup>e</sup> rang avec 7,9 sur 10) et la mise en place de **stationnements incitatifs** (9<sup>e</sup> rang avec 7,8 sur 10) devançant l'amélioration des services de **transport collectif en milieu rural** (14<sup>e</sup> rang avec 7,5 sur 10), la mise en place de **voies réservées aux autobus** (15<sup>e</sup> rang avec 7,4 sur 10) ou encore l'amélioration des **transports interurbains par autocar** entre les régions et les grands centres urbains (16<sup>e</sup> rang avec 7,4 sur 10).

Enfin, malgré le fait que la **réduction de la pollution et des gaz à effet de serre** soit la 3<sup>e</sup> priorité de la population, l'**électrification des transports** figure beaucoup plus loin dans la liste des priorités, qu'il s'agisse de développement de la **voiture électrique** (12<sup>e</sup> rang avec 7,5 sur 10) ou d'**électrification des transports en commun** (17<sup>e</sup> rang avec 7,1 sur 10).

Tout comme dans les vagues précédentes, la construction de **nouvelles routes** (6,9) et l'amélioration des **haltes routières** (6,8) apparaissent moins prioritaires aux yeux des répondants.

### INFORMATION ET COMMUNICATION AVEC LE MINISTÈRE

Plus du quart (26 %) des répondants affirment avoir contacté le ministère des Transports ou le Québec 511 au cours de la dernière année pour obtenir de l'information. Les informations demandées concernaient principalement les conditions routières ou les travaux (90 %) et, dans une moindre mesure, l'état du réseau routier (46 %).

Seulement 5 % des gens ont contacté le MTQ ou le service Québec 511 pour signaler un incident ou effectuer une demande d'intervention sur le réseau routier; cette proportion est négligeable pour les gens qui ont déposé une plainte ou un commentaire (1 %). Les principaux moyens utilisés pour communiquer avec le MTQ sont le site Internet de Québec 511 (59 %), le service téléphonique de Québec 511 (39 %) et le site Web du MTQ (18 %).

La très grande majorité (91 %) des personnes ayant contacté le MTQ ou le service Québec 511 se disent satisfaites de l'information obtenue ou du traitement de leur demande.

# Chapitre 1

PROFIL DES RÉPONDANTS

# PROFIL DES RÉPONDANTS



		Données non pondérées	Données pondérées	Données populationnelles*
<b>QSE12</b>	<b>Sexe (n=1202)</b>	%	%	%
	■ Homme	49	49	49
	■ Femme	51	51	51
<b>QAGE</b>	<b>Âge (n=1202)</b>			
	■ 18 à 24 ans	5	7	11
	■ 25 à 34 ans	14	20	16
	■ 35 à 44 ans	18	16	16
	■ 45 à 54 ans	20	20	20
	■ 55 à 64 ans	28	17	17
	■ 65 ans ou plus	17	20	19
<b>QSE11</b>	<b>Langue maternelle (n=1202)</b>			
	■ Français	89	81	78
	■ Autre	11	19	22
<b>QSE5</b>	<b>Scolarité (n=1174)</b>			
	■ Aucun/secondaire/DEP	33	34	57
	■ Collégial	24	25	18
	■ Universitaire	43	41	25
<b>QA4</b>	<b>Occupation actuelle (n=1188)</b>			
	■ Travaille	60	60	N.D.
	■ Étudiant	4	6	N.D.
	■ À la maison	5	6	N.D.
	■ Retraité	30	26	N.D.
	■ Autre situation	1	2	N.D.
<b>QSTR</b>	<b>Région (n=1202)</b>			
	■ Région de Montréal	38	60	60
	■ Plaine du Saint-Laurent	37	29	29
	■ Régions périphériques du Québec	25	11	11

		Données non pondérées	Données pondérées	Données populationnelles*
<b>QS5</b>	<b>Revenu familial brut annuel (n=1202)</b>	%	%	%
	■ Moins de 15 000 \$	4	4	7
	■ Entre 15 000 \$ et 24 999 \$	5	5	9
	■ Entre 25 000 \$ et 34 999 \$	6	7	10
	■ Entre 35 000 \$ et 54 999 \$	19	18	17
	■ Entre 55 000 \$ et 74 999 \$	17	16	15
	■ Entre 75 000 \$ et 99 999 \$	14	14	11
	■ 100 000 \$ ou plus	22	22	15
	■ NSP/NRP	13	14	16
<b>QSE6</b>	<b>Nombre de personnes au total dans le ménage (n=1189)</b>			
	■ Une	17	18	17
	■ Deux	41	37	32
	■ Trois	19	20	19
	■ Quatre	15	17	19
	■ Cinq ou plus	8	8	13
<b>QSE8</b>	<b>Présence d'enfants de moins de 18 ans (n=1202)</b>			<b>Moins de 15 ans</b>
	■ Oui	29	30	28
	■ Non	71	70	72
<b>QK4</b>	<b>Nombre de véhicules routiers dans le ménage (n=1201)</b>			
	■ Aucun	5	7	N.D.
	■ Un	36	37	N.D.
	■ Deux	42	40	N.D.
	■ Trois	12	11	N.D.
	■ Quatre ou plus	5	5	N.D.
<b>QSE13</b>	<b>Logement (n=1185)</b>			
	■ Propriétaire	78	73	67
	■ Locataire	22	27	33

\*Source : 20 omnibus téléphoniques réalisés par SOM en 2014. Ces omnibus sont pondérés aux populations de 3 strates régionales (RMR Montréal, RMR Québec, ailleurs au Québec), selon le sexe, le groupe d'âge, la langue maternelle, la scolarité et la proportion de gens vivant seuls, à partir des données de recensement.

## PROFIL DES RÉPONDANTS



Base : tous les répondants (n : 1202)	Données non pondérées	Données pondérées	Données populationnelles*
<b>Strate</b>	%	%	%
■ Montréal (régions 06, 13 et 16)	27	46	47
■ Autres Montréal (régions 14 et 15)	11	14	13
■ Québec (région 03)	14	9	9
■ Autres Plaine du Saint-Laurent (régions 04, 05, 07, 12 et 17)	23	21	20
■ Régions périphériques (régions 01, 02, 08, 09 et 11)	25	11	11
<b>Grande région de Montréal (n : 723)</b>			
■ Île de Montréal (région 06)	11	22	24
■ Couronne nord (régions 13, 14 et 15)	12	18	18
■ Couronne sud (région 16)	15	20	18

Les résultats ont été pondérés de la façon suivante : selon la distribution conjointe d'âge (18-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans, 65 ans ou plus) et de sexe de cinq grandes régions (RMR Montréal, autres Montréal, RMR Québec, autres Plaine du St-Laurent, régions périphériques) de la population générale québécoise, et non de la population internautes.

Malgré cette pondération appliquée aux panélistes internautes qui ont répondu au sondage, il demeure quelques variables dont les distributions diffèrent de celles d'un sondage téléphonique habituel et qui peuvent amener certains biais dans les résultats. On parle ici du niveau de scolarité, du revenu familial et du statut de propriété de la résidence (les répondants au sondage actuel, après pondération, demeurent plus scolarisés, plus aisés et davantage propriétaires que ceux des sondages téléphoniques habituellement pondérés à partir des données de recensement).

Base : tous les répondants (n : 1202)	Données non pondérées	Données pondérées	Données populationnelles*
<b>Région administrative</b>	%	%	%
■ 01-Bas-Saint-Laurent	8	3	3
■ 02-Saguenay-Lac-Saint-Jean	8	3	4
■ 03-Québec	15	9	9
■ 04-Mauricie	3	3	3
■ 05-Estrie	6	6	4
■ 06-Montréal	11	22	24
■ 07-Outaouais	5	5	5
■ 08-Abitibi-Témiscamingue	5	2	2
■ 09-Côte-Nord	2	1	1
■ 11-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	3	1	1
■ 12-Chaudière-Appalaches	6	4	5
■ 13-Laval	2	4	5
■ 14-Lanaudière	5	7	6
■ 15-Laurentides	5	7	7
■ 16-Montérégie	15	20	18
■ 17-Centre-du-Québec	3	3	3

\*Source : Statistique Canada, recensement 2011

# Chapitre 2

## UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER

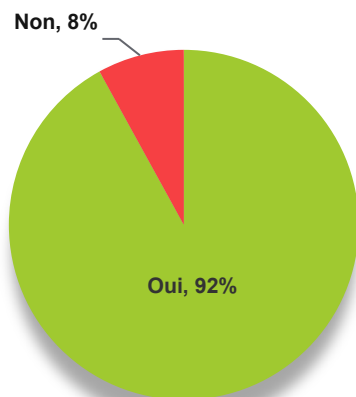
- Détention d'un permis de conduire valide au Québec
- Kilométrage parcouru annuellement
- Fréquence d'utilisation du réseau routier
- Modes de transport utilisés pour se rendre au travail
- Modes de transport utilisés pour se rendre aux études
- Modes de transport utilisés pour les déplacements les plus fréquents

## DÉTENTION D'UN PERMIS DE CONDUIRE



### QA1. Êtes-vous titulaire d'un permis de conduire valide au Québec?

Base : tous, n : 1202



### LA GRANDE MAJORITÉ DES RÉPONDANTS SONT TITULAIRES D'UN PERMIS

En fait, 92 % des répondants sont titulaires d'un permis de conduire valide au Québec. Les personnes proportionnellement plus nombreuses à être titulaire d'un permis de conduire sont :

- Les résidents des régions périphériques\* du Québec (96 %);
- Les résidents des couronnes nord et sud de Montréal (95 %);
- Les travailleurs (97 %);
- Les gens résidant à plus de 30 km de leur lieu de travail/étude (100 %);
- Les gens ayant un revenu familial annuel entre 55 000 \$ et 74 999 \$ (98 % et 100 000 \$ ou plus (98 %);
- Les 45-54 ans (98 %);
- Les universitaires (94 %).

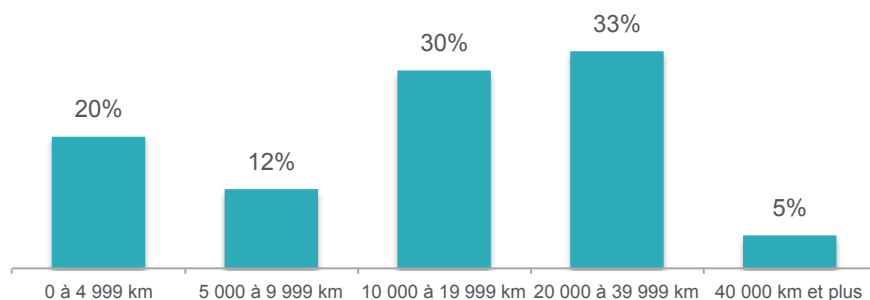
*\*Note : Pour l'ensemble du rapport, le sous-groupe « régions périphériques du Québec » regroupe les régions administratives 01, 02, 08, 09 et 11. Le sous-groupe « région de Montréal » regroupe les régions administratives 06, 13, 14, 15 et 16. Le sous-groupe « Plaine du Saint-Laurent » regroupe les régions administratives 03, 04, 05, 07, 12 et 17. Les régions administratives sont présentées de manière détaillée à la page 12 de ce présent rapport.*

# KILOMÉTRAGE PARCOURU ANNUELLEMENT



## QA2a. En tant que conducteur, environ quelle distance parcourez-vous annuellement sur la route?

Base : titulaires de permis de conduire, excluant la non-réponse, n : 1069



## PLUS DE 16 200 KM PARCOURUS EN MOYENNE PAR ANNÉE

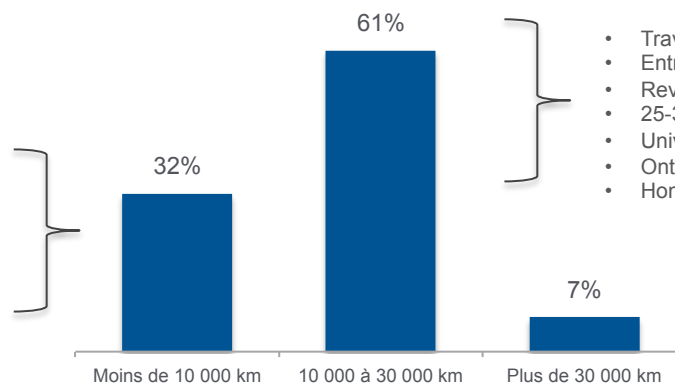
En moyenne, les répondants à ce sondage parcourent annuellement sur la route une distance de plus de 16 200 km.

Au total, plus ou moins un tiers d'entre eux conduit moins de 10 000 km par an (32 %), de 10 000 à 19 999 km (30 %) ou de 20 000 à 39 999 km (33 %), pendant que seulement 5 % conduisent plus de 40 000 km par an. Si on regarde ces résultats autrement, on constate aussi que 93 % des répondants conduisent 30 000 km ou moins par année.

Les conducteurs parcourant de plus grandes distances annuellement sont plus susceptibles d'être :

- Des résidents de la plaine du Saint-Laurent (17 894 km);
- Des résidents de la couronne sud de Montréal (17 337 km);
- Des travailleurs (18 690 km);
- Des personnes ayant contacté le MTQ ou Québec 511 Info pour obtenir de l'information (18 627 km);
- Des gens résidant à plus de 30 km de leur lieu de travail/étude (26 937 km);
- Des gens ayant des enfants de moins de 18 ans (18 745 km);
- Des hommes (19 097 km);
- Des 25-34 ans (20 199 km) et des 35-44 ans (19 992 km).

- Région de Montréal (37 %);
- Île de Montréal (47 %);
- 65 ans ou plus (53 %);
- Moins de 5 km pour se rendre au travail/à l'école (45 %);
- Revenu familial inférieur à 35 000 \$ (48 %);
- N'ont pas d'enfants de moins de 18 ans (38 %);
- Femmes (41 %).



- Travailleurs (69 %);
- Entre 11 et 30 km pour se rendre au travail/à l'école (76 %);
- Revenu familial supérieur à 100 000 \$ (74 %);
- 25-34 ans (72 %);
- Universitaires (68 %);
- Ont des enfants de moins de 18 ans (74 %);
- Hommes (67 %).

# FRÉQUENCE D'UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER



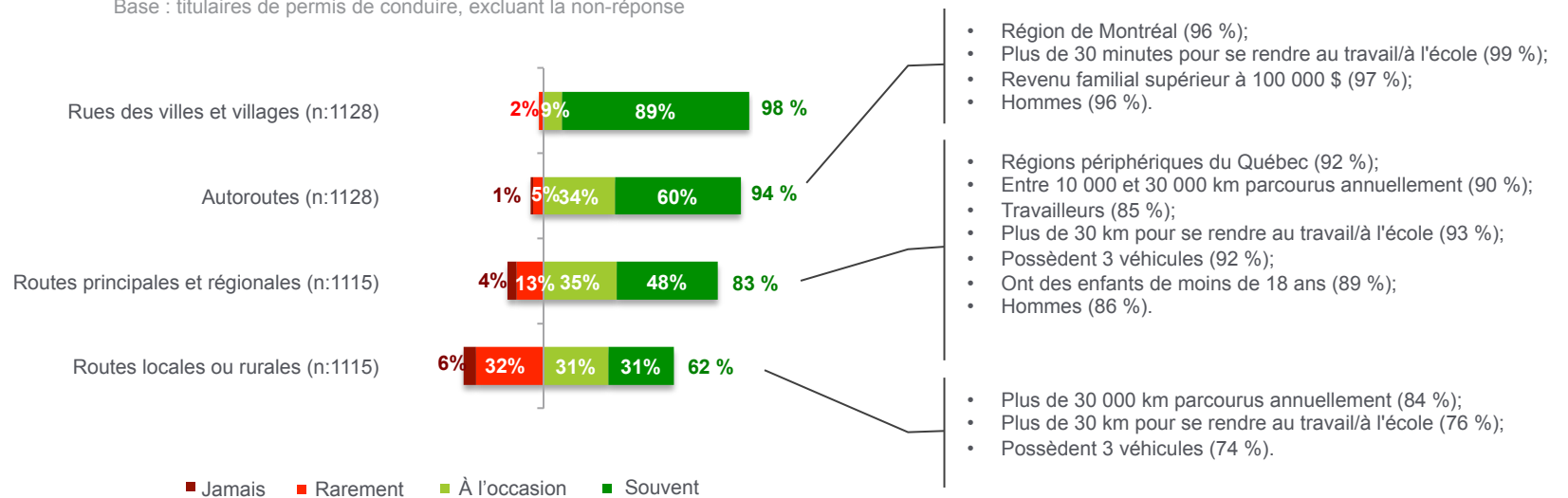
## LES RUES DES VILLES ET DES VILLAGES ET LES AUTOROUTES LES PLUS FRÉQUENTÉES

La quasi-totalité des conducteurs sondés affirment utiliser souvent ou à l'occasion les rues des villes ou des villages (98 %) ainsi que les autoroutes (94 %). Sans grande surprise, on remarque que les autoroutes et autres routes régionales sont davantage utilisées par les gens qui doivent parcourir plus de 30 km de leur lieu de travail/études.

Il n'y a pas de différences significatives entre les différents sous-groupes en ce qui concerne l'utilisation des rues des villes et des villages, puisque pratiquement tous les répondants les utilisent sur une base régulière.

### QA3a-d. Veuillez indiquer la fréquence à laquelle vous utilisez...<sup>1</sup>

Base : titulaires de permis de conduire, excluant la non-réponse



Note : Ces résultats doivent être interprétés avec précaution en considérant le fait que la distinction des types de route n'est pas toujours évidente pour les usagers du réseau routier.

\* Les usagers du réseau routier pouvant utiliser plusieurs types de route à la fois, le total de chaque type de route est sur 100 %.

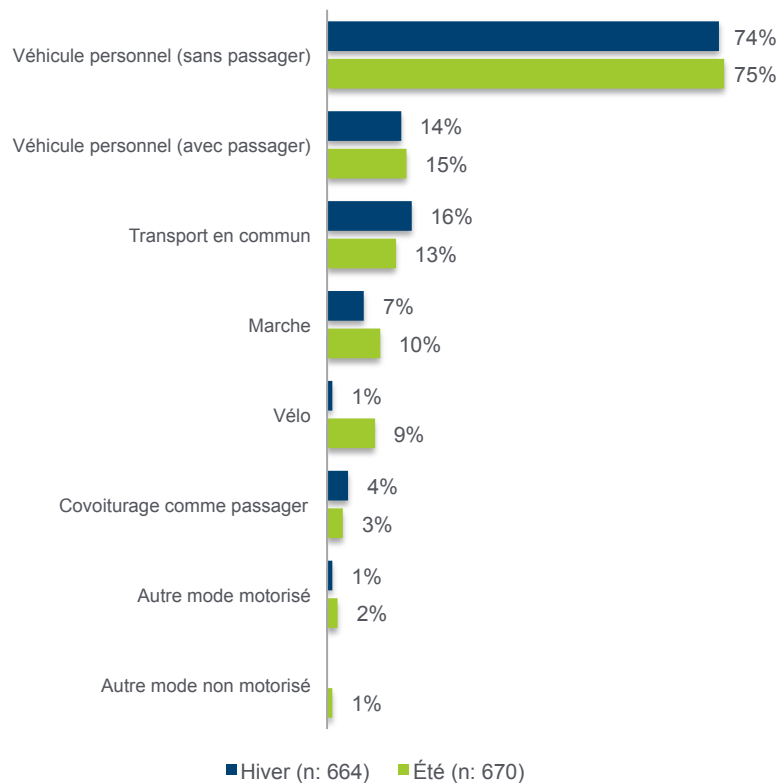


# MODES DE TRANSPORT UTILISÉS POUR SE RENDRE AU TRAVAIL



## QA5a&b. Quel est ou quels sont les modes de transport que vous utilisez habituellement pour vous rendre au travail en été (mai à octobre)/en hiver (novembre à avril)?

Base : travailleurs, excluant la non-réponse\*



## LE VÉHICULE PERSONNEL LOIN DEVANT

Une très grande proportion des travailleurs sondés utilisent habituellement leur véhicule personnel pour se rendre à leur travail, autant en hiver qu'en été; ils sont habituellement seuls dans leur véhicule (75 %) et parfois avec passager (15 %).

On remarque relativement peu de différences entre les modes de transport utilisés en été et en hiver, mis à part la très faible utilisation du vélo en hiver (1 %), qui passe à 9 % en été. L'utilisation du transport en commun augmente légèrement en hiver.

Autant en hiver qu'en été, on observe une plus grande utilisation du transport en commun dans la région de Montréal (18 % en été et 22 % en hiver) par rapport à l'ensemble du Québec (13 % en été et 16 % en hiver), alors que les gens de la plaine du Saint-Laurent utilisent davantage le véhicule personnel sans passager (83 % en été et 81 % en hiver). On n'observe aucune différence significative entre les régions pour ce qui est de l'utilisation du vélo et de la marche, et ce, autant en hiver qu'en été.

Sans grande surprise, les travailleurs n'étant pas titulaires de permis de conduire sont proportionnellement beaucoup plus nombreux à utiliser le transport en commun (69 % en été et 65 % en hiver).

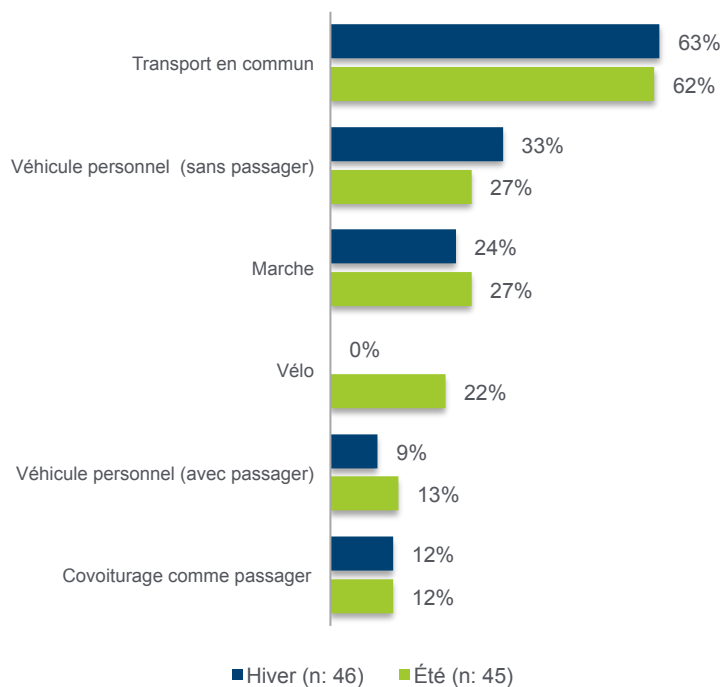
\* Les répondants pouvant répondre plusieurs choix, le total dépasse 100 %.

# MODES DE TRANSPORT UTILISÉS POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE



**QA5c&d. Quel est ou quels sont les modes de transport que vous utilisez habituellement pour vous rendre à votre lieu d'étude en été (mai à octobre)/en hiver (novembre à avril)?**

Base : étudiants, excluant la non-réponse\*



## LA MAJORITÉ OPTÉ POUR LE TRANSPORT EN COMMUN

Près des deux tiers des étudiants sondés utilisent habituellement le transport en commun pour se rendre à leur lieu d'étude, autant en été (62 %) qu'en hiver (63 %). On remarque une utilisation légèrement plus grande du véhicule personnel sans passager lors de la saison hivernale (33 %) qu'en été (27 %), et l'inverse avec passager (9 % en hiver et 13 % en été), pendant que l'utilisation du covoiturage comme passager demeure stable à 12 % toute l'année.

On remarque très peu de différences significatives entre les différents sous-groupes, sinon que les étudiants de la région de Montréal sont proportionnellement plus nombreux à utiliser le transport en commun en hiver (75 %).

Il faut cependant interpréter avec prudence ces résultats, en raison de la faible taille de l'échantillon (moins de 50 personnes).

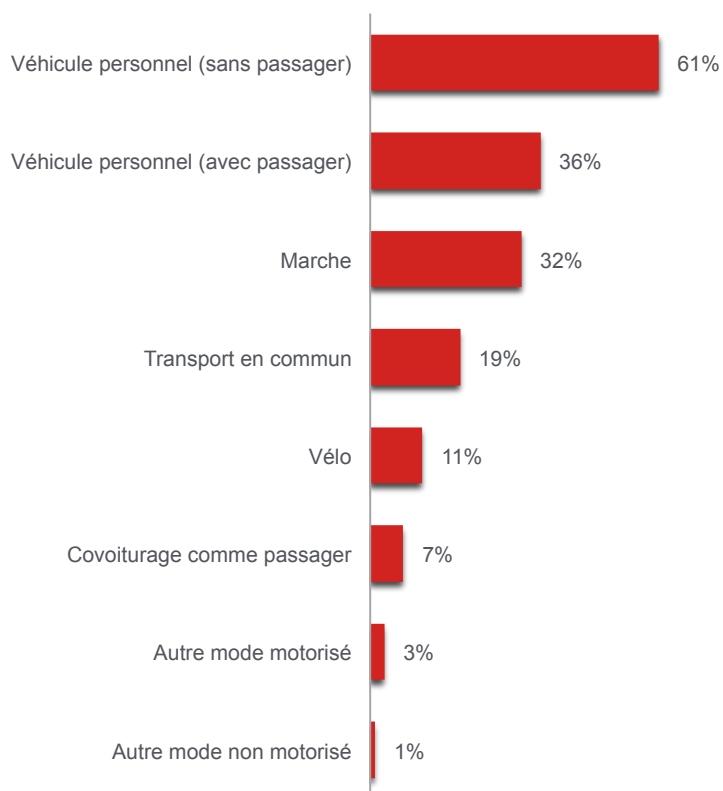
\* Les répondants pouvant répondre plusieurs choix, le total dépasse 100 %.

## MODES DE TRANSPORT UTILISÉS POUR LES DÉPLACEMENTS LES PLUS FRÉQUENTS (EXCLUANT TRAVAILLEURS ET ÉTUDIANTS)



### QA6a. Quel est ou quels sont les modes de transport que vous utilisez habituellement pour vos déplacements les plus fréquents?

Base : non-travailleurs, non-étudiants, excluant la non-réponse\*, n : 439



### LE VÉHICULE PERSONNEL ET LA MARCHÉ COMME PRINCIPAUX MODES DE TRANSPORT

Les personnes sondées n'étant ni des travailleurs ni des étudiants (ex. : retraités, à la maison) utilisent principalement leur véhicule personnel sans passager (61 %) pour leurs déplacements les plus fréquents, le véhicule personnel avec passager (36 %), la marche (32 %) ainsi que le transport en commun (19 %). Ils se distinguent des travailleurs et des étudiants, notamment pour leur plus grande utilisation d'un véhicule personnel avec passager; ils sont aussi légèrement plus nombreux que les étudiants à marcher pour leurs déplacements fréquents.

Parmi eux, les 18-34 ans sont proportionnellement plus nombreux à utiliser le transport en commun pour leurs déplacements (52 %), alors que les 55 ans ou plus utilisent davantage leur véhicule personnel sans passager (66 %). Il n'y a pas d'autres différences significatives entre ces deux groupes d'âge pour les autres moyens de transport.

On observe également que les hommes sont en proportion plus nombreuse à prendre leur vélo pour se déplacer (17 % contre 6 % pour les femmes).

\* Les répondants pouvant répondre plusieurs choix, le total dépasse 100 %.

# MODES DE TRANSPORT UTILISÉS PAR LES TRAVAILLEURS ET LES ÉTUDIANTS (ÉTÉ & HIVER) - RÉCAPITULATIF

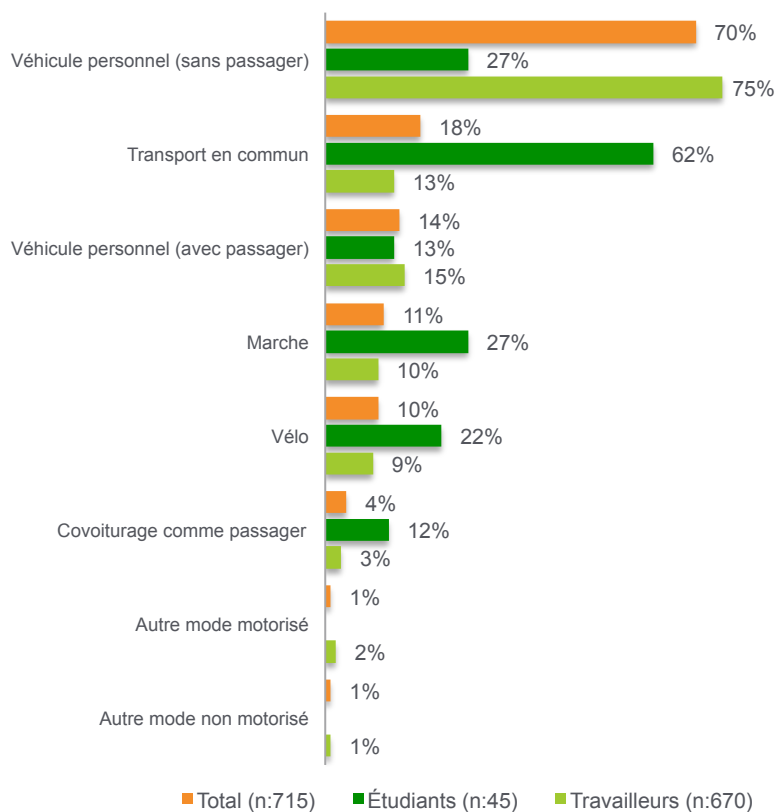


On remarque que les travailleurs et les étudiants ont un profil très différent quant à l'utilisation des modes de transport. Alors qu'environ les trois quarts des travailleurs sondés utilisent leur véhicule personnel (sans passager) autant en hiver qu'en été pour se rendre au travail, près des deux tiers des étudiants sondés utilisent quant à eux le transport en commun pour aller à l'école à longueur d'année. On constate également que les étudiants sont proportionnellement plus nombreux que les travailleurs à utiliser leur vélo (en été) et à marcher pour leurs déplacements.

Quant aux gens n'étant ni travailleurs ni étudiants (voir page précédente), leur profil s'apparente davantage à celui des travailleurs pour ce qui est de leur utilisation du véhicule personnel sans passager (61 %); ils sont aussi légèrement plus nombreux que les étudiants à marcher pour leurs déplacements les plus fréquents (32 %).

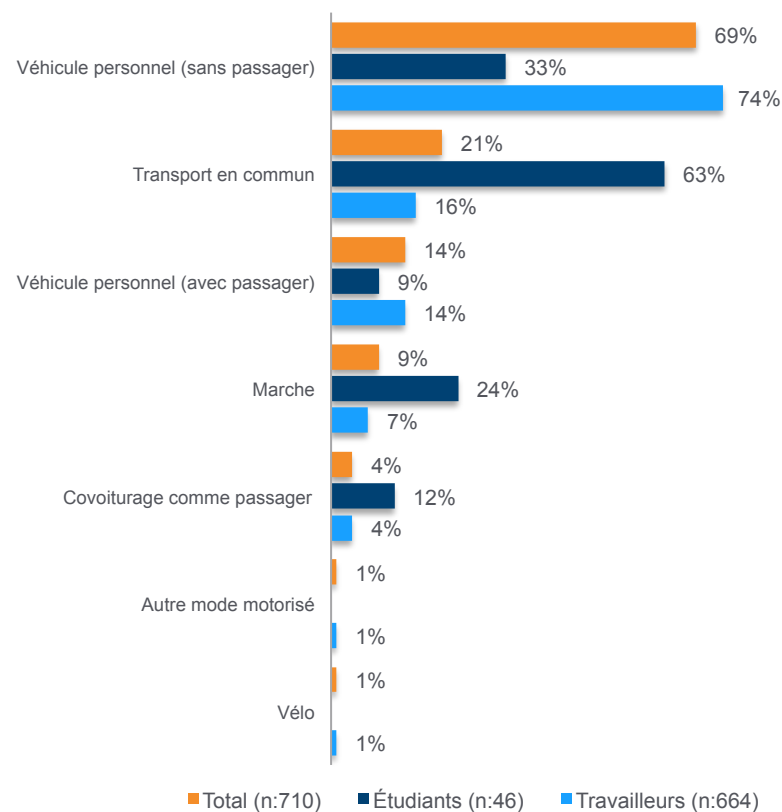
## Modes de transport utilisés en été

Base : travailleurs et étudiants, excluant la non-réponse\*



## Modes de transport utilisés en hiver

Base : travailleurs et étudiants, excluant la non-réponse



\* Les répondants pouvant répondre plusieurs choix, le total dépasse 100 %.

# Chapitre 3

## ÉTAT DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER

- Perceptions à l'égard de l'état des chaussées du réseau routier
- Satisfaction à l'égard de l'état de la chaussée des routes

# PERCEPTIONS À L'ÉGARD DE L'ÉTAT DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER

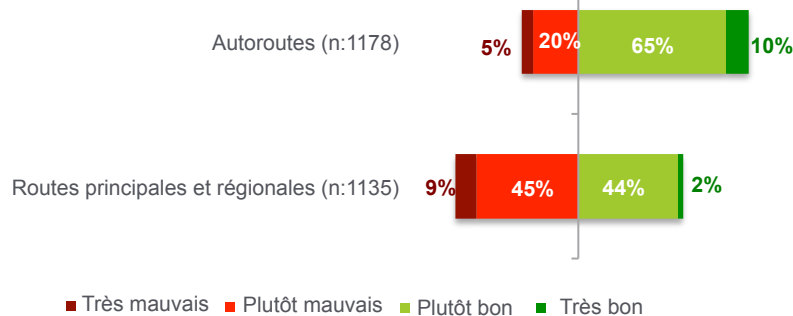


## LES AUTOROUTES JUGÉES EN MEILLEUR ÉTAT QUE LES ROUTES PRINCIPALES ET RÉGIONALES

Les trois quarts (75 %) des répondants trouvent la chaussée des autoroutes en bon état. Cette proportion est de 46 % pour les routes principales et régionales. Les personnes âgées de 55 ans ou plus sont proportionnellement plus nombreuses à avoir une meilleure opinion de l'état des autoroutes (81 %) et des routes principales et régionales (53 %). Notons que ce groupe d'âge est proportionnellement plus nombreux à parcourir moins de 5000 km annuellement sur la route (32 %).

### QB2a&b. Selon votre impression, comment qualifieriez-vous l'état de la chaussée sur...

Base : tous, excluant la non-réponse



### Différences significativement supérieures (très + plutôt bon)

75 %

- Régions périphériques (85 %);
- 55 ans ou plus (81 %).

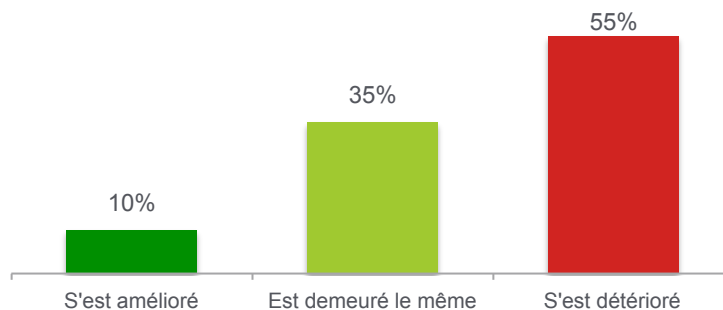
46 %

- Couronne sud de Montréal (53 %);
- 55 ans ou plus (53 %).

■ Très mauvais ■ Plutôt mauvais ■ Plutôt bon ■ Très bon

### QB1. Dans les cinq dernières années, avez-vous l'impression que l'état de la chaussée du réseau routier, excluant les rues des villes et villages...

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1191



## LES QUÉBÉCOIS SONT PARTAGÉS AU SUJET DE L'ÉTAT DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER

Les investissements majeurs des dernières années ont permis d'améliorer le confort de roulement sur le réseau routier sous la responsabilité du MTQ de 17,8 points de pourcentage depuis 10 ans, pour atteindre 79,9 % de routes en bon état, soit le meilleur résultat observé depuis 1999\*.

Malgré tout, 55 % des gens sondés affirment que l'état de la chaussée du réseau routier s'est détérioré. Les personnes n'ayant pas contacté dernièrement le MTQ ou Québec 511 Info pour obtenir de l'information sont proportionnellement plus nombreuses à avoir une perception négative (57 %) de l'état de la chaussée du réseau routier. Les femmes sont également plus critiques à cet égard (59 % contre 50 % pour les hommes).

On n'observe aucune différence significative concernant ces perceptions entre les personnes parcourant de grandes distances annuellement et celles qui conduisent moins. Également, il n'y a aucune différence significative de perception à ce sujet lorsque l'on ne considère que les répondants parcourant annuellement 5000 km ou moins.

\* Source : Bilan de l'État des chaussées du réseau routier supérieur québécois 2014, MTQ.

# SATISFACTION À L'ÉGARD DE L'ÉTAT DE LA CHAUSSÉE DES ROUTES

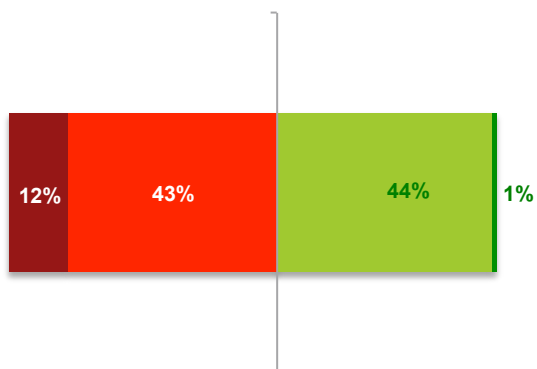


## PRÈS DE LA MOITIÉ DES GENS SATISFAITS

En fait, 45 % des gens sondés se disent très ou assez satisfaits de l'état de la chaussée des routes du Québec. On observe un plus grand taux de satisfaction chez les 55 ans ou plus et les personnes vivant dans les régions périphériques du Québec, contrairement aux gens de la région de Montréal, qui sont proportionnellement un peu plus nombreux à se dire insatisfaits (59 % contre 55 % dans l'ensemble du Québec) de l'état des routes.

### QB3. De façon générale, à quel point êtes-vous satisfait de l'état de la chaussée des routes du Québec, en excluant les rues des villes et villages?

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1185



■ Pas du tout satisfait ■ Peu satisfait ■ Assez satisfait ■ Très satisfait

#### Différences significativement supérieures « Très ou assez satisfait »

- Régions périphériques du Québec (54 %);
- 55 ans ou plus (55 %).

45 %

#### Différences significativement supérieures « Peu ou pas du tout satisfait »

- Région de Montréal (59 %);
- 18 à 34 ans (62 %).

# Chapitre 4

## SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

- Perceptions à l'égard de la sécurité routière
- Satisfaction du niveau de sécurité sur les routes

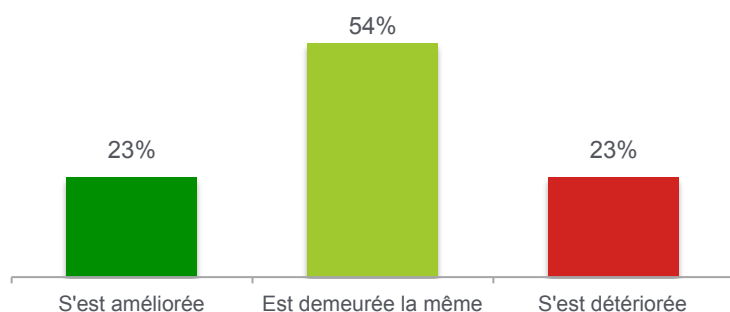


# PERCEPTIONS À L'ÉGARD DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



## QC1. Dans les cinq dernières années, avez-vous l'impression que la sécurité routière en général...

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1191



## PLUS DE LA MOITIÉ DES GENS PERÇOIVENT UN STATU QUO

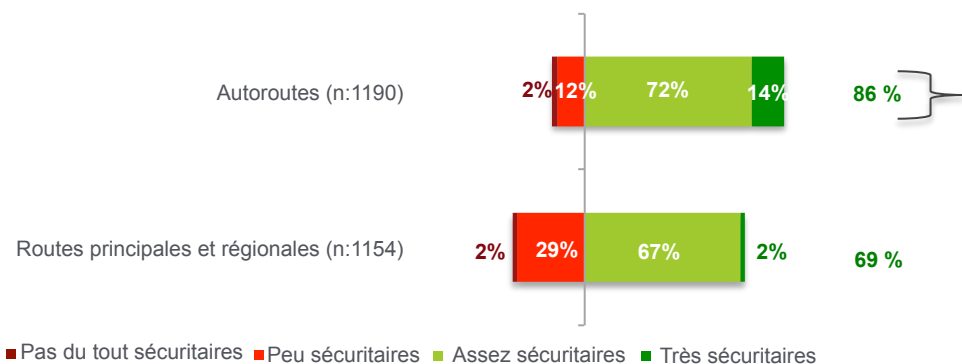
En fait, 54 % des gens sondés affirment que la sécurité routière est demeurée la même au cours des cinq dernières années. Ces résultats ne reflètent toutefois pas l'amélioration marquée du bilan routier dans les dernières années, qui a permis au Québec d'obtenir son plus bas taux de mortalité sur les routes en 2014 (source : Bilan routier 2014, Société de l'assurance automobile du Québec).

Les gens des régions périphériques sont proportionnellement plus nombreux à partager l'avis du *statu quo* (62 %). Les gens de Montréal trouvent davantage que la sécurité routière s'est détériorée (27 %), alors que les gens de la plaine du St-Laurent ont davantage tendance à croire qu'elle s'est améliorée (28 %).

Également, on remarque que les femmes (27 %) et les personnes sans permis de conduire (35 %) trouvent davantage que la sécurité routière s'est détériorée dans les dernières années.

## QC2a&b En considérant les risques d'accident, à quel point les autoroutes/routes principales et régionales vous paraissent sécuritaires?

Base : tous, excluant la non-réponse



## LES AUTOROUTES JUGÉES DAVANTAGE SÉCURITAIRES

La grande majorité (86 %) des gens affirment que les autoroutes leur paraissent très ou assez sécuritaires, alors que ce résultat est de 69 % pour les routes principales et régionales. Il n'y a pas de différences significatives selon le mode de transport le plus utilisé ni le type de voie de circulation le plus fréquenté.

### Différences significativement supérieures (très + assez sécuritaires)

- Plaine du St-Laurent (93 %);
- Entre 10 000 et 30 000 km parcourus annuellement (91 %);
- Travailleurs (88 %);
- 35-44 ans (92 %).

# SATISFACTION DU NIVEAU DE SÉCURITÉ SUR LES ROUTES



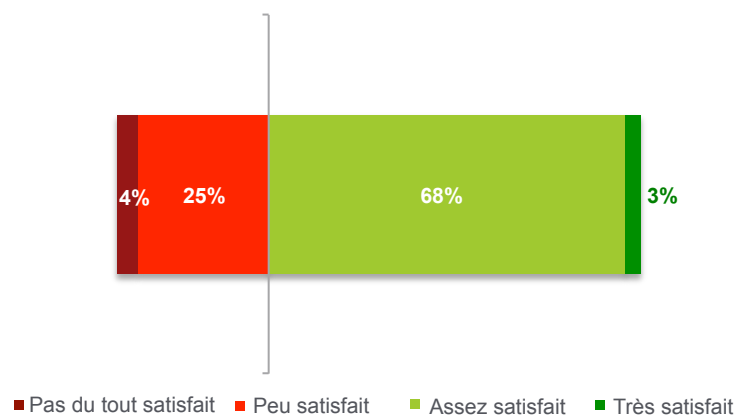
## PLUS DE SEPT PERSONNES SUR DIX SATISFAITES DE LA SÉCURITÉ

En fait, 71 % des gens sondés se disent très ou assez satisfaits du niveau de sécurité de l'ensemble des routes du Québec, en excluant les rues des villes et des villages. On remarque à nouveau que le niveau de satisfaction est plus élevé dans les régions périphériques du Québec (80 %) et chez les hommes (75 %).

Les gens de la région de Montréal (34 %) et les femmes (33 %) sont en proportion plus nombreuse à se montrer insatisfaits du niveau de sécurité sur les routes.

### QC3. De façon générale, à quel point êtes-vous satisfait du niveau de sécurité de l'ensemble des routes du Québec, en excluant les rues des villes et villages?

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1194



#### Différences significativement supérieures « Très ou assez satisfait »

- Régions périphériques du Québec (80 %);
- Hommes (75 %).

71 %

#### Différences significativement supérieures « Peu ou pas du tout satisfait »

- Région de Montréal (34 %);
- Femmes (33 %).

# Chapitre 5

## ENTRETIEN ROUTIER

- Satisfaction à l'égard de l'entretien des routes
- Sécurité des travaux routiers
- Mesures pour limiter l'impact des travaux

# SATISFACTION À L'ÉGARD DE L'ENTRETIEN DES ROUTES

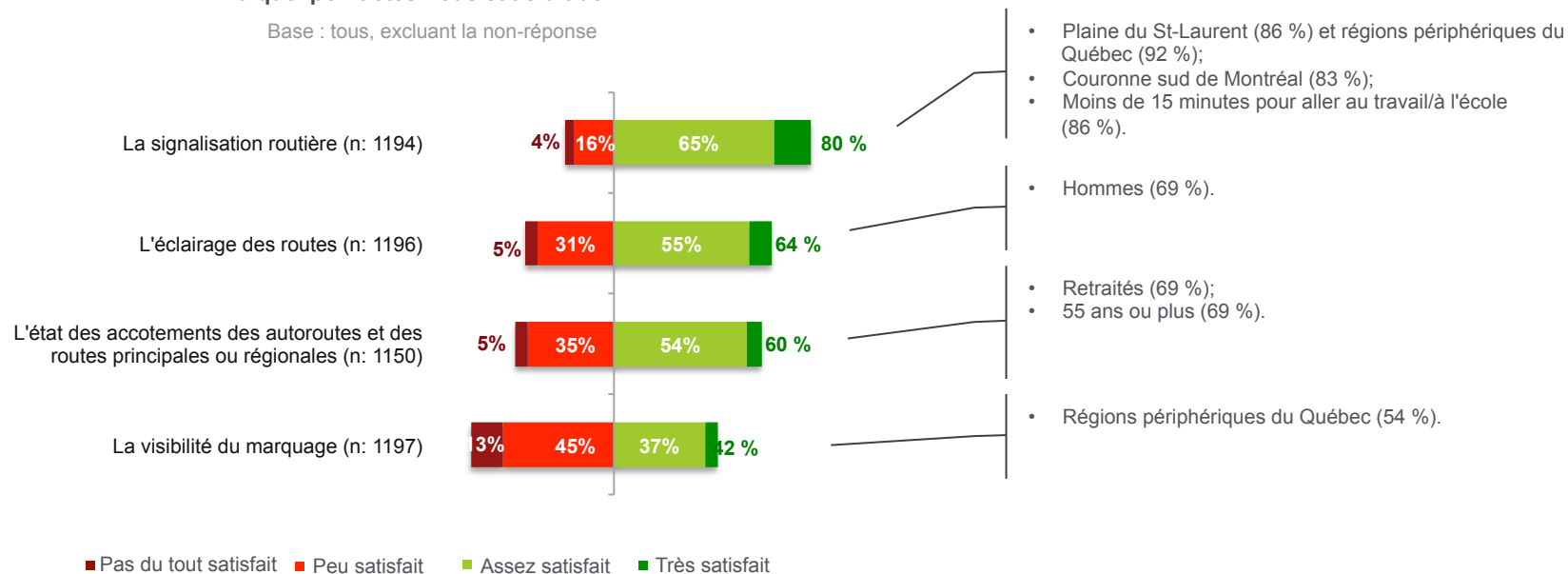


## LA SIGNALISATION ROUTIÈRE OBTIENT LES MEILLEURS TAUX DE SATISFACTION

La grande majorité des répondants (80 %) se disent satisfaits de la signalisation routière au Québec et, dans une moins grande proportion, de l'éclairage des routes (64 %) ainsi que de l'état des accotements des autoroutes et des routes principales ou régionales (60 %). On observe que la visibilité du marquage obtient un taux de satisfaction considérablement moins élevé (42 %). Ce résultat peut s'expliquer en partie par le fait que le sondage a été réalisé en mars, soit la période de l'année où la visibilité du marquage est souvent la plus réduite en raison des rigueurs imposées par l'entretien hivernal.

### QD1a-d. Toujours en excluant les rues des villes et villages, à quel point êtes-vous satisfait de...

Base : tous, excluant la non-réponse

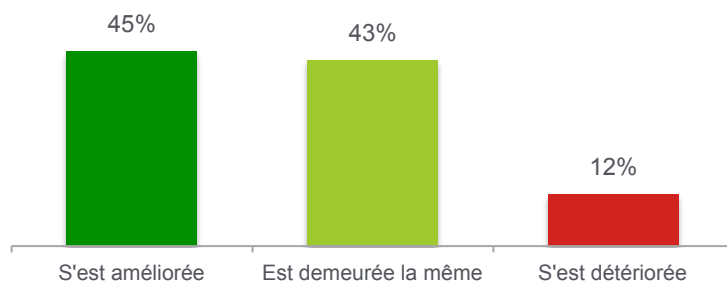


# SÉCURITÉ DES TRAVAUX ROUTIERS



## QE1. Dans les cinq dernières années, avez-vous l'impression que la sécurité entourant les travaux routiers...

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1186



## PRÈS DE LA MOITIÉ DES GENS PERÇOIVENT UNE AMÉLIORATION

En fait, 45 % des gens sondés affirment que la sécurité des travaux routiers s'est améliorée au cours des cinq dernières années. Les hommes (52 %), les gens de la plaine du St-Laurent (55 %) et les titulaires de permis de conduire (47 %) sont proportionnellement plus nombreux à partager cet avis.

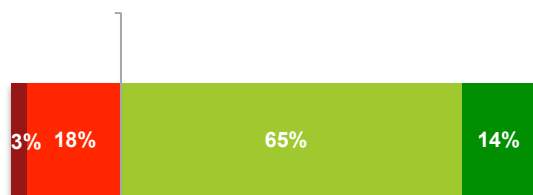
Chez les autres Québécois, 43 % considèrent que la sécurité des travaux est restée la même, alors que 12 % affirment qu'elle s'est détériorée dans les cinq dernières années, et ce, malgré les diverses interventions apportées par le MTQ pour améliorer la sécurité des usagers et des travailleurs aux abords des chantiers. Les personnes sans permis (24 %) et celles parcourant moins de 10 000 km par année (15 %) partagent davantage l'avis que la sécurité s'est détériorée.

## LA GRANDE MAJORITÉ SATISFAITE DE LA SÉCURITÉ DES TRAVAUX ROUTIERS

Huit personnes sur dix (79 %) se disent satisfaites de la sécurité entourant les travaux routiers. On remarque un taux de satisfaction moins élevé chez les personnes conduisant sur de moins grandes distances annuellement.

## QE2. Pour l'ensemble des routes du Québec, en excluant les rues des villes et villages, à quel point êtes-vous satisfait de la sécurité entourant les travaux routiers?

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1189



■ Pas du tout satisfait ■ Peu satisfait ■ Assez satisfait ■ Très satisfait

### Différences significativement supérieures (très + assez satisfaits)

- Plaine du St-Laurent (85 %) et régions périphériques du Québec (88 %);
- Entre 10 000 et 30 000 km parcourus annuellement (83 %);
- Moins de 15 minutes pour aller au travail/à l'école (88 %);
- Hommes (83 %).

### Différences significativement supérieures (peu ou pas du tout satisfait)

- Région de Montréal (26 %);
- Moins de 10 000 km parcourus annuellement (27 %);
- Femmes (25 %).

## MESURES POUR LIMITER LES IMPACTS DES TRAVAUX



QE3. Dans les cinq dernières années, avez-vous l'impression que les mesures concrètes pour limiter les impacts des travaux routiers sur la circulation (ex : horaires des travaux, information sur les entraves à la circulation, etc.)...

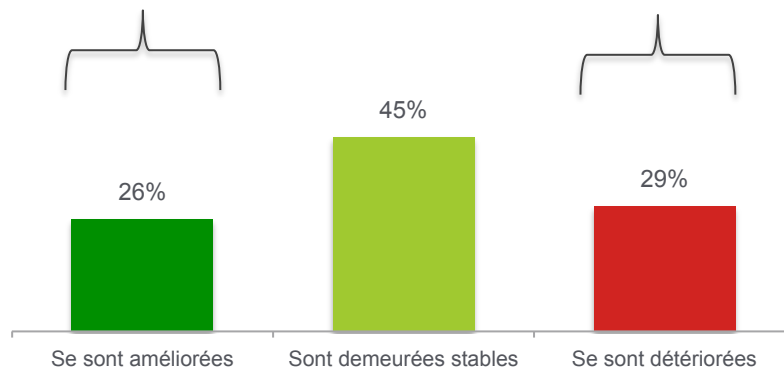
Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1167

**Différences significativement supérieures « se sont améliorées »**

- Régions périphériques (35 %);
- 55 ans ou plus (31 %).

**Différences significativement supérieures « se sont détériorées »**

- Région de Montréal (36 %);
- Plus de 30 minutes pour aller au travail/l'école (42 %).



### PRÈS DE LA MOITIÉ DES GENS PERÇOIVENT UN STATU QUO

On remarque que 45 % des gens sondés trouvent que les mesures concrètes pour limiter les impacts des travaux routiers sur la circulation sont demeurées stables, alors que les proportions de gens qui trouvent que ces mesures se sont améliorées (26 %) ou détériorées (29 %) sont à peu près du même niveau.

Malgré les nombreuses initiatives mises de l'avant par le Ministère et ses partenaires dans le cadre de Mobilité Montréal, les gens de la région de Montréal (36 % contre 29 % dans l'ensemble du Québec) ont tendance à se montrer plus sévères à ce sujet, contrairement aux résidents des régions périphériques (35 % contre 26 % dans l'ensemble du Québec), qui sont proportionnellement plus nombreux à avoir perçu une amélioration à ce chapitre. L'ampleur et le nombre important des chantiers routiers réalisés dans la région métropolitaine ainsi que leur importante couverture médiatique sont probablement des facteurs qui peuvent influencer cette perception.

# Chapitre 6

## ENTRETIEN DES ROUTES L'HIVER

- Qualité de l'entretien des routes l'hiver
- Satisfaction à l'égard de l'entretien des routes l'hiver
- Amélioration de l'entretien des routes l'hiver

# QUALITÉ DE L'ENTRETIEN DES ROUTES L'HIVER

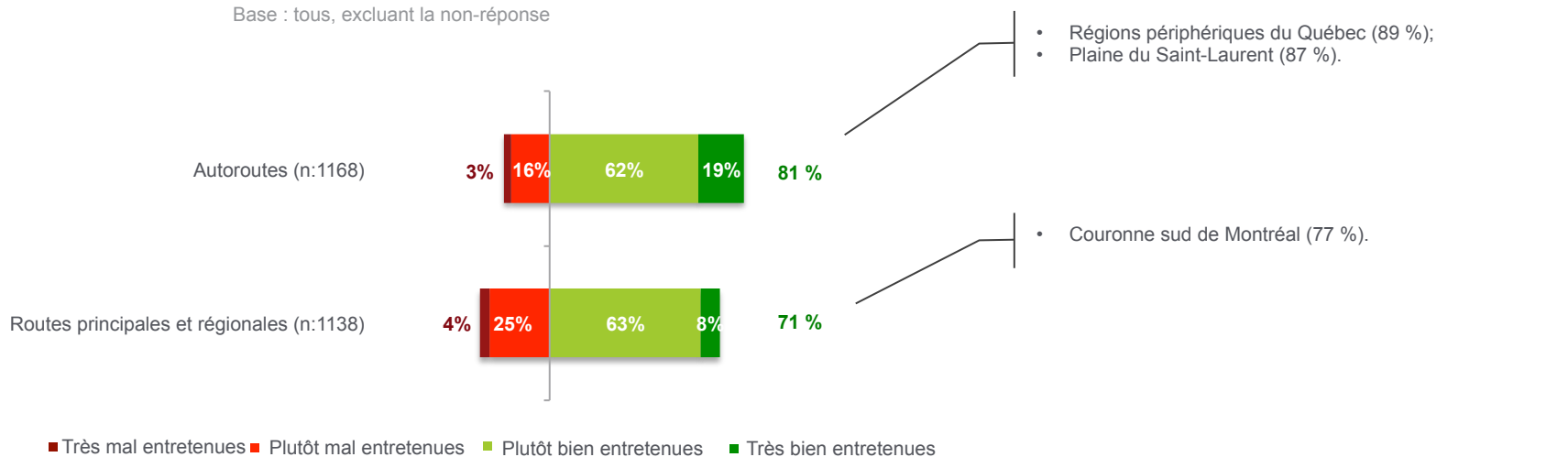


## LES AUTOROUTES PERÇUES COMME ÉTANT MIEUX ENTRETENUES

La grande majorité des répondants (81 %) trouvent que les autoroutes sont très ou plutôt bien entretenues durant l'hiver, alors que cette proportion est de 71 % pour les routes principales et régionales. On observe que les gens habitant les régions périphériques (89 %) ainsi que la plaine du Saint-Laurent (87 %) sont plus nombreux à juger que les autoroutes sont très ou plutôt bien entretenues durant l'hiver, alors que les gens habitant la couronne sud de Montréal jugent, dans une proportion de 77 %, que les routes principales et régionales sont très ou plutôt bien entretenues durant l'hiver.

### QF1a-b. En pensant à l'entretien des routes l'hiver au Québec, diriez-vous que les... vous apparaissent...

Base : tous, excluant la non-réponse





# SATISFACTION À L'ÉGARD DE L'ENTRETIEN DES ROUTES L'HIVER

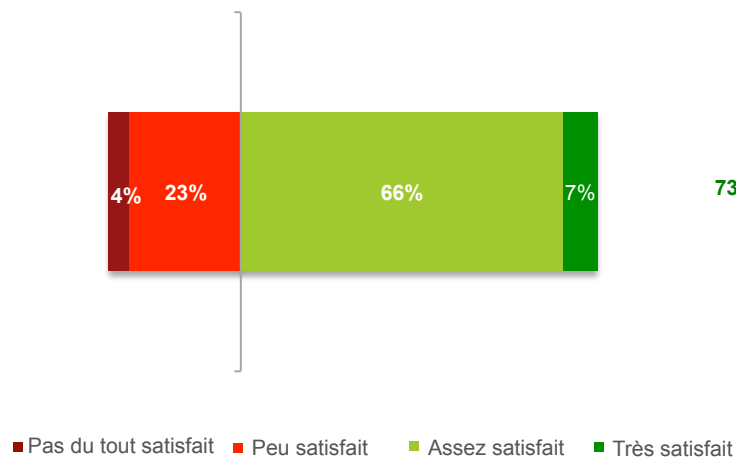


## LES TROIS QUARTS DES GENS SATISFAITS DE L'ENTRETIEN HIVERNAL

En fait, 73 % des personnes sondées affirment être très ou assez satisfaites de l'entretien des routes l'hiver. À nouveau, on observe un taux de satisfaction plus élevé chez les gens des régions périphériques (80 %) et de la plaine du St-Laurent (78 %), ainsi que chez les titulaires d'un permis de conduire (74 %).

### QF2. Dans l'ensemble, en excluant les rues des villes et villages, à quel point êtes-vous satisfait de l'entretien des routes l'hiver?

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1188



#### Différences significativement supérieures (Très ou assez satisfait)

- Régions périphériques du Québec (80 %);
- Plaine du Saint-Laurent (78 %);
- Couronne sud de Montréal (79 %).

73 %

#### Différences significativement supérieures (Peu ou pas du tout satisfait)

- Région de Montréal (31 %);
- Île de Montréal (40 %);
- Revenu familial de moins de 35 000 \$ (35 %);
- 18 à 34 ans (36 %).

# AMÉLIORATION DE L'ENTRETIEN DES ROUTES L'HIVER



## LA PERCEPTION DE L'ENTRETIEN ROUTIER HIVERNAL DEMEURE STABLE

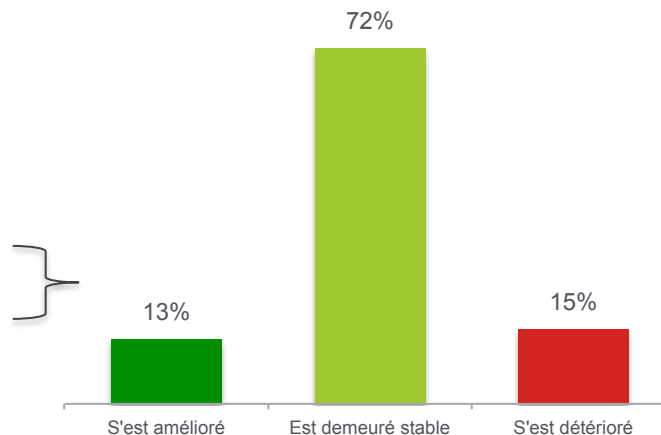
Près des trois quarts (72 %) des gens interrogés ont l'impression que l'entretien des routes l'hiver est demeuré stable au cours des cinq dernières années, alors que des proportions semblables considèrent qu'il s'est amélioré (13 %) ou détérioré (15 %). On remarque que les conducteurs parcourant de grandes distances annuellement (> 30 000 km) sont proportionnellement plus nombreux (24 %) à trouver que l'entretien routier hivernal s'est amélioré dans les dernières années.

**QF3. Dans les cinq dernières années, toujours en excluant les rues des villes et villages, avez-vous l'impression que l'entretien des routes l'hiver...?**

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1184

**Différences significativement supérieures « s'est amélioré »**

- Conducteurs parcourant plus de 30 000 km (24 %);
- Plus de 30 km pour se rendre au travail/à l'école (19 %).



# Chapitre 7

## CONGESTION ROUTIÈRE

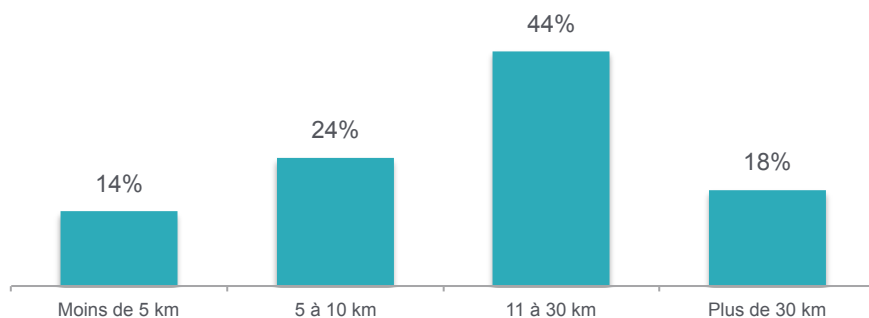
- Déplacement pour se rendre au travail ou à l'école
- Congestion des routes
- Évolution de la congestion routière
- Temps perdu en raison de la congestion routière

# DÉPLACEMENTS POUR SE RENDRE AU TRAVAIL OU À L'ÉCOLE



## QG1a. En moyenne, pour vous rendre au travail ou à l'école, quelle distance parcourez-vous approximativement (aller seulement)?

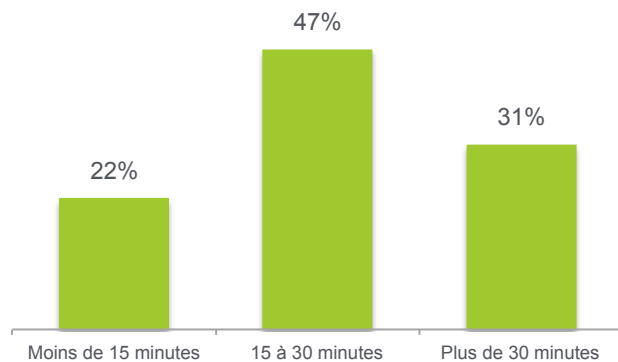
Base : travailleurs et étudiants, excluant la non-réponse, n : 682



Moyenne : 22 kilomètres

## QG1b. En moyenne, au cours des trois derniers mois, pour vous rendre au travail ou à l'école, combien de temps en minutes ce déplacement vous prenait-il (aller seulement)?

Base : travailleurs et étudiants, excluant la non-réponse, n : 699



Moyenne : 28 minutes

## ENVIRON 22 KM POUR SE RENDRE AU TRAVAIL OU À L'ÉCOLE

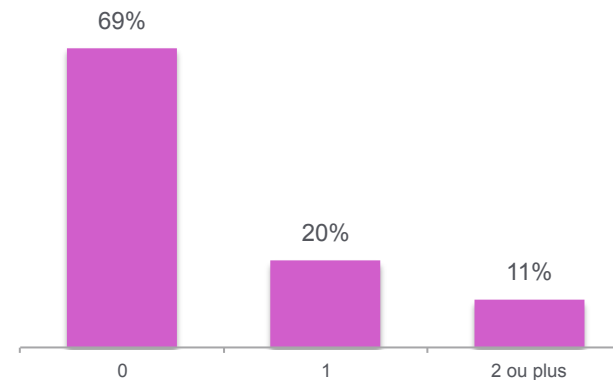
En moyenne, les travailleurs et étudiants sondés parcourent 21,9 km par jour pour se rendre au travail ou à l'école. On remarque que les travailleurs (22,4 km), les hommes (25,1 km) sont proportionnellement plus nombreux à parcourir de plus grandes distances que les étudiants (16,7 km).

En moyenne, cela prend 28 minutes aux travailleurs et aux étudiants sondés pour se rendre au travail ou à l'école. On remarque qu'en moyenne, les gens de la région de Montréal prennent davantage de temps (environ 32 minutes contre 24 minutes pour les gens de la plaine du St-Laurent et 20 minutes pour les régions périphériques).

Plus des deux tiers (69 %) des travailleurs et des étudiants sondés ne font aucun arrêt pour se rendre au travail ou à l'école. Les personnes plus susceptibles d'effectuer un arrêt sont les personnes ayant des enfants de moins de 18 ans (32 %).

## QG1c. En moyenne, pour vous rendre au travail ou à l'école, combien ce déplacement inclut-il d'arrêts en cours de route (ex. garderie ou épicerie)?

Base : travailleurs et étudiants, excluant la non-réponse, n : 702



Moyenne : 0,5 arrêt

# CONGESTION DES ROUTES



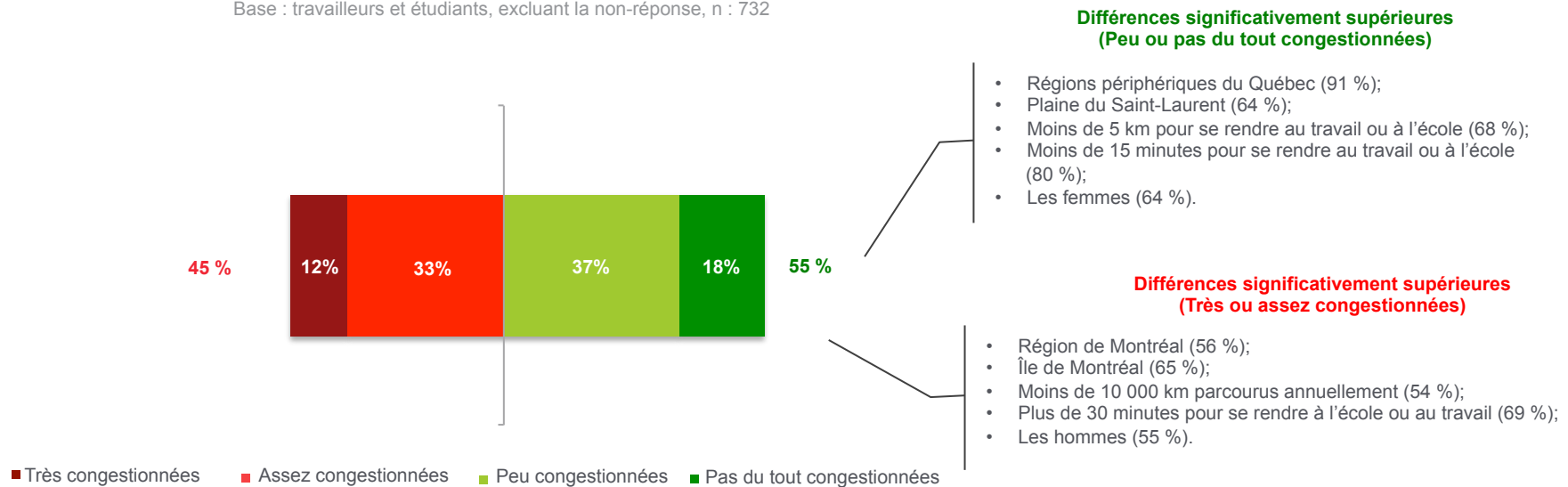
## MOINS DE LA MOITIÉ DES TRAVAILLEURS ET DES ÉTUDIANTS ESTIMENT QUE LES ROUTES SONT CONGESTIONNÉES

En fait, 45 % des travailleurs et des étudiants sondés trouvent que les routes qu'ils fréquentent sont très (12 %) ou assez (33 %) congestionnées. Sans surprise, les personnes habitant la région de Montréal sont proportionnellement plus nombreuses à trouver les routes congestionnées (56 %), contrairement aux gens de la plaine du St-Laurent (36 %) et des régions périphériques (9 %). Les personnes ayant besoin de plus de 30 minutes pour se rendre au travail ou à l'école sont également plus nombreuses à partager cet avis (69 %).

On remarque aussi que les deux tiers (68 %) des personnes vivant à proximité de leur lieu de travail ou d'étude (< 5 km) affirment que les routes qu'elles utilisent sont peu ou pas du tout congestionnées.

### QG2. Selon vous, les routes que vous fréquentez sont-elles congestionnées?

Base : travailleurs et étudiants, excluant la non-réponse, n : 732



## CONGESTION DES ROUTES (SUITE)



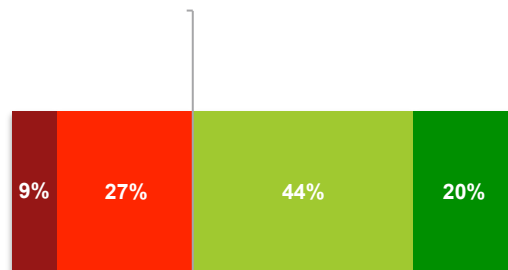
### UN NIVEAU DE CONGESTION JUGÉ ACCEPTABLE PAR LA MAJORITÉ

Près des deux tiers (64 %) des travailleurs et des étudiants sondés jugent très (20 %) ou assez (44 %) acceptable le niveau de congestion rencontré à l'heure de pointe. Les gens des régions périphériques (84 %) et de la plaine du St-Laurent (76 %), sans surprise, sont proportionnellement plus nombreux à partager cet avis, vraisemblablement en raison de la moins grande densité démographique comparativement à Montréal.

Les personnes ayant besoin de plus de 30 minutes pour se rendre au travail ou à l'école sont en proportion plus nombreuses à trouver le niveau de congestion routière peu ou pas du tout acceptable (50 %).

### QG3. Sachant qu'il y a congestion à l'heure de pointe dans toutes les grandes villes, à quel point considérez-vous le niveau de congestion que vous rencontrez comme acceptable?

Base : travailleurs et étudiants, excluant la non-réponse, n : 695



■ Pas du tout acceptable ■ Peu acceptable ■ Assez acceptable ■ Très acceptable

#### Différences significativement supérieures (Très ou assez acceptable)

- Régions périphériques du Québec (84 %);
- Plaine du Saint-Laurent (76 %);
- Moins de 15 minutes pour se rendre au travail ou à l'école (76 %);
- Les 18 à 34 ans (70 %);
- Les femmes (70 %).

64 %

#### Différences significativement supérieures (Peu ou pas du tout acceptable)

- Région de Montréal (46 %);
- Plus de 30 minutes pour se rendre au travail ou à l'école (50 %);
- 4 véhicules ou plus dans le ménage (55 %);
- Les hommes (42 %).

# ÉVOLUTION DE LA CONGESTION ROUTIÈRE

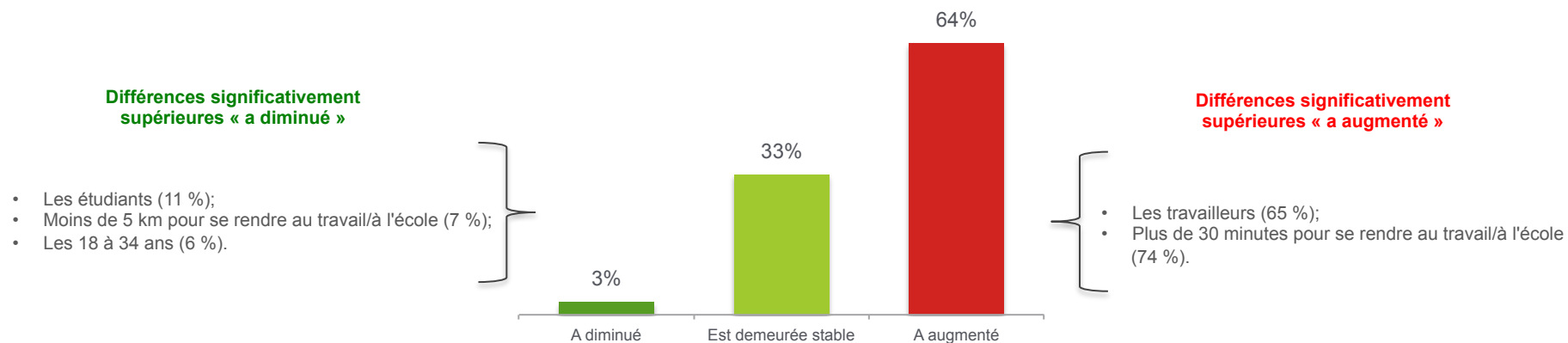


## LA CONGESTION ROUTIÈRE A AUGMENTÉ, SELON LA MAJORITÉ

Près des deux tiers (64 %) des travailleurs et des étudiants sondés affirment que la congestion routière a augmenté dans les cinq dernières années. Cette impression est davantage partagée par les travailleurs (65 %) et les personnes ayant besoin de plus de 30 minutes pour se rendre au travail ou à l'école (74 %). Les personnes des régions périphériques sont proportionnellement plus nombreuses à dire que la congestion routière est demeurée stable dans les dernières années (62 %).

### QG4. Dans les cinq dernières années, avez-vous l'impression que la congestion routière que vous rencontrez... ?

Base : travailleurs et étudiants, excluant la non-réponse, n : 702

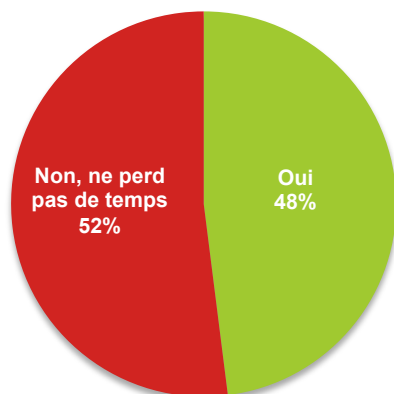


# TEMPS PERDU EN RAISON DE LA CONGESTION ROUTIÈRE



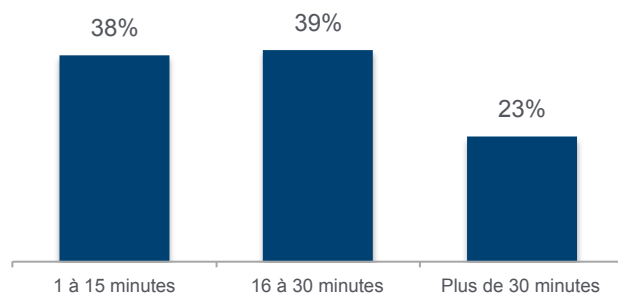
## QG5a. En moyenne, estimez-vous perdre du temps chaque jour, matin et soir inclus, en raison de la congestion routière?

Base : travailleurs et étudiants, excluant la non-réponse, n : 713



## QG4b. En moyenne, combien de temps estimez-vous perdre?

Base : ceux qui estiment perdre du temps, excluant la non-réponse, n : 282



Moyenne : 28 minutes

## LA MOITIÉ DES GENS ESTIMENT PERDRE DU TEMPS À CAUSE DE LA CONGESTION

En fait, 48 % des travailleurs et étudiants sondés affirment perdre du temps chaque jour en raison de la congestion routière. Les personnes proportionnellement plus nombreuses à affirmer perdre du temps chaque jour sont :

- Les gens prenant plus de 30 minutes pour se rendre au travail ou à l'école (72 %);
- Les gens de la couronne nord de Montréal (68 %);
- Les 18-24 ans (63 %);
- Les gens parcourant plus de 30 km pour se rendre au travail ou à l'école (60 %);
- Les gens de la région de Montréal (57 %);
- Les gens utilisant régulièrement ou occasionnellement au moins un mode de transport en commun (60 % contre 42 % pour les gens utilisant uniquement un véhicule personnel);
- Les hommes (55 %).

## ENVIRON 30 MINUTES PERDUES CHAQUE JOUR

En moyenne, les gens perdant du temps en raison de la congestion routière affirment perdre 28 minutes quotidiennement, soit environ dix heures par mois. Les gens de la région de Montréal (31 minutes) perdent en moyenne davantage de temps chaque jour que les résidents de la plaine du St-Laurent (22 minutes) et des régions périphériques (14 minutes).



# Chapitre 8

## UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

- Fréquence d'utilisation du transport en commun
- Qualité des services de transport en commun
- Amélioration du service de transport en commun

# FRÉQUENCE D'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN\*



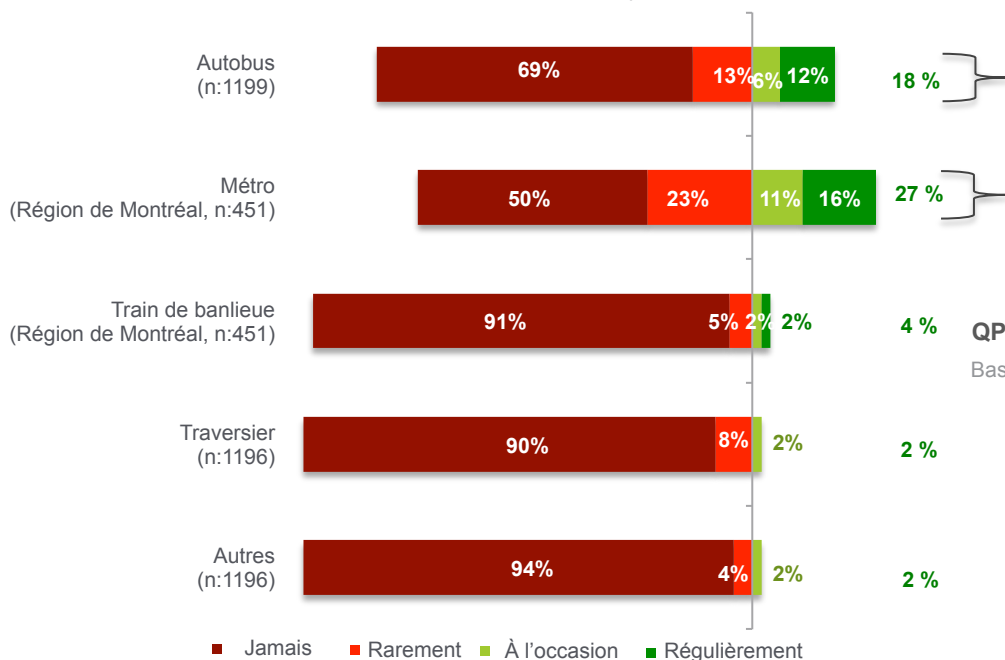
## LE QUART DES QUÉBÉCOIS UTILISENT LE TRANSPORT EN COMMUN

En fait, 25 % des personnes sondées affirment utiliser régulièrement ou à l'occasion au moins un des différents modes de transport en commun présents au Québec, cette proportion s'élevant à 33 % pour la grande région de Montréal et jusqu'à 55 % pour les gens de l'île de Montréal.

Dans la région de Montréal, un peu plus du quart (27 %) des gens utilisent régulièrement ou occasionnellement le métro. On remarque que les 18-24 ans (79 %) et les gens sans véhicule (73 %) sont proportionnellement plus nombreux à utiliser régulièrement ce mode de transport en commun. En ce qui concerne l'utilisation de l'autobus, moins du quart (23 %) des gens de la région de Montréal affirment utiliser régulièrement ou occasionnellement ce mode de transport, alors qu'à Québec cette proportion est seulement de 13 %. Les personnes proportionnellement plus nombreuses à utiliser l'autobus ont un profil semblable à celles qui utilisent le métro, soit des personnes de 18-24 ans, des gens n'ayant pas de permis de conduire et n'ayant aucun véhicule. On n'observe aucune différence significative entre les hommes et les femmes pour ce qui est de l'utilisation de l'autobus et du métro.

### QH2a-e. Au cours des trois derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé les modes de transport en commun suivants?

Base : tous, excluant la non-réponse

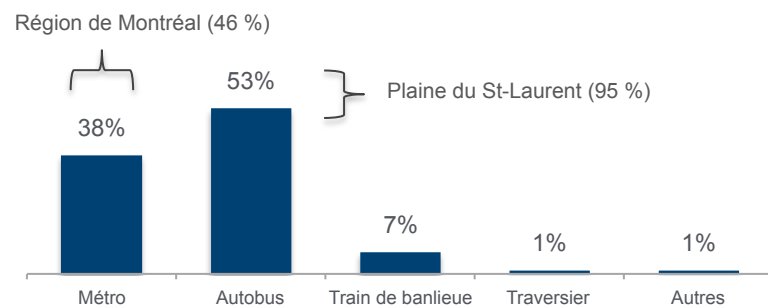


### Différences significativement supérieures (régulièrement + à l'occasion)

- Région de Montréal (23 %);
  - Sans permis de conduire (71 %);
  - Entre 5 et 10 km pour se rendre au travail/à l'école (29 %);
  - Plus de 30 minutes pour se rendre au travail/à l'école (30 %);
  - Aucun véhicule (70 %);
  - 18-24 ans (55 %).
- Île de Montréal (48 %);
  - Ni travailleurs ni étudiants (54 %);
  - Entre 5 et 10 km pour se rendre au travail/à l'école (44 %);
  - Plus de 30 minutes pour se rendre au travail/à l'école (41 %);
  - Aucun véhicule (73 %);
  - 18-24 ans (79 %).

### QPLUS Quel est le moyen de transport que vous utilisez le plus souvent?

Base : ceux qui utilisent régulièrement plus d'un mode de transport en commun, excluant la non-réponse, n : 125



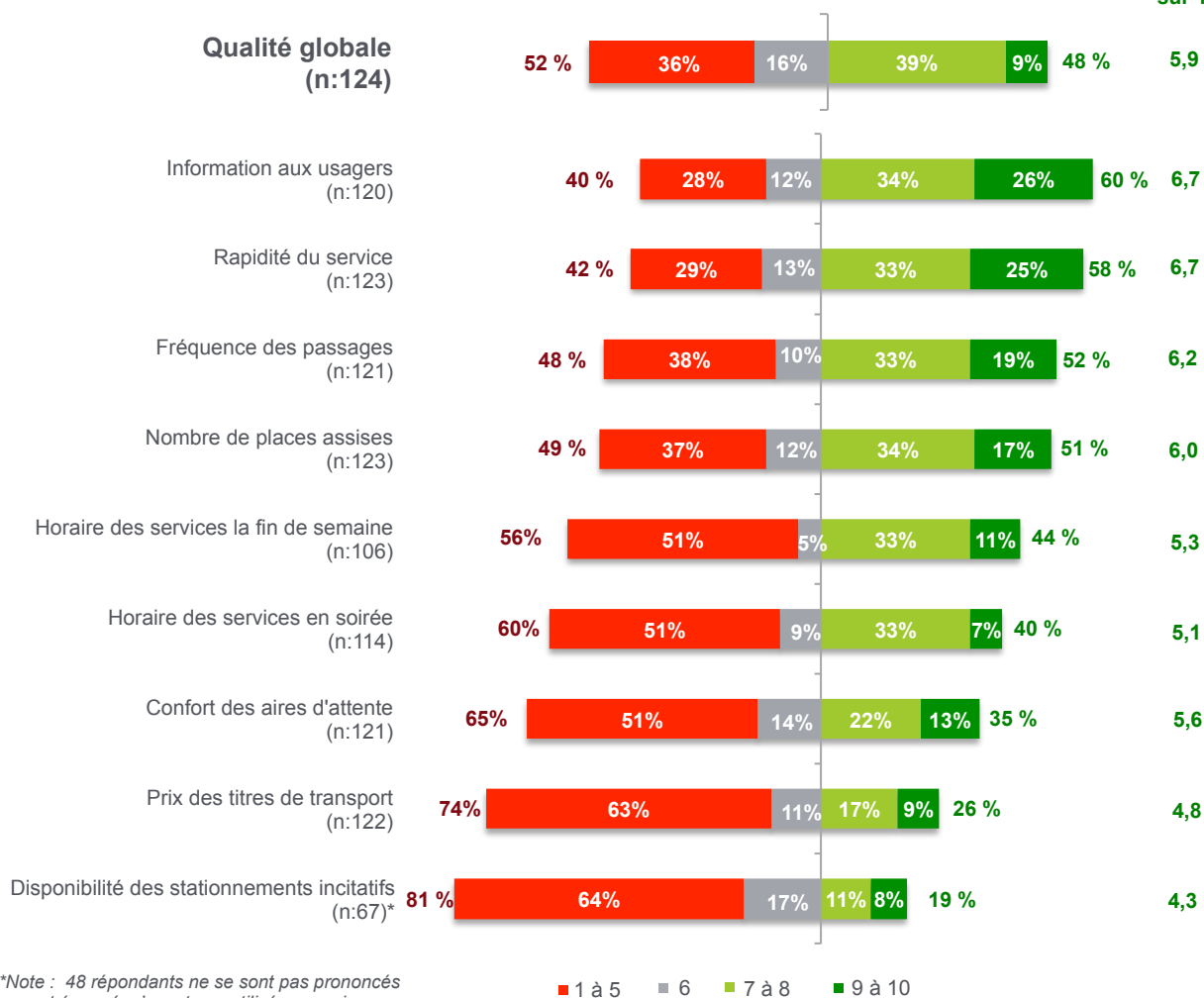
\*Les résultats pour ce chapitre sont probablement les plus affectés par l'utilisation d'un panel Web plutôt qu'un sondage téléphone, car les personnes moins scolarisées et les plus démunies de la société sont moins bien représentées par de tels panels.

# QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN



**QH3a-j. Sur une échelle de 1 à 10, où 1 veut dire « très mauvaise qualité » et 10, « très bonne qualité », comment évalueriez-vous ces aspects du service de transport en commun que vous avez utilisé le plus souvent dans les derniers mois?**

Base : les utilisateurs réguliers du transport en commun, excluant la non-réponse



## PLUSIEURS SERVICES À AMÉLIORER

Plus de 50 % des usagers réguliers sondés se montrent satisfaits (note de 7 ou plus) d'au moins quatre des neuf aspects mesurés concernant la qualité des services de transport en commun : l'information aux usagers (60 %), la rapidité du service (58 %), la fréquence des passages (52 %) et le nombre de places assises (51 %). Les cinq autres aspects ont reçu des notes inférieures à 7 sur 10 par plus de la moitié des utilisateurs : les horaires des services les fins de semaine (56 %) et en soirée (60 %), le confort des aires d'attente (65 %), le prix des titres de transport (74 %) et la disponibilité des stationnements incitatifs (81 %).

Près de la moitié (48 %) des utilisateurs du transport en commun ont donné une note d'au moins 7 sur 10 à la qualité du service de transport en commun dans son ensemble, pour une note moyenne de 5,9 sur 10.

On ne dénote aucune différence significative entre les hommes et les femmes pour l'ensemble des éléments évalués concernant la qualité des services de transport en commun.

### Différences significatives (par rapport à la moyenne sur dix)

#### Rapidité du service :

15 à 30 minutes pour se rendre au travail/à l'école (7,4)↑  
Plus de 30 minutes pour se rendre au travail/à l'école (5,4)↓

#### Information aux usagers :

Plaine du St-Laurent (7,6)↑  
15 à 30 minutes pour se rendre au travail/à l'école (7,9)↑  
Plus de 30 minutes pour se rendre au travail/à l'école (6,3)↓

#### Nombre de places assises :

Plaine du St-Laurent (7,3)↑  
Région de Montréal (5,8)↓

#### Confort des aires d'attente :

Moins de 15 minutes pour se rendre au travail/à l'école (7,2)↑  
Métro comme mode le plus utilisé (6,4)↑  
Plus de 30 minutes pour se rendre au travail/à l'école (4,9)↓

#### Prix des titres de transport :

Plaine du St-Laurent (6,3)↑  
Région de Montréal (4,4)↓

#### Disponibilité des stationnements incitatifs :

Plaine du St-Laurent (5,7)↑  
Région de Montréal (3,8)↓

\*Note : 48 répondants ne se sont pas prononcés sur cet énoncé, n'ayant pas utilisé ce service.

Note : Les flèches (↑↓) représentent les différences significatives par rapport à la moyenne pour chacun des aspects évalués. 43

# AMÉLIORATION DU SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN



## DES AVIS PARTAGÉS QUANT À L'AMÉLIORATION DU TRANSPORT EN COMMUN

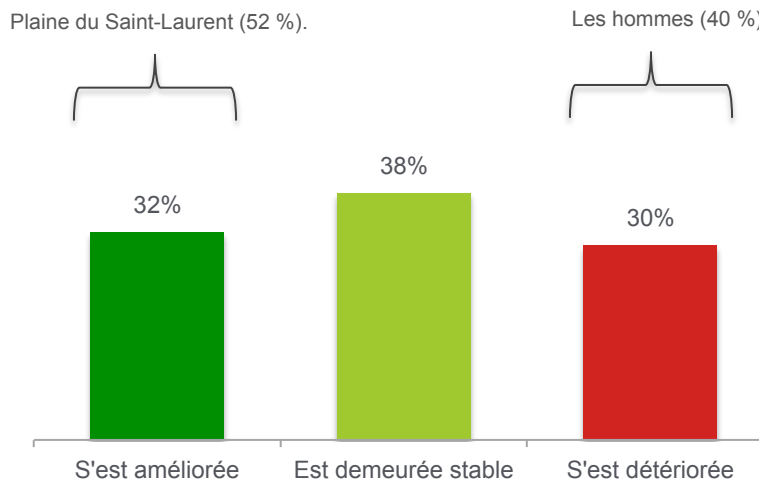
Environ le tiers (32 %) des utilisateurs réguliers du transport en commun interrogés affirment que la qualité du service s'est améliorée au cours des cinq dernières années; cette perception est davantage marquée chez les résidents de la plaine du St-Laurent (52 %). Une proportion semblable (30 %) considère au contraire qu'elle s'est détériorée. La perception de stabilité possède une légère avance (38 %).

### QH4. Dans les cinq dernières années, avez-vous l'impression que la qualité du service de transport en commun à votre disposition...?

Base : les utilisateurs réguliers du transport en commun, excluant la non-réponse, n : 119

Différences significativement supérieures « s'est améliorée »

Différences significativement supérieures « s'est détériorée »



# Chapitre 9

## PRIORITÉS D'INTERVENTION

- Priorités d'intervention du gouvernement en transport

# PRIORITÉS D'INTERVENTION DU GOUVERNEMENT EN TRANSPORT



Qi. Selon vous, sur une échelle de 1 à 10, où 1 veut dire « pas du tout important » et 10, « très important », quelle importance le Gouvernement du Québec devrait-il accorder aux aspects suivants?

Base : la moitié des répondants\*, excluant la non-réponse

1.	Réparation des routes, ponts et viaducs	9,1
2.	Réduire la congestion routière dans les grandes villes	8,5
3.	Réduire la pollution et les gaz à effet de serre	8,2
4.	Développement de modes de transport à haute capacité dans quelques axes majeurs : métro, tramway, train de banlieue, système rapide par bus	8,2
5.	Amélioration de la sécurité routière	8,2
6.	Amélioration du transport en commun (dans son ensemble)	8,1
7.	Information sur les conditions routières et les travaux routiers en temps réel	8,1
8.	Amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)	7,9
9.	Mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)	7,8
10.	Construction et entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires	7,7
11.	Utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport de marchandises	7,6
12.	Développement de la voiture électrique	7,5
13.	Qualité de l'information en transport en commun (horaires et itinéraires)	7,5
14.	Amélioration des services de transport collectif en milieu rural	7,5
15.	Mise en place de voies réservées aux autobus	7,4
16.	Amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains	7,4
17.	Électrification du transport commun	7,1
18.	Développement du covoiturage	6,9
19.	Construction de nouvelles routes	6,9
20.	Amélioration du réseau de haltes routières	6,8

\*Note : Chaque répondant a eu à se prononcer sur 10 aspects (sur 20), attribués de manière aléatoire. Le nombre de répondants varie de 549 à 619 répondants selon les aspects évalués.

## PRIORITÉ À LA RÉPARATION DES ROUTES, PONTS ET VIADUCS

Quelques nouveaux items ont été introduits cette année dans la liste des éléments à prioriser par les répondants, portant le nombre de priorités à vingt. Tout comme dans les deux dernières vagues de sondage, selon les répondants, c'est la **réparation des routes, ponts et viaducs** qui devrait être la priorité du gouvernement, cet aspect ayant reçu la note moyenne la plus élevée de l'ensemble des aspects énoncés (9,1 sur 10). Plusieurs chantiers majeurs dans la région métropolitaine ainsi que la couverture médiatique régulière sur l'état de certains viaducs ont certainement contribué à rendre cet aspect prioritaire pour plusieurs. Il est tout de même intéressant de noter qu'en ce qui concerne la réparation des routes, ponts et viaducs, il n'y a pas d'écart significatif entre les résidents des différentes régions ou selon la densité de population. En raison des nombreux chantiers qui sont et seront nécessaires pour réparer les routes, ponts et viaducs, on peut s'attendre à plusieurs entraves à la circulation sur le réseau routier. Or, la **réduction de la congestion routière** est le deuxième aspect qui se démarque en importance avec une note globale de 8,5 sur 10. Cet enjeu a gagné en importance depuis les deux dernières vagues de sondage, ayant cette année devancé la **réduction de la pollution et des gaz à effet de serre** (8,2 sur 10). Cette préoccupation est bien sûr plus marquée dans les régions de Montréal et de la plaine du Saint-Laurent, en raison de la plus forte densité démographique et donc de plus grands problèmes de circulation à l'heure de pointe.

Par la suite, on observe que la **réduction de la pollution et des gaz à effet de serre**, le **développement de modes de transport à haute capacité (métro, tramway, train de banlieue, système rapide par bus)**, l'**amélioration de la sécurité routière**, l'**amélioration du transport en commun** et l'**information en temps réel sur les conditions routières et les travaux routiers** obtiennent des niveaux d'importance semblables (entre 8,0 et 8,3 sur 10). On observe que dans la région de Montréal, l'**amélioration du transport en commun** (8,5) et le **développement de modes de transport à haute capacité** (8,4) sont davantage considérés comme étant importants pour les gens. Dans la plaine du Saint-Laurent, l'amélioration du transport en commun (7,6) se retrouve au dixième rang des priorités de ses résidents. L'**amélioration de la sécurité routière** est une priorité davantage marquée dans les régions périphériques (au 2<sup>e</sup> rang avec 8,5 sur 10)

On observe que les enjeux de troisième niveau (entre 7,0 et 8,0 sur 10) sont pour la plupart liés au **transport collectif** (transport en commun, autocar, transport collectif en milieu rural) et à **des mesures écologiques** (voies cyclables, voitures électriques, électrification du transport en commun). On constate que l'**enjeu de la mise en place des voies réservées aux autobus** est plus important dans la région de Montréal (7,6), mais il obtient un résultat beaucoup moins élevé dans la plaine du Saint-Laurent (7,0), qui pourtant possède aussi un système de transport développé et une importante densité démographique. Cela peut s'expliquer par le fait que plusieurs considèrent les voies réservées aux autobus comme étant un facteur augmentant la congestion routière, qui est à leurs yeux un problème plus important. On observe d'ailleurs dans la plaine du Saint-Laurent une moins grande importance accordée à tout ce qui concerne le transport en commun.

Tout comme dans les vagues précédentes, la **construction de nouvelles routes** (6,9) et l'**amélioration des haltes routières** (6,8) sont moins prioritaires aux yeux des répondants.

On remarque que les hommes considèrent comme plus importants que les femmes les enjeux suivants : **l'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises** (8,0) et le **développement de la voiture électrique** (7,8). Les femmes, quant à elles, trouvent plus importants que les hommes plusieurs enjeux, soit **l'amélioration de la sécurité routière** (8,5), **l'amélioration du transport en commun aux personnes à mobilité réduite** (8,3), **l'information sur les conditions routières et les travaux routiers en temps réel** (8,3), **la construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires** (8,0), **la qualité de l'information en transport en commun** (7,7), **l'amélioration des transports interurbains entre les régions et les grands centres urbains** (7,7), **la mise en place de voies réservées aux autobus** (7,6) et **l'amélioration du réseau des haltes routières** (7,1).



# PRIORITÉS D'INTERVENTION DU GOUVERNEMENT EN TRANSPORT

## DIFFÉRENCES RÉGIONALES



	Région de Montréal	Plaine du Saint-Laurent	Régions périphériques
1.	Réparation des routes, ponts et viaducs (9,1)	Réparation des routes, ponts et viaducs (9,1)	Réparation des routes, ponts et viaducs (9,3)
2.	Réduire la congestion routière dans les grandes villes (8,6)	Réduire la congestion routière dans les grandes villes (8,6)	Amélioration de la sécurité routière (8,5)
3.	Amélioration du transport en commun (dans son ensemble) (8,5) ↑	Réduire la pollution et les gaz à effet de serre (8,1)	Réduire la pollution et les gaz à effet de serre (8,3)
4.	Développement de modes de transport à haute capacité dans quelques axes majeurs : métro, tramway, train de banlieue, système rapide par bus (8,4) ↑	Amélioration de la sécurité routière (8,0)	Réduire la congestion routière dans les grandes villes (8,1) ↓
5.	Réduire la pollution et les gaz à effet de serre (8,3)	Information sur les conditions routières et les travaux routiers en temps réel (7,9)	Information sur les conditions routières et les travaux routiers en temps réel (8,0)
6.	Amélioration de la sécurité routière (8,2)	Amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées) (7,8)	Construction et entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires (8,0)
7.	Information sur les conditions routières et les travaux routiers en temps réel (8,2)	Développement de modes de transport à haute capacité dans quelques axes majeurs : métro, tramway, train de banlieue, système rapide par bus (7,8) ↓	Développement de modes de transport à haute capacité dans quelques axes majeurs : métro, tramway, train de banlieue, système rapide par bus (7,9)
8.	Mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue) (8,0)	Construction et entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires (7,7)	Amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées) (7,8)
9.	Amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées) (8,0)	Mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue) (7,6)	Amélioration du transport en commun (dans son ensemble) (7,8)
10.	Amélioration des services de transport collectif en milieu rural (7,8) ↑	Amélioration du transport en commun (dans son ensemble) (7,6) ↓	Développement de la voiture électrique (7,6)
11.	Qualité de l'information en transport en commun (horaires et itinéraires) (7,7) ↑	Utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport de marchandises (7,3)	Utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport de marchandises (7,6)
12.	Utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport de marchandises (7,7)	Amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains (7,1)	Électrification du transport commun (7,5)
13.	Construction et entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires (7,7)	Développement de la voiture électrique (7,1) ↓	Mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue) (7,5)
14.	Développement de la voiture électrique (7,7)	Amélioration des services de transport collectif en milieu rural (7,0) ↓	Qualité de l'information en transport en commun (horaires et itinéraires) (7,4)
15.	Mise en place de voies réservées aux autobus (7,6) ↑	Mise en place de voies réservées aux autobus (7,0) ↓	Mise en place de voies réservées aux autobus (7,4)
16.	Amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains (7,5)	Développement de covoiturage (7,0)	Amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains (7,2)
17.	Électrification du transport commun (7,1)	Qualité de l'information en transport en commun (horaires et itinéraires) (6,9) ↓	Développement de covoiturage (7,1)
18.	Construction de nouvelles routes (7,0)	Électrification du transport commun (6,9)	Amélioration des services de transport collectif en milieu rural (7,0)
19.	Amélioration du réseau de haltes routières (6,9)	Construction de nouvelles routes (6,8)	Amélioration du réseau de haltes routières (6,9)
20.	Développement de covoiturage (6,9)	Amélioration du réseau de haltes routières (6,6)	Construction de nouvelles routes (6,4)

Note : Les flèches (↑↓) représentent les différences significatives des régions par rapport à la moyenne pour chacun des aspects évalués.

# Chapitre 10

## INFORMATION ET COMMUNICATION AVEC LE MINISTÈRE

- Communication avec le MTQ
- Signalement d'un incident ou demande d'intervention
- Formuler un commentaire ou une plainte au MTQ
- Moyens de communication utilisés
- Satisfaction à l'égard de l'information reçue

## OBTENTION D'INFORMATION AUPRÈS DU MTQ



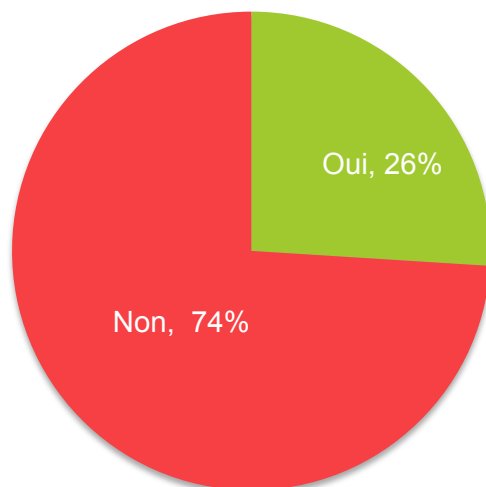
### LE QUART DES QUÉBÉCOIS ONT CONTACTÉ LE MTQ

En fait, 26 % des gens interrogés affirment avoir contacté le MTQ ou le service Québec 511 pour obtenir de l'information au cours de la dernière année. Les personnes proportionnellement plus nombreuses à avoir contacté le MTQ ou le service Québec 511 sont :

- Résidents des régions périphériques (41 %);
- Résidents de la couronne sud de Montréal (33 %);
- Entre 10 000 et 30 000 km parcourus annuellement (33 %);
- Travailleurs (31 %);
- 45-54 ans (37 %).

### QJ1a. Dans la dernière année, avez-vous contacté le ministère des Transports du Québec ou le service Québec 511 pour obtenir de l'information?

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1197



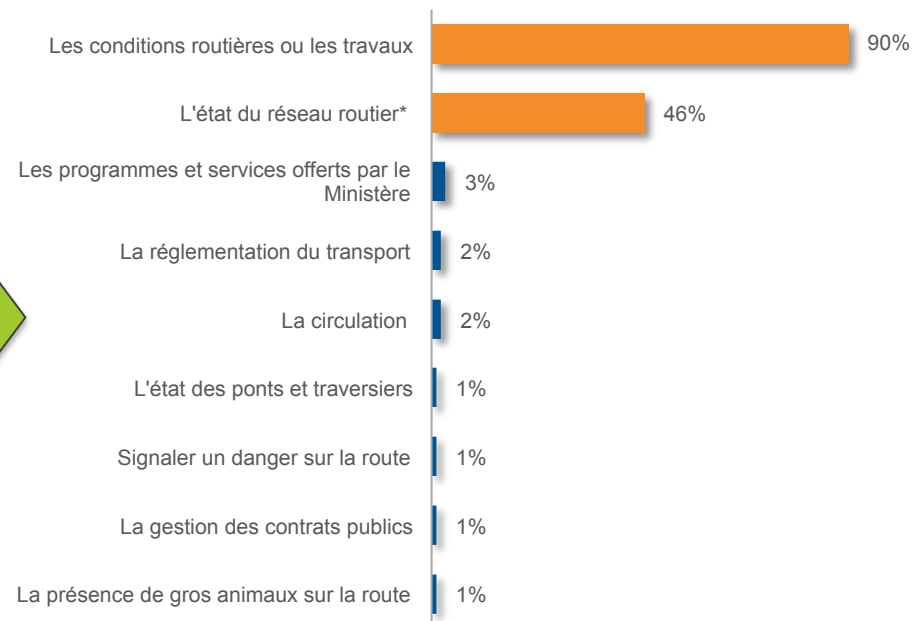
### ÊTRE AU COURANT DES CONDITIONS ROUTIÈRES ET DE L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

La très grande majorité (90 %) des gens sondés ayant contacté le MTQ ont obtenu de l'information au sujet des conditions routières ou des travaux et, dans une moins grande proportion, au sujet de l'état du réseau routier (46 %).

Les gens parcourant entre 10 000 et 30 000 km annuellement sont proportionnellement plus nombreux à avoir obtenu de l'information sur les conditions routières ou les travaux (94 %).

### QJ3a. À quel(s) sujet(s) avez-vous obtenu ou tenté d'obtenir de l'information?

Base : ceux ayant contacté le MTQ ou le service Québec 511, n : 356



\* « L'état du réseau routier », dans le site Web de Québec 511, consiste en de l'information sur les conditions routières hivernales, les travaux et la circulation.

# SIGNALEMENT D'UN INCIDENT OU DEMANDE D'INTERVENTION

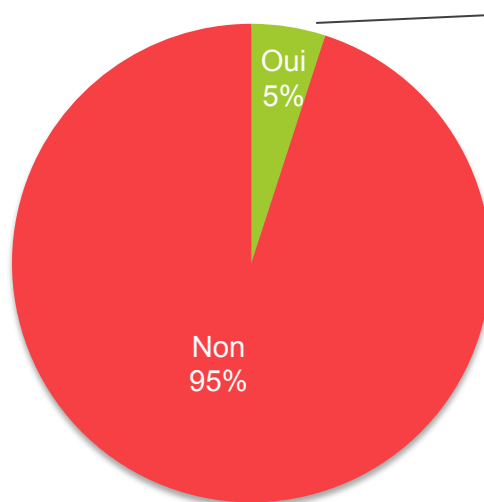


## UNE PERSONNE SUR VINGT A SIGNALÉ UN INCIDENT AU MTQ

En fait, 5 % des gens sondés affirment avoir contacté le MTQ ou le service Québec 511 pour signaler un incident ou effectuer une demande d'intervention sur le réseau routier au cours de la dernière année. Les personnes susceptibles d'être davantage proactives à ce sujet sont celles parcourant de grandes distances annuellement, et qui sont inévitablement plus exposées à diverses situations problématiques sur les routes du Québec.

### QJ1B. Dans la dernière année, avez-vous contacté le ministère des Transports du Québec ou le service Québec 511 pour signaler un incident ou effectuer une demande d'intervention sur le réseau routier?

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1202



#### Différences significativement supérieures (Oui)

- Plus de 30 000 km par année (17 %);
- Plus de 30 km pour se rendre au travail ou à l'école (14 %);
- Plus de 30 minutes pour se rendre au travail ou à l'école (12 %);
- Revenu familial de 100 000 \$ ou plus (10 %).

#### Différences significativement supérieures (Non)

- Moins de 5 km pour se rendre au travail ou à l'école (99 %);
- Entre 5 et 10 km pour se rendre au travail ou à l'école (98 %);
- 55 ans ou plus (97 %);
- Revenu familial de moins de 35 000 \$ (99 %).

## FORMULER UN COMMENTAIRE OU UNE PLAINTE AU MTQ

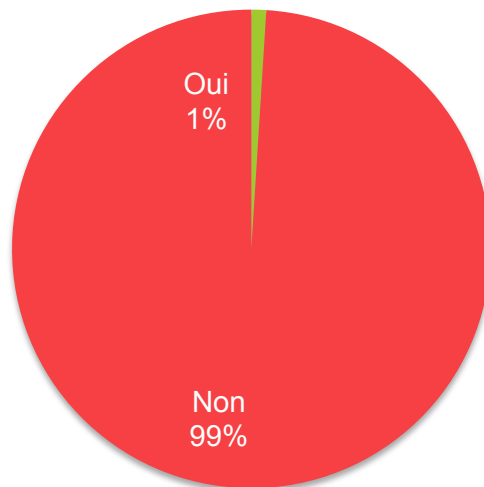


### UNE INFIME MINORITÉ A EFFECTUÉ UN COMMENTAIRE OU UNE PLAINTE AU MTQ

En fait, seulement 1 % des gens sondés affirment avoir contacté le MTQ ou le service Québec 511 pour effectuer un commentaire, une plainte ou une réclamation pour dommages au cours de la dernière année. Les principaux commentaires émis au MTQ sont au sujet du déneigement ou du déglçage des routes (n : 8) ou au sujet des travaux routiers (n : 7) ou de l'état de la chaussée (n : 5). Il faut toutefois interpréter ces résultats avec précaution, en raison de la petite taille de l'échantillon (n : 19).

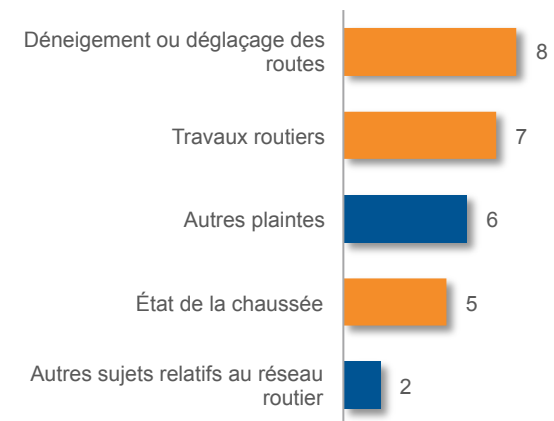
#### QJ1C. Dans la dernière année, avez-vous contacté le ministère des Transports du Québec ou le service Québec 511 pour effectuer un commentaire, une plainte ou une réclamation pour dommages?

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1200



#### QJ1D. À quel(s) sujet(s)?

n : 19\*



\*Étant donné la taille de l'échantillon (n : 19), les résultats sont présentés en nombre plutôt qu'en pourcentage.

## MOYENS DE COMMUNICATION UTILISÉS

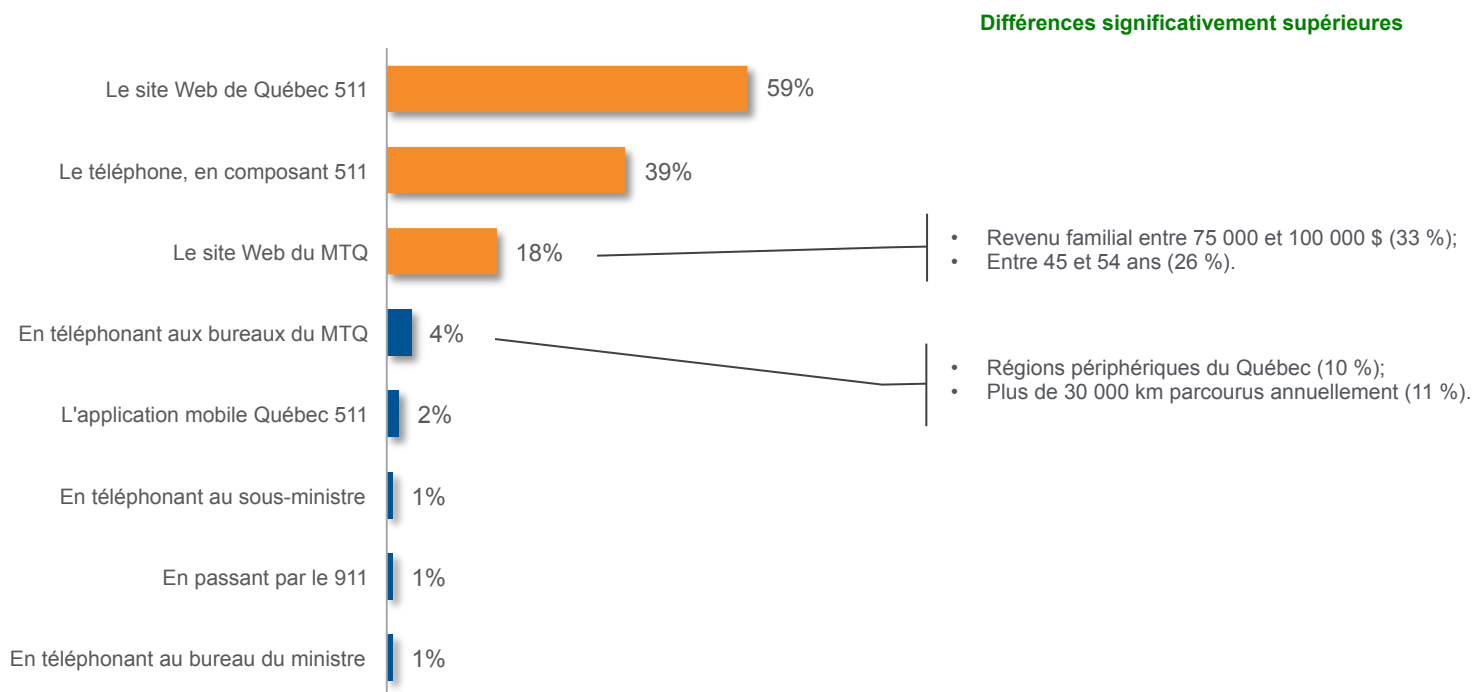


### LES SITES WEB PRIVILÉGIÉS PAR LA MAJORITÉ DE CEUX QUI ONT CONTACTÉ LE MTQ

En fait, 59 % des gens interrogés ayant contacté le MTQ ou le service Québec 511 l'ont fait par le site Web de Québec 511, alors que 39 % des gens ont directement téléphoné en composant le 511. Dans une moindre proportion, 18 % des gens ont opté pour le site Web du MTQ. Une très faible proportion (2 %) de gens ont utilisé l'application mobile Québec 511 pour contacter le Ministère.

### QJ2A. Par quel(s) moyen(s) avez-vous contacté le ministère des Transports du Québec ou le Québec 511 Info Transports?

Base : ceux qui ont contacté le MTQ ou Québec 511, excluant la non-réponse, n : 373



# SATISFACTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION REÇUE



## LA TRÈS GRANDE MAJORITÉ DES GENS SATISFAITS DE L'INFORMATION REÇUE DU MTQ

En fait, 91 % des personnes sondées se disent très ou assez satisfaits de l'information obtenue ou du traitement de leur demande lorsqu'ils ont contacté le MTQ ou le service Québec 511.

Les quelques personnes insatisfaites de l'information obtenue (9 %) expliquent qu'elles ont eu de la difficulté à accéder à l'information ou à contacter le Ministère (n : 14) ou que la réponse obtenue manquait de clarté (n : 13). Il faut toutefois interpréter avec prudence ces résultats, en raison de la petite taille de l'échantillon (n : 29).

### QJ4. Êtes-vous satisfait de l'information que vous avez alors obtenue ou du traitement de votre demande?

Base : ceux qui ont contacté le MTQ ou Québec 511, excluant la non-réponse, n : 371



#### Différences significatives (Très ou assez satisfait)

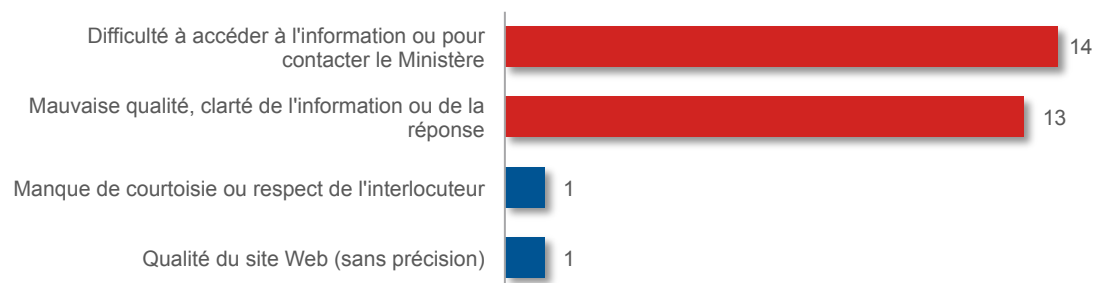
- Régions périphériques du Québec (97 %);
- 11 à 30 km pour se rendre au travail ou à l'école (97 %).

#### Différences significatives (Peu ou pas du tout satisfait)

- 35 à 44 ans (21 %);
- Plus de 30 000 km parcourus annuellement (20 %).

### QJ5. Pourquoi êtes-vous insatisfait de cette information ou du traitement de votre demande?

Base : ceux n'étant pas satisfaits de leur contact avec le MTQ, excluant la non-réponse, n : 29



# Conclusions





## CONCLUSIONS



### EST-ON SATISFAIT DE L'ÉTAT DES ROUTES?

#### PRÈS DE LA MOITIÉ DES GENS SONT SATISFAITS

En effet, 45 % de la population se dit très ou assez satisfaite de l'état de la chaussée des routes du Québec (les rues des villes et des villages exclues). Environ le tiers (35 %) des gens affirment que l'état de la chaussée est demeuré stable au cours des cinq dernières années. Seulement 10 % des gens disent que l'état de la chaussée s'est amélioré, et ce, malgré les progrès importants réalisés en matière de confort de roulement sur les chaussées entretenues par le Ministère. En outre, les trois quarts (75 %) des répondants trouvent l'état de la chaussée des autoroutes en bon état, alors que cette proportion est de 46 % pour les routes principales et régionales.

### EST-ON SATISFAIT DE LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER?

#### SEPT QUÉBÉCOIS SUR DIX SE DISENT SATISFAITS

En fait, 71 % des gens se disent très ou assez satisfaits du niveau de sécurité de l'ensemble des routes du Québec en excluant les rues des villes ou des villages, en particulier les hommes (75 %). Toutefois, malgré une amélioration marquée du bilan routier depuis les dernières années (*Source : Bilan de la SAAQ 2014*), plus de la moitié (54 %) des gens affirment également que la sécurité routière en général est demeurée stable au cours des cinq dernières années; quant aux autres, ils se répartissent en proportions égales (23 %) dans une perception d'amélioration et de détérioration de la sécurité routière. On remarque que les femmes (27 %) trouvent davantage que la sécurité routière s'est détériorée dans les dernières années.

Les autoroutes sont jugées davantage sécuritaires (86 %) que les routes principales et régionales (69 %).

### EST-ON SATISFAIT DE L'ENTRETIEN DES ROUTES?

#### LES GENS GLOBALEMENT SATISFAITS DE LA SÉCURITÉ DES TRAVAUX, MALGRÉ QUELQUES POINTS À AMÉLIORER

Près de quatre Québécois sur cinq (79 %) se disent très ou assez satisfaits de la sécurité entourant les travaux routiers, en excluant les rues des villes et des villages. À ce chapitre, seulement 12 % des gens perçoivent une détérioration de la sécurité des travaux au cours des cinq dernières années. Bien que la plupart des gens (80 %) se disent satisfaits de la signalisation routière, les perceptions sont moins élevées pour l'éclairage des routes (64 %), l'état des accotements des autoroutes et des routes principales ou régionales (60 %), et de manière encore plus marquée pour la visibilité du marquage (42 %). Ce dernier résultat peut toutefois s'expliquer en partie par le fait que le sondage a été réalisé en mars, soit la période de l'année où la visibilité du marquage est souvent la plus réduite en raison des rigueurs imposées par l'entretien hivernal.

Près de la moitié (45 %) des gens perçoivent que les mesures pour limiter l'impact des travaux sont demeurées stables dans les cinq dernières années; 29 % affirment cependant qu'elles se sont détériorées, et 26 %, qu'elles se sont améliorées.

## CONCLUSIONS (SUITE)



### EST-ON SATISFAIT DE L'ENTRETIEN DES ROUTES L'HIVER?

#### UNE ASSEZ GRANDE SATISFACTION

Dans le cas des autoroutes, quatre Québécois sur cinq (81 %) disent qu'elles sont très ou assez bien entretenues durant l'hiver. Dans le cas des routes principales et régionales, cette proportion est de 71 %.

### LE NIVEAU DE CONGESTION EST-IL ACCEPTABLE?

#### PLUS DE LA MOITIÉ DES GENS TROUVENT LES ROUTES PEU CONGESTIONNÉES

En fait, 55 % des travailleurs et des étudiants trouvent les routes qu'ils utilisent peu ou pas du tout congestionnées.

De plus, 64 % des travailleurs et des étudiants trouvent la congestion routière à l'heure de pointe très ou assez acceptable. Toutefois, malgré ces résultats, une proportion identique (64 %) de gens affirment que la congestion routière a augmenté au cours des cinq dernières années.

### A-T-ON UN SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN DE QUALITÉ?

#### DES UTILISATEURS CRITIQUES À L'ENDROIT DU TRANSPORT EN COMMUN

Près de la moitié (48 %) des utilisateurs du transport en commun ont donné un résultat d'au moins 7 sur 10 à la qualité du service de transport en commun dans son ensemble, pour une note moyenne de 5,9 sur 10.

Plus de 50 % des usagers réguliers se montrent satisfaits (note de 7 ou plus) d'au moins quatre des neuf aspects mesurés qui concernent la qualité des services de transport en commun : l'information aux usagers (60 %), la rapidité du service (58 %), la fréquence des passages (52 %) et le nombre de places assises (51 %). Les cinq autres aspects ont reçu des notes **inférieures** à 7 sur 10 par plus de la moitié des utilisateurs : les horaires des services les fins de semaine (56 %) et en soirée (60 %), le confort des aires d'attente (65 %), le prix des titres de transport (74 %) et la disponibilité des stationnements incitatifs (81 %).

Les avis sont partagés quant à l'amélioration ou non de la qualité du service de transport en commun, alors que plus ou moins le tiers des usagers affirment qu'elle s'est améliorée (32 %), qu'elle est demeurée stable (38 %) ou qu'elle s'est détériorée (30 %).

## CONCLUSIONS (SUITE)



### QUELLES SONT LES PRIORITÉS?

#### LA RÉPARATION DES ROUTES, PONTS ET VIADUCS ET LA RÉDUCTION DE LA CONGESTION ROUTIÈRE

La réparation des routes, ponts et viaducs occupe le premier rang des préoccupations des citoyens, avec une note moyenne de 9,1 sur 10. Les autres priorités ayant obtenu une note moyenne supérieure à 8 sur 10 sont :

- ❖ Réduire la congestion routière (8,5);
- ❖ Réduire la pollution et les gaz à effet de serre (8,2);
- ❖ Développer des modes de transport à haute capacité dans quelques axes majeurs (métro, tramway, train de banlieue ou système rapide par bus) (8,2);
- ❖ Améliorer la sécurité routière (8,2);
- ❖ Améliorer le transport en commun (8,1);
- ❖ Fournir de l'information sur les conditions routières et les travaux routiers en temps réel (8,1).

Pouvant certes jouer un rôle en matière de réduction de la congestion routière, le développement de modes de transport à haute capacité dans certains axes majeurs (métro, tramway, train de banlieue, système rapide par bus) et l'amélioration du transport en commun en général figurent parmi les principales priorités de la population. Ces interventions apparaissent d'autant plus prioritaires dans la région de Montréal (3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> rang des priorités avec des notes moyennes de plus de 8,4 sur 10).

Parmi les mesures pouvant améliorer l'efficacité et l'accessibilité du transport en commun, l'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (8<sup>e</sup> rang avec 7,9 sur 10) et la mise en place de stationnements incitatifs (9<sup>e</sup> rang avec 7,8 sur 10) devançant l'amélioration des services de transport collectif en milieu rural (14<sup>e</sup> rang avec 7,5 sur 10), la mise en place de voies réservées aux autobus (15<sup>e</sup> rang avec 7,4 sur 10) ou encore l'amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains (16<sup>e</sup> rang avec 7,4 sur 10).

L'amélioration de la sécurité routière (au 5<sup>e</sup> rang, avec 8,2 sur 10) est une priorité encore plus marquée dans les régions périphériques (au 2<sup>e</sup> rang avec 8,5 sur 10).

L'information en temps réel sur les conditions routières et les travaux routiers (au 7<sup>e</sup> rang, avec 8,1 sur 10) est également une priorité dans toutes les régions du Québec, encore plus importante que l'information relative au transport en commun (13<sup>e</sup> rang avec 7,5 sur 10).

La construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires arrive au 10<sup>e</sup> rang des priorités avec une note moyenne de 7,7 sur 10. Cette priorité est encore plus marquée dans les régions périphériques (6<sup>e</sup> rang avec 8,0 sur 10) que dans la plaine du Saint-Laurent (8<sup>e</sup> rang) et la région de Montréal (13<sup>e</sup> rang), où les résultats sont de près de 7,7 sur 10.

Malgré le fait que la réduction de la pollution et des gaz à effet de serre soit la 3<sup>e</sup> priorité de la population, l'électrification des transports figure beaucoup plus loin dans la liste des priorités, qu'il s'agisse de développement de la voiture électrique (12<sup>e</sup> rang avec 7,5 sur 10) ou d'électrification des transports en commun (17<sup>e</sup> rang avec 7,1 sur 10).

L'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises figure au 11<sup>e</sup> rang des priorités des Québécois, et ce, de façon assez semblable dans chacune des trois régions du sondage.

## CONCLUSIONS (SUITE)



### **LES GENS SONT-ILS SATISFAITS DE L'INFORMATION REÇUE PAR LE MTQ?**

#### **UN EXCELLENT TAUX DE SATISFACTION**

La très grande majorité (91 %) des personnes ayant contacté le MTQ ou le service Québec 511 (plus du quart de la population) se disent très ou assez satisfaites de l'information qu'elles ont obtenue ou du traitement de leur demande.

Le site Web de Québec 511 est le moyen le plus utilisé (59 %) pour contacter le MTQ, alors que 39 % des gens utilisent encore la ligne téléphonique de Québec 511 pour obtenir leur information.

# Annexe 1

MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE

**OBJECTIFS** L'objectif de cette étude est de connaître les préoccupations de la population de 18 ans ou plus en matière de transport ainsi que leur appréciation à l'égard des services rendus par le ministère des Transports. L'objectif de cette annexe est de réunir les informations utiles sur le déroulement du sondage en ligne. 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 et à pouvoir la reproduire selon le même protocole au besoin.

**PLAN DE SONDAGE** **Population cible**

L'ensemble des internautes québécois, âgés de 18 ans ou plus, et pouvant répondre au questionnaire en français ou en anglais, constitue la population cible de la présente étude.

**Base de sondage**

L'échantillon a été tiré du panel Or de SOM. Le panel Or est constitué d'internautes recrutés de façon aléatoire par téléphone. Il s'agit donc d'un échantillon probabiliste.

**Plan d'échantillonnage**

L'échantillon est stratifié non proportionnellement comme suit :

Strate	Ensemble	Montréal	Plaine du Saint-Laurent	Régions périphériques
Nombre visé	1 200	450	450	300
Nombre atteint	1 202	451	449	302

**QUESTIONNAIRE** Le questionnaire a été conçu par le MTQ, puis révisé, programmé et traduit par SOM. La version finale est présentée à l'annexe 2.

**COLLECTE** **Période de collecte** : du 12 au 18 mars 2015.

**Mode de collecte** : sondage en ligne accessible uniquement par un lien sécurisé; gestion des invitations et des rappels effectuée par SOM; collecte sur les serveurs de SOM; invitations envoyées par courriel au panel SOM le 12 mars 2015.

**Résultats administratifs** : les résultats détaillés sont présentés à la page suivante; le taux de réponse est de 35,2 %, ce qui représente un taux comparable aux autres sondages en ligne menés auprès de la population québécoise par l'entremise du panel Or de SOM. Un sondage semblable réalisé par téléphone aurait eu, tout au plus, un taux de réponse de 20 %.

# RÉSULTATS ADMINISTRATIFS DÉTAILLÉS



## MTQ - Préoccupations et satisfaction de la population en transport Sondage réalisé du 12 mars 2015 au 18 mars 2015

### RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE WEB

Taille de l'échantillon	3 429
Nombre d'entrevues visées	1 200
<b>INVITATIONS ENVOYÉES</b>	
Invitations envoyées (A)	3 427
Adresse de courriel sur la liste noire	2
Échec lors de l'envoi du courriel	0
<b>UNITÉ JOINTE RÉPONDANTE</b>	
Questionnaires complétés	1 202
Hors de la population visée	0
Accès lorsqu'un quota est atteint	0
Unité jointe répondante totale (B)	1 202
<b>UNITÉ JOINTE TARDIVE</b>	
Accès lorsque collecte de la strate terminée	34
Accès lorsque collecte terminée	8
<b>UNITÉ JOINTE NON RÉPONDANTE</b>	
Abandon durant le questionnaire	80
Courriel automatique reçu indiquant absence du répondant	0
Courriel reçu indiquant refus de répondre	0
Désabonnement	4
Entrevue rejetée suite au contrôle qualité	26
<b>UNITÉ JOINTE TOTALE (C)</b>	1 354
<b>UNITÉ NON JOINTE</b>	
Serveur de courriel distant ne répond pas ou en problème	0
Quota de l'utilisateur dépassé	1
Détection par antipourriels	0
Autres messages de retour non reconnus	13
Unité non jointe totale (D)	14
<b>UNITÉ INEXISTANTE</b>	
Courriel invalide (usager@)	14
Courriel invalide (@domaine)	1
Duplicata	0
Unité inexistante totale (E)	15
<b>TAUX D'ACCÈS (C/(A-E))</b>	<b>39,7 %</b>
<b>TAUX DE RÉPONSE PARMIS UNITÉ JOINTE (B/C)</b>	<b>88,8 %</b>
<b>TAUX DE RÉPONSE (B/(A-E))</b>	<b>35,2 %</b>

## PONDÉRATION ET TRAITEMENT

Les résultats ont été pondérés de la façon suivante :

- Selon la distribution conjointe d'âge (18-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans, 65 ans ou plus) et de sexe de cinq grandes régions (Région de Montréal, autres Montréal, RMR Québec, autres Plaine du St-Laurent, régions périphériques) de la population générale québécoise, et non de la population internaute.
- Habituellement, nos sondages réalisés à partir du panel Or sont pondérés, par la strate géographique (RMR de Montréal, RMR de Québec, ailleurs au Québec), selon le sexe, le groupe d'âge, la langue maternelle, la scolarité et le pourcentage de personnes vivant seules. Toutefois, la stratification géographique utilisée dans le présent sondage ne permettait pas d'utiliser toutes ces variables. Par conséquent, les distributions de certaines variables (comme on peut le voir au chapitre 1) sont affectées par ce manque de pondération, principalement la scolarité, le revenu familial et le statut de propriété.
- Les asymétries dans les distributions de ces trois variables spécifiques peuvent entraîner des biais dans certains résultats, particulièrement ceux qui concernent l'utilisation du transport en commun, puisque ce mode de transport est assurément plus utilisé par les personnes les plus démunies de la société.

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

## MARGE D'ERREUR MAXIMALE

**Ensemble** :  $\pm 3,5$  % (à un niveau de confiance de 95 %).

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

L'effet de plan apparaît lorsque les questionnaires complétés ne sont pas répartis 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 774 (1202 /1,553).

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 % ou 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.



## MARGE D'ERREUR SELON LA PROPORTION ESTIMÉE

	Ensemble	Région				
		RMR Montréal	Autres MTL	RMR Québec	Autres plaines	Régions périphériques
NOMBRE D'ENTREVUES	1202	273	178	218	231	302
EFFET DE PLAN	1,553	1,046	1,220	1,125	1,257	1,327
PROPORTION :						
99 % ou 1 %	±0,7 %	±1,2 %	±1,6 %	±1,4 %	±1,4 %	±1,3 %
95 % ou 5 %	±1,5 %	±2,6 %	±3,5 %	±3,1 %	±3,2 %	±2,8 %
90 % ou 10 %	±2,1 %	±3,6 %	±4,9 %	±4,2 %	±4,3 %	±3,9 %
80 % ou 20 %	±2,8 %	±4,9 %	±6,5 %	±5,6 %	±5,8 %	±5,2 %
70 % ou 30 %	±3,2 %	±5,6 %	±7,4 %	±6,5 %	±6,6 %	±6,0 %
60 % ou 40 %	±3,5 %	±5,9 %	±7,9 %	±6,9 %	±7,1 %	±6,4 %
<b>50 % (MARGE MAXIMALE)</b>	±3,5 %	±6,1 %	±8,1 %	±7,0 %	±7,2 %	±6,5 %

# Annexe 2

## COMPARAISONS AVEC LES VAGUES DE SONDAGE PRÉCÉDENTES

Cette annexe présente l'évolution des résultats depuis 2002. Dans la mesure où le sondage de 2015 marque une rupture avec les années précédentes (passage du sondage téléphonique au sondage en ligne, reformulation de plusieurs questions), l'évolution est présentée à titre indicatif seulement, puisque les résultats de 2015 ne sont pas comparables.

## COMPARAISONS AVEC LES VAGUES PRÉCÉDENTES



	2015	2012	2007	2004	2003	2002
<b>UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER</b>						
Détention d'un permis de conduire	92 %	90 %	87 %	87 %	84 %	84 %
Distance parcourue annuellement sur la route en km (moyenne)	16 200	16 701	17 014	17 577	19 344	19 915
<b>ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER</b>						
Satisfaction de l'état de la chaussée des routes ( <i>très + assez satisfait</i> )*	45 %	51 %	45 %	50 %	60 %	56 %
Qualité de l'état de la chaussée des autoroutes ( <i>très + plutôt bon</i> )	75 %	66 %	59 %	53 %	69 %	66 %
Qualité de l'état de la chaussée des routes principales et régionales ( <i>très + plutôt bon</i> )	46 %	51 %	38 %	45 %	53 %	48 %
<b>SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER</b>						
Satisfaction du niveau de sécurité de l'ensemble des routes ( <i>très + assez satisfait</i> )	71 %	79 %	71 %	73 %	79 %	73 %
Niveau de sécurité des autoroutes ( <i>très + assez sécuritaire</i> )	86 %	84 %	77 %	75 %	81 %	79 %
Niveau de sécurité des routes principales et régionales ( <i>très + assez sécuritaire</i> )	69 %	75 %	63 %	65 %	70 %	67 %
<b>ENTRETIEN ROUTIER</b>						
Perception d'amélioration de la sécurité des travaux routiers	45 %	36 %	38 %	37 %	37 %	38 %
Satisfaction de la sécurité des travaux routiers ( <i>très + assez satisfait</i> )	79 %	75 %	80 %	-	79 %	76 %
Perception d'amélioration des mesures pour limiter l'impact des travaux routiers	26 %	23 %	27 %	-	37 %	-
Satisfaction de la signalisation routière ( <i>très + assez satisfait</i> )	80 %	80 %	82 %	-	-	-
Satisfaction de l'éclairage des routes ( <i>très + assez satisfait</i> )	64 %	67 %	64 %	-	-	-
Satisfaction de la visibilité du marquage ( <i>très + assez satisfait</i> )*	42 %	58 %	63 %	-	-	-
<b>ENTRETIEN DES ROUTES L'HIVER</b>						
Satisfaction de l'entretien des routes l'hiver ( <i>très + assez satisfait</i> )	73 %	75 %	74 %	76 %	77 %	75 %
Qualité de l'entretien des autoroutes l'hiver ( <i>très bien/plutôt bien entretenues</i> )	81 %	82 %	80 %	80 %	82 %	81 %
Qualité de l'entretien des routes principales et régionales l'hiver ( <i>très/plutôt bien entretenues</i> )	71 %	73 %	71 %	71 %	71 %	67 %

\* Ces questions ne sont pas formulées de manière identique.

Note : Dans la mesure où le sondage de 2015 marque une rupture avec les années précédentes (passage du sondage téléphonique au sondage en ligne, reformulation de plusieurs questions), l'évolution est présentée à titre indicatif seulement, puisque les résultats de 2015 ne sont pas comparables.

## COMPARAISONS AVEC LES VAGUES PRÉCÉDENTES (SUITE)



	2015	2012	2007	2004	2003	2002
<b>MODES DE TRANSPORT UTILISÉS EN ÉTÉ (TRAVAILLEURS ET ÉTUDIANTS)</b>						
Véhicule personnel (sans passager)	70	-	-	-	-	-
Transport en commun	18	-	-	-	-	-
Véhicule personnel (avec passager)	14	-	-	-	-	-
Marche	11	-	-	-	-	-
Vélo	10	-	-	-	-	-
Covoiturage comme passager	4	-	-	-	-	-
<b>MODES DE TRANSPORT UTILISÉS EN HIVER (TRAVAILLEURS ET ÉTUDIANTS)</b>						
Véhicule personnel (sans passager)	69	-	-	-	-	-
Transport en commun	21	-	-	-	-	-
Véhicule personnel (avec passager)	14	-	-	-	-	-
Marche	9	-	-	-	-	-
Vélo	4	-	-	-	-	-
Covoiturage comme passager	1	-	-	-	-	-
<b>MODES DE TRANSPORT UTILISÉS LE PLUS FRÉQUEMMENT (AUTRES QUE TRAVAILLEURS ET ÉTUDIANTS)</b>						
Véhicule personnel	-	79	75	-	-	-
Transport en commun	19	8	11	-	-	-
Marche	32	4	4	-	-	-
Vélo	11	1	2	-	-	-
Covoiturage comme passager	7	5	8	-	-	-

Note : Dans la mesure où le sondage de 2015 marque une rupture avec les années précédentes (passage du sondage téléphonique au sondage en ligne, reformulation de plusieurs questions), l'évolution est présentée à titre indicatif seulement, puisque les résultats de 2015 ne sont pas comparables.

## COMPARAISONS AVEC LES VAGUES PRÉCÉDENTES (SUITE)



	2015	2012	2007	2004	2003	2002
<b>CONGESTION ROUTIÈRE</b>						
Congestion des routes selon les travailleurs et étudiants ( <i>très + assez congestionnées</i> )	45 %	50 %	59 %	36 %	-	-
Perte de temps pour se rendre au travail/à l'école ( <i>oui</i> )	48 %	60 %	-	-	-	-
Moyenne de temps perdu pour se rendre au travail	28 min	46 min	-	-	-	-
Perception des travailleurs/étudiants de la congestion à l'heure de pointe ( <i>très + assez acceptable</i> )	64 %	55 %	50 %	63 %	-	-
Perception de la diminution de la congestion routière depuis 5 ans	3 %	5 %	5 %	4 %	-	-
<b>TRANSPORT EN COMMUN</b>						
Autobus comme mode de transport en commun le plus utilisé	53 %	53 %	-	-	-	-
Métro comme mode de transport en commun le plus utilisé	38 %	36 %	-	-	-	-
Évaluation de la rapidité des services du transport en commun (note moyenne sur dix)	6,7	7,4	-	-	-	-
Évaluation de la fréquence des passages du transport en commun (note moyenne sur dix)	6,2	6,8	-	-	-	-
Évaluation du nombre de places assises du transport en commun (note moyenne sur dix)	6,0	6,8	-	-	-	-
Évaluation l'information aux usagers du transport en commun (note moyenne sur dix)	6,7	7,3	-	-	-	-
Évaluation du prix des titres de transport du transport en commun (note moyenne sur dix)	4,8	5,9	-	-	-	-
Évaluation du confort des aires d'attente du transport en commun (note moyenne sur dix)	5,6	6,2	-	-	-	-
Perception de l'amélioration du transport en commun dans les 5 dernières années	32 %	51 %	-	-	-	-

Note : Dans la mesure où le sondage de 2015 marque une rupture avec les années précédentes (passage du sondage téléphonique au sondage en ligne, reformulation de plusieurs questions), l'évolution est présentée à titre indicatif seulement, puisque les résultats de 2015 ne sont pas comparables.

## COMPARAISONS AVEC LES VAGUES PRÉCÉDENTES (SUITE)



	2015	2012	2007	2004	2003	2002
<b>LES PRIORITÉS D'INTERVENTION (note moyenne sur 10)</b>						
Réparation des routes, ponts et viaducs	9,1	8,7	8,8	-	-	-
Réduire la congestion routière dans les grandes villes	8,5	8,1	8,0	8,4	-	-
Réduire la pollution et les gaz à effet de serre	8,2	8,1	8,8	8,7	-	-
Développement de modes de transport à haute capacité dans quelques axes majeurs : métro, tramway, train de banlieue, système rapide par bus	8,2	-	-	-	-	-
Amélioration de la sécurité routière*	8,2	7,6	8,1	8,3	-	-
Amélioration du transport en commun (dans son ensemble)	8,1	7,5	8,2	7,7	-	-
Information sur les conditions routières et les travaux routiers en temps réel	8,1	-	-	-	-	-
Amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)	7,9	-	-	-	-	-
Mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)	7,8	-	-	-	-	-
Construction et entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires	7,7	-	-	-	-	-
Utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport de marchandises*	7,6	7,6	7,8	7,8	-	-
Développement de voiture électrique	7,5	-	-	-	-	-
Qualité de l'information du transport en commun (horaires et itinéraires)	7,5	-	-	-	-	-
Amélioration des services de transport collectif en milieu rural	7,5	-	-	-	-	-
Mise en place de voies réservées aux autobus	7,4	-	-	-	-	-
Amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains*	7,4	7,5	7,9	7,5	-	-
Électrification du transport commun	7,1	7,1	-	-	-	-
Développement du covoiturage	6,9					
Construction de nouvelles routes	6,9	6,6	7,0	6,8	-	-
Amélioration du réseau de haltes routières	6,8	6,5	-	-	-	-
<b>INFORMATION ET COMMUNICATION AVEC LE MINISTÈRE</b>						
Ont contacté le MTQ ou Québec 511 au cours de la dernière année	26 %	20 %	18 %	-	-	-
Satisfaction de l'information obtenue (très + assez satisfait)	91 %	87 %	76 %	-	-	-

\* Ces questions ne sont pas formulées de manière identique.

Note : Dans la mesure où le sondage de 2015 marque une rupture avec les années précédentes (passage du sondage téléphonique au sondage en ligne, reformulation de plusieurs questions), l'évolution est présentée à titre indicatif seulement, puisque les résultats de 2015 ne sont pas comparables.

# Annexe 3

ANALYSE DIFFÉRENCIÉE SELON LES SEXES

## COMPARAISONS ENTRE LES SEXES



	Total	Hommes	Femmes
<b>UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER</b>	%	%	%
Détention d'un permis de conduire	92	94	90
Distance parcourue annuellement sur la route en km (moyenne)	16 200 km	19 097 km ↑	13 123 km ↓
Utilisation des rues des villes et villages ( <i>souvent + à l'occasion</i> )	98	98	98
Utilisation des autoroutes ( <i>souvent + à l'occasion</i> )	94	96↑	92↓
Utilisation des routes principales et régionales ( <i>souvent + à l'occasion</i> )	83	86↑	80↓
Utilisation des routes locales et rurales ( <i>souvent + à l'occasion</i> )	62	63	62
<b>ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER</b>	%	%	%
Amélioration de l'état de la chaussée du réseau routier ( <i>s'est amélioré</i> )	10	12↑	8↓
Satisfaction de l'état de la chaussée des routes ( <i>très + assez satisfait</i> )*	45	48	42
Qualité de l'état de la chaussée des autoroutes ( <i>très + plutôt bon</i> )	75	74	75
Qualité de l'état de la chaussée des routes principales et régionales ( <i>très + plutôt bon</i> )	46	45	47
<b>SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER</b>	%	%	%
Amélioration de la sécurité routière en générale ( <i>s'est améliorée</i> )	23	26↑	20↓
Satisfaction du niveau de sécurité de l'ensemble des routes ( <i>très + assez satisfait</i> )	71	75↑	67↓
Niveau de sécurité des autoroutes ( <i>très + assez sécuritaire</i> )	86	89↑	83↓
Niveau de sécurité des routes principales et régionales ( <i>très + assez sécuritaire</i> )	69	70	67
<b>ENTRETIEN ROUTIER</b>	%	%	%
Perception d'amélioration de la sécurité des travaux routiers ( <i>s'est améliorée</i> )	45	52↑	40↓
Satisfaction de la sécurité des travaux routiers ( <i>très + assez satisfait</i> )	79	83↑	75↓
Perception d'amélioration des mesures pour limiter l'impact des travaux routiers	26	27	25
Satisfaction de la signalisation routière ( <i>très + assez satisfait</i> )	79	79	80
Satisfaction de l'éclairage des routes ( <i>très + assez satisfait</i> )	64	69↑	59↓
Satisfaction de la visibilité du marquage ( <i>très + assez satisfait</i> )	42	45	39
Satisfaction de l'état des accotements ( <i>très + assez satisfait</i> )	60	62	59

Note : Les flèches (↑↓) représentent les différences significatives selon le sexe par rapport à l'autre catégorie (soit homme, soit femme).



## COMPARAISONS ENTRE LES SEXES (SUITE)



	Total	Hommes	Femmes
<b>MODES DE TRANSPORT UTILISÉS EN ÉTÉ (TRAVAILLEURS ET ÉTUDIANTS)</b>	%	%	%
Véhicule personnel (sans passager)	70	70	71
Transport en commun	18	17	18
Véhicule personnel (avec passager)	14	17	12
Marche	11	10	12
Vélo	10	13	8
Covoiturage comme passager	4	4	4
<b>MODES DE TRANSPORT UTILISÉS EN HIVER (TRAVAILLEURS ET ÉTUDIANTS)</b>	%	%	%
Véhicule personnel (sans passager)	69	68	71
Transport en commun	21	22	20
Véhicule personnel (avec passager)	14	16	11
Marche	9	9	9
Vélo	4	4	5
Covoiturage comme passager	1	2	0
<b>MODES DE TRANSPORT UTILISÉS LE PLUS FRÉQUEMMENT (AUTRES QUE TRAVAILLEURS ET ÉTUDIANTS)</b>	%	%	%
Véhicule personnel (sans passager)	61	58	63
Véhicule personnel (avec passager)	36	40	33
Marche	32	31	32
Transport en commun	19	18	20
Vélo	11	17↑	6↓
Covoiturage comme passager	7	2↓	11↑

Note : Les flèches (↑↓) représentent les différences significatives selon le sexe par rapport à l'autre catégorie (soit homme, soit femme).

## COMPARAISONS ENTRE LES SEXES (SUITE)



	Total	Hommes	Femmes
<b>ENTRETIEN DES ROUTES L'HIVER</b>	%	%	%
Satisfaction de l'entretien des routes l'hiver ( <i>très + assez satisfait</i> )	73	76	71
Qualité de l'entretien des autoroutes l'hiver ( <i>très bien/plutôt bien entretenues</i> )	81	82	80
Qualité de l'entretien des routes principales et régionales l'hiver ( <i>très/plutôt bien entretenues</i> )	71	72	70
Amélioration de l'entretien des routes l'hiver ( <i>s'est amélioré</i> )	13	12	13
<b>CONGESTION ROUTIÈRE</b>			
Distance moyenne parcourue pour se rendre au travail/à l'école	21,9 km	25,1 km ↑	18,5 km ↓
Temps moyen pour se rendre au travail/à l'école	28,1 minutes	29,8 minutes	26,4 minutes
Nombre moyen d'arrêts lors des déplacements pour rendre au travail/à l'école	0,50 arrêt	0,48 arrêt	0,51 arrêt
Congestion des routes selon les travailleurs et étudiants ( <i>très + assez congestionnées</i> )	46 %	55 % ↑	36 % ↓
Perte de temps pour se rendre au travail/à l'école ( <i>oui</i> )	48 %	55 %	40 %
Moyenne de temps perdu pour se rendre au travail	28,3 minutes	27,9 minutes	28,9 minutes
Perception des travailleurs/étudiants de la congestion à l'heure de pointe ( <i>très + assez acceptable</i> )	64 %	58 % ↓	70 % ↑
Perception de la diminution de la congestion routière depuis 5 ans ( <i>a diminué</i> )	3 %	4 %	2 %
<b>TRANSPORT EN COMMUN</b>	Note moyenne sur 10	Note moyenne sur 10	Note moyenne sur 10
Autobus comme mode de transport en commun le plus utilisé	53 %	49 %	56 %
Métro comme mode de transport en commun le plus utilisé	38 %	44 %	33 %
Évaluation de la rapidité des services du transport en commun	6,7	6,5	6,9
Évaluation de la fréquence des passages du transport en commun	6,2	5,7	6,6
Évaluation du nombre de places assises du transport en commun	6,0	5,7	6,3
Évaluation de l'information aux usagers du transport en commun	6,7	6,2	7,1
Évaluation du prix des titres de transport du transport en commun	4,8	4,6	4,9
Évaluation du confort des aires d'attente du transport en commun	5,6	5,7	5,5
Perception de l'amélioration du transport en commun dans les 5 dernières années	32 %	26 %	37 %

## COMPARAISONS ENTRE LES SEXES (SUITE)



	Total	Hommes	Femmes
<b>TRANSPORT EN COMMUN</b>	<b>Note moyenne sur 10</b>	<b>Note moyenne sur 10</b>	<b>Note moyenne sur 10</b>
Évaluation des horaires de service la fin de semaine du transport en commun	5,3	5,2	5,4
Évaluation des horaires de service en soirée du transport en commun	5,1	5,0	5,2
Évaluation de la disponibilité des stationnements incitatifs du transport en commun	4,7	4,1	4,4
Évaluation du transport en commun dans son ensemble	5,9	5,7	6,2
<b>LES PRIORITÉS D'INTERVENTION</b>	<b>Note moyenne sur 10</b>	<b>Note moyenne sur 10</b>	<b>Note moyenne sur 10</b>
Réparation des routes, ponts et viaducs	9,1	9,0	9,3
Réduire la congestion routière dans les grandes villes	8,5	8,6	8,5
Réduire la pollution et les gaz à effet de serre	8,2	8,1	8,4
Développement de modes de transport à haute capacité dans quelques axes majeurs : métro, tramway, train de banlieue, système rapide par bus	8,2	8,1	8,2
Amélioration de la sécurité routière	8,2	7,8↓	8,5↑
Amélioration du transport en commun (dans son ensemble)	8,1	8,0	8,3
Information sur les conditions routières et les travaux routiers en temps réel	8,1	7,9↓	8,3↑
Amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)	7,9	7,5↓	8,3↑
Mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)	7,8	7,8	7,9
Construction et entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires	7,7	7,4↓	8,0↑
Utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport de marchandises	7,6	8,0↑	7,2↓
Développement de la voiture électrique	7,5	7,8↑	7,1↓
Qualité de l'information en transport en commun (horaires et itinéraires)	7,5	7,2↓	7,7↑
Amélioration des services de transport collectif en milieu rural	7,5	7,2	7,7
Mise en place de voies réservées aux autobus	7,4	7,1↓	7,6↑
Amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains	7,4	7,1↓	7,7↑
Électrification du transport commun	7,1	7,2	7,0
Développement du covoiturage	6,9	7,0	6,9
Construction de nouvelles routes	6,9	7,1	6,7
Amélioration du réseau de haltes routières	6,8	6,6↓	7,1↑

Note : Les flèches (↑↓) représentent les différences significatives selon le sexe par rapport à l'autre catégorie (soit homme, soit femme).

## COMPARAISONS ENTRE LES SEXES (SUITE)



	Total	Hommes	Femmes
<b>INFORMATION ET COMMUNICATION AVEC LE MINISTÈRE</b>	%	%	%
Ont contacté le MTQ ou Québec 511 au cours de la dernière année	26	26	27
Ont contacté le MTQ ou Québec 511 au cours de la dernière année pour signaler un incident	5	6	5
Ont contacté le MTQ ou Québec 511 au cours de la dernière année pour effectuer un commentaire	1	1	1
Moyens utilisés pour contacter le MTQ – site Web Québec 511	59	58	60
Moyens utilisés pour contacter le MTQ – téléphone (511)	39	38	40
Satisfaction de l'information obtenue ( <i>très + assez satisfait</i> )	91	89	92

# Annexe 4

QUESTIONNAIRE

## PRÉOCCUPATIONS ET SATISFACTION DE LA POPULATION EN TRANSPORT

### Ministère des Transports du Québec

/\*

### Légende

<b>*texte</b>	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.
<b>/*texte*/</b>	Le texte entouré par « /*...*/ » est une note explicative qui n'apparaît pas à l'intervieweur lors de l'entrevue.
<b>NSP</b>	Choix de réponses : Ne sait pas
<b>NRP</b>	Choix de réponses : Ne répond pas (refus)
<b>NAP</b>	Choix de réponses : Non applicable (sans objet)
<b>-&gt;, -&gt;&gt;</b>	Signifie « Passez à la question »
<b>-&gt;sortie</b>	Valide avec l'intervieweur que le répondant n'est pas admissible, termine l'entrevue et la classe comme « inadmissible ».
<b>-&gt;fin</b>	Termine l'entrevue et la classe comme « Complétée »
<b>1=, 1=</b>	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).
<b>1=, 2=, ...</b>	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 »).
<b>Q_Slcal, Q_INcal</b>	Les questions commençant par « Q_SI... » 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.

\*/

---

#### /\*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\_Bi                    Bienvenue à cette étude sur les préoccupations et la satisfaction des Québécois et Québécoises en matière de transport, réalisée pour le compte du ministère des Transports du Québec.

->>putech

Q\_MP                    Mot de passe

\_\_\_\_\_

Q\_inputECH            q#IDCPJRS=input('IDCPJRS') et q#SE5JRS=input('SE5JRS') et  
q#SE6JRS=input('SE6JRS') et q#SE10JRS=input('SE10JRS')

->>A1

Q\_IDCPJRS            \*Variable panel or. Auto complétée pour affichage\* \_\_\_\_\_

Q\_SE5JRS            \*Variable panel or. Auto complétée pour affichage\* \_\_\_\_\_

Q\_SE6JRS            \*Variable panel or. Auto complétée pour affichage\* \_\_\_\_\_

Q\_SE10JRS           \*Variable panel or. Auto complétée pour affichage\* \_\_\_\_\_

## **/\*SECTION A            Utilisation du réseau routier\*/**

Q\_A1                   Êtes-vous titulaire d'un permis de conduire **((G valide))** au Québec?

1=Oui->A2a

2=Non

9=\*Je préfère ne pas répondre

->>A4

Q\_A2a                   En tant que conducteur, environ **((G quelle distance parcourez-vous annuellement))** sur la route? Veuillez inscrire s'il s'agit de milles ou de kilomètres. **((F RED <AFFA2>))**

\*Exclusif=(A2a,A2ansp)

\*Facultatif

<< \_\_\_\_\_

1=km\*suf un

2=milles

9999999#2=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre\*suf nsp>>

Q\_sicalA2nsp           si q#A2ansp=9999999->A3a

->>calA2a

Q\_sicalA2a            si (q#A2a≠blanc et q#A2aun=1,2)->A3a

->>calAFFA2

Q\_incalAFFA2           q#AFFA2=3 et lorsque (q#A2a≠blanc et q#A2aun≠1,2) alors q#AFFA2=1 et  
lorsque (q#A2a=blanc et q#a2aun=1,2) alors q#AFFA2=2

->>A2a

Q\_AFFA2               \*Auto complété\*

1=Veuillez choisir une unité de mesure pour continuer.

2=Veuillez entrer un nombre pour continuer.

3=Veuillez entrer une réponse pour continuer.

---

### **/\*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_A3a	<p>Veillez indiquer la fréquence à laquelle vous utilisez...</p> <p>les rues des villes et villages</p> <p>1=Souvent 2=À l'occasion 3=Rarement 4=Jamais 9=*Je ne sais pas/Je préfère ne pas répondre</p>
*format matriciel	
Q_A3b	<p>les autoroutes</p>
*format matriciel	
Q_A3c	<p>les routes principales et régionales numérotées de 100 à 399</p>
*format matriciel	
Q_A3d	<p>les routes locales ou rurales (des routes non numérotées autres que les rues des villes et villages)</p>
*format matriciel	
Q_A4	<p>Quel énoncé décrit le mieux ((<b>G votre situation</b>))? *Si vous êtes étudiant et que vous travaillez, veuillez inscrire la situation que vous considérez comme principale.*</p> <p>1=Vous travaillez 2=Vous êtes étudiant 3=Vous êtes retraité 4=Vous êtes à la maison 90=&lt;précisez&gt; Autre (veuillez préciser dans l'encadré ci-dessous) 99=*Je ne sais pas/Je préfère ne pas répondre</p>
Q_sicalA4a ->>cala4b	<p>si (q#A4=3,4,90,99)-&gt;A6a</p>
Q_sicalA4b ->>A5c1	<p>si (q#A4=1)-&gt;A5a1</p>

---

**/\*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 posée aux travailleurs seulement\*/**

Q\_A5a1            Quel est ou quels sont les **((G modes de transport))** que vous utilisez habituellement pour vous rendre **((G au travail en été))** (mai à octobre)? \*Si vous utilisez votre véhicule personnel pour vous rendre à un stationnement avant d'utiliser les transports en commun (autobus, métro, etc.), sélectionnez « Transport en commun ».\*

\*choix multiples  
\*choixminmax=1,8  
\*selectif=97,99

- 1=Véhicule personnel (auto ou moto **((G sans passager))** )
- 2=Véhicule personnel (auto ou moto **(( G avec passager))** )
- 3=Covoiturage comme passager
- 4=Transport en commun (autobus, métro, train ou traversier)
- 5=Marche
- 6=Vélo
- 7=Autre mode non motorisé
- 8=Autre mode motorisé
- 97=\*Ne s'applique pas (travaille à la maison)
- 99=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_A5b1            Quel est ou quels sont les **((G modes de transport))** que vous utilisez habituellement pour vous rendre **((G au travail en hiver))** (novembre à avril)? \*Si vous utilisez votre véhicule personnel pour vous rendre à un stationnement avant d'utiliser les transports en commun (autobus, métro, etc.), sélectionnez « Transport en commun ».\*

\*choix multiples  
\*choixminmax=1,8  
\*selectif=97,99

- 1=Véhicule personnel (auto ou moto **((G sans passager))** )
- 2=Véhicule personnel (auto ou moto **(( G avec passager))** )
- 3=Covoiturage comme passager
- 4=Transport en commun (autobus, métro, train ou traversier)
- 5=Marche
- 6=Vélo
- 7=Autre mode non motorisé
- 8=Autre mode motorisé
- 97=\*Ne s'applique pas (travaille à la maison)
- 99=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

->>B1

---

**/\*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 posée aux étudiants seulement\*/**

Q\_A5c1            Quel est ou quels sont les **((G modes de transport))** que vous utilisez habituellement pour vous rendre à votre **((G lieu d'étude en été))** (mai à octobre)? \*Si vous utilisez votre véhicule personnel pour vous rendre à un stationnement avant d'utiliser les transports en commun (autobus, métro, etc.), sélectionnez « Transport en commun ».\*

\*choix multiples  
\*choixminmax=1,8  
\*selectif=97,99

- 1=Véhicule personnel (auto ou moto **((G sans passager))** )
- 2=Véhicule personnel (auto ou moto **(( G avec passager))** )
- 3=Covoiturage comme passager
- 4=Transport en commun (autobus, métro, train ou traversier)
- 5=Marche
- 6=Vélo
- 7=Autre mode non motorisé
- 8=Autre mode motorisé
- 97=\*Ne s'applique pas
- 99=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_A5d1            Quel est ou quels sont les **((G modes de transport))** que vous utilisez habituellement pour vous rendre à votre **((G lieu d'étude en hiver))** (novembre à avril)? \*Si vous utilisez votre véhicule personnel pour vous rendre à un stationnement avant d'utiliser les transports en commun (autobus, métro, etc.), sélectionnez « Transport en commun ».\*

\*choix multiples  
\*choixminmax=1,8  
\*selectif=97,99

- 1=Véhicule personnel (auto ou moto **((G sans passager))** )
- 2=Véhicule personnel (auto ou moto **(( G avec passager))** )
- 3=Covoiturage comme passager
- 4=Transport en commun (autobus, métro, train ou traversier)
- 5=Marche
- 6=Vélo
- 7=Autre mode non motorisé
- 8=Autre mode motorisé
- 97=\*Ne s'applique pas
- 99=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

->>B1

---

**/\*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\*/

**/\*Note** La Q\_A6 est posée seulement si le répondant ne travaille pas ou n'est pas étudiant\*/

Q\_A6a Quel est ou quels sont les ((G modes de transport)) que vous utilisez habituellement pour vos ((G déplacements les plus fréquents)) (ex. aller magasiner, se rendre voir des amis, faire ses courses)? \*Si vous utilisez votre véhicule personnel pour vous rendre à un stationnement avant d'utiliser les transports en commun (autobus, métro, etc.), sélectionnez « Transport en commun ».\*

\*choix multiples  
\*choixminmax=1,8  
\*selectif=97,99

1=Véhicule personnel (auto ou moto ((G sans passager)) )  
2=Véhicule personnel (auto ou moto (( G avec passager)) )  
3=Covoiturage comme passager  
4=Transport en commun (autobus, métro, train ou traversier)  
5=Marche  
6=Vélo  
7=Autre mode non motorisé  
8=Autre mode motorisé  
97=\*Ne s'applique pas  
99=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

**/\*SECTION B** État du réseau routier\*/

Q\_B1 Dans les cinq dernières années, avez-vous l'impression que ((G l'état de la chaussée)) du réseau routier, excluant les rues des villes et villages...?

1=S'est amélioré  
2=Est demeuré stable  
3=S'est détérioré  
9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

**/\*Note** Rotation de B2a et B2b\*/

Q\_inrotB2 rotation=q#B2a,q#B2b (après=q#B3)

Q\_B2a Selon votre impression, comment qualifieriez-vous ((G l'état de la chaussée)) sur...

les autoroutes?

\*format matriciel

1=Très bon  
2=Plutôt bon  
3=Plutôt mauvais  
4=Très mauvais  
9=\*Je ne sais pas/Je préfère ne 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\_B2b les routes principales et régionales (numérotées de 100 à 399 comme la 132, la 138, la 117 et la 175, etc.)?

\*format matriciel

Q\_B3 De façon générale, à quel point êtes-vous satisfait(e) de l'état de la chaussée ((G des routes)) du Québec, en excluant les rues des villes et villages?

- 1=Très satisfait
- 2=Assez satisfait
- 3=Peu satisfait
- 4=Pas du tout satisfait
- 9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

**/\*SECTION C Sécurité du réseau routier\*/**

Q\_C1 Dans les cinq dernières années, avez-vous l'impression que la ((G sécurité routière en général))...?

- 1=S'est améliorée
- 2=Est demeurée stable
- 3=S'est détériorée
- 9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

**/\*Note Rotation de C2a et C2b\*/**

Q\_inrotC2 rotation=q#C2a,q#C2b (après=q#C3)

Q\_C2a En considérant les risques d'accident, à quel point ((G les autoroutes)) vous paraissent sécuritaires?

- 1=Très sécuritaires
- 2=Assez sécuritaires
- 3=Peu sécuritaires
- 4=Pas du tout sécuritaires
- 9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_C2b En considérant les risques d'accident, à quel point ((G les routes principales et régionales)) (numérotées de 100 à 399 comme la 132, la 138, la 117 et la 175, etc.) vous paraissent sécuritaires?

- 1=Très sécuritaires
- 2=Assez sécuritaires
- 3=Peu sécuritaires
- 4=Pas du tout sécuritaires
- 9=\*Je ne sais pas, je préfère ne 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\_C3 De façon générale, à quel point êtes-vous satisfait(e) du niveau de sécurité de **((G l'ensemble des routes))** du Québec, excluant les rues des villes et villages?

- 1=Très satisfait
- 2=Assez satisfait
- 3=Peu satisfait
- 4=Pas du tout satisfait
- 9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

**/\*SECTION D Entretien routier - Rotation de D1a à D1d\*/**

Q\_inrotD1 rotation=q#D1a,q#D1b,q#D1c,q#D1d (après=q#E1)

Q\_D1a Toujours en excluant les rues des villes et villages, à quel point êtes-vous satisfait(e) de...

\*format matriciel l'éclairage des routes?

- 1=Très satisfait
- 2=Assez satisfait
- 3=Peu satisfait
- 4=Pas du tout satisfait
- 9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_D1b la visibilité du marquage (lignes jaunes et blanches)?

\*format matriciel

Q\_D1c la signalisation routière?

\*format matriciel

Q\_D1d l'état des accotements des autoroutes et des routes principales ou régionales (numérotées de 100 à 399, comme la 132, la 138, la 117 et la 175 par exemple)?

\*format matriciel

**/\*SECTION E Entretien routier\*/**

Q\_E1 Dans les cinq dernières années, avez-vous l'impression que la **((G sécurité entourant les travaux routiers))**...?

- 1=S'est améliorée
- 2=Est demeurée stable
- 3=S'est détériorée
- 9=\*Je ne sais pas, je préfère ne 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\_E2 Pour **((G l'ensemble des routes))** du Québec, en excluant les rues des villes et villages, à quel point êtes-vous satisfait(e) de la **((G sécurité entourant les travaux routiers))**?

- 1=Très satisfait
- 2=Assez satisfait
- 3=Peu satisfait
- 4=Pas du tout satisfait
- 9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_E3 Dans les cinq dernières années, avez-vous l'impression que les **((G mesures concrètes pour limiter les impacts))** des travaux routiers sur la circulation (ex. horaires des travaux, information sur les entraves à la circulation, etc.)...?

- 1=Se sont améliorées
- 2=Sont demeurées stables
- 3=Se sont détériorées
- 9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

**/\*SECTION F Entretien des routes l'hiver\*/**

**/\*Note Rotation de F1a et F1b\*/**

Q\_inrotF1 rotation=q#F1a,q#F1b (après=q#F2)

Q\_F1a En pensant à **((G l'entretien des routes l'hiver))** au Québec, diriez-vous que **((G les autoroutes))** vous apparaissent...?

- 1=Très bien entretenues
- 2=Plutôt bien entretenues
- 3=Plutôt mal entretenues
- 4=Très mal entretenues
- 9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_F1b En pensant à **((G l'entretien des routes l'hiver))** au Québec, diriez-vous que **((G les routes principales et régionales))** (numérotées de 100 à 399, comme la 132, la 138, la 117 et la 175, etc.) vous apparaissent...?

- 1=Très bien entretenues
- 2=Plutôt bien entretenues
- 3=Plutôt mal entretenues
- 4=Très mal entretenues
- 9=\*Je ne sais pas, je préfère ne 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\_F2 Dans l'ensemble, en excluant les rues des villes et villages, à quel point êtes-vous satisfait(e) de ((G l'entretien des routes l'hiver))?

1=Très satisfait  
2=Assez satisfait  
3=Peu satisfait  
4=Pas du tout satisfait  
9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_F3 Dans les cinq dernières années, toujours en excluant les rues des villes et des villages, avez-vous l'impression que l'entretien des routes l'hiver...?

1=S'est amélioré  
2=Est demeuré stable  
3=S'est détérioré  
9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_sicalG  
->>H2a si q#A4=1,2->G1a

**/\*SECTION G Congestion routière - Posée uniquement aux travailleurs et aux étudiants\*/**

Q\_G1a En moyenne, pour vous rendre au travail ou à l'école, quelle distance parcourez-vous approximativement (aller seulement)? Veuillez inscrire s'il s'agit de milles ou de kilomètres. ((F RED <AFFG1>))

\*Exclusif=(G1a,G1ansp)  
\*Facultatif

<< \_\_\_\_\_  
1=km\*suf un  
2=milles  
9999#2=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre\*suf nsp>>

Q\_sicalG1nsp  
->>calG1a si q#G1ansp=9999->G1b

Q\_sicalG1a  
->>calAFFG1 si (q#G1a≠blanc et q#G1aun=1,2)->G1b

Q\_incalAFFG1 q#AFFG1=3 et lorsque (q#G1a≠blanc et q#G1aun≠1,2) alors q#AFFG1=1 et lorsque (q#G1a=blanc et q#G1aun=1,2) alors q#AFFG1=2  
->>G1a

Q\_AFFG1 \*Autocomplété\*

1=Veuillez choisir une unité de mesure pour continuer.  
2=Veuillez entrer un nombre pour continuer.  
3=Veuillez entrer une réponse pour continuer.

---

**/\*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\_G1b En moyenne, au cours des trois derniers mois, pour vous rendre au travail ou à l'école, combien de temps en minutes ce déplacement vous prenait-il (aller seulement)?

\*Exclusif=(G1b,G1bnsp)  
\*bornes souples=0,240

<<\_\_ minutes  
999=Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre\*suf nsp>>

Q\_G1c En moyenne, pour vous rendre au travail ou à l'école, combien le déplacement inclut-il d'arrêts en cours de route (ex. garderie ou épicerie)?  
\*Inscrivez 0 si vous ne faites aucun arrêt\*

\*Exclusif=(G1c,G1cnsp)  
\*bornes souples=0,20

<<\_\_  
99=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre\*suf nsp>>

Q\_G2 Selon vous, les routes que vous fréquentez sont-elles ((**G congestionnées**))?

1=Très congestionnées  
2=Assez congestionnées  
3=Peu congestionnées  
4=Pas du tout congestionnées  
9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_G3 Sachant qu'il y a congestion à l'heure de pointe dans toutes les grandes villes, à quel point considérez-vous le ((**G niveau de congestion**)) que vous rencontrez comme acceptable?

1=Très acceptable  
2=Assez acceptable  
3=Peu acceptable  
4=Pas du tout acceptable  
9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_G4 Dans les cinq dernières années, avez-vous l'impression que la ((**G congestion routière**)) que vous rencontrez...?

1=A diminué  
2=Est demeurée stable  
3=A augmenté  
9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_G5a En moyenne, estimez-vous perdre du temps chaque jour, matin et soir inclus, en raison de la congestion routière?

1=Oui->G4b  
2=Non, je ne perds pas de temps en raison de la congestion routière

---

**/\*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 sais pas/Je préfère ne pas répondre

->>H2a

Q\_G4b

En moyenne, **((G combien de temps))** chaque jour, matin et soir inclus, estimez-vous perdre en raison de la congestion routière?

\*Exclusif=(G4b,G4bnsp)

\*bornes souples=0,240

<< \_\_\_ minutes

999=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre\*suf nsp>>

**/\*SECTION H Transport en commun\*/**

Q\_H2a

Au cours des trois derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé les **((G modes de transport en commun))** suivants?

Métro

\*format matriciel

1=Régulièrement (plus d'une fois par semaine)

2=À l'occasion (moins d'une fois par semaine ou quelques fois par mois)

3=Rarement (moins d'une fois par mois)

4=Jamais

9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_H2b

Autobus

\*format matriciel

Q\_H2c

Train de banlieue

\*format matriciel

Q\_H2d

Traversier

\*format matriciel

Q\_H2e

Autres (ex. Taxibus en région)

\*format matriciel

**/\* Note si n'a pas répondu « régulièrement » pour au moins un élément à H2, passer à section I\*/**

Q\_sicalH3

->>VALID

Q\_sicalplus1

si (q#h2a=1 ou q#h2b=1 ou q#h2c=1 ou q#h2d=1 ou q#h2e=1)->calPLUS1

si (q#h2a=1 et (q#h2b=2,3,4,9 et q#h2c=2,3,4,9 et q#h2d=2,3,4,9 et q#h2e=2,3,4,9)) ou

(q#h2b=1 et (q#h2a=2,3,4,9 et q#h2c=2,3,4,9 et q#h2d=2,3,4,9 et q#h2e=2,3,4,9)) ou

(q#h2c=1 et (q#h2a=2,3,4,9 et q#h2b=2,3,4,9 et q#h2d=2,3,4,9 et q#h2e=2,3,4,9)) ou

(q#h2d=1 et (q#h2a=2,3,4,9 et q#h2b=2,3,4,9 et q#h2c=2,3,4,9 et q#h2e=2,3,4,9)) ou

(q#h2e=1 et (q#h2a=2,3,4,9 et q#h2b=2,3,4,9 et q#h2c=2,3,4,9 et q#h2d=2,3,4,9))->calplus2

->>calplus3

---

**/\*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_incalplus2	q#PLUS=1 et lorsque q#h2b=1 alors q#PLUS=2 et lorsque q#h2c=1 alors q#PLUS=3 et lorsque q#h2d=1 alors q#PLUS=4 et lorsque q#h2e=1 alors q#PLUS=5
->>rotH3	
Q_incalplus3	lorsque q#h2a#1 alors nepaslire q#PLUS=1 et lorsque q#h2b#1 alors nepaslire q#PLUS=2 et lorsque q#h2c#1 alors nepaslire q#PLUS=3 et lorsque q#h2d#1 alors nepaslire q#PLUS=4 et lorsque q#h2e#1 alors nepaslire q#PLUS=5
->>PLUS	
Q_PLUS	Nous constatons que vous utilisez plus d'un moyen de transport en commun de façon régulière.
	Pour les questions suivantes, veuillez choisir celui que vous utilisez ((G le plus souvent)).
	1=Méto 2=Autobus 3=Train de banlieue 4=Traversier 5=Autres (ex. Taxibus en région)
Q_inrotH3	rotation=q#H3a, q#H3b, q#H3c, q#H3d, q#H3e, q#H3f, q#H3g, q#H3h, q#H3i (après=q#H3j)
Q_H3a	Sur une échelle de 1 à 10, où 1 veut dire « très mauvaise qualité » et 10, « très bonne qualité », comment évalueriez-vous ces aspects du service de transport en commun que vous avez utilisé ((G le plus souvent)) (<PLUS>) dans les derniers mois?
	La fréquence des passages
*format matriciel	1=Très mauvaise qualité((/))1 2=2 3=3 4=4 5=5 6=6 7=7 8=8 9=9 10=Très bonne qualité((/))10 97=*Ne s'applique pas 99=*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre
Q_H3b	La rapidité du service pour vous rendre à destination
*format matriciel	
Q_H3c	L'information aux usagers (ex. trajets disponibles et temps avant le prochain arrêt)
*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_H3d *format matriciel	Le nombre de places assises dans les véhicules
Q_H3e *format matriciel	Le confort des aires d'attente (ex. abribus, gares et terminus)
Q_H3f *format matriciel	Le prix des titres de transport
Q_H3g *format matriciel	Les horaires de service la fin de semaine
Q_H3h *format matriciel	Les horaires de service en soirée
Q_H3i *format matriciel	La disponibilité des stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)
Q_H3j	<p>Sur une échelle de 1 à 10, où 1 veut dire « très mauvaise qualité » et 10, « très bonne qualité », comment évalueriez-vous la qualité du service de transport en commun que vous utilisez (<b>G dans son ensemble</b>)?</p> <p>1=1 Très mauvaise qualité  2=2  3=3  4=4  5=5  6=6  7=7  8=8  9=9  10=10 Très bonne qualité  99=*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre</p>
Q_H4	<p>Dans les cinq dernières années, avez-vous l'impression que la (<b>G qualité du service de transport en commun</b>) à votre disposition... ?</p> <p>1=S'est améliorée  2=Est demeurée stable  3=S'est détériorée  99=*Je ne sais pas/Je préfère ne pas répondre</p>

---

**/\*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\*/

**/\*Question de validation\*/**

Q\_VALID Cette question est un test pour s'assurer que c'est bien une personne qui répond à ce sondage.

\*format linéaire Choisir simplement le chiffre « 6 » parmi les choix suivants.

- 1=1
- 2=2
- 3=3
- 4=4
- 5=5
- 6=6
- 7=7
- 8=8
- 9=9
- 10=10
- 99=\*Je préfère ne pas répondre

**/\*SECTION I Priorité d'intervention \*/**

Q\_incalCHOIX0 q#CHOIX=1 et q#CHOIX=2 et q#CHOIX=3 et q#CHOIX=4 et q#CHOIX=5 et q#CHOIX=6 et q#CHOIX=7 et q#CHOIX=8 et q#CHOIX=9 et q#CHOIX=10 et q#CHOIX=11 et q#CHOIX=12 et q#CHOIX=13 et q#CHOIX=14 et q#CHOIX=15 et q#CHOIX=16 et q#CHOIX=17 et q#CHOIX=18 et q#CHOIX=19 et q#CHOIX=20

->>SELECT

Q\_CHOIX \*Auto complétée pour choix\*

- 1=La réparation des routes, ponts et viaducs
- 1=La construction de nouvelles routes
- 1=L'amélioration du transport en commun (dans son ensemble)
- 1=Le développement de modes de transport en commun à haute capacité (métro, tramway ou train de banlieue) dans quelques axes majeurs
- 1=/\*5\*/L'amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)
- 1=La mise en place de voies réservées aux autobus
- 1=La mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)
- 1=La réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre
- 1=L'amélioration de la sécurité routière
- 1=/\*10\*/L'amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains
- 1=L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural
- 1=L'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises
- 1=La réduction de la congestion routière dans les grandes villes
- 1=L'information « en temps réel » sur les conditions routières et les travaux routiers
- 1=/\*15\*/La construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires
- 1=L'amélioration du réseau de haltes routières
- 1=L'électrification du transport en commun
- 1=Le développement de la voiture électrique
- 1=Le développement du covoiturage
- 1=/\*20\*/La qualité de l'information en transport en commun (ex. horaires et itinéraires)

---

**/\*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\_inSELECT            choix de 10 parmi q#CHOIX (1 ou 2 ou 3 ou 4 ou 5 ou 6 ou 7 ou 8 ou 9 ou 10 ou 11 ou 12 ou 13 ou 14 ou 15 ou 16 ou 17 ou 18 ou 19 ou 20) dans q#choix1, q#choix2, q#choix3, q#choix4, q#choix5, q#choix6, q#choix7, q#choix8, q#choix9, q#choix10 sinon 99

->>cali1p0

Q\_CHOIX1            \*Auto pour sélection aléatoire\*

1=La réparation des routes, ponts et viaducs  
2=La construction de nouvelles routes  
3=L'amélioration du transport en commun (dans son ensemble)  
4=Le développement de modes de transport en commun à haute capacité (métro, tramway ou train de banlieue) dans quelques axes majeurs  
5=L'amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)  
6=La mise en place de voies réservées aux autobus  
7=La mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)  
8=La réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre  
9=L'amélioration de la sécurité routière  
10=L'amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains  
11=L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural  
12=L'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises  
13=La réduction de la congestion routière dans les grandes villes  
14=L'information « en temps réel » sur les conditions routières et les travaux routiers  
15=La construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires  
16=L'amélioration du réseau de haltes routières  
17=L'électrification du transport en commun  
18=Le développement de la voiture électrique  
19=Le développement du covoiturage  
20=La qualité de l'information en transport en commun (ex. horaires et itinéraires)  
99=\*

Q\_CHOIX2            \*Auto pour sélection aléatoire\*

1=La réparation des routes, ponts et viaducs  
2=La construction de nouvelles routes  
3=L'amélioration du transport en commun (dans son ensemble)  
4=Le développement de modes de transport en commun à haute capacité (métro, tramway ou train de banlieue) dans quelques axes majeurs  
5=L'amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)  
6=La mise en place de voies réservées aux autobus  
7=La mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)  
8=La réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre  
9=L'amélioration de la sécurité routière  
10=L'amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains  
11=L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural  
12=L'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises  
13=La réduction de la congestion routière dans les grandes villes  
14=L'information « en temps réel » sur les conditions routières et les travaux routiers  
15=La construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires  
16=L'amélioration du réseau de haltes routières  
17=L'électrification du transport en commun  
18=Le développement de la voiture électrique  
19=Le développement du covoiturage  
20=La qualité de l'information en transport en commun (ex. horaires et itinéraires)  
99=\*

---

**/\*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\_CHOIX3

\*Auto pour sélection aléatoire\*

- 1=La réparation des routes, ponts et viaducs
- 2=La construction de nouvelles routes
- 3=L'amélioration du transport en commun (dans son ensemble)
- 4=Le développement de modes de transport en commun à haute capacité (métro, tramway ou train de banlieue) dans quelques axes majeurs
- 5=L'amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)
- 6=La mise en place de voies réservées aux autobus
- 7=La mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)
- 8=La réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre
- 9=L'amélioration de la sécurité routière
- 10=L'amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains
- 11=L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural
- 12=L'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises
- 13=La réduction de la congestion routière dans les grandes villes
- 14=L'information « en temps réel » sur les conditions routières et les travaux routiers
- 15=La construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires
- 16=L'amélioration du réseau de haltes routières
- 17=L'électrification du transport en commun
- 18=Le développement de la voiture électrique
- 19=Le développement du covoiturage
- 20=La qualité de l'information en transport en commun (ex. horaires et itinéraires)
- 99=\*

Q\_CHOIX4

\*Auto pour sélection aléatoire\*

- 1=La réparation des routes, ponts et viaducs
- 2=La construction de nouvelles routes
- 3=L'amélioration du transport en commun (dans son ensemble)
- 4=Le développement de modes de transport en commun à haute capacité (métro, tramway ou train de banlieue) dans quelques axes majeurs
- 5=L'amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)
- 6=La mise en place de voies réservées aux autobus
- 7=La mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)
- 8=La réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre
- 9=L'amélioration de la sécurité routière
- 10=L'amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains
- 11=L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural
- 12=L'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises
- 13=La réduction de la congestion routière dans les grandes villes
- 14=L'information « en temps réel » sur les conditions routières et les travaux routiers
- 15=La construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires
- 16=L'amélioration du réseau de haltes routières
- 17=L'électrification du transport en commun
- 18=Le développement de la voiture électrique
- 19=Le développement du covoiturage
- 20=La qualité de l'information en transport en commun (ex. horaires et itinéraires)
- 99=\*

---

#### ***/\*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\_CHOIX5

\*Auto pour sélection aléatoire\*

- 1=La réparation des routes, ponts et viaducs
- 2=La construction de nouvelles routes
- 3=L'amélioration du transport en commun (dans son ensemble)
- 4=Le développement de modes de transport en commun à haute capacité (métro, tramway ou train de banlieue) dans quelques axes majeurs
- 5=L'amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)
- 6=La mise en place de voies réservées aux autobus
- 7=La mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)
- 8=La réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre
- 9=L'amélioration de la sécurité routière
- 10=L'amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains
- 11=L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural
- 12=L'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises
- 13=La réduction de la congestion routière dans les grandes villes
- 14=L'information « en temps réel » sur les conditions routières et les travaux routiers
- 15=La construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires
- 16=L'amélioration du réseau de haltes routières
- 17=L'électrification du transport en commun
- 18=Le développement de la voiture électrique
- 19=Le développement du covoiturage
- 20=La qualité de l'information en transport en commun (ex. horaires et itinéraires)
- 99=\*

Q\_CHOIX6

\*Auto pour sélection aléatoire\*

- 1=La réparation des routes, ponts et viaducs
- 2=La construction de nouvelles routes
- 3=L'amélioration du transport en commun (dans son ensemble)
- 4=Le développement de modes de transport en commun à haute capacité (métro, tramway ou train de banlieue) dans quelques axes majeurs
- 5=L'amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)
- 6=La mise en place de voies réservées aux autobus
- 7=La mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)
- 8=La réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre
- 9=L'amélioration de la sécurité routière
- 10=L'amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains
- 11=L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural
- 12=L'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises
- 13=La réduction de la congestion routière dans les grandes villes
- 14=L'information « en temps réel » sur les conditions routières et les travaux routiers
- 15=La construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires
- 16=L'amélioration du réseau de haltes routières
- 17=L'électrification du transport en commun
- 18=Le développement de la voiture électrique
- 19=Le développement du covoiturage
- 20=La qualité de l'information en transport en commun (ex. horaires et itinéraires)
- 99=\*

---

#### ***/\*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\_CHOIX7

\*Auto pour sélection aléatoire\*

- 1=La réparation des routes, ponts et viaducs
- 2=La construction de nouvelles routes
- 3=L'amélioration du transport en commun (dans son ensemble)
- 4=Le développement de modes de transport en commun à haute capacité (métro, tramway ou train de banlieue) dans quelques axes majeurs
- 5=L'amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)
- 6=La mise en place de voies réservées aux autobus
- 7=La mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)
- 8=La réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre
- 9=L'amélioration de la sécurité routière
- 10=L'amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains
- 11=L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural
- 12=L'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises
- 13=La réduction de la congestion routière dans les grandes villes
- 14=L'information « en temps réel » sur les conditions routières et les travaux routiers
- 15=La construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires
- 16=L'amélioration du réseau de haltes routières
- 17=L'électrification du transport en commun
- 18=Le développement de la voiture électrique
- 19=Le développement du covoiturage
- 20=La qualité de l'information en transport en commun (ex. horaires et itinéraires)
- 99=\*

Q\_CHOIX8

\*Auto pour sélection aléatoire\*

- 1=La réparation des routes, ponts et viaducs
- 2=La construction de nouvelles routes
- 3=L'amélioration du transport en commun (dans son ensemble)
- 4=Le développement de modes de transport en commun à haute capacité (métro, tramway ou train de banlieue) dans quelques axes majeurs
- 5=L'amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)
- 6=La mise en place de voies réservées aux autobus
- 7=La mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)
- 8=La réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre
- 9=L'amélioration de la sécurité routière
- 10=L'amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains
- 11=L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural
- 12=L'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises
- 13=La réduction de la congestion routière dans les grandes villes
- 14=L'information « en temps réel » sur les conditions routières et les travaux routiers
- 15=La construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires
- 16=L'amélioration du réseau de haltes routières
- 17=L'électrification du transport en commun
- 18=Le développement de la voiture électrique
- 19=Le développement du covoiturage
- 20=La qualité de l'information en transport en commun (ex. horaires et itinéraires)
- 99=\*

---

#### ***/\*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\_CHOIX9

\*Auto pour sélection aléatoire\*

1=La réparation des routes, ponts et viaducs  
2=La construction de nouvelles routes  
3=L'amélioration du transport en commun (dans son ensemble)  
4=Le développement de modes de transport en commun à haute capacité (métro, tramway ou train de banlieue) dans quelques axes majeurs  
5=L'amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)  
6=La mise en place de voies réservées aux autobus  
7=La mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)  
8=La réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre  
9=L'amélioration de la sécurité routière  
10=L'amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains  
11=L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural  
12=L'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises  
13=La réduction de la congestion routière dans les grandes villes  
14=L'information « en temps réel » sur les conditions routières et les travaux routiers  
15=La construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires  
16=L'amélioration du réseau de haltes routières  
17=L'électrification du transport en commun  
18=Le développement de la voiture électrique  
19=Le développement du covoiturage  
20=La qualité de l'information en transport en commun (ex. horaires et itinéraires)  
99=\*

Q\_CHOIX10

\*Auto pour sélection aléatoire\*

1=La réparation des routes, ponts et viaducs  
2=La construction de nouvelles routes  
3=L'amélioration du transport en commun (dans son ensemble)  
4=Le développement de modes de transport en commun à haute capacité (métro, tramway ou train de banlieue) dans quelques axes majeurs  
5=L'amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)  
6=La mise en place de voies réservées aux autobus  
7=La mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)  
8=La réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre  
9=L'amélioration de la sécurité routière  
10=L'amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains  
11=L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural  
12=L'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises  
13=La réduction de la congestion routière dans les grandes villes  
14=L'information « en temps réel » sur les conditions routières et les travaux routiers  
15=La construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires  
16=L'amélioration du réseau de haltes routières  
17=L'électrification du transport en commun  
18=Le développement de la voiture électrique  
19=Le développement du covoiturage  
20=La qualité de l'information en transport en commun (ex. horaires et itinéraires)  
99=\*

Q\_inali1p0

afficher q#i1a et afficher q#i1b et afficher q#i1c et afficher q#i1d et afficher q#i1e et afficher q#i1f et afficher q#i1g et afficher q#i1h et afficher q#i1i et afficher q#i1j et afficher q#i1k et afficher q#i1l et afficher q#i1m et afficher q#i1n et afficher q#i1o et afficher q#i1p et afficher q#i1q et afficher q#i1r et afficher q#i1s et afficher q#i1t

---

### **/\*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\*/

->>cali1p1  
Q\_incali1p1

lorsque (q#choix1#1 et q#choix2#1 et q#choix3#1 et q#choix4#1 et q#choix5#1 et q#choix6#1 et q#choix7#1 et q#choix8#1 et q#choix9#1 et q#choix10#1) alors masquer q#i1a et  
lorsque (q#choix1#2 et q#choix2#2 et q#choix3#2 et q#choix4#2 et q#choix5#2 et q#choix6#2 et q#choix7#2 et q#choix8#2 et q#choix9#2 et q#choix10#2) alors masquer q#i1b et  
lorsque (q#choix1#3 et q#choix2#3 et q#choix3#3 et q#choix4#3 et q#choix5#3 et q#choix6#3 et q#choix7#3 et q#choix8#3 et q#choix9#3 et q#choix10#3) alors masquer q#i1c et  
lorsque (q#choix1#4 et q#choix2#4 et q#choix3#4 et q#choix4#4 et q#choix5#4 et q#choix6#4 et q#choix7#4 et q#choix8#4 et q#choix9#4 et q#choix10#4) alors masquer q#i1d et  
lorsque (q#choix1#5 et q#choix2#5 et q#choix3#5 et q#choix4#5 et q#choix5#5 et q#choix6#5 et q#choix7#5 et q#choix8#5 et q#choix9#5 et q#choix10#5) alors masquer q#i1e et  
lorsque (q#choix1#6 et q#choix2#6 et q#choix3#6 et q#choix4#6 et q#choix5#6 et q#choix6#6 et q#choix7#6 et q#choix8#6 et q#choix9#6 et q#choix10#6) alors masquer q#i1f et  
lorsque (q#choix1#7 et q#choix2#7 et q#choix3#7 et q#choix4#7 et q#choix5#7 et q#choix6#7 et q#choix7#7 et q#choix8#7 et q#choix9#7 et q#choix10#7) alors masquer q#i1g et  
lorsque (q#choix1#8 et q#choix2#8 et q#choix3#8 et q#choix4#8 et q#choix5#8 et q#choix6#8 et q#choix7#8 et q#choix8#8 et q#choix9#8 et q#choix10#8) alors masquer q#i1h et  
lorsque (q#choix1#9 et q#choix2#9 et q#choix3#9 et q#choix4#9 et q#choix5#9 et q#choix6#9 et q#choix7#9 et q#choix8#9 et q#choix9#9 et q#choix10#9) alors masquer q#i1i et  
lorsque (q#choix1#10 et q#choix2#10 et q#choix3#10 et q#choix4#10 et q#choix5#10 et q#choix6#10 et q#choix7#10 et q#choix8#10 et q#choix9#10 et q#choix10#10) alors masquer q#i1j et  
lorsque (q#choix1#11 et q#choix2#11 et q#choix3#11 et q#choix4#11 et q#choix5#11 et q#choix6#11 et q#choix7#11 et q#choix8#11 et q#choix9#11 et q#choix10#11) alors masquer q#i1k et  
lorsque (q#choix1#12 et q#choix2#12 et q#choix3#12 et q#choix4#12 et q#choix5#12 et q#choix6#12 et q#choix7#12 et q#choix8#12 et q#choix9#12 et q#choix10#12) alors masquer q#i1l et  
lorsque (q#choix1#13 et q#choix2#13 et q#choix3#13 et q#choix4#13 et q#choix5#13 et q#choix6#13 et q#choix7#13 et q#choix8#13 et q#choix9#13 et q#choix10#13) alors masquer q#i1m et  
lorsque (q#choix1#14 et q#choix2#14 et q#choix3#14 et q#choix4#14 et q#choix5#14 et q#choix6#14 et q#choix7#14 et q#choix8#14 et q#choix9#14 et q#choix10#14) alors masquer q#i1n et  
lorsque (q#choix1#15 et q#choix2#15 et q#choix3#15 et q#choix4#15 et q#choix5#15 et q#choix6#15 et q#choix7#15 et q#choix8#15 et q#choix9#15 et q#choix10#15) alors masquer q#i1o et  
lorsque (q#choix1#16 et q#choix2#16 et q#choix3#16 et q#choix4#16 et q#choix5#16 et q#choix6#16 et q#choix7#16 et q#choix8#16 et q#choix9#16 et q#choix10#16) alors masquer q#i1p et  
lorsque (q#choix1#17 et q#choix2#17 et q#choix3#17 et q#choix4#17 et q#choix5#17 et q#choix6#17 et q#choix7#17 et q#choix8#17 et q#choix9#17 et q#choix10#17) alors masquer q#i1q et  
lorsque (q#choix1#18 et q#choix2#18 et q#choix3#18 et q#choix4#18 et q#choix5#18 et q#choix6#18 et q#choix7#18 et q#choix8#18 et q#choix9#18 et q#choix10#18) alors masquer q#i1r et  
lorsque (q#choix1#19 et q#choix2#19 et q#choix3#19 et q#choix4#19 et q#choix5#19 et q#choix6#19 et q#choix7#19 et q#choix8#19 et q#choix9#19 et q#choix10#19) alors masquer q#i1s et

---

#### ***/\*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\*/

lorsque (q#choix1#20 et q#choix2#20 et q#choix3#20 et q#choix4#20 et q#choix5#20 et q#choix6#20 et q#choix7#20 et q#choix8#20 et q#choix9#20 et q#choix10#20) alors masquer q#i1t

->>roti1

**/\*Note** **Présenter à chaque répondant 10 choix parmi les précédents - en rotation \*/**

Q\_inroti1

rotation=q#i1a,q#i1b,q#i1c,q#i1d,q#i1e,q#i1f,q#i1g,q#i1h,q#i1i,q#i1j,q#i1k,q#i1l,q#i1m,q#i1n,q#i1o,q#i1p,q#i1q,q#i1r,q#i1s,q#i1t (après=q#J1a)

Q\_i1a

Selon vous, sur une échelle de 1 à 10, où 1 veut dire « pas du tout important » et 10, « très important », quelle **((G importance le Gouvernement du Québec))** devrait-il accorder aux aspects suivants?

La réparation des routes, ponts et viaducs

\*format matriciel

1=Pas du tout important((/))1

2=2

3=3

4=4

5=5

6=6

7=7

8=8

9=9

10=Très important((/))10

99=\*Je ne sais pas/Je préfère ne pas répondre

Q\_i1b

La construction de nouvelles routes

\*format matriciel

Q\_i1c

L'amélioration du transport en commun (dans son ensemble)

\*format matriciel

Q\_i1d

Le développement de modes de transport en commun à haute capacité (métro, tramway, train de banlieue ou service rapide par bus) dans quelques axes majeurs

\*format matriciel

Q\_i1e

L'amélioration de l'accessibilité du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées)

\*format matriciel

Q\_i1f

La mise en place de voies réservées aux autobus

\*format matriciel

Q\_i1g

La mise en place de stationnements incitatifs (où on peut laisser son auto et prendre le bus ou le train de banlieue)

\*format matriciel

Q\_i1h

La réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre

\*format matriciel

Q\_i1i

L'amélioration de la sécurité routière

\*format matriciel

Q\_i1j

L'amélioration des transports interurbains par autocar entre les régions et les grands centres urbains

---

#### **/\*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_i1k	L'amélioration des services de transport collectif en milieu rural
*format matriciel Q_i1L	L'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises
*format matriciel Q_i1m *format matriciel	La réduction de la congestion routière dans les grandes villes
Q_i1n	L'information « en temps réel » sur les conditions routières et les travaux routiers
*format matriciel Q_i1o	La construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires
*format matriciel Q_i1p	L'amélioration du réseau de haltes routières
*format matriciel Q_i1q	L'électrification du transport en commun
*format matriciel Q_i1r	Le développement de la voiture électrique
*format matriciel Q_i1s	Le développement du covoiturage
*format matriciel Q_i1t *format matriciel	La qualité de l'information en transport en commun (ex. horaires et itinéraires)
<b>/*SECTION J</b>	<b>Information et communication avec le Ministère */</b>
Q_J1a	Dans la dernière année, avez-vous contacté le ministère des Transports du Québec ou le Québec 511 Info Transports pour obtenir de l'information?  1=Oui->J3a 2=Non 9=*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre
->>J1b	
Q_J3a	À quel(s) sujet(s) avez-vous obtenu ou tenté d'obtenir de l'information?  *choix multiples *choixminmax=1,6 *selectif=99  1=Les conditions routières ou les travaux routiers 2=La réglementation en transport 3=Les programmes et services offerts par le Ministère 4=L'état du réseau routier 5=La gestion des contrats publics 90=<précisez>Autre (veuillez préciser dans l'encadré ci-dessous) 99=*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre
Q_J1b	Dans la dernière année, avez-vous contacté le ministère des Transports du Québec ou le Québec 511 Info Transports pour signaler un incident ou effectuer une demande d'intervention sur le réseau routier?  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 sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_J1c

Dans la dernière année, avez-vous contacté le ministère des Transports du Québec ou le Québec 511 Info Transports pour effectuer un commentaire, une plainte ou une réclamation pour dommages?

1=Oui->J1d1

2=Non

9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

->>calJ2

Q\_J1d1

\*Rotation

\*choix multiples

\*choixminmax=1,5

\*selectif=9

À quel(s) sujet(s)?

1= Déneigement ou déglçage des routes

2= État de la chaussée (ex. nids de poule)

3= Travaux routiers

4= \*((F #4d4d4f Autres sujets relatifs au réseau routier))

5= \*((F #4d4d4f Autres plaintes))

9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_sicalJ2

->>calSE5

si (q#J1a=1 ou q#J1b=1 ou q#J1c=1)->J2a

Q\_J2a

Par quel(s) ((**G moyen(s)**)) avez-vous contacté le ministère des Transports du Québec ou le Québec 511 Info Transports?

\*Rotation

\*choix multiples

\*choixminmax=1,9

\*selectif=99

1=Le téléphone, en composant le 511

2=Le téléphone, en composant le numéro du bureau du ministre

3=Le téléphone, en composant le numéro du sous-ministre

4=Le téléphone, en composant le numéro d'un bureau du Ministère dans votre région

5=Le site Web du Ministère

6=Le site Web de Québec 511 Info Transports

7=La poste

8=En vous présentant dans un bureau du Ministère

90=\*<précisez> ((F #4d4d4f Autrement (veuillez préciser dans l'encadré ci-dessous) ))

99=\*Je ne sais pas, je préfère ne 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\_J4 Êtes-vous **((G satisfait(e) de l'information))** que vous avez alors obtenue ou du traitement de votre demande? (La dernière fois si plusieurs)

1=Très satisfait  
2=Assez satisfait  
3=Peu satisfait  
4=Pas du tout satisfait  
9=\*Je ne sais pas, je préfère ne pas répondre

Q\_sicalJ5 si q#j4=3,4->J5  
->>calSE5

Q\_J5 Pourquoi êtes-vous insatisfait de cette information ou du traitement de votre demande?

1=Difficulté à accéder à l'information ou pour contacter le Ministère  
2=Délai de réponse  
3=Manque de courtoisie ou de respect de l'interlocuteur  
4=Mauvaise qualité ou de clarté de l'information ou de la réponse  
90=<précisez> Autre raison (veuillez préciser dans l'encadré ci-dessous)  
99=Je ne sais pas / refuse de répondre

->>calSE5

## **/\*SECTION K Sociodémographiques \*/**

Q\_sicalSE5 si (q#SE5JRS>365)->SE5 /\*Si la donnée est âgée de plus de 1 an\*/  
->>calSE6

Q\_SE5 Quel est le plus haut diplôme, certificat ou grade que vous **((G possédez))** ou **((G avez complété))**?

<<1=Aucun  
2=Certificat d'études secondaires ou l'équivalent (D.E.S., diplôme d'études secondaires)  
3=Certificat ou diplôme d'une école de métiers (D.E.P., diplôme d'études professionnelles)  
4=Certificat ou diplôme collégial (autre certificat ou diplôme non universitaire obtenu d'un CÉGEP, collège communautaire, institut technique, etc.)  
5=Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat  
6=Baccalauréat (ex. : B.A., B.Sc., LL.B.)  
7=Certificat ou diplôme universitaire supérieur au baccalauréat  
8=Maîtrise (ex. : M.A., M.Sc., M.Ed.)  
9=Diplôme en médecine, en art dentaire, en médecine vétérinaire ou en optométrie (M.D., D.D.S., D.M.D., D.M.V., O.D.)  
10=Doctorat acquis (ex. : Ph.D., D.Sc., D.Ed.)  
90=Autre (Veuillez préciser dans l'espace prévu ci-dessous)  
(E 5) \_\_\_\_\_ \*facultatif\*espace=1,60  
99=\*Je préfère ne 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\_sicalSE6  
->>K4

si (q#SE6JRS>365)->SE6 /\*Si la donnée est âgée de plus de 1 an\*/

Q\_SE6

Au total, combien de personnes habitent chez vous en vous incluant?  
\*Comptez aussi les enfants qui habitent chez vous, que ce soit en permanence ou de temps en temps (ex. : en garde partagée).\*

1=1  
2=2  
3=3  
4=4  
5=5 et plus  
9=\*Je préfère ne pas répondre

Q\_K4

Combien de **((G véhicules routiers))** y a-t-il dans votre ménage?

1=Aucun  
2=Un véhicule  
3=Deux véhicules  
4=Trois véhicules  
5=Quatre véhicules  
6=Cinq véhicules  
7=Six véhicules et plus  
99=Je ne sais pas/Je préfère ne pas répondre

Q\_sicalSE10  
->>callIDCP

si (q#SE10JRS>365)->SE10 /\*Si la donnée est âgée de plus de 1 an\*/

Q\_SE10

Quel est votre **((G revenu familial brut))** (avant impôts) **((G annuel))**?

1=Moins de 15 000 \$  
2=De 15 000 \$ à 24 999 \$  
3=De 25 000 \$ à 34 999 \$  
4=De 35 000 \$ à 54 999 \$  
5=De 55 000 \$ à 74 999 \$  
61=De 75 000 \$ à 99 999 \$  
62=100 000 \$ et plus  
99=\*Je préfère ne pas répondre

Q\_sicalIDCP  
->>FIN

si (q#IDCPJRS>365)->IDCP /\*Si la donnée est âgée de plus de 1 an\*/

Q\_ID

Quel est votre code postal? \*(Sans espace ni trait d'union, comme ceci : G1O2L0)\*

\*facultatif  
\*codepostal

**((G <AFF1>))**

<< \_\_\_\_\_ \*suf cp>>

---

#### /\*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\_sicalCP                    si q#IDCP=blanc->calAFF1  
->>FIN

Q\_incalAFF1                q#AFF1=1  
->>IDCP

Q\_AFF1                    \*Autocomplété\*

0=\*  
1=Veuillez entrer au moins les trois premiers caractères de votre code postal. Merci.

Q\_FIN                    Au nom du ministère des Transports, merci d'avoir pris le temps de  
répondre à nos questions. Bonne fin de journée et bons déplacements!

\*\*\*INFORMATIONS

Projet=MTQIMWEB  
Fichier=FMTQIMWEB  
Reseau=serveur1:P15111WEB:  
Siteext=clients3.som.ca  
Pages=pmjonathan:users:jgagne:documents:P15111WEB:PW15111WEB:  
MobilePages=pmjonathan:users:jgagne:documents:P15111WEB:mPW15111WEB:  
Modeles=pmjonathan:users:jgagne:documents:P15111WEB:Modeles-panel-or:  
Images=pmjonathan:users:jgagne:documents:P15111WEB:IMG:  
Debut=A1  
Effacer=Oui  
Email=pw15111@web.som.ca  
Espace=5,80  
Noquestion=non  
Progression=Oui  
Boutonstd=Oui  
TypeSondage=1 /\*Mettre 2 si sondage sans mp\*/  
Motdepasse=mp /\*Commenter si sondage type 2\*/  
Repmult=Non  
Interrompre=Oui  
Duree=14  
Precedent=Oui  
inputcle=oui  
Seuil=30

---

**/\*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\*/