

*ACCEPTABILITÉ DE DIFFÉRENTES SOURCES DE  
FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN*  
COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL  
RAPPORT - JANVIER 2019

de la vie aux idées

CROP

# TABLE DES MATIÈRES

---

OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE	3
CONCLUSIONS	6
PRINCIPAUX MODES DE TRANSPORT UTILISÉS POUR LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS	9
OPINIONS CONCERNANT LES TRANSPORTS DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL	11
CONTRIBUTION DES DIFFÉRENTS ACTEURS AU FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF	15
OPINIONS CONCERNANT LES DIVERSES SOURCES DE FINANCEMENT	20
PROFIL DE DÉPLACEMENTS ET SENSIBILITÉ AU PRIX DE L'ESSENCE	26
PROFIL DES RÉPONDANTS	29
ANNEXE	31

---

A hand is shown gripping a metal bar, likely a pull-up bar, in a gym setting. The image is overlaid with a solid blue color. The text 'OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE' is written in white, bold, uppercase letters across the middle of the image. A white horizontal line is positioned below the text.

# OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE

---

┌  
de la vie aux idées

## Objectifs

---

Afin d'aider l'Autorité régionale de transport métropolitain dans l'élaboration de son *Plan stratégique de développement du transport collectif*, la Communauté métropolitaine de Montréal souhaitait mesurer l'acceptabilité par le grand public de l'ensemble de son territoire de différentes sources de financement possibles du transport collectif.

Pour ce faire, la Communauté métropolitaine de Montréal a mandaté CROP afin de l'accompagner dans sa démarche. Plus spécifiquement, l'étude qui a été réalisée visait à évaluer, entre autres :

- Les opinions concernant l'état des transports (notamment les transports collectifs) dans la grande région de Montréal;
- Les perceptions à l'égard de la contribution des différents acteurs au financement du transport collectif;
- L'acceptabilité des différentes possibilités de sources de financement du transport collectif.

Le profil des répondants a aussi mesuré ainsi que leur moyens de déplacement (incluant leur sensibilité aux prix de l'essence).



Communauté métropolitaine  
de Montréal

# Méthodologie

---

## Collecte de données

La collecte de données s'est déroulée du **12 décembre 2018 au 8 janvier 2019** auprès de **1073 résidents** âgés de 18 ans et plus de la grande région de Montréal, dont :

- 225 dans l'agglomération de Montréal
- 246 dans l'agglomération de Longueuil
- 194 à Laval
- 204 dans la Couronne Nord
- 204 dans la Couronne Sud

## Pondération

Les données ont été pondérées selon la région (le poids réel de chacune des 5 régions a été rétabli), le sexe, l'âge et la langue maternelle.

## Comment lire les données

Il est possible que la somme des résultats présentés n'égal pas toujours 100 % puisqu'il s'agit de pourcentages arrondis.

Lorsque pertinent, les différences de résultats entre sous-groupes sont indiquées comme suit :

**EN BLEU** pour les résultats **plus élevés**

**EN ROUGE** pour les résultats **plus bas**

The image shows the interior of a modern train, viewed from the perspective of someone standing in the aisle. The train is empty, with rows of seats on both sides. The lighting is a uniform, cool blue, creating a futuristic and clean atmosphere. The ceiling has recessed lighting and overhead luggage racks. A sign on the right side of the train reads "ZONE RESERVE" with a wheelchair icon below it. The overall composition is symmetrical and emphasizes the length and depth of the train's interior.

# CONCLUSIONS

---

┌  
de la vie aux idées



## Conclusions

---

### L'ensemble des résultats de l'étude nous amène à faire les conclusions suivantes :

- D'abord, il semble y avoir un consensus de la part des résidents de la grande région de Montréal à l'effet que la congestion routière est un phénomène qui s'aggrave d'année en année.
- L'investissement dans le transport collectif est considéré par une forte majorité de citoyens (encore plus marqué chez ceux qui l'utilisent actuellement) comme une solution à la congestion routière, mais aussi pour réduire les temps de déplacement et diminuer les émissions de GES.
- En ce qui concerne le financement d'une bonification du transport collectif de la grande région de Montréal, il y a un souhait exprimé par la population que le gouvernement (municipalités, provincial et fédéral) ait une contribution importante, mais que celle-ci ne soit pas uniquement sous leur responsabilité, que les autres acteurs en présence (automobilistes, consommateurs, entreprises\employeurs, propriétaires de stationnement commercial, promoteurs immobiliers) y contribuent aussi.
- Pour la contribution gouvernementale, les résidents de la grande région de Montréal sont d'avis que le transport collectif devrait être financé à parts égales par les municipalités, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada.

# Conclusions

---

**L'ensemble des résultats de l'étude nous amène à faire les conclusions suivantes (*suite*) :**

- Au niveau du financement du transport collectif, nous observons que les résidents de la grande région de Montréal sont favorables à l'utilisation de différentes sources de financement : à travers les résultats de la présente étude, ils nous disent qu'un panier de solutions de financement devra être mis de l'avant.
- Enfin, notons qu'il semble y avoir une certaine élasticité quant au prix de l'essence qu'ils sont prêts à payer. Toutefois, lorsqu'on examine la favorabilité à l'égard des mesures de financement du transport collectif, les résidents de la grande région de Montréal sont un peu moins favorables à des mesures qui vont les toucher directement au niveau de leurs finances personnelles.



A young woman with long hair, wearing glasses and a dark beanie, is sitting on a train or bus. She is looking down at a tablet device she is holding in her hands. The background shows the interior of a vehicle with windows and doors. The entire image has a blue tint.

# PRINCIPAUX MODES DE TRANSPORT UTILISÉS POUR LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

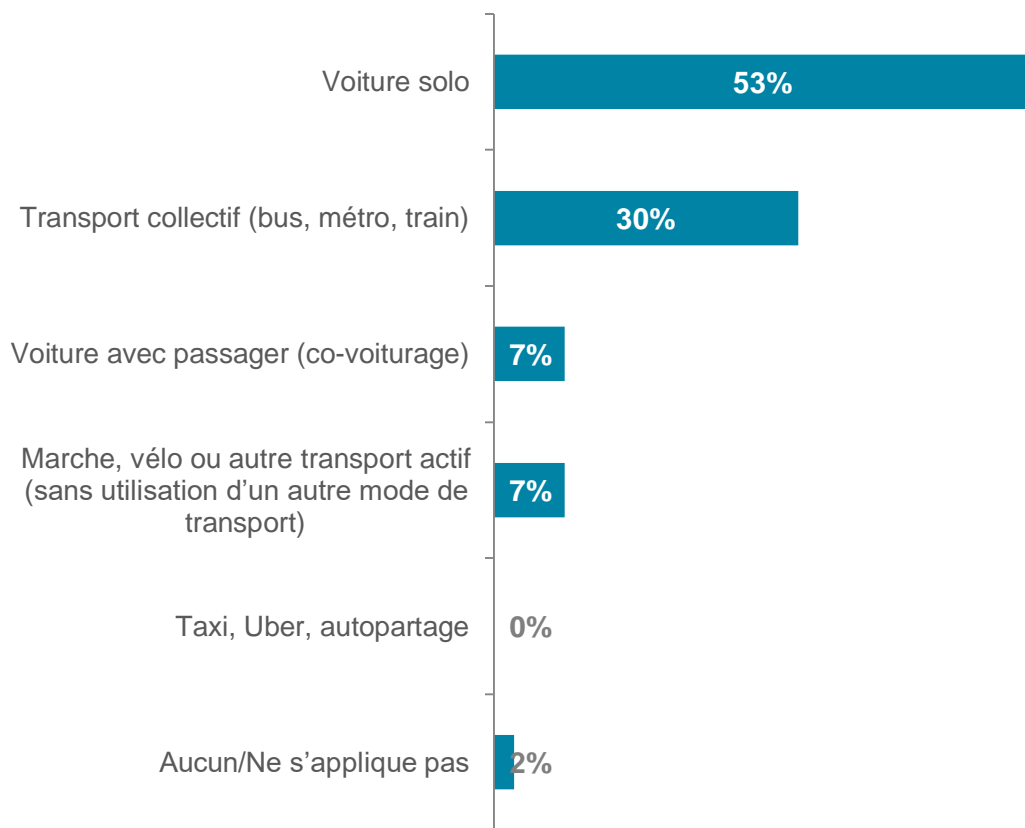
---

┌  
de la vie aux idées

# Principaux modes de transport utilisés pour les déplacements quotidiens

Base : ensemble des répondants (n=1073)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont en %)



	RÉGIONS				
	Agglomération Montréal n=225	Agglomération Longueuil n=246	Laval n=194	Couronne Nord n=204	Couronne Sud n=204
Voiture solo	37	62	72	72	66
Transport collectif (bus, métro, train)	45	24	19	11	16
Voiture avec passager (co-voiturage)	5	7	5	13	8
Marche, vélo ou autre transport actif (sans utilisation d'un autre mode de transport)	12	4	2	0	2
Taxi, Uber, autopartage	1	0	0	0	0
Aucun/Ne s'applique pas	1	3	2	3	7

B1. Quel est votre principal mode de transport pour effectuer votre déplacement le plus fréquent (ex. vers le travail, les études)?

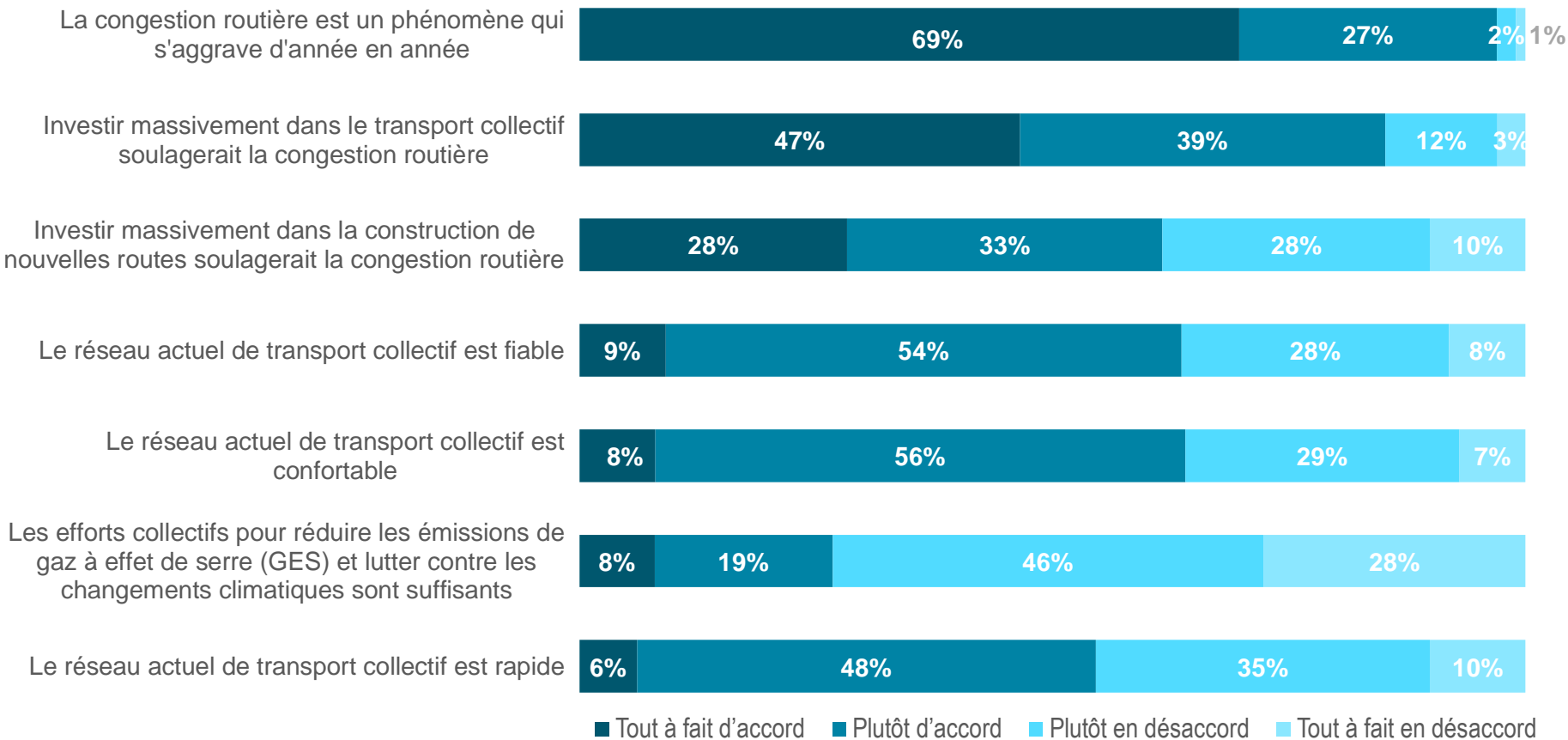
# OPINIONS CONCERNANT LES TRANSPORTS DE LA GRANDE RÉGION DE MONTREAL

---

de la vie aux idées

# Opinion générale à l'égard des transports dans la grande région de Montréal

Base : ensemble des répondants (n=1073)



B2. Voici différentes opinions à propos des transports dans la grande région de Montréal. Dans quelle mesure êtes-vous en accord avec chacune des opinions suivantes?

# Opinion générale à l'égard des transports dans la grande région de Montréal – Détails

Base : ensemble des répondants (n=1073)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont en %)

(% tout à fait d'accord)	TOTAL	MODE DE TRANSPORT			RÉGIONS				
		Voiture (avec ou sans passager)	Transport collectif	Autre	Agg. Montréal	Agg. Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
n=	1073	758	239	76	225	246	194	204	204
La congestion routière est un phénomène qui s'aggrave d'année en année	69	77	58	57	60	82	81	78	75
Investir massivement dans le transport collectif soulagerait la congestion routière	47	41	56	58	53	46	39	36	48
Investir massivement dans la construction de nouvelles routes soulagerait la congestion routière	28	32	21	23	26	28	34	27	33
Le réseau actuel de transport collectif est fiable	9	9	9	10	11	13	8	7	6
Le réseau actuel de transport collectif est confortable	8	8	9	4	7	13	10	7	6
Les efforts collectifs pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et lutter contre les changements climatiques sont suffisants	8	7	11	7	8	8	9	9	7
Le réseau actuel de transport collectif est rapide	6	6	9	2	7	8	7	4	5

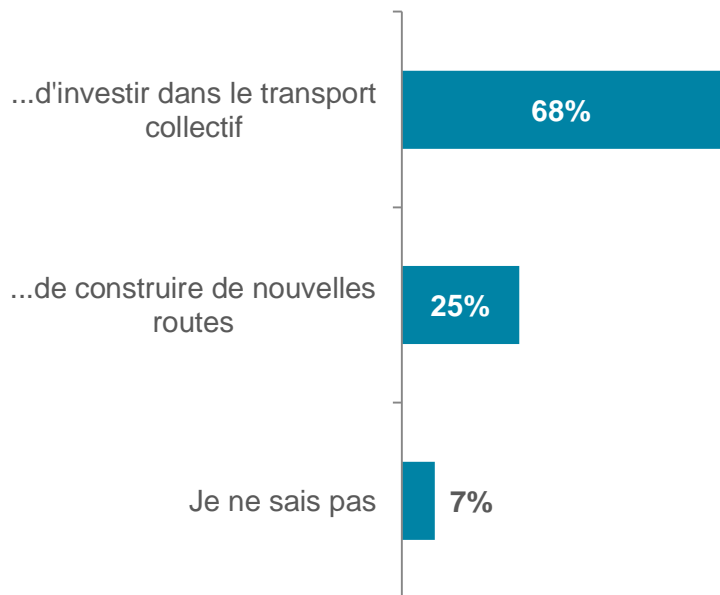
B2. Voici différentes opinions à propos des transports dans la grande région de Montréal. Dans quelle mesure êtes-vous en accord avec chacune des opinions suivantes?

# Opinion à l'égard des investissements pour lutter contre la congestion routière

Base : ensemble des répondants (n=1073)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont en %)


Je dirais qu'il est plus urgent...



	MODE DE TRANSPORT			RÉGIONS				
	Voiture (avec ou sans passager) n=758	Transport collectif n=239	Autre n=76	Agg. Montréal n=225	Agg. Longueuil n=246	Laval n=194	Couronne Nord n=204	Couronne Sud n=204
...d'investir dans le transport collectif	59	84	76	76	69	56	56	64
...de construire de nouvelles routes	32	12	18	20	23	33	34	25
Je ne sais pas	9	3	6	4	8	12	11	11

B3. Pour lutter contre la congestion routière, réduire les temps de déplacement et diminuer les émissions de GES, diriez-vous qu'il est, actuellement, plus urgent d'accélérer les investissements dans le transport collectif ou de construire de nouvelles routes? Je dirais qu'il est plus urgent...





# CONTRIBUTION DES DIFFÉRENTS ACTEURS AU FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

---

┌  
de la vie aux idées



# Contribution actuelle perçue et souhaitable de différents acteurs au financement du transport collectif – VUE D'ENSEMBLE

Base : ensemble des répondants (n=1073)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont des moyennes des poids en % fournis par chacun des répondants)

	n=	Contribution actuelle perçue	Contribution souhaitable	Contribution réelle en 2019*
	1073		1073	
Gouvernements (municipaux, provincial, fédéral)	33	38	66%	
Usagers du transport collectif	23	18	29%	
Automobilistes	18	13	5%	
Consommateurs	10	7	0	
Entreprises / Employeurs	7	9	0	
Propriétaires de grands terrains de stationnement	5	8	0	
Promoteurs immobiliers	4	7	0	

\*Chiffres fournis par la Communauté métropolitaine de Montréal compilés à partir du Cadre financier métropolitain 2019 (ARTM, Budget 2019).

C1. Dans quelle mesure chacun des acteurs suivants **contribue-t-il**, selon vous, au financement du transport collectif de la grande région de Montréal?

C2. Dans quelle mesure chacun des acteurs suivants **devrait-il contribuer**, selon vous, au financement d'une bonification significative du transport collectif de la grande région de Montréal, afin de lutter contre la congestion routière, réduire les temps de déplacement et diminuer les émissions de GES?

Veuillez indiquer le poids en % auquel contribue selon vous chacun des acteurs. Le total doit être égal à 100 % et vous pouvez au besoin indiquer 0 % si vous jugez qu'un acteur ne contribue pas au financement du transport collectif.

# Contribution actuelle perçue de différents acteurs au financement du transport collectif – Détails

Base : ensemble des répondants (n=1073)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont en %)

	TOTAL	MODE DE TRANSPORT			RÉGIONS				
		Voiture (avec ou sans passager)	Transport collectif	Autre	Agg. Montréal	Agg. Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
<b>n=</b>	1073	758	239	76	225	246	194	204	204
Gouvernements (municipaux, provincial, fédéral)	33	31	34	36	35	33	30	30	31
Usagers du transport collectif	23	20	30	27	24	24	22	22	23
Automobilistes	18	22	12	13	16	19	20	21	19
Consommateurs	10	11	9	8	10	10	11	11	10
Entreprises / Employeurs	7	7	7	6	6	6	8	7	7
Propriétaires de grand terrain de stationnement	5	5	4	6	5	4	4	5	5
Promoteurs immobiliers	4	4	4	4	4	4	5	4	5

C1. Dans quelle mesure chacun des acteurs suivants **contribue-t-il**, selon vous, au financement du transport collectif de la grande région de Montréal?

# Contribution souhaitable des différents acteurs au financement du transport collectif – Détails

Base : ensemble des répondants (n=1073)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont en %)

	TOTAL	MODE DE TRANSPORT			RÉGIONS				
		Voiture (avec ou sans passager)	Transport collectif	Autre	Agg. Montréal	Agg. Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
<b>n=</b>	1073	758	239	76	225	246	194	204	204
Gouvernements (municipaux, provincial, fédéral)	38	38	37	40	38	39	37	38	36
Usagers du transport collectif	18	17	20	16	18	18	17	17	20
Automobilistes	13	13	13	11	13	13	12	14	12
Consommateurs	7	7	7	5	7	6	8	6	7
Entreprises / Employeurs	9	9	9	10	9	9	9	9	9
Propriétaires de grand terrain de stationnement	8	8	7	10	8	8	9	8	8
Promoteurs immobiliers	7	8	7	8	7	7	8	8	8

C2. Dans quelle mesure chacun des acteurs suivants **devrait-il contribuer**, selon vous, au financement d'une bonification significative du transport collectif de la grande région de Montréal, afin de lutter contre la congestion routière, réduire les temps de déplacement et diminuer les émissions de GES?

# Palier gouvernemental qui devrait majoritairement financer le transport collectif

Base : ensemble des répondants (n=1073)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont en %)

Le transport collectif devrait être financé...

	TOTAL	MODE DE TRANSPORT			RÉGIONS				
		Voiture (avec ou sans passager)	Transport collectif	Autre	Agg. Montréal	Agg. Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
<b>n=</b>	1073	758	239	76	225	246	194	204	204
...à parts égales par les municipalités, le gouvernement du Québec ET le gouvernement du Canada	67	67	64	73	65	<b>76</b>	69	65	64
Le gouvernement provincial	14	16	13	9	16	<b>4</b>	11	14	18
Le gouvernement fédéral	6	6	7	5	5	7	8	8	5
Les municipalités	6	5	8	8	7	6	6	5	5
Aucune de ces réponses	2	3	1	1	1	3	2	4	4
Je ne sais pas	4	<b>3</b>	<b>7</b>	5	5	5	4	4	4

C3. Quel palier gouvernemental devrait majoritairement financer le transport collectif dans la grande région de Montréal?



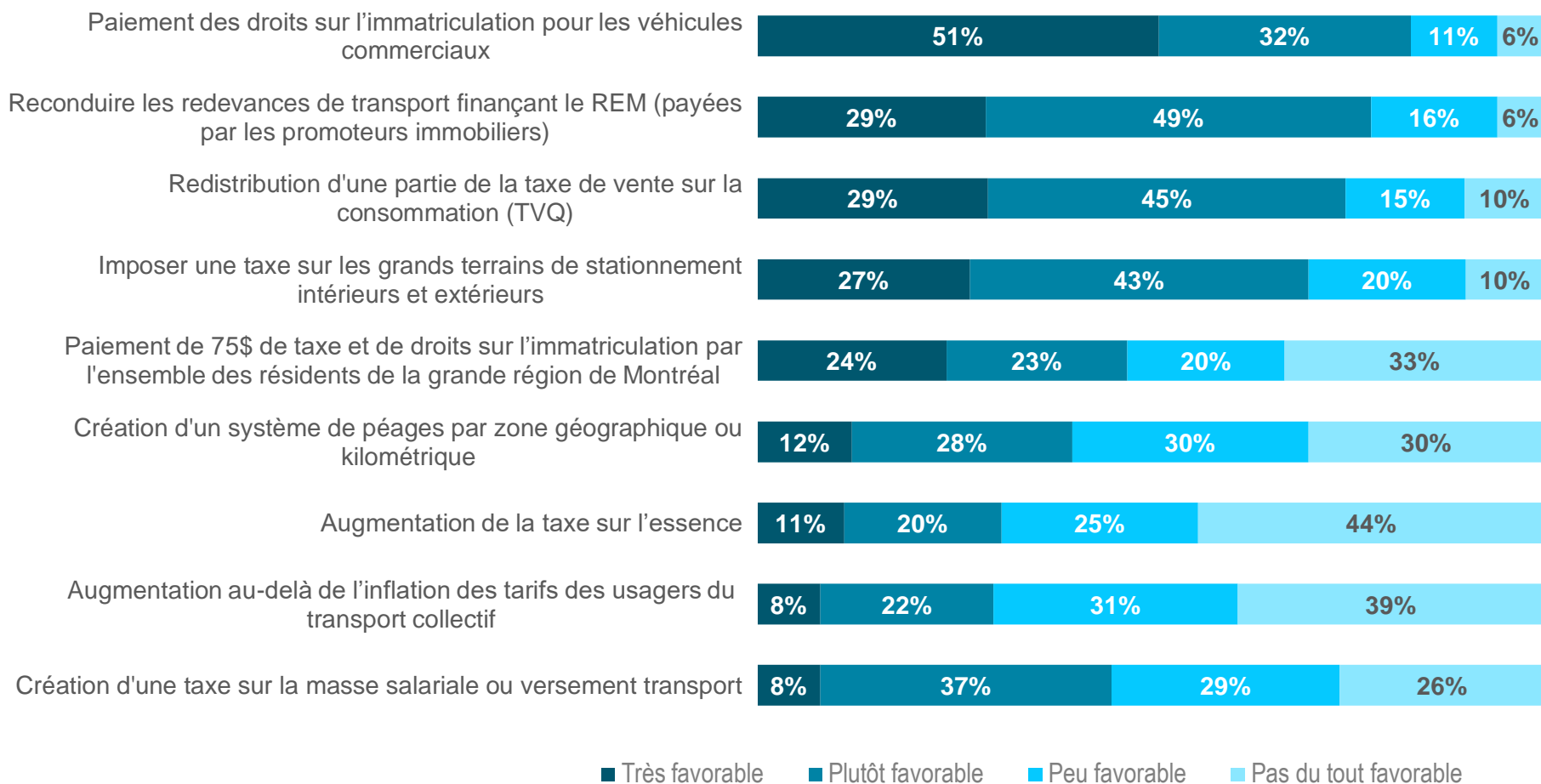
# OPINIONS CONCERNANT LES DIVERSES SOURCES DE FINANCEMENT

---

┌  
de la vie aux idées

# Favorabilité à l'égard de différentes possibilités de sources de financement du transport collectif\*

Base : ensemble des répondants (n=1073)



\* Pour les libellés complets des questions, voir en annexe.

# Favorabilité à l'égard de différentes possibilités de sources de financement du transport collectif\*

## – Détails

Base : ensemble des répondants (n=1073)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont en %)

% Très favorable	MODE DE TRANSPORT				RÉGIONS				
	TOTAL	Voiture (avec ou sans passager)	Transport collectif	Autre	Agg. Montréal	Agg. Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
	n= 1073	758	239	76	225	246	194	204	204
Paiement des droits sur l'immatriculation pour les véhicules commerciaux	51	52	51	43	53	50	49	50	44
Reconduire les redevances de transport finançant le REM (payées par les promoteurs immobiliers)	29	27	32	33	32	25	33	24	25
Redistribution d'une partie de la taxe de vente sur la consommation (TVQ)	29	27	38	20	33	32	27	19	29
Imposer une taxe sur les grands terrains de stationnement intérieurs et extérieurs	27	22	33	38	32	26	22	19	22
Paiement de 75\$ de taxe et de droits sur l'immatriculation par l'ensemble des résidents de la grande région de Montréal	24	17	33	35	40	12	4	5	10
Création d'un système de péages par zone géographique ou kilométrique	12	13	11	15	14	11	13	8	13
Augmentation de la taxe sur l'essence	11	6	19	20	15	9	4	8	6
Augmentation au-delà de l'inflation des tarifs des usagers du transport collectif	8	10	3	5	6	7	8	9	13
Création d'une taxe sur la masse salariale ou versement transport	8	7	6	19	8	10	10	5	8

\* Pour les libellés complets des questions, voir en annexe.



# Source de financement du transport collectif

## Option LA PLUS acceptable

Base : ensemble des répondants (n=1073)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont en %)

	TOTAL	MODE DE TRANSPORT			RÉGIONS				
		Voiture (avec ou sans passager)	Transport collectif	Autre	Agg. Montréal	Agg. Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
n=	1073	758	239	76	225	246	194	204	204
Droit sur l'immatriculation des véhicules commerciaux	28	29	27	22	28	27	29	31	25
Taxe de vente sur la consommation (TVQ)	15	14	19	7	15	15	13	11	20
Taxe sur les grands terrains de stationnement intérieurs et extérieurs	13	12	15	9	13	13	11	15	10
Redevances de transport (payées par les promoteurs immobiliers)	13	11	14	20	12	14	15	14	14
Péages par zone géographique ou kilométrique	10	12	6	9	11	9	11	10	10
Tarifs des usagers du transport collectif (augmentation au-delà de l'inflation)	7	9	2	7	4	8	9	8	12
Taxe sur l'essence	6	5	6	15	9	7	3	4	3
Taxe sur la masse salariale ou versement transport	5	4	5	5	5	3	6	5	3
Taxe et droits sur l'immatriculation	4	3	7	4	5	3	2	2	4

C4a. Parmi toutes les options de financement du transport collectif que vous venez d'évaluer, quelles seraient les trois PLUS acceptables pour vous?

# Source de financement du transport collectif

## SECONDE option LA PLUS acceptable

Base : ensemble des répondants (n=1073)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont en %)

	TOTAL	MODE DE TRANSPORT			RÉGIONS				
		Voiture (avec ou sans passager)	Transport collectif	Autre	Agg. Montréal	Agg. Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
n=	1073	758	239	76	225	246	194	204	204
Droit sur l'immatriculation des véhicules commerciaux	19	21	17	11	16	21	26	23	16
Redevances de transport (payées par les promoteurs immobiliers)	19	22	14	21	17	22	21	18	27
Taxe sur les grands terrains de stationnement intérieurs et extérieurs	18	17	22	11	16	17	16	24	20
Taxe de vente sur la consommation (TVQ)	11	11	14	3	14	11	8	6	8
Péages par zone géographique ou kilométrique	8	9	4	17	8	6	9	8	12
Taxe et droits sur l'immatriculation	8	6	10	22	12	7	4	6	2
Taxe sur la masse salariale ou versement transport	6	5	8	8	6	7	7	4	7
Taxe sur l'essence	5	2	9	5	5	6	3	3	3
Tarifs des usagers du transport collectif (augmentation au-delà de l'inflation)	5	7	3	3	5	4	5	8	5

C4a. Parmi toutes les options de financement du transport collectif que vous venez d'évaluer, quelles seraient les trois PLUS acceptables pour vous?

# Source de financement du transport collectif

## TROISIÈME option LA PLUS acceptable

Base : ensemble des répondants (n=1073)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont en %)

	TOTAL	MODE DE TRANSPORT			RÉGIONS				
		Voiture (avec ou sans passager)	Transport collectif	Autre	Agg. Montréal	Agg. Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
	n= 1073	758	239	76	225	246	194	204	204
Redevances de transport (payées par les promoteurs immobiliers)	18	19	19	7	16	16	24	21	18
Droit sur l'immatriculation des véhicules commerciaux	16	16	17	20	19	16	8	15	17
Taxe sur les grands terrains de stationnement intérieurs et extérieurs	16	17	13	23	15	18	22	14	18
Taxe sur la masse salariale ou versement transport	11	11	11	11	12	10	8	11	10
Taxe de vente sur la consommation (TVQ)	10	11	9	7	9	10	12	9	14
Péages par zone géographique ou kilométrique	9	9	9	8	10	10	8	6	8
Taxe sur l'essence	7	6	10	10	9	6	4	8	4
Taxe et droits sur l'immatriculation	6	4	7	11	7	4	7	5	5
Tarifs des usagers du transport collectif (augmentation au-delà de l'inflation)	6	8	4	3	4	9	7	11	5

C4a. Parmi toutes les options de financement du transport collectif que vous venez d'évaluer, quelles seraient les trois PLUS acceptables pour vous?



# PROFIL DE DÉPLACEMENTS ET SENSIBILITÉ AU PRIX DE L'ESSENCE

---

┌  
de la vie aux idées

# Profil de déplacements

Base : ensemble des répondants (n=1073)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont en %)

	TOTAL n=	MODE DE TRANSPORT			RÉGIONS				
		Voiture (avec ou sans passager)	Transport collectif	Autre	Agg. Montréal	Agg. Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
	1073	758	239	76	225	246	194	204	204

## Utilise le transport collectif pour ses déplacements

Cinq fois par semaine ou plus	25	4	70	16	38	17	14	10	12
1-4 fois par semaine	14	7	26	23	21	7	14	4	6
Quelques fois par mois	16	21	3	21	18	18	17	8	12
Une fois aux 2-3 mois	9	15	0	6	7	9	14	14	9
Moins souvent	20	30	0	19	10	26	29	29	30
Jamais	16	24	0	15	6	23	12	34	31

## Utilise un véhicule pour ses déplacements

Cinq fois par semaine ou plus	52	76	16	15	38	57	66	68	67
1-4 fois par semaine	28	21	36	41	28	35	25	26	27
Quelques fois par mois	7	2	14	12	11	3	4	3	2
Une fois aux 2-3 mois	2	0	4	10	4	0	2	0	1
Moins souvent	5	1	13	6	9	1	2	1	3
Jamais	7	0	17	16	11	4	1	2	1

D1. De manière générale, utilisez-vous le transport collectif pour vos déplacements?

D2. De manière générale, utilisez-vous la voiture pour vos déplacements?

# Sensibilité au prix de l'essence et nombre de véhicules possédés

Base : Utilise un véhicule automobile (n=1027)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont en %)

	TOTAL	MODE DE TRANSPORT			RÉGIONS				
		Voiture (avec ou sans passager)	Transport collectif	Autre	Agg. Montréal	Agg. Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
n=	1027	758	202	67	197	238	191	200	201

## Prix maximal acceptable pour le litre d'essence

PRIX MOYEN (\$)	TOTAL	Voiture (avec ou sans passager)	Transport collectif	Autre	Agg. Montréal	Agg. Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud
1 \$ à 1,10 \$	35	38	25	39	28	31	43	49	36
1,20 \$ à 1,40 \$	38	41	31	37	36	40	41	37	40
1,50 \$ ou plus	21	19	26	18	25	26	11	11	21
Je ne sais pas	7	38	25	39	11	3	5	3	2


## Nombre de véhicules possédés

Aucun	7	0	19	25	15	0	1	2	1
1	51	48	58	52	60	50	40	43	38
2	33	42	19	17	20	37	43	46	52
3 ou plus	8	10	5	6	5	12	17	10	9

D3. Jusqu'à combien seriez-vous prêt à payer le litre d'essence?

D4. Combien de véhicules votre foyer possède-t-il?



A blue-tinted photograph of a public transport interior, likely a train or bus. In the foreground, a woman with glasses is looking down at her smartphone. Behind her, a man is holding onto a vertical pole. In the lower-left corner, a man is wearing large headphones. The overall atmosphere is modern and tech-oriented.

# PROFIL DES RÉPONDANTS

---

┌  
de la vie aux idées



# Profil sociodémographique

Base : ensemble des répondants (n=1073)

(Les chiffres présentés dans le tableau sont en %)

	n=	TOTAL 1073		n=	TOTAL 1073
<b>Régions</b>			<b>Scolarité</b>		
Agglomération Montréal		49	Secondaire ou moins		15
Agglomération Longueuil		10	Collégial		35
Laval		11	Universitaire		50
Couronne Nord		16	<b>Statut</b>		
Couronne Sud		14	travailleur(se) à temps plein		55
<b>Sexe</b>			travailleur(se) à temps partiel		7
Homme		49	chômeur(se), à la recherche d'un emploi		3
Femme		51	à la maison à temps plein		3
<b>Âge</b>			retraité(e)		25
18-34 ans		26	étudiant(e)		7
35-54 ans		36	<b>Revenu</b>		
55 ans et plus		38	Moins de 60K \$		23
<b>Langue maternelle</b>			60K \$ à 99K \$		27
Français		65	100K \$ et plus		30
Anglais		11			
Autre		23			
<b>Foyer</b>					
Avec enfants		21			
Sans enfant		79			



# Annexe

---

┌  
de la vie aux idées

## **ANNEXE :**

### **Libellés des questions portant sur l'acceptabilité des différentes possibilités de sources de financement du transport collectif**

---

La région métropolitaine de Montréal est actuellement confrontée à des défis importants en termes de mobilité.

Récemment, la réalisation de plusieurs projets d'envergure en transport collectif a été annoncée pour soulager les problèmes de congestion que vit la région. Ces projets comprennent le déploiement de voies réservées pour les autobus sur les autoroutes, le prolongement de la ligne bleue du métro, le projet de système rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX et la réalisation du Réseau express métropolitain (REM).

La réalisation de ces projets de transport collectif exigera cependant du financement additionnel.

**Les questions qui suivent porteront sur les sources de financement pour permettre de bonifier significativement l'offre de services de transport collectif dans la grande région de Montréal.**

C3A. Dans quelle mesure seriez-vous favorable à ce que, pour financer une bonification significative de l'offre de transport collectif, l'on augmente la taxe sur l'essence qui est actuellement en vigueur dans la région de Montréal?

*À noter : Une taxe de 3 ¢ par litre d'essence est appliquée au prix à la pompe dans la région de Montréal.*

C3B. En remplacement de la taxe sur l'essence, dans quelle mesure seriez-vous favorable à ce que, pour financer une bonification significative de l'offre de transport collectif, l'on crée un système de péage soit par zone géographique, soit par nombre de kilomètres parcourus, applicable à la grande région de Montréal?

C3C. Dans quelle mesure seriez-vous favorable à ce que, pour financer une bonification significative de l'offre de transport collectif, l'ensemble des résidents de la grande région de Montréal (Longueuil, Laval, Couronne Nord et Couronne Sud) paient, 75 \$ de taxe et de droits sur l'immatriculation?

*À noter : Actuellement, chaque automobiliste résidant sur l'île de Montréal paie 75 \$ en taxe et droits d'immatriculation par véhicule de promenade, alors que chaque automobiliste du reste de la région paie 30 \$.*

C3D. Dans quelle mesure seriez-vous favorable à ce que, pour financer une bonification significative de l'offre de transport collectif, les véhicules commerciaux paient, eux aussi, les droits sur l'immatriculation actuellement applicables seulement aux véhicules de promenade?

*À noter : Actuellement, chaque automobiliste résidant dans la grande région de Montréal paie 30 \$ par véhicule de promenade en droit d'immatriculation, mais les véhicules commerciaux ne paient pas ces frais.*

## ANNEXE :

### Libellés des questions portant sur l'acceptabilité des différentes possibilités de sources de financement du transport collectif (suite)

---

C3E. Dans quelle mesure seriez-vous favorable à ce que, pour financer une bonification significative de l'offre de transport collectif, l'on taxe les grands terrains de stationnement intérieurs et extérieurs dans le centre-ville de Montréal, Longueuil et Laval?

C3F. Dans quelle mesure seriez-vous favorable à ce que l'on augmente au-delà de l'inflation les tarifs des usagers du transport collectif (métro, bus, train) pour financer une bonification significative de l'offre de transport collectif?

*À noter : Actuellement, les sociétés de transport du Grand Montréal augmentent en moyenne de 2 % par année les tarifs demandés aux usagers du transport collectif.*

C3G. Dans quelle mesure seriez-vous favorable à ce que l'on reconduise les redevances de transport actuellement en place pour financer le Réseau express métropolitain (REM) pour financer d'autres projets d'infrastructures lourdes de transport collectif comme le métro et les trains de banlieue?

*À noter : Actuellement et jusqu'au 1er janvier 2021, tous les travaux de construction d'immeubles d'une valeur supérieure à 756 150 \$ situés dans un rayon de 1 km autour des stations du futur REM doivent payer une redevance dédiée à la réalisation du REM. Les redevances de transport font appel à l'impact positif qu'a une nouvelle infrastructure de transport collectif sur la valeur des nouveaux immeubles situés à proximité des stations.*

C3H. Dans quelle mesure seriez-vous favorable à la création d'une taxe sur la masse salariale ou versement transport pour financer une bonification significative de l'offre de transport collectif?

*À noter : Une taxe sur la masse salariale ou versement transport est une mesure permettant au gouvernement d'exiger des employeurs un versement fondé sur leur masse salariale à des fins spécifiques. Au niveau du transport collectif, les entreprises situées à proximité des noeuds de transport pourraient verser une taxe sur leur masse salariale pour soutenir les infrastructures de transport collectif qui sont un moteur de l'activité économique et dont ils bénéficient directement.*

C3I. Dans quelle mesure seriez-vous favorable à la redistribution d'une partie de la taxe de vente sur la consommation (TVQ) pour financer une bonification significative de l'offre de transport collectif?

*À noter : La taxe de vente du Québec (TVQ) est perçue lors de la vente ou de la fourniture de la plupart des biens et des services. Certains proposent de réserver un point de pourcentage de la TVQ au financement des transports collectifs.*

---

1600, RENÉ-LÉVESQUE OUEST

---

MONTRÉAL (QUÉBEC) H3H 1P9

---

BUREAU 900

---

T 514 849-8086

---

WWW.CROP.CA

┌  
**de la vie aux idées**

┌  
**CROP**  
└