



SONDAGE **La Presse**

SONDAGE D'OPINION SUR LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Le Plan de transport de
la Ville de Montréal / La grève à la STM

Rapport de sondage

25 mai 2007



TABLE DES MATIÈRES

1. Méthodologie	4
2. Faits saillants	5
3. Résultats	7
3.1 Possession d'une automobile (personnelle ou familiale)	7
3.2 Mode de transport principal pour le travail et les affaires personnelles	8
3.3 Navetteurs Île-Couronne	9
3.4 Notoriété du plan de transport de la Ville de Montréal	10
3.5 L'objectif principal du Plan de transport de Montréal	11
3.6 Principe de l'utilisateur-payeur	12
3.7 Instauration du péage sur les ponts et tunnel	13
3.8 Instauration du péage sur les principales autoroutes de Montréal	15
3.9 Exemption du péage pour les Montréalais	17
3.10 Période de péage privilégiée	18
3.11 Péage variable selon la consommation d'essence	19
3.12 Péage destiné à financer le transport en commun	20
3.13 Impact du péage sur les habitudes de transport	21
3.14 Impact du péage sur les déplacements non professionnels vers Montréal ou le centre-ville	22
3.15 Mode de financement préféré pour le Plan de transport de Montréal	24



3.16 Réduction de l'utilisation de l'automobile	25
3.17 Impact négatif de la grève de la STM et retard journalier moyen	26
3.18 Attitude de la STM face aux employés de soutien.....	28
3.19 Appui à une loi spéciale pour mettre fin au conflit	29



1. Méthodologie

Ce sondage UniMarketing-La Presse a été réalisé du 22 au 24 mai 2007 par voie d'entrevues téléphoniques auprès de la population de 18 ans et plus de la région de Montréal RMR. Au total, 1 029 entrevues ont été réalisées dont 515 sur l'île de Montréal et 514 en banlieue soit dans le reste de la RMR de Montréal.

L'échantillon a été tiré aléatoirement parmi les échanges téléphoniques de la population à l'étude et les répondants ont été sélectionnés de façon aléatoire parmi les personnes de 18 ans et plus au sein des ménages contactés.

Les données d'ensemble ont été pondérées sur la base de recensement de 2001 en fonction du sexe, de l'âge ainsi que du poids démographique de la population, de façon à rendre les résultats conformes à la situation générale de la population adulte de la grande région de Montréal.

Les résultats d'ensemble sous-tendent une marge d'erreur échantillonnale maximale de $\pm 3,1\%$ et ce, 19 fois sur 20. La marge d'erreur augmente lorsque les résultats sont fractionnés en sous-groupes.

	Répondants (N)	Marge d'erreur
Résultats d'ensemble	1 029	$\pm 3,1\%$
Île de Montréal	515	$\pm 4,4\%$
Reste de la RMR	514	$\pm 4,4\%$



2. Faits saillants

Plan de transport de la Ville de Montréal

- **Le sondage démontre une fois de plus un fait bien connu : l'automobile occupe une place prépondérante dans les habitudes de transport des habitants de la grande région de Montréal; elle règne en maître dans la banlieue.**
- **Les répondants s'entendent sur la nocivité de l'automobile pour la planète, même les automobilistes : dans la perception populaire, l'automobile semble en voie de devenir pour l'environnement urbain ce que la cigarette est pour l'environnement domestique.**
- **Un peu plus du quart des répondants dans la grande région de Montréal doivent faire la navette entre la couronne et l'île (toutes directions confondues) pour aller au travail ou effectuer leur travail.**
- **Les répondants appuient massivement l'objectif fondamental du Plan de transport de la Ville de Montréal qui est d'accroître l'utilisation du transport en commun.**
- **Même si les répondants appuient le principe de l'utilisateur-payeur, le péage sur les ponts, tunnel et principales autoroutes de l'île reste un moyen de financement controversé. Il apparaît cependant plus acceptable s'il ne perturbe pas la fluidité de la circulation et s'il est appliqué avec équité.**
- **L'instauration du péage risque d'avoir un impact significatif en terme d'utilisation du transport en commun mais également de réduction des déplacements. Dans cette perspective, il pose une menace claire à l'économie de Montréal et de l'activité commerciale dans son centre-ville.**
- **On constate que les habitants de la grande région de Montréal partagent une vision régionale des grands enjeux de transport; le Plan de transport de la Ville de Montréal risque donc d'obtenir un appui majoritaire s'il mise sur la solidarité régionale, l'équité dans le**



financement du transport en commun et le pragmatisme dans l'instauration du péage. La lutte aux changements climatiques pourrait également servir d'argument de poids pour «vendre» le Plan.

Grève à la STM

- **Près d'une personne sur trois dans la grande région de Montréal est affectée négativement par la grève de la STM, une proportion qui atteint 42 % sur l'Île. Le retard moyen est de 75 minutes par personne affectée. On peut donc estimer à 1 067 390 (842 875 pour les Montréalais / 224 455 pour les banlieusards) le nombre d'heures «perdues» à chaque jour dans la grande région de Montréal.**
- **La majorité des répondants souhaitent que la STM «tienne son bout» face aux employés d'entretien, alors que près des deux tiers appuieraient l'adoption d'une loi spéciale par le Gouvernement du Québec pour mettre fin au conflit.**



3. Résultats

3.1 Possession d'une automobile (personnelle ou familiale)

Trois personnes sur quatre possèdent une automobile personnelle ou familiale dans la grande région de Montréal. Cette proportion culmine à 88 % dans la banlieue (couronne nord et sud). Les gens fortement scolarisés ou qui travaillent à temps plein sont plus fréquemment propriétaires.

Automobile personnelle ou familiale

Possède une automobile	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)
Oui	75%	63%	88%
Non	25%	37%	12%



UNIMARKETING

Q 1. : Possédez-vous une automobile personnelle ou familiale ?



3.2 Mode de transport principal pour le travail et les affaires personnelles

L'automobile reste le mode de transport principal à Montréal et dans les banlieues, là où elle règne presque sans partage (symptôme de l'étalement urbain). Un peu plus du tiers des habitants de l'Île privilégient le transport en commun. Les modes actifs comme le vélo ou la marche sont tout de même utilisés par 9 % des habitants du Grand Montréal. Même les étudiants privilégient l'automobile, alors que les retraités font du transport en commun leur principal mode de déplacement.

Mode de transport principal

Mode de transport principal	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Automobile personnelle ou familiale	61%	47%	77%	80%	0%
Covoiturage	3%	3%	2%	2%	5%
Taxi	2%	2%	1%	0%	6%
Transport en commun	24%	36%	11%	11%	65%
Vélo	4%	5%	3%	2%	9%
Marche	5%	5%	4%	3%	8%
Autres	1%	1%	2%	1%	2%
NSP / NRP	0%	1%	0%	1%	5%



3.3 Navetteurs Couronne et Île

Un peu plus du quart des habitants de la grande région de Montréal font la navette entre l'île et la couronne (toutes directions confondues) pour se rendre au travail ou effectuer leur travail. Cette proportion atteint 34 % chez les gens qui travaillent à temps plein.

Navetteurs Couronne et Île

Navetteurs île-couronne	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Oui	26%	17%	38%	32%	10%
Non	73%	82%	61%	67%	89%
NSP / NRP	1%	1%	1%	1%	1%



Q 3. : Avez-vous besoin de traverser les ponts ou tunnel reliant Montréal et les rives sud et nord pour vous rendre au travail ou effectuer votre travail ?



3.4 Notoriété du plan de transport de la Ville de Montréal

Près des deux tiers des répondants avaient entendu parler du Plan de transport de la Ville de Montréal dévoilé la semaine précédant le sondage. Les habitants de la banlieue connaissent mieux le sujet que les Montréalais eux-mêmes, probablement parce que la question du péage a fait les grands titres.

Notoriété du Plan de transport

Notoriété du Plan de transport	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Oui	64%	60%	68%	67%	54%
Non	36%	40%	32%	33%	46%



Q 4. : Avez-vous entendu parler du Plan de transport de la Ville de Montréal ?



3.5 L'objectif principal du Plan de transport de Montréal

Une forte majorité d'habitants de la grande région de Montréal sont en accord avec l'objectif principal du Plan de transport de la Ville de Montréal qui est d'accroître l'utilisation du transport en commun. Même ceux qui possèdent une automobile et ceux qui se rendent au travail en automobile appuient cette orientation.

Accroître l'utilisation du transport en commun

Développer le transport en commun	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Tout à fait d'accord	53%	60%	45%	50%	61%
Plutôt d'accord	29%	24%	34%	30%	25%
En accord	82%	84%	79%	80%	86%
Plutôt en désaccord	7%	6%	8%	8%	5%
Tout à fait en désaccord	7%	6%	8%	7%	5%
Non	14%	12%	16%	15%	10%
NSP / NRP	4%	4%	5%	5%	4%



Q 5. : Êtes-vous tout à fait d'accord, plutôt d'accord, plutôt en désaccord ou tout à fait en désaccord avec le principal objectif de ce plan de transport qui est d'accroître l'utilisation du transport en commun dans la grande région de Montréal ?



3.6 Principe de l'utilisateur-payeur

Une majorité significative de répondants est d'accord avec le principe de faire participer au financement des infrastructures de transport de Montréal ceux qui fréquentent régulièrement la Métropole. Cette majorité tend à s'affaiblir dans la Couronne. Ceux qui voyagent en automobile et ceux qui traversent les ponts et tunnel pour leur travail sont également majoritairement favorables à ce principe.

Principe de l'utilisateur-payeur

Principe visiteur-payeur	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Tout à fait d'accord	38%	50%	26%	36%	43%
Plutôt d'accord	29%	25%	33%	29%	29%
En accord	67%	75%	59%	65%	72%
Plutôt en désaccord	13%	9%	17%	14%	10%
Tout à fait en désaccord	16%	11%	20%	17%	12%
Non	29%	20%	37%	31%	22%
NSP / NRP	4%	5%	4%	4%	6%



Q 6. : Êtes-vous tout à fait d'accord, plutôt d'accord, plutôt en désaccord ou tout à fait en désaccord avec le principe voulant que les gens qui fréquentent régulièrement Montréal participent aux financements des infrastructures de transport de la Ville ?



3.7 Instauration du péage sur les ponts et tunnel

La belle entente observée jusqu'à présent dans cette enquête vient se briser sur la question du péage, qui reste un sujet très controversé. Même si les majorités sont plutôt faibles, les Montréalais et les Banlieusards s'opposent sur cette question, tout comme les automobilistes et ceux qui utilisent le transport en commun ou les modes de transport actifs (vélos, marche).

Cependant, les principaux groupes d'opposants (banlieusards et automobilistes) à cette mesure deviennent majoritairement favorables si on leur garantit que le péage n'affectera pas la fluidité de la circulation (embouteillages). On constate donc que le principe de payer pour traverser les ponts et tunnel apparaît acceptable à la majorité.

Péage ponts / tunnel en direction de Montréal

Péage ponts / tunnel en direction de Montréal	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Tout à fait favorable	23%	29%	15%	21%	30%
Plutôt favorable	26%	25%	27%	27%	23%
Favorable	49%	54%	42%	48%	53%
Plutôt défavorable	17%	16%	18%	17%	17%
Tout à fait défavorable	31%	26%	38%	34%	22%
Défavorable	48%	42%	56%	51%	39%
NSP / NRP	3%	4%	2%	1%	8%



Q 7. : Êtes-vous tout à fait favorable, plutôt favorable, plutôt défavorable ou tout à fait défavorable à l'imposition d'un péage pour traverser les ponts et tunnel en direction de Montréal?



Appui au péage s'il ne cause pas d'embouteillage sur ponts/tunnel

Péage ponts/tunnel sans embouteillage	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Favorable	65%	68%	61%	63%	69%
Défavorable	33%	29%	39%	36%	27%
NSP / NRP	2%	3%	0%	1%	4%



UNIMARKETING

Q 7a. : Seriez-vous tout à fait favorable, plutôt favorable, plutôt défavorable ou tout à fait défavorable à l'imposition d'un tel péage si vous aviez la garantie que, grâce aux nouvelles technologies, le péage ne causerait pas d'embouteillage ?



3.8 Instauration du péage sur les principales autoroutes de Montréal

L'idée d'un péage sur les principales autoroutes de l'Île est rejetée par une majorité, et ce dans tous les sous-groupes considérés. Même phénomène, qu'avec la question précédente : les partisans de la mesure deviennent majoritaires dans tous les sous-groupes si on garantit la fluidité de la circulation.

Péage sur les grandes autoroutes de l'île

Péage sur les grandes autoroutes de l'île	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Tout à fait favorable	18%	21%	15%	18%	21%
Plutôt favorable	22%	20%	25%	22%	24%
Favorable	40%	41%	40%	40%	45%
Plutôt défavorable	20%	20%	20%	20%	20%
Tout à fait défavorable	37%	36%	38%	40%	29%
Défavorable	57%	56%	58%	60%	49%
NSP / NRP	3%	3%	2%	0%	6%



Q 8. : Êtes-vous tout à fait favorable, plutôt favorable, plutôt défavorable ou tout à fait défavorable à l'imposition d'un péage sur les grandes autoroutes qui traversent Montréal (la 40 ou Autoroute Métropolitaine et la 720 ou Autoroute Ville-Marie) ?



Appui au péage s'il ne cause pas d'embouteillage sur les autoroutes

Péage autoroutes sans embouteillage	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Favorable	54%	55%	53%	53%	56%
Défavorable	44%	43%	46%	46%	38%
NSP / NRP	2%	2%	1%	1%	6%



UNIMARKETING

Q 8a. : Seriez-vous tout à fait favorable, plutôt favorable, plutôt défavorable ou tout à fait défavorable à l'imposition d'un tel péage si vous aviez la garantie que, grâce aux nouvelles technologies, le péage ne causerait pas d'embouteillage ?



3.9 Exemption du péage pour les Montréalais

Les deux tiers des répondants sont contre l'idée d'une exemption de péage pour les Montréalais. Les Banlieusards sont fortement opposés, à 82 %. Les Montréalais eux-mêmes préfèrent contribuer, par une très faible majorité cependant. Dans le cas des répondants qui traversent les ponts/tunnel pour le travail, 75 % repoussent une telle exemption.

Exemption du péage pour les Montréalais

Exemption du péage pour les Montréalais	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Oui	31%	44%	15%	28%	38%
Non	65%	51%	82%	68%	56%
NSP / NRP	4%	5%	3%	4%	6%



Q 9. : Dans le cas où la Ville de Montréal décidait d'aller de l'avant avec le péage, pensez-vous que les Montréalais devraient être exemptés ou qu'ils devraient payer tout comme les banlieusards ?



3.10 Période de péage privilégiée

Les répondants sont assez partagés sur les périodes où le péage devrait s'appliquer. Seulement le quart des répondants optent pour une application en tout temps, alors que 62 % choisissent une période spécifique, le plus souvent lors des heures de pointe. Les Montréalais et les Banlieusards ont une vision tout à fait similaire sur la question.

Période de péage

Période de péage	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
En tout temps	26%	26%	26%	26%	25%
Sur semaine	21%	20%	23%	23%	16%
Week-end	10%	10%	9%	8%	13%
Heures de pointe	31%	32%	31%	31%	31%
Jamais	10%	11%	8%	10%	10%
NSP / NRP	2%	1%	3%	2%	5%



Q 10. : Toujours dans le cas où Montréal instaurait un péage, pensez-vous qu'il devrait s'appliquer... ?



3.11 Péage variable selon la consommation d'essence

La population est très partagée sur la pertinence d'imposer un montant variable de péage en fonction de la consommation d'essence du véhicule. Les Banlieusards et les automobilistes sont opposés alors que les usagés du transport en commun sont plus majoritairement favorables.

Péage variable selon la consommation d'essence

Péage variable selon le cylindre	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Oui	48%	51%	45%	46%	54%
Non	48%	45%	53%	52%	39%
NSP / NRP	4%	4%	2%	2%	7%



Q 11. : Croyez-vous que le montant du péage devrait être plus élevé pour les véhicules qui consomment beaucoup d'essence (VUS, fourgonnettes, etc.) ?



3.12 Péage destiné à financer le transport en commun

Tout comme les répondants sont massivement favorables avec l'objectif du Plan de transport de Montréal (accroître l'utilisation du transport en commun), ils sont majoritairement favorables à son corollaire, soit d'utiliser les revenus du péage principalement pour améliorer le transport collectif.

Plus de la moitié de ceux qui sont favorables à ce scénario estiment que les revenus du péage devraient servir à financer tout autant les banlieues que Montréal.

Péage pour financer le transport en commun

Péage pour financer le transport en commun	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Oui	72%	72%	71%	70%	78%
À Montréal seulement	12%	15%	8%	11%	15%
Montréal et banlieues	57%	55%	59%	56%	59%
Banlieues uniquement	3%	2%	4%	3%	4%
Non	26%	25%	27%	28%	20%
NSP / NRP	2%	3%	2%	2%	2%



Q 12. : Êtes-vous d'accord que les revenus générés par le péage servent principalement à l'amélioration du transport en commun ? Si oui, où cette amélioration devrait-elle être faite ?



3.13 Impact du péage sur les habitudes de transport

Près de 30 % des habitants de la grande région de Montréal utiliseraient davantage le transport en commun (15 %) ou réduiraient leurs déplacements (14 %) dans la Métropole si on instaurait le péage sur les ponts/tunnel et autoroutes.

Les automobilistes auraient davantage tendance à réduire leurs déplacements qu'utiliser le transport en commun plus fréquemment. 21 % de ceux qui doivent traverser les ponts pour leur travail affirment qu'ils réduiraient leurs déplacements dans la Métropole.

Impact du péage sur les habitudes actuelles

Impact du péage sur les habitudes actuelles	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Plus d'automobile et de covoiturage	4%	3%	4%	4%	3%
Plus de transport en commun	15%	16%	14%	14%	18%
Plus de marche ou de vélo	2%	3%	1%	2%	4%
Réduction des déplacements	14%	7%	21%	16%	5%
Pas de changement	64%	69%	59%	63%	69%
NSP / NRP	1%	2%	1%	1%	1%



Q 13. : Dans le cas où Montréal imposerait le péage sur les ponts et les autoroutes, quel impact cela aurait-il sur vos déplacements dans la métropole? Choisissez l'affirmation qui décrit le mieux cet impact.



3.14 Impact du péage sur les déplacements non professionnels vers Montréal ou le centre-ville

Comme ce fût le cas à Londres, l'instauration du péage risquerait d'avoir un impact négatif significatif sur l'activité économique de l'Île de Montréal et de son centre-ville. Le tiers des Banlieusards prévoient réduire leurs déplacements pour des raisons non professionnelles (magasinage, restos, spectacles, etc.) vers Montréal. De leur côté, 22 % des Montréalais affirment que cela les amèneraient à réduire leurs déplacements vers le centre-ville. Les automobilistes et ceux qui possèdent une automobile seraient évidemment les plus affectés. Seulement 3 % des banlieusards et 1 % des Montréalais prévoient augmenter leurs déplacements avec l'instauration du péage.

Déplacements vers Montréal pour commerces, restos, spectacles

Déplacements vers Montréal pour commerces, restos, spectacles	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=454)	Sans auto (n=60)
Réduction	33%	35%	21%
Sans impact	62%	61%	70%
Augmentation	1%	1%	2%
NSP / NRP	4%	3%	7%



Q 14a. : Vos déplacements vers Montréal pour des raisons non professionnelles, comme pour magasiner, aller aux restos ou aux spectacles seraient-ils réduits, maintenus ou augmentés avec l'instauration d'un système de péage sur les ponts et tunnel ?



Déplacements vers centre-ville pour commerces, restos, spectacles	Montréal (île) (n=515)	Avec auto (N=325)	Sans auto (n=190)
Réduction	22%	27%	14%
Sans impact	72%	69%	78%
Augmentation	3%	2%	4%
NSP / NRP	3%	2%	4%



UNIMARKETING

Q 14b. : Vos déplacements vers le centre-ville de Montréal pour des raisons non professionnelles, comme pour magasiner, aller aux restos ou aux spectacles seraient-ils réduits, maintenus ou augmentés avec l'instauration d'un système de péage sur les principales autoroutes ?



3.15 Mode de financement préféré pour le Plan de transport de Montréal

Les subventions fédérales et provinciales sont le mode de financement privilégié par 43 % des répondants de la grande région de Montréal pour le Plan de transport de Montréal. Tous les sous-groupes en font également leur premier choix. Le péage vient en 2^e position, devant les transferts TPS/TVQ et la taxe sur l'essence. Les taxes n'ont définitivement pas la cote à Montréal. Ceux qui font de l'automobile leur principal mode de transport et ceux qui traversent les ponts/tunnel ont une opinion similaire à celle de l'ensemble de la population.

Mode de financement préféré

Mode de financement préféré	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Péage	32%	32%	32%	31%	34%
Hausse de la taxe sur l'essence	5%	6%	4%	5%	7%
Transfert TPS/TVQ	12%	11%	13%	13%	7%
Subventions Ottawa/Québec	43%	42%	44%	44%	41%
NSP / NRP	8%	9%	7%	7%	11%



Q 15. : Parmi les possibilités suivantes qui ont été évoquées pour financer le Plan de transport de Montréal, laquelle choisiriez-vous ?



3.16 Réduction de l'utilisation de l'automobile

Plus de 9 répondants sur 10 estiment qu'il est important de réduire l'utilisation de l'automobile afin de lutter contre le réchauffement climatique. Sept répondants sur dix considèrent cela «très important». Cette question recueille une quasi unanimité dans tous les sous-groupes.

Réduire l'utilisation de l'automobile

Réduire l'utilisation de l'automobile	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Très important	71%	72%	69%	69%	76%
Assez important	21%	19%	24%	23%	17%
Important	92%	91%	93%	92%	93%
Peu important	4%	4%	3%	4%	3%
Pas du tout important	3%	3%	3%	3%	3%
Pas important	7%	7%	6%	7%	6%
NSP / NRP	1%	2%	1%	1%	1%



Q 16. : Considérez-vous important de réduire l'utilisation de l'automobile afin de lutter contre le réchauffement climatique ?



3.17 Impact négatif de la grève de la STM et retard journalier moyen

Plus de quatre Montréalais sur dix sont affectés négativement par la grève de la STM, une proportion qui est évidemment moindre dans les banlieues mais qui atteint tout de même 19 %. Parmi les répondants affectés, plus de la moitié affirment que cela leur occasionne des retards de une heure ou plus chaque jour.

Si on comptabilise le temps de déplacement supplémentaire que la grève occasionne à la fois aux Montréalais et aux Banlieusards, on en arrive à un impressionnant total de 1 067 390 heures supplémentaires consacrées au transport à chaque jour à cause du conflit dans la grande région de Montréal.

Impact négatif de la grève

Impact négatif de la grève	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Oui	32%	42%	19%	25%	50%
Non	68%	58%	80%	74%	49%
NSP / NRP	0%	0%	1%	1%	1%



Q 17. : L'actuelle grève à la Société de transport de Montréal a-t-elle un impact négatif sur votre temps de déplacement à Montréal ?



Retard journalier	Total (grande région) (n=302)	Montréal (île) (n=211)	Banlieues (couronne) (n=91)
0 à 30 minutes	16%	16%	18%
30 à 60 minutes	18%	14%	28%
1 à 2 heures	37%	36%	39%
Plus de 2 heures	20%	23%	12%
NSP / NRP	9%	11%	3%



UNIMARKETING

Q 17a. : À combien évaluez-vous votre temps de déplacement supplémentaire en moyenne à chaque jour ?



3.18 Attitude de la STM face aux employés de soutien

Une majorité de Montréalais estime que la STM devrait tenir son bout face à ses employés d’entretien, quitte à ce que la grève actuelle se prolonge. Les usagers du transport en commun ont tendance à être plus conciliants envers les syndiqués (30 % estiment que la STM devrait céder), mais 48 % encouragent tout de même la STM à maintenir la ligne dure.

Attitude la STM

Attitude la STM	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Céder au syndicat	20%	20%	21%	18%	27%
Tenir son bout	52%	55%	48%	54%	45%
NSP / NRP	28%	25%	31%	28%	28%



Q 18. : Selon vous, la Société de transport de Montréal devrait-elle céder aux demandes de ses employés d’entretien ou tenir son bout quitte à voir la grève se prolonger ?



3.19 Appui à une loi spéciale pour mettre fin au conflit

Près de deux tiers de la population (62 %) de la grande région de Montréal sont en faveur d'une loi spéciale pour forcer le retour au travail des employés d'entretien de la STM. Les usagers du transport en commun (mode de déplacement principal) sont proportionnellement plus nombreux à appuyer une loi spéciale à 71 %. Si ce résultat peut sembler paradoxal (à la question précédente les usagers étaient les plus conciliants avec le syndicat), il indique dans les faits que les usagers du transport en commun, qui sont les premiers affectés par le conflit, sont ceux qui souhaitent le plus ardemment un règlement.

Loi spéciale

Loi spéciale	Total (grande région) (n=1029)	Montréal (île) (n=515)	Banlieues (couronne) (n=514)	Avec auto (N=779)	Sans auto (n=250)
Oui	62%	66%	58%	59%	71%
Non	28%	24%	32%	32%	17%
NSP / NRP	10%	10%	10%	9%	12%



Q 19. : Croyez-vous que le Gouvernement du Québec devrait imposer une loi spéciale pour forcer le retour au travail des employés en grève de la STM ?