
Enquête auprès du personnel du Centre universitaire de santé McGill

Rapport d'enquête

Préparé par :

Pierre-Alain Cotnoir

FÉVRIER 08



Sommaire

Listes des figures	3
Résumé exécutif.....	5
Rapport.....	8
Aperçu méthodologique.....	8
Profil des répondants.....	9
Caractéristiques des déplacements.....	13
Satisfaction des modes de transport utilisés par type d'utilisateur.....	13
Déplacements domicile travail	14
Modes de déplacement principaux.....	15
Déplacements réalisés durant la journée.....	19
Profil des utilisateurs	20
Les usagers du transport en commun	20
Les automobilistes.....	20
Les covoitureurs	24
Attitudes et perceptions	26
L'expérience du transport en commun	26
Les attitudes à l'endroit du transport en commun	32
Les attitudes envers le covoiturage.....	38
Le potentiel de changement d'habitudes	40
Conclusion et observations	41
Annexes : Tableaux de fréquences et tableaux croisés	43
Tableau de fréquences.....	60
Tableaux croisés	80
Questionnaire	166

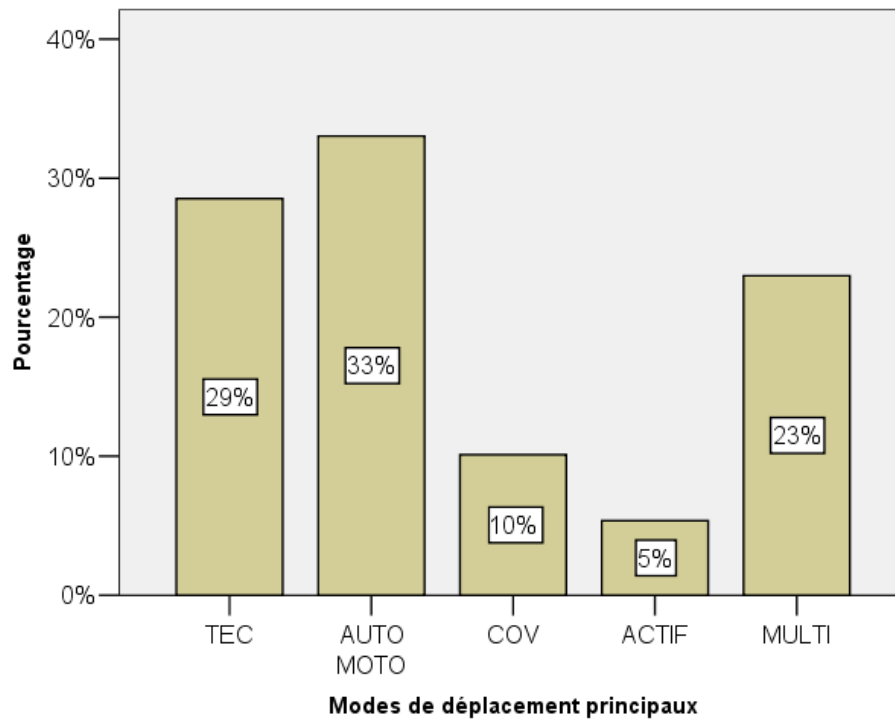
Listes des figures

Figure 1 – Nombre de répondants par date de saisie	8
Figure 2 – Distribution par lieu de résidence dans la région de Montréal.....	9
Figure 3 – Distribution par lieu de résidence sur l’île de Montréal.....	10
Figure 4 – Ventilation des répondants selon le sexe.....	10
Figure 5 – Distribution des répondants par cohorte d’âges.....	11
Figure 6 – Ventilation des répondants par occupation	11
Figure 7 – Distribution des répondants par lieu de travail.....	12
Figure 8 – Satisfaction à l’égard des modes de déplacement utilisés domicile-travail.....	13
Figure 9 – Répartition des répondants par modes de déplacement principaux.....	16
Figure 10 – Ventilation des modes actifs de déplacement	16
Figure 11 – Ventilation des modes multiples de déplacement.....	17
Figure 12 – Utilisation d’un mode de déplacement différent en été.....	18
Figure 13 – Modes de déplacements principaux durant le jour (N=988)	19
Figure 14 – Ventilation selon le nombre de CAM achetée par année (N=799)	20
Figure 15 – Utilisation du stationnement de l’employeur (N= 961).....	21
Figure 16 – Distribution par importance des principales raisons de voyager par auto solo.....	23
Figure 17 – Distribution par mode de covoiturage	25
Figure 18 – Nombre de covoitureurs par véhicule.....	25
Figure 19 – Distribution selon le type de covoiturage	26
Figure 20 – Utilisation passée du TEC pour se rendre au travail.....	27
Figure 21 – Connaissance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail.....	27
Figure 22 – Ventilation de la connaissance par l’utilisation passée	28
Figure 23 – Appréciation de la suffisance des services de TEC	28
Figure 24 – Appréciation des services de TEC par leur connaissance	29

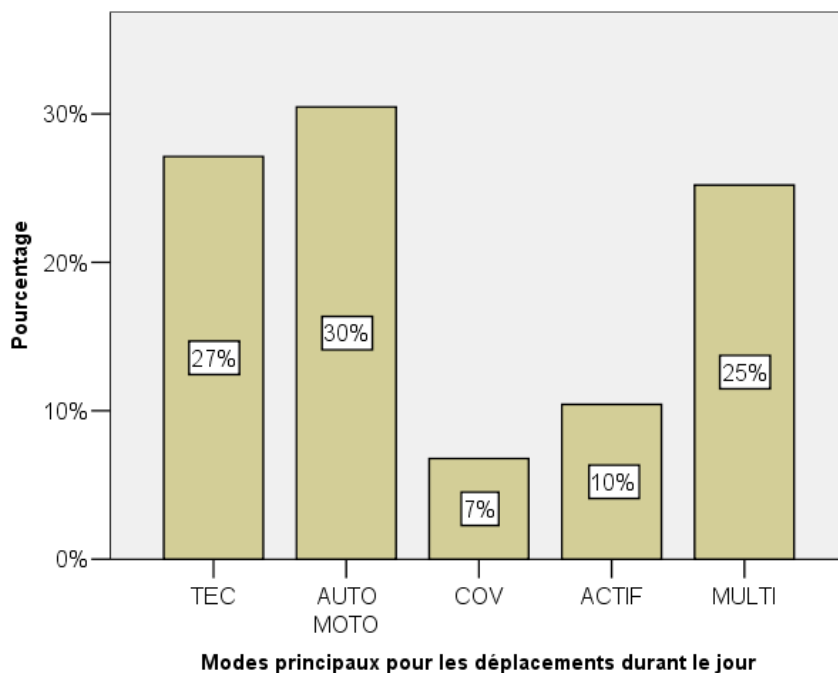
Figure 25 – Appréciation des services de TEC par leur utilisation passée.....	29
Figure 26 – Ventilation de l’utilisation passée par modes de déplacement principaux	30
Figure 27 – Ventilation de la connaissance des services de TEC par modes de déplacement principaux	30
Figure 28 – Ventilation de l’appréciation de la suffisance en TEC par modes de déplacement principaux	31
Figure 29 – Attitudes envers le TEC selon l’utilisation passée du TEC	33
Figure 30 – Attitudes envers le TEC selon la connaissance de ses services	33
Figure 31 – Attitudes envers le TEC selon l’appréciation de ses services	34
Figure 32 – Attitudes envers le TEC selon l’occupation	35
Figure 33 – Attitudes envers le TEC par établissement.....	35
Figure 34 – Attitudes envers le TEC par rapport à l’horaire de soir	36
Figure 35 – Attitudes envers le TEC par rapport à l’horaire de nuit.....	36
Figure 36 – Attitudes envers le TEC selon la satisfaction envers le mode de déplacement utilisé.....	37
Figure 37 – Attitudes envers le TEC selon les modes de déplacement principaux	37
Figure 38 – Attitudes envers le TEC selon les contraintes de travail	38
Figure 39 – Attitudes envers le covoiturage par région	39
Figure 40 – Attitudes envers le covoiturage par occupation	39
Figure 41 – Attitudes envers le covoiturage par cohortes d’âges.....	40
Figure 42 – Profils d’usagers par modes de déplacement principaux.....	41
Figure 43 – Automobilistes seulement – Profils d’usagers par région.....	42

Résumé exécutif

- **Aperçu méthodologique**
 - Échantillon de 1684 questionnaires valides.
 - La collecte de données a eu lieu du 26 mars au 12 octobre 2007.
- **Profil des répondants**
 - 70% des répondants habitent l'île de Montréal, 79% sont des femmes, le personnel clérical et le personnel infirmier comptent chacun pour le quart des répondants.
- **Principaux modes de transport**
 - Le tiers des répondants se déplace au travail seul par automobile et 29% utilisent le transport en commun, le covoiturage ne comptant que pour 10% et les modes actifs que pour 5%.



- Les modes de déplacement utilisés durant la journée donnent sensiblement les mêmes répartitions



- **Profil des utilisateurs**

- 57% des usagers occasionnels ou réguliers du transport en commun se procurent 12 cartes mensuelles d'accès au transport en commun par année, la carte de la STM étant utilisée par 61% des détenteurs de cartes mensuelles.
- Près des deux tiers des automobilistes utilisent les stationnements du CUSM pour garer leur voiture au travail.
- Les principales raisons de déplacement par auto solo concernent soit des contraintes liées au travail ou au mode de vie des répondants.
- De manière générale, le covoiturage est surtout effectué avec des membres de la famille, le tiers du covoiturage se réalisant néanmoins avec des collègues de travail. Ce sont en plus grande proportion les covoitureurs travaillant de soir ou de nuit qui effectuent du covoiturage avec des collègues de travail.

- **Attitudes et perceptions**
 - Cette enquête montre également que l'appréciation des services de transport en commun pour se rendre au travail dépend de la connaissance des services qu'en ont les répondants. Or, la connaissance des services est fortement liée à l'utilisation passée du transport en commun pour se rendre au travail.
 - Les attitudes envers le transport en commun varient non seulement selon l'expérience passée des répondants, mais aussi selon leurs lieux de résidence, leur occupation, leurs contraintes de travail et leur mode de déplacement principal.
 - Les attitudes envers le covoiturage varient selon l'occupation des répondants, leur lieu de résidence et leur âge.

- **Le potentiel de changement d'habitudes**
 - 37% des automobilistes en solo présentent un profil d'usagers potentiels du transport en commun. La proximité de services de transport en commun du lieu de résidence, l'absence de contraintes de travail, l'expérience passée du transport en commun sont autant de facteurs pouvant se combiner avec les attitudes pour favoriser un transfert modal de l'automobile vers le transport en commun.
 - En tenant compte de tous ces autres facteurs, le potentiel de transfert vers le transport en commun peut être estimé à un objectif maximal de 11% des automobilistes.

Rapport

Aperçu méthodologique

Cette enquête a été menée du 26 mars au 12 octobre 2007 auprès du personnel du Centre universitaire de santé McGill. Le nombre de questionnaires valides est de 1684, soit 982 répondants en ligne et 702 sur papier.

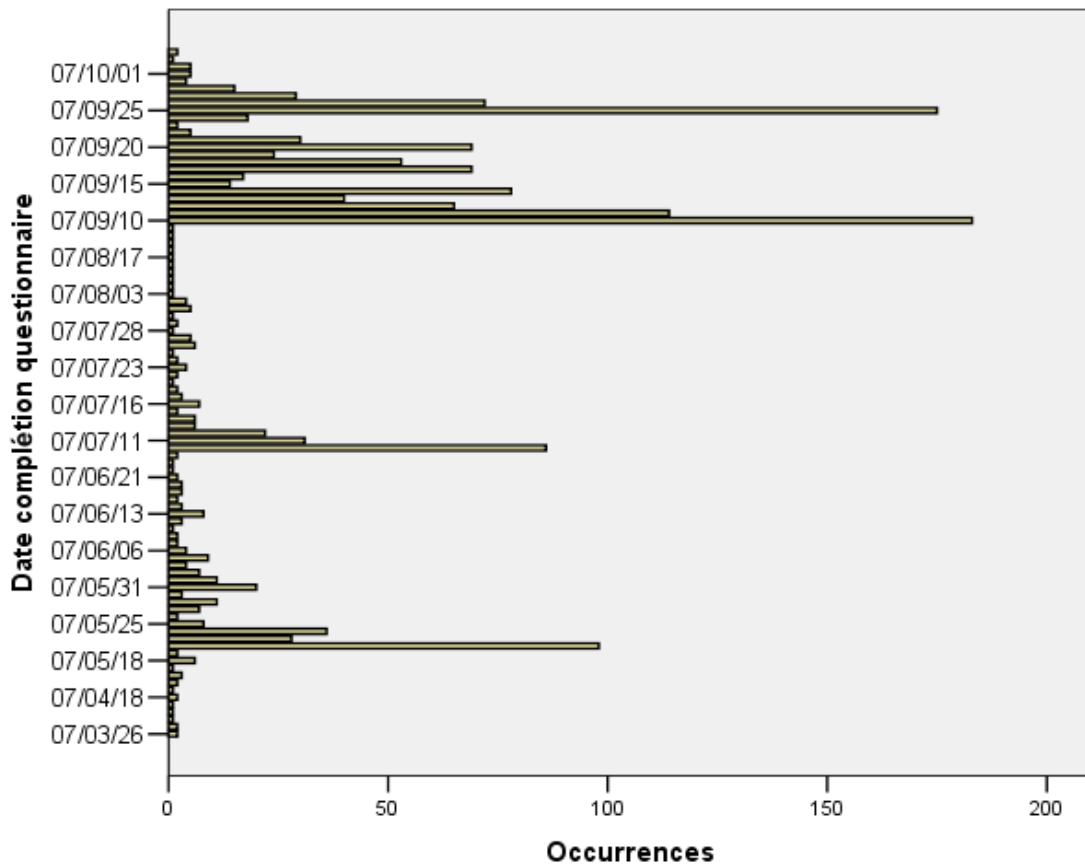


Figure 1 – Nombre de répondants par date de saisie

L'analyse des données recueillies a été réalisée à l'aide du programme SPSS. Tous les tableaux croisés présentés sont significatifs pour un $P < 0.05$ (test du chi carré). Pour les croisements effectués avec l'échelle d'attitudes, toutes les différences présentées entre les cotes attribuées sont significatives (ANOVA $P < 0,05$).

La marge d'erreur théorique pour cette étude est d'un peu moins de 3%.

Profil des répondants

La très grande majorité des employés du CUSM habite l'île de Montréal (70%), la deuxième région de résidence étant la Rive-Sud avec 20% (figure 2 et tableau 1).

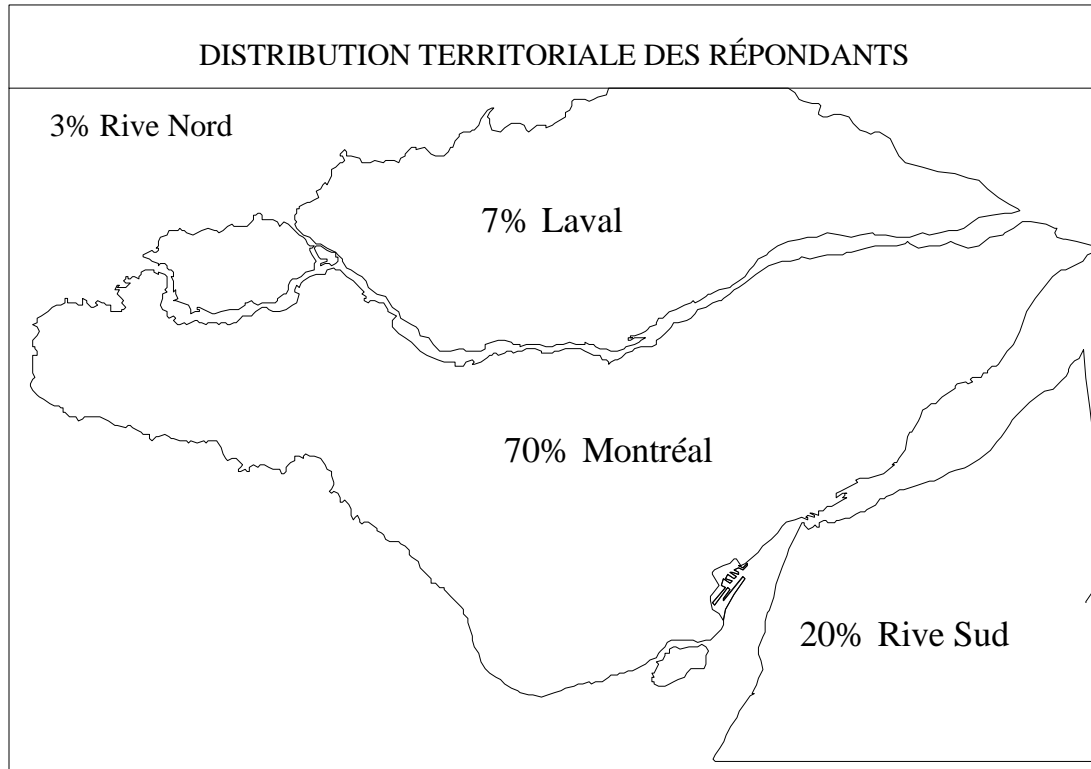


Figure 2 – Distribution par lieu de résidence dans la région de Montréal

Sur l'île de Montréal, la répartition des répondants selon leur lieu de résidence révèle que près des deux tiers d'entre eux vivent dans la zone Ouest de l'île (figure 3 et tableau 2).

Les quatre cinquièmes des répondants sont des femmes (figure 4 et tableau 5). Un peu plus de 62% des répondants sont âgés entre 35 et 54 ans (figure 5 et tableau 6).

Près des deux tiers des répondants travaillent à l'Hôpital de Montréal pour enfants (HME) et à l'Hôpital Royal-Victoria, 14% travaillent à l'Institut thoracique de Montréal, 12% à l'Hôpital général de Montréal, 7% au 2155 rue Guy et 4% à l'Institut neurologique de Montréal (figure 7 et tableau 4).

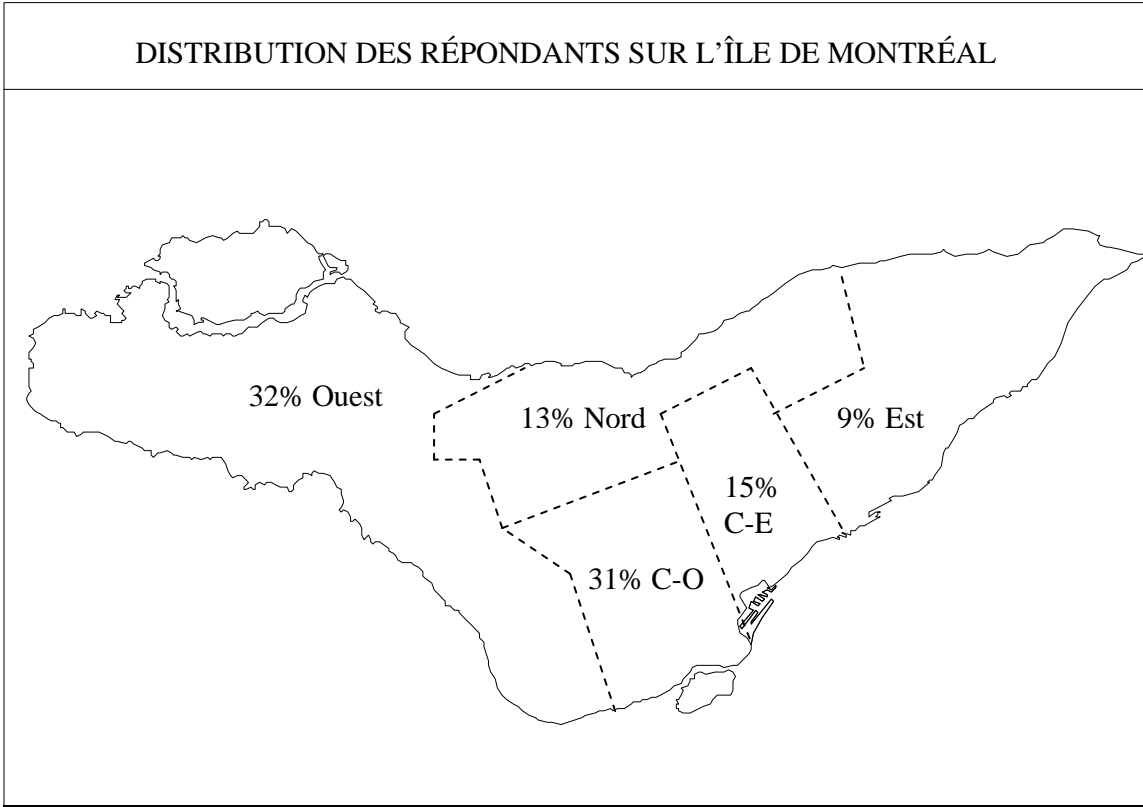


Figure 3 – Distribution par lieu de résidence sur l'île de Montréal

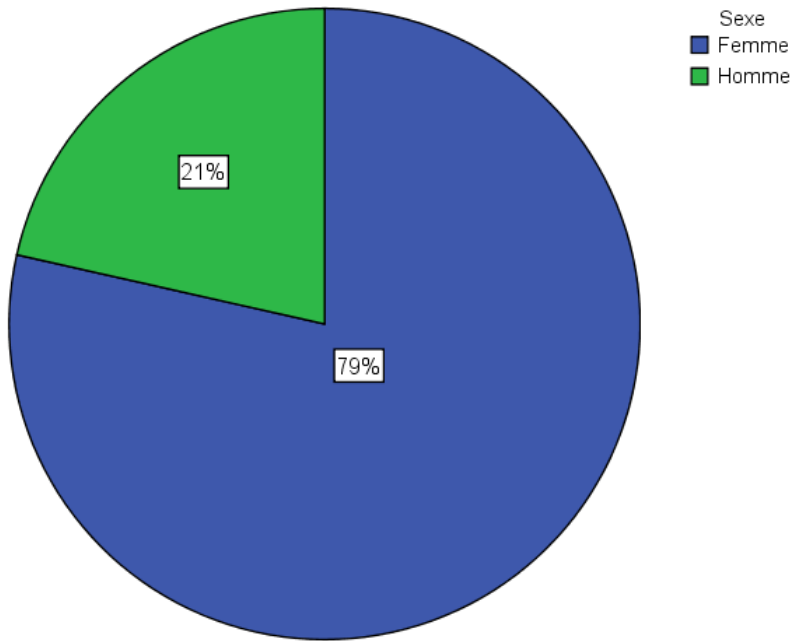


Figure 4 – Ventilation des répondants selon le sexe

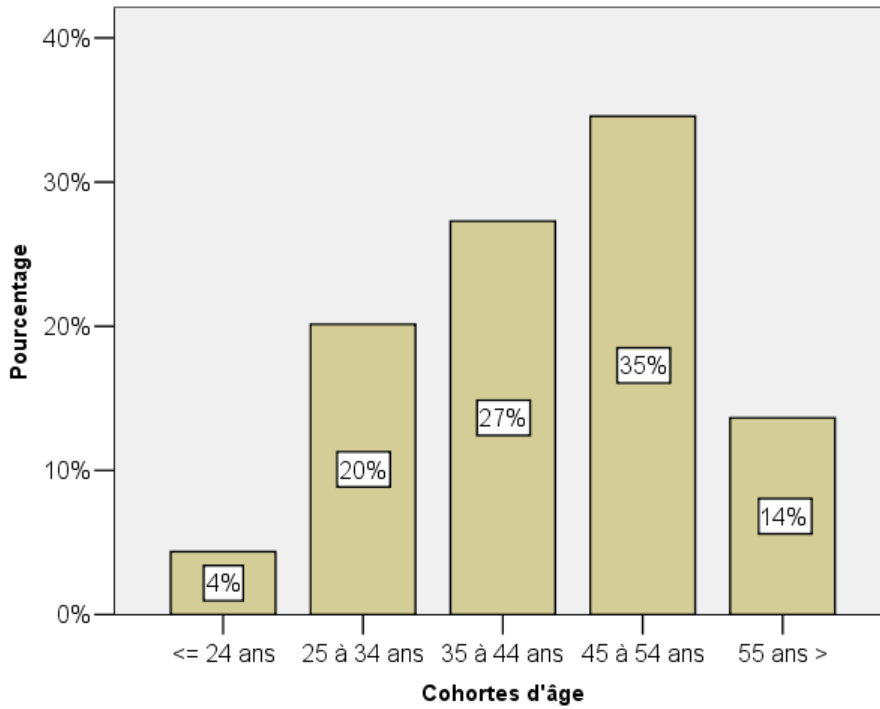


Figure 5 – Distribution des répondants par cohorte d'âges

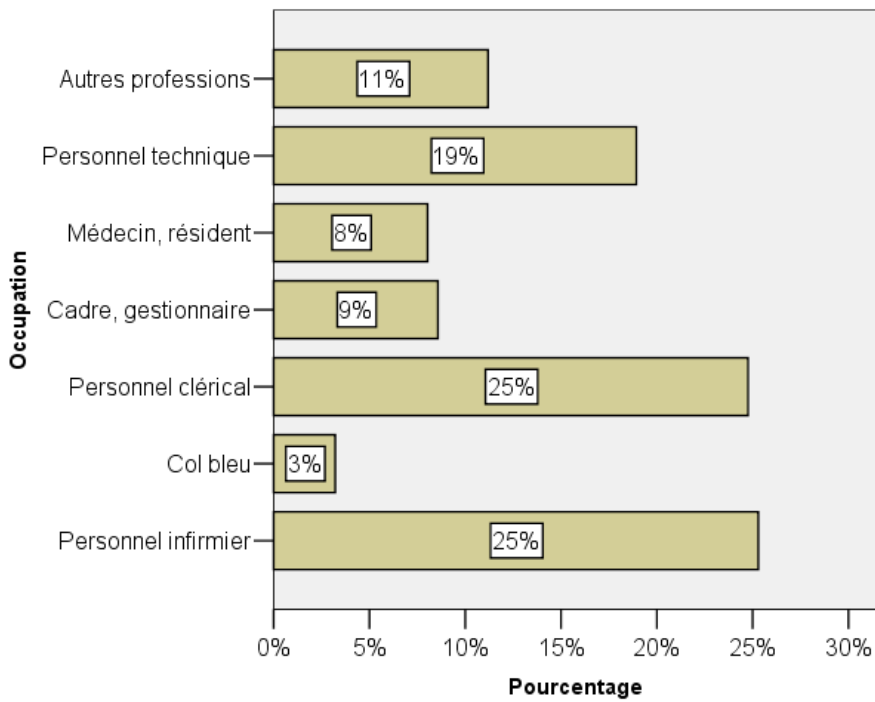


Figure 6 – Ventilation des répondants par occupation

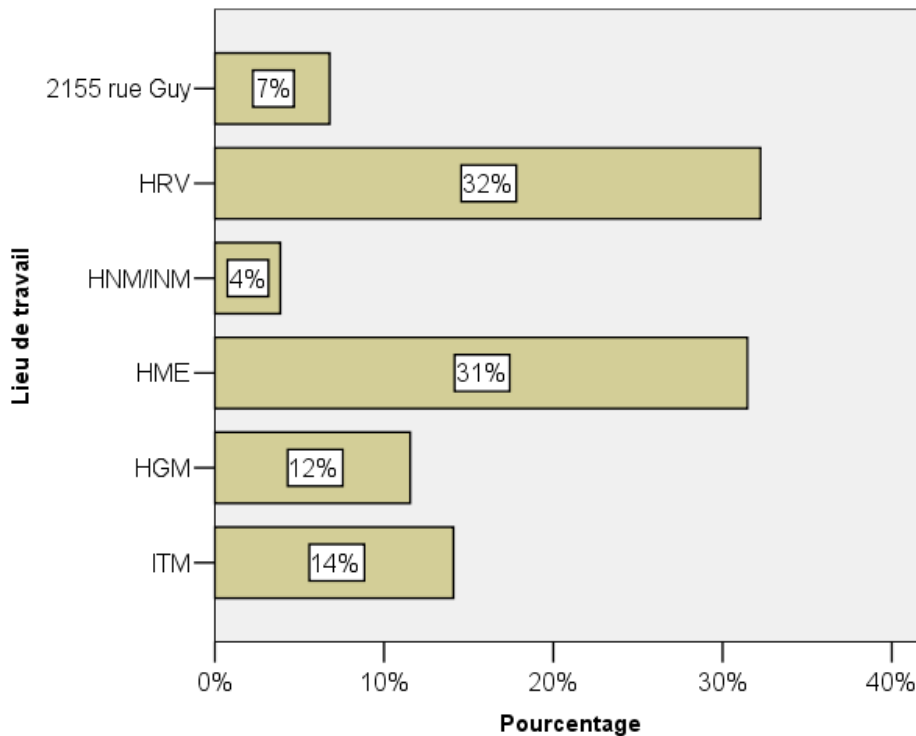


Figure 7 – Distribution des répondants par lieu de travail

Le personnel infirmier compose le quart de l'échantillon, un autre quart étant formé par le personnel clérical. Le personnel technique comprend 19% des répondants. Les cadres comptent pour 9% et les médecins pour 8%, les autres professionnels formant 11% de l'échantillon.

Les quatre cinquièmes des répondants travaillent de jour. Le travail de jour est plus fréquent à l'ITM, à l'INM et au 2155 rue Guy (tableaux 63 à 65). C'est le personnel infirmier qui apparaît le plus nombreux à travailler de soir ou de nuit avec 44% des répondants de cette catégorie qui affirment travailler occasionnellement ou régulièrement de nuit et 52% qui déclarent travailler occasionnellement ou régulièrement de soir. Les cols bleus sont par ailleurs 59% à déclarer travailler occasionnellement ou régulièrement de soir, dont 33% qui travaillent toujours de soir. Enfin, le troisième groupe en importance à travailler de soir ou de nuit est composé des médecins et résidents des établissements, 44% d'entre eux affirmant travailler occasionnellement ou régulièrement de soir, dont 26% au moins une semaine sur quatre, et 21% disant travailler surtout occasionnellement de nuit (tableaux 66 à 68).

Caractéristiques des déplacements

Satisfaction des modes de transport utilisés par type d'utilisateur

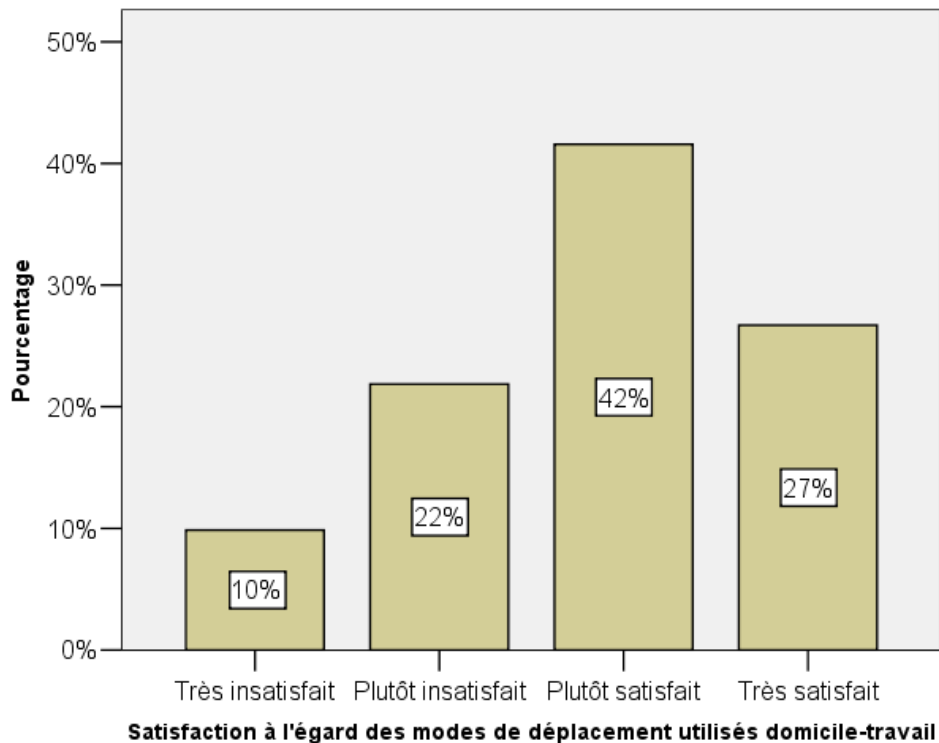


Figure 8 – Satisfaction à l'égard des modes de déplacement utilisés domicile-travail

Les deux tiers des répondants se déclarent satisfaits des modes de déplacement qu'ils utilisent pour se rendre au travail (figure 8 et tableau 10). Toutefois, des différences significatives apparaissent entre les répondants. Ainsi, les répondants habitant la couronne Nord et Laval sont légèrement plus nombreux à se montrer insatisfaits de leur mode de déplacement pour se rendre au travail (tableau 69). Un écart semblable se manifeste entre les répondants habitant le Centre-Ouest de Montréal et ceux habitant les autres zones de l'île, les premiers étant en proportion plus satisfaits (tableau 86). Des différences du même ordre émergent entre les répondants selon leur lieu de travail : **ceux travaillant à l'INM et à l'HRV sont un peu plus nombreux à se déclarer insatisfaits de leur mode de déplacement**, comparativement à ceux travaillant dans les autres établissements du CUSM (tableau 143). Par ailleurs, plus les répondants sont âgés et plus ils sont nombreux à se montrer très satisfaits de leur mode de déplacement (tableau 163). Les répondants qui ont des horaires de travail contraignants sont, par contre, un peu plus nombreux à se déclarer insatisfaits de leur mode de déplacement pour se rendre au travail (tableau 178). Évidemment, plus le temps de trajet est long et plus les répondants se montrent insatisfaits (tableau 267).

Déplacements domicile travail

Environ 47% des répondants affirment utiliser régulièrement ou toujours le transport en commun (TEC) pour se rendre au travail, 24% l'utilisant occasionnellement. La proportion la plus faible de répondants utilisant régulièrement le TEC pour se rendre au travail se trouve formée par les répondants habitant Laval avec seulement 33%, comparativement à plus de 50% dans les autres parties de la région métropolitaine (tableau 70). Sur l'île de Montréal, ce sont les répondants habitant l'Ouest de l'île ou le Centre-Ouest qui utilisent le moins le TEC pour se rendre au travail comparativement à ceux des autres zones de l'île (tableau 87). Les cols bleus et le personnel clérical sont plus nombreux à utiliser le TEC que les répondants des autres catégories d'occupation, ils sont suivis du personnel technique et des autres professionnels que médecins ou gestionnaires. Finalement, ce sont les cadres et gestionnaires, ainsi que les médecins qui sont les moins nombreux à utiliser le TEC (tableau 108). De légères différences apparaissent entre les répondants selon leur lieu de travail, **ceux œuvrant au 2155 rue Guy sont les plus nombreux à utiliser le TEC et ce sont ceux du HME qui sont les moins nombreux à l'utiliser** (tableau 144). Ce sont les répondants les plus jeunes qui utilisent le plus le TEC sur une base régulière avec 65% des moins de 25 ans et 55% des 25 à 34 ans (tableau 164). Les répondants qui doivent composer avec des horaires contraignants de travail apparaissent moins nombreux à utiliser le TEC (tableau 179).

Environ 40% des répondants déclarent se déplacer régulièrement ou toujours seuls en voiture (auto solo), 21% disant le faire occasionnellement. C'est à Laval et dans la couronne Nord où l'on trouve les plus fortes proportions d'automobilistes et, inversement, sur l'île de Montréal où elle est la plus faible (tableau 71). Sur l'île de Montréal, ce sont les répondants en provenance de l'Ouest et du Nord de l'île qui sont les plus nombreux à se déplacer en auto solo (tableau 88). Par occupation, ce sont les cadres et gestionnaires, suivis du personnel infirmier, puis des médecins qui sont les plus nombreux à se déplacer en auto solo, inversement c'est le personnel clérical qui utilise le moins ce mode de déplacement (tableau 109). Ce sont surtout les répondants âgés entre 25 et 44 ans qui se déplacent seuls en voiture, les répondants de moins de 25 ans ou de 55 ans et plus utilisant nettement moins ce mode de voyage (tableau 165). Les répondants ayant des horaires de travail contraignants sont plus nombreux à se déplacer en auto solo (tableau 180).

Si à peine **15% des répondants affirment se déplacer régulièrement par covoiturage**, 21% disent utiliser occasionnellement ce mode de déplacement (tableau 13). Aucune différence par régions métropolitaines n'apparaît entre les répondants. Toutefois, sur l'île de Montréal, le covoiturage semble plus être pratiqué dans l'Ouest et le Nord de l'île que dans les autres zones (tableau 89). Les hommes semblent légèrement plus nombreux à faire du covoiturage sur une base régulière que les femmes qui seraient, par contre, plus nombreuses à covoiturer occasionnellement (tableau 157). On trouve légèrement plus de répondants âgés entre 45 et 54 ans qui affirment covoiturer qu'au sein des autres cohortes d'âge (tableau 166).

Le vélo n'est utilisé sur une base régulière que par moins de 5% des répondants. Cependant, un autre 6% déclarent l'utiliser occasionnellement (tableau 14). Évidemment, ce sont surtout

des répondants habitant l'île de Montréal qui se déplacent au travail par vélo quoiqu'on trouve des cyclistes en provenance de la couronne Sud et de Laval (tableau 72). Ce sont les répondants habitant le Centre-Est de l'île de Montréal qui sont les plus nombreux à se rendre au travail en vélo (tableau 90). Le vélo apparaît être utilisé légèrement plus par les cols bleus que par les répondants des autres catégories d'emploi (tableau 110). De légères différences apparaissent selon le lieu de travail : ainsi, **les répondants travaillant à l'ITM ou ceux de l'INM sont un peu plus nombreux à se déplacer par vélo** que leurs collègues des autres établissements (tableau 145). Les hommes sont près de deux fois plus nombreux à utiliser le vélo que les femmes (tableau 158). **La marche est utilisée par 17% des répondants sur une base régulière pour se rendre au travail**, 13% l'utilisant parfois (tableau 16). C'est sur l'île de Montréal que la marche est le plus utilisée avec 17% des répondants disant l'utiliser régulièrement et 16% occasionnellement. Une partie non négligeable (un peu moins de 30%) des répondants habitant dans les couronnes Nord et Sud affirment marcher également dans leur déplacement vers leur lieu de travail. Ici, il ne peut s'agir que d'un mode complémentaire (tableau 73). Ce sont les résidents des quartiers centraux de l'île de Montréal, plus particulièrement ceux du Centre-Ouest, qui sont les plus nombreux à utiliser la marche pour se rendre au travail (tableau 91). **Ce sont les répondants de l'INM, suivis de ceux de HRV qui sont les plus nombreux à affirmer utiliser la marche pour se déplacer au travail** (tableau 146). Moins les répondants sont âgés et plus ils sont nombreux à marcher pour se rendre au travail. Ainsi, 21% des moins de 25 ans disent toujours marcher pour se rendre au travail, alors que cette proportion baisse à 5% chez les 55 ans et plus (tableau 167).

Modes de déplacement principaux

La répartition des répondants par modes de déplacement principaux donne 29% des répondants au transport en commun, 33% à l'auto solo, 10% au covoiturage, 5 % aux modes actifs (vélo et marche). Les modes multiples sont utilisés par 23% des répondants (figure 9 et tableau 17). La marche compte pour 60% des déplacements par mode actif, le vélo pour 30%, 10% utilisant les deux (figure 10 et tableau 18). **C'est la combinaison mode actif et TEC qui est le cocktail de transport le plus fréquemment utilisé par ceux (52%) qui ont recours à des modes multiples de déplacement.** Cette combinaison est suivie de loin par celle de l'auto solo et du TEC avec 16% des usagers des modes multiples (figure 11 et tableau 19). Ainsi, en contraignant ces modes multiples à un seul choix prévalant sur les autres, on obtient une part modale pour le TEC de 43%, celle de l'auto solo ne bougeant pratiquement pas avec 33% et le covoiturage augmentant très légèrement à 11% (tableau 20). C'est à Laval et dans la couronne Sud où la part modale de l'auto-solo et du covoiturage apparaît la plus élevée comme mode de déplacement principal et c'est sur l'île de Montréal où la part du TEC est la plus grande (tableau 74). Sur l'île de Montréal, ce sont dans les zones de l'Ouest et du Nord de l'île où l'on trouve les plus fortes proportions d'automobilistes, alors que c'est dans l'Est et le Centre-Est de l'île de Montréal où les proportions d'usagers du TEC sont les plus élevées (tableau 92).

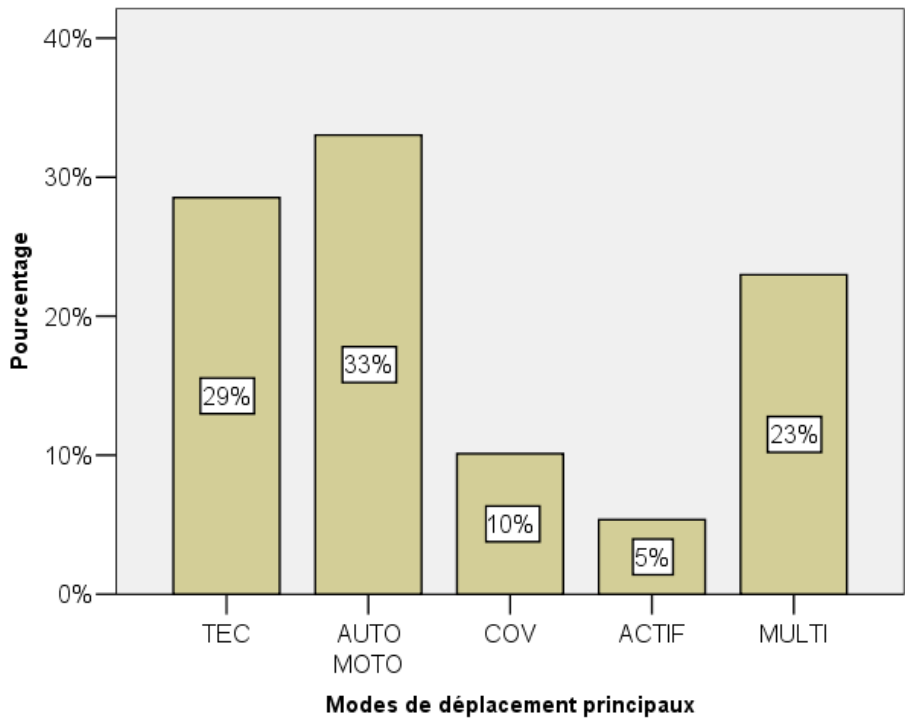


Figure 9 – Répartition des répondants par modes de déplacement principaux

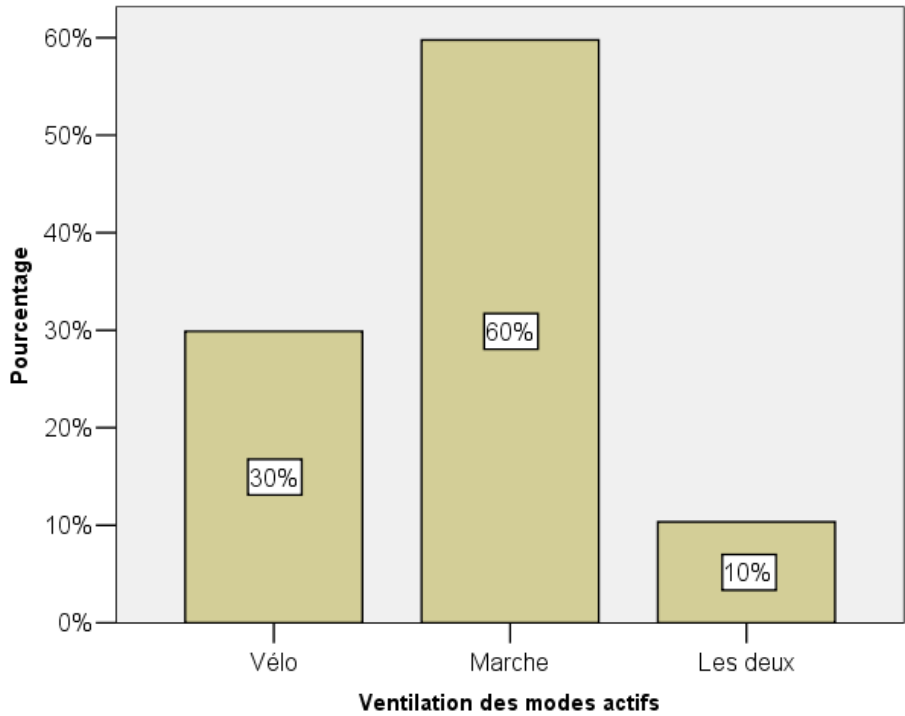


Figure 10 – Ventilation des modes actifs de déplacement

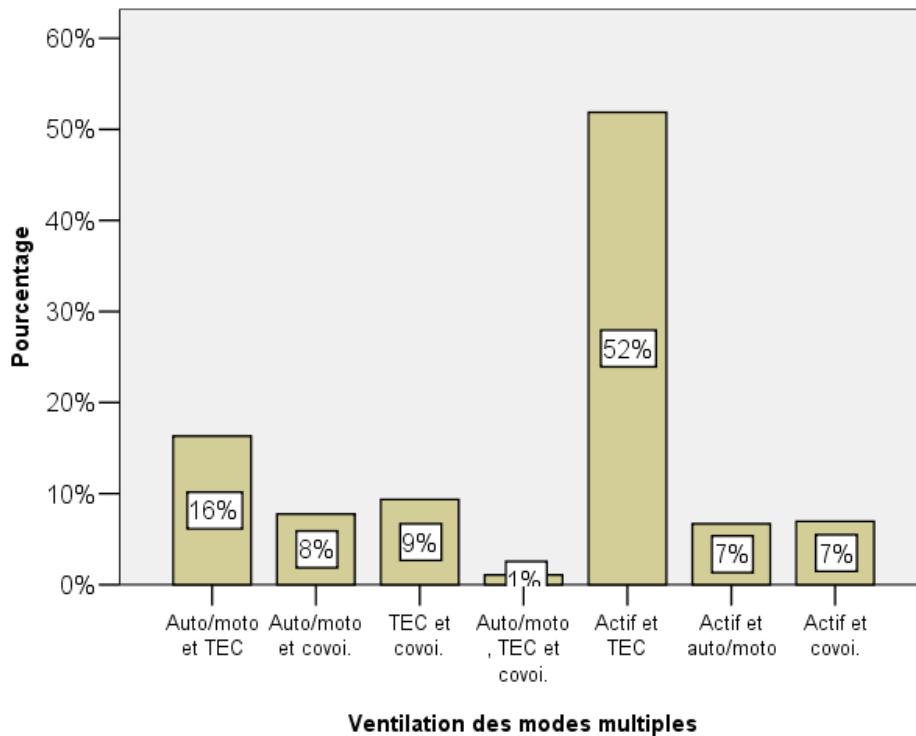


Figure 11 – Ventilation des modes multiples de déplacement

Par occupation, ce sont les cols bleus et le personnel clérical qui, en proportion, utilisent le plus le TEC. À l’opposée, ce sont les médecins, les cadres et gestionnaires, ainsi que le personnel infirmier qui voyagent le plus par auto solo (tableau 111). Les hommes utilisent plus le covoiturage et les modes actifs que les femmes (tableau 159). L’automobile est utilisée en plus forte proportion (38%) par les répondants âgés entre 35 et 44 ans et en plus faible proportion (19%) par ceux de moins de 25 ans. Notons que ce sont les répondants de 55 ans et plus qui sont proportionnellement les plus grands utilisateurs du TEC avec 36% d’entre eux (tableau 168). Les répondants qui ont des horaires contraignants sont également ceux qui utilisent le moins le TEC et le plus l’auto solo (tableau 182). Le temps de déplacement moyen pour se rendre au travail est d’environ 50 minutes pour les usagers du TEC et des modes multiples de déplacement, tandis qu’il est approximativement de 36 minutes pour les automobilistes et les covoitureurs. Ce sont les utilisateurs des modes actifs qui se rendent le plus rapidement au travail avec un déplacement moyen de 28 minutes. Notons que le temps de retour estimé par les répondants est en moyenne un peu plus long que le temps d’aller (tableau 268).

Les modes multiples combinant un mode actif et le TEC sont utilisés surtout par les répondants habitant l’île de Montréal et la couronne Sud (tableau 75). Sur l’île de Montréal, ce sont surtout les répondants habitant le Centre-Est qui se déplacent en combinant ces deux modes (tableau 94). Cette combinaison est plus utilisée par les répondants travaillant à l’INM et à HRV qu’au sein des autres établissements composant le CUSM (tableau 147). Le temps de déplacement à

l'aller le plus long pour les modes multiples est celui qui associe l'auto solo au TEC avec un temps de trajet moyen de 56 minutes à l'aller et de 61 minutes au retour. Par contre, les combinaisons présentant les temps moyens les plus courts sont l'auto solo et le covoiturage, ainsi que le covoiturage et un mode actif, avec en moyenne 38 minutes (tableau 269).

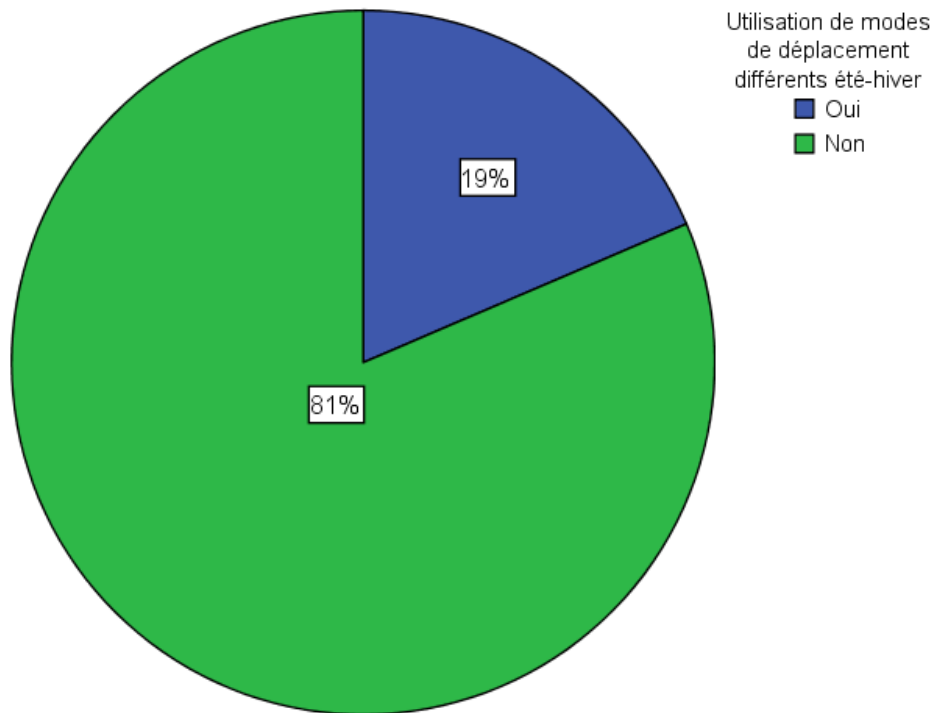


Figure 12 – Utilisation d'un mode de déplacement différent en été

La fraction de répondants affirmant utiliser un mode de déplacement différent en été est semblable à celles obtenues dans la plupart des autres enquêtes, soit d'environ un cinquième (figure 12 et tableau 21). Ce sont les répondants résidant dans le Centre-Est de l'île de Montréal qui sont les plus nombreux à déclarer utiliser un autre mode de déplacement en été, avec 39%. Ils sont suivis de ceux habitant le Centre-Ouest avec 27% (tableau 96). On trouve légèrement plus de répondants travaillant à l'ITM, à l'INM et à l'HGM qui affirment utiliser un autre mode de déplacement en été que dans les autres établissements (tableau 148). Les hommes sont plus nombreux à déclarer utiliser un autre mode de déplacement en été que les femmes, soit 23% comparativement à 17% (tableau 160). Les répondants qui affirment changer de mode de déplacement en été font des trajets plus courts que ceux qui ne changent pas de mode de déplacement : en moyenne, ceux qui changent prennent 37 minutes à l'aller, contre 44 minutes pour ceux qui ne changent pas (tableau 270).

Les modes de déplacement les plus utilisés en été demeurent le TEC et l'auto solo, suivi du vélo pour 20% des répondants qui disent utiliser un autre mode de déplacement (tableau 22). Cette dernière proportion grimpe à 26% pour les résidents de l'île de Montréal (tableau 77). Elle

atteint même 42% pour ceux de la zone du Centre-Est de l'île de Montréal (tableau 97). Elle apparaît plus élevée auprès des médecins et du personnel technique qu'auprès des autres catégories d'employés (tableau 113). En proportion, plus du double de répondants masculins affirment se déplacer par vélo en été (35%) en comparaison aux répondantes qui déclarent utiliser le vélo comme mode de déplacement en été (15%) (tableau 161).

Déplacements réalisés durant la journée

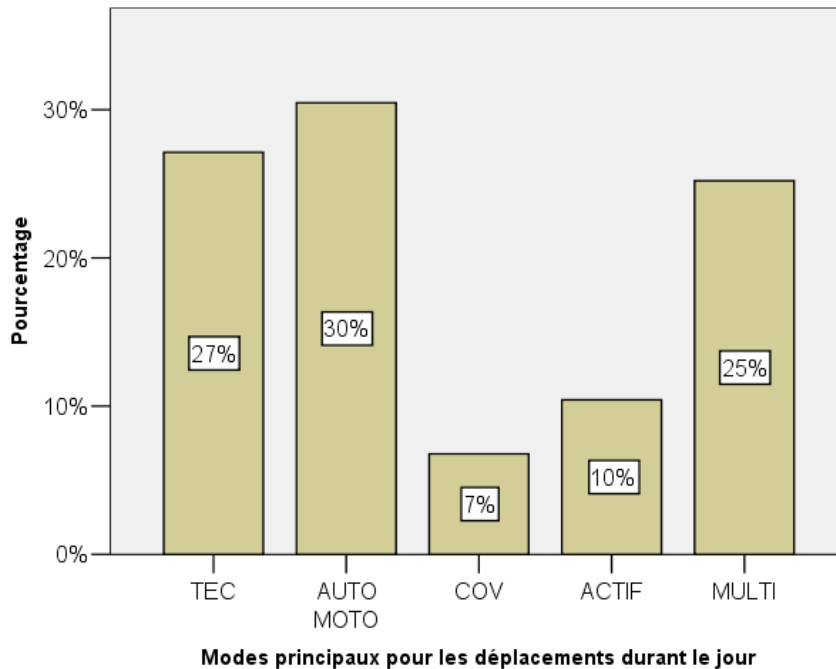


Figure 13 – Modes de déplacements principaux durant le jour (N=988)

Ce sont sensiblement les mêmes proportions qu'occupent les principaux modes de transport des répondants pour les déplacements liés à l'emploi (figure 13 et tableau 29). Les répondants habitant la couronne Nord sont plus nombreux (43%) à déclarer utiliser le TEC que ceux provenant des autres parties de la grande région métropolitaine, l'automobile primant pour ceux en provenance de Laval (45%) ou de la couronne Sud (39%) (tableau 81). Sur l'île de Montréal, les déplacements par automobile liés à l'emploi sont surtout effectués par les répondants habitant l'Ouest de l'île (35%), alors que ceux réalisés par TEC sont accomplis par les résidents du centre et de l'Est de l'île (tableau 102). C'est surtout le personnel infirmier (40%) et les médecins (39%) qui déclarent se déplacer par automobile pour leur travail, alors que les cols bleus (45%), suivis du personnel cléricale (38%) utilisent surtout le TEC (tableau 119). L'utilisation de l'auto augmente en fonction du nombre d'heures travaillées par jour, tandis que celle du TEC décline d'autant (tableau 140). Cette relation est semblable à celle se manifestant en fonction des contraintes liées aux horaires de travail : plus les contraintes sont élevées et plus l'auto domine, inversement moins elles sont fortes et plus le TEC est utilisé (tableau 188).

Profil des utilisateurs

Les usagers du transport en commun

Les usagers du transport en commun (TEC) qui se procurent des cartes mensuelles sont 57% à s'en acheter à chaque mois de l'année (figure 14 et tableau 30). Les usagers sont 61% à faire l'acquisition de la carte de la STM, suivie à 14% par la carte TRAM de la zone 3 et à 6% chacune pour les cartes des zones 2 et 5 de l'AMT (tableau 31). La carte TRAM de la zone 3 est surtout acquise par les usagers résidant à Laval et dans la couronne Sud et celle de la zone 5 par ceux de la couronne Nord (tableau 82). La carte de la zone 2 est utilisée principalement par les usagers habitant l'Ouest de l'Île (tableau 103).

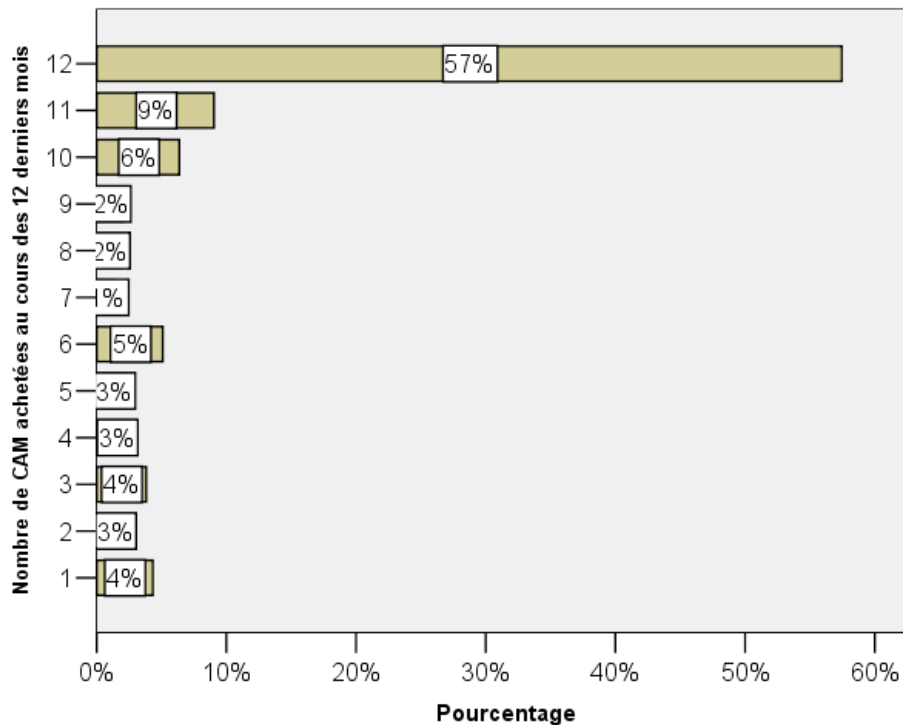


Figure 14 – Ventilation selon le nombre de CAM achetée par année (N=799)

Les automobilistes

Près des deux tiers des automobilistes utilisent le stationnement de l'employeur afin de garer leur voiture sur leur lieu de travail (figure 15 et tableau 39). Cette proportion est moins élevée (44%) pour les répondants provenant de la couronne Nord que pour ceux des autres régions (tableau 199). Ce sont surtout les cadres et gestionnaires (70%), suivis des médecins et résidents et du personnel infirmier (69%) qui déclarent utiliser les stationnements de l'employeur (tableau 207). 78% des automobilistes travaillant à l'HRV utilisent le stationnement de l'employeur, 74% de ceux de l'HGM et 63% pour les automobilistes œuvrant à l'HME. Par contre, les automobilistes de l'INM ne sont que 57% à utiliser le stationnement de l'établissement, ceux du 2155 rue Guy que 41% et ceux de l'ITM que 32% (tableau 220). De manière générale, plus les répondants

sont âgés et plus ils sont nombreux à utiliser un stationnement de l'employeur : les automobilistes de moins de 25 ans n'étant que 45% (tableau 244). Enfin, plus les automobilistes ont des horaires contraignants et plus ils sont proportionnellement nombreux à utiliser les stationnements de l'employeur (tableau 252).

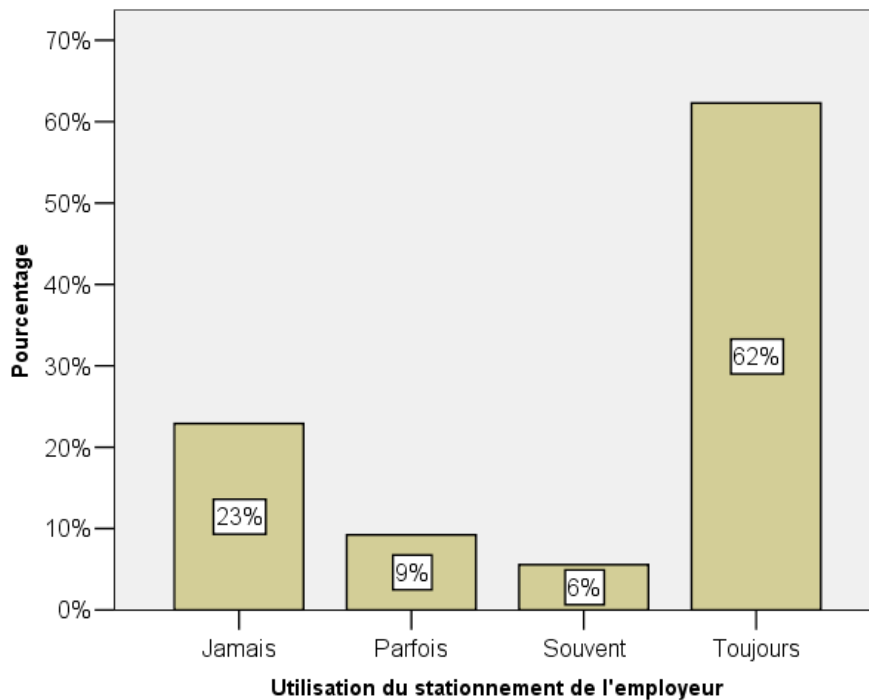


Figure 15 – Utilisation du stationnement de l'employeur (N= 961)

Inversement, les automobilistes stationnent peu en bordure de rue ou dans des stationnements privés (tableaux 40 et 41). On note toutefois des différences selon la région de provenance des automobilistes. Ce sont surtout ceux en provenance de Laval qui sont les plus nombreux à ne jamais utiliser ces types de stationnement (tableau 200). Par contre, ce sont les cols bleus ainsi que le personnel clérical qui en font le plus grand usage (tableau 208). Toutefois, le stationnement en bordure de rue est beaucoup plus utilisé par les automobilistes travaillant à l'ITM (tableau 221), tout comme les stationnements privés le sont plus par ceux travaillant au 2155 rue Guy (tableau 222). Ce sont les automobilistes de moins de 25 ans qui stationnent en plus grand nombre en bordure de rue (tableau 245). En contrepartie à l'utilisation des stationnements de l'employeur, plus les répondants ont des horaires contraignants et moins ils stationnent en bordure de rue (tableaux 253 et 254).

44% des automobilistes utilisent le service de facturation pour leur stationnement, 29% le font à travers le service de paie et enfin 27% paient à l'utilisation (tableau 42). Sur l'île de Montréal, la facturation est surtout utilisée par les automobilistes provenant de l'Ouest et du Nord de l'île (tableau 202). En proportion, ce sont majoritairement les cols bleus (56%) qui utilisent le service de la paie pour payer leur stationnement, alors que le personnel infirmier utilise surtout la fac-

turation (59%) (tableau 209). La facturation est principalement utilisée à l'INM, à l'HME et à l'HRV, alors que le service de paie est plus populaire à l'HGM (tableau 223). Il y a plus de femmes (45%) qui font appel au service de facturation que d'hommes (39%), alors qu'on trouve plus d'hommes (38%) utilisant le service de paie que de femmes (27%) (tableau 240). Le coût moyen mensuel défrayé par les automobilistes pour leur stationnement est de 63\$ (tableau 62). Pour les automobilistes utilisant toujours le stationnement de l'employeur, le coût mensuel est en moyenne de 69\$ (tableau 274). Pour ceux stationnement toujours en bordure de rue, il est de 33\$/mois (tableau 275). Enfin, pour les automobilistes stationnant toujours leur voiture ailleurs, le coût moyen est de 75\$/mois (tableau 276). Les automobilistes payant leur stationnement quotidiennement ont un déboursé moyen de 42\$/mois, tandis qu'il est de 71\$/mois pour ceux utilisant le service de paie et de 69\$/mois pour ceux utilisant la facturation (tableau 278). Ce sont les automobilistes ayant des horaires de travail contraignants qui rencontrent le coût moyen le plus élevé avec 70\$/mois, comparativement à un coût moyen de 59\$/mois pour ceux n'ayant jamais d'horaires contraignants (tableau 279).

Le tiers des automobilistes affirme avoir des difficultés à trouver une place de stationnement au travail, un autre 40% déclarent avoir parfois des difficultés (tableau 43). Ce sont en plus grand nombre (46%) les automobilistes demeurant dans le Centre-Est de l'île de Montréal qui déclarent avoir des difficultés à trouver un stationnement près de leur travail (tableau 203). Toute proportion gardée, il y a plus de cols bleus qui affirment avoir des difficultés à trouver un espace de stationnement que parmi les autres occupations (tableau 210). Ce sont les automobilistes travaillant à l'INM qui sont les plus nombreux (46%) à déclarer n'avoir aucune difficulté à se stationner (tableau 224). Par contre, ce sont nettement les automobilistes de moins de 25 ans qui sont les plus nombreux à trouver difficile de se stationner au travail (tableau 246).

Les principales raisons de déplacement par auto-solo concernent soit des contraintes liées au travail ou au mode de vie des répondants (figure 16 et tableaux 45 à 56). Évidemment, ce sont les automobilistes habitant dans les couronnes Nord et Sud qui retiennent comme raison l'absence d'accès à un réseau de transport en commun efficace (tableau 201). Ce sont surtout les automobilistes résidant dans le Nord de l'île de Montréal qui à 71% déclarent comme raison devoir faire des courses après le travail (tableau 204). Ils sont également plus nombreux que les autres répondants résidant sur l'île de Montréal à retenir comme raison le fait de voir des amis ou des parents après le travail (tableau 205). Cependant, des répondants habitant l'île de Montréal, ce sont les résidents de l'Ouest de l'île qui donnent en plus grand nombre comme raison l'absence d'accès à des services de TEC efficace (tableau 206).

Au niveau de l'occupation, 64% des automobilistes cols bleus donnent comme raison le besoin de leur auto durant le jour, ils sont suivis de loin par les médecins (26%) et les autres professionnels (22%) (tableau 212). De toutes les catégories professionnelles, ce sont encore les cols bleus qui sont les plus nombreux à cocher comme raison la nécessité de faire des courses après le travail (85%) ou de voir des amis (67%) (tableaux 213 et 214). Le personnel infirmier, les cols bleus et les autres professionnels sont également plus nombreux à retenir comme raison la difficulté d'accès à des services de TEC efficace (tableau 215). Le personnel infirmier (70%), les cols

bleus (80%), les médecins (57%), ainsi que les cadres et gestionnaires (47%) sont les plus nombreux à donner comme raison de leur utilisation de l'automobile la présence d'horaire de travail irrégulier ou variable (tableau 216). On obtient sensiblement la même sélection au niveau de l'occupation en regard du temps supplémentaire : le personnel infirmier (52%) et les cols bleus (56%) figurant au premier rang, suivis des médecins (40%), puis des cadres et gestionnaires (36%) (tableau 217). Le personnel infirmier et les cols bleus se démarquent également en donnant comme raison l'absence de covoitureurs pour justifier l'utilisation de l'auto solo (tableau 218).

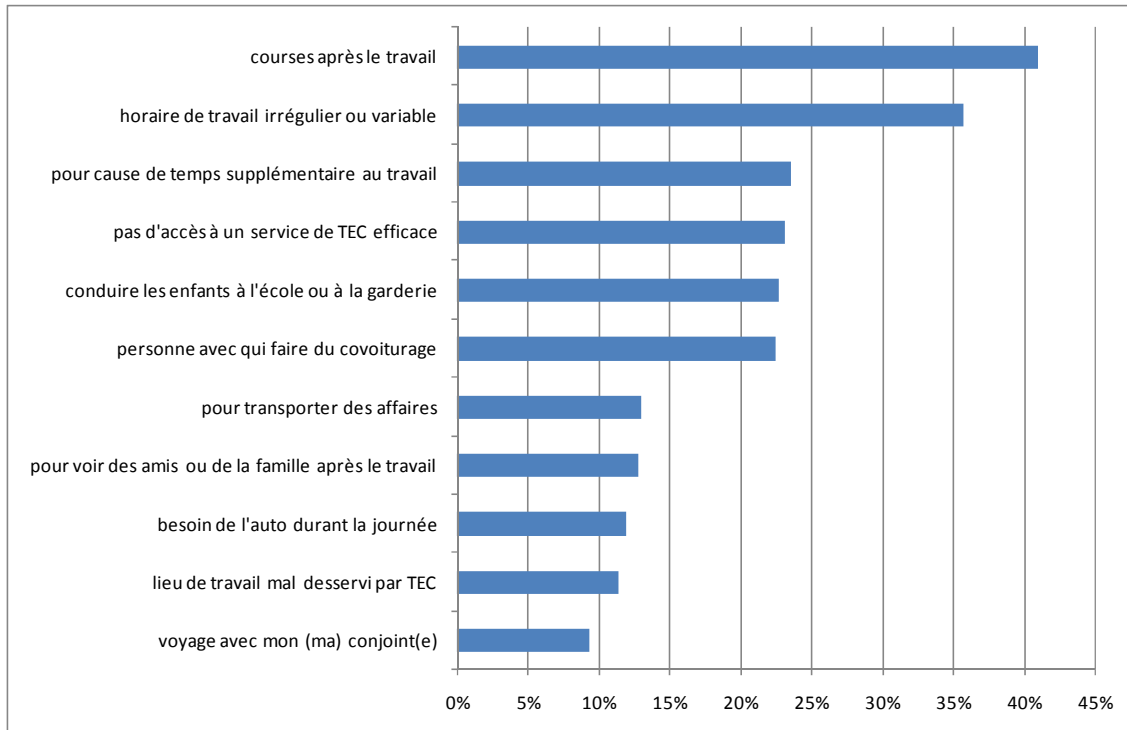


Figure 16 – Distribution par importance des principales raisons de voyager par auto solo

Ce sont surtout les automobilistes travaillant à l'HRV (55%), suivie de ceux œuvrant à l'HME (50%), puis à l'ITM (45%) qui donnent comme raison d'utilisation de leur voiture les contraintes dues à des horaires de travail variables (tableau 225). L'obligation de temps supplémentaire comme raison d'utilisation d'une automobile est moins souvent retenue, mais c'est surtout à l'HRV (38%) et à l'HME (37%) qu'on la retrouve en plus grand nombre (tableau 226). Le quart des automobilistes travaillant à l'HGM, l'INM et l'HRV donnent comme raison que leur lieu de travail leur apparaît mal desservi par le TEC, alors que cette proportion tombe à 5% pour l'ITM, 6% pour le 2155 rue Guy et 15% pour l'HME (tableau 228).

Les automobilistes travaillant moins de 5 jours par semaine sont nettement plus nombreux à considérer qu'ils n'ont pas accès à un service de TEC efficace comparativement aux autres (tableau 229). Évidemment, 76% des automobilistes travaillant moins de 4 jours par semaine et 86% de ceux travaillant plus de 5 jours par semaine avancent comme raison d'utilisation de leur

voiture les contraintes dues à des horaires de travail irréguliers ou variables (tableau 230); dans de moindres proportions, ils donnent également comme raison le temps supplémentaire qu'ils doivent accomplir (tableau 231). Enfin, les répondants travaillant moins de 4 jours par semaine retiennent à 58% comme raison la difficulté de trouver des covoitureurs (tableau 232).

Plus les automobilistes affirment travailler un nombre élevé d'heures par jour et plus ils sont nombreux à dire qu'ils ont besoin de leur voiture durant la journée (tableau 234). De manière semblable, plus les automobilistes travaillent un nombre élevé d'heures par jour et plus ils donnent comme raison des contraintes liées à des horaires de travail irréguliers ou variables ou causées par le temps supplémentaire (tableaux 235 et 236).

Les hommes sont nettement plus nombreux (31%) que les femmes (14%) à déclarer avoir besoin de leur automobile durant la journée (242). Les hommes sont également plus nombreux (21%) que les femmes (12%) à déclarer utiliser leur automobile parce qu'ils voyagent avec leur conjointe (tableau 243).

Ce sont surtout (48%) les automobilistes âgés entre 35 et 44 ans qui déclarent devoir utiliser leur véhicule afin d'aller conduire les enfants à l'école ou à la garderie (tableau 247). Les automobilistes de 55 ans et plus sont nettement plus nombreux à donner comme raison d'utilisation de leur voiture le fait qu'ils en ont besoin durant la journée (tableau 248). Par contre, ce sont plus les automobilistes de moins de 35 ans qui affirment en grand nombre utiliser leur automobile parce qu'ils veulent voir des amis ou de la famille après le travail (tableau 249). 58% des automobilistes de moins de 25 ans déclarent utiliser leur voiture parce qu'ils n'ont pas accès à un service de TEC efficace (tableau 250) et 55% des automobilistes de moins de 35 ans affirment utiliser leur véhicule parce qu'ils ont des horaires de travail irréguliers ou variables (tableau 251).

Évidemment, plus les automobilistes ont des contraintes de travail et plus ils retiennent des raisons découlant de ces contraintes pour motiver leur utilisation de l'automobile (tableaux 259 et 260).

Les covoitureurs

Les covoitureurs occasionnels ou réguliers se répartissent en trois groupes d'importance presque égale : 37% de conducteurs, 38% de passagers et 25% de covoitureurs alternant entre ces deux modes (figure 17 et tableau 57). Toutefois, la proportion varie selon l'occupation des covoitureurs, ainsi 60% des cadres et gestionnaires sont conducteurs comparativement aux cols bleus ou au personnel clérical qui eux sont plutôt passagers à 50% (tableau 334). 53% des hommes covoitureurs sont conducteurs contre 32% des femmes qui le sont (tableau 337). Plus les répondants travaillent un nombre élevé d'heures par jour et plus ils sont nombreux à être conducteurs, l'inverse étant vrai pour les covoitureurs passagers (tableau 338).

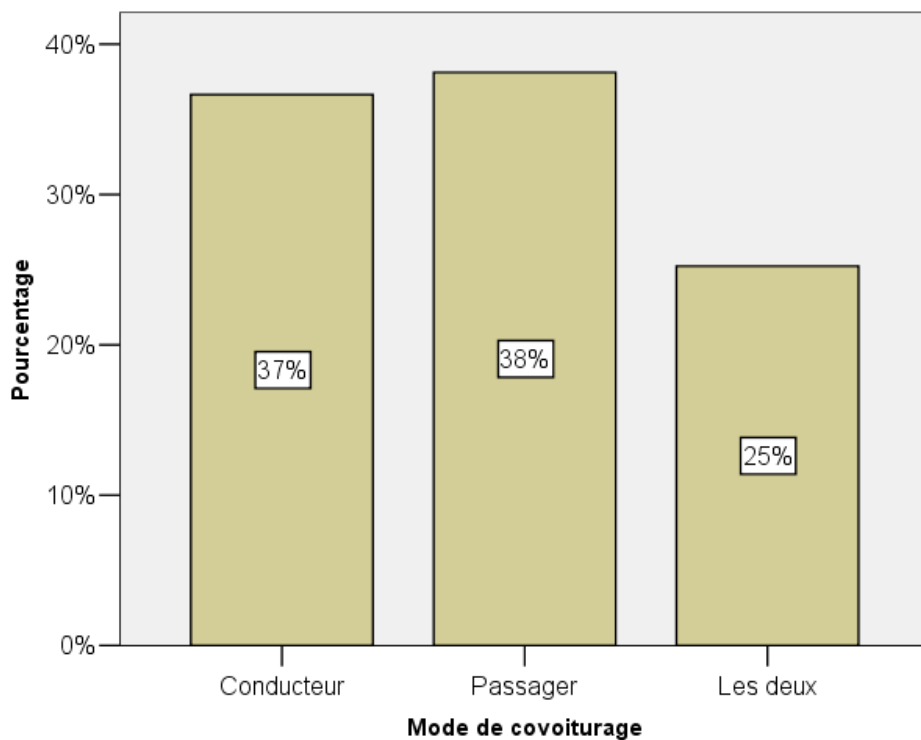


Figure 17 – Distribution par mode de covoiturage

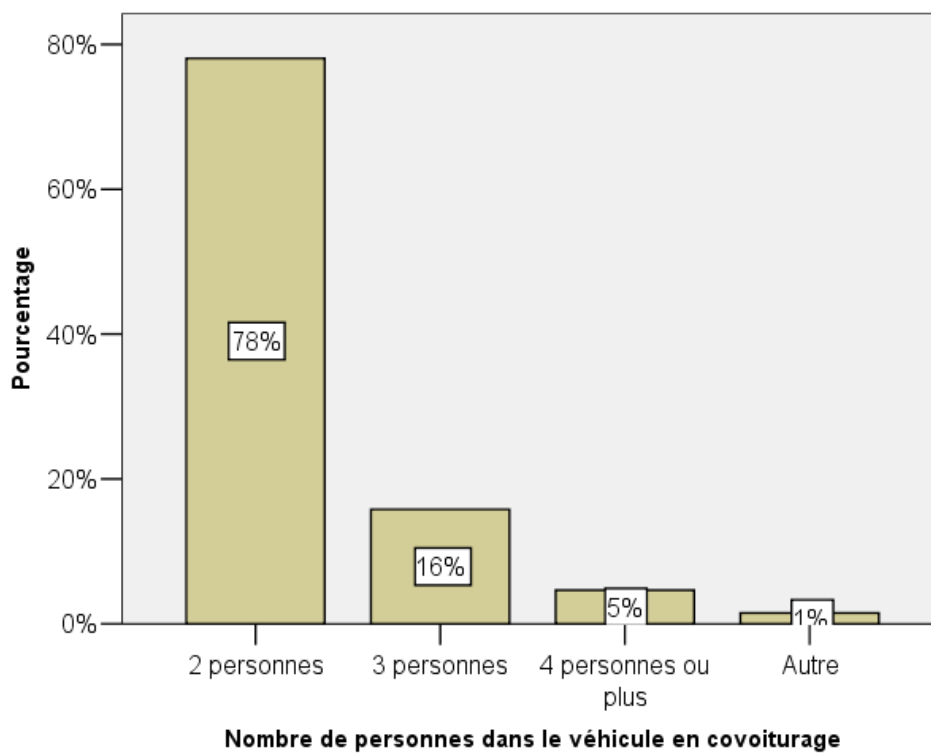


Figure 18 – Nombre de covoitureurs par véhicule

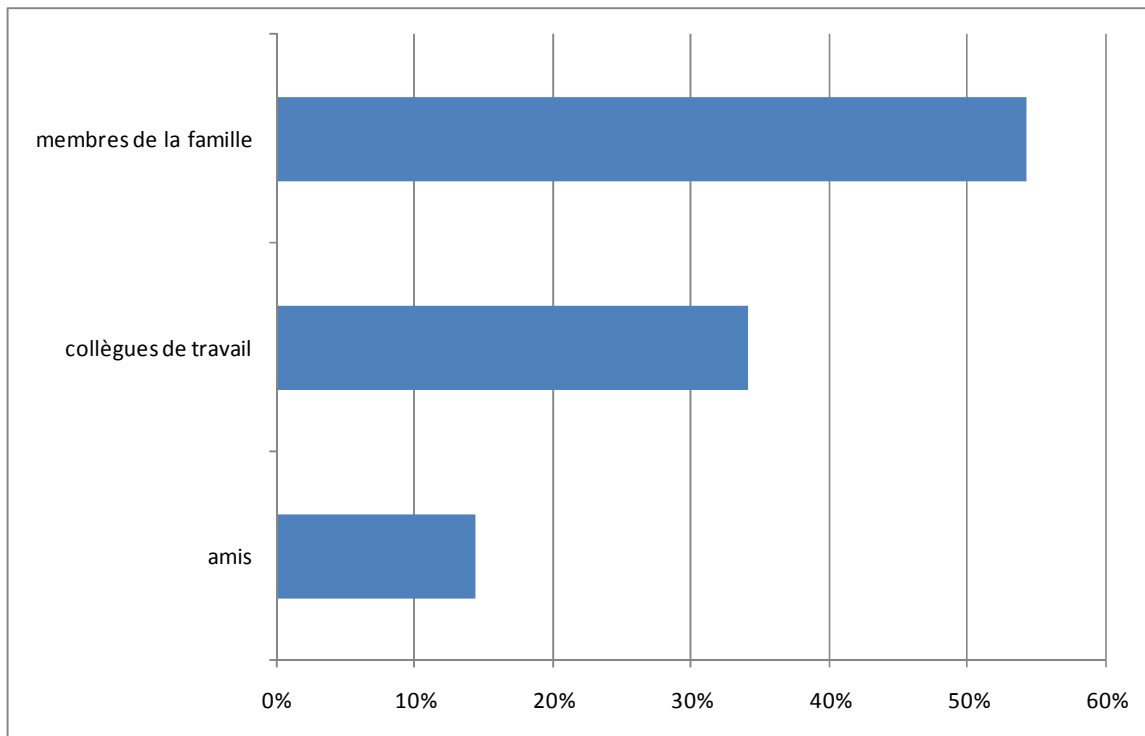


Figure 19 – Distribution selon le type de covoiturage

La très grande majorité des covoitureurs ne sont que deux personnes. À peine un cinquième se déplaçant à trois passagers ou plus (figure 18 et tableau 61). De manière générale, le covoiturage est surtout effectué avec des membres de la famille, **le tiers du covoiturage se réalisant néanmoins avec des collègues de travail** (figure 19 et tableaux 58 à 60). **C'est le personnel infirmier et les cols bleus qui sont les plus nombreux à effectuer du covoiturage avec des collègues de travail** (tableau 335). Plus les covoitureurs travaillent un nombre élevé d'heures par jour et plus ils sont proportionnellement nombreux à covoiturer avec des collègues de travail (tableau 339). Ce sont en plus grande proportion les covoitureurs travaillant de soir ou de nuit qui effectuent du covoiturage avec des collègues de travail ou des amis (tableaux 340, 341, 344 et 345).

Attitudes et perceptions

L'expérience du transport en commun

Les répondants se scindent en deux groupes d'égale importance en ce qui a trait à leur utilisation passée, c.-à-d. il y a plus d'un an, des services de TEC pour se rendre au travail (figure 20 et tableau 38). Ce sont les répondants provenant de l'île de Montréal qui sont les moins nombreux à n'avoir aucune expérience passée du TEC. De manière surprenante, les répondants de la couronne Nord sont par ailleurs les plus nombreux (54%) à déclarer avoir utilisé très souvent le TEC pour se rendre au travail par le passé (tableau 85).

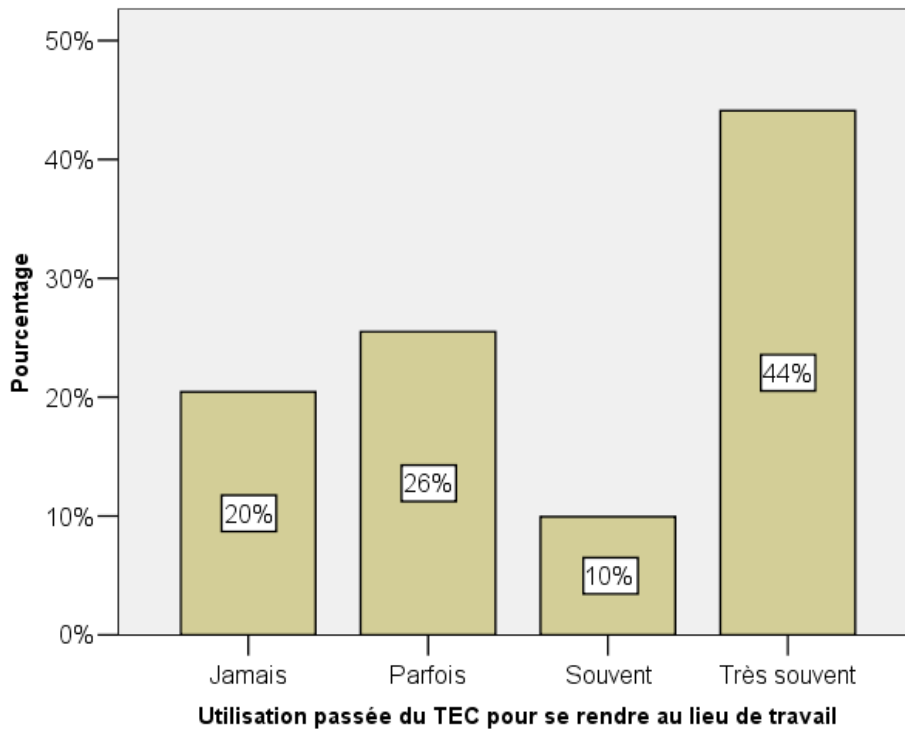


Figure 20 – Utilisation passée du TEC pour se rendre au travail

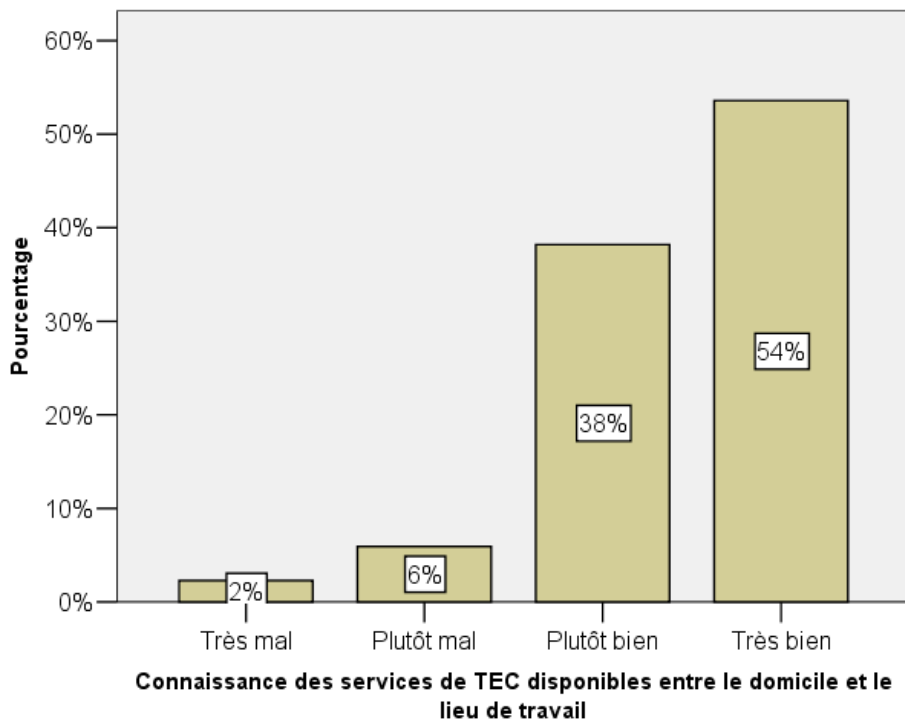


Figure 21 – Connaissance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail

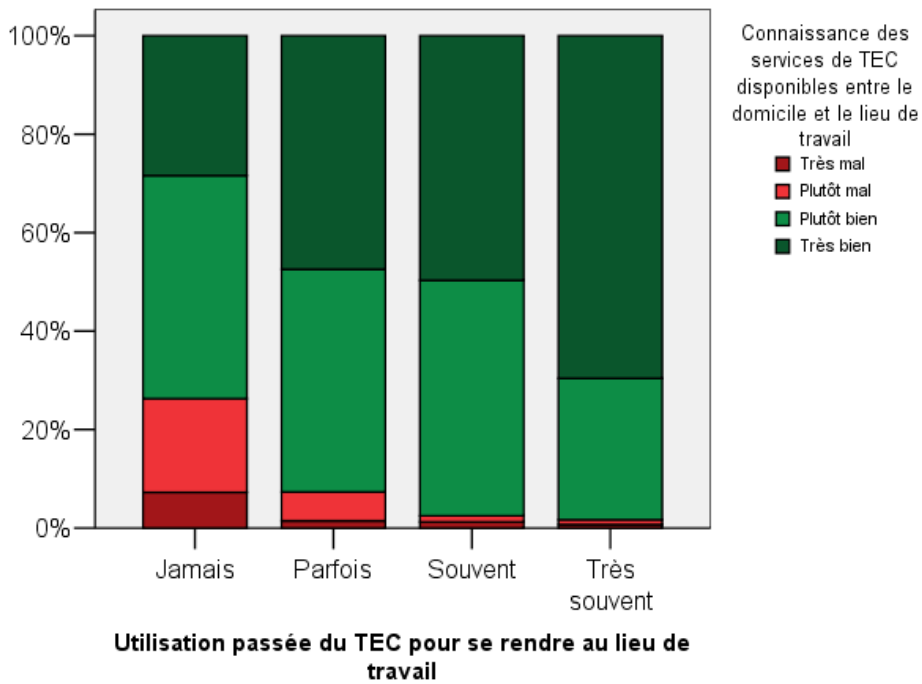


Figure 22 – Ventilation de la connaissance par l'utilisation passée

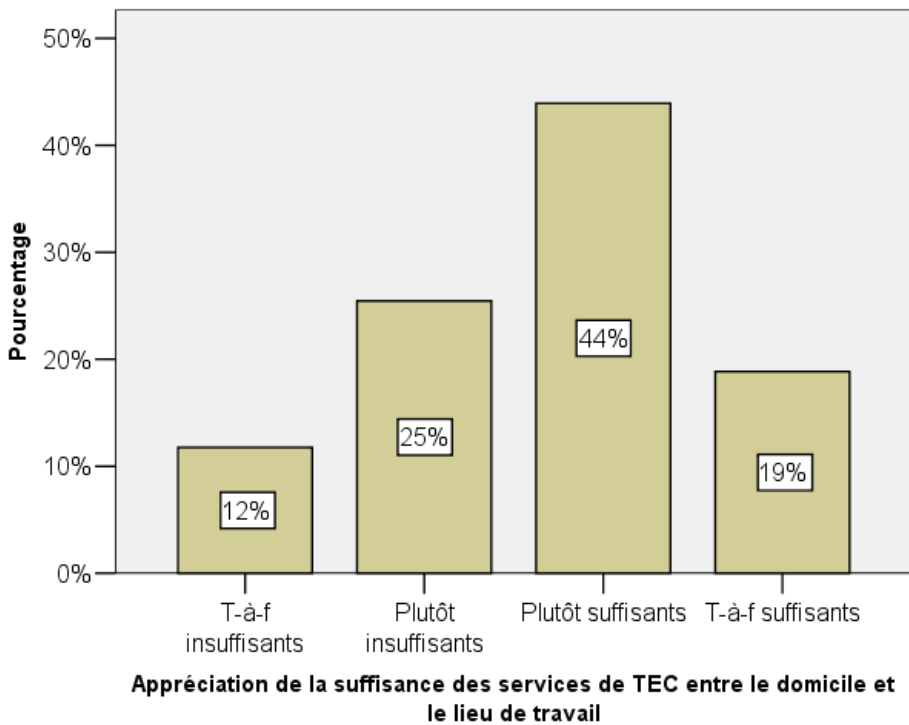


Figure 23 – Appréciation de la suffisance des services de TEC

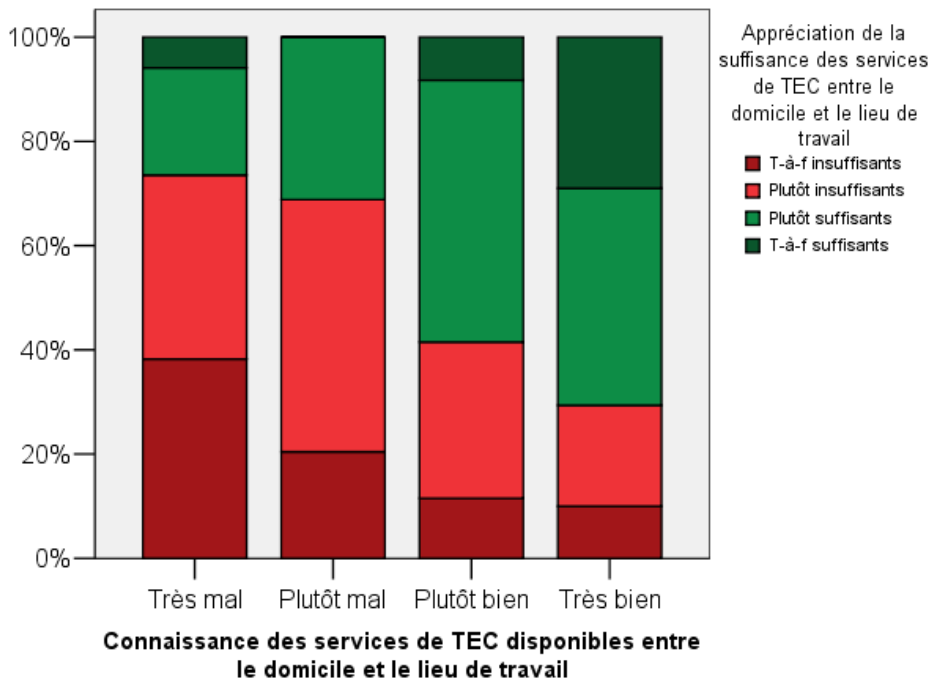


Figure 24 – Appréciation des services de TEC par leur connaissance

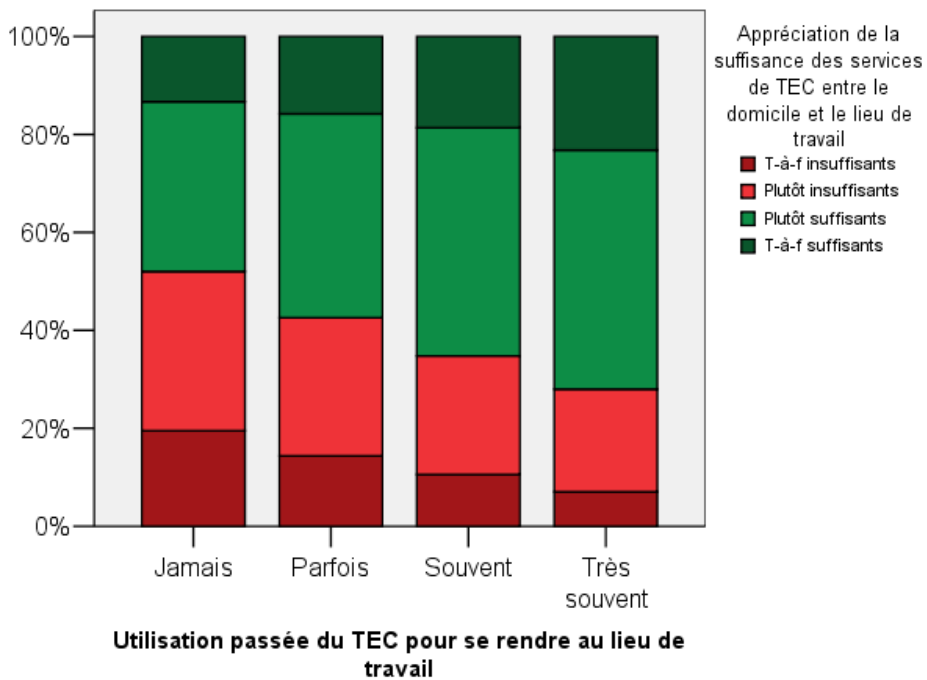


Figure 25 – Appréciation des services de TEC par leur utilisation passée

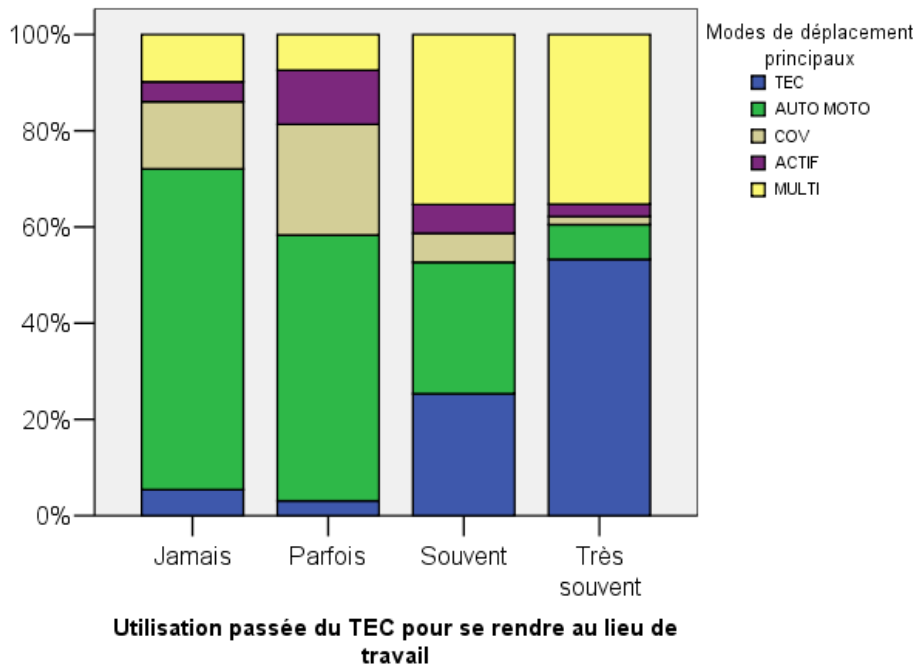


Figure 26 – Ventilation de l'utilisation passée par modes de déplacement principaux

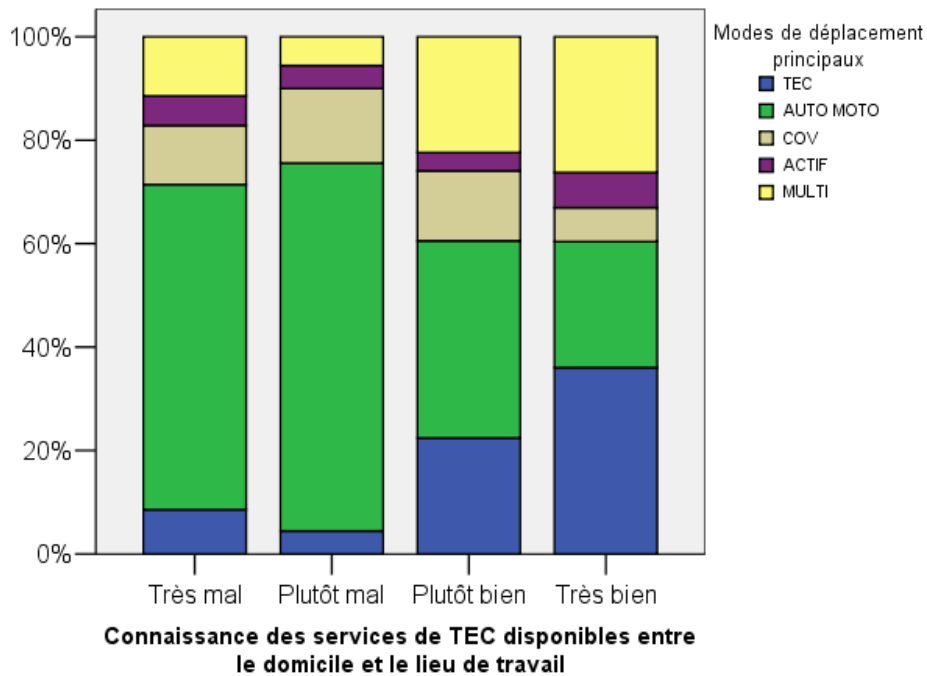


Figure 27 – Ventilation de la connaissance des services de TEC par modes de déplacement principaux

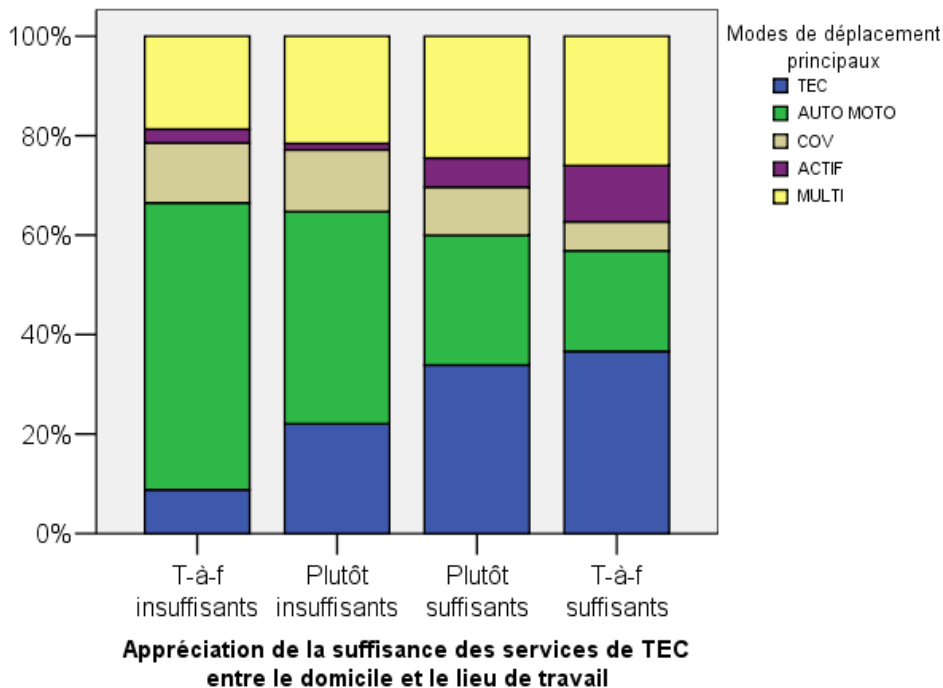


Figure 28 – Ventilation de l’appréciation de la suffisance en TEC par modes de déplacement principaux

Sur l’île de Montréal, ce sont les répondants provenant de l’Ouest de l’île qui sont les moins nombreux à déclarer avoir déjà utilisé le TEC pour se rendre au travail, tandis qu’inversement ceux habitant le Nord, le Centre-Est et l’Est de Montréal forment les contingents les plus importants (tableau 107).

En termes d’occupation, ce sont les médecins, les cadres et gestionnaires qui ont le moins utilisé par le passé le TEC, alors que le personnel clérical forme le contingent l’ayant le plus utilisé (tableau 125). L’utilisation passée du TEC est plus prononcée chez les moins de 35 ans qu’auprès des répondants des autres cohortes d’âge (tableau 177).

La très grande majorité des répondants déclare connaître plutôt bien ou très bien les services de TEC entre leur domicile et leur lieu de travail (figure 21 et tableau 36). Néanmoins, le niveau de connaissance semble plus élevé auprès des répondants habitant l’île de Montréal (tableau 83). Sur l’île de Montréal, les répondants de l’Ouest de l’île affichent une connaissance légèrement moindre que ceux provenant des autres zones (tableau 105). Mais, c’est l’utilisation passée du TEC qui rend le mieux compte de la connaissance que peuvent en avoir les répondants : plus les répondants ont utilisé par le passé le TEC et meilleure en est leur connaissance (figure 22 et tableau 191).

Un peu moins des deux tiers des répondants ont une bonne appréciation de la suffisance des services de TEC desservant les lieux de travail à partir de leurs lieux de résidence (figure 23 et

tableau 37). Ce sont les répondants habitant l'île de Montréal qui sont les plus nombreux à juger suffisante cette offre de service (tableau 84). Sur l'île de Montréal, ce sont les répondants des quartiers centraux et du Nord de l'île qui sont les plus nombreux à juger l'offre de service suffisante et ce sont ceux habitant l'Ouest de l'île qui sont les plus nombreux à la juger insuffisante (tableau 106). Ce sont les répondants travaillant à l'ITM et au 2155 rue Guy qui sont en proportion les plus nombreux à juger suffisants les services de TEC entre leur domicile et leur lieu de travail (tableau 156). Plus les répondants connaissent les services de TEC entre leur lieu de travail et leur résidence et plus ils les jugent suffisants (figure 24 et tableau 193).

L'utilisation passée du TEC pour se rendre au travail varie largement selon le mode de déplacement principal utilisé par les répondants : les automobilistes et covoitureurs l'ayant moins utilisé (figure 26). La connaissance des services de TEC change également selon les modes de déplacement principaux, comme l'illustre la figure 27. Enfin, plus les répondants apprécient la suffisance des services de TEC entre leur domicile et leur lieu de travail, plus ils en sont des usagers, conséquemment moins ils utilisent l'auto solo pour leurs déplacements domicile-travail (figure 28).

Ainsi, l'utilisation passée du TEC est liée à sa connaissance et à l'appréciation qu'on lui porte. Dans ce sens, cette enquête ne s'éloigne pas du même type de relations trouvées dans toutes les autres études menées sur le même sujet. Les attitudes et perceptions des répondants envers le TEC sont largement tributaires de leur expérience passée.

Les attitudes à l'endroit du transport en commun

L'échelle d'attitudes à l'égard du transport en commun adaptée des travaux de Koppelman et Lyon¹ permet par analyse factorielle d'attribuer à chaque répondant une cote concernant leur niveau d'ouverture à l'endroit du transport en commun. Ici aussi, on constate que l'utilisation passée, la connaissance et l'appréciation du transport en commun sont liées à des attitudes diamétralement opposées entre les répondants (figures 29 à 31 et tableaux 292 à 294).

Les répondants possédant une bonne expérience d'utilisation du TEC font montre d'attitudes d'ouverture à l'égard du TEC, alors que ceux ne possédant que peu d'expérience sont plutôt réfractaires au TEC. Le même type de relations apparaît pour ce qui concerne la connaissance du TEC ou son appréciation. Mais de surcroît, des différences apparaissent entre les répondants selon leur lieu de résidence : les répondants habitant Laval et ceux résidant dans la couronne Sud se montrent plus rébarbatifs envers le TEC que les répondants provenant de l'île de Montréal ou de la couronne Nord (tableau 280). Sur l'île de Montréal, ce sont les répondants de l'Ouest de l'île qui se révèlent les plus réfractaires au transport en commun (tableau 281).

¹ Koppelman & Lyon (1981), Attitudinal Analysis of Work/School Travel, Transportation Science, vol. 15, no. 3, pp. 233-253

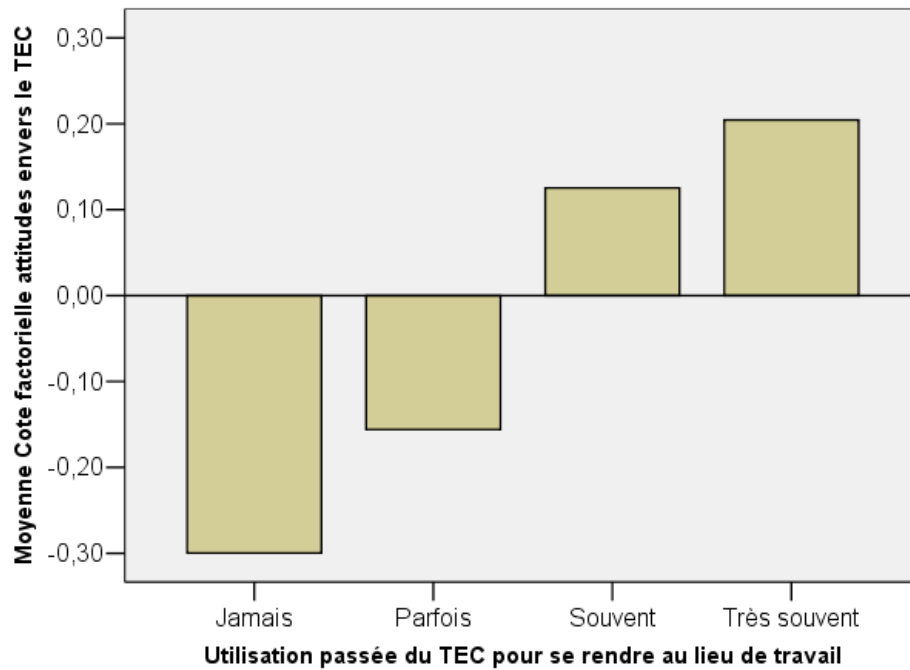


Figure 29 – Attitudes envers le TEC selon l'utilisation passée du TEC

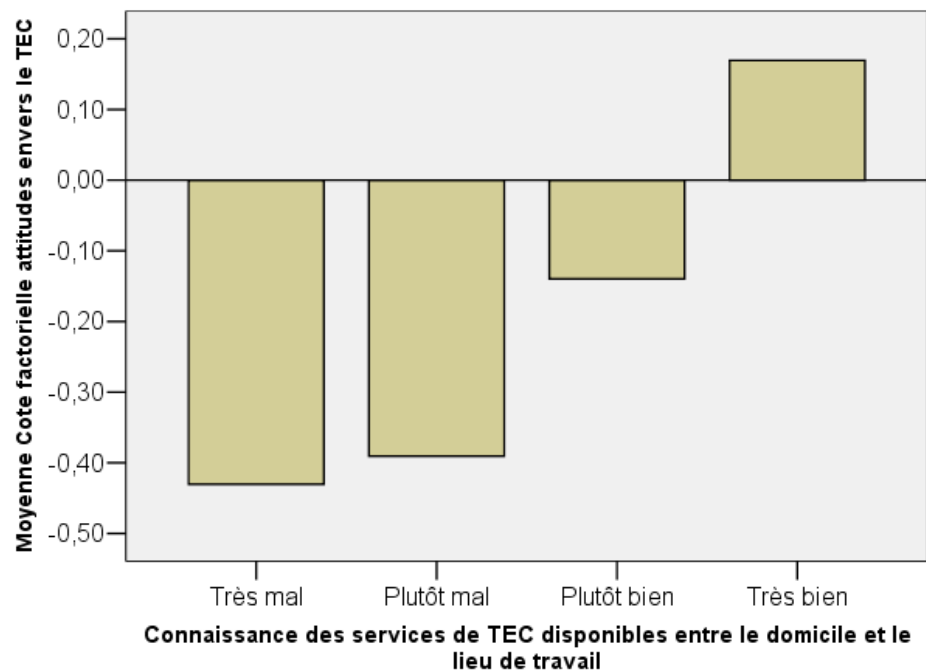


Figure 30 – Attitudes envers le TEC selon la connaissance de ses services

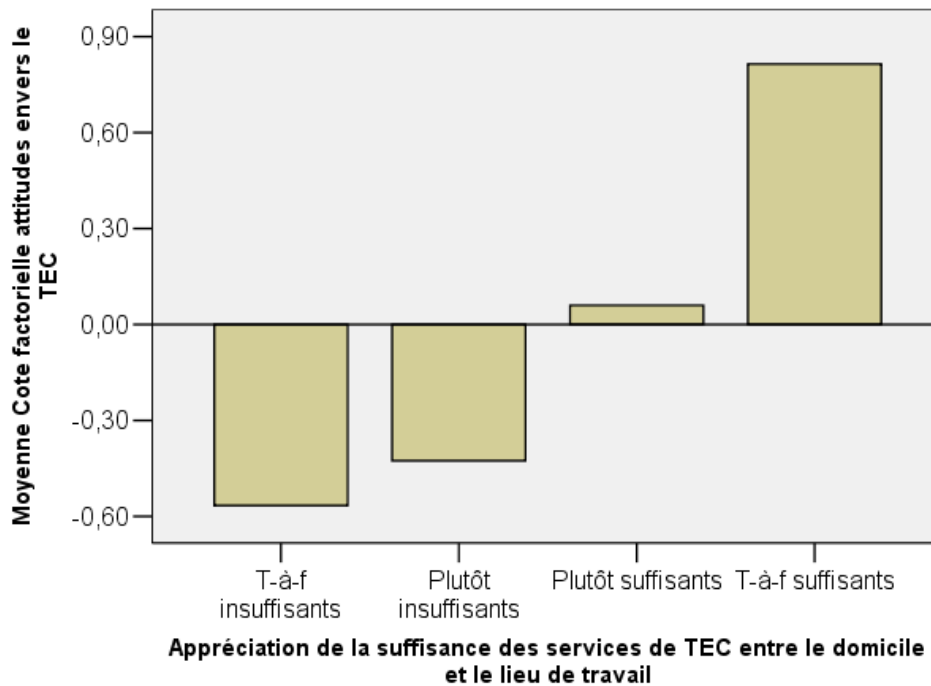


Figure 31 – Attitudes envers le TEC selon l’appréciation de ses services

C’est le personnel infirmier suivi du personnel clérical qui apparaît le plus fermé au transport en commun, tandis que les cadres et gestionnaires se montrent beaucoup plus ouverts (figure 32 et tableau 282). **Selon les lieux de travail, c’est à l’HRV et à l’HME où l’on trouve les plus fortes réticences à l’égard du TEC, inversement c’est au 2155 rue Guy où les répondants apparaissent en moyenne les plus ouverts au TEC** (figure 33 et tableau 283). De manière générale, les hommes manifestent des attitudes plus positives envers le TEC que les femmes (tableau 284). Les répondants travaillant parfois ou toujours de soir ou de nuit manifestent des attitudes beaucoup plus fermées envers le TEC que leurs collègues ne travaillant jamais de soir ou de nuit (figures 34 et 35).

Plus les répondants sont insatisfaits de leur mode de déplacement utilisé pour se rendre au travail et plus ils font montre d’attitudes négatives envers le TEC. Inversement, les répondants les plus satisfaits présentent les attitudes les plus ouvertes envers le TEC (figure 36 et tableau 286). Ce sont les répondants utilisant principalement l’auto solo ou le covoiturage qui apparaissent les plus réfractaires envers le TEC, alors que les répondants utilisant les autres modes de déplacement se montrent plus ouverts (figure 37 et tableau 287). Un clivage analogue apparaît selon les modes de déplacement principaux utilisés durant le jour (tableau 289). De la même manière, les répondants affirmant utiliser un autre mode de déplacement en été se montrent plus ouverts au TEC que ceux conservant le même mode de déplacement (tableau 288). Ce sont les répondants ayant des contraintes de travail occasionnelles qui apparaissent les plus réfractaires envers le TEC (figure 38 et tableau 290).

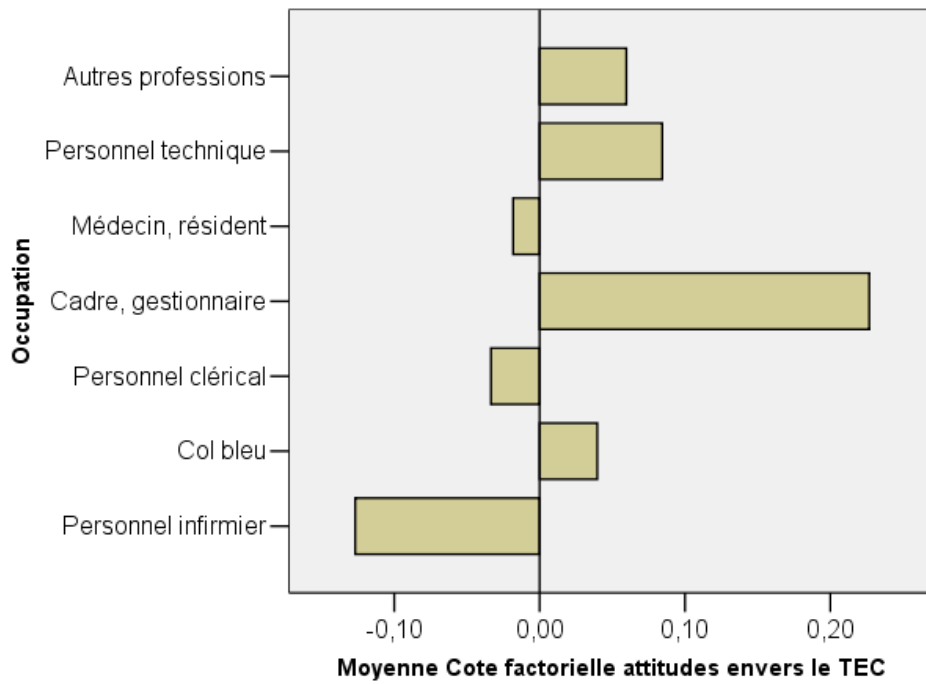


Figure 32 – Attitudes envers le TEC selon l'occupation

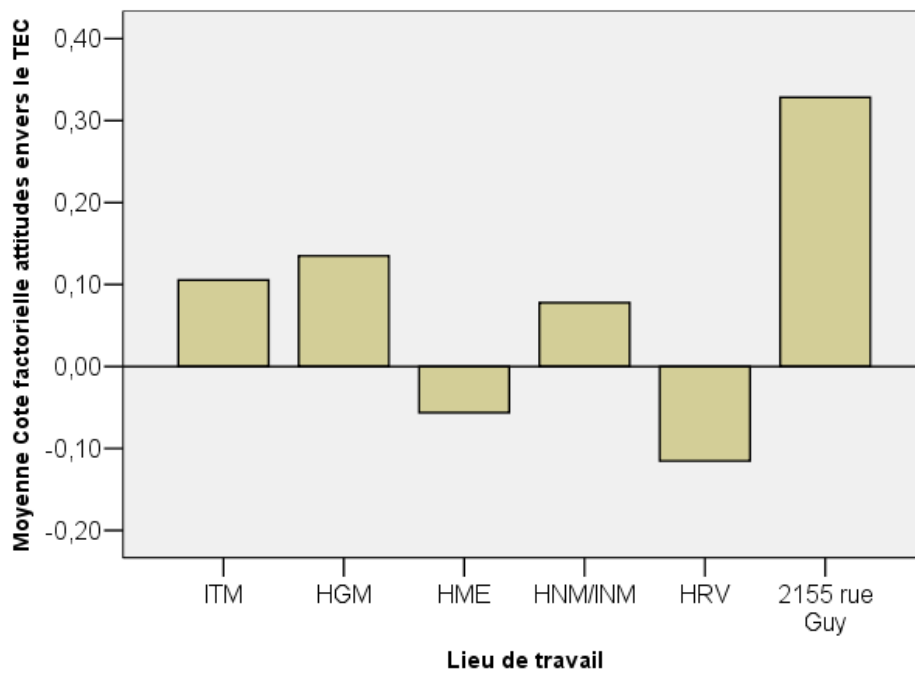


Figure 33 – Attitudes envers le TEC par établissement

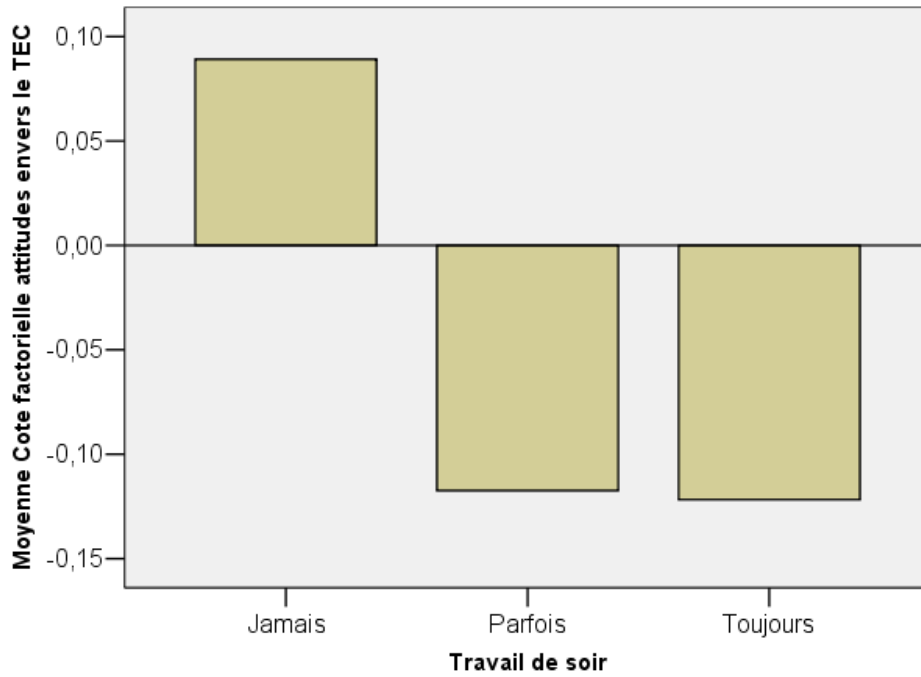


Figure 34 – Attitudes envers le TEC par rapport à l'horaire de soir

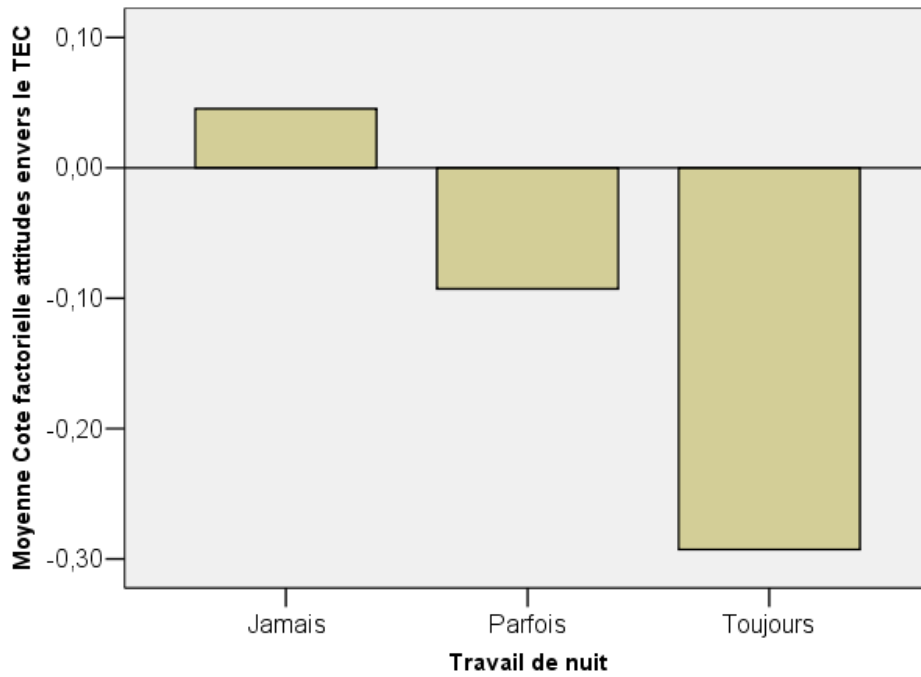


Figure 35 – Attitudes envers le TEC par rapport à l'horaire de nuit

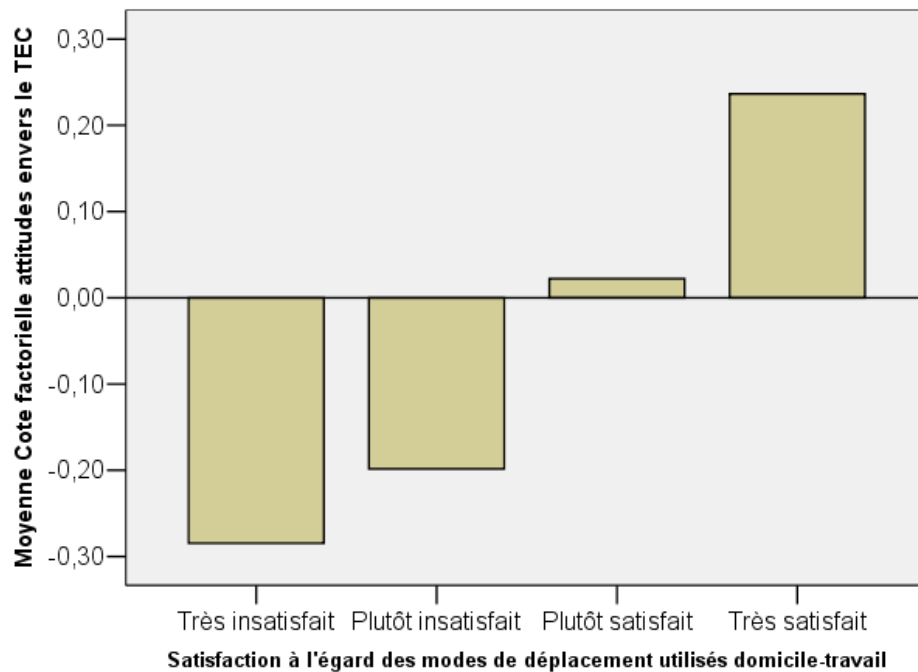


Figure 36 – Attitudes envers le TEC selon la satisfaction envers le mode de déplacement utilisé

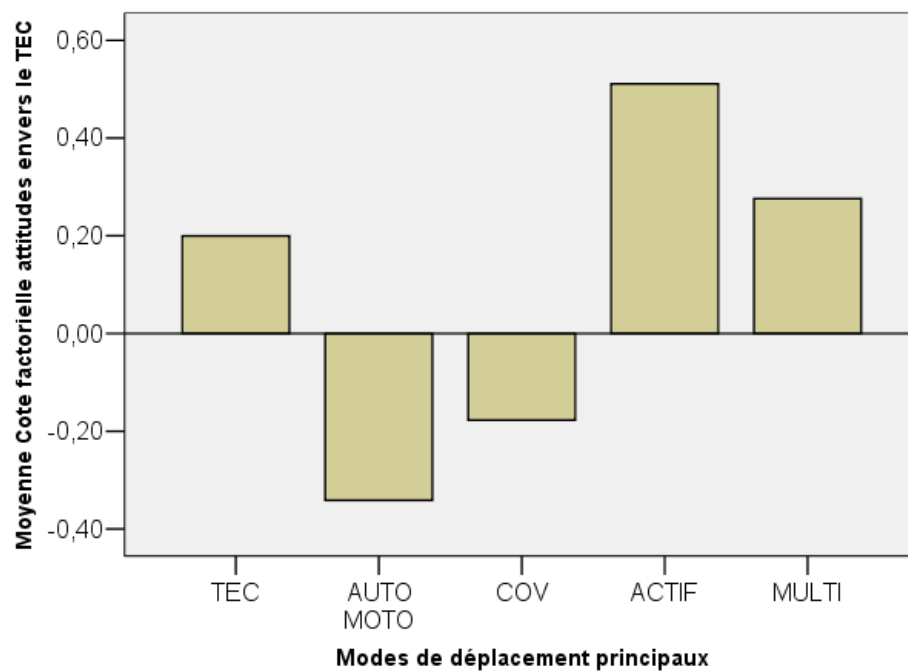


Figure 37 – Attitudes envers le TEC selon les modes de déplacement principaux

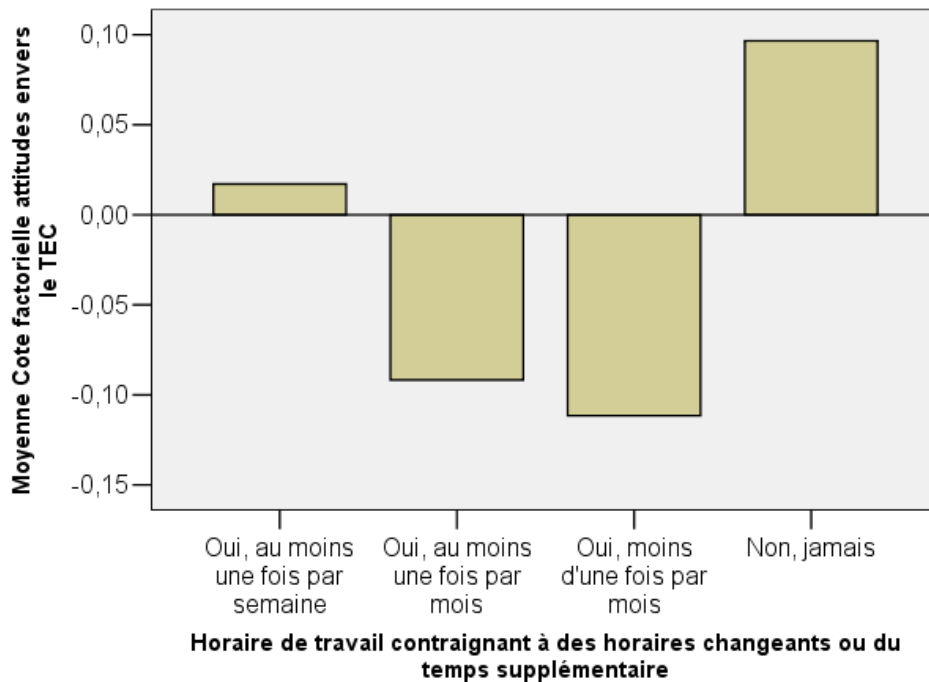


Figure 38 – Attitudes envers le TEC selon les contraintes de travail

Chez les seuls automobilistes, ce sont ceux retenant les raisons suivantes qui apparaissent par ordre décroissant les plus rétifs envers le transport en commun : lieu de travail mal desservi par le TEC ou pas d'accès au TEC à partir du domicile, pas de covoitureurs, horaire de travail irrégulier ou temps supplémentaire, transport d'affaires ou courses après le travail (tableaux 295 à 301).

Les attitudes envers le covoiturage

Ce sont les répondants provenant de la couronne Nord qui présentent les attitudes les plus ouvertes envers le covoiturage (figure 39 et tableau 302). Par occupation, ce sont les cols bleus, suivi du personnel infirmier qui affichent les attitudes les plus perméables envers le covoiturage (figure 40 et tableau 303). Les moins de 35 ans apparaissent plus ouverts envers le covoiturage, tandis que les répondants âgés entre 35 et 44 ans se révèlent les plus fermés (figure 41 et tableau 304). Les répondants utilisant déjà le covoiturage évidemment y sont ouverts. Par ailleurs, ce sont les usagers du vélo, ainsi que ceux des modes multiples combinant le covoiturage avec un autre mode qui se montrent les plus accueillants envers le covoiturage (tableaux 305 à 308).

Chez les seuls automobilistes, ce sont ceux déclarant n'avoir personne pour faire du covoiturage ou disant faire des courses après le travail qui semblent les plus rétifs envers le covoiturage, alors que ceux disant avoir besoin de leur voiture pour voyager avec leur conjoint(e) y sont ouverts (sic) (tableaux 309 à 311).

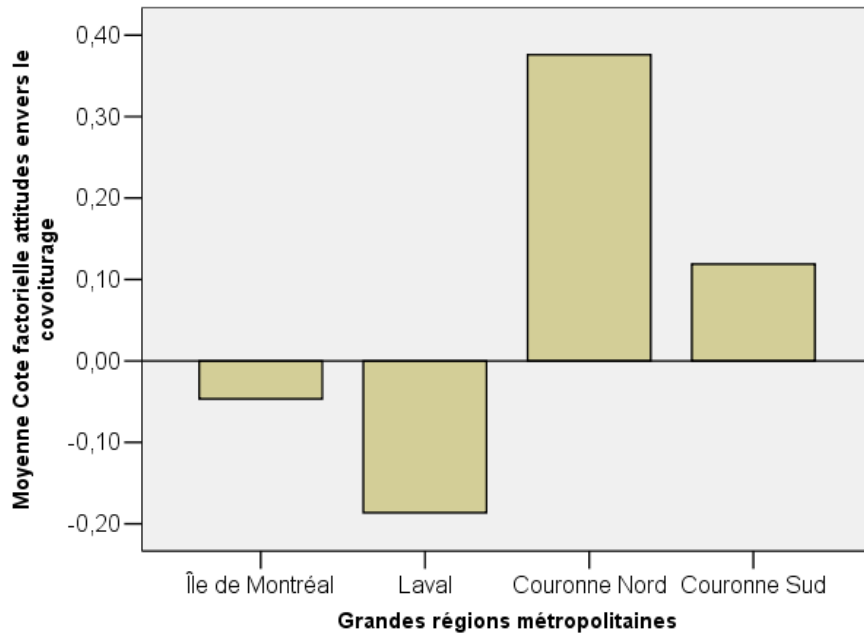


Figure 39 – Attitudes envers le covoiturage par région

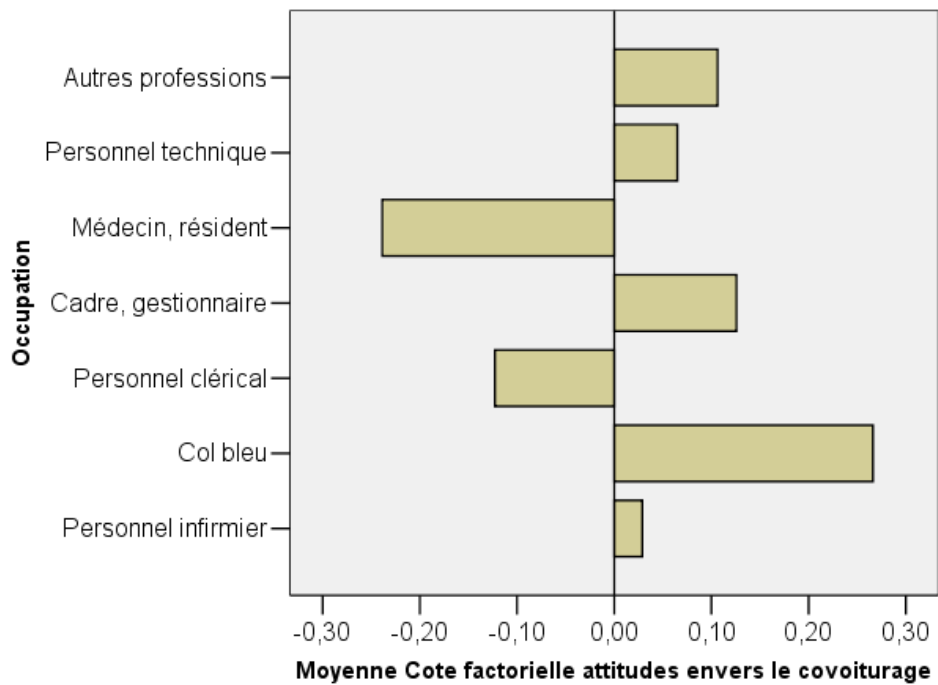


Figure 40 – Attitudes envers le covoiturage par occupation

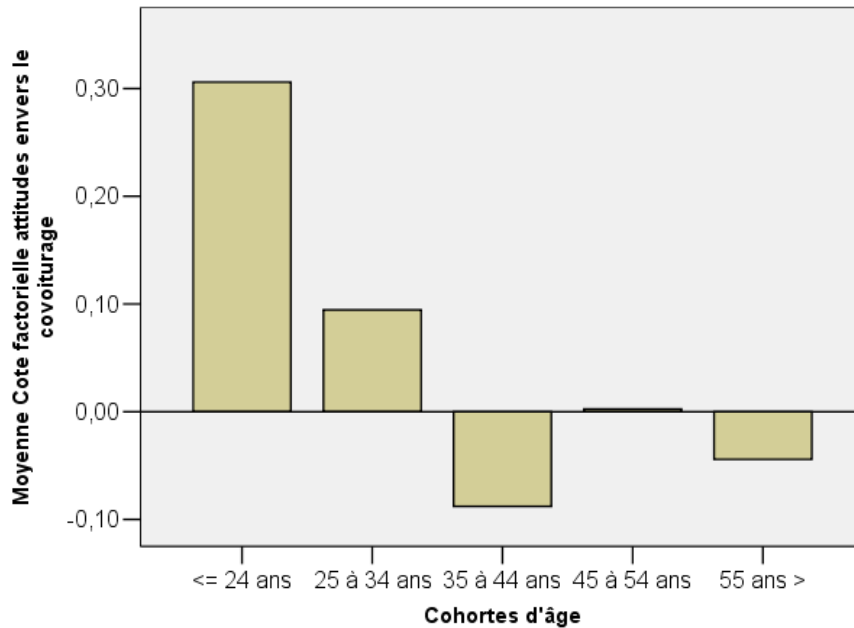


Figure 41 – Attitudes envers le covoiturage par cohortes d'âges

Le potentiel de changement d'habitudes

L'échelle d'attitudes inspirée de Koppelman & Lyon permet également de segmenter, par analyse discriminante, les répondants en profil d'usagers potentiels soit du transport en commun soit de l'automobile. Ainsi, **37% des répondants utilisant l'auto solo comme mode de déplacement principal présentent un profil d'usagers potentiels du TEC** (figure 42). Si nous analysons plus précisément les caractéristiques de ce segment des automobilistes pouvant éventuellement faire un transfert modal vers le TEC, nous trouvons en proportion (64%) plus de répondants habitant la couronne Nord présentant un profil d'utilisateur potentiel du TEC (tableau 312). Toutefois, la quote-part globale des automobilistes présentant un tel profil demeure plus élevée sur l'île de Montréal (30%). Par ailleurs, plus les automobilistes sont appelés à travailler souvent de soir et moins ils correspondent au profil d'usagers potentiels du TEC (tableau 314). Les automobilistes habitant près d'une gare de chemin de fer sont plus nombreux à présenter un profil d'usagers potentiels que ceux habitant loin (tableau 315). Évidemment, plus les automobilistes ont une expérience passée, une connaissance et une appréciation fortes du TEC et plus ils correspondent au profil d'usagers potentiels (tableaux 316 à 318).

En ce qui concerne les raisons d'utiliser l'automobile pour se rendre au travail, ce sont les répondants n'ayant pas de contraintes de travail, horaire de travail irrégulier ou temps supplémentaire, qui présentent les profils les plus réceptifs envers le TEC. Les automobilistes qui donnent comme raison une mauvaise desserte de leur domicile ou de leur lieu de travail par le

TEC ne font également pas partie du groupe cible des usagers potentiels du TEC. Enfin, ceux qui affirment devoir faire des courses après le travail sont également largement exclus du groupe cible (tableaux 319 à 324). Plus les automobilistes stationnent en bordure de rue et moins ils peuvent stationner chez leur employeur, plus ils sont nombreux à présenter le profil d'usagers potentiels du TEC (tableaux 326 et 327). Sur l'île de Montréal, ce sont surtout les automobilistes de l'Est, du Nord et du Centre-Est de l'île qui présentent, en plus grand nombre, les caractéristiques d'usagers potentiels du TEC, alors que ceux de l'Ouest et du Centre-Ouest affichent majoritairement un profil d'irréductibles automobilistes (tableau 325).

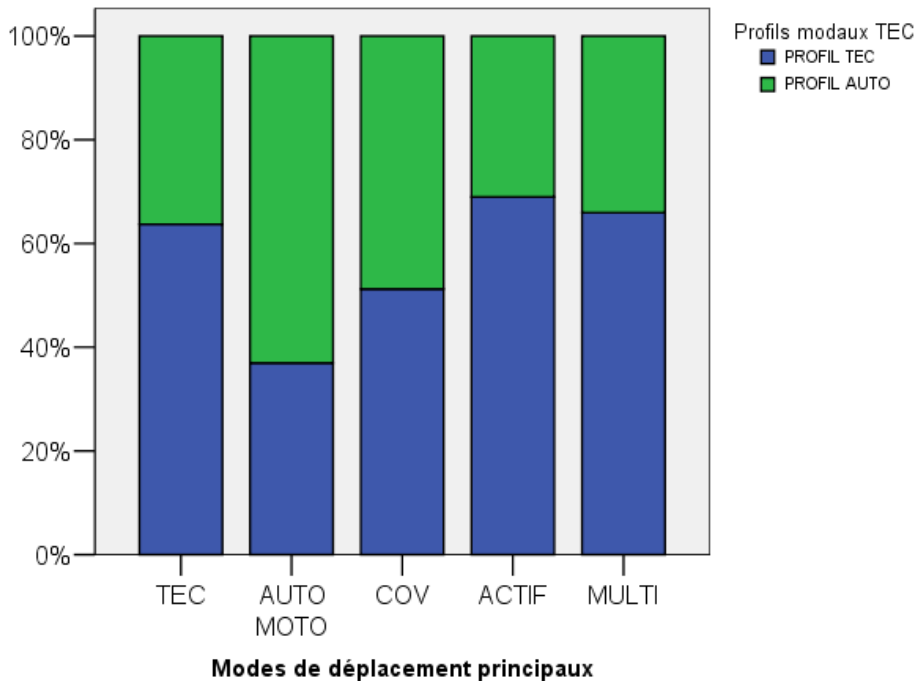


Figure 42 – Profils d'usagers par modes de déplacement principaux

Une analyse équivalente effectuée pour détecter les caractéristiques des covoitureurs potentiels auprès des automobilistes ne permet d'en identifier que deux. On trouve une plus forte potentialité envers le covoiturage chez les automobilistes de moins de 25 ans et auprès des cols bleus (tableaux 328 et 329).

Conclusion et observations

Comme l'illustre le graphique de la figure 43 produit par analyse factorielle des correspondances, **le profil d'usagers potentiels pour le covoiturage apparaît meilleur auprès des automobilistes habitant la couronne Nord, tandis que le profil d'usagers potentiels du TEC est plus lié aux automobilistes habitant l'île de Montréal.**

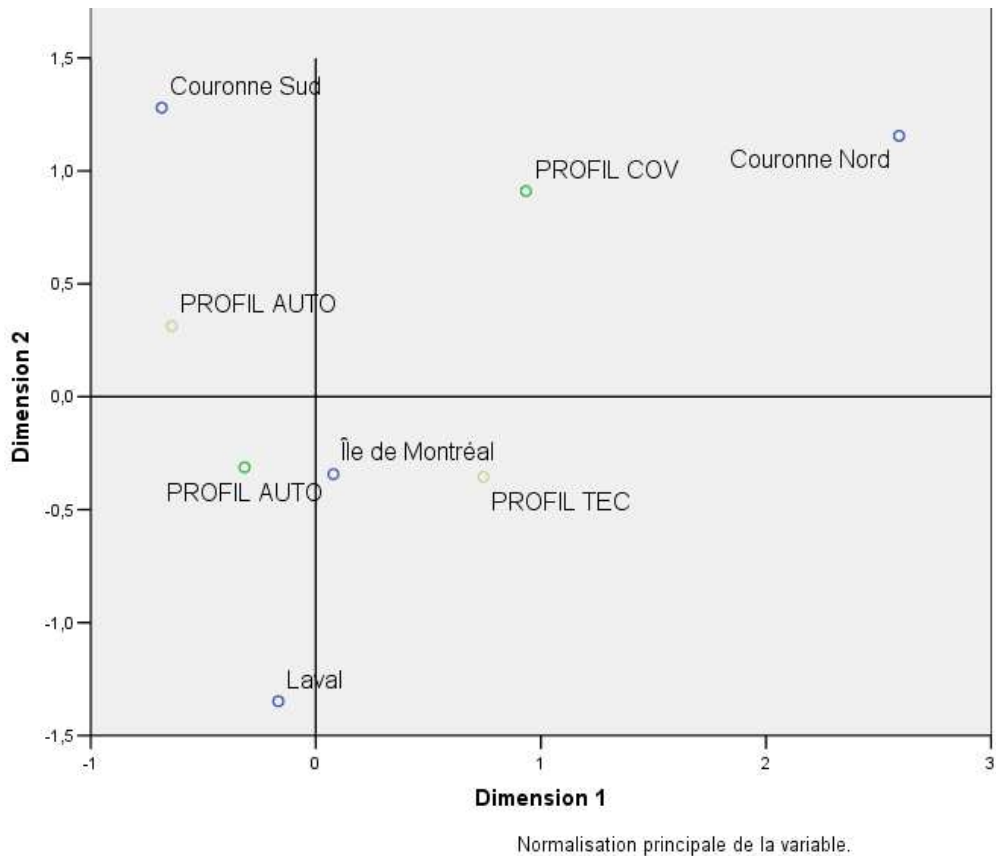


Figure 43 – Automobilistes seulement – Profils d’usagers par région

Le transfert modal vers le TEC peut être estimé, chez les automobilistes n’ayant pas de contraintes de travail et présentant un profil d’usagers potentiels du TEC, à environ le tiers des automobilistes. Cependant, si on tient compte de la desserte de services de TEC près du domicile de ces automobilistes, cette proportion baisse à 17% pour l’accès à des arrêts d’autobus. En tenant uniquement compte de ceux habitant sur l’île de Montréal, la proportion diminue encore à 11%; ce qui néanmoins constitue encore un objectif assez ambitieux.

Pour ce qui concerne le covoiturage, le potentiel demeure relativement faible avec au départ 10% des automobilistes présentant un profil de covoitureurs potentiels et n’ayant pas de contraintes de travail apparentes. Si l’on tient compte de la répartition par région, cette proportion se répartit à environ 6% sur l’île de Montréal et 4% dans la périphérie de l’île.

Annexes : Tableaux de fréquences et tableaux croisés

Tableau 1 – Grandes régions métropolitaines.....	60
Tableau 2 – Distribution des répondants sur l'île de Montréal.....	60
Tableau 3 – Occupation	60
Tableau 4 – Lieu de travail.....	61
Tableau 5 – Sexe	61
Tableau 6 – Cohortes d'âge	61
Tableau 7 – Travail de jour	62
Tableau 8 – Travail de soir	62
Tableau 9 – Travail de nuit	62
Tableau 10 – Satisfaction à l'égard des modes de déplacement utilisés domicile-travail .	63
Tableau 11 – Utilisation du transport en commun.....	63
Tableau 12 – Utilisation de l'automobile	63
Tableau 13 – Utilisation du covoiturage.....	63
Tableau 14 – Utilisation du vélo	64
Tableau 15 – Utilisation de la moto	64
Tableau 16 – Utilisation de la marche.....	64
Tableau 17 – Modes de déplacement principaux	64
Tableau 18 – Ventilation des modes actifs.....	65
Tableau 19 – Ventilation des modes multiples	65
Tableau 20 – Parts modales contraintes	65
Tableau 21 – Utilisation de modes de déplacement différents été-hiver.....	66
Tableau 22 – Mode de transport utilisé le plus souvent.....	66
Tableau 23 – Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour.....	66
Tableau 24 – Utilisation du véhicule personnel pour les déplacements durant le jour.....	67

Tableau 25 – Utilisation du covoiturage pour les déplacements durant le jour	67
Tableau 26 – Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour.....	67
Tableau 27 – Utilisation de la moto pour les déplacements durant le jour.....	68
Tableau 28 – Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour	68
Tableau 29 – Modes principaux pour les déplacements durant le jour.....	68
Tableau 30 – Nombre de CAM achetées au cours des 12 derniers mois.....	69
Tableau 31 – Type de CAM achetée.....	70
Tableau 32 – Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire.....	70
Tableau 33 – Arrêts d'autobus à proximité du domicile.....	71
Tableau 34 – Station de métro à proximité du domicile	71
Tableau 35 – Gare de train à proximité du domicile	71
Tableau 36 – Connaissance des services de TEC disponibles entre le domicile et le lieu de travail.....	72
Tableau 37 – Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail.....	72
Tableau 38 – Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail	72
Tableau 39 – Utilisation du stationnement de l'employeur.....	73
Tableau 40 – Utilisation du stationnement en bordure de rue.....	73
Tableau 41 – Utilisation du stationnement ailleurs.....	73
Tableau 42 – Mode de paiement pour stationnement de l'hôpital.....	74
Tableau 43 – Difficultés à trouver un espace de stationnement au travail.....	74
Tableau 44 – Moyenne hebdomadaire d'utilisation de l'auto pendant le travail pour des motifs professionnels.....	74
Tableau 45 – Raison pour l'auto: conduire les enfants à l'école ou à la garderie	75
Tableau 46 – Raison pour l'auto: besoin de l'auto durant la journée	75
Tableau 47 – Raison pour l'auto: voyage avec mon (ma) conjoint(e).....	75

Tableau 48 – Raison pour l'auto: pour transporter des affaires	75
Tableau 49 – Raison pour l'auto: courses après le travail	76
Tableau 50 – Raison pour l'auto: pour voir des amis ou de la famille après le travail.....	76
Tableau 51 – Raison pour l'auto: pas d'accès à un service de TEC efficace	76
Tableau 52 – Raison pour l'auto: horaire de travail irrégulier ou variable	76
Tableau 53 – Raison pour l'auto: pour cause de temps supplémentaire au travail	77
Tableau 54 – Raison pour l'auto: personne avec qui faire du covoiturage	77
Tableau 55 – Raison pour l'auto: lieu de travail mal desservi par TEC	77
Tableau 56 – Raison pour l'auto: autre raison	77
Tableau 57 – Mode de covoiturage	78
Tableau 58 – Covoiturage effectué avec un ou des collègues de travail	78
Tableau 59 – Covoiturage effectué avec un ou des amis	78
Tableau 60 – Covoiturage effectué avec un ou des membres de la famille	78
Tableau 61 – Nombre de personnes dans le véhicule en covoiturage	79
Tableau 62 – Statistiques descriptives.....	79
Tableau 63 – Lieu de travail * Travail de nuit.....	80
Tableau 64 – Lieu de travail * Travail de jour.....	80
Tableau 65 – Lieu de travail * Travail de soir.....	80
Tableau 66 – Occupation * Travail de nuit	81
Tableau 67 – Occupation * Travail de jour	81
Tableau 68 – Occupation * Travail de soir	81
Tableau 69 – Régions * satisfaction	82
Tableau 70 – Régions * Utilisation TEC.....	82
Tableau 71 – Régions * Utilisation de l'automobile.....	82
Tableau 72 – Régions * Utilisation du vélo.....	82

Tableau 73 – Régions * % Utilisation de la marche.....	83
Tableau 74 – Régions * Modes de déplacements principaux	83
Tableau 75 – Régions * Ventilation des modes multiples	83
Tableau 76 – Régions * Parts modales contraintes.....	84
Tableau 77 – Régions * Mode de transport utilisé le plus souvent.....	84
Tableau 78 – Régions * Utilisation du TEC pour les déplacements pendant le jour	84
Tableau 79 – Régions * Utilisation véhicule personnel pour les déplacements durant le jour	85
Tableau 80 – Régions * Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour	85
Tableau 81 – Régions * Modes principaux pour les déplacements durant le jour	85
Tableau 82 – Régions * Type de CAM acheté.....	86
Tableau 83 – Régions * Connaissances du TEC disponible	86
Tableau 84 – Régions * Appréciation des services de TEC.....	87
Tableau 85 – Régions * Utilisation passée du TEC	87
Tableau 86 – Zones * Satisfaction à l'égard des modes de déplacement	87
Tableau 87 – Zones * Utilisation du transport en commun.....	88
Tableau 88 – Zones * Utilisation de l'automobile	88
Tableau 89 – Zones * Utilisation du covoiturage	88
Tableau 90 – Zones * Utilisation du vélo	88
Tableau 91 – Zones * Utilisation de la marche	89
Tableau 92 – Zones * Modes de déplacement principaux.....	89
Tableau 93 – Zones * Ventilation des modes actifs.....	89
Tableau 94 – Zones * Ventilation des modes multiples	90
Tableau 95 – Zones * Parts modales contraintes	90
Tableau 96 – Zones * Utilisation de modes de déplacement différent été-hiver	90
Tableau 97 – Zones * Mode de transport utilisé.....	91

Tableau 98 – Zones * Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour	91
Tableau 99 – Zones * Utilisation du véhicule personnel pour les déplacements durant le jour	91
Tableau 100 – Zones * Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour.....	92
Tableau 101 – Zones * Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour	92
Tableau 102 – Zones * Modes principaux pour les déplacements durant le jour.....	92
Tableau 103 – Zones * Types de CAM achetées.....	93
Tableau 104 – Zones * Station de métro à proximité du domicile	93
Tableau 105 – Zones * Connaissance des services de TEC disponibles	93
Tableau 106 – Zones * Appréciation de la suffisance des services de TEC.....	94
Tableau 107 – Zones * Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail	94
Tableau 108 – Occupation * Utilisation du transport en commun.....	94
Tableau 109 – Occupation * Utilisation de l'automobile	95
Tableau 110 – Occupation * Utilisation du vélo	95
Tableau 111 – Occupation * Modes de déplacement principaux.....	95
Tableau 112 – Occupation * Parts modales contraintes	96
Tableau 113 – Occupation * Mode de transport utilisé le plus souvent	96
Tableau 114 – Occupation * Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour	97
Tableau 115 – Occupation * Utilisation du véhicule personnel pour les déplacements durant le jour.....	97
Tableau 116 – Occupation * Utilisation du covoiturage pour les déplacements durant le jour	97
Tableau 117 – Occupation * Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour.....	98
Tableau 118 – Occupation * Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour	98
Tableau 119 – Occupation * Modes principaux pour les déplacements durant le jour.....	98
Tableau 120 – Occupation * Horaire de travail contraignant.....	99

Tableau 121 – Occupation * Arrêts d’autobus à proximité du domicile.....	99
Tableau 122 – Occupation * Station de métro à proximité du domicile	99
Tableau 123 – Occupation * Gare de train à proximité du domicile	100
Tableau 124 – Occupation * Appréciation de la suffisance des services de TEC.....	100
Tableau 125 – Occupation * Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail	100
Tableau 126 – Occupation * Nombre de jours travaillés par semaine	101
Tableau 127 – Occupation * Nombre d’heures travaillées par jour	101
Tableau 128 – Lieux de travail * Nombre d’heures travaillées par jour.....	101
Tableau 129 – Sexe * Nombre de jours travaillés par semaine	102
Tableau 130 – Sexe * Nombre d’heures travaillées par jour	102
Tableau 131 – Cohortes * Nombre de jours travaillés par semaine	102
Tableau 132 – Travail de nuit * Nombre de jours travaillés par semaine	102
Tableau 133 – Travail de nuit * Nombre d’heures travaillées par jour	103
Tableau 134 – Travail de jour * Nombre de jours travaillés par semaine	103
Tableau 135 – Travail de jour * Nombre d’heures travaillées par jour	103
Tableau 136 – Travail de soir * Nombre de jours travaillés par semaine	104
Tableau 137 – Travail de soir * Nombre d’heures travaillées par jour	104
Tableau 138 – Modes principaux * Nombre d’heures travaillées par jour	104
Tableau 139 – Modes principaux durant le jour * Nombre de jours travaillés par semaine	104
Tableau 140 – Modes principaux durant le jour * Nombre d’heures travaillées par jour..	105
Tableau 141 – Horaire de travail contraignant * Nombre de jours travaillés par semaine	105
Tableau 142 – Horaire de travail contraignant * Nombre d’heures travaillées par jour	105
Tableau 143 – Lieu de travail * Satisfaction à l’égard des modes de déplacements utilisés	106
Tableau 144 – Lieu de travail * Utilisation du transport en commun	106

Tableau 145 – Lieu de travail * Utilisation du vélo	106
Tableau 146 – Lieu de travail * Utilisation de la marche	107
Tableau 147 – Lieu de travail * Ventilation des modes multiples.....	107
Tableau 148 – Lieu de travail * Utilisation de modes de déplacement différents été-hiver	107
Tableau 149 – Lieu de travail * Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour	108
Tableau 150 – Lieu de travail * Utilisation véhicule personnel pour les déplacements durant le jour.....	108
Tableau 151 – Lieu de travail * Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour	108
Tableau 152 – Lieu de travail * Horaire de travail contraignant	109
Tableau 153 – Lieu de travail * Arrêts d’autobus à proximité du domicile.....	109
Tableau 154 – Lieu de travail * Station de métro à proximité du domicile.....	109
Tableau 155 – Lieu de travail * Gare des trains à proximité du domicile.....	110
Tableau 156 – Lieu de travail * Appréciation de la suffisance des services de TEC.....	110
Tableau 157 –Sexe * Utilisation du covoiturage.....	110
Tableau 158–Sexe * Utilisation du vélo	110
Tableau 159 –Sexe * Modes de déplacement principaux.....	111
Tableau 160 –Sexe * Utilisation de modes de déplacement différents été-hiver	111
Tableau 161 –Sexe * Mode de transport utilisé le plus souvent	111
Tableau 162 –Sexe * Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour.....	111
Tableau 163 – Cohortes d’âge * Satisfaction à l’égard des modes de déplacement utilisés	112
Tableau 164 – Cohortes d’âge * Utilisation du transport en commun.....	112
Tableau 165 – Cohortes d’âge * Utilisation de l’automobile	112
Tableau 166 – Cohortes d’âge * Utilisation du covoiturage.....	113
Tableau 167 – Cohortes d’âge * Utilisation de la marche	113

Tableau 168 – Cohortes d'âge * Modes de déplacement principaux.....	113
Tableau 169 – Cohortes d'âge * Parts modales contraintes	113
Tableau 170 – Cohortes d'âge * Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour	114
Tableau 171 – Cohortes d'âge * Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour	114
Tableau 172 – Cohortes d'âge * Modes principaux pour les déplacements durant le jour	114
Tableau 173 – Type de Cam achetée * Cohortes d'âge	115
Tableau 174 – Cohortes d'âge * Horaire de travail contraignant	115
Tableau 175 – Cohortes d'âge * Arrêts d'autobus à proximité du domicile.....	116
Tableau 176 – Cohortes d'âge * Station de métro à proximité du domicile	116
Tableau 177 – Cohortes d'âge * Utilisation passée du TEC pour se rendre au travail	116
Tableau 178 – Horaire de travail contraignant * Satisfaction à l'égard des modes de déplacement	117
Tableau 179 – Horaire de travail contraignant * Utilisation du transport en commun	117
Tableau 180 – Horaire de travail contraignant * Utilisation de l'automobile.....	117
Tableau 181 – Horaire de travail contraignant * Utilisation du covoiturage	118
Tableau 182 – Horaire de travail contraignant * Modes de déplacement principaux	118
Tableau 183 – Horaire de travail contraignant * Parts modales contraintes.....	118
Tableau 184 – Horaire de travail contraignant * Utilisation du TEC pour les déplacements	119
Tableau 185 – Horaire de travail contraignant * Utilisation véhicule personnel pour les déplacements	119
Tableau 186 – Horaire de travail contraignant * Utilisation du covoiturage pour les déplacements	119
Tableau 187 – Horaire de travail contraignant * Utilisation de la marche pour les déplacements	120

Tableau 188 – Horaire de travail contraignant * Modes principaux pour les déplacements durant le jour.....	120
Tableau 189 – Horaire de travail contraignant * Connaissance des services de TEC disponibles	120
Tableau 190 – Horaire de travail contraignant * Appréciation de la suffisance des services de TEC	121
Tableau 191 – Utilisation passée du TEC * Connaissance des services de TEC disponibles	121
Tableau 192 – Utilisation passée du TEC * Appréciation de la suffisance des services de TEC	121
Tableau 193 – Connaissance des services de TEC * Appréciation de la suffisance des services de TEC.....	122
Tableau 194 – Connaissance des services de TEC * Utilisation passée du TEC.....	122
Tableau 195 – Utilisation passée du TEC * Connaissances des services de TEC disponibles	122
Tableau 196 – Utilisation passée du TEC * Appréciation de la suffisance des services de TEC	122
Tableau 197 – Connaissance des services de TEC * Appréciation de la suffisance des services de TEC.....	123
Tableau 198 – Connaissance des services de TEC * Utilisation passée du TEC.....	123
Tableau 199 – Automobilistes seulement – Régions * Utilisation stationnement employeur	123
Tableau 200 – Automobilistes seulement – Régions *Utilisation stationnement bordure de rue	123
Tableau 201 – Automobilistes seulement – Régions * Raisons : pas d'accès au TEC	124
Tableau 202 – Automobilistes seulement – Zones de l'île de Montréal * Mode de paiement	124
Tableau 203 – Automobilistes seulement – Zones de l'île de Montréal * Difficultés à trouver un stationnement	124
Tableau 204 – Automobilistes seulement – Zones de l'île de Montréal * Raisons : courses après le travail	125

Tableau 205 – Automobilistes seulement – Zones de l’île de Montréal * Raisons : voir des amis après le travail.....	125
Tableau 206 – Automobilistes seulement – Zones de l’île de Montréal * Raisons : pas d’accès au TEC.....	125
Tableau 207 – Automobilistes seulement – Occupation * Utilisation stationnement employeur	126
Tableau 208 – Automobilistes seulement – Occupation * Utilisation stationnement bordure de rue.....	126
Tableau 209 – Automobilistes seulement – Occupation * Mode de paiement stationnement	126
Tableau 210 – Automobilistes seulement – Occupation * Difficultés à trouver un stationnement.....	127
Tableau 211 – Automobilistes seulement – Occupation * Utilisation auto pendant le travail	127
Tableau 212 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : besoin de l’auto durant le jour	127
Tableau 213 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : courses après le travail	128
Tableau 214 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : voir des amis après le travail	128
Tableau 215 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : pas d’accès au TEC..	128
Tableau 216 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : horaire de travail variable	129
Tableau 217 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : temps supplémentaire	129
Tableau 218 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : pas de covoitureurs...	129
Tableau 219 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : lieu de travail mal desservi par le TEC	130
Tableau 220 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Utilisation stationnement employeur	130

Tableau 221 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Utilisation stationnement bordure de rue.....	130
Tableau 222 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Utilisation stationnement ailleurs	131
Tableau 223 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Mode de paiement stationnement.....	131
Tableau 224 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Difficultés à trouver un stationnement.....	131
Tableau 225 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Raisons : horaire de travail variable	132
Tableau 226 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Raisons : temps supplémentaire	132
Tableau 227 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Raisons : pas de covoitureurs	132
Tableau 228 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Raisons : lieu de travail mal desservi par TEC	133
Tableau 229 – Automobilistes seulement – Nombre de jours travaillés par semaine * Raison: pas d'accès à un service de TEC.....	133
Tableau 230 – Automobilistes seulement – Nombre de jours travaillés par semaine * Raison: horaire de travail irrégulier ou variable	133
Tableau 231 – Automobilistes seulement – Nombre de jours travaillés par semaine * Raison: pour cause de temps supplémentaire	134
Tableau 232 – Automobilistes seulement – Nombre de jours travaillés par semaine * Raison: personne avec qui faire du covoiturage	134
Tableau 233 – Automobilistes seulement – Nombre de jours travaillés par sem * Utilisation de l'auto pour des motifs professionnels.....	134
Tableau 234 – Automobilistes seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Raison: besoin de l'auto durant la journée	135
Tableau 235 – Automobilistes seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Raison: horaire de travail irrégulier ou variable	135
Tableau 236 – Automobilistes seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Raison: pour cause de temps supplémentaire	135

Tableau 237 – Automobilistes seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Raison: personne avec qui faire du covoiturage	135
Tableau 238 – Automobilistes seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Raison: lieu de travail mal desservi par TEC	136
Tableau 239 – Automobilistes seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Utilisation de l'auto pour des motifs prof.....	136
Tableau 240 – Automobilistes seulement – Sexe * Mode de paiement stationnement	136
Tableau 241 – Automobilistes seulement – Sexe * Moyenne hebdomadaire utilisation de l'auto pendant le travail.....	136
Tableau 242 – Automobilistes seulement – Sexe * Raisons : besoin de l'auto durant le jour	137
Tableau 243 – Automobilistes seulement – Sexe * Raisons : voyage avec conjoint(e).....	137
Tableau 244 – Automobilistes seulement – Cohortes * Utilisation stationnement employeur	137
Tableau 245 – Automobilistes seulement – Cohortes * Utilisation stationnement bordure de rue	137
Tableau 246 – Automobilistes seulement – Cohortes * Difficultés à stationner	138
Tableau 247 – Automobilistes seulement – Cohortes * Raisons : conduire les enfants.....	138
Tableau 248 – Automobilistes seulement – Cohortes * Raisons : besoin auto durant le jour	138
Tableau 249 – Automobilistes seulement – Cohortes * Raisons : pour voir des amis après le travail	139
Tableau 250 – Automobilistes seulement – Cohortes * Raisons : pas d'accès au TEC.....	139
Tableau 251 – Automobilistes seulement – Cohortes * Raisons : horaire de travail irrégulier	139
Tableau 252 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Utilisation stationnement employeur	140
Tableau 253 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Utilisation stationnement bordure de rue.....	140
Tableau 254 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Utilisation stationnement ailleurs	140

Tableau 255 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Mode de paiement stationnement.....	141
Tableau 256 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Moyenne hebdomadaire utilisation auto durant le jour	141
Tableau 257 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Raisons : conduire les enfants.....	141
Tableau 258 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Raisons : voyage avec conjoint(e)	142
Tableau 259 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Raisons : horaire de travail irrégulier.....	142
Tableau 260 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Raisons : temps supplémentaire.....	142
Tableau 261 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Raisons : pas de covoitureurs	143
Tableau 262 – Heures d’arrivée et de départ * Horaire de jour.....	143
Tableau 263 – Heures d’arrivée et de départ * Horaire de soir.....	143
Tableau 264 – Heures d’arrivée et de départ * Horaire de nuit.....	143
Tableau 265 – Temps de trajet * Régions	144
Tableau 266 – Temps de trajet * Occupation.....	144
Tableau 267 – Temps de trajet * Satisfaction déplacement	144
Tableau 268 – Temps de trajet * Modes principaux.....	144
Tableau 269 – Temps de trajet * Modes multiples	145
Tableau 270 – Temps de trajet * Modes différents en été	145
Tableau 271 – Temps de trajet * Modes principaux durant le jour	145
Tableau 272 – Temps de trajet * Appréciation du TEC	145
Tableau 273 – Temps de trajet * Utilisation passée du TEC	146
Tableau 274 – Automobilistes seulement – Coût mensuel * Stationnement employeur	146
Tableau 275 – Automobilistes seulement – Coût mensuel * Stationnement bordure de rue	146

Tableau 276 – Automobilistes seulement – Coût mensuel * Stationnement ailleurs	146
Tableau 277 – Automobilistes seulement – Coût mensuel * Utilisation de l'auto durant le travail	147
Tableau 278 – Automobilistes seulement – Coût mensuel * Modes de facturation	147
Tableau 279 – Automobilistes seulement – Coût mensuel * Horaires de travail contraignant	147
Tableau 280 – Attitudes TEC * Régions	148
Tableau 281 – Attitudes TEC * Zones de l'île de Montréal	148
Tableau 282 – Attitudes TEC * Occupation.....	148
Tableau 283 – Attitudes TEC * Lieux de travail.....	149
Tableau 284 – Attitudes TEC * Sexe.....	149
Tableau 285 – Attitudes TEC * Travail de soir.....	149
Tableau 286 – Attitudes TEC * Satisfaction déplacement	149
Tableau 287 – Attitudes TEC * Modes de déplacement principaux.....	150
Tableau 288 – Attitudes TEC * Modes différents en été	150
Tableau 289 – Attitudes TEC * Modes de déplacement durant le jour	150
Tableau 290 – Attitudes TEC * Horaire de travail contraignant	151
Tableau 291 – Attitudes TEC * Gares de train près du domicile	151
Tableau 292 – Attitudes TEC * Connaissance du TEC.....	151
Tableau 293 – Attitudes TEC * Appréciation du TEC.....	151
Tableau 294 – Attitudes TEC * Utilisation passée du TEC.....	152
Tableau 295 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : transporter des affaires.....	152
Tableau 296 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : courses après le travail	152
Tableau 297 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : pas d'accès au TEC	152

Tableau 298 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : horaire de travail irrégulier	153
Tableau 299 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : temps supplémentaire.....	153
Tableau 300 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : pas de covoitureurs	153
Tableau 301 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : lieu de travail mal desservi par TEC.....	153
Tableau 302 – Attitudes COV * Régions.....	154
Tableau 303 – Attitudes COV * Occupation	154
Tableau 304 – Attitudes COV * Cohortes	154
Tableau 305 – Attitudes COV * Modes de déplacement principaux.....	155
Tableau 306 – Attitudes COV * Modes actifs.....	155
Tableau 307 – Attitudes COV * Modes multiples.....	155
Tableau 308 – Attitudes COV * Modes principaux durant le jour.....	156
Tableau 309 – Automobilistes seulement – Attitudes COV * Raisons auto : voyage avec conjoint(e)	156
Tableau 310 – Automobilistes seulement – Attitudes COV * Raisons auto : courses après travail	156
Tableau 311 – Automobilistes seulement – Attitudes COV * Raisons auto : pas de covoitureurs	156
Tableau 312 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Régions	157
Tableau 313 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Horaire de jour.....	157
Tableau 314 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Horaire de soir.....	157
Tableau 315 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Gares près du domicile	157
Tableau 316 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Connaissance TEC.....	158
Tableau 317 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Appréciation TEC.....	158
Tableau 318 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Utilisation passée TEC.....	158

Tableau 319 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Raisons auto : courses après travail	158
Tableau 320 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Raisons auto : pas d'accès au TEC	159
Tableau 321 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Raisons auto : horaire de travail irrégulier	159
Tableau 322 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Raisons auto : temps supplémentaire.....	159
Tableau 323 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Raisons auto : pas de covoitureurs	159
Tableau 324 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Raisons auto : lieu de travail mal desservi TEC	159
Tableau 325 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Zones de l'île de Montréal	160
Tableau 326 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Utilisation stationnement employeur	160
Tableau 327 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Utilisation stationnement bordure de rue.....	160
Tableau 328 – Automobilistes seulement – Profils COV * Occupation	160
Tableau 329 Automobilistes seulement – Profils COV * Cohortes	161
Tableau 330 Automobilistes seulement – Profils COV * Horaire de jour	161
Tableau 331 Automobilistes seulement – Profils COV * Satisfaction.....	161
Tableau 332 Automobilistes seulement – Profils COV * Horaire de travail contraignant...	161
Tableau 333 – Automobilistes seulement – Profils COV * Raisons auto : voyage avec conjoint(e)	162
Tableau 334 – Covoitureurs seulement – Occupation * Mode de covoiturage.....	162
Tableau 335 – Covoitureurs seulement – Occupation * Covoiturage avec un ou des collègues de travail.....	162
Tableau 336 – Covoitureurs seulement – Occupation * Covoiturage avec un ou des amis	163
Tableau 337 – Covoitureurs seulement – Sexe * Mode de covoiturage.....	163

Tableau 338 – Covoitureurs seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Mode de covoiturage	163
Tableau 339 – Covoitureurs seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Covoiturage avec un ou des collègues de travail.....	163
Tableau 340 – Covoitureurs seulement – Travail de nuit * Covoiturage avec un ou des collègues de travail.....	164
Tableau 341 – Covoitureurs seulement – Travail de nuit * Covoiturage avec un ou des amis	164
Tableau 342 – Covoitureurs seulement – Travail de jour * Covoiturage avec un ou des collègues de travail.....	164
Tableau 343 – Covoitureurs seulement – Travail de jour * Covoiturage avec un ou des amis	164
Tableau 344 – Covoitureurs seulement – Travail de soir * Covoiturage avec un ou des collègues de travail.....	165
Tableau 345 – Covoitureurs seulement – Travail de soir * Covoiturage avec un ou des amis	165

Tableau de fréquences

Tableau 1 – Grandes régions métropolitaines

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Île de Montréal	1124	66,7	70,1	70,1
	Laval	113	6,7	7,0	77,2
	Couronne Nord	54	3,2	3,4	80,5
	Couronne Sud	312	18,5	19,5	100,0
	Total	1603	95,2	100,0	
Manquante	Système manquant	81	4,8		
Total		1684	100,0		

Tableau 2 – Distribution des répondants sur l'île de Montréal

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Ouest de Montréal	356	31,7	31,7	31,7
	Centre-Ouest de Montréal	349	31,0	31,0	62,7
	Centre-Est de Montréal	165	14,7	14,7	77,4
	Nord de Montréal	150	13,3	13,3	90,7
	Est de Montréal	104	9,3	9,3	100,0
	Total	1124	100,0	100,0	

Tableau 3 – Occupation

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Personnel infirmier	425	25,2	25,3	25,3
	Col bleu	54	3,2	3,2	28,5
	Personnel clérical	416	24,7	24,8	53,3
	Cadre, gestionnaire	144	8,6	8,6	61,8
	Médecin, résident	135	8,0	8,0	69,9
	Personnel technique	318	18,9	18,9	88,8
	Autres professions	188	11,2	11,2	100,0
	Total	1680	99,8	100,0	
Manquante	Système manquant	4	,2		
Total		1684	100,0		

Tableau 4 – Lieu de travail

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	ITM	237	14,1	14,1	14,1
	HGM	194	11,5	11,5	25,6
	HME	529	31,4	31,5	57,1
	HNM/INM	65	3,9	3,9	61,0
	HRV	542	32,2	32,2	93,2
	2155 rue Guy	114	6,8	6,8	100,0
	Total	1681	99,8	100,0	
Manquante	Système manquant	3	,2		
Total		1684	100,0		

Tableau 5 – Sexe

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Femme	1332	79,1	79,2	79,2
	Homme	350	20,8	20,8	100,0
	Total	1682	99,9	100,0	
Manquante	Système manquant	2	,1		
Total		1684	100,0		

Tableau 6 – Cohortes d'âge

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	<= 24 ans	72	4,3	4,4	4,4
	25 à 34 ans	332	19,7	20,1	24,5
	35 à 44 ans	450	26,7	27,3	51,8
	45 à 54 ans	570	33,8	34,6	86,4
	55 ans >	225	13,4	13,6	100,0
	Total	1649	97,9	100,0	
Manquante	999	4	,2		
	Système manquant	31	1,8		
	Total	35	2,1		
Total		1684	100,0		

Tableau 7 – Travail de jour

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	26	2,3	2,4	2,4
	1 sem/4	26	2,3	2,4	4,8
	2 sem/4	77	6,9	7,2	12,0
	3 sem/4	64	5,7	6,0	18,0
	Toujours	882	78,5	82,0	100,0
	Total	1075	95,6	100,0	
Manquante	Système manquant	49	4,4		
Total		1124	100,0		

Tableau 8 – Travail de soir

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	654	58,2	70,8	70,8
	1 sem/4	118	10,5	12,8	83,5
	2 sem/4	62	5,5	6,7	90,3
	3 sem/4	23	2,0	2,5	92,7
	Toujours	67	6,0	7,3	100,0
	Total	924	82,2	100,0	
Manquante	0	1	,1		
	Système manquant	199	17,7		
	Total	200	17,8		
Total		1124	100,0		

Tableau 9 – Travail de nuit

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	787	70,0	85,1	85,1
	1 sem/4	59	5,2	6,4	91,5
	2 sem/4	52	4,6	5,6	97,1
	3 sem/4	6	,5	,6	97,7
	Toujours	21	1,9	2,3	100,0
	Total	925	82,3	100,0	
Manquante	0	1	,1		
	Système manquant	198	17,6		
	Total	199	17,7		
Total		1124	100,0		

Tableau 10 – Satisfaction à l'égard des modes de déplacement utilisés domicile-travail

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Très insatisfait	165	9,8	9,9	9,9
	Plutôt insatisfait	366	21,7	21,9	31,7
	Plutôt satisfait	696	41,3	41,6	73,3
	Très satisfait	447	26,5	26,7	100,0
	Total	1674	99,4	100,0	
Manquante	Système manquant	10	,6		
Total		1684	100,0		

Tableau 11 – Utilisation du transport en commun

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	482	28,6	28,6	28,6
	Parfois	404	24,0	24,0	52,6
	Régulièrement	276	16,4	16,4	69,0
	Toujours	522	31,0	31,0	100,0
	Total	1684	100,0	100,0	

Tableau 12 – Utilisation de l'automobile

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	664	39,4	39,4	39,4
	Parfois	348	20,7	20,7	60,1
	Souvent	266	15,8	15,8	75,9
	Toujours	406	24,1	24,1	100,0
	Total	1684	100,0	100,0	

Tableau 13 – Utilisation du covoiturage

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	1070	63,5	63,5	63,5
	Parfois	356	21,1	21,1	84,7
	Souvent	157	9,3	9,3	94,0
	Toujours	101	6,0	6,0	100,0
	Total	1684	100,0	100,0	

Tableau 14 – Utilisation du vélo

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	1507	89,5	89,5	89,5
	Parfois	99	5,9	5,9	95,4
	Souvent	65	3,9	3,9	99,2
	Toujours	13	,8	,8	100,0
	Total	1684	100,0	100,0	

Tableau 15 – Utilisation de la moto

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	1650	98,0	98,0	98,0
	Parfois	17	1,0	1,0	99,0
	Souvent	10	,6	,6	99,6
	Toujours	7	,4	,4	100,0
	Total	1684	100,0	100,0	

Tableau 16 – Utilisation de la marche

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	1182	70,2	70,2	70,2
	Parfois	224	13,3	13,3	83,5
	Souvent	141	8,4	8,4	91,9
	Toujours	137	8,1	8,1	100,0
	Total	1684	100,0	100,0	

Tableau 17 – Modes de déplacement principaux

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	TEC	463	27,5	28,5	28,5
	AUTO MOTO	536	31,8	33,0	61,6
	COV	164	9,7	10,1	71,7
	ACTIF	87	5,2	5,4	77,0
	MULTI	373	22,1	23,0	100,0
	Total	1623	96,4	100,0	
Manquante	Système manquant	61	3,6		
Total		1684	100,0		

Tableau 18 – Ventilation des modes actifs

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Vélo	26	1,5	29,9	29,9
	Marche	52	3,1	59,8	89,7
	Les deux	9	,5	10,3	100,0
	Total	87	5,2	100,0	
Manquante	Système manquant	1597	94,8		
Total		1684	100,0		

Tableau 19 – Ventilation des modes multiples

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Auto/moto et TEC	61	3,6	16,3	16,3
	Auto/moto et covoi.	29	1,7	7,8	24,1
	TEC et covoi.	35	2,1	9,4	33,4
	Auto/moto, TEC et covoi.	4	,2	1,1	34,5
	Actif et TEC	194	11,5	51,9	86,4
	Actif et auto/moto	25	1,5	6,7	93,0
	Actif et covoi.	26	1,5	7,0	100,0
	Total	374	22,2	100,0	
Manquante	Système manquant	1310	77,8		
Total		1684	100,0		

Tableau 20 – Parts modales contraintes

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	TEC	715	42,5	42,5	42,5
	AUTO	559	33,2	33,2	75,7
	COVOI	188	11,2	11,2	86,8
	VELO	31	1,8	1,8	88,7
	MARCHE	54	3,2	3,2	91,9
	TEC/COVOI	30	1,8	1,8	93,6
	AUTRE MULTI	107	6,4	6,4	100,0
	Total	1684	100,0	100,0	

Tableau 21 – Utilisation de modes de déplacement différents été-hiver

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Oui	312	18,5	18,6	18,6
	Non	1369	81,3	81,4	100,0
	Total	1681	99,8	100,0	
Manquante	Système manquant	3	,2		
Total		1684	100,0		

Tableau 22 – Mode de transport utilisé le plus souvent

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	TEC	140	8,3	34,1	34,1
	AUTO	94	5,6	22,9	56,9
	COV	32	1,9	7,8	64,7
	VÉLO	82	4,9	20,0	84,7
	MOTO	8	,5	1,9	86,6
	À PIED	47	2,8	11,4	98,1
	AUTRES	8	,5	1,9	100,0
	Total	411	24,4	100,0	
Manquante	0	692	41,1		
	Système manquant	581	34,5		
	Total	1273	75,6		
Total		1684	100,0		

Tableau 23 – Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	450	26,7	29,9	29,9
	Parfois	421	25,0	28,0	58,0
	Régulièrement	224	13,3	14,9	72,9
	Toujours	408	24,2	27,1	100,0
	Total	1503	89,3	100,0	
Manquante	0	1	,1		
	Système manquant	180	10,7		
	Total	181	10,7		
Total		1684	100,0		

Tableau 24 – Utilisation du véhicule personnel pour les déplacements durant le jour

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	611	36,3	42,1	42,1
	Parfois	348	20,7	24,0	66,0
	Régulièrement	214	12,7	14,7	80,8
	Toujours	279	16,6	19,2	100,0
	Total	1452	86,2	100,0	
Manquante	0	1	,1		
	Système manquant	231	13,7		
	Total	232	13,8		
Total		1684	100,0		

Tableau 25 – Utilisation du covoiturage pour les déplacements durant le jour

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	832	49,4	61,2	61,2
	Parfois	373	22,1	27,4	88,6
	Régulièrement	105	6,2	7,7	96,3
	Toujours	50	3,0	3,7	100,0
	Total	1360	80,8	100,0	
Manquante	0	1	,1		
	Système manquant	323	19,2		
	Total	324	19,2		
Total		1684	100,0		

Tableau 26 – Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	1208	71,7	90,7	90,7
	Parfois	72	4,3	5,4	96,1
	Régulièrement	45	2,7	3,4	99,5
	Toujours	7	,4	,5	100,0
	Total	1332	79,1	100,0	
Manquante	0	1	,1		
	Système manquant	351	20,8		
	Total	352	20,9		
Total		1684	100,0		

Tableau 27 – Utilisation de la moto pour les déplacements durant le jour

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	1290	76,6	97,9	97,9
	Parfois	15	,9	1,1	99,1
	Régulièrement	6	,4	,5	99,5
	Toujours	6	,4	,5	100,0
	Total	1317	78,2	100,0	
Manquante	0	1	,1		
	Système manquant	366	21,7		
	Total	367	21,8		
Total		1684	100,0		

Tableau 28 – Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	642	38,1	46,2	46,2
	Parfois	446	26,5	32,1	78,2
	Régulièrement	189	11,2	13,6	91,8
	Toujours	114	6,8	8,2	100,0
	Total	1391	82,6	100,0	
Manquante	0	1	,1		
	Système manquant	292	17,3		
	Total	293	17,4		
Total		1684	100,0		

Tableau 29 – Modes principaux pour les déplacements durant le jour

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	TEC	268	15,9	27,1	27,1
	AUTO MOTO	301	17,9	30,5	57,6
	COV	67	4,0	6,8	64,4
	ACTIF	103	6,1	10,4	74,8
	MULTI	249	14,8	25,2	100,0
	Total	988	58,7	100,0	
Manquante	Système manquant	696	41,3		
Total		1684	100,0		

Tableau 30 – Nombre de CAM achetées au cours des 12 derniers mois

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	1	39	2,3	4,9	4,9
	2	23	1,4	2,9	7,8
	3	36	2,1	4,5	12,3
	4	24	1,4	3,0	15,3
	5	21	1,2	2,6	17,9
	6	41	2,4	5,1	23,0
	7	11	,7	1,4	24,4
	8	16	1,0	2,0	26,4
	9	16	1,0	2,0	28,4
	10	50	3,0	6,3	34,7
	11	71	4,2	8,9	43,6
	12	451	26,8	56,4	100,0
	Total	799	47,4	100,0	
Manquante	0	873	51,8		
	Système manquant	12	,7		
	Total	885	52,6		
Total	1684	100,0			

Tableau 31 – Type de CAM achetée

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Carte CAM (STM)	507	30,1	60,5	60,5
	Carte CAM postale (STM)	9	,5	1,1	61,6
	Carte autobus Laval (STL)	3	,2	,4	61,9
	Carte TRAM Zone 1 (AMT)	16	1,0	1,9	63,8
	Carte TRAM Zone 2 (AMT)	54	3,2	6,4	70,3
	Carte TRAM Zone 3 (AMT)	117	6,9	14,0	84,2
	Carte TRAM Zone 4 (AMT)	11	,7	1,3	85,6
	Carte TRAM Zone 5 (AMT)	52	3,1	6,2	91,8
	Carte TRAM Zone 6 (AMT)	7	,4	,8	92,6
	Carte TRAM Zone 7 (AMT)	3	,2	,4	93,0
	Carte TRAM Zone 8 (AMT)	2	,1	,2	93,2
	Carte TRAIN SEUL. Zone 5 (AMT)	4	,2	,5	93,7
	Carte TRAIN SEUL. Zone 6 (AMT)	4	,2	,5	94,2
	Carte locale CIT	8	,5	1,0	95,1
	Autre carte	25	1,5	3,0	98,1
	Carte locale RTL (RTL)	16	1,0	1,9	100,0
	Total	838	49,8	100,0	
	Manquante	Aucune	832	49,4	
Système manquant		14	,8		
Total		846	50,2		
Total	1684	100,0			

Tableau 32 – Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Oui, au moins une fois par semaine	429	25,5	26,6	26,6
	Oui, au moins une fois par mois	288	17,1	17,9	44,5
	Oui, moins d'une fois par mois	284	16,9	17,6	62,1
	Non, jamais	611	36,3	37,9	100,0
	Total	1612	95,7	100,0	
Manquante	0	62	3,7		
	Système manquant	10	,6		
	Total	72	4,3		
Total	1684	100,0			

Tableau 33 – Arrêts d'autobus à proximité du domicile

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non	904	53,7	56,4	56,4
	Oui	692	41,1	43,1	99,5
	NSP	8	,5	,5	100,0
	Total	1604	95,2	100,0	
Manquante	0	62	3,7		
	Système manquant	18	1,1		
	Total	80	4,8		
Total		1684	100,0		

Tableau 34 – Station de métro à proximité du domicile

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non	604	35,9	40,7	40,7
	Oui	876	52,0	59,1	99,8
	NSP	3	,2	,2	100,0
	Total	1483	88,1	100,0	
Manquante	0	62	3,7		
	Système manquant	139	8,3		
	Total	201	11,9		
Total		1684	100,0		

Tableau 35 – Gare de train à proximité du domicile

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non	595	35,3	41,9	41,9
	Oui	826	49,0	58,1	100,0
	Total	1421	84,4	100,0	
Manquante	0	62	3,7		
	NSP	39	2,3		
	Système manquant	162	9,6		
	Total	263	15,6		
Total		1684	100,0		

Tableau 36 – Connaissance des services de TEC disponibles entre le domicile et le lieu de travail

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Très mal	37	2,2	2,3	2,3
	Plutôt mal	96	5,7	5,9	8,2
	Plutôt bien	618	36,7	38,2	46,4
	Très bien	867	51,5	53,6	100,0
	Total	1618	96,1	100,0	
Manquante	0	62	3,7		
	Système manquant	4	,2		
	Total	66	3,9		
Total		1684	100,0		

Tableau 37 – Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	T-à-f insuffisants	189	11,2	11,8	11,8
	Plutôt insuffisants	409	24,3	25,5	37,2
	Plutôt suffisants	706	41,9	43,9	81,1
	T-à-f suffisants	303	18,0	18,9	100,0
	Total	1607	95,4	100,0	
Manquante	0	62	3,7		
	Système manquant	15	,9		
	Total	77	4,6		
Total		1684	100,0		

Tableau 38 – Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	331	19,7	20,4	20,4
	Parfois	413	24,5	25,5	46,0
	Souvent	161	9,6	9,9	55,9
	Très souvent	714	42,4	44,1	100,0
	Total	1619	96,1	100,0	
Manquante	0	62	3,7		
	Système manquant	3	,2		
	Total	65	3,9		
Total		1684	100,0		

Tableau 39 – Utilisation du stationnement de l'employeur

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	230	13,7	23,9	23,9
	Parfois	91	5,4	9,5	33,4
	Souvent	55	3,3	5,7	39,1
	Toujours	585	34,7	60,9	100,0
	Total	961	57,1	100,0	
Manquante	0	406	24,1		
	Système manquant	317	18,8		
	Total	723	42,9		
Total		1684	100,0		

Tableau 40 – Utilisation du stationnement en bordure de rue

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	514	30,5	61,9	61,9
	Parfois	138	8,2	16,6	78,6
	Souvent	67	4,0	8,1	86,6
	Toujours	111	6,6	13,4	100,0
	Total	830	49,3	100,0	
Manquante	0	407	24,2		
	Système manquant	447	26,5		
	Total	854	50,7		
Total		1684	100,0		

Tableau 41 – Utilisation du stationnement ailleurs

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	598	35,5	77,1	77,1
	Parfois	83	4,9	10,7	87,8
	Souvent	34	2,0	4,4	92,1
	Toujours	61	3,6	7,9	100,0
	Total	776	46,1	100,0	
Manquante	0	407	24,2		
	Système manquant	501	29,8		
	Total	908	53,9		
Total		1684	100,0		

Tableau 42 – Mode de paiement pour stationnement de l'hôpital

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Service de la paie	263	15,6	29,2	29,2
	Facturation	397	23,6	44,1	73,3
	Journalier	240	14,3	26,7	100,0
	Total	900	53,4	100,0	
Manquante	0	406	24,1		
	Système manquant	378	22,4		
	Total	784	46,6		
Total		1684	100,0		

Tableau 43 – Difficultés à trouver un espace de stationnement au travail

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Jamais	284	16,9	29,3	29,3
	Parfois	386	22,9	39,8	69,1
	Souvent	159	9,4	16,4	85,6
	Toujours	140	8,3	14,4	100,0
	Total	969	57,5	100,0	
Manquante	0	406	24,1		
	Système manquant	309	18,3		
	Total	715	42,5		
Total		1684	100,0		

Tableau 44 – Moyenne hebdomadaire d'utilisation de l'auto pendant le travail pour des motifs professionnels

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Presque jamais	685	40,7	70,7	70,7
	1 fois ou moins par semaine	136	8,1	14,0	84,7
	2-3 fois par semaine	54	3,2	5,6	90,3
	4 fois ou plus par semaine	94	5,6	9,7	100,0
	Total	969	57,5	100,0	
Manquante	0	406	24,1		
	Système manquant	309	18,3		
	Total	715	42,5		
Total		1684	100,0		

Tableau 45 – Raison pour l'auto: conduire les enfants à l'école ou à la garderie

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	828	49,2	77,5	77,5
	Coché	241	14,3	22,5	100,0
	Total	1069	63,5	100,0	
Manquante	Système manquant	615	36,5		
Total		1684	100,0		

Tableau 46 – Raison pour l'auto: besoin de l'auto durant la journée

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	899	53,4	87,8	87,8
	Coché	125	7,4	12,2	100,0
	Total	1024	60,8	100,0	
Manquante	Système manquant	660	39,2		
Total		1684	100,0		

Tableau 47 – Raison pour l'auto: voyage avec mon (ma) conjoint(e)

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	919	54,6	88,7	88,7
	Coché	117	6,9	11,3	100,0
	Total	1036	61,5	100,0	
Manquante	Système manquant	648	38,5		
Total		1684	100,0		

Tableau 48 – Raison pour l'auto: pour transporter des affaires

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	883	52,4	86,8	86,8
	Coché	134	8,0	13,2	100,0
	Total	1017	60,4	100,0	
Manquante	Système manquant	667	39,6		
Total		1684	100,0		

Tableau 49 – Raison pour l'auto: courses après le travail

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	701	41,6	61,9	61,9
	Coché	431	25,6	38,1	100,0
	Total	1132	67,2	100,0	
Manquante	Système manquant	552	32,8		
Total		1684	100,0		

Tableau 50 – Raison pour l'auto: pour voir des amis ou de la famille après le travail

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	898	53,3	86,8	86,8
	Coché	136	8,1	13,2	100,0
	Total	1034	61,4	100,0	
Manquante	Système manquant	650	38,6		
Total		1684	100,0		

Tableau 51 – Raison pour l'auto: pas d'accès à un service de TEC efficace

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	824	48,9	77,1	77,1
	Coché	245	14,5	22,9	100,0
	Total	1069	63,5	100,0	
Manquante	Système manquant	615	36,5		
Total		1684	100,0		

Tableau 52 – Raison pour l'auto: horaire de travail irrégulier ou variable

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	767	45,5	67,0	67,0
	Coché	377	22,4	33,0	100,0
	Total	1144	67,9	100,0	
Manquante	Système manquant	540	32,1		
Total		1684	100,0		

Tableau 53 – Raison pour l'auto: pour cause de temps supplémentaire au travail

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	831	49,3	77,1	77,1
	Coché	247	14,7	22,9	100,0
	Total	1078	64,0	100,0	
Manquante	Système manquant	606	36,0		
Total		1684	100,0		

Tableau 54 – Raison pour l'auto: personne avec qui faire du covoiturage

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	844	50,1	78,3	78,3
	Coché	234	13,9	21,7	100,0
	Total	1078	64,0	100,0	
Manquante	Système manquant	606	36,0		
Total		1684	100,0		

Tableau 55 – Raison pour l'auto: lieu de travail mal desservi par TEC

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	908	53,9	88,6	88,6
	Coché	117	6,9	11,4	100,0
	Total	1025	60,9	100,0	
Manquante	Système manquant	659	39,1		
Total		1684	100,0		

Tableau 56 – Raison pour l'auto: autre raison

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	980	58,2	94,7	94,7
	Coché	55	3,3	5,3	100,0
	Total	1035	61,5	100,0	
Manquante	Système manquant	649	38,5		
Total		1684	100,0		

Tableau 57 – Mode de covoiturage

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Conducteur	199	11,8	36,6	36,6
	Passager	207	12,3	38,1	74,8
	Les deux	137	8,1	25,2	100,0
	Total	543	32,2	100,0	
Manquante	0	632	37,5		
	Système manquant	509	30,2		
	Total	1141	67,8		
Total		1684	100,0		

Tableau 58 – Covoiturage effectué avec un ou des collègues de travail

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	855	50,8	80,4	80,4
	Coché	209	12,4	19,6	100,0
	Total	1064	63,2	100,0	
Manquante	Système manquant	620	36,8		
Total		1684	100,0		

Tableau 59 – Covoiturage effectué avec un ou des amis

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	922	54,8	91,3	91,3
	Coché	88	5,2	8,7	100,0
	Total	1010	60,0	100,0	
Manquante	Système manquant	674	40,0		
Total		1684	100,0		

Tableau 60 – Covoiturage effectué avec un ou des membres de la famille

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Non-coché	761	45,2	69,6	69,6
	Coché	333	19,8	30,4	100,0
	Total	1094	65,0	100,0	
Manquante	Système manquant	590	35,0		
Total		1684	100,0		

Tableau 61 – Nombre de personnes dans le véhicule en covoiturage

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	2 personnes	420	24,9	78,1	78,1
	3 personnes	85	5,0	15,8	93,9
	4 personnes ou plus	25	1,5	4,6	98,5
	Autre	8	,5	1,5	100,0
	Total	538	31,9	100,0	
Manquante	0	632	37,5		
	Système manquant	514	30,5		
	Total	1146	68,1		
Total		1684	100,0		

Tableau 62 – Statistiques descriptives

	N	Minimum	Maximum	Moyenne	Ecart type
Heure d'arrivée	691	6:00	23:30	9:11	3:41
Heure de départ	682	0:00	23:50	16:27	3:39
Temps de trajet aller en minutes	1678	-45,0	120,0	42,948	21,0769
Temps de trajet retour en minutes	1674	-90,0	145,0	47,738	23,2590
Coût mensuel du stationnement	752	\$1	\$400	\$62.79	\$33.907
N valide (listwise)	287				

Tableaux croisés

Tableau 63 – Lieu de travail * Travail de nuit

		Travail de nuit					Total
		Jamais	1 sem/4	2 sem/4	3 sem/4	Toujours	
Lieu de travail	ITM	82,0%	7,8%	6,5%	2,3%	1,4%	100,0%
	HGM	85,2%	9,3%	3,7%	1,9%		100,0%
	HME	84,3%	4,8%	6,4%		4,5%	100,0%
	HNM/INM	81,4%	3,4%	11,9%		3,4%	100,0%
	HRV	80,9%	7,4%	6,7%	1,8%	3,2%	100,0%
	2155 rue Guy	100,0%					100,0%
Total		84,1%	6,1%	5,9%	1,1%	2,7%	100,0%

Tableau 64 – Lieu de travail * Travail de jour

		Travail de jour					Total
		Jamais	1 sem/4	2 sem/4	3 sem/4	Toujours	
Lieu de travail	ITM	2,6%	3,5%	6,5%	3,0%	84,3%	100,0%
	HGM	2,1%	3,2%	5,3%	12,2%	77,2%	100,0%
	HME	3,4%	2,0%	8,2%	7,4%	78,9%	100,0%
	HNM/INM	1,5%	1,5%	7,7%	3,1%	86,2%	100,0%
	HRV	1,8%	3,2%	9,3%	5,9%	79,8%	100,0%
	2155 rue Guy					100,0%	100,0%
Total		2,3%	2,6%	7,4%	6,2%	81,5%	100,0%

Tableau 65 – Lieu de travail * Travail de soir

		Travail de soir					Total
		Jamais	1 sem/4	2 sem/4	3 sem/4	Toujours	
Lieu de travail	ITM	72,4%	14,8%	5,2%	1,9%	5,7%	100,0%
	HGM	68,3%	19,5%	3,7%	1,8%	6,7%	100,0%
	HME	68,7%	12,6%	6,2%	2,8%	9,7%	100,0%
	HNM/INM	79,3%	8,6%	5,2%	5,2%	1,7%	100,0%
	HRV	67,9%	13,1%	9,3%	3,1%	6,7%	100,0%
	2155 rue Guy	94,4%	3,7%	,9%	,9%		100,0%
Total		71,4%	13,0%	6,2%	2,6%	6,7%	100,0%

Tableau 66 – Occupation * Travail de nuit

		Travail de nuit					Total
		Jamais	1 sem/4	2 sem/4	3 sem/4	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	55,6%	11,7%	22,2%	2,9%	7,6%	100,0%
	Col bleu	70,8%	12,5%	8,3%		8,3%	100,0%
	Personnel clérical	96,4%	2,1%		,3%	1,2%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	96,3%	1,5%		,7%	1,5%	100,0%
	Médecin, résident	78,9%	14,1%	3,9%	1,6%	1,6%	100,0%
	Personnel technique	95,8%	3,9%		,4%		100,0%
	Autres professions	94,7%	3,3%		,7%	1,3%	100,0%
Total		84,1%	6,1%	5,9%	1,1%	2,7%	100,0%

Tableau 67 – Occupation * Travail de jour

		Travail de jour					Total
		Jamais	1 sem/4	2 sem/4	3 sem/4	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	4,4%	5,5%	25,1%	13,3%	51,7%	100,0%
	Col bleu	6,7%	6,7%	4,4%	2,2%	80,0%	100,0%
	Personnel clérical	1,3%	1,0%	2,8%	2,0%	93,0%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	1,4%	2,1%	,7%		95,8%	100,0%
	Médecin, résident	2,2%	2,2%	2,2%	6,0%	87,3%	100,0%
	Personnel technique	1,3%	1,3%	1,6%	4,8%	91,1%	100,0%
	Autres professions	1,7%	1,7%		8,4%	88,3%	100,0%
Total		2,3%	2,6%	7,4%	6,1%	81,6%	100,0%

Tableau 68 – Occupation * Travail de soir

		Travail de soir					Total
		Jamais	1 sem/4	2 sem/4	3 sem/4	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	47,9%	17,0%	16,4%	5,0%	13,6%	100,0%
	Col bleu	40,7%	7,4%	14,8%	3,7%	33,3%	100,0%
	Personnel clérical	83,6%	5,4%	3,6%	2,1%	5,4%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	85,4%	8,0%	2,2%	1,5%	2,9%	100,0%
	Médecin, résident	55,7%	26,0%	6,9%	6,1%	5,3%	100,0%
	Personnel technique	82,4%	14,4%	1,4%	,4%	1,4%	100,0%
	Autres professions	79,9%	12,8%	1,3%	,7%	5,4%	100,0%
Total		71,4%	13,0%	6,2%	2,6%	6,7%	100,0%

Tableau 69 – Régions * satisfaction

		Satisfaction à l'égard des modes de déplacement utilisés domicile-travail				Total
		Très insatisfait	Plutôt insatisfait	Plutôt satisfait	Très satisfait	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	8,3%	21,9%	40,7%	29,1%	100,0%
	Laval	14,3%	22,3%	42,0%	21,4%	100,0%
	Courette Nord	7,4%	31,5%	42,6%	18,5%	100,0%
	Courette Sud	12,6%	18,8%	46,3%	22,3%	100,0%
Total		9,5%	21,7%	41,9%	26,9%	100,0%

Tableau 70 – Régions * Utilisation TEC

		Utilisation du transport en commun				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	23,7%	25,8%	18,0%	32,6%	100,0%
	Laval	44,2%	23,0%	8,0%	24,8%	100,0%
	Courette Nord	25,9%	14,8%	18,5%	40,7%	100,0%
	Courette Sud	37,2%	21,8%	15,1%	26,0%	100,0%
Total		27,8%	24,5%	16,7%	31,0%	100,0%

Tableau 71 – Régions * Utilisation de l'automobile

		Utilisation de l'automobile				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	45,4%	19,8%	15,9%	18,9%	100,0%
	Laval	19,5%	23,9%	14,2%	42,5%	100,0%
	Courette Nord	22,2%	24,1%	16,7%	37,0%	100,0%
	Courette Sud	29,5%	23,1%	17,9%	29,5%	100,0%
Total		39,7%	20,9%	16,2%	23,2%	100,0%

Tableau 72 – Régions * Utilisation du vélo

		Utilisation du vélo				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	87,1%	6,7%	5,2%	1,0%	100,0%
	Laval	96,5%	3,5%			100,0%
	Courette Nord	100,0%				100,0%
	Courette Sud	93,6%	5,4%	1,0%		100,0%
Total		89,5%	6,0%	3,9%	,7%	100,0%

Tableau 73 – Régions * % Utilisation de la marche

		Utilisation de la marche				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	67,6%	15,6%	8,2%	8,6%	100,0%
	Laval	89,4%	5,3%	3,5%	1,8%	100,0%
	Couronne Nord	70,4%	13,0%	13,0%	3,7%	100,0%
	Couronne Sud	72,1%	9,3%	10,3%	8,3%	100,0%
Total		70,1%	13,5%	8,4%	7,9%	100,0%

Tableau 74 – Régions * Modes de déplacements principaux

		Modes de déplacement principaux					Total
		TEC	AUTO MOTO	COV	ACTIF	MULTI	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	32,7%	28,7%	9,1%	7,6%	21,9%	100,0%
	Laval	17,9%	48,1%	15,1%		18,9%	100,0%
	Couronne Nord	25,9%	31,5%	3,7%	1,9%	37,0%	100,0%
	Couronne Sud	19,5%	41,9%	12,9%	,3%	25,4%	100,0%
Total		28,9%	32,7%	10,1%	5,4%	22,9%	100,0%

Tableau 75 – Régions * Ventilation des modes multiples

		Ventilation des modes multiples							Total
		Auto/moto et TEC	Auto/moto et covoi.	TEC et covoi.	Auto/, TEC et covoi.	Actif et TEC	Actif et auto/moto	Actif et covoi.	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	15,5%	7,9%	8,8%	1,3%	56,5%	5,0%	5,0%	100,0%
	Laval	45,0%	10,0%	15,0%		15,0%	5,0%	10,0%	100,0%
	Couronne Nord	35,0%	10,0%	15,0%		30,0%	10,0%		100,0%
	Couronne Sud	9,1%	7,8%	7,8%	1,3%	57,1%	5,2%	11,7%	100,0%
Total		16,9%	8,1%	9,3%	1,1%	52,8%	5,3%	6,5%	100,0%

Tableau 76 – Régions * Parts modales contraintes

		Parts modales contraintes							Total
		TEC	AUTO	COVOI	VELO	MARCHE	TEC/COVOI	AUTRE MULTI	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	46,5%	28,6%	9,9%	2,7%	4,4%	1,8%	6,1%	100,0%
	Laval	27,4%	46,0%	15,9%			2,7%	8,0%	100,0%
	Couronne Nord	51,9%	35,2%	3,7%		1,9%	3,7%	3,7%	100,0%
	Couronne Sud	35,6%	42,0%	15,4%		,3%	1,0%	5,8%	100,0%
Total		43,2%	32,6%	11,2%	1,9%	3,2%	1,7%	6,1%	100,0%

Tableau 77 – Régions * Mode de transport utilisé le plus souvent

		Mode de transport utilisé le plus souvent							Total
		TEC	AUTO	COV	VÉLO	MOTO	À PIED	AUTRES	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	30,4%	18,8%	6,8%	25,6%	2,4%	14,0%	2,0%	100,0%
	Laval	38,1%	38,1%	23,8%					100,0%
	Couronne Nord	46,7%	46,7%	6,7%					100,0%
	Couronne Sud	43,5%	26,1%	8,7%	8,7%	1,4%	8,7%	2,9%	100,0%
Total		33,7%	22,1%	8,0%	20,4%	2,0%	11,8%	2,0%	100,0%

Tableau 78 – Régions * Utilisation du TEC pour les déplacements pendant le jour

		Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	27,0%	28,5%	15,5%	29,0%	100,0%
	Laval	42,6%	25,7%	10,9%	20,8%	100,0%
	Couronne Nord	24,5%	18,4%	24,5%	32,7%	100,0%
	Couronne Sud	36,9%	29,5%	13,3%	20,3%	100,0%
Total		29,9%	28,2%	15,1%	26,9%	100,0%

Tableau 79 – Régions * Utilisation véhicule personnel pour les déplacements durant le jour

		Utilisation véhicule personnel pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	46,6%	23,8%	14,3%	15,4%	100,0%
	Laval	23,5%	24,5%	18,6%	33,3%	100,0%
	Courette Nord	27,1%	37,5%	16,7%	18,8%	100,0%
	Courette Sud	38,4%	23,2%	15,6%	22,8%	100,0%
Total		42,6%	24,2%	15,0%	18,3%	100,0%

Tableau 80 – Régions * Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour

		Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	88,4%	6,5%	4,6%	,6%	100,0%
	Laval	96,6%	3,4%			100,0%
	Courette Nord	100,0%				100,0%
	Courette Sud	96,4%	2,8%	,8%		100,0%
Total		90,9%	5,3%	3,4%	,4%	100,0%

Tableau 81 – Régions * Modes principaux pour les déplacements durant le jour

		Modes principaux pour les déplacements durant le jour					Total
		TEC	AUTO MOTO	COV	ACTIF	MULTI	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	30,4%	26,1%	6,9%	10,9%	25,7%	100,0%
	Laval	16,4%	44,8%	11,9%	9,0%	17,9%	100,0%
	Courette Nord	42,9%	31,4%	2,9%	2,9%	20,0%	100,0%
	Courette Sud	19,0%	38,6%	6,0%	9,8%	26,6%	100,0%
Total		27,6%	30,1%	7,0%	10,2%	25,1%	100,0%

Tableau 82 – Régions * Type de CAM acheté

		Grandes régions métropolitaines				Total
		Île de Montréal	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud	
Type de CAM achetée	Carte CAM (STM)	80,3%	18,4%	7,1%	11,5%	62,1%
	Carte CAM postale (STM)	1,5%				1,1%
	Carte autobus Laval (STL)		5,3%	3,6%		,4%
	Carte TRAM Zone 1 (AMT)	,5%			8,1%	1,9%
	Carte TRAM Zone 2 (AMT)	8,4%	2,6%		,7%	6,4%
	Carte TRAM Zone 3 (AMT)	4,4%	68,4%		40,5%	14,0%
	Carte TRAM Zone 4 (AMT)	,2%			5,4%	1,1%
	Carte TRAM Zone 5 (AMT)		2,6%	71,4%	18,9%	6,1%
	Carte TRAM Zone 6 (AMT)			7,1%	2,7%	,8%
	Carte TRAM Zone 7 (AMT)				,7%	,1%
	Carte TRAM Zone 8 (AMT)	,2%				,1%
	Carte TRAIN SEUL. Zone 5 (AMT)			10,7%	,7%	,5%
	Carte TRAIN SEUL. Zone 6 (AMT)				1,4%	,3%
	Carte locale CIT	,2%			2,0%	,5%
	Autre carte	2,6%	2,6%		4,1%	2,8%
Carte locale RTL (RTL)	1,7%			3,4%	1,9%	
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Tableau 83 – Régions * Connaissances du TEC disponible

		Connaissance des services de TEC disponibles entre le domicile et le lieu de travail				Total
		Très mal	Plutôt mal	Plutôt bien	Très bien	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	1,8%	4,3%	34,5%	59,4%	100,0%
	Laval	5,6%	9,3%	44,9%	40,2%	100,0%
	Couronne Nord	7,7%	5,8%	55,8%	30,8%	100,0%
	Couronne Sud	1,7%	10,7%	45,3%	42,3%	100,0%
Total		2,2%	6,0%	38,0%	53,8%	100,0%

Tableau 84 – Régions * Appréciation des services de TEC

		Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail				Total
		T-à-f insuffisants	Plutôt insuffisants	Plutôt suffisants	T-à-f suffisants	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	8,0%	23,6%	45,3%	23,2%	100,0%
	Laval	10,5%	32,4%	46,7%	10,5%	100,0%
	Couronne Nord	23,5%	23,5%	43,1%	9,8%	100,0%
	Couronne Sud	17,5%	31,3%	39,7%	11,4%	100,0%
Total		10,5%	25,7%	44,2%	19,6%	100,0%

Tableau 85 – Régions * Utilisation passée du TEC

		Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Très souvent	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	16,9%	27,7%	9,1%	46,3%	100,0%
	Laval	36,4%	21,5%	13,1%	29,0%	100,0%
	Couronne Nord	23,1%	15,4%	7,7%	53,8%	100,0%
	Couronne Sud	25,8%	21,4%	12,7%	40,1%	100,0%
Total		20,2%	25,6%	10,1%	44,2%	100,0%

Tableau 86 – Zones * Satisfaction à l'égard des modes de déplacement

		Satisfaction à l'égard des modes de déplacement utilisés domicile-travail				Total
		Très insatisfait	Plutôt insatisfait	Plutôt satisfait	Très satisfait	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	8,4%	27,5%	40,7%	23,3%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	7,6%	13,4%	37,2%	41,9%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	9,8%	21,3%	40,9%	28,0%	100,0%
	Nord de Montréal	8,7%	26,7%	43,3%	21,3%	100,0%
	Est de Montréal	7,7%	25,0%	48,1%	19,2%	100,0%
Total		8,3%	21,9%	40,7%	29,1%	100,0%

Tableau 87 – Zones * Utilisation du transport en commun

		Utilisation du transport en commun				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	35,4%	25,6%	11,2%	27,8%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	20,6%	32,4%	19,2%	27,8%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	9,1%	27,9%	29,7%	33,3%	100,0%
	Nord de Montréal	24,7%	18,0%	16,0%	41,3%	100,0%
	Est de Montréal	15,4%	12,5%	21,2%	51,0%	100,0%
Total		23,7%	25,8%	18,0%	32,6%	100,0%

Tableau 88 – Zones * Utilisation de l'automobile

		Utilisation de l'automobile				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	31,2%	21,9%	17,7%	29,2%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	49,3%	19,8%	17,5%	13,5%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	62,4%	17,0%	10,9%	9,7%	100,0%
	Nord de Montréal	44,0%	18,0%	16,7%	21,3%	100,0%
	Est de Montréal	55,8%	20,2%	11,5%	12,5%	100,0%
Total		45,4%	19,8%	15,9%	18,9%	100,0%

Tableau 89 – Zones * Utilisation du covoiturage

		Utilisation du covoiturage				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	55,6%	24,4%	11,0%	9,0%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	66,2%	22,6%	8,6%	2,6%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	74,5%	20,6%	1,8%	3,0%	100,0%
	Nord de Montréal	63,3%	20,7%	7,3%	8,7%	100,0%
	Est de Montréal	69,2%	19,2%	5,8%	5,8%	100,0%
Total		64,0%	22,3%	7,9%	5,8%	100,0%

Tableau 90 – Zones * Utilisation du vélo

		Utilisation du vélo				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	93,8%	4,2%	1,7%	,3%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	84,2%	7,7%	6,9%	1,1%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	70,9%	11,5%	14,5%	3,0%	100,0%
	Nord de Montréal	93,3%	5,3%	1,3%		100,0%
	Est de Montréal	90,4%	5,8%	2,9%	1,0%	100,0%
Total		87,1%	6,7%	5,2%	1,0%	100,0%

Tableau 91 – Zones * Utilisation de la marche

		Utilisation de la marche				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	80,9%	7,9%	4,8%	6,5%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	51,6%	25,5%	12,9%	10,0%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	56,4%	21,2%	13,3%	9,1%	100,0%
	Nord de Montréal	81,3%	10,7%	2,0%	6,0%	100,0%
	Est de Montréal	74,0%	6,7%	4,8%	14,4%	100,0%
Total		67,6%	15,6%	8,2%	8,6%	100,0%

Tableau 92 – Zones * Modes de déplacement principaux

		Modes de déplacement principaux					Total
		TEC	AUTO MOTO	COV	ACTIF	MULTI	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	22,1%	39,4%	15,3%	1,2%	22,1%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	32,1%	26,2%	7,4%	15,5%	18,8%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	40,4%	18,0%	4,3%	13,0%	24,2%	100,0%
	Nord de Montréal	41,2%	30,4%	6,8%	1,4%	20,3%	100,0%
	Est de Montréal	46,0%	15,0%	5,0%	3,0%	31,0%	100,0%
Total		32,7%	28,7%	9,1%	7,6%	21,9%	100,0%

Tableau 93 – Zones * Ventilation des modes actifs

		Ventilation des modes actifs			Total
		Vélo	Marche	Les deux	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	50,0%	50,0%		100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	26,9%	69,2%	3,8%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	23,8%	42,9%	33,3%	100,0%
	Nord de Montréal	50,0%	50,0%		100,0%
	Est de Montréal	100,0%			100,0%
Total		30,5%	58,5%	11,0%	100,0%

Tableau 94 – Zones * Ventilation des modes multiples

		Ventilation des modes multiples							Total
		Auto/moto et TEC	Auto/moto et covoi.	TEC et covoi.	Auto/moto, TEC et covoi.	Actif et TEC	Actif et auto/moto	Actif et covoi.	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	22,7%	13,3%	8,0%	1,3%	45,3%	6,7%	2,7%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	7,8%	4,7%	6,3%	1,6%	65,6%	4,7%	9,4%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	12,8%				84,6%		2,6%	100,0%
	Nord de Montréal	20,0%	13,3%	26,7%		26,7%	6,7%	6,7%	100,0%
	Est de Montréal	12,9%	6,5%	9,7%	3,2%	58,1%	6,5%	3,2%	100,0%
Total		15,5%	7,9%	8,8%	1,3%	56,5%	5,0%	5,0%	100,0%

Tableau 95 – Zones * Parts modales contraintes

		Parts modales contraintes							Total
		TEC	AUTO	COVOI	VELO	MARCHE	TEC/COVOI	AUTRE MULTI	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	35,4%	39,3%	15,2%	,8%	,6%	1,4%	7,3%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	44,1%	25,5%	8,9%	4,3%	10,6%	1,1%	5,4%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	60,6%	17,6%	4,2%	4,8%	5,5%		7,3%	100,0%
	Nord de Montréal	50,0%	30,7%	8,7%	,7%	1,3%	5,3%	3,3%	100,0%
	Est de Montréal	65,4%	16,3%	5,8%	2,9%		2,9%	6,7%	100,0%
Total		46,5%	28,6%	9,9%	2,7%	4,4%	1,8%	6,1%	100,0%

Tableau 96 – Zones * Utilisation de modes de déplacement différent été-hiver

		Utilisation de modes de déplacement différents été-hiver		Total
		Oui	Non	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	11,5%	88,5%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	26,6%	73,4%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	39,4%	60,6%	100,0%
	Nord de Montréal	11,3%	88,7%	100,0%
	Est de Montréal	12,5%	87,5%	100,0%
Total		20,4%	79,6%	100,0%

Tableau 97 – Zones * Mode de transport utilisé

		Mode de transport utilisé le plus souvent							Total
		TEC	AUTO	COV	VÉLO	MOTO	À PIED	AUTRES	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	33,8%	36,9%	9,2%	13,8%	1,5%	3,1%	1,5%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	30,4%	16,1%	3,6%	25,0%	3,6%	17,9%	3,6%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	22,5%	8,5%	2,8%	42,3%	2,8%	19,7%	1,4%	100,0%
	Nord de Montréal	30,8%	15,4%	23,1%	15,4%		15,4%		100,0%
	Est de Montréal	47,4%	15,8%	10,5%	21,1%		5,3%		100,0%
Total		30,4%	18,8%	6,8%	25,6%	2,4%	14,0%	2,0%	100,0%

Tableau 98 – Zones * Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour

		Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	33,4%	31,2%	12,9%	22,5%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	25,5%	32,6%	16,8%	25,2%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	17,0%	26,8%	24,8%	31,4%	100,0%
	Nord de Montréal	28,7%	21,3%	10,3%	39,7%	100,0%
	Est de Montréal	25,0%	18,5%	12,0%	44,6%	100,0%
Total		27,0%	28,5%	15,5%	29,0%	100,0%

Tableau 99 – Zones * Utilisation du véhicule personnel pour les déplacements durant le jour

		Utilisation véhicule personnel pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	37,5%	27,2%	14,9%	20,4%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	48,8%	22,9%	16,5%	11,8%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	61,0%	19,1%	9,9%	9,9%	100,0%
	Nord de Montréal	43,2%	26,5%	14,4%	15,9%	100,0%
	Est de Montréal	52,9%	17,6%	11,8%	17,6%	100,0%
Total		46,6%	23,8%	14,3%	15,4%	100,0%

Tableau 100 – Zones * Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour

		Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	96,0%	2,5%	1,1%	,4%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	84,6%	8,9%	5,7%	,7%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	71,9%	12,9%	13,7%	1,4%	100,0%
	Nord de Montréal	95,9%	3,3%	,8%		100,0%
	Est de Montréal	92,3%	5,1%	2,6%		100,0%
Total		88,4%	6,5%	4,6%	,6%	100,0%

Tableau 101 – Zones * Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour

		Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	49,2%	31,6%	12,1%	7,1%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	32,1%	41,0%	19,5%	7,5%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	33,1%	39,4%	18,3%	9,2%	100,0%
	Nord de Montréal	62,4%	25,6%	4,0%	8,0%	100,0%
	Est de Montréal	58,5%	19,5%	11,0%	11,0%	100,0%
Total		44,0%	33,9%	14,2%	8,0%	100,0%

Tableau 102 – Zones * Modes principaux pour les déplacements durant le jour

		Modes principaux pour les déplacements durant le jour					Total
		TEC	AUTO MOTO	COV	ACTIF	MULTI	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	22,0%	34,6%	10,5%	7,9%	25,1%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	29,5%	26,1%	4,3%	16,9%	23,2%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	36,6%	17,9%	3,6%	12,5%	29,5%	100,0%
	Nord de Montréal	37,2%	26,6%	11,7%	2,1%	22,3%	100,0%
	Est de Montréal	37,9%	13,8%	3,4%	10,3%	34,5%	100,0%
Total		30,4%	26,1%	6,9%	10,9%	25,7%	100,0%

Tableau 103 – Zones * Types de CAM achetées

		zones de la CMM					Total
		Ouest de Montréal	Centre-Ouest de Montréal	Centre-Est de Montréal	Nord de Montréal	Est de Montréal	
Type de CAM achetée	Carte CAM (STM)	45,3%	88,9%	96,5%	94,2%	90,8%	80,3%
	Carte CAM postale (STM)	2,0%	,6%	,9%	1,2%	3,9%	1,5%
	Carte TRAM Zone 1 (AMT)	1,4%	,6%				,5%
	Carte TRAM Zone 2 (AMT)	31,1%	1,9%				8,4%
	Carte TRAM Zone 3 (AMT)	14,9%	1,2%			2,6%	4,4%
	Carte TRAM Zone 4 (AMT)			,9%			,2%
	Carte TRAM Zone 8 (AMT)		,6%				,2%
	Carte locale CIT				1,2%		,2%
	Autre carte	2,0%	3,1%	1,8%	3,5%	2,6%	2,6%
	Carte locale RTL (RTL)	3,4%	3,1%				1,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Tableau 104 – Zones * Station de métro à proximité du domicile

		Station de métro à proximité du domicile			Total
		Non	Oui	NSP	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	34,2%	65,8%		100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	42,9%	57,1%		100,0%
	Centre-Est de Montréal	51,0%	49,0%		100,0%
	Nord de Montréal	48,9%	50,4%	,8%	100,0%
	Est de Montréal	47,4%	52,6%		100,0%
Total	42,7%	57,2%	,1%	100,0%	

Tableau 105 – Zones * Connaissance des services de TEC disponibles

		Connaissance des services de TEC disponibles entre le domicile et le lieu de travail				Total
		Très mal	Plutôt mal	Plutôt bien	Très bien	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	2,4%	8,3%	39,5%	49,9%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	2,1%	2,1%	33,0%	62,8%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	1,3%	1,9%	28,1%	68,8%	100,0%
	Nord de Montréal		3,4%	32,0%	64,6%	100,0%
	Est de Montréal	1,9%	3,9%	35,9%	58,3%	100,0%
Total	1,8%	4,3%	34,5%	59,4%	100,0%	

Tableau 106 – Zones * Appréciation de la suffisance des services de TEC

		Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail				Total
		T-à-f insuffisants	Plutôt insuffisants	Plutôt suffisants	T-à-f suffisants	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	13,7%	32,4%	42,0%	11,9%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	5,7%	17,1%	42,6%	34,5%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	5,6%	15,6%	53,8%	25,0%	100,0%
	Nord de Montréal	5,4%	27,2%	42,2%	25,2%	100,0%
	Est de Montréal	3,9%	22,5%	55,9%	17,6%	100,0%
Total		8,0%	23,6%	45,3%	23,2%	100,0%

Tableau 107 – Zones * Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail

		Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Très souvent	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	25,1%	31,3%	5,6%	38,1%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	14,0%	31,3%	12,8%	42,0%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	8,8%	26,3%	9,4%	55,6%	100,0%
	Nord de Montréal	16,4%	23,3%	8,2%	52,1%	100,0%
	Est de Montréal	12,6%	12,6%	9,7%	65,0%	100,0%
Total		16,9%	27,7%	9,1%	46,3%	100,0%

Tableau 108 – Occupation * Utilisation du transport en commun

		Utilisation du transport en commun				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	34,8%	24,7%	18,4%	22,1%	100,0%
	Col bleu	27,8%	14,8%	11,1%	46,3%	100,0%
	Personnel clérical	24,5%	19,0%	15,6%	40,9%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	34,7%	27,1%	14,6%	23,6%	100,0%
	Médecin, résident	29,6%	33,3%	17,0%	20,0%	100,0%
	Personnel technique	25,8%	24,2%	16,7%	33,3%	100,0%
	Autres professions	23,4%	26,1%	15,4%	35,1%	100,0%
Total		28,6%	23,9%	16,4%	31,1%	100,0%

Tableau 109 – Occupation * Utilisation de l'automobile

		Utilisation de l'automobile				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	34,1%	17,6%	20,7%	27,5%	100,0%
	Col bleu	51,9%	18,5%	9,3%	20,4%	100,0%
	Personnel clérical	51,2%	20,2%	8,9%	19,7%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	22,9%	27,1%	21,5%	28,5%	100,0%
	Médecin, résident	31,1%	23,0%	25,9%	20,0%	100,0%
	Personnel technique	39,6%	22,3%	14,8%	23,3%	100,0%
	Autres professions	40,4%	19,7%	12,2%	27,7%	100,0%
Total		39,5%	20,7%	15,8%	24,0%	100,0%

Tableau 110 – Occupation * Utilisation du vélo

		Utilisation du vélo				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	87,1%	6,6%	4,9%	1,4%	100,0%
	Col bleu	81,5%	14,8%		3,7%	100,0%
	Personnel clérical	92,5%	4,8%	1,9%	,7%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	91,0%	4,9%	4,2%		100,0%
	Médecin, résident	85,2%	6,7%	8,1%		100,0%
	Personnel technique	89,9%	5,3%	4,1%	,6%	100,0%
	Autres professions	91,5%	5,3%	3,2%		100,0%
Total		89,5%	5,9%	3,9%	,8%	100,0%

Tableau 111 – Occupation * Modes de déplacement principaux

		Modes de déplacement principaux					Total
		TEC	AUTO MOTO	COV	ACTIF	MULTI	
Occupation	Personnel infirmier	23,8%	42,6%	5,7%	6,2%	21,8%	100,0%
	Col bleu	42,6%	22,2%	16,7%	3,7%	14,8%	100,0%
	Personnel clérical	37,4%	21,4%	14,2%	3,2%	23,7%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	23,9%	42,0%	10,9%	4,3%	18,8%	100,0%
	Médecin, résident	21,5%	38,5%	11,5%	9,2%	19,2%	100,0%
	Personnel technique	27,9%	31,5%	10,1%	4,5%	26,0%	100,0%
	Autres professions	25,0%	32,6%	7,6%	7,1%	27,7%	100,0%
Total		28,5%	33,0%	10,1%	5,3%	23,0%	100,0%

Tableau 112 – Occupation * Parts modales contraintes

		Parts modales contraintes							Total
		TEC	AUTO	COVOI	VELO	MARCHE	TEC/COVOI	AUTRE MULTI	
Occupation	Personnel infirmier	35,8%	41,6%	6,4%	2,6%	3,1%	2,1%	8,5%	100,0%
	Col bleu	51,9%	24,1%	16,7%		3,7%		3,7%	100,0%
	Personnel clérical	52,2%	21,9%	14,4%	1,0%	2,4%	1,7%	6,5%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	35,4%	40,3%	13,2%	1,4%	2,8%	,7%	6,3%	100,0%
	Médecin, résident	35,6%	38,5%	12,6%	5,2%	3,0%		5,2%	100,0%
	Personnel technique	42,8%	32,7%	11,6%	1,9%	2,8%	3,1%	5,0%	100,0%
	Autres professions	43,6%	33,5%	10,1%	,5%	5,3%	1,6%	5,3%	100,0%
Total		42,5%	33,2%	11,2%	1,8%	3,1%	1,8%	6,4%	100,0%

Tableau 113 – Occupation * Mode de transport utilisé le plus souvent

		Mode de transport utilisé le plus souvent						Total	
		TEC	AUTO	COV	VÉLO	MOTO	À PIED		AUTRES
Occupation	Personnel infirmier	39,6%	17,0%	7,5%	23,6%	1,9%	10,4%		100,0%
	Col bleu	18,2%	27,3%	9,1%	18,2%	18,2%	9,1%		100,0%
	Personnel clérical	42,7%	21,4%	6,8%	8,7%	1,0%	16,5%	2,9%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	21,1%	39,5%	7,9%	18,4%	2,6%	5,3%	5,3%	100,0%
	Médecin, résident	25,6%	25,6%	2,6%	33,3%	5,1%	2,6%	5,1%	100,0%
	Personnel technique	29,0%	21,7%	8,7%	27,5%		13,0%		100,0%
	Autres professions	31,1%	24,4%	13,3%	15,6%		13,3%	2,2%	100,0%
Total		34,1%	22,9%	7,8%	20,0%	1,9%	11,4%	1,9%	100,0%

Tableau 114 – Occupation * Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour

		Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	29,8%	28,7%	17,5%	24,1%	100,0%
	Col bleu	27,3%	18,2%	9,1%	45,5%	100,0%
	Personnel clérical	26,1%	22,4%	14,2%	37,4%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	41,2%	31,6%	15,4%	11,8%	100,0%
	Médecin, résident	33,6%	33,6%	17,2%	15,6%	100,0%
	Personnel technique	30,8%	30,4%	13,4%	25,4%	100,0%
	Autres professions	27,0%	28,8%	13,5%	30,7%	100,0%
Total		30,0%	27,8%	14,9%	27,2%	100,0%

Tableau 115 – Occupation * Utilisation du véhicule personnel pour les déplacements durant le jour

		Utilisation véhicule personnel pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	29,0%	24,3%	19,9%	26,7%	100,0%
	Col bleu	41,2%	23,5%	2,9%	32,4%	100,0%
	Personnel clérical	56,6%	18,0%	9,9%	15,5%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	30,4%	37,0%	23,2%	9,4%	100,0%
	Médecin, résident	42,1%	22,6%	21,1%	14,3%	100,0%
	Personnel technique	47,8%	23,9%	10,4%	18,0%	100,0%
	Autres professions	37,3%	27,5%	11,8%	23,5%	100,0%
Total		42,1%	24,0%	14,7%	19,2%	100,0%

Tableau 116 – Occupation * Utilisation du covoiturage pour les déplacements durant le jour

		Utilisation du covoiturage pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	57,7%	33,6%	5,0%	3,7%	100,0%
	Col bleu	60,0%	16,7%	3,3%	20,0%	100,0%
	Personnel clérical	66,8%	18,2%	10,1%	4,9%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	57,5%	32,8%	6,0%	3,7%	100,0%
	Médecin, résident	58,6%	34,4%	7,0%		100,0%
	Personnel technique	65,2%	24,1%	7,8%	2,8%	100,0%
	Autres professions	52,9%	34,3%	10,7%	2,1%	100,0%
Total		61,2%	27,4%	7,7%	3,7%	100,0%

Tableau 117 – Occupation * Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour

		Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	86,3%	6,3%	6,7%	,7%	100,0%
	Col bleu	75,9%	17,2%		6,9%	100,0%
	Personnel clérical	93,5%	4,1%	1,8%	,6%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	92,5%	2,2%	5,2%		100,0%
	Médecin, résident	88,4%	7,8%	3,9%		100,0%
	Personnel technique	92,5%	5,0%	2,1%	,4%	100,0%
	Autres professions	92,6%	5,9%	1,5%		100,0%
Total		90,7%	5,4%	3,4%	,5%	100,0%

Tableau 118 – Occupation * Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour

		Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	49,5%	28,4%	13,7%	8,3%	100,0%
	Col bleu	61,3%	19,4%		19,4%	100,0%
	Personnel clérical	49,3%	30,9%	11,5%	8,3%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	36,5%	38,7%	21,9%	2,9%	100,0%
	Médecin, résident	39,5%	45,0%	10,9%	4,7%	100,0%
	Personnel technique	46,3%	31,4%	13,1%	9,2%	100,0%
	Autres professions	42,9%	28,6%	17,0%	11,6%	100,0%
Total		46,1%	32,0%	13,6%	8,2%	100,0%

Tableau 119 – Occupation * Modes principaux pour les déplacements durant le jour

		Modes principaux pour les déplacements durant le jour					Total
		TEC	AUTO MOTO	COV	ACTIF	MULTI	
Occupation	Personnel infirmier	20,3%	40,1%	5,4%	11,7%	22,5%	100,0%
	Col bleu	45,0%	25,0%	15,0%	5,0%	10,0%	100,0%
	Personnel clérical	38,4%	18,4%	8,6%	6,3%	28,2%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	19,4%	32,7%	7,1%	20,4%	20,4%	100,0%
	Médecin, résident	25,8%	38,7%	3,2%	8,6%	23,7%	100,0%
	Personnel technique	25,9%	28,9%	7,6%	11,2%	26,4%	100,0%
	Autres professions	21,8%	32,7%	5,0%	9,9%	30,7%	100,0%
Total		27,2%	30,3%	6,8%	10,4%	25,3%	100,0%

Tableau 120 – Occupation * Horaire de travail contraignant

		Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire				Total
		Oui, au moins une fois par semaine	Oui, au moins une fois par mois	Oui, moins d'une fois par mois	Non, jamais	
Occupation	Personnel infirmier	28,6%	25,2%	19,9%	26,4%	100,0%
	Col bleu	9,3%	14,8%	11,1%	64,8%	100,0%
	Personnel clérical	9,4%	9,4%	20,4%	60,7%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	55,9%	12,5%	9,6%	22,1%	100,0%
	Médecin, résident	43,8%	18,5%	15,4%	22,3%	100,0%
	Personnel technique	28,4%	20,7%	16,4%	34,4%	100,0%
	Autres professions	27,2%	18,5%	18,5%	35,9%	100,0%
Total		26,6%	17,8%	17,7%	37,9%	100,0%

Tableau 121 – Occupation * Arrêts d'autobus à proximité du domicile

		Arrêts d'autobus à proximité du domicile			Total
		Non	Oui	NSP	
Occupation	Personnel infirmier	39,7%	59,9%	,5%	100,0%
	Col bleu	23,1%	75,0%	1,9%	100,0%
	Personnel clérical	62,5%	36,5%	1,0%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	75,0%	25,0%		100,0%
	Médecin, résident	75,6%	23,7%	,8%	100,0%
	Personnel technique	67,1%	32,9%		100,0%
	Autres professions	45,6%	54,4%		100,0%
Total		56,4%	43,1%	,5%	100,0%

Tableau 122 – Occupation * Station de métro à proximité du domicile

		Station de métro à proximité du domicile			Total
		Non	Oui	NSP	
Occupation	Personnel infirmier	53,4%	46,4%	,3%	100,0%
	Col bleu	63,4%	36,6%		100,0%
	Personnel clérical	37,5%	61,9%	,6%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	31,1%	68,9%		100,0%
	Médecin, résident	27,7%	72,3%		100,0%
	Personnel technique	31,8%	68,2%		100,0%
	Autres professions	46,9%	53,1%		100,0%
Total		40,7%	59,1%	,2%	100,0%

Tableau 123 – Occupation * Gare de train à proximité du domicile

		Gare de train à proximité du domicile		Total
		Non	Oui	
Occupation	Personnel infirmier	55,2%	44,8%	100,0%
	Col bleu	75,0%	25,0%	100,0%
	Personnel clérical	38,5%	61,5%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	28,3%	71,7%	100,0%
	Médecin, résident	24,4%	75,6%	100,0%
	Personnel technique	38,1%	61,9%	100,0%
	Autres professions	43,2%	56,8%	100,0%
Total		41,9%	58,1%	100,0%

Tableau 124 – Occupation * Appréciation de la suffisance des services de TEC

		Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail				Total
		T-à-f insuffisants	Plutôt insuffisants	Plutôt suffisants	T-à-f suffisants	
Occupation	Personnel infirmier	13,4%	26,2%	44,5%	15,9%	100,0%
	Col bleu	17,0%	13,2%	52,8%	17,0%	100,0%
	Personnel clérical	8,4%	21,4%	46,9%	23,2%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	10,3%	22,1%	48,5%	19,1%	100,0%
	Médecin, résident	13,1%	26,9%	40,0%	20,0%	100,0%
	Personnel technique	13,7%	31,7%	38,0%	16,7%	100,0%
	Autres professions	10,4%	27,9%	42,1%	19,7%	100,0%
Total		11,7%	25,5%	43,9%	18,9%	100,0%

Tableau 125 – Occupation * Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail

		Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Très souvent	
Occupation	Personnel infirmier	25,1%	23,2%	10,4%	41,3%	100,0%
	Col bleu	25,9%	24,1%	1,9%	48,1%	100,0%
	Personnel clérical	17,0%	21,8%	7,6%	53,7%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	24,3%	36,0%	11,0%	28,7%	100,0%
	Médecin, résident	23,7%	32,1%	13,0%	31,3%	100,0%
	Personnel technique	19,6%	23,9%	10,3%	46,2%	100,0%
	Autres professions	12,5%	28,8%	13,0%	45,7%	100,0%
Total		20,5%	25,4%	10,0%	44,1%	100,0%

Tableau 126 – Occupation * Nombre de jours travaillés par semaine

		Nombre de jours travaillés par semaine				Total
		Moins de 4 jours	4 jours	5 jours	Plus de 5 jours	
Occupation	Personnel infirmier	26,6%	22,0%	51,0%	,4%	100,0%
	Col bleu	8,6%	2,9%	82,9%	5,7%	100,0%
	Personnel clérical	7,9%	6,1%	83,6%	2,5%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	2,0%	4,0%	92,0%	2,0%	100,0%
	Médecin, résident	3,8%	4,8%	78,1%	13,3%	100,0%
	Personnel technique	5,7%	8,1%	85,6%	,5%	100,0%
	Autres professions	7,3%	7,3%	83,9%	1,6%	100,0%
Total		10,9%	9,9%	76,6%	2,6%	100,0%

Tableau 127 – Occupation * Nombre d'heures travaillées par jour

		Nombre d'heures travaillées par jour			Total
		7h et moins	7h+ à 8h	Plus de 8h	
Occupation	Personnel infirmier	5,0%	50,6%	44,4%	100,0%
	Col bleu	12,1%	78,8%	9,1%	100,0%
	Personnel clérical	69,0%	23,5%	7,5%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	27,0%	35,0%	38,0%	100,0%
	Médecin, résident	31,4%	21,9%	46,7%	100,0%
	Personnel technique	54,5%	42,6%	2,9%	100,0%
	Autres professions	48,4%	43,5%	8,1%	100,0%
Total		40,0%	38,2%	21,8%	100,0%

Tableau 128 – Lieux de travail * Nombre d'heures travaillées par jour

		Nombre d'heures travaillées par jour			Total
		7h et moins	7h+ à 8h	Plus de 8h	
Lieu de travail	ITM	48,2%	29,3%	22,6%	100,0%
	HGM	39,1%	45,2%	15,7%	100,0%
	HME	37,4%	39,3%	23,3%	100,0%
	HNM/INM	50,0%	28,6%	21,4%	100,0%
	HRV	34,2%	41,1%	24,7%	100,0%
	2155 rue Guy	58,3%	33,3%	8,3%	100,0%
Total		39,9%	38,2%	21,8%	100,0%

Tableau 129 – Sexe * Nombre de jours travaillés par semaine

		Nombre de jours travaillés par semaine				Total
		Moins de 4 jours	4 jours	5 jours	Plus de 5 jours	
Sexe	Femme	12,4%	11,1%	74,9%	1,6%	100,0%
	Homme	5,0%	5,4%	83,3%	6,3%	100,0%
Total		10,8%	9,9%	76,7%	2,6%	100,0%

Tableau 130 – Sexe * Nombre d'heures travaillées par jour

		Nombre d'heures travaillées par jour			Total
		7h et moins	7h+ à 8h	Plus de 8h	
Sexe	Femme	42,7%	36,9%	20,3%	100,0%
	Homme	29,8%	43,3%	26,9%	100,0%
Total		40,0%	38,3%	21,7%	100,0%

Tableau 131 – Cohortes * Nombre de jours travaillés par semaine

		Nombre de jours travaillés par semaine				Total
		Moins de 4 jours	4 jours	5 jours	Plus de 5 jours	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	22,9%	14,6%	62,5%		100,0%
	25 à 34 ans	17,0%	13,0%	66,5%	3,5%	100,0%
	35 à 44 ans	8,1%	8,1%	80,6%	3,3%	100,0%
	45 à 54 ans	6,2%	7,3%	84,0%	2,4%	100,0%
	55 ans >	13,9%	13,3%	71,1%	1,7%	100,0%
Total		10,9%	10,0%	76,5%	2,7%	100,0%

Tableau 132 – Travail de nuit * Nombre de jours travaillés par semaine

		Nombre de jours travaillés par semaine				Total
		Moins de 4 jours	4 jours	5 jours	Plus de 5 jours	
Travail de nuit	Jamais	7,0%	6,8%	84,2%	2,0%	100,0%
	1 sem/4	19,0%	24,1%	46,6%	10,3%	100,0%
	2 sem/4	36,5%	34,6%	23,1%	5,8%	100,0%
	3 sem/4	33,3%	33,3%	16,7%	16,7%	100,0%
	Toujours	38,1%	28,6%	23,8%	9,5%	100,0%
Total		10,3%	10,1%	76,6%	3,0%	100,0%

Tableau 133 – Travail de nuit * Nombre d'heures travaillées par jour

		Nombre d'heures travaillées par jour			Total
		7h et moins	7h+ à 8h	Plus de 8h	
Travail de nuit	Jamais	45,6%	39,1%	15,3%	100,0%
	1 sem/4	25,9%	15,5%	58,6%	100,0%
	2 sem/4	1,9%	17,3%	80,8%	100,0%
	3 sem/4	33,3%	16,7%	50,0%	100,0%
	Toujours	4,8%	33,3%	61,9%	100,0%
Total		40,9%	36,1%	23,0%	100,0%

Tableau 134 – Travail de jour * Nombre de jours travaillés par semaine

		Nombre de jours travaillés par semaine				Total
		Moins de 4 jours	4 jours	5 jours	Plus de 5 jours	
Travail de jour	Jamais	23,1%	15,4%	57,7%	3,8%	100,0%
	1 sem/4	30,8%	23,1%	46,2%		100,0%
	2 sem/4	40,8%	27,6%	30,3%	1,3%	100,0%
	3 sem/4	24,2%	19,4%	51,6%	4,8%	100,0%
	Toujours	5,9%	6,4%	85,0%	2,7%	100,0%
Total		10,5%	9,3%	77,5%	2,7%	100,0%

Tableau 135 – Travail de jour * Nombre d'heures travaillées par jour

		Nombre d'heures travaillées par jour			Total
		7h et moins	7h+ à 8h	Plus de 8h	
Travail de jour	Jamais	23,1%	57,7%	19,2%	100,0%
	1 sem/4	23,1%	57,7%	19,2%	100,0%
	2 sem/4	9,2%	28,9%	61,8%	100,0%
	3 sem/4	14,3%	49,2%	36,5%	100,0%
	Toujours	46,7%	36,6%	16,7%	100,0%
Total		41,0%	37,8%	21,2%	100,0%

Tableau 136 – Travail de soir * Nombre de jours travaillés par semaine

		Nombre de jours travaillés par semaine				Total
		Moins de 4 jours	4 jours	5 jours	Plus de 5 jours	
Travail de soir	Jamais	6,6%	6,7%	85,6%	1,1%	100,0%
	1 sem/4	8,5%	9,4%	77,8%	4,3%	100,0%
	2 sem/4	37,7%	13,1%	42,6%	6,6%	100,0%
	3 sem/4	8,7%	30,4%	39,1%	21,7%	100,0%
	Toujours	29,2%	20,0%	40,0%	10,8%	100,0%
Total		10,6%	9,0%	77,4%	3,0%	100,0%

Tableau 137 – Travail de soir * Nombre d'heures travaillées par jour

		Nombre d'heures travaillées par jour			Total
		7h et moins	7h+ à 8h	Plus de 8h	
Travail de soir	Jamais	50,5%	35,1%	14,4%	100,0%
	1 sem/4	23,7%	47,5%	28,8%	100,0%
	2 sem/4	14,5%	41,9%	43,5%	100,0%
	3 sem/4	21,7%	39,1%	39,1%	100,0%
	Toujours	12,1%	39,4%	48,5%	100,0%
Total		41,2%	37,5%	21,3%	100,0%

Tableau 138 – Modes principaux * Nombre d'heures travaillées par jour

		Nombre d'heures travaillées par jour			Total
		7h et moins	7h+ à 8h	Plus de 8h	
Modes de déplacement principaux	TEC	50,1%	36,8%	13,1%	100,0%
	AUTO MOTO	29,0%	40,3%	30,6%	100,0%
	COV	42,3%	39,2%	18,6%	100,0%
	ACTIF	25,6%	41,5%	32,9%	100,0%
	MULTI	44,9%	35,6%	19,5%	100,0%
Total		40,3%	38,1%	21,6%	100,0%

Tableau 139 – Modes principaux durant le jour * Nombre de jours travaillés par semaine

		Nombre de jours travaillés par semaine				Total
		Moins de 4 jours	4 jours	5 jours	Plus de 5 jours	
Modes principaux pour les déplacements durant le jour	TEC	10,5%	8,0%	81,0%	,5%	100,0%
	AUTO MOTO	7,0%	10,5%	77,3%	5,2%	100,0%
	COV	2,2%	8,9%	88,9%		100,0%
	ACTIF	12,5%	12,5%	73,6%	1,4%	100,0%
	MULTI	12,4%	13,5%	70,0%	4,1%	100,0%
Total		9,7%	10,6%	76,9%	2,7%	100,0%

Tableau 140 – Modes principaux durant le jour * Nombre d'heures travaillées par jour

		Nombre d'heures travaillées par jour			Total
		7h et moins	7h+ à 8h	Plus de 8h	
Modes principaux pour les déplacements durant le jour	TEC	34,6%	25,0%	15,4%	27,1%
	AUTO MOTO	21,6%	33,7%	43,3%	30,5%
	COV	7,3%	6,2%	6,3%	6,7%
	ACTIF	8,8%	9,6%	15,4%	10,4%
	MULTI	27,7%	25,6%	19,7%	25,3%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tableau 141 – Horaire de travail contraignant * Nombre de jours travaillés par semaine

		Nombre de jours travaillés par semaine				Total
		Moins de 4 jours	4 jours	5 jours	Plus de 5 jours	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	4,6%	7,7%	80,7%	7,0%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	13,4%	12,9%	72,6%	1,1%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	14,7%	12,6%	71,6%	1,1%	100,0%
	Non, jamais	13,1%	8,9%	77,1%	1,0%	100,0%
Total		11,2%	9,9%	76,3%	2,6%	100,0%

Tableau 142 – Horaire de travail contraignant * Nombre d'heures travaillées par jour

		Nombre d'heures travaillées par jour			Total
		7h et moins	7h+ à 8h	Plus de 8h	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	20,0%	43,2%	36,8%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	35,7%	43,2%	21,1%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	44,5%	35,1%	20,4%	100,0%
	Non, jamais	52,6%	34,4%	13,0%	100,0%
Total		39,5%	38,4%	22,1%	100,0%

Tableau 143 – Lieu de travail * Satisfaction à l'égard des modes de déplacements utilisés

		Satisfaction à l'égard des modes de déplacement utilisés domicile-travail				Total
		Très insatisfait	Plutôt insatisfait	Plutôt satisfait	Très satisfait	
Lieu de travail	ITM	7,2%	21,2%	41,1%	30,5%	100,0%
	HGM	6,8%	21,6%	57,4%	14,2%	100,0%
	HME	10,8%	18,6%	38,1%	32,4%	100,0%
	HNM/INM	10,8%	30,8%	35,4%	23,1%	100,0%
	HRV	11,1%	25,2%	40,6%	23,1%	100,0%
	2155 rue Guy	8,8%	18,4%	40,4%	32,5%	100,0%
Total		9,8%	21,9%	41,6%	26,7%	100,0%

Tableau 144 – Lieu de travail * Utilisation du transport en commun

		Utilisation du transport en commun				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Lieu de travail	ITM	23,2%	30,0%	21,9%	24,9%	100,0%
	HGM	25,3%	22,7%	16,0%	36,1%	100,0%
	HME	33,5%	24,6%	15,1%	26,8%	100,0%
	HNM/INM	18,5%	32,3%	15,4%	33,8%	100,0%
	HRV	30,1%	20,7%	15,9%	33,4%	100,0%
	2155 rue Guy	22,8%	21,1%	14,0%	42,1%	100,0%
Total		28,7%	23,9%	16,4%	31,1%	100,0%

Tableau 145 – Lieu de travail * Utilisation du vélo

		Utilisation du vélo				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Lieu de travail	ITM	84,0%	8,4%	7,6%		100,0%
	HGM	87,1%	8,2%	4,1%	,5%	100,0%
	HME	89,6%	6,4%	2,6%	1,3%	100,0%
	HNM/INM	86,2%	7,7%	6,2%		100,0%
	HRV	92,3%	3,7%	3,1%	,9%	100,0%
	2155 rue Guy	93,0%	3,5%	3,5%		100,0%
Total		89,5%	5,9%	3,9%	,8%	100,0%

Tableau 146 – Lieu de travail * Utilisation de la marche

		Utilisation de la marche				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Lieu de travail	ITM	69,2%	16,5%	8,4%	5,9%	100,0%
	HGM	74,2%	12,9%	5,2%	7,7%	100,0%
	HME	76,6%	10,2%	6,8%	6,4%	100,0%
	HNM/INM	53,8%	21,5%	12,3%	12,3%	100,0%
	HRV	64,9%	13,5%	11,1%	10,5%	100,0%
	2155 rue Guy	70,2%	16,7%	5,3%	7,9%	100,0%
Total		70,2%	13,3%	8,3%	8,1%	100,0%

Tableau 147 – Lieu de travail * Ventilation des modes multiples

		Ventilation des modes multiples						Total	
		Auto/moto et TEC	Auto/moto et covoi.	TEC et covoi.	Auto/moto, TEC et covoi.	Actif et TEC	Actif et auto/moto		Actif et covoi.
Lieu de travail	ITM	16,0%	10,0%	12,0%		42,0%	6,0%	14,0%	100,0%
	HGM	17,1%	7,3%	7,3%	4,9%	39,0%	7,3%	17,1%	100,0%
	HME	20,8%	14,6%	7,3%	1,0%	49,0%	5,2%	2,1%	100,0%
	HNM/INM	5,9%	5,9%	11,8%		64,7%	5,9%	5,9%	100,0%
	HRV	12,8%	3,5%	9,2%	,7%	62,4%	7,1%	4,3%	100,0%
	2155 rue Guy	24,1%	3,4%	13,8%		37,9%	10,3%	10,3%	100,0%
Total		16,3%	7,8%	9,4%	1,1%	51,9%	6,7%	7,0%	100,0%

Tableau 148 – Lieu de travail * Utilisation de modes de déplacement différents été-hiver

		Utilisation de modes de déplacement différents été-hiver		Total
		Oui	Non	
Lieu de travail	ITM	24,5%	75,5%	100,0%
	HGM	21,8%	78,2%	100,0%
	HME	15,1%	84,9%	100,0%
	HNM/INM	21,5%	78,5%	100,0%
	HRV	18,1%	81,9%	100,0%
	2155 rue Guy	16,7%	83,3%	100,0%
Total		18,5%	81,5%	100,0%

Tableau 149 – Lieu de travail * Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour

		Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Lieu de travail	ITM	26,2%	34,4%	17,6%	21,7%	100,0%
	HGM	26,2%	27,3%	16,9%	29,5%	100,0%
	HME	33,1%	25,7%	11,6%	29,5%	100,0%
	HNM/INM	25,8%	25,8%	22,6%	25,8%	100,0%
	HRV	32,0%	24,9%	14,9%	28,2%	100,0%
	2155 rue Guy	24,5%	39,1%	15,5%	20,9%	100,0%
Total		30,0%	27,9%	14,9%	27,2%	100,0%

Tableau 150 – Lieu de travail * Utilisation véhicule personnel pour les déplacements durant le jour

		Utilisation véhicule personnel pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Lieu de travail	ITM	44,2%	28,1%	12,4%	15,2%	100,0%
	HGM	36,0%	25,6%	16,9%	21,5%	100,0%
	HME	40,8%	22,9%	16,4%	20,0%	100,0%
	HNM/INM	42,4%	28,8%	10,2%	18,6%	100,0%
	HRV	40,2%	22,5%	14,3%	23,0%	100,0%
	2155 rue Guy	61,0%	21,0%	13,3%	4,8%	100,0%
Total		42,1%	24,0%	14,7%	19,2%	100,0%

Tableau 151 – Lieu de travail * Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour

		Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Lieu de travail	ITM	45,6%	36,9%	13,4%	4,1%	100,0%
	HGM	57,1%	24,5%	11,0%	7,4%	100,0%
	HME	49,9%	31,3%	11,0%	7,8%	100,0%
	HNM/INM	30,0%	43,3%	15,0%	11,7%	100,0%
	HRV	45,9%	28,4%	15,6%	10,1%	100,0%
	2155 rue Guy	26,4%	45,3%	18,9%	9,4%	100,0%
Total		46,2%	32,1%	13,6%	8,2%	100,0%

Tableau 152 – Lieu de travail * Horaire de travail contraignant

		Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire				Total
		Oui, au moins une fois par semaine	Oui, au moins une fois par mois	Oui, moins d'une fois par mois	Non, jamais	
Lieu de travail	ITM	20,9%	18,2%	16,9%	44,0%	100,0%
	HGM	33,7%	24,6%	15,0%	26,7%	100,0%
	HME	24,4%	14,1%	18,1%	43,5%	100,0%
	HNM/INM	28,3%	21,7%	15,0%	35,0%	100,0%
	HRV	28,9%	18,3%	20,2%	32,7%	100,0%
	2155 rue Guy	24,3%	19,6%	11,2%	44,9%	100,0%
Total		26,6%	17,9%	17,7%	37,8%	100,0%

Tableau 153 – Lieu de travail * Arrêts d'autobus à proximité du domicile

		Arrêts d'autobus à proximité du domicile			Total
		Non	Oui	NSP	
Lieu de travail	ITM	67,3%	32,3%	,4%	100,0%
	HGM	57,0%	42,5%	,5%	100,0%
	HME	51,4%	48,0%	,6%	100,0%
	HNM/INM	76,3%	23,7%		100,0%
	HRV	51,8%	47,6%	,6%	100,0%
	2155 rue Guy	68,2%	31,8%		100,0%
Total		56,5%	43,0%	,5%	100,0%

Tableau 154 – Lieu de travail * Station de métro à proximité du domicile

		Station de métro à proximité du domicile			Total
		Non	Oui	NSP	
Lieu de travail	ITM	28,8%	71,2%		100,0%
	HGM	39,0%	60,5%	,6%	100,0%
	HME	44,9%	54,7%	,4%	100,0%
	HNM/INM	24,1%	75,9%		100,0%
	HRV	48,2%	51,8%		100,0%
	2155 rue Guy	26,0%	74,0%		100,0%
Total		40,8%	59,0%	,2%	100,0%

Tableau 155 – Lieu de travail * Gare des trains à proximité du domicile

		Gare de train à proximité du domicile		Total
		Non	Oui	
Lieu de travail	ITM	30,2%	69,8%	100,0%
	HGM	38,3%	61,7%	100,0%
	HME	49,9%	50,1%	100,0%
	HNM/INM	28,3%	71,7%	100,0%
	HRV	45,3%	54,7%	100,0%
	2155 rue Guy	29,7%	70,3%	100,0%
Total		41,9%	58,1%	100,0%

Tableau 156 – Lieu de travail * Appréciation de la suffisance des services de TEC

		Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail				Total
		T-à-f insuffisants	Plutôt insuffisants	Plutôt suffisants	T-à-f suffisants	
Lieu de travail	ITM	13,7%	19,9%	42,5%	23,9%	100,0%
	HGM	12,9%	25,8%	48,4%	12,9%	100,0%
	HME	12,2%	22,9%	42,8%	22,1%	100,0%
	HNM/INM	13,3%	26,7%	45,0%	15,0%	100,0%
	HRV	10,5%	31,4%	44,7%	13,4%	100,0%
	2155 rue Guy	8,4%	19,6%	39,3%	32,7%	100,0%
Total		11,7%	25,5%	43,9%	18,9%	100,0%

Tableau 157 – Sexe * Utilisation du covoiturage

		Utilisation du covoiturage				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Sexe	Femme	62,2%	22,6%	9,1%	6,2%	100,0%
	Homme	68,9%	15,4%	10,3%	5,4%	100,0%
Total		63,6%	21,1%	9,3%	6,0%	100,0%

Tableau 158 – Sexe * Utilisation du vélo

		Utilisation du vélo				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Sexe	Femme	91,6%	4,4%	3,2%	,8%	100,0%
	Homme	81,4%	11,4%	6,3%	,9%	100,0%
Total		89,5%	5,9%	3,9%	,8%	100,0%

Tableau 159 –Sexe * Modes de déplacement principaux

		Modes de déplacement principaux					Total
		TEC	AUTO MOTO	COV	ACTIF	MULTI	
Sexe	Femme	28,9%	33,7%	9,5%	4,5%	23,4%	100,0%
	Homme	26,8%	30,7%	12,7%	8,4%	21,4%	100,0%
Total		28,5%	33,1%	10,1%	5,3%	23,0%	100,0%

Tableau 160 –Sexe * Utilisation de modes de déplacement différents été-hiver

		Utilisation de modes de déplacement différents été-hiver		Total
		Oui	Non	
Sexe	Femme	17,4%	82,6%	100,0%
	Homme	22,9%	77,1%	100,0%
Total		18,5%	81,5%	100,0%

Tableau 161 –Sexe * Mode de transport utilisé le plus souvent

		Mode de transport utilisé le plus souvent							Total
		TEC	AUTO	COV	VÉLO	MOTO	À PIED	AUTRES	
Sexe	Femme	38,3%	24,7%	7,8%	14,9%	1,3%	11,0%	1,9%	100,0%
	Homme	21,6%	17,6%	7,8%	35,3%	3,9%	11,8%	2,0%	100,0%
Total		34,1%	22,9%	7,8%	20,0%	2,0%	11,2%	2,0%	100,0%

Tableau 162 –Sexe * Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour

		Utilisation du vélo pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Sexe	Femme	92,6%	4,3%	2,8%	,4%	100,0%
	Homme	83,8%	9,5%	5,6%	1,1%	100,0%
Total		90,7%	5,4%	3,4%	,5%	100,0%

Tableau 163 – Cohortes d'âge * Satisfaction à l'égard des modes de déplacement utilisés

		Satisfaction à l'égard des modes de déplacement utilisés domicile-travail				Total
		Très insatisfait	Plutôt insatisfait	Plutôt satisfait	Très satisfait	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	13,9%	15,3%	54,2%	16,7%	100,0%
	25 à 34 ans	8,7%	23,5%	47,9%	19,9%	100,0%
	35 à 44 ans	9,2%	24,1%	43,5%	23,2%	100,0%
	45 à 54 ans	9,7%	22,7%	37,7%	29,9%	100,0%
	55 ans >	11,7%	14,9%	35,6%	37,8%	100,0%
Total		9,8%	21,8%	41,8%	26,5%	100,0%

Tableau 164 – Cohortes d'âge * Utilisation du transport en commun

		Utilisation du transport en commun				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	13,9%	20,8%	22,2%	43,1%	100,0%
	25 à 34 ans	25,3%	19,9%	22,3%	32,5%	100,0%
	35 à 44 ans	32,0%	25,6%	14,0%	28,4%	100,0%
	45 à 54 ans	29,1%	26,0%	15,3%	29,6%	100,0%
	55 ans >	30,7%	21,8%	14,7%	32,9%	100,0%
Total		28,7%	23,8%	16,6%	30,9%	100,0%

Tableau 165 – Cohortes d'âge * Utilisation de l'automobile

		Utilisation de l'automobile				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	48,6%	20,8%	15,3%	15,3%	100,0%
	25 à 34 ans	38,9%	20,5%	14,2%	26,5%	100,0%
	35 à 44 ans	33,1%	22,0%	16,0%	28,9%	100,0%
	45 à 54 ans	38,9%	21,8%	16,5%	22,8%	100,0%
	55 ans >	50,2%	16,0%	16,0%	17,8%	100,0%
Total		39,3%	20,7%	15,8%	24,2%	100,0%

Tableau 166 – Cohortes d'âge * Utilisation du covoiturage

		Utilisation du covoiturage				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	61,1%	23,6%	6,9%	8,3%	100,0%
	25 à 34 ans	66,3%	21,1%	8,7%	3,9%	100,0%
	35 à 44 ans	61,3%	23,1%	8,7%	6,9%	100,0%
	45 à 54 ans	60,5%	21,1%	12,6%	5,8%	100,0%
	55 ans >	72,0%	15,6%	5,3%	7,1%	100,0%
Total		63,5%	21,0%	9,5%	6,0%	100,0%

Tableau 167 – Cohortes d'âge * Utilisation de la marche

		Utilisation de la marche				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	52,8%	12,5%	13,9%	20,8%	100,0%
	25 à 34 ans	66,9%	13,0%	10,8%	9,3%	100,0%
	35 à 44 ans	73,3%	11,6%	6,7%	8,4%	100,0%
	45 à 54 ans	72,3%	14,6%	6,3%	6,8%	100,0%
	55 ans >	69,8%	14,2%	10,7%	5,3%	100,0%
Total		70,3%	13,3%	8,2%	8,2%	100,0%

Tableau 168 – Cohortes d'âge * Modes de déplacement principaux

		Modes de déplacement principaux					Total
		TEC	AUTO MOTO	COV	ACTIF	MULTI	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	27,1%	18,6%	7,1%	5,7%	41,4%	100,0%
	25 à 34 ans	27,3%	29,8%	5,6%	5,3%	32,0%	100,0%
	35 à 44 ans	25,1%	37,7%	9,9%	6,0%	21,4%	100,0%
	45 à 54 ans	29,2%	33,5%	13,8%	3,8%	19,7%	100,0%
	55 ans >	35,7%	31,0%	9,9%	7,5%	16,0%	100,0%
Total		28,5%	32,9%	10,2%	5,3%	23,1%	100,0%

Tableau 169 – Cohortes d'âge * Parts modales contraintes

		Parts modales contraintes							Total
		TEC	AUTO	COVOI	VELO	MARCHE	TEC/COVOI	AUTRE MULTI	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	52,8%	23,6%	9,7%	4,2%	1,4%	5,6%	2,8%	100,0%
	25 à 34 ans	47,9%	31,0%	6,6%	1,2%	3,6%	2,1%	7,5%	100,0%
	35 à 44 ans	38,0%	37,1%	11,1%	2,2%	3,6%	2,0%	6,0%	100,0%
	45 à 54 ans	40,9%	33,7%	14,7%	1,4%	2,1%	1,4%	5,8%	100,0%
	55 ans >	44,9%	29,8%	10,7%	2,7%	4,4%	,4%	7,1%	100,0%
Total		42,6%	33,1%	11,3%	1,9%	3,1%	1,8%	6,2%	100,0%

Tableau 170 – Cohortes d'âge * Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour

		Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	26,9%	20,9%	17,9%	34,3%	100,0%
	25 à 34 ans	27,5%	22,5%	21,6%	28,4%	100,0%
	35 à 44 ans	35,9%	29,6%	11,7%	22,7%	100,0%
	45 à 54 ans	29,8%	29,6%	15,3%	25,3%	100,0%
	55 ans >	23,9%	31,0%	10,3%	34,8%	100,0%
Total		30,1%	27,9%	15,1%	26,8%	100,0%

Tableau 171 – Cohortes d'âge * Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour

		Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	41,5%	23,1%	18,5%	16,9%	100,0%
	25 à 34 ans	50,3%	27,1%	12,8%	9,7%	100,0%
	35 à 44 ans	49,1%	31,6%	10,9%	8,4%	100,0%
	45 à 54 ans	43,0%	36,7%	14,7%	5,6%	100,0%
	55 ans >	41,5%	34,6%	17,0%	6,9%	100,0%
Total		46,1%	32,3%	13,7%	8,0%	100,0%

Tableau 172 – Cohortes d'âge * Modes principaux pour les déplacements durant le jour

		Modes principaux pour les déplacements durant le jour					Total
		TEC	AUTO MOTO	COV	ACTIF	MULTI	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	26,0%	22,0%	6,0%	12,0%	34,0%	100,0%
	25 à 34 ans	28,0%	29,0%	3,7%	5,1%	34,1%	100,0%
	35 à 44 ans	21,4%	36,8%	6,4%	12,5%	22,9%	100,0%
	45 à 54 ans	29,0%	28,3%	10,3%	10,9%	21,5%	100,0%
	55 ans >	34,3%	27,8%	3,7%	13,0%	21,3%	100,0%
Total		27,0%	30,5%	6,8%	10,4%	25,3%	100,0%

Tableau 173 – Type de Cam achetée * Cohortes d'âge

		Cohortes d'âge					Total
		<= 24 ans	25 à 34 ans	35 à 44 ans	45 à 54 ans	55 ans >	
Type de CAM achetée	Carte CAM (STM)	66,7%	71,4%	53,8%	55,9%	61,3%	60,4%
	Carte CAM postale (STM)	2,0%	,5%	,5%	,8%	2,8%	1,0%
	Carte autobus Laval (STL)	2,0%	,5%	,5%			,4%
	Carte TRAM Zone 1 (AMT)	2,0%	,5%	2,4%	3,1%	,9%	2,0%
	Carte TRAM Zone 2 (AMT)	3,9%	3,1%	5,2%	10,0%	7,5%	6,5%
	Carte TRAM Zone 3 (AMT)	15,7%	10,4%	17,1%	15,3%	9,4%	13,9%
	Carte TRAM Zone 4 (AMT)	2,0%	3,1%		1,5%		1,3%
	Carte TRAM Zone 5 (AMT)	3,9%	5,2%	8,1%	6,5%	5,7%	6,3%
	Carte TRAM Zone 6 (AMT)		1,0%	1,9%	,4%		,9%
	Carte TRAM Zone 7 (AMT)			,5%	,8%		,4%
	Carte TRAM Zone 8 (AMT)			,5%	,4%		,2%
	Carte TRAIN SEUL. Zone 5 (AMT)			1,0%	,4%	,9%	,5%
	Carte TRAIN SEUL. Zone 6 (AMT)		,5%	,5%	,4%		,4%
	Carte locale CIT		,5%	1,0%	,4%	3,8%	1,0%
	Autre carte		2,1%	4,8%	3,1%	2,8%	3,0%
	Carte locale RTL (RTL)	2,0%	1,0%	2,4%	1,1%	4,7%	2,0%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tableau 174 – Cohortes d'âge * Horaire de travail contraignant

		Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire				Total
		Oui, au moins une fois par semaine	Oui, au moins une fois par mois	Oui, moins d'une fois par mois	Non, jamais	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	12,7%	22,5%	14,1%	50,7%	100,0%
	25 à 34 ans	24,2%	20,2%	18,7%	36,8%	100,0%
	35 à 44 ans	25,0%	18,5%	19,0%	37,5%	100,0%
	45 à 54 ans	31,3%	17,7%	15,9%	35,1%	100,0%
	55 ans >	24,9%	12,7%	20,2%	42,3%	100,0%
Total		26,4%	18,0%	17,8%	37,8%	100,0%

Tableau 175 – Cohortes d'âge * Arrêts d'autobus à proximité du domicile

	Arrêts d'autobus à proximité du domicile			Total
	Non	Oui	NSP	
Cohortes d'âge <= 24 ans	45,1%	53,5%	1,4%	100,0%
25 à 34 ans	54,6%	44,2%	1,2%	100,0%
35 à 44 ans	57,2%	42,1%	,7%	100,0%
45 à 54 ans	61,6%	38,4%		100,0%
55 ans >	53,1%	46,9%		100,0%
Total	57,1%	42,4%	,5%	100,0%

Tableau 176 – Cohortes d'âge * Station de métro à proximité du domicile

	Station de métro à proximité du domicile			Total
	Non	Oui	NSP	
Cohortes d'âge <= 24 ans	50,7%	49,3%		100,0%
25 à 34 ans	46,7%	52,7%	,6%	100,0%
35 à 44 ans	39,2%	60,8%		100,0%
45 à 54 ans	37,2%	62,6%	,2%	100,0%
55 ans >	36,7%	63,3%		100,0%
Total	40,4%	59,4%	,2%	100,0%

Tableau 177 – Cohortes d'âge * Utilisation passée du TEC pour se rendre au travail

	Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail				Total
	Jamais	Parfois	Souvent	Très souvent	
Cohortes d'âge <= 24 ans	12,7%	22,5%	12,7%	52,1%	100,0%
25 à 34 ans	16,9%	19,9%	11,0%	52,1%	100,0%
35 à 44 ans	22,5%	26,9%	10,0%	40,7%	100,0%
45 à 54 ans	21,3%	27,8%	10,6%	40,3%	100,0%
55 ans >	22,7%	25,5%	5,6%	46,3%	100,0%
Total	20,5%	25,4%	9,9%	44,2%	100,0%

Tableau 178 – Horaire de travail contraignant * Satisfaction à l'égard des modes de déplacement

		Satisfaction à l'égard des modes de déplacement utilisés domicile-travail				Total
		Très insatisfait	Plutôt insatisfait	Plutôt satisfait	Très satisfait	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	10,6%	23,0%	45,8%	20,7%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	10,8%	24,5%	42,7%	22,0%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	7,8%	22,3%	44,2%	25,8%	100,0%
	Non, jamais	9,5%	19,5%	38,3%	32,7%	100,0%
Total		9,7%	21,8%	42,1%	26,4%	100,0%

Tableau 179 – Horaire de travail contraignant * Utilisation du transport en commun

		Utilisation du transport en commun				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	31,5%	26,1%	17,2%	25,2%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	26,0%	29,2%	15,3%	29,5%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	26,8%	22,5%	20,8%	29,9%	100,0%
	Non, jamais	28,5%	20,6%	15,4%	35,5%	100,0%
Total		28,5%	23,9%	16,8%	30,7%	100,0%

Tableau 180 – Horaire de travail contraignant * Utilisation de l'automobile

		Utilisation de l'automobile				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	33,1%	19,1%	21,7%	26,1%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	35,1%	24,3%	16,3%	24,3%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	38,7%	19,7%	16,9%	24,6%	100,0%
	Non, jamais	45,3%	20,6%	11,0%	23,1%	100,0%
Total		39,1%	20,7%	15,8%	24,4%	100,0%

Tableau 181 – Horaire de travail contraignant * Utilisation du covoiturage

		Utilisation du covoiturage				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	62,9%	24,7%	8,4%	4,0%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	60,4%	20,8%	11,5%	7,3%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	60,6%	26,1%	9,5%	3,9%	100,0%
	Non, jamais	67,6%	16,2%	8,8%	7,4%	100,0%
Total		63,8%	21,0%	9,3%	5,8%	100,0%

Tableau 182 – Horaire de travail contraignant * Modes de déplacement principaux

		Modes de déplacement principaux					Total
		TEC	AUTO MOTO	COV	ACTIF	MULTI	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	22,3%	42,1%	7,3%	5,6%	22,8%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	27,8%	30,7%	12,3%	6,5%	22,7%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	32,5%	32,9%	9,0%	4,3%	21,3%	100,0%
	Non, jamais	30,8%	28,2%	10,9%	5,1%	25,0%	100,0%
Total		28,3%	33,2%	9,8%	5,3%	23,3%	100,0%

Tableau 183 – Horaire de travail contraignant * Parts modales contraintes

		Parts modales contraintes							Total
		TEC	AUTO	COVOI	VELO	MARCHE	TEC/COVOI	AUTRE MULTI	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	35,4%	41,7%	8,9%	2,6%	3,0%	2,1%	6,3%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	39,6%	32,3%	13,2%	1,4%	4,5%	1,7%	7,3%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	47,5%	33,5%	9,5%	1,8%	2,5%	1,1%	4,2%	100,0%
	Non, jamais	46,6%	28,2%	11,9%	1,5%	2,9%	2,1%	6,7%	100,0%
Total		42,6%	33,4%	10,9%	1,8%	3,2%	1,9%	6,3%	100,0%

Tableau 184 – Horaire de travail contraignant * Utilisation du TEC pour les déplacements

		Utilisation du TEC pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	31,3%	32,8%	15,5%	20,4%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	24,2%	35,4%	16,9%	23,5%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	31,0%	21,9%	19,4%	27,7%	100,0%
	Non, jamais	31,5%	23,3%	12,0%	33,1%	100,0%
Total		30,0%	27,9%	15,1%	27,0%	100,0%

Tableau 185 – Horaire de travail contraignant * Utilisation véhicule personnel pour les déplacements

		Utilisation véhicule personnel pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	33,4%	27,6%	19,2%	19,7%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	38,7%	27,3%	17,4%	16,6%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	39,7%	23,5%	15,0%	21,8%	100,0%
	Non, jamais	49,8%	20,3%	10,2%	19,7%	100,0%
Total		41,6%	24,1%	14,8%	19,5%	100,0%

Tableau 186 – Horaire de travail contraignant * Utilisation du covoiturage pour les déplacements

		Utilisation du covoiturage pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	55,5%	34,8%	6,6%	3,0%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	56,0%	28,2%	11,5%	4,3%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	59,1%	32,3%	7,3%	1,4%	100,0%
	Non, jamais	68,3%	19,4%	7,5%	4,8%	100,0%
Total		60,9%	27,5%	8,0%	3,6%	100,0%

Tableau 187 – Horaire de travail contraignant * Utilisation de la marche pour les déplacements

		Utilisation de la marche pour les déplacements durant le jour				Total
		Jamais	Parfois	Régulièrement	Toujours	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	41,5%	35,6%	15,6%	7,3%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	40,3%	37,8%	13,9%	8,0%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	48,0%	33,6%	13,0%	5,4%	100,0%
	Non, jamais	51,7%	25,4%	13,0%	9,9%	100,0%
Total		46,2%	31,8%	13,9%	8,1%	100,0%

Tableau 188 – Horaire de travail contraignant * Modes principaux pour les déplacements durant le jour

		Modes principaux pour les déplacements durant le jour					Total
		TEC	AUTO MOTO	COV	ACTIF	MULTI	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	20,2%	37,2%	5,4%	14,4%	22,7%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	23,5%	29,6%	11,2%	10,1%	25,7%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	32,9%	31,6%	3,9%	5,9%	25,7%	100,0%
	Non, jamais	30,5%	25,7%	6,9%	9,3%	27,5%	100,0%
Total		26,5%	30,8%	6,8%	10,4%	25,5%	100,0%

Tableau 189 – Horaire de travail contraignant * Connaissance des services de TEC disponibles

		Connaissance des services de TEC disponibles entre le domicile et le lieu de travail				Total
		Très mal	Plutôt mal	Plutôt bien	Très bien	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	2,3%	8,9%	38,9%	49,9%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	1,4%	3,8%	39,7%	55,1%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	1,4%	4,9%	43,3%	50,4%	100,0%
	Non, jamais	3,1%	5,4%	34,8%	56,7%	100,0%
Total		2,3%	6,0%	38,3%	53,4%	100,0%

Tableau 190 – Horaire de travail contraignant * Appréciation de la suffisance des services de TEC

		Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail				Total
		T-à-f insuffisants	Plutôt insuffisants	Plutôt suffisants	T-à-f suffisants	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	13,6%	26,7%	44,7%	15,0%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	13,0%	27,1%	43,0%	16,9%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	9,5%	29,6%	44,4%	16,5%	100,0%
	Non, jamais	11,1%	22,1%	43,3%	23,5%	100,0%
Total		11,8%	25,5%	43,8%	18,8%	100,0%

Tableau 191 – Utilisation passée du TEC * Connaissance des services de TEC disponibles

		Connaissance des services de TEC disponibles entre le domicile et le lieu de travail				Total
		Très mal	Plutôt mal	Plutôt bien	Très bien	
Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail	Jamais	7,3%	19,0%	45,3%	28,4%	100,0%
	Parfois	1,5%	5,8%	45,3%	47,4%	100,0%
	Souvent	1,2%	1,2%	47,8%	49,7%	100,0%
	Très souvent	,7%	1,0%	28,7%	69,6%	100,0%
Total		2,3%	5,9%	38,2%	53,6%	100,0%

Tableau 192 – Utilisation passée du TEC * Appréciation de la suffisance des services de TEC

		Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail				Total
		T-à-f insuffisants	Plutôt insuffisants	Plutôt suffisants	T-à-f suffisants	
Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail	Jamais	19,5%	32,5%	34,7%	13,3%	100,0%
	Parfois	14,4%	28,2%	41,6%	15,8%	100,0%
	Souvent	10,6%	24,2%	46,6%	18,6%	100,0%
	Très souvent	7,0%	21,0%	48,8%	23,2%	100,0%
Total		11,8%	25,5%	43,9%	18,9%	100,0%

Tableau 193 – Connaissance des services de TEC * Appréciation de la suffisance des services de TEC

		Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail				Total
		T-à-f insuffisants	Plutôt insuffisants	Plutôt suffisants	T-à-f suffisants	
Connaissance des services de TEC disponibles entre le domicile et le lieu de travail	Très mal	38,2%	35,3%	20,6%	5,9%	100,0%
	Plutôt mal	20,4%	48,4%	31,2%		100,0%
	Plutôt bien	11,5%	30,0%	50,2%	8,3%	100,0%
	Très bien	10,0%	19,4%	41,6%	29,0%	100,0%
Total		11,8%	25,5%	43,9%	18,9%	100,0%

Tableau 194 – Connaissance des services de TEC * Utilisation passée du TEC

		Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Très souvent	
Connaissance des services de TEC disponibles entre le domicile et le lieu de travail	Très mal	64,9%	16,2%	5,4%	13,5%	100,0%
	Plutôt mal	65,6%	25,0%	2,1%	7,3%	100,0%
	Plutôt bien	24,3%	30,1%	12,5%	33,2%	100,0%
	Très bien	10,9%	22,5%	9,2%	57,4%	100,0%
Total		20,5%	25,4%	10,0%	44,2%	100,0%

Tableau 195 – Utilisation passée du TEC * Connaissances des services de TEC disponibles

		Connaissance des services de TEC disponibles entre le domicile et le lieu de travail				Total
		Très mal	Plutôt mal	Plutôt bien	Très bien	
Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail	Jamais	7,3%	19,0%	45,3%	28,4%	100,0%
	Parfois	1,5%	5,8%	45,3%	47,4%	100,0%
	Souvent	1,2%	1,2%	47,8%	49,7%	100,0%
	Très souvent	,7%	1,0%	28,7%	69,6%	100,0%
Total		2,3%	5,9%	38,2%	53,6%	100,0%

Tableau 196 – Utilisation passée du TEC * Appréciation de la suffisance des services de TEC

		Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail				Total
		T-à-f insuffisants	Plutôt insuffisants	Plutôt suffisants	T-à-f suffisants	
Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail	Jamais	19,5%	32,5%	34,7%	13,3%	100,0%
	Parfois	14,4%	28,2%	41,6%	15,8%	100,0%
	Souvent	10,6%	24,2%	46,6%	18,6%	100,0%
	Très souvent	7,0%	21,0%	48,8%	23,2%	100,0%
Total		11,8%	25,5%	43,9%	18,9%	100,0%

Tableau 197 – Connaissance des services de TEC * Appréciation de la suffisance des services de TEC

		Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail				Total
		T-à-f insuffisants	Plutôt insuffisants	Plutôt suffisants	T-à-f suffisants	
Connaissance des services de TEC disponibles entre le domicile et le lieu de travail	Très mal	38,2%	35,3%	20,6%	5,9%	100,0%
	Plutôt mal	20,4%	48,4%	31,2%		100,0%
	Plutôt bien	11,5%	30,0%	50,2%	8,3%	100,0%
	Très bien	10,0%	19,4%	41,6%	29,0%	100,0%
Total		11,8%	25,5%	43,9%	18,9%	100,0%

Tableau 198 – Connaissance des services de TEC * Utilisation passée du TEC

		Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Très souvent	
Connaissance des services de TEC disponibles entre le domicile et le lieu de travail	Très mal	64,9%	16,2%	5,4%	13,5%	100,0%
	Plutôt mal	65,6%	25,0%	2,1%	7,3%	100,0%
	Plutôt bien	24,3%	30,1%	12,5%	33,2%	100,0%
	Très bien	10,9%	22,5%	9,2%	57,4%	100,0%
Total		20,5%	25,4%	10,0%	44,2%	100,0%

Tableau 199 – Automobilistes seulement – Régions * Utilisation stationnement employeur

		Utilisation du stationnement de l'employeur				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	22,6%	8,2%	6,0%	63,2%	100,0%
	Laval	25,0%	3,8%		71,3%	100,0%
	Couronne Nord	38,9%	11,1%	5,6%	44,4%	100,0%
	Couronne Sud	20,5%	13,5%	5,0%	61,0%	100,0%
Total		23,0%	9,2%	5,2%	62,6%	100,0%

Tableau 200 – Automobilistes seulement – Régions * Utilisation stationnement bordure de rue

		Utilisation du stationnement en bordure de rue				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	61,4%	18,0%	7,4%	13,1%	100,0%
	Laval	82,9%	4,3%	1,4%	11,4%	100,0%
	Couronne Nord	53,1%	12,5%	9,4%	25,0%	100,0%
	Couronne Sud	62,5%	15,3%	11,9%	10,2%	100,0%
Total		63,3%	15,9%	8,0%	12,8%	100,0%

Tableau 201 – Automobilistes seulement – Régions * Raisons : pas d'accès au TEC

		Raison pour l'auto: pas d'accès à un service de TEC efficace		Total
		Non-coché	Coché	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	76,6%	23,4%	100,0%
	Laval	70,0%	30,0%	100,0%
	Couronne Nord	46,7%	53,3%	100,0%
	Couronne Sud	51,2%	48,8%	100,0%
Total		68,5%	31,5%	100,0%

Tableau 202 – Automobilistes seulement – Zones de l'île de Montréal * Mode de paiement

		Mode de paiement pour stationnement de l'hôpital			Total
		Service de la paie	Facturation	Journalier	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	23,0%	55,0%	22,0%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	33,1%	39,7%	27,2%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	31,3%	37,5%	31,3%	100,0%
	Nord de Montréal	19,7%	50,7%	29,6%	100,0%
	Est de Montréal	33,3%	30,6%	36,1%	100,0%
Total		27,0%	46,6%	26,4%	100,0%

Tableau 203 – Automobilistes seulement – Zones de l'île de Montréal * Difficultés à trouver un stationnement

		Difficultés à trouver un espace de stationnement au travail				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	36,4%	41,4%	13,2%	9,1%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	24,8%	47,2%	16,1%	11,8%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	20,0%	34,5%	25,5%	20,0%	100,0%
	Nord de Montréal	25,3%	34,7%	25,3%	14,7%	100,0%
	Est de Montréal	29,7%	37,8%	5,4%	27,0%	100,0%
Total		29,4%	41,2%	16,4%	13,0%	100,0%

Tableau 204 – Automobilistes seulement – Zones de l'île de Montréal * Raisons : courses après le travail

		Raison pour l'auto: courses après le travail		Total
		Non-coché	Coché	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	44,6%	55,4%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	44,5%	55,5%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	42,6%	57,4%	100,0%
	Nord de Montréal	29,0%	71,0%	100,0%
	Est de Montréal	64,7%	35,3%	100,0%
Total		43,6%	56,4%	100,0%

Tableau 205 – Automobilistes seulement – Zones de l'île de Montréal * Raisons : voir des amis après le travail

		Raison pour l'auto: pour voir des amis ou de la famille après le travail		Total
		Non-coché	Coché	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	82,8%	17,2%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	77,6%	22,4%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	85,4%	14,6%	100,0%
	Nord de Montréal	64,9%	35,1%	100,0%
	Est de Montréal	93,3%	6,7%	100,0%
Total		79,8%	20,2%	100,0%

Tableau 206 – Automobilistes seulement – Zones de l'île de Montréal * Raisons : pas d'accès au TEC

		Raison pour l'auto: pas d'accès à un service de TEC efficace		Total
		Non-coché	Coché	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	66,9%	33,1%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	85,2%	14,8%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	87,2%	12,8%	100,0%
	Nord de Montréal	79,2%	20,8%	100,0%
	Est de Montréal	80,0%	20,0%	100,0%
Total		76,6%	23,4%	100,0%

Tableau 207 – Automobilistes seulement – Occupation * Utilisation stationnement employeur

		Utilisation du stationnement de l'employeur				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	15,6%	9,6%	6,0%	68,8%	100,0%
	Col bleu	36,4%	9,1%		54,5%	100,0%
	Personnel clérical	30,9%	6,7%	9,0%	53,4%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	19,1%	8,5%	2,1%	70,2%	100,0%
	Médecin, résident	15,3%	9,4%	5,9%	69,4%	100,0%
	Personnel technique	27,7%	10,2%	4,8%	57,2%	100,0%
	Autres professions	25,5%	11,8%	3,9%	58,8%	100,0%
Total		22,9%	9,3%	5,6%	62,3%	100,0%

Tableau 208 – Automobilistes seulement – Occupation * Utilisation stationnement bordure de rue

		Utilisation du stationnement en bordure de rue				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	55,7%	16,9%	11,4%	15,9%	100,0%
	Col bleu	66,7%		11,1%	22,2%	100,0%
	Personnel clérical	56,7%	18,5%	5,1%	19,7%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	74,7%	16,5%	4,4%	4,4%	100,0%
	Médecin, résident	66,7%	17,9%	6,4%	9,0%	100,0%
	Personnel technique	67,7%	13,5%	8,4%	10,3%	100,0%
	Autres professions	62,4%	17,6%	10,6%	9,4%	100,0%
Total		62,5%	16,3%	8,2%	13,0%	100,0%

Tableau 209 – Automobilistes seulement – Occupation * Mode de paiement stationnement

		Mode de paiement pour stationnement de l'hôpital			Total
		Service de la paie	Facturation	Journalier	
Occupation	Personnel infirmier	23,6%	59,1%	17,3%	100,0%
	Col bleu	55,6%	27,8%	16,7%	100,0%
	Personnel clérical	16,6%	45,6%	37,9%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	44,7%	31,9%	23,4%	100,0%
	Médecin, résident	37,6%	37,6%	24,7%	100,0%
	Personnel technique	26,8%	44,6%	28,7%	100,0%
	Autres professions	44,3%	22,7%	33,0%	100,0%
Total		29,5%	43,9%	26,6%	100,0%

Tableau 210 – Automobilistes seulement – Occupation * Difficultés à trouver un stationnement

		Difficultés à trouver un espace de stationnement au travail				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Occupation	Personnel infirmier	21,0%	47,1%	17,5%	14,4%	100,0%
	Col bleu	20,0%	30,0%	30,0%	20,0%	100,0%
	Personnel clérical	28,9%	33,3%	18,9%	18,9%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	41,1%	31,6%	14,7%	12,6%	100,0%
	Médecin, résident	25,9%	49,4%	11,8%	12,9%	100,0%
	Personnel technique	37,9%	37,9%	14,8%	9,5%	100,0%
	Autres professions	32,7%	40,4%	15,4%	11,5%	100,0%
Total		29,6%	40,1%	16,5%	13,8%	100,0%

Tableau 211 – Automobilistes seulement – Occupation * Utilisation auto pendant le travail

		Moyenne hebdomadaire d'utilisation de l'auto pendant le travail pour des motifs professionnels				Total
		Presque jamais	1 fois ou moins par semaine	2-3 fois par semaine	4 fois ou plus par semaine	
Occupation	Personnel infirmier	71,5%	9,4%	7,0%	12,1%	100,0%
	Col bleu	71,4%	9,5%	4,8%	14,3%	100,0%
	Personnel clérical	81,1%	8,3%	1,1%	9,4%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	56,8%	26,3%	9,5%	7,4%	100,0%
	Médecin, résident	44,7%	21,2%	14,1%	20,0%	100,0%
	Personnel technique	78,0%	15,5%	4,8%	1,8%	100,0%
	Autres professions	69,9%	18,4%	1,0%	10,7%	100,0%
Total		70,4%	14,2%	5,6%	9,8%	100,0%

Tableau 212 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : besoin de l'auto durant le jour

		Raison pour l'auto: besoin de l'auto durant la journée		Total
		Non-coché	Coché	
Occupation	Personnel infirmier	81,5%	18,5%	100,0%
	Col bleu	36,4%	63,6%	100,0%
	Personnel clérical	86,0%	14,0%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	80,9%	19,1%	100,0%
	Médecin, résident	73,8%	26,2%	100,0%
	Personnel technique	88,7%	11,3%	100,0%
	Autres professions	78,5%	21,5%	100,0%
Total		81,9%	18,1%	100,0%

Tableau 213 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : courses après le travail

		Raison pour l'auto: courses après le travail		Total
		Non-coché	Coché	
Occupation	Personnel infirmier	41,6%	58,4%	100,0%
	Col bleu	15,4%	84,6%	100,0%
	Personnel clérical	46,6%	53,4%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	56,7%	43,3%	100,0%
	Médecin, résident	50,6%	49,4%	100,0%
	Personnel technique	47,5%	52,5%	100,0%
	Autres professions	38,0%	62,0%	100,0%
Total		46,0%	54,0%	100,0%

Tableau 214 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : voir des amis après le travail

		Raison pour l'auto: pour voir des amis ou de la famille après le travail		Total
		Non-coché	Coché	
Occupation	Personnel infirmier	79,3%	20,7%	100,0%
	Col bleu	33,3%	66,7%	100,0%
	Personnel clérical	73,6%	26,4%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	86,3%	13,7%	100,0%
	Médecin, résident	87,7%	12,3%	100,0%
	Personnel technique	84,4%	15,6%	100,0%
	Autres professions	82,8%	17,2%	100,0%
Total		80,9%	19,1%	100,0%

Tableau 215 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : pas d'accès au TEC

		Raison pour l'auto: pas d'accès à un service de TEC efficace		Total
		Non-coché	Coché	
Occupation	Personnel infirmier	51,9%	48,1%	100,0%
	Col bleu	50,0%	50,0%	100,0%
	Personnel clérical	78,0%	22,0%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	70,2%	29,8%	100,0%
	Médecin, résident	79,0%	21,0%	100,0%
	Personnel technique	67,5%	32,5%	100,0%
	Autres professions	59,1%	40,9%	100,0%
Total		66,9%	33,1%	100,0%

Tableau 216 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : horaire de travail variable

		Raison pour l'auto: horaire de travail irrégulier ou variable		Total
		Non-coché	Coché	
Occupation	Personnel infirmier	29,6%	70,4%	100,0%
	Col bleu	20,0%	80,0%	100,0%
	Personnel clérical	75,2%	24,8%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	53,1%	46,9%	100,0%
	Médecin, résident	43,2%	56,8%	100,0%
	Personnel technique	69,9%	30,1%	100,0%
	Autres professions	63,0%	37,0%	100,0%
Total		53,6%	46,4%	100,0%

Tableau 217 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : temps supplémentaire

		Raison pour l'auto: pour cause de temps supplémentaire au travail		Total
		Non-coché	Coché	
Occupation	Personnel infirmier	48,0%	52,0%	100,0%
	Col bleu	44,4%	55,6%	100,0%
	Personnel clérical	91,9%	8,1%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	63,6%	36,4%	100,0%
	Médecin, résident	59,6%	40,4%	100,0%
	Personnel technique	70,9%	29,1%	100,0%
	Autres professions	72,1%	27,9%	100,0%
Total		66,8%	33,2%	100,0%

Tableau 218 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : pas de covoitureurs

		Raison pour l'auto: personne avec qui faire du covoiturage		Total
		Non-coché	Coché	
Occupation	Personnel infirmier	53,5%	46,5%	100,0%
	Col bleu	50,0%	50,0%	100,0%
	Personnel clérical	72,4%	27,6%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	82,1%	17,9%	100,0%
	Médecin, résident	69,5%	30,5%	100,0%
	Personnel technique	71,7%	28,3%	100,0%
	Autres professions	71,9%	28,1%	100,0%
Total		68,4%	31,6%	100,0%

Tableau 219 – Automobilistes seulement – Occupation * Raisons : lieu de travail mal desservi par le TEC

		Raison pour l'auto: lieu de travail mal desservi par TEC		Total
		Non-coché	Coché	
Occupation	Personnel infirmier	73,0%	27,0%	100,0%
	Col bleu	75,0%	25,0%	100,0%
	Personnel clérical	93,3%	6,7%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	80,0%	20,0%	100,0%
	Médecin, résident	90,2%	9,8%	100,0%
	Personnel technique	83,8%	16,2%	100,0%
	Autres professions	76,1%	23,9%	100,0%
Total		82,8%	17,2%	100,0%

Tableau 220 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Utilisation stationnement employeur

		Utilisation du stationnement de l'employeur				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Lieu de travail	ITM	55,1%	8,7%	4,3%	31,9%	100,0%
	HGM	16,0%	7,0%	3,0%	74,0%	100,0%
	HME	21,5%	8,7%	7,3%	62,5%	100,0%
	HNM/INM	21,6%	13,5%	8,1%	56,8%	100,0%
	HRV	9,0%	9,7%	3,8%	77,6%	100,0%
	2155 rue Guy	35,6%	11,9%	11,9%	40,7%	100,0%
Total		22,9%	9,2%	5,6%	62,3%	100,0%

Tableau 221 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Utilisation stationnement bordure de rue

		Utilisation du stationnement en bordure de rue				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Lieu de travail	ITM	36,6%	18,7%	17,9%	26,9%	100,0%
	HGM	74,4%	11,1%	6,7%	7,8%	100,0%
	HME	53,0%	21,7%	9,1%	16,1%	100,0%
	HNM/INM	64,7%	17,6%	11,8%	5,9%	100,0%
	HRV	80,7%	10,7%	2,9%	5,7%	100,0%
	2155 rue Guy	63,6%	21,8%	3,6%	10,9%	100,0%
Total		62,5%	16,4%	8,1%	13,0%	100,0%

Tableau 222 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Utilisation stationnement ailleurs

		Utilisation du stationnement ailleurs				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Lieu de travail	ITM	61,8%	21,4%	6,9%	9,9%	100,0%
	HGM	78,9%	7,8%	3,3%	10,0%	100,0%
	HME	75,6%	11,0%	4,3%	9,1%	100,0%
	HNM/INM	84,4%	3,1%	3,1%	9,4%	100,0%
	HRV	89,1%	5,2%	1,7%	3,9%	100,0%
	2155 rue Guy	56,6%	20,8%	9,4%	13,2%	100,0%
Total		76,8%	11,0%	4,2%	8,1%	100,0%

Tableau 223 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Mode de paiement stationnement

		Mode de paiement pour stationnement de l'hôpital			Total
		Service de la paie	Facturation	Journalier	
Lieu de travail	ITM	18,4%	29,6%	52,0%	100,0%
	HGM	63,9%	16,5%	19,6%	100,0%
	HME	17,9%	56,8%	25,3%	100,0%
	HNM/INM	13,9%	58,3%	27,8%	100,0%
	HRV	35,2%	48,1%	16,7%	100,0%
	2155 rue Guy	30,4%	32,1%	37,5%	100,0%
Total		29,6%	43,8%	26,6%	100,0%

Tableau 224 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Difficultés à trouver un stationnement

		Difficultés à trouver un espace de stationnement au travail				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Lieu de travail	ITM	33,8%	37,4%	17,3%	11,5%	100,0%
	HGM	36,6%	30,7%	10,9%	21,8%	100,0%
	HME	29,0%	36,7%	16,4%	17,8%	100,0%
	HNM/INM	45,9%	29,7%	18,9%	5,4%	100,0%
	HRV	17,9%	50,2%	20,3%	11,7%	100,0%
	2155 rue Guy	60,3%	34,5%	3,4%	1,7%	100,0%
Total		29,7%	40,0%	16,4%	13,8%	100,0%

Tableau 225 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Raisons : horaire de travail variable

		Raison pour l'auto: horaire de travail irrégulier ou variable		Total
		Non-coché	Coché	
Lieu de travail	ITM	55,1%	44,9%	100,0%
	HGM	60,5%	39,5%	100,0%
	HME	50,2%	49,8%	100,0%
	HNM/INM	73,0%	27,0%	100,0%
	HRV	45,5%	54,5%	100,0%
	2155 rue Guy	74,5%	25,5%	100,0%
Total		53,6%	46,4%	100,0%

Tableau 226 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Raisons : temps supplémentaire

		Raison pour l'auto: pour cause de temps supplémentaire au travail		Total
		Non-coché	Coché	
Lieu de travail	ITM	69,0%	31,0%	100,0%
	HGM	69,5%	30,5%	100,0%
	HME	63,4%	36,6%	100,0%
	HNM/INM	69,4%	30,6%	100,0%
	HRV	61,7%	38,3%	100,0%
	2155 rue Guy	88,9%	11,1%	100,0%
Total		66,8%	33,2%	100,0%

Tableau 227 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Raisons : pas de covoitureurs

		Raison pour l'auto: personne avec qui faire du covoiturage		Total
		Non-coché	Coché	
Lieu de travail	ITM	68,4%	31,6%	100,0%
	HGM	74,0%	26,0%	100,0%
	HME	65,3%	34,7%	100,0%
	HNM/INM	70,3%	29,7%	100,0%
	HRV	64,5%	35,5%	100,0%
	2155 rue Guy	87,0%	13,0%	100,0%
Total		68,4%	31,6%	100,0%

Tableau 228 – Automobilistes seulement – Lieu de travail * Raisons : lieu de travail mal desservi par TEC

		Raison pour l'auto: lieu de travail mal desservi par TEC		Total
		Non-coché	Coché	
Lieu de travail	ITM	95,2%	4,8%	100,0%
	HGM	74,1%	25,9%	100,0%
	HME	85,3%	14,7%	100,0%
	HNM/INM	75,0%	25,0%	100,0%
	HRV	74,6%	25,4%	100,0%
	2155 rue Guy	94,4%	5,6%	100,0%
Total		82,8%	17,2%	100,0%

Tableau 229 – Automobilistes seulement – Nombre de jours travaillés par semaine * Raison: pas d'accès à un service de TEC

		Raison pour l'auto: pas d'accès à un service de TEC efficace		Total
		Non-coché	Coché	
Nombre de jours travaillés par semaine	Moins de 4 jours	51,6%	48,4%	100,0%
	4 jours	53,3%	46,7%	100,0%
	5 jours	70,8%	29,2%	100,0%
	Plus de 5 jours	65,0%	35,0%	100,0%
Total		67,0%	33,0%	100,0%

Tableau 230 – Automobilistes seulement – Nombre de jours travaillés par semaine * Raison: horaire de travail irrégulier ou variable

		Raison pour l'auto: horaire de travail irrégulier ou variable		Total
		Non-coché	Coché	
Nombre de jours travaillés par semaine	Moins de 4 jours	23,9%	76,1%	100,0%
	4 jours	41,1%	58,9%	100,0%
	5 jours	61,8%	38,2%	100,0%
	Plus de 5 jours	13,6%	86,4%	100,0%
Total		53,6%	46,4%	100,0%

Tableau 231 – Automobilistes seulement – Nombre de jours travaillés par semaine * Raison: pour cause de temps supplémentaire

		Raison pour l'auto: pour cause de temps supplémentaire au travail		Total
		Non-coché	Coché	
Nombre de jours travaillés par semaine	Moins de 4 jours	49,2%	50,8%	100,0%
	4 jours	56,0%	44,0%	100,0%
	5 jours	71,5%	28,5%	100,0%
	Plus de 5 jours	33,3%	66,7%	100,0%
Total		66,8%	33,2%	100,0%

Tableau 232 – Automobilistes seulement – Nombre de jours travaillés par semaine * Raison: personne avec qui faire du covoiturage

		Raison pour l'auto: personne avec qui faire du covoiturage		Total
		Non-coché	Coché	
Nombre de jours travaillés par semaine	Moins de 4 jours	42,5%	57,5%	100,0%
	4 jours	66,7%	33,3%	100,0%
	5 jours	72,3%	27,7%	100,0%
	Plus de 5 jours	77,8%	22,2%	100,0%
Total		68,8%	31,2%	100,0%

Tableau 233 – Automobilistes seulement – Nombre de jours travaillés par sem * Utilisation de l'auto pour des motifs professionnels

		Moyenne hebdomadaire d'utilisation de l'auto pendant le travail pour des motifs professionnels				Total
		Presque jamais	1 fois ou moins par semaine	2-3 fois par semaine	4 fois ou plus par semaine	
Nombre de jours travaillés par semaine	Moins de 4 jours	75,4%	7,0%	8,8%	8,8%	100,0%
	4 jours	69,6%	8,8%	6,9%	14,7%	100,0%
	5 jours	71,0%	16,2%	4,4%	8,5%	100,0%
	Plus de 5 jours	44,0%	16,0%	16,0%	24,0%	100,0%
Total		70,7%	14,2%	5,5%	9,6%	100,0%

Tableau 234 – Automobilistes seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Raison: besoin de l'auto durant la journée

		Raison pour l'auto: besoin de l'auto durant la journée		Total
		Non-coché	Coché	
Nombre d'heures travaillées par jour	7h et moins	89,3%	10,7%	100,0%
	7h+ à 8h	78,1%	21,9%	100,0%
	Plus de 8h	74,2%	25,8%	100,0%
Total		81,9%	18,1%	100,0%

Tableau 235 – Automobilistes seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Raison: horaire de travail irrégulier ou variable

		Raison pour l'auto: horaire de travail irrégulier ou variable		Total
		Non-coché	Coché	
Nombre d'heures travaillées par jour	7h et moins	76,8%	23,2%	100,0%
	7h+ à 8h	54,7%	45,3%	100,0%
	Plus de 8h	21,3%	78,7%	100,0%
Total		53,6%	46,4%	100,0%

Tableau 236 – Automobilistes seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Raison: pour cause de temps supplémentaire

		Raison pour l'auto: pour cause de temps supplémentaire au travail		Total
		Non-coché	Coché	
Nombre d'heures travaillées par jour	7h et moins	86,8%	13,2%	100,0%
	7h+ à 8h	67,6%	32,4%	100,0%
	Plus de 8h	35,5%	64,5%	100,0%
Total		66,8%	33,2%	100,0%

Tableau 237 – Automobilistes seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Raison: personne avec qui faire du covoiturage

		Raison pour l'auto: personne avec qui faire du covoiturage		Total
		Non-coché	Coché	
Nombre d'heures travaillées par jour	7h et moins	74,0%	26,0%	100,0%
	7h+ à 8h	67,7%	32,3%	100,0%
	Plus de 8h	60,7%	39,3%	100,0%
Total		68,5%	31,5%	100,0%

Tableau 238 – Automobilistes seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Raison: lieu de travail mal desservi par TEC

		Raison pour l'auto: lieu de travail mal desservi par TEC		Total
		Non-coché	Coché	
Nombre d'heures travaillées par jour	7h et moins	87,5%	12,5%	100,0%
	7h+ à 8h	79,2%	20,8%	100,0%
	Plus de 8h	80,3%	19,7%	100,0%
Total		82,8%	17,2%	100,0%

Tableau 239 – Automobilistes seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Utilisation de l'auto pour des motifs prof.

		Moyenne hebdomadaire d'utilisation de l'auto pendant le travail pour des motifs professionnels				Total
		Presque jamais	1 fois ou moins par semaine	2-3 fois par semaine	4 fois ou plus par semaine	
Nombre d'heures travaillées par jour	7h et moins	83,2%	8,5%	2,4%	5,8%	100,0%
	7h+ à 8h	68,5%	17,0%	4,5%	10,1%	100,0%
	Plus de 8h	56,4%	17,7%	11,5%	14,4%	100,0%
Total		70,6%	14,1%	5,6%	9,7%	100,0%

Tableau 240 – Automobilistes seulement – Sexe * Mode de paiement stationnement

		Mode de paiement pour stationnement de l'hôpital			Total
		Service de la paie	Facturation	Journalier	
Sexe	Femme	27,2%	45,2%	27,6%	100,0%
	Homme	38,4%	38,9%	22,7%	100,0%
Total		29,6%	43,8%	26,6%	100,0%

Tableau 241 – Automobilistes seulement – Sexe * Moyenne hebdomadaire utilisation de l'auto pendant le travail

		Moyenne hebdomadaire d'utilisation de l'auto pendant le travail pour des motifs professionnels				Total
		Presque jamais	1 fois ou moins par semaine	2-3 fois par semaine	4 fois ou plus par semaine	
Sexe	Femme	74,8%	11,6%	4,6%	9,0%	100,0%
	Homme	54,8%	23,4%	9,1%	12,7%	100,0%
Total		70,4%	14,2%	5,6%	9,8%	100,0%

Tableau 242 – Automobilistes seulement – Sexe * Raisons : besoin de l'auto durant le jour

		Raison pour l'auto: besoin de l'auto durant la journée		Total
		Non-coché	Coché	
Sexe	Femme	85,7%	14,3%	100,0%
	Homme	69,0%	31,0%	100,0%
Total		81,9%	18,1%	100,0%

Tableau 243 – Automobilistes seulement – Sexe * Raisons : voyage avec conjoint(e)

		Raison pour l'auto: voyage avec mon (ma) conjoint(e)		Total
		Non-coché	Coché	
Sexe	Femme	87,6%	12,4%	100,0%
	Homme	79,5%	20,5%	100,0%
Total		85,7%	14,3%	100,0%

Tableau 244 – Automobilistes seulement – Cohortes * Utilisation stationnement employeur

		Utilisation du stationnement de l'employeur				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	48,4%	6,5%		45,2%	100,0%
	25 à 34 ans	28,7%	7,9%	5,6%	57,9%	100,0%
	35 à 44 ans	22,5%	8,5%	5,5%	63,5%	100,0%
	45 à 54 ans	19,7%	9,7%	5,0%	65,7%	100,0%
	55 ans >	16,8%	12,9%	8,9%	61,4%	100,0%
Total		23,0%	9,2%	5,6%	62,2%	100,0%

Tableau 245 – Automobilistes seulement – Cohortes * Utilisation stationnement bordure de rue

		Utilisation du stationnement en bordure de rue				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	42,3%	7,7%	7,7%	42,3%	100,0%
	25 à 34 ans	51,6%	22,4%	6,2%	19,9%	100,0%
	35 à 44 ans	67,1%	12,3%	10,3%	10,3%	100,0%
	45 à 54 ans	68,6%	13,2%	8,5%	9,7%	100,0%
	55 ans >	60,0%	26,3%	3,8%	10,0%	100,0%
Total		62,8%	16,0%	8,1%	13,1%	100,0%

Tableau 246 – Automobilistes seulement – Cohortes * Difficultés à stationner

		Difficultés à trouver un espace de stationnement au travail				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	19,4%	29,0%	41,9%	9,7%	100,0%
	25 à 34 ans	23,9%	44,0%	14,7%	17,4%	100,0%
	35 à 44 ans	32,7%	36,4%	15,6%	15,3%	100,0%
	45 à 54 ans	33,6%	41,4%	15,1%	9,9%	100,0%
	55 ans >	25,0%	42,0%	16,0%	17,0%	100,0%
Total		29,9%	40,0%	16,2%	13,9%	100,0%

Tableau 247 – Automobilistes seulement – Cohortes * Raisons : conduire les enfants

		Raison pour l'auto: conduire les enfants à l'école ou à la garderie		Total
		Non-coché	Coché	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	90,5%	9,5%	100,0%
	25 à 34 ans	68,5%	31,5%	100,0%
	35 à 44 ans	51,9%	48,1%	100,0%
	45 à 54 ans	75,0%	25,0%	100,0%
	55 ans >	87,1%	12,9%	100,0%
Total		67,7%	32,3%	100,0%

Tableau 248 – Automobilistes seulement – Cohortes * Raisons : besoin auto durant le jour

		Raison pour l'auto: besoin de l'auto durant la journée		Total
		Non-coché	Coché	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	87,0%	13,0%	100,0%
	25 à 34 ans	79,5%	20,5%	100,0%
	35 à 44 ans	85,6%	14,4%	100,0%
	45 à 54 ans	83,5%	16,5%	100,0%
	55 ans >	69,9%	30,1%	100,0%
Total		82,1%	17,9%	100,0%

Tableau 249 – Automobilistes seulement – Cohortes * Raisons : pour voir des amis après le travail

		Raison pour l'auto: pour voir des amis ou de la famille après le travail		Total
		Non-coché	Coché	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	77,3%	22,7%	100,0%
	25 à 34 ans	72,2%	27,8%	100,0%
	35 à 44 ans	82,2%	17,8%	100,0%
	45 à 54 ans	85,8%	14,2%	100,0%
	55 ans >	79,7%	20,3%	100,0%
Total		81,1%	18,9%	100,0%

Tableau 250 – Automobilistes seulement – Cohortes * Raisons : pas d'accès au TEC

		Raison pour l'auto: pas d'accès à un service de TEC efficace		Total
		Non-coché	Coché	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	41,7%	58,3%	100,0%
	25 à 34 ans	67,2%	32,8%	100,0%
	35 à 44 ans	68,4%	31,6%	100,0%
	45 à 54 ans	66,5%	33,5%	100,0%
	55 ans >	75,7%	24,3%	100,0%
Total		67,3%	32,7%	100,0%

Tableau 251 – Automobilistes seulement – Cohortes * Raisons : horaire de travail irrégulier

		Raison pour l'auto: horaire de travail irrégulier ou variable		Total
		Non-coché	Coché	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	45,5%	54,5%	100,0%
	25 à 34 ans	45,5%	54,5%	100,0%
	35 à 44 ans	61,2%	38,8%	100,0%
	45 à 54 ans	55,3%	44,7%	100,0%
	55 ans >	48,9%	51,1%	100,0%
Total		54,1%	45,9%	100,0%

Tableau 252 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Utilisation stationnement employeur

		Utilisation du stationnement de l'employeur				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	15,0%	9,2%	3,1%	72,7%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	19,7%	12,1%	8,7%	59,5%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	19,0%	12,0%	9,5%	59,5%	100,0%
	Non, jamais	33,8%	6,2%	3,6%	56,4%	100,0%
Total		23,0%	9,3%	5,5%	62,3%	100,0%

Tableau 253 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Utilisation stationnement bordure de rue

		Utilisation du stationnement en bordure de rue				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	70,0%	16,0%	5,5%	8,4%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	62,9%	19,9%	7,3%	9,9%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	55,7%	21,4%	12,1%	10,7%	100,0%
	Non, jamais	59,3%	11,6%	8,9%	20,2%	100,0%
Total		62,6%	16,3%	8,1%	13,0%	100,0%

Tableau 254 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Utilisation stationnement ailleurs

		Utilisation du stationnement ailleurs				Total
		Jamais	Parfois	Souvent	Toujours	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	83,2%	8,8%	4,0%	4,0%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	74,1%	7,5%	7,5%	10,9%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	74,8%	13,0%	3,1%	9,2%	100,0%
	Non, jamais	73,4%	14,1%	2,9%	9,5%	100,0%
Total		76,8%	11,0%	4,2%	8,1%	100,0%

Tableau 255 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Mode de paiement stationnement

		Mode de paiement pour stationnement de l'hôpital			Total
		Service de la paie	Facturation	Journalier	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	43,4%	37,5%	19,1%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	29,5%	44,6%	25,9%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	24,5%	45,2%	30,3%	100,0%
	Non, jamais	20,1%	48,1%	31,8%	100,0%
Total		29,6%	43,7%	26,7%	100,0%

Tableau 256 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Moyenne hebdomadaire utilisation auto durant le jour

		Moyenne hebdomadaire d'utilisation de l'auto pendant le travail pour des motifs professionnels				Total
		Presque jamais	1 fois ou moins par semaine	2-3 fois par semaine	4 fois ou plus par semaine	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	56,7%	22,8%	8,0%	12,5%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	70,9%	16,0%	4,6%	8,6%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	76,2%	11,0%	4,9%	7,9%	100,0%
	Non, jamais	79,0%	7,2%	4,6%	9,2%	100,0%
Total		70,5%	14,1%	5,6%	9,8%	100,0%

Tableau 257 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Raisons : conduire les enfants

		Raison pour l'auto: conduire les enfants à l'école ou à la garderie		Total
		Non-coché	Coché	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	73,1%	26,9%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	67,7%	32,3%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	58,8%	41,2%	100,0%
	Non, jamais	61,8%	38,2%	100,0%
Total		65,9%	34,1%	100,0%

Tableau 258 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Raisons : voyage avec conjoint(e)

		Raison pour l'auto: voyage avec mon (ma) conjoint(e)		Total
		Non-coché	Coché	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	91,3%	8,7%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	83,2%	16,8%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	82,7%	17,3%	100,0%
	Non, jamais	81,2%	18,8%	100,0%
Total		85,0%	15,0%	100,0%

Tableau 259 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Raisons : horaire de travail irrégulier

		Raison pour l'auto: horaire de travail irrégulier ou variable		Total
		Non-coché	Coché	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	30,3%	69,7%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	52,1%	47,9%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	58,1%	41,9%	100,0%
	Non, jamais	70,0%	30,0%	100,0%
Total		51,5%	48,5%	100,0%

Tableau 260 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Raisons : temps supplémentaire

		Raison pour l'auto: pour cause de temps supplémentaire au travail		Total
		Non-coché	Coché	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	34,7%	65,3%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	64,1%	35,9%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	83,3%	16,7%	100,0%
	Non, jamais	93,2%	6,8%	100,0%
Total		65,5%	34,5%	100,0%

Tableau 261 – Automobilistes seulement – Contraintes de travail * Raisons : pas de covoitureurs

		Raison pour l'auto: personne avec qui faire du covoiturage		Total
		Non-coché	Coché	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	69,3%	30,7%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	68,8%	31,3%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	51,6%	48,4%	100,0%
	Non, jamais	72,3%	27,7%	100,0%
Total		67,0%	33,0%	100,0%

Tableau 262 – Heures d'arrivée et de départ * Horaire de jour

Travail de jour	Heure d'arrivée	Heure de départ
Jamais	17:12	16:07
1 sem/4	12:15	16:36
2 sem/4	10:36	17:21
3 sem/4	9:11	16:49
Toujours	7:49	16:13
Total	8:45	16:27

Tableau 263 – Heures d'arrivée et de départ *Horaire de soir

Travail de soir	Heure d'arrivée	Heure de départ
Jamais	8:10	16:03
1 sem/4	9:16	16:48
2 sem/4	10:06	18:46
3 sem/4	10:34	16:54
Toujours	12:54	18:21
Total	9:21	16:53

Tableau 264 – Heures d'arrivée et de départ * Horaire de nuit

Travail de nuit	Heure d'arrivée	Heure de départ
Jamais	8:23	16:40
1 sem/4	9:51	16:32
2 sem/4	10:10	16:03
3 sem/4	11:12	15:06
Toujours	17:46	10:32
Total	9:27	16:10

Tableau 265 – Temps de trajet * Régions

Grandes régions métropolitaines	Temps de trajet aller en minutes	Temps de trajet retour en minutes
Île de Montréal	38,242	43,123
Laval	49,000	58,371
Couronne Nord	66,389	73,565
Couronne Sud	49,844	52,857
Total	42,205	47,123

Tableau 266 – Temps de trajet * Occupation

Occupation	Temps de trajet aller en minutes	Temps de trajet retour en minutes
Personnel infirmier	41,966	47,282
Col bleu	41,972	46,594
Personnel clérical	45,206	50,377
Cadre, gestionnaire	38,833	45,139
Médecin, résident	38,648	40,893
Personnel technique	45,382	49,572
Autres professions	42,503	47,220
Total	42,943	47,759

Tableau 267 – Temps de trajet * Satisfaction déplacement

Satisfaction à l'égard des modes de déplacement utilisés domicile-travail	Temps de trajet aller en minutes	Temps de trajet retour en minutes
Très insatisfait	47,667	51,809
Plutôt insatisfait	49,203	55,558
Plutôt satisfait	44,607	48,814
Très satisfait	33,518	38,085
Total	42,964	47,726

Tableau 268 – Temps de trajet * Modes principaux

Modes de déplacement principaux	Temps de trajet aller en minutes	Temps de trajet retour en minutes
TEC	51,154	56,332
AUTO MOTO	36,039	40,426
COV	36,178	43,160
ACTIF	27,799	28,776
MULTI	50,792	55,270
Total	43,299	48,000

Tableau 269 – Temps de trajet * Modes multiples

Ventilation des modes multiples	Temps de trajet aller en minutes	Temps de trajet retour en minutes
Auto/moto et TEC	55,779	60,779
Auto/moto et covoi.	38,000	41,161
TEC et covoi.	54,429	63,000
Auto/moto, TEC et covoi.	45,000	51,250
Actif et TEC	50,155	54,769
Actif et auto/moto	65,800	65,300
Actif et covoi.	38,385	40,846
Total	50,736	55,202

Tableau 270 – Temps de trajet * Modes différents en été

Utilisation de modes de déplacement différents été-hiver	Temps de trajet aller en minutes	Temps de trajet retour en minutes
Oui	37,223	40,768
Non	44,249	49,325
Total	42,942	47,739

Tableau 271 – Temps de trajet * Modes principaux durant le jour

Modes principaux pour les déplacements durant le jour	Temps de trajet aller en minutes	Temps de trajet retour en minutes
TEC	49,968	55,011
AUTO MOTO	37,237	41,097
COV	33,731	41,716
ACTIF	38,136	41,602
MULTI	48,429	52,889
Total	43,368	47,935

Tableau 272 – Temps de trajet * Appréciation du TEC

Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail	Temps de trajet aller en minutes	Temps de trajet retour en minutes
T-à-f insuffisants	47,296	51,810
Plutôt insuffisants	46,297	51,375
Plutôt suffisants	43,087	48,252
T-à-f suffisants	35,568	38,809
Total	42,977	47,689

Tableau 273 – Temps de trajet * Utilisation passée du TEC

Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail	Temps de trajet aller en minutes	Temps de trajet retour en minutes
Jamais	37,756	42,939
Parfois	34,591	39,261
Souvent	42,000	46,675
Très souvent	50,385	54,925
Total	42,930	47,655

Tableau 274 – Automobilistes seulement – Coût mensuel * Stationnement employeur

Utilisation du stationnement de l'employeur	Coût mensuel du stationnement
Jamais	\$46.29
Parfois	\$38.36
Souvent	\$70.62
Toujours	\$68.92
Total	\$63.24

Tableau 275 – Automobilistes seulement – Coût mensuel * Stationnement bordure de rue

Utilisation du stationnement en bordure de rue	Coût mensuel du stationnement
Jamais	\$69.03
Parfois	\$53.05
Souvent	\$42.39
Toujours	\$32.65
Total	\$62.24

Tableau 276 – Automobilistes seulement – Coût mensuel * Stationnement ailleurs

Utilisation du stationnement ailleurs	Coût mensuel du stationnement
Jamais	\$65.90
Parfois	\$39.98
Souvent	\$45.69
Toujours	\$75.49
Total	\$63.16

Tableau 277 – Automobilistes seulement – Coût mensuel * Utilisation de l'auto durant le travail

Moyenne hebdomadaire d'utilisation de l'auto pendant le travail pour des motifs professionnels	Coût mensuel du stationnement
Presque jamais	\$58.72
1 fois ou moins par semaine	\$73.30
2-3 fois par semaine	\$70.45
4 fois ou plus par semaine	\$73.58
Total	\$63.13

Tableau 278 – Automobilistes seulement – Coût mensuel * Modes de facturation

Mode de paiement pour stationnement de l'hôpital	Coût mensuel du stationnement
Service de la paie	\$70.78
Facturation	\$67.02
Journalier	\$41.89
Total	\$63.34

Tableau 279 – Automobilistes seulement – Coût mensuel * Horaires de travail contraignant

Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Coût mensuel du stationnement
Oui, au moins une fois par semaine	\$70.28
Oui, au moins une fois par mois	\$61.60
Oui, moins d'une fois par mois	\$61.64
Non, jamais	\$58.51
Total	\$63.20

Tableau 280 – Attitudes TEC * Régions

Grandes régions métropolitaines	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Île de Montréal	,0571279
Laval	-,2649639
Couronne Nord	,0943156
Couronne Sud	-,0944597
Total	,0061712

Tableau 281 – Attitudes TEC * Zones de l'île de Montréal

zones de la CMM	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Ouest de Montréal	-,2471135
Centre-Ouest de Montréal	,2318402
Centre-Est de Montréal	,2674608
Nord de Montréal	-,0032221
Est de Montréal	,2656176
Total	,0571279

Tableau 282 – Attitudes TEC * Occupation

Occupation	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Personnel infirmier	-,1268537
Col bleu	,0397151
Personnel clérical	-,0335088
Cadre, gestionnaire	,2267915
Médecin, résident	-,0182365
Personnel technique	,0844096
Autres professions	,0597025
Total	,0015206

Tableau 283 – Attitudes TEC * Lieux de travail

Lieu de travail	Cote factorielle attitudes envers le TEC
ITM	,1055529
HGM	,1349244
HME	-,0562221
HNM/INM	,0779592
HRV	-,1151055
2155 rue Guy	,3282688
Total	,0009237

Tableau 284 – Attitudes TEC * Sexe

Sexe	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Femme	-,0469333
Homme	,1810471
Total	,0005061

Tableau 285 – Attitudes TEC * Travail de soir

Travail de soir	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Jamais	,0891078
1 sem/4	-,1243071
2 sem/4	-,0552889
3 sem/4	-,2310264
Toujours	-,1217182
Total	,0297562

Tableau 286 – Attitudes TEC * Satisfaction déplacement

Satisfaction à l'égard des modes de déplacement utilisés domicile-travail	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Très insatisfait	-,2846132
Plutôt insatisfait	-,1983865
Plutôt satisfait	,0222050
Très satisfait	,2364818
Total	,0009507

Tableau 287 – Attitudes TEC * Modes de déplacement principaux

Modes de déplacement principaux	Cote factorielle attitudes envers le TEC
TEC	,1996611
AUTO MOTO	-,3413716
COV	-,1771878
ACTIF	,5109480
MULTI	,2758957
Total	,0171107

Tableau 288 – Attitudes TEC * Modes différents en été

Utilisation de modes de déplacement différents été-hiver	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Oui	,2112114
Non	-,0475993
Total	,0004370

Tableau 289 – Attitudes TEC * Modes de déplacement durant le jour

Modes principaux pour les déplacements durant le jour	Cote factorielle attitudes envers le TEC
TEC	,1615198
AUTO MOTO	-,2982368
COV	-,0855869
ACTIF	,4037586
MULTI	,2492294
Total	,0520536

Tableau 290 – Attitudes TEC * Horaire de travail contraignant

Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Oui, au moins une fois par semaine	,0170905
Oui, au moins une fois par mois	-,0916968
Oui, moins d'une fois par mois	-,1115746
Non, jamais	,0965882
Total	,0051187

Tableau 291 – Attitudes TEC * Gares de train près du domicile

Gare de train à proximité du domicile	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Non	-,1005751
Oui	,0782496
Total	,0033723

Tableau 292 – Attitudes TEC * Connaissance du TEC

Connaissance des services de TEC disponibles entre le domicile et le lieu de travail	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Très mal	-,4304607
Plutôt mal	-,3905760
Plutôt bien	-,1397417
Très bien	,1694602
Total	,0044124

Tableau 293 – Attitudes TEC * Appréciation du TEC

Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail	Cote factorielle attitudes envers le TEC
T-à-f insuffisants	-,5659904
Plutôt insuffisants	-,4256306
Plutôt suffisants	,0598383
T-à-f suffisants	,8139746
Total	,0048694

Tableau 294 – Attitudes TEC * Utilisation passée du TEC

Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Jamais	-,2996489
Parfois	-,1558258
Souvent	,1253177
Très souvent	,2044325
Total	,0016066

Tableau 295 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : transporter des affaires

Raison pour l'auto: pour transporter des affaires	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Non-coché	-,0395718
Coché	-,2026785
Total	-,0720466

Tableau 296 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : courses après le travail

Raison pour l'auto: courses après le travail	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Non-coché	,0917422
Coché	-,2838355
Total	-,1116551

Tableau 297 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : pas d'accès au TEC

Raison pour l'auto: pas d'accès à un service de TEC efficace	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Non-coché	,0562817
Coché	-,3979623
Total	-,0942823

Tableau 298 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : horaire de travail irrégulier

Raison pour l'auto: horaire de travail irrégulier ou variable	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Non-coché	,0256316
Coché	-,3096468
Total	-,1300334

Tableau 299 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : temps supplémentaire

Raison pour l'auto: pour cause de temps supplémentaire au travail	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Non-coché	-,0144193
Coché	-,2975113
Total	-,1083918

Tableau 300 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : pas de covoitureurs

Raison pour l'auto: personne avec qui faire du covoiturage	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Non-coché	,0237607
Coché	-,3580432
Total	-,0968367

Tableau 301 – Automobilistes seulement – Attitudes TEC * Raisons auto : lieu de travail mal desservi par TEC

Raison pour l'auto: lieu de travail mal desservi par TEC	Cote factorielle attitudes envers le TEC
Non-coché	-,0174793
Coché	-,3895581
Total	-,0813272

Tableau 302 – Attitudes COV * Régions

Grandes régions métropolitaines	Cote factorielle attitudes envers le covoiturage
Île de Montréal	-,0465064
Laval	-,1863595
Couronne Nord	,3758021
Couronne Sud	,1188415
Total	-,0099563

Tableau 303 – Attitudes COV * Occupation

Occupation	Cote factorielle attitudes envers le covoiturage
Personnel infirmier	,0288658
Col bleu	,2662032
Personnel clérical	-,1227978
Cadre, gestionnaire	,1258004
Médecin, résident	-,2387294
Personnel technique	,0649149
Autres professions	,1062961
Total	,0012336

Tableau 304 – Attitudes COV * Cohortes

Cohortes d'âge	Cote factorielle attitudes envers le covoiturage
<= 24 ans	,3059589
25 à 34 ans	,0944704
35 à 44 ans	-,0878988
45 à 54 ans	,0024623
55 ans >	-,0441981
Total	,0032127

Tableau 305 – Attitudes COV * Modes de déplacement principaux

Modes de déplacement principaux	Cote factorielle attitudes envers le covoiturage
TEC	-,1442051
AUTO MOTO	-,1092972
COV	,5184239
ACTIF	,1833016
MULTI	,0704619
Total	,0011712

Tableau 306 – Attitudes COV * Modes actifs

Ventilation des modes actifs	Cote factorielle attitudes envers le covoiturage
Vélo	,5460793
Marche	-,1486486
Les deux	1,0532116
Total	,1833016

Tableau 307 – Attitudes COV * Modes multiples

Ventilation des modes multiples	Cote factorielle attitudes envers le covoiturage
Auto/moto et TEC	-,0602984
Auto/moto et covoi.	,3544600
TEC et covoi.	,5742305
Auto/moto, TEC et covoi.	,4456676
Actif et TEC	-,0343458
Actif et auto/moto	-,2407441
Actif et covoi.	,3971786
Total	,0698579

Tableau 308 – Attitudes COV * Modes principaux durant le jour

Modes principaux pour les déplacements durant le jour	Cote factorielle attitudes envers le covoiturage
TEC	-,0936472
AUTO MOTO	-,1526432
COV	,5963060
ACTIF	,2609171
MULTI	,0444747
Total	,0069414

Tableau 309 – Automobilistes seulement – Attitudes COV * Raisons auto : voyage avec conjoint(e)

Raison pour l'auto: voyage avec mon (ma) conjoint(e)	Cote factorielle attitudes envers le covoiturage
Non-coché	-,0593243
Coché	,1834023
Total	-,0247011

Tableau 310 – Automobilistes seulement – Attitudes COV * Raisons auto : courses après travail

Raison pour l'auto: courses après le travail	Cote factorielle attitudes envers le covoiturage
Non-coché	,0787148
Coché	-,1545766
Total	-,0476261

Tableau 311 – Automobilistes seulement – Attitudes COV * Raisons auto : pas de covoitureurs

Raison pour l'auto: personne avec qui faire du covoiturage	Cote factorielle attitudes envers le covoiturage
Non-coché	,0043811
Coché	-,1661362
Total	-,0494789

Tableau 312 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Régions

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Grandes régions métropolitaines	Île de Montréal	47,6%	52,4%	100,0%
	Laval	47,3%	52,7%	100,0%
	Couronne Nord	64,3%	35,7%	100,0%
	Couronne Sud	38,6%	61,4%	100,0%
Total		46,2%	53,8%	100,0%

Tableau 313 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Horaire de jour

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Travail de jour	Jamais	42,9%	57,1%	100,0%
	1 sem/4	46,2%	53,8%	100,0%
	2 sem/4	32,1%	67,9%	100,0%
	3 sem/4	31,0%	69,0%	100,0%
	Toujours	49,2%	50,8%	100,0%
Total		46,4%	53,6%	100,0%

Tableau 314 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Horaire de soir

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Travail de soir	Jamais	51,2%	48,8%	100,0%
	1 sem/4	39,7%	60,3%	100,0%
	2 sem/4	32,2%	67,8%	100,0%
	3 sem/4	24,0%	76,0%	100,0%
	Toujours	41,2%	58,8%	100,0%
Total		46,8%	53,2%	100,0%

Tableau 315 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Gares près du domicile

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Gare de train à proximité du domicile	Non	39,4%	60,6%	100,0%
	Oui	47,6%	52,4%	100,0%
Total		44,3%	55,7%	100,0%

Tableau 316 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Connaissance TEC

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Connaissance des services de TEC disponibles entre le domicile et le lieu de travail	Très mal	40,0%	60,0%	100,0%
	Plutôt mal	35,6%	64,4%	100,0%
	Plutôt bien	39,5%	60,5%	100,0%
	Très bien	51,7%	48,3%	100,0%
Total		44,6%	55,4%	100,0%

Tableau 317 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Appréciation TEC

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Appréciation de la suffisance des services de TEC entre le domicile et le lieu de travail	T-à-f insuffisants	29,5%	70,5%	100,0%
	Plutôt insuffisants	29,6%	70,4%	100,0%
	Plutôt suffisants	49,6%	50,4%	100,0%
	T-à-f suffisants	78,2%	21,8%	100,0%
Total		44,8%	55,2%	100,0%

Tableau 318 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Utilisation passée TEC

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Utilisation passée du TEC pour se rendre au lieu de travail	Jamais	38,5%	61,5%	100,0%
	Parfois	38,5%	61,5%	100,0%
	Souvent	49,6%	50,4%	100,0%
	Très souvent	57,4%	42,6%	100,0%
Total		44,6%	55,4%	100,0%

Tableau 319 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Raisons auto : courses après travail

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Raison pour l'auto: courses après le travail	Non-coché	55,2%	44,8%	100,0%
	Coché	39,6%	60,4%	100,0%
Total		46,8%	53,2%	100,0%

Tableau 320 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Raisons auto : pas d'accès au TEC

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Raison pour l'auto: pas d'accès à un service de TEC efficace	Non-coché	52,9%	47,1%	100,0%
	Coché	33,5%	66,5%	100,0%
Total		46,5%	53,5%	100,0%

Tableau 321 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Raisons auto : horaire de travail irrégulier

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Raison pour l'auto: horaire de travail irrégulier ou variable	Non-coché	55,7%	44,3%	100,0%
	Coché	33,5%	66,5%	100,0%
Total		45,4%	54,6%	100,0%

Tableau 322 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Raisons auto : temps supplémentaire

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Raison pour l'auto: pour cause de temps supplémentaire au travail	Non-coché	51,3%	48,7%	100,0%
	Coché	37,5%	62,5%	100,0%
Total		46,7%	53,3%	100,0%

Tableau 323 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Raisons auto : pas de covoitureurs

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Raison pour l'auto: personne avec qui faire du covoiturage	Non-coché	51,6%	48,4%	100,0%
	Coché	38,9%	61,1%	100,0%
Total		47,6%	52,4%	100,0%

Tableau 324 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Raisons auto : lieu de travail mal desservi TEC

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Raison pour l'auto: lieu de travail mal desservi par TEC	Non-coché	50,4%	49,6%	100,0%
	Coché	29,3%	70,7%	100,0%
Total		46,7%	53,3%	100,0%

Tableau 325 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Zones de l'île de Montréal

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
zones de la CMM	Ouest de Montréal	40,4%	59,6%	100,0%
	Centre-Ouest de Montréal	53,7%	46,3%	100,0%
	Centre-Est de Montréal	45,2%	54,8%	100,0%
	Nord de Montréal	52,4%	47,6%	100,0%
	Est de Montréal	56,5%	43,5%	100,0%
Total		47,6%	52,4%	100,0%

Tableau 326 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Utilisation stationnement employeur

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Utilisation du stationnement de l'employeur	Jamais	54,4%	45,6%	100,0%
	Parfois	37,3%	62,7%	100,0%
	Souvent	44,0%	56,0%	100,0%
	Toujours	38,9%	61,1%	100,0%
Total		42,6%	57,4%	100,0%

Tableau 327 – Automobilistes seulement – Profils TEC * Utilisation stationnement bordure de rue

		Profils modaux		Total
		PROFIL TEC	PROFIL AUTO	
Utilisation du stationnement en bordure de rue	Jamais	41,1%	58,9%	100,0%
	Parfois	41,1%	58,9%	100,0%
	Souvent	39,1%	60,9%	100,0%
	Toujours	60,8%	39,2%	100,0%
Total		43,5%	56,5%	100,0%

Tableau 328 – Automobilistes seulement – Profils COV * Occupation

		Profils modaux COV		Total
		PROFIL AUTO	PROFIL COV	
Occupation	Personnel infirmier	71,4%	28,6%	100,0%
	Col bleu	46,2%	53,8%	100,0%
	Personnel clérical	73,4%	26,6%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	78,4%	21,6%	100,0%
	Médecin, résident	75,3%	24,7%	100,0%
	Personnel technique	80,7%	19,3%	100,0%
	Autres professions	73,2%	26,8%	100,0%
Total		74,2%	25,8%	100,0%

Tableau 329 Automobilistes seulement – Profils COV * Cohortes

		Profils modaux COV		Total
		PROFIL AUTO	PROFIL COV	
Cohortes d'âge	<= 24 ans	54,1%	45,9%	100,0%
	25 à 34 ans	74,4%	25,6%	100,0%
	35 à 44 ans	79,4%	20,6%	100,0%
	45 à 54 ans	73,6%	26,4%	100,0%
	55 ans >	70,5%	29,5%	100,0%
Total		74,4%	25,6%	100,0%

Tableau 330 Automobilistes seulement – Profils COV * Horaire de jour

		Profils modaux COV		Total
		PROFIL AUTO	PROFIL COV	
Travail de jour	Jamais	47,6%	52,4%	100,0%
	1 sem/4	53,8%	46,2%	100,0%
	2 sem/4	74,1%	25,9%	100,0%
	3 sem/4	81,0%	19,0%	100,0%
	Toujours	75,7%	24,3%	100,0%
Total		74,7%	25,3%	100,0%

Tableau 331 Automobilistes seulement – Profils COV * Satisfaction

		Profils modaux COV		Total
		PROFIL AUTO	PROFIL COV	
Satisfaction à l'égard des modes de déplacement utilisés domicile-travail	Très insatisfait	68,4%	31,6%	100,0%
	Plutôt insatisfait	77,9%	22,1%	100,0%
	Plutôt satisfait	77,0%	23,0%	100,0%
	Très satisfait	68,8%	31,2%	100,0%
Total		74,3%	25,7%	100,0%

Tableau 332 Automobilistes seulement – Profils COV * Horaire de travail contraignant

		Profils modaux COV		Total
		PROFIL AUTO	PROFIL COV	
Horaire de travail contraignant à des horaires changeants ou du temps supplémentaire	Oui, au moins une fois par semaine	79,1%	20,9%	100,0%
	Oui, au moins une fois par mois	73,8%	26,2%	100,0%
	Oui, moins d'une fois par mois	70,1%	29,9%	100,0%
	Non, jamais	69,8%	30,2%	100,0%
Total		73,3%	26,7%	100,0%

Tableau 333 – Automobilistes seulement – Profils COV * Raisons auto : voyage avec conjoint(e)

		Profils modaux COV		Total
		PROFIL AUTO	PROFIL COV	
Raison pour l'auto: voyage avec mon (ma) conjoint(e)	Non-coché	78,1%	21,9%	100,0%
	Coché	52,6%	47,4%	100,0%
Total		74,5%	25,5%	100,0%

Tableau 334 – Covoitureurs seulement – Occupation * Mode de covoiturage

		Mode de covoiturage			Total
		Conducteur	Passager	Les deux	
Occupation	Personnel infirmier	35,7%	35,7%	28,7%	100,0%
	Col bleu	28,6%	50,0%	21,4%	100,0%
	Personnel clérical	30,2%	46,0%	23,7%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	60,0%	20,0%	20,0%	100,0%
	Médecin, résident	34,9%	27,9%	37,2%	100,0%
	Personnel technique	36,6%	44,1%	19,4%	100,0%
	Autres professions	29,2%	43,8%	27,1%	100,0%
Total		35,4%	39,4%	25,2%	100,0%

Tableau 335 – Covoitureurs seulement – Occupation * Covoiturage avec un ou des collègues de travail

		Covoiturage effectué avec un ou des collègues de travail		Total
		Non-coché	Coché	
Occupation	Personnel infirmier	41,0%	59,0%	100,0%
	Col bleu	37,5%	62,5%	100,0%
	Personnel clérical	66,9%	33,1%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	65,9%	34,1%	100,0%
	Médecin, résident	69,6%	30,4%	100,0%
	Personnel technique	68,5%	31,5%	100,0%
	Autres professions	40,0%	60,0%	100,0%
Total		58,8%	41,2%	100,0%

Tableau 336 – Covoitureurs seulement – Occupation * Covoituration avec un ou des amis

		Covoituration effectuée avec un ou des amis		Total
		Non-coché	Coché	
Occupation	Personnel infirmier	66,7%	33,3%	100,0%
	Col bleu	60,0%	40,0%	100,0%
	Personnel clérical	77,3%	22,7%	100,0%
	Cadre, gestionnaire	85,4%	14,6%	100,0%
	Médecin, résident	82,6%	17,4%	100,0%
	Personnel technique	88,9%	11,1%	100,0%
	Autres professions	94,4%	5,6%	100,0%
Total		80,5%	19,5%	100,0%

Tableau 337 – Covoitureurs seulement – Sexe * Mode de covoituration

		Mode de covoituration			Total
		Conducteur	Passager	Les deux	
Sexe	Femme	31,7%	43,6%	24,8%	100,0%
	Homme	52,8%	20,2%	27,0%	100,0%
Total		35,5%	39,4%	25,2%	100,0%

Tableau 338 – Covoitureurs seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Mode de covoituration

		Mode de covoituration			Total
		Conducteur	Passager	Les deux	
Nombre d'heures travaillées par jour	7h et moins	29,9%	47,9%	22,2%	100,0%
	7h+ à 8h	34,1%	42,0%	23,9%	100,0%
	Plus de 8h	47,1%	20,2%	32,8%	100,0%
Total		35,6%	39,1%	25,4%	100,0%

Tableau 339 – Covoitureurs seulement – Nombre d'heures travaillées par jour * Covoituration avec un ou des collègues de travail

		Covoituration effectuée avec un ou des collègues de travail		Total
		Non-coché	Coché	
Nombre d'heures travaillées par jour	7h et moins	69,7%	30,3%	100,0%
	7h+ à 8h	56,9%	43,1%	100,0%
	Plus de 8h	43,5%	56,5%	100,0%
Total		58,9%	41,1%	100,0%

Tableau 340 – Covoitureurs seulement – Travail de nuit * Covoiturage avec un ou des collègues de travail

		Covoiturage effectué avec un ou des collègues de travail		Total
		Non-coché	Coché	
Travail de nuit	Jamais	65,6%	34,4%	100,0%
	Parfois	21,6%	78,4%	100,0%
	Toujours	9,1%	90,9%	100,0%
Total		60,5%	39,5%	100,0%

Tableau 341 – Covoitureurs seulement – Travail de nuit * Covoiturage avec un ou des amis

		Covoiturage effectué avec un ou des amis		Total
		Non-coché	Coché	
Travail de nuit	Jamais	84,7%	15,3%	100,0%
	Parfois	53,8%	46,2%	100,0%
	Toujours	50,0%	50,0%	100,0%
Total		82,1%	17,9%	100,0%

Tableau 342 – Covoitureurs seulement – Travail de jour * Covoiturage avec un ou des collègues de travail

		Covoiturage effectué avec un ou des collègues de travail		Total
		Non-coché	Coché	
Travail de jour	Jamais	61,5%	38,5%	100,0%
	Parfois	22,2%	77,8%	100,0%
	Toujours	64,2%	35,8%	100,0%
Total		59,9%	40,1%	100,0%

Tableau 343 – Covoitureurs seulement – Travail de jour * Covoiturage avec un ou des amis

		Covoiturage effectué avec un ou des amis		Total
		Non-coché	Coché	
Travail de jour	Jamais	63,6%	36,4%	100,0%
	Parfois	62,1%	37,9%	100,0%
	Toujours	84,0%	16,0%	100,0%
Total		81,9%	18,1%	100,0%

Tableau 344 – Covoitureurs seulement – Travail de soir * Covoiturage avec un ou des collègues de travail

		Covoiturage effectué avec un ou des collègues de travail		Total
		Non-coché	Coché	
Travail de soir	Jamais	68,0%	32,0%	100,0%
	Parfois	44,3%	55,7%	100,0%
	Toujours	34,6%	65,4%	100,0%
Total		61,7%	38,3%	100,0%

Tableau 345 – Covoitureurs seulement – Travail de soir * Covoiturage avec un ou des amis

		Covoiturage effectué avec un ou des amis		Total
		Non-coché	Coché	
Travail de soir	Jamais	85,1%	14,9%	100,0%
	Parfois	76,4%	23,6%	100,0%
	Toujours	52,4%	47,6%	100,0%
Total		81,9%	18,1%	100,0%

Questionnaire



Centre universitaire de santé McGill
McGill University Health Centre

Sondage sur les habitudes de déplacement entre le domicile et le lieu de travail

PROGRAMME ALLÉGO AU CUSM

Dans le cadre de la mise en place du programme allégo au CUSM et conjointement avec Voyagez Futé Montréal, un organisme qui fait la promotion de modes de transport alternatifs à l'auto-solo, le Service du stationnement - CUSM vous invite à répondre à ce sondage visant à mieux connaître les habitudes de transport de ses employés ainsi que les possibilités d'améliorations. Un programme Allégo est une initiative de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) dont l'objectif est d'encourager l'utilisation de modes de transports alternatifs à l'automobile en solo.

Votre **participation à ce sondage est essentielle** pour nous aider à comprendre vos besoins et à y répondre. Nous vous remercions de bien vouloir prendre quelques minutes pour compléter le questionnaire. Soyez assuré que les réponses à ce sondage seront traitées de manière confidentielle et que les résultats serviront uniquement à analyser et à mettre en œuvre des solutions pratiques pour faciliter l'utilisation des moyens alternatifs de transport.

Prix à gagner

Pour vous remercier de votre participation à ce sondage, le Service du Stationnement CUSM a obtenu de très beaux prix. Chaque personne qui participera au sondage aura une chance de gagner. Une seule participation par personne est permise.

Veuillez compléter le sondage **avant le 15 juin 2007** et le rapporter dans les bureaux du stationnement. N'oubliez pas de compléter le coupon de participation ci-joint pour participer au tirage.

Merci de répondre en grand nombre!

Serge Sévigny, ing.
Directeur des services techniques - CUSM

Gilles Côté, Chef-Interim
Stationnements - CUSM

Pour toute question liée à ce sondage, n'hésitez pas à communiquer avec Marie-Josée Barrette, au poste 32911 ou par courriel à Marie-josée.barrette@muhc.mcgill.ca

Merci de retourner votre sondage avant le 15 juin 2007 dans un des bureaux du stationnement suivant :

Site:	MCH	MCI	MGH	MNH & RVH
Bureau:	F1.33	J0.39	T6.04	S3.08

STATIONNEMENTS CUSM : Le Meilleur Service pour tous les Clients

Le service du stationnement du CUSM veut remercier pour leur générosité les commanditaires du tirage du sondage :

VENTE - LOCATION - SERVICE - ACCESSOIRES

*La bicyclette électrique...
une alternative vraiment branchée !
I care for clean air, I bike everywhere !*

VELOBRANCHE.COM
Boutique de vélos électriques

1438 rue Cartier
Papineau
514-521-4300



Le programme Allégo au CUSM est développé en collaboration avec:



Section 1 : Informations générales

A REMPLIR PAR TOUS LES RÉPONDANTS

1.1 Quel est le code postal de votre domicile ?

--	--

1.2 Quel est votre occupation au sein du CUSM ?

Cochez « ⊗ » un seul cercle.

- Personnel infirmier (inf., pab, aide-inf.)
- Col bleu (serv. Tech, entretien ménager, stérilisation, brancardier)
- Personnel clérical (admission, secrétariat)
- Cadre, gestionnaire
- Médecin, résident
- Personnel technique
(tech. en pharmacie, en radiologie...)
- Autres professions
(pharmaciens, physioth., ergoth., nutritionnistes, inhalo...)

1.3 Quel est votre lieu de travail principal ?

Cochez « ⊗ » un seul cercle.

- ITM
- HGM
- HME
- HNM / INM
- HRV
- 2155 rue Guy

1.4 Vous êtes :

- Femme
- Homme

1.5 En quelle année êtes-vous né(e) ?

19__

1.6 Quels horaires de travail avez-vous **aujourd'hui** ?

Date : ____ / ____ / ____
 Année Mois Jour

Heure d'arrivée : h min

Heure de départ : h min

Section 1 : Informations générales

A REMPLIR PAR TOUS LES RÉPONDANTS

1.7 Travaillez vous : a) la nuit ? b) le jour ? c) le soir ?	Jamais 1 sem/4 2 sem/4 3 sem/4 Toujours <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
1.8 Combien de jours par semaine en moyenne travaillez-vous ?	_____ jours / semaine
1.9 Combien d'heures par jour en moyenne travaillez-vous ?	_____ heures / jour

Section 2 : Caractéristiques du déplacement entre le domicile et le lieu de travail

A REMPLIR PAR TOUS LES RÉPONDANTS

2.1 Dans l'ensemble, êtes-vous satisfait ou insatisfait des conditions dans lesquelles vous vous déplacez entre votre domicile et votre lieu de travail ? <i>Cochez « ⊗ » un seul cercle.</i>	très insatisfait plutôt insatisfait plutôt satisfait très satisfait <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
2.2 Au cours de la dernière année , avez-vous utilisé les modes de transport suivants pour vos trajets entre votre domicile et votre lieu de travail ? a) Transport en commun (<i>bus, métro ou train de banlieue</i>) b) Seul en voiture c) Covoiturage (<i>conducteur ou passager</i>) d) Vélo e) Moto f) À pied g) Autres, Précisez : _____ <i>Répondez pour tous les modes de transport, même si ce n'est que pour une partie du trajet.</i> <i>Exemple : si vous faites toujours une partie du trajet seul en voiture et l'autre partie en transport en commun, cochez " toujours " pour ces deux modes.</i>	Jamais parfois régulièrement toujours <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>

Section 2 : Caractéristiques du déplacement entre le domicile et le lieu de travail

A REMPLIR PAR TOUS LES RÉPONDANTS

2.3 Combien de temps vous prend en moyenne le trajet aller et le trajet retour entre votre domicile et votre lieu de travail (de porte à porte)?

trajet aller : _____ minutes

trajet retour : _____ minutes

2.4 Utilisez-vous des modes de transport différents en été et en hiver pour les trajets entre votre domicile et votre lieu de travail ?

non

oui

Si **OUI**, quel mode utilisez-vous le plus souvent **en été** ?

Transports collectifs

Seul en voiture

Covoiturage

Vélo

Moto

A pied

Autres

2.5 Lors de vos **déplacements reliés à votre emploi**, quels modes de transport utilisez-vous ?

a) Transport en commun (*bus, métro ou train de banlieue*)

b) Seul en voiture

c) Covoiturage (*conducteur ou passager*)

d) Vélo

e) Moto

f) À pied

g) Autres, Précisez : _____

jamais parfois régulièrement toujours

Répondez pour tous les modes de transport, même si ce n'est que pour une partie du trajet.

2.6 Combien de **cartes mensuelles** de transports collectifs avez-vous acheté pour **vous-même**, au cours des **douze derniers mois**?

Indiquez le nombre : _____

Section 2 : Caractéristiques du déplacement entre le domicile et le lieu de travail

A REMPLIR PAR TOUS LES RÉPONDANTS

2.7 Quel type de carte mensuelle de transports collectifs avez-vous acheté le plus souvent au cours des **douze derniers mois** ?

Cochez « ⊗ » un seul cercle.

- Aucune
- Carte CAM (STM)
- Carte CAM postale (STM)
- Carte autobus Laval (STL)
- Carte locale RTL (RTL)
- Carte TRAM Zone 1 (AMT)
- Carte TRAM Zone 2 (AMT)
- Carte TRAM Zone 3 (AMT)
- Carte TRAM Zone 4 (AMT)
- Carte TRAM Zone 5 (AMT)
- Carte TRAM Zone 6 (AMT)
- Carte TRAM Zone 7 (AMT)
- Carte TRAM Zone 8 (AMT)
- Carte TRAIN SEULEMENT Zone 5 (AMT)
- Carte TRAIN SEULEMENT Zone 6 (AMT)
- Carte locale CIT :
Précisez le CIT : _____
Précisez la zone : _____
- Autre, précisez :

Section 3 : Profil

A REMPLIR PAR TOUS LES REpondANTS

3.1 Votre horaire de travail vous oblige-t-il à entrer ou à quitter votre travail à des heures changeantes et à faire du temps supplémentaire?

- au moins une fois par semaine
- au moins une fois par mois
- moins d'une fois par mois
- jamais

3.2 Y a-t-il des services de transport en commun à proximité de votre **domicile** (environ 5 minutes ou moins de marche à pied) ?

- a)** Arrêt d'autobus
- b)** Station de métro
- c)** Gare de train de banlieue

- | | | |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| non | oui | je ne sais pas |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

3.3 Diriez-vous que vous connaissez bien ou mal les services de transport en commun offerts entre votre **domicile** et votre **lieu de travail** ?

- | | | | |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| très mal | plutôt mal | plutôt bien | très bien |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

3.4 Les services de transport en commun offerts entre votre **domicile** et votre **lieu de travail** sont-ils ?

- | | | | |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| tout à fait insuffisants | plutôt insuffisants | plutôt suffisants | tout à fait suffisants |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

3.5 Dans le passé (il y a **plus d'un an**), avez-vous déjà utilisé le transport en commun (autobus, métro ou train de banlieue) pour vous rendre au travail ?

- | | | | |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| jamais | parfois | souvent | très souvent |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Section 3 : Profil

A REMPLIR PAR TOUS LES REpondANTS

<p>3.6 Êtes-vous en accord ou en désaccord avec les opinions suivantes sur l'utilisation du transport en commun (métro, autobus, train de banlieue) pour le déplacement entre votre domicile et votre lieu de travail ?</p> <p>a) Pour utiliser le transport en commun, il faut bien connaître les horaires.</p> <p>b) Il est sécuritaire de voyager en transport en commun le soir.</p> <p>c) Il faut souvent attendre longtemps quand on utilise le transport en commun.</p> <p>d) C'est un moyen de transport qui permet d'aller et venir comme on veut.</p> <p>e) On risque de se faire agresser dans le transport en commun.</p> <p>f) En transport en commun, on peut profiter du temps pour lire ou se détendre.</p>	<table><thead><tr><th>tout à fait en désaccord</th><th>plutôt en désaccord</th><th>plutôt en accord</th><th>tout à fait en accord</th></tr></thead><tbody><tr><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td></tr><tr><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td></tr><tr><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td></tr><tr><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td></tr><tr><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td></tr><tr><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td></tr></tbody></table>	tout à fait en désaccord	plutôt en désaccord	plutôt en accord	tout à fait en accord	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
tout à fait en désaccord	plutôt en désaccord	plutôt en accord	tout à fait en accord																										
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																										
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																										
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																										
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																										
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																										
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																										
<p>3.7 Êtes-vous en accord ou en désaccord avec les opinions suivantes sur l'utilisation du covoiturage pour le déplacement entre votre domicile et votre lieu de travail ?</p> <p>a) Le covoiturage implique des horaires très contraignants.</p> <p>b) On risque de ne pas bien s'entendre avec l'autre personne quand on fait du covoiturage.</p> <p>c) C'est compliqué de partager les coûts de manière équitable quand on fait du covoiturage.</p> <p>d) Le covoiturage permet de faire connaissance avec d'autres gens.</p> <p>e) En covoiturage, on est obligé de faire la conversation même si on n'en a pas envie.</p>	<table><thead><tr><th>tout à fait en désaccord</th><th>plutôt en désaccord</th><th>plutôt en accord</th><th>tout à fait en accord</th></tr></thead><tbody><tr><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td></tr><tr><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td></tr><tr><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td></tr><tr><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td></tr><tr><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td><td><input type="radio"/></td></tr></tbody></table>	tout à fait en désaccord	plutôt en désaccord	plutôt en accord	tout à fait en accord	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
tout à fait en désaccord	plutôt en désaccord	plutôt en accord	tout à fait en accord																										
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																										
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																										
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																										
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																										
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																										

Section 4 : Seul en voiture

Répondez à la section 4 si vous vous déplacez seul en voiture (toujours ou régulièrement) entre votre domicile et votre lieu de travail. Sinon, passez à la section 5.

<p>4.1 Une fois rendu au travail, où stationnez-vous votre voiture ?</p> <p>a) Dans le stationnement de l'hôpital</p> <p>b) En bordure de la rue (stationnement sur rue)</p> <p>c) Ailleurs</p> <p>4.2 Si vous utilisez le stationnement de l'hôpital, quel mode de paiement utilisez-vous?</p> <p>4.3 Combien vous coûte votre stationnement au travail par mois ?</p> <p>4.4 Vous arrive-t-il d'avoir des difficultés pour trouver un stationnement près de votre lieu de travail ?</p>	<p>jamais parfois souvent toujours</p> <p><input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p> <p><input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p> <p><input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p> <p><input type="radio"/> Service de la paie</p> <p><input type="radio"/> Facturation</p> <p><input type="radio"/> Journalier (billet)</p> <p>_____ \$/mois</p> <p>jamais parfois souvent presque toujours</p> <p><input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p>
<p>4.5 En moyenne, combien de fois par semaine utilisez-vous votre voiture pour des motifs professionnels pendant vos heures de travail</p> <p><i>Ne comptez pas les trajets entre votre domicile et votre lieu de travail.</i></p>	<p>1 fois ou 2 à 3 4 fois ou</p> <p>presque moins par fois par plus par</p> <p>jamais semaine semaine semaine</p> <p><input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p>

Section 4 : Seul en voiture

Répondez à la section 4 si vous vous déplacez seul en voiture (toujours ou régulièrement) entre votre domicile et votre lieu de travail. Sinon, passez à la section 5.

4.6 Pourquoi vous est-il impossible d'aller au travail uniquement en transport en commun ou en covoiturage ?

Cochez « ⊗ » tous les cercles qui s'appliquent.

- Je dois conduire les enfants à l'école ou à la garderie.
- J'ai besoin de ma voiture pendant la journée.
- Je voyage avec mon (ma) conjoint(e).
- Je dois transporter des affaires.
- Je fais les courses après le travail.
- Je m'arrête pour voir des amis ou ma famille.
- Je n'ai pas accès à un service de transport en commun.
- J'ai un horaire irrégulier ou variable.
- Je fais souvent du temps supplémentaire.
- Il n'y a personne avec qui je pourrais faire du covoiturage.
- Mon lieu de travail est mal desservi par le transport en commun
- Autre, Précisez : _____

Section 5 : Covoiturage

Répondez à la section 5 si vous faites du covoiturage (toujours ou régulièrement) entre votre domicile et votre lieu de travail. Sinon, passez à la section 6.

5.1 Faites-vous du covoiturage comme conducteur ou comme passager ?

Cochez « ⊗ » un seul cercle.

- conducteur
- passager
- les deux

5.2 Avec qui faites-vous du covoiturage ?

Cochez « ⊗ » tous les cercles qui s'appliquent.

- avec un ou des collègues de travail
- avec un ou des amis
- avec un ou des membres de ma famille (conjoint/te, enfants, etc.)

5.3 Combien de personnes (conducteur et passagers) y a-t-il habituellement dans la voiture quand vous faites du covoiturage ?

N'oubliez pas de vous compter.

- 2 personnes
- 3 personnes
- 4 personnes ou plus
- Autres, Précisez

Section 6 : Commentaires et suggestions pour améliorer l'accès à votre lieu de travail en transport en commun, en covoiturage, à vélo ou à pied

Merci de votre participation !

Coupon de participation au tirage

- Prix : 1 vélo électrique offert par Vélo-Branché
- 10 cartes TRAM (Train, Autobus, Métro), gracieuseté de l'AMT
- 5 cartes de membres de 3 mois au YMCA du centre-ville, valide dans un des 9 YMCA de la région de Montréal
- 5 cartes de membres de 3 mois au YWCA, boulevard René-Lévesque

Nom : _____ Prénom : _____

Téléphone à la maison: _____ Work Ext.: _____ Numéro d'employé : _____

Courriel : _____