

**ANALYSE DU SONDAGE CONCERNANT
LES BESOINS EN TRANSPORT EN COMMUN
DES RÉSIDENTS DE LA VILLE DE PINCOURT**



CANQ
TR
TPM
DTTP
134

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du transport
des personnes et des marchandises



Titre et sous-titre du rapport <u>Analyse du sondage sur les besoins de transport en commun dans la ville de Pincourt.</u>		N° du rapport Transports Québec <u>RTQ - 89-01</u>	
Auteur(s) du rapport <u>Jeannine Bergeron</u>		Rapport d'étape <input type="checkbox"/> An Mois Jour Rapport final <input checked="" type="checkbox"/>	
Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) <u>Service du développement des réseaux 1410, rue Stanley, 10e étage MONTREAL (Québec) H3A 1P8</u>		N° du contrat Date du début d'étude Date de fin d'étude Coût de l'étude	
Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) <u>Ministère des Transports du Québec 700, boul. St-Cyrille Est QUEBEC (Québec) G1R 5H1</u>			

But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires
Analyse d'un sondage afin de connaître les besoins de la ville de Pincourt en transport en commun.

Résumé du rapport
 Le présent document analyse les résultats d'un sondage effectué à Pincourt au printemps 1988. D'une part, on y traite des caractéristiques générales de la population et des habitudes de déplacements qui en découlent; d'autre part, on y discute du type de service identifié par les répondants comme le plus apte à répondre à leurs attentes et la fréquence d'utilisation qu'ils en feraient.
 Le rapport fait également une mise en garde à la municipalité en ce qui concerne l'interprétation des résultats dans leur choix d'un scénario de service.

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION

JAN 12 1989

TRANSPORTS QUÉBEC

Nbre de pages <u>25</u>	Nbre de photos <u>-</u>	Nbre de figures <u>8</u>	Nbre de tableaux <u>7</u>	Nbre de références bibliographiques <u>-</u>	Langue du document <input checked="" type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais	Autre (spécifier) <u>2 annexes</u>
Mots-clés <u>Sondage, transport en commun petite ville.</u>				Autorisation de diffusion <input type="checkbox"/> Diffusion autorisée <input type="checkbox"/> Diffusion interdite <u>Liguori Heise</u> <u>88 12 20</u> Signature du directeur général Date		

475077

ANALYSE DU SONDAGE
CONCERNANT LES BESOINS EN TRANSPORT EN COMMUN
DES RÉSIDANTS DE LA VILLE DE PINCOURT

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

CANQ
TR
TPM
DTTP
134

1988-11-14

Publication réalisée à la
Direction du développement du transport
terrestre des personnes

Cet ouvrage a été préparé par
le Service du développement des réseaux

Analyse et rédaction:

Jeannine Bergeron, géographe

Coordination de l'étude:

Alain Trudeau, urbaniste, c.p.u.q.

**Collaboration du personnel du Service
des systèmes d'information:**

Marc Lamirande
François Mongrain
Johanne Poirier

Assistance technique:

François Ducharme, cartographie
Carole St-Hilaire, traitement de texte

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. INTRODUCTION	1
2. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	2
3. LES CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR QUARTIER	7
4. LES DÉPLACEMENTS SELON L'OCCUPATION	10
5. LA GARE D'EMBARQUEMENT	16
6. LE TYPE DE SERVICE ET LA CLIENTÈLE	18
7. CONCLUSION	23

Annexes "A" et "B"

LISTE DES TABLEAUX

	Page
Tableau 1: Origine et destination du déplacement principal - Ville de Pincourt	3
Tableau 2: Le type d'occupation selon chaque quartier de Pincourt	7
Tableau 3: Fréquence du principal déplacement	9
Tableau 4: L'occupation et la fréquence actuelle du principal déplacement	10
Tableau 5: Le mode de transport utilisé selon l'occupation	13
Tableau 6: Le nombre de personnes, selon l'occupation, qui se déplacent aux heures de pointe	14
Tableau 7: Type et fréquence de service désirés par les répondants du sondage de Pincourt, échantillon non expansionné	22

LISTE DES FIGURES

	Page
Figure 1: Les destinations des déplacements en provenance de Pincourt en 1988	4
Figure 2: Taux de motorisation par quartier pour la ville de Pincourt en 1988	6
Figure 3: Les motifs de déplacement de la population de la ville de Pincourt	8
Figure 4: Destination du principal déplacement en fonction de l'occupation dans Pincourt	12
Figure 5: Destination du principal déplacement en fonction de l'occupation	12
Figure 6: Choix de la gare selon le quartier d'origine	17
Figure 7: Type et fréquence de service de transport en commun désirés par quartier - Pincourt 1988	19
Figure 8: Type et fréquence de service de transport en commun désirés par quartier - Pincourt 1988	20

1. INTRODUCTION

La Ville de Pincourt désire connaître les besoins de sa population en matière de transport en commun. À cette fin, la Ville de Pincourt a demandé l'aide technique du Service du développement des réseaux (S.D.R.), du ministère des Transports du Québec (M.T.Q.), pour l'élaboration d'un questionnaire de même que pour la validation et l'analyse des résultats du sondage.

Au mois de mai 1988, après avoir été soumis à un pré-test, le questionnaire a été distribué aux 3 036 ménages de la ville de Pincourt (une copie du questionnaire est présentée à l'annexe 1). Le 23 juin, 582 questionnaires complétés avaient été retournés à la Ville. De ce nombre, 326 questionnaires ont été validés et conservés comme échantillon utilisable afin de préciser les besoins de transport en commun de la population de la ville de Pincourt. Le nombre de questionnaires validés représente 10,7% du nombre de ménages de Pincourt; cet échantillon a été expansionné afin de le rendre représentatif des besoins de la population de Pincourt (la méthode d'expansion et le pourcentage d'erreur qui en découle sont présentés à l'annexe 2). La présentation et l'analyse des résultats du sondage font l'objet du présent travail.

2. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Afin de connaître les besoins en transport en commun de la population de Pincourt, des données concernant les caractéristiques de la population ont été recueillies. Ces données concernent la population féminine et masculine de plus de 15 ans habitant chacun des 6 quartiers électoraux de Pincourt et sont les suivantes:

- le nombre de personnes par ménage;
- le nombre d'automobiles par ménage;
- le type d'occupation;
- le motif du déplacement principal;
- la fréquence du déplacement principal;
- l'origine et la destination du déplacement principal;
- le mode de transport utilisé;
- l'heure de départ et l'heure de retour;
- le type de service désiré;
- la fréquence d'utilisation du service désiré.

À partir des résultats du sondage, il a été possible de déterminer que 6 711 personnes de Pincourt avaient plus de 15 ans et étaient donc susceptibles d'utiliser le transport en commun afin d'effectuer leurs déplacements.

L'origine et la destination du déplacement principal sont des caractéristiques déterminantes du sondage. En effet, le choix du type de service de transport en commun à mettre en place dépend directement de ces caractéristiques de déplacement. Le tableau 1 présente l'origine par quartier et les destinations, à l'intérieur et à l'extérieur du territoire, du déplacement principal et la figure 1 illustre ces déplacements pour l'ensemble de la ville de Pincourt.

TABLEAU 1

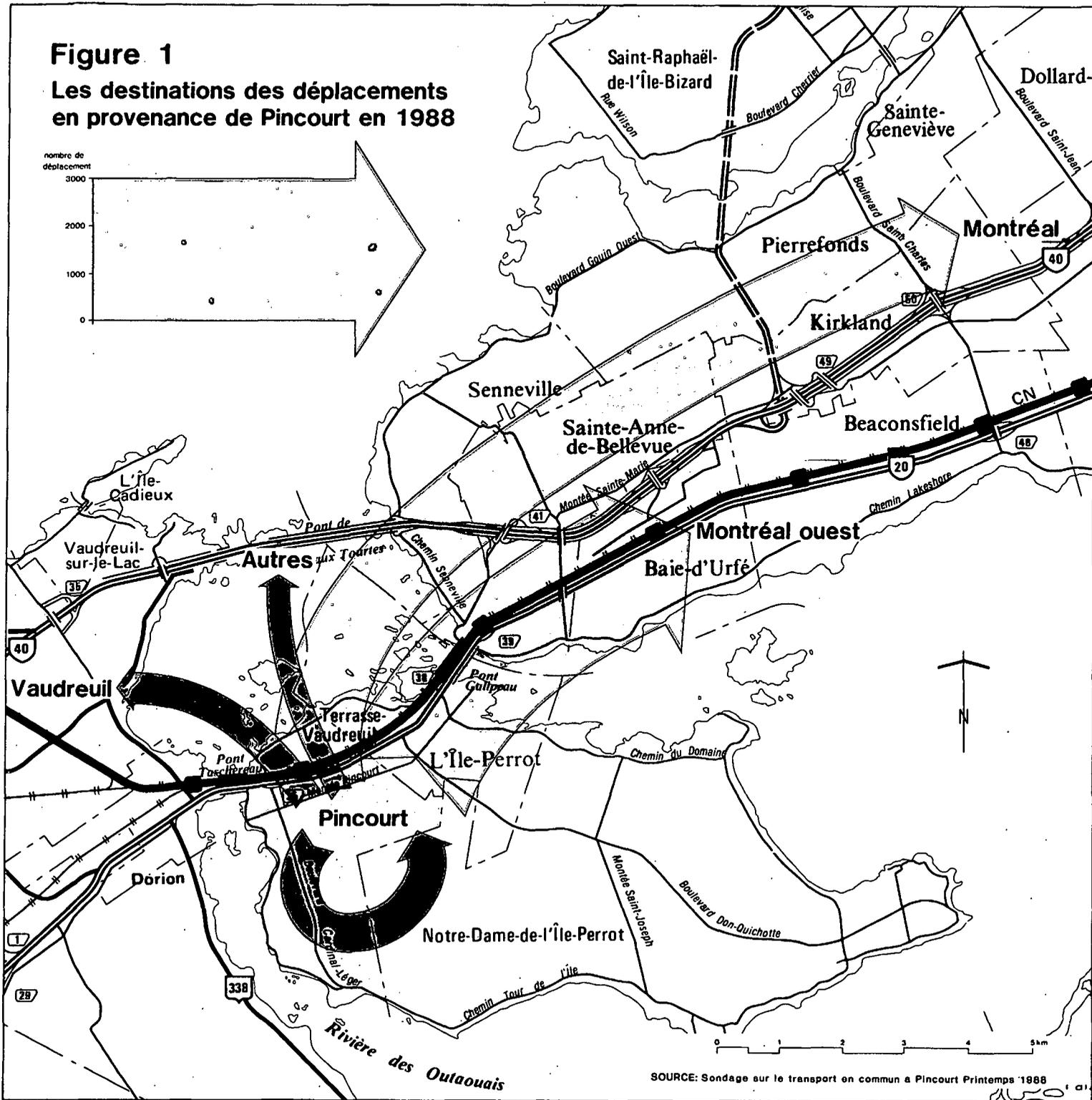
Origine et destination du déplacement principal

VILLE DE PINCOURT

Origine/Quartier	Destination										
	De l'île	Saint-Patrick	Bellevue	N.D. de Lorette	Duhamel	Pte-aux Renards	Vaudreuil	Ouest de l'île de Mt1.	Montréal	Autre	Total
De l'île	72	40	96	0	16	0	145	507	322	72	1 270
Saint-Patrick	17	26	34	0	0	9	60	617	334	86	1 183
Bellevue	0	9	114	9	9	17	70	412	333	44	1 017
N.D.-de-Lorette	17	26	69	9	0	17	138	525	336	121	1 258
Duhamel	25	17	74	0	17	0	108	562	306	91	1 200
Pointe-aux-Renards	0	0	26	0	0	0	115	192	128	64	525
Total	131	118	413	18	42	43	636	2 815	1 759	478	6 453
%	2%	2%	6%	3%	8%	9%	10%	48%	27%	7%	100%

Source: Sondage sur le transport en commun à Pincourt, printemps 1988.

Figure 1
Les destinations des déplacements en provenance de Pincourt en 1988



Ainsi, il y est clairement démontré que les déplacements de la population de Pincourt sont orientés principalement vers l'extérieur de son territoire. La partie ouest de l'île de Montréal est le principal pôle d'attraction avec 44% des déplacements; Montréal attire 27% des déplacements; Vaudreuil 10%; et 7% des déplacements se destinent vers des destinations non identifiées. Les déplacements étant synonymes d'autonomie, on peut conclure que Pincourt a un faible taux d'autonomie avec seulement 12% des déplacements qu'elle produit se destinant vers l'un de ces 6 quartiers.

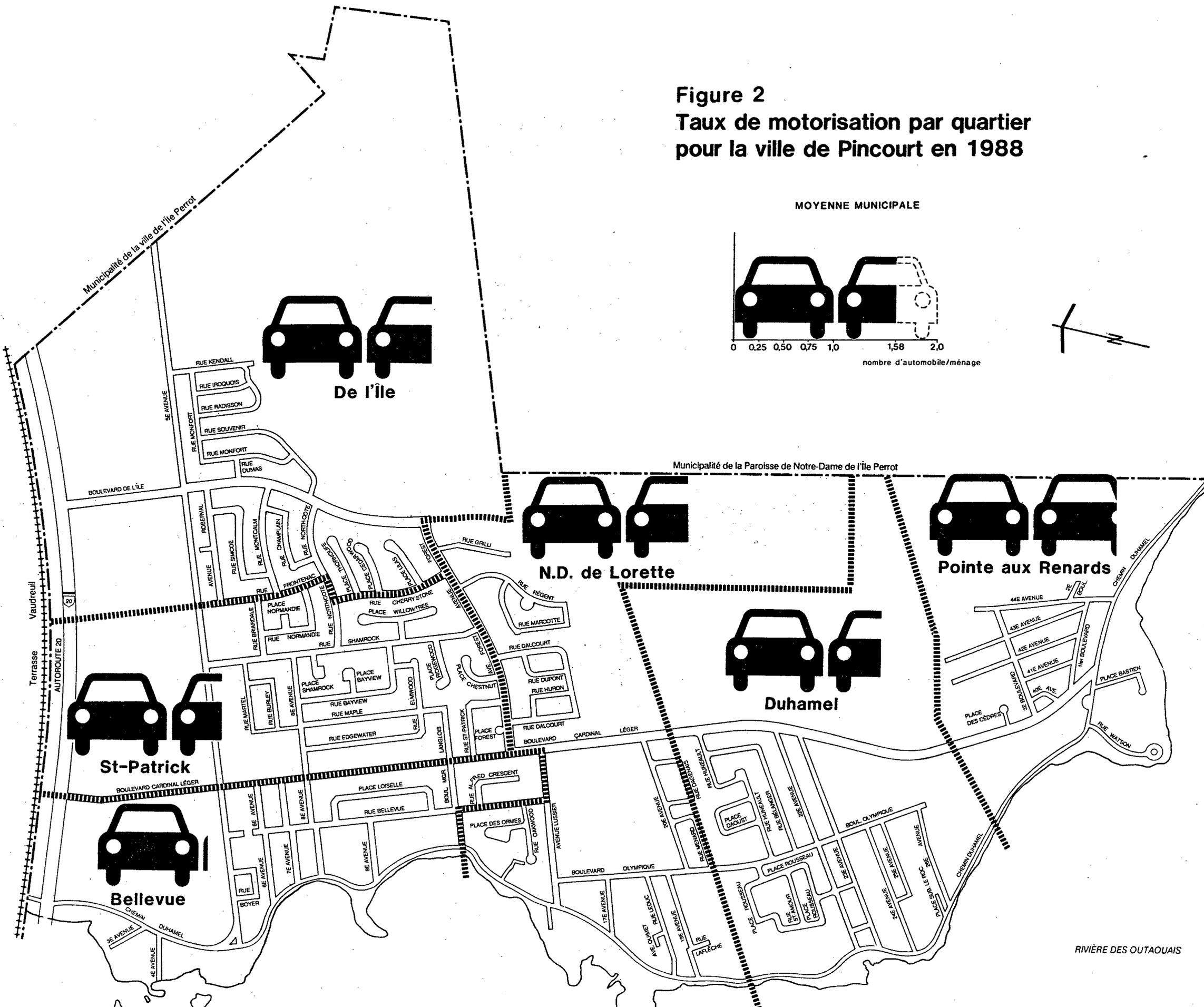
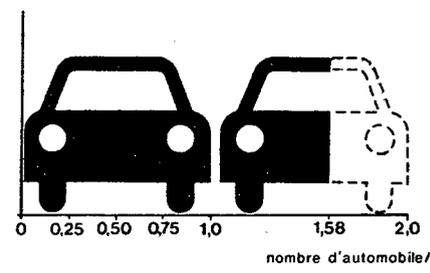
Aux caractéristiques de déplacement, il faut ajouter le taux de motorisation par quartier, illustré à la figure 2. Cette donnée permet d'apprécier l'importance du mode automobile pour chacun des différents quartiers de la ville et traduit le degré de mobilité automobile de l'ensemble des résidents de Pincourt. Ainsi, on observe qu'en moyenne chaque ménage dispose de 1,58 véhicules motorisés.

Si l'on compare le taux de motorisation actuel à celui obtenu de l'enquête origine-destination 1982, de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (S.T.C.U.M.), on note une augmentation de 0,18 à Pincourt.

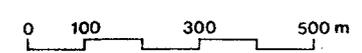
Par ailleurs, l'enquête de la S.T.C.U.M. révèle, de 1974 à 1982, une croissance continue du taux de mobilité automobile par ménage. Pincourt suit la même tendance avec un taux passant de 1,3 à 1,7.

Figure 2
Taux de motorisation par quartier
pour la ville de Pincourt en 1988

MOYENNE MUNICIPALE



SOURCE: Sondage sur le transport en commun à Pincourt Printemps 1988
Service du développement des réseaux M.T.Q.



3. LES CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS PAR QUARTIER

Le sondage permet l'analyse des données en fonction du quartier de résidence de la population de Pincourt. Ainsi, le type d'occupation et le motif du principal déplacement, présentés respectivement au tableau 2 et à la figure 3, démontrent que les trois types de clientèle potentielle identifiés obtiennent la même représentativité dans chacun des quartiers de Pincourt.

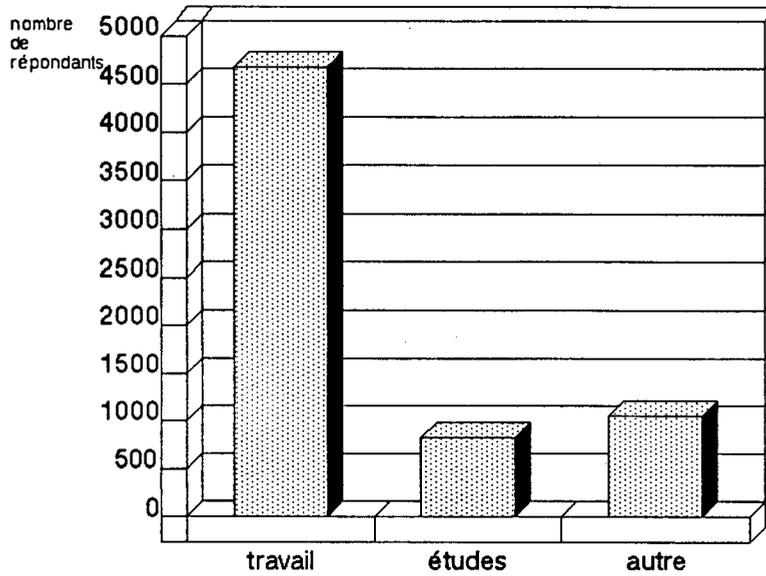
TABLEAU 2

Le type d'occupation selon chaque quartier de Pincourt

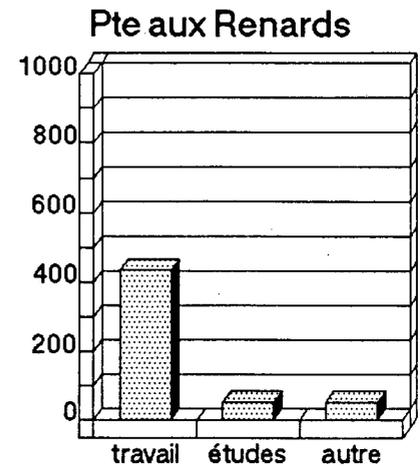
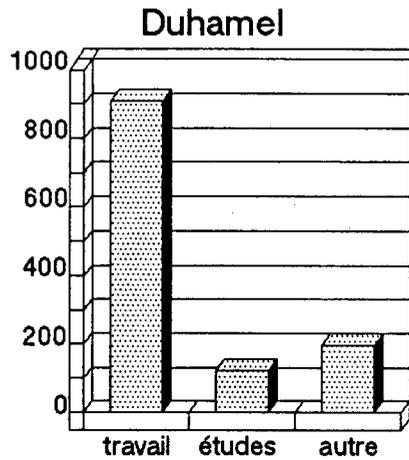
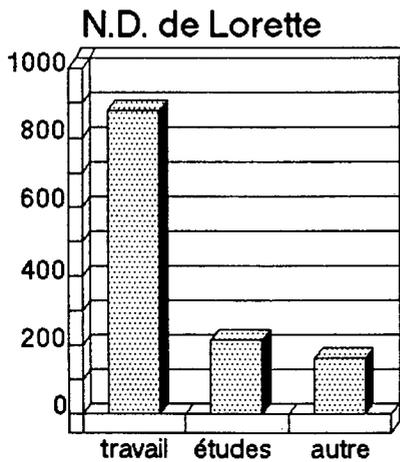
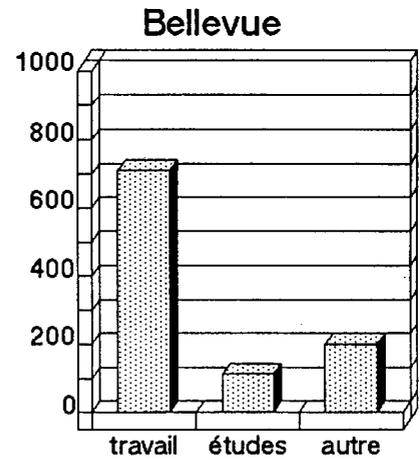
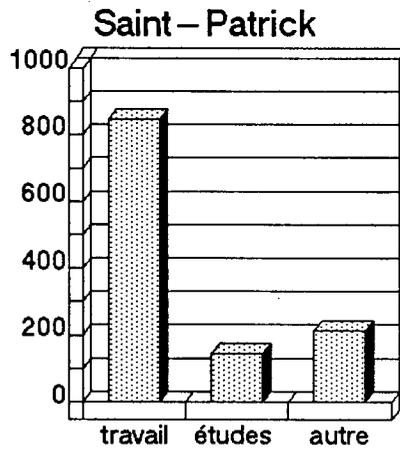
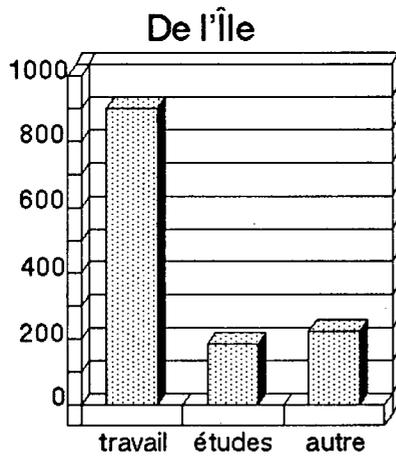
Quartier	Type d'occupation				
	travailleur	au foyer	étudiant	autre	total
De l'Île	869	233	161	88	1 351
Saint-Patrick	865	120	129	94	1 208
Bellevue	728	88	158	79	1 053
N.D.-de-Lorette	844	138	232	52	1 266
Duhamel	901	165	124	58	1 248
Pointe-aux-Renards	410	13	77	51	551
Total	4 617	757	881	422	6 677
%	69%	11%	13%	7%	100%

Source: Sondage sur le transport en commun à Pincourt, printemps 1988.

Figure 3
 Les motifs de déplacement
 de la population de la ville de Pincourt



Les motifs par quartier



Les travailleurs et les étudiants constituent la base des usagers d'un réseau de transport en commun fonctionnant aux heures de pointe tandis que les personnes au foyer sont susceptibles d'utiliser le transport en commun le reste de la journée et à un horaire moins spécifique.

La connaissance du type de clientèle potentielle et des motifs des principaux déplacements permet de déterminer le type de service de transport en commun qui s'ajustera le mieux aux besoins.

La fréquence du principal déplacement par quartier, présentée au tableau 3, démontre que 83% des principaux motifs de déplacement identifiés à la figure 3 s'effectuent sur une base régulière, soit 4 jours et plus par semaine.

Ainsi, ces trois aspects obtenus du sondage sont déterminants quant aux choix du service.

TABLEAU 3
Fréquence du principal déplacement

Quartier	Fréquence			
	4 jours et + / semaine	2 à 3 jours / semaine	1 jour et - / semaine	total
De l'Île	1 022	258	24	1 304
Saint-Patrick	994	163	43	1 200
Bellevue	833	140	53	1 026
N.D.-de-Lorette	1 034	138	95	1 267
Duhamel	1 042	107	74	1 223
Pointe-aux-Renards	486	51	0	537
Total	5 411	857	289	6 557
%	83%	13%	4%	

Source: Sondage sur le transport en commun à Pincourt, printemps 1988.

4. LES DÉPLACEMENTS SELON L'OCCUPATION

Les déplacements selon l'occupation précisent les habitudes de déplacement de la population de Pincourt. Le tableau 4 présente trois types de fréquences selon les occupations identifiées dans Pincourt.

TABLEAU 4

L'occupation et la fréquence actuelles du principal déplacement

Occupation	Fréquence			
	4 jours et +/semaine	2 à 3 jours /semaine	1 jour et -/semaine	total
Travailleur	4 380	203	26	4 609
Au foyer	227	329	152	708
Étudiant	732	90	51	873
Autre	64	236	59	359
Total	5 403	858	288	6 549

Source: Sondage sur le transport en commun à Pincourt, printemps 1988.

Les travailleurs et les étudiants effectuent plus de 80% de leurs déplacements à une fréquence de 4 jours et plus par semaine. Les personnes demeurant à la maison et celles ayant des occupations autres se déplacent principalement de 2 à 3 jours par semaine. Les

représentants de chacun de tous les types d'occupation, qui se déplacent 1 jour et moins, sont une minorité, soit seulement 4% des déplacements.

Les déplacements faits selon l'occupation sont également significatifs. Les figures 4 et 5 présentent, pour chacune des occupations, la destination du principal déplacement.

Ainsi, 45% des travailleurs se dirigent vers l'ouest de l'île de Montréal et 31% vers Montréal; les étudiants suivent sensiblement le même "pattern" de déplacement. Il est aussi important de noter que 33% des personnes qui restent à la maison ont comme destination principale l'ouest de l'île de Montréal.

Par ailleurs, les déplacements effectués dans Pincourt se destinent principalement dans le quartier Bellevue où se situent les espaces commerciaux et d'affaires. L'ensemble des déplacements à l'intérieur de Pincourt sont faibles comparés aux autres destinations.

La relation entre le mode utilisé et l'occupation est présentée au tableau 5.

Il apparaît de façon très nette que le mode auto-conducteur est privilégié par rapport aux autres modes, à l'exception des étudiants qui sont principalement des passagers. Le second mode utilisé est le mode auto-passager. Ainsi, on relève pour ces deux modes respectivement 64% et 16% des répondants. Les personnes qui ont mentionné utiliser deux modes lors de leurs déplacements, sont au nombre de 821. La proximité du territoire de la Communauté urbaine de Montréal et les possibilités de transport en commun, tels le réseau de la S.T.C.U.M. et le train de banlieue de la ligne Rigaud, sont responsables de ces déplacements bi-modaux.

Figure 4
Destination du principal déplacement
en fonction de l'occupation dans Pincourt

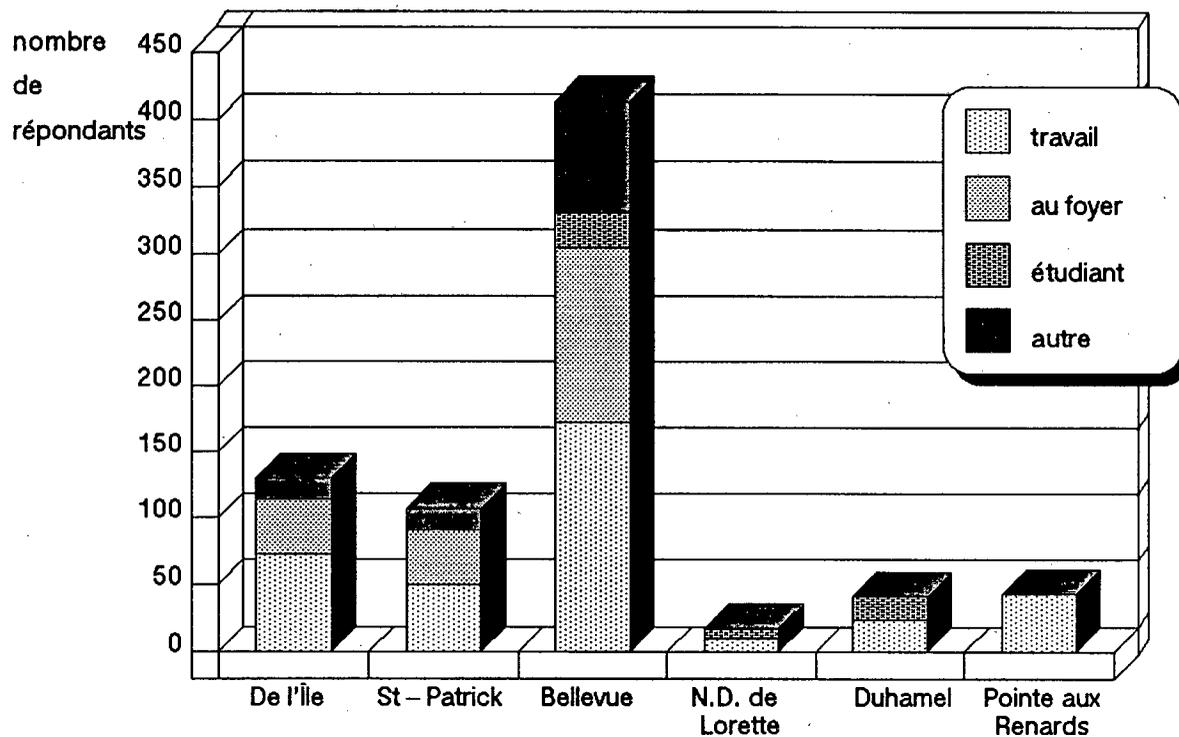


Figure 5
Destination du principal déplacement en fonction de l'occupation

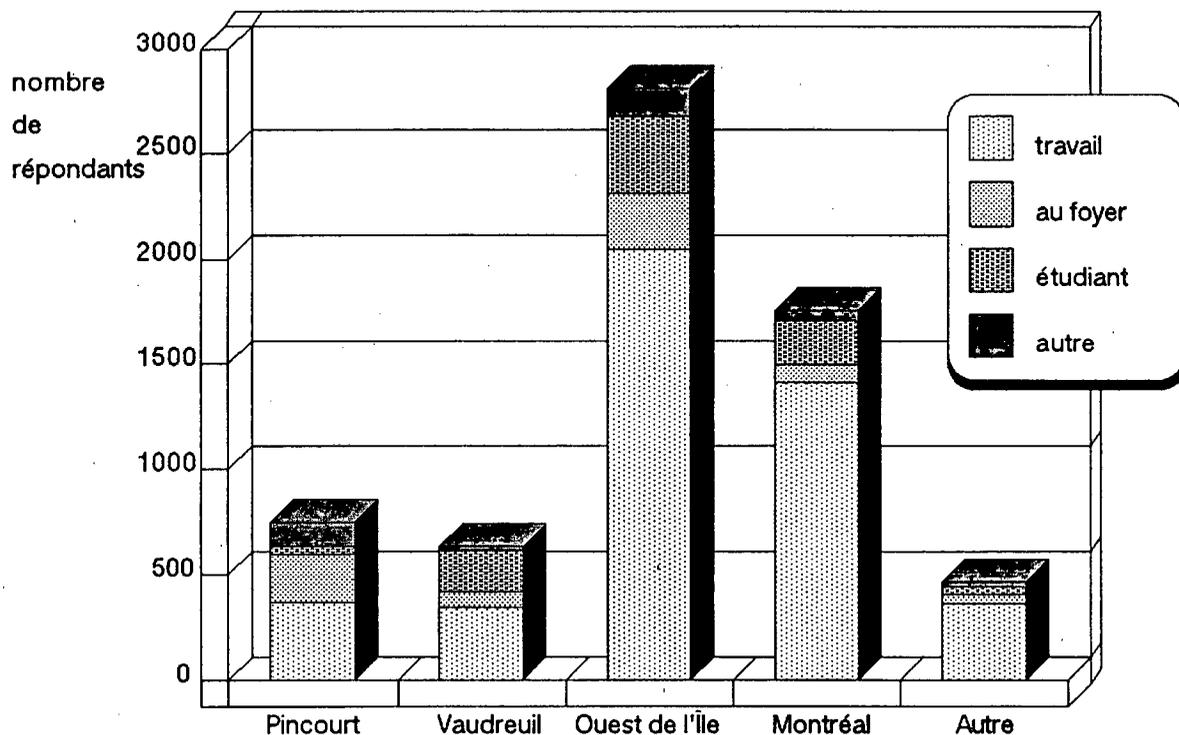


TABLEAU 5

Le mode de transport utilisé selon l'occupation

Occupation	Mode de transport							Total
	Auto-conducteur	Auto-passager	Train	Auto + STCUM	Auto-cond. + train	Auto-pass. + train	Autre	
Travailleur	3 465	500	50	151	220	123	90	4 599
Au foyer	404	176	0	68	0	0	60	708
Étudiant	157	280	0	127	26	51	222	863
Autre	157	114	0	46	0	9	33	359
Total	4 183	1 070	50	392	246	183	405	6 529

Source: Sondage sur le transport en commun à Pincourt, printemps 1988.

Parmi les différentes heures de départ et heures de retour du principal déplacement, ce sont les heures de pointe qui ressortent surtout pour les travailleurs et les étudiants. Le tableau 6 présente le nombre de répondants par occupation pour les déplacements effectués aux heures de pointe.

TABLEAU 6

Le nombre de personnes, selon l'occupation,
qui se déplacent aux heures de pointe

Occupation	Heures de pointe			
	Avant 7h00	Pointe A.M. 7h00 à 9h00	Avant 16h00	Pointe P.M. 16h00 à 18h00
Travailleur	1 162	2 992	438	3 044
Au foyer	33	168	160	171
Étudiant	63	665	210	452
Autre	0	46	85	32
Total	1 258	3 871	893	3 699

Source: Sondage sur le transport en commun à Pincourt, printemps 1988.

Les heures de départ et de retour les plus représentées démontrent clairement le type de motifs de déplacement des résidents de Pincourt. En effet, la période avant 7 h 00 A.M. accapare 19% de la population et la période de l'heure de pointe, soit de 7 h 00 à 9 h 00 A.M., quant à elle, est préférée par 60% de la population.

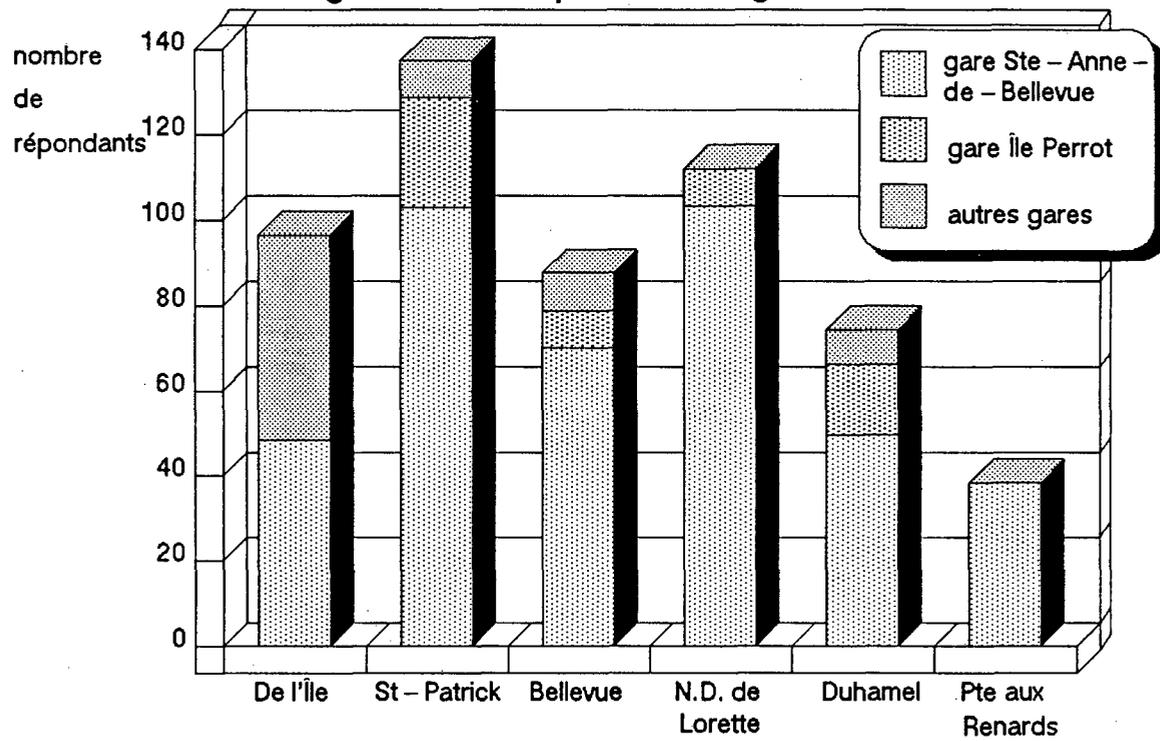
Dans la même veine, le déplacement fait pour le retour à la maison s'effectue à 57% durant l'heure de pointe, soit de 16 h 00 à 18 h 00; 16% de ces derniers s'effectuent en dehors de l'heure de pointe, soit entre 18 h 00 et 23 h 00 et 14% avant 16 h 00.

5. LA GARE D'EMBARQUEMENT

La figure 6 illustre le choix de la gare d'embarquement de la population de chacun des quartiers. Il apparaît clairement que l'usage du train de banlieue vers Montréal se fait principalement à partir de la gare de Sainte-Anne-de-Bellevue. La gare de l'Île-Perrot n'est utilisée que par une très faible part des usagers actuels.

D'une part, la proximité de la gare de Sainte-Anne-de-Bellevue, sa facilité d'accès et le stationnement d'incitation qu'on y retrouve et, d'autre part, la différence entre le tarif Île-Perrot et le tarif Sainte-Anne-de-Bellevue sont les principaux facteurs expliquant le choix des usagers du train de banlieue provenant de Pincourt.

Figure 6
Choix de la gare selon le quartier d'origine



6. LE TYPE DE SERVICE ET LA CLIENTÈLE

Le type de service de transport désiré par 45% de la population est un service régulier du lundi au vendredi; 25% ont mentionné vouloir un service aux heures de pointe seulement dans Pincourt et vers Sainte-Anne-de-Bellevue; 20% ont dit ne pas avoir besoin de transport en commun et 10% ont dit avoir besoin d'un service de transport en commun dans Pincourt aux heures de pointe et vers un point extérieur, sans spécifier lequel.

À la question "Quelle serait votre fréquence d'utilisation du service désirée?", 34% ont dit qu'ils l'utiliseraient de façon occasionnelle, 30% l'utiliseraient sur une base régulière de 4 à 5 jours/semaine, 12% l'utiliseraient 2 à 3 fois/semaine et 23% ont spécifié qu'ils ne l'utiliseraient jamais.

Les figures 7 et 8 illustrent, par quartier, de quelle façon chaque type de service serait possiblement fréquenté dans l'éventualité de sa mise en place.

Ces figures démontrent que le type 1, correspondant à un service régulier dans Pincourt et vers un point extérieur sans que celui-ci soit identifié et le type 3, correspondant à un service aux heures de pointe seulement dans Pincourt et vers la gare de Sainte-Anne-de-Bellevue, sont les deux types de services qui, mis en relation avec une fréquence d'utilisation de 4 jours et plus par semaine, retiennent l'intérêt d'un maximum de répondants.

Ainsi, il est possible de penser que la mise en place de l'un ou l'autre de ces deux types de services pourrait répondre aux besoins d'une partie importante de la population de Pincourt.

Figure 7
Type et fréquence de service
de transport en commun désiré par quartier
Pincourt 1988

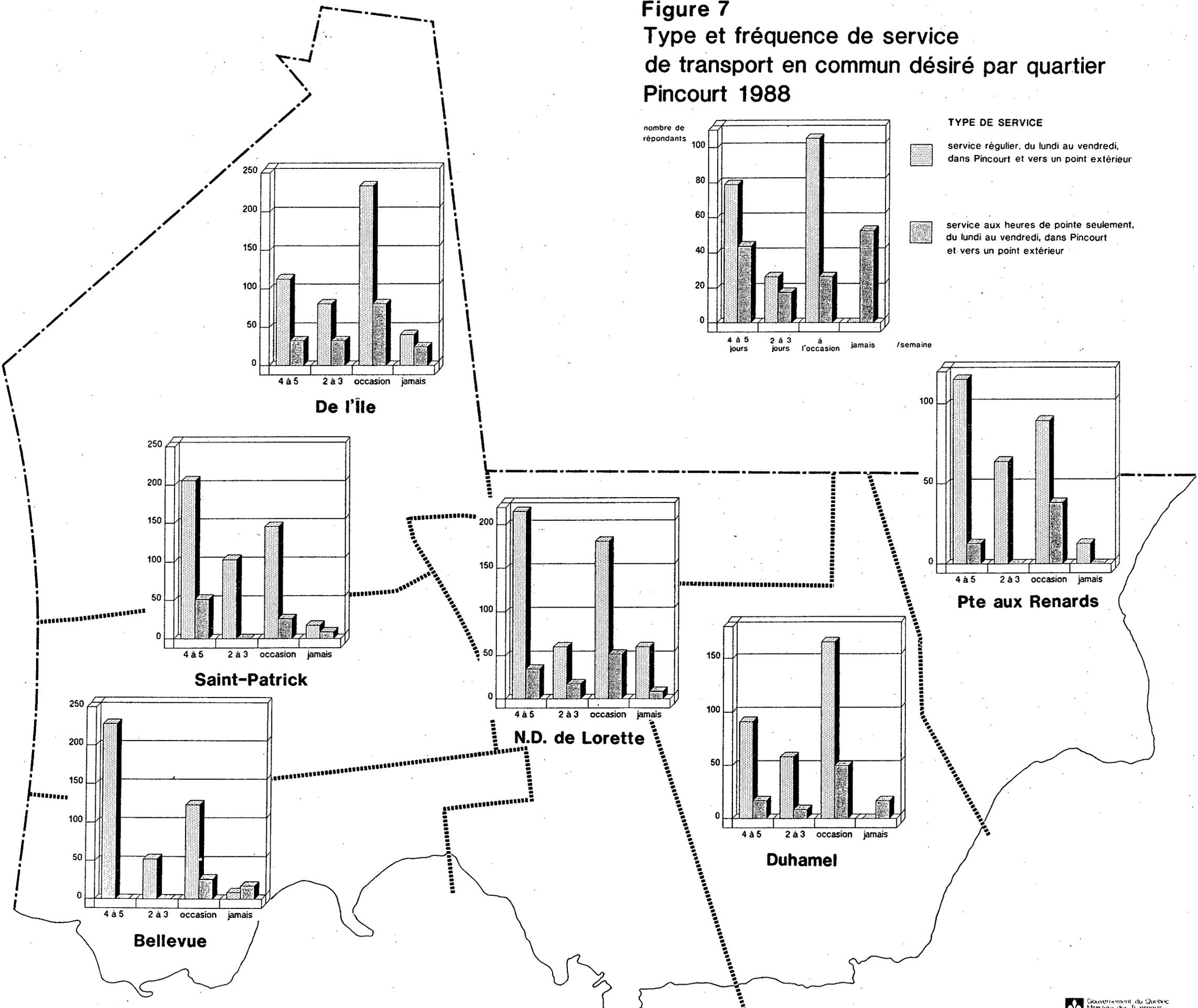
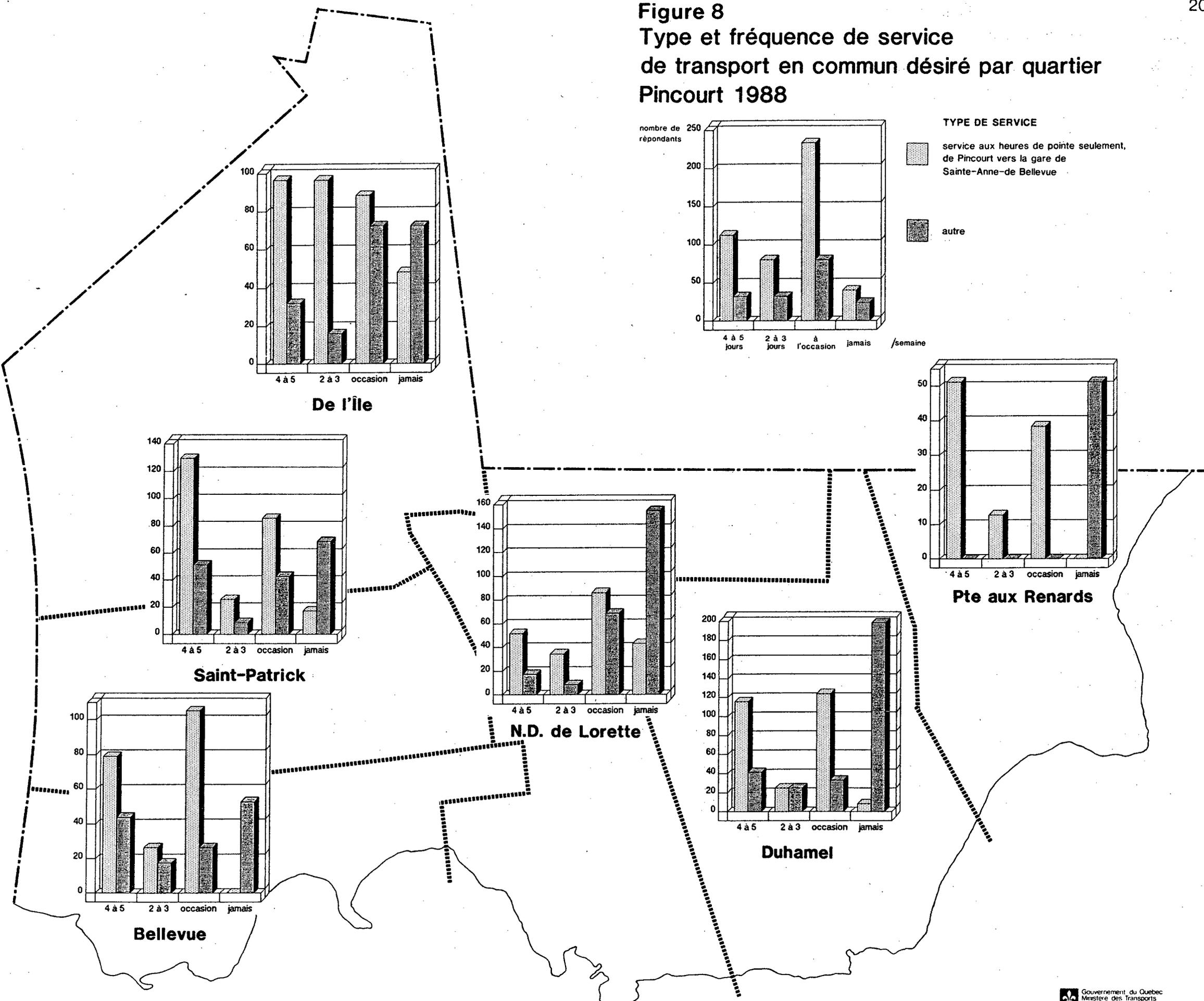


Figure 8
Type et fréquence de service
de transport en commun désiré par quartier
Pincourt 1988



De plus, si l'on envisage que le type de service #3, une fois mis en place, n'attire que la moitié des personnes qui ont dit vouloir l'utiliser 4 jours et plus par semaine, on obtient une clientèle plus que suffisante pour le début d'un service de transport en commun sur un territoire où la population n'est pas habituée au transport en commun facilement accessible.

Toutefois, une mise en garde est nécessaire. En effet, l'analyse porte sur des données qui ont été expansionnées afin de ramener le nombre réel de répondants au sondage à celui de la population de 15 ans et plus vivant dans Pincourt. L'annexe 2 explique la méthode de calcul utilisée et le pourcentage d'erreur quant à l'interprétation des résultats.

Ainsi, toute l'analyse repose sur l'hypothèse que l'échantillon est aléatoire. Toutefois, le choix laissé aux ménages de répondre et de retourner ou non le questionnaire a pu entraîner un biais au niveau de l'échantillonnage.

En effet, des personnes peu ou pas intéressées au service de transport en commun ont moins tendance à retourner le questionnaire que les personnes intéressées. L'échantillon recueilli pourrait donc contenir un pourcentage plus élevé de personnes intéressées au transport en commun que la réalité.

À cette fin, l'utilisation des données non expansionnées, quant au choix du service et à sa fréquence d'utilisation, permet d'être critique quant au potentiel réel de clientèle.

Le tableau 7 expose les résultats directs de l'enquête.

TABLEAU 7

Type et fréquence de service désirés
par les répondants du sondage de Pincourt,
échantillon non expansionné

Type de service	Fréquence d'utilisation				total
	4 à 5 jours/ semaine	2 à 3 jours/ semaine	occasionnel	jamais	
1	109	47	108	16	280
2	17	7	31	9	64
3	60	26	61	14	161
4	22	9	29	69	129
Total	208	89	229	108	634

Source: Sondage sur le transport en commun à Pincourt, printemps 1988.

On relève donc 208 personnes intéressées à utiliser un service de transport en commun 4 à 5 jours par semaine, dont 109 veulent un service régulier toute la journée et 60 aux heures de pointe seulement. Cette clientèle augmente sensiblement si l'on ajoute la fréquence 2 à 3 jours par semaine.

Ainsi, on peut estimer le potentiel réel de clientèle quotidienne à un minimum de 60 usagers réguliers et à un maximum de 150 personnes. Il serait donc important de prévoir un service de transport en commun limité aux heures de pointe avec la possibilité d'étendre le service en fonction des besoins observés.

7. CONCLUSION

Le sondage effectué afin d'identifier les besoins en transport en commun de la population de Pincourt est significatif quant aux résultats obtenus.

Il importe donc d'élaborer un scénario de service qui réponde aux objectifs de la Ville de Pincourt tout en s'ajustant aux besoins de la clientèle potentielle. Le scénario de service envisagé doit préciser sur la base des besoins, les limites du territoire desservi, le type et le niveau de service et les aspects financiers.

Le niveau de service se définit par:

- le mode de transport choisi;
- le type de desserte (itinéraire fixe ou sur demande);
- les interconnexions à d'autres réseaux;
- les circuits;
- les horaires;
- les arrêts;
- l'estimation du temps de parcours.

Les aspects financiers doivent préciser:

- la tarification et les revenus des usagers;
- les subventions et les coûts.

Le scénario choisi est développé et précisé par les éléments suivants:

- population desservie;
- achalandage prévu;

- secteurs desservis et carte des parcours;
- niveau de service offert (horaire, type et nombre de véhicules par parcours);
- prévisions annuelles des revenus autonomes (tarifs, publicité, etc.);
- prévisions annuelles des dépenses (dépenses administratives, coût du contrat, immobilisation);
- partage des responsabilités avec le transporteur.

De plus, il y a lieu de souligner l'importance d'assurer un suivi serré et régulier du service implanté, dans les premiers mois d'opération, afin d'effectuer rapidement les ajustements qui s'imposent. La vigilance et la rapidité de réaction des responsables, eu égard aux modifications qui pourraient bonifier le service (modification mineure du tracé ou de l'horaire, mesure visant à améliorer la vitesse commerciale du service, virages prioritaires, respect de la priorité des autobus et des zones d'arrêt des autobus, modification de la localisation des arrêts ou des abribus, etc.), sont des éléments à ne pas négliger pour le succès de l'entreprise.

Un tel suivi implique non seulement que les données d'exploitation, les comptages et les enquêtes soient faits régulièrement mais aussi que, les premiers mois, une surveillance à bord soit faite. Un tel contrôle permettra non seulement de s'assurer que le service mis en place correspond effectivement aux besoins de la population mais aussi de constater l'accueil qui est réservé au nouveau service et de contrôler si les horaires et les correspondances sont respectés.

Ce suivi est nécessaire non seulement pour assurer une qualité du service, condition essentielle pour bâtir des habitudes d'utilisation du transport en commun, mais aussi l'existence de données et la régularité de leur cueillette s'avèrent nécessaires pour effectuer les évaluations et les modifications du service.

La planification du service ne se termine donc pas par sa mise en oeuvre. Il est tout aussi nécessaire de le réévaluer périodiquement en tenant compte, d'une part, des objectifs de départ et, d'autre part, des modifications qui pourraient se produire en matière de transport en commun dans la région de Pincourt.

Finalement, le S.D.R. est disponible pour conseiller et apporter une expertise technique dans le suivi du service mis en place; toutefois, son soutien est conditionnel à l'existence de données d'achalandage lui permettant d'orienter les choix des responsables du service de transport en commun de Pincourt.

Quant à l'encadrement juridique nécessaire pour aider la municipalité dans l'adoption des différents règlements afin que la mise en place du service soit conforme aux lois existantes, celui-ci dépend du Service du développement des politiques de la Direction du développement du transport terrestre des personnes.

ANNEXE "A"

SONDAGE SUR LE TRANSPORT EN COMMUN À PINCOURT

La ville de Pincourt effectue actuellement une enquête pour connaître les besoins en déplacements de ces concitoyens. Votre réponse à ce questionnaire est nécessaire pour nous aider à mettre sur pied un service de transport en commun interne à la municipalité, avec des liaisons possibles aux villes voisines.

Nous vous demandons de fournir les indications pertinentes pour chacune des personnes de votre ménage. Les renseignements fournis ne serviront que pour fins d'analyse statistique. Les questionnaires remplis doivent être retournés dans l'enveloppe pré-affranchie. Veuillez fournir les renseignements pertinents pour chacune des personnes de 15 ans et plus de votre ménage en gardant toujours le même ordre de personnes, pour chaque question. Pour renseignements supplémentaires, contactez: Nicole Drouin ou Guy A. Paquette - 453-8981.

1. Nombre de personnes, dans votre ménage, qui ont 15 ans et plus:

2. Nombre d'automobiles du ménage:

3. Vous demeurez dans le quartier:
inscrivez le numéro du quartier
(voir la carte ci-jointe)

Identifiez l'intersection la plus
proche de votre domicile

4. Sexe:
inscrivez 1 pour femme
inscrivez 2 pour homme

personne no. 1 _____
personne no. 2 _____
personne no. 3 _____
personne no. 4 _____
personne no. 5 _____

5. Groupe d'âge
inscrivez 1 15 à 18 ans
inscrivez 2 19 à 64 ans
inscrivez 3 65 ans et plus

personne no. 1 _____
personne no. 2 _____
personne no. 3 _____
personne no. 4 _____
personne no. 5 _____

6. Occupation
inscrivez 1 travailleur-se à l'extérieur
inscrivez 2 travailleur-se au foyer
inscrivez 3 étudiant-e
inscrivez 4 autre

personne no. 1 _____
personne no. 2 _____
personne no. 3 _____
personne no. 4 _____
personne no. 5 _____

7. Le principal motif de déplacements de chacune des personnes du ménage est:
inscrivez 1 pour travail
inscrivez 2 pour études
inscrivez 3 pour autre (précisez)
inscrivez 4 pour je ne me déplace pas

Si code 4, passez à la question 14

personne no. 1 _____
personne no. 2 _____
personne no. 3 _____
personne no. 4 _____
personne no. 5 _____

8. La fréquence de votre principal déplacement est:
inscrivez 1 pour 4 jours/semaine
ou plus
inscrivez 2 pour 2 à 3 jours/semaine
inscrivez 3 pour 1 jour/semaine
ou moins

personne no. 1 _____
personne no. 2 _____
personne no. 3 _____
personne no. 4 _____
personne no. 5 _____

9. Destination de votre principal déplacement:
inscrivez 1 quartier no. 1
inscrivez 2 quartier no. 2
inscrivez 3 quartier no. 3
inscrivez 4 quartier no. 4
inscrivez 5 quartier no. 5
inscrivez 6 quartier no. 6
inscrivez 7 Montréal
inscrivez 8 Vaudreuil Ile Perrot
inscrivez 9 Qués de l'île de Montréal

10. Mode utilisé pour cette destination:
inscrivez 1 auto comme conducteur
inscrivez 2 auto comme passager
inscrivez 3 train de banlieue
inscrivez 4 auto plus autobus STCUM
inscrivez 5 auto comme conducteur
plus train
inscrivez 6 auto comme passager
plus train
inscrivez 7 autre

11. Si vous prenez le train de banlieue, précisez la gare d'embarquement:
inscrivez 1 Sainte-Anne-de-Bellevue
inscrivez 2 Ile Perrot
inscrivez 3 autre (précisez)

inscrire 9 Ouest de l'île de Montréal
inscrire 0 autre

personne no. 1 _____
personne no. 2 _____
personne no. 3 _____
personne no. 4 _____
personne no. 5 _____

inscrire 7 autre _____
personne no. 1 _____
personne no. 2 _____
personne no. 3 _____
personne no. 4 _____
personne no. 5 _____

personne no. 1 _____
personne no. 2 _____
personne no. 3 _____
personne no. 4 _____
personne no. 5 _____

12. Chaque personne du ménage quitte le domicile:
inscrire 0 ne s'applique pas
inscrire 1 avant 7h00
inscrire 2 entre 7h00 et 8h00
inscrire 3 entre 8h00 et 9h00
inscrire 4 entre 9h00 et 15h00
inscrire 5 entre 15h00 et 18h00
inscrire 6 entre 18h00 et 23h00
inscrire 7 autre (précisez)

personne no. 1 _____
personne no. 2 _____
personne no. 3 _____
personne no. 4 _____
personne no. 5 _____



13. Chaque personne du ménage regagne le domicile:
inscrire 0 ne s'applique pas
inscrire 1 avant 16h00
inscrire 2 entre 16h00 et 17h00
inscrire 3 entre 17h00 et 18h00
inscrire 4 entre 18h00 et 23h00
inscrire 5 autre (précisez)

personne no. 1 _____
personne no. 2 _____
personne no. 3 _____
personne no. 4 _____
personne no. 5 _____

14. Quel type de transport en commun répondrait le mieux aux besoins de chaque personne de votre ménage?

inscrire 1 service régulier, du lundi au vendredi, dans Pincourt et vers un point extérieur: (précisez) _____
inscrire 2 service aux heures de pointe seulement, du lundi au vendredi, dans Pincourt et vers un point extérieur (précisez) _____
inscrire 3 liaison, aux heures de pointe seulement, de Pincourt vers la gare de Sainte-Anne-de-Bellevue
inscrire 4 autre (précisez) _____

personne no. 1 _____ personne no. 4 _____
personne no. 2 _____ personne no. 5 _____
personne no. 3 _____

15. En relation avec les réponses fournies ci-dessus, quelle serait la fréquence d'utilisation du service de transport en commun choisi?

inscrire 1 4 à 5 jours par semaine
inscrire 2 2 à 3 jours par semaine
inscrire 3 à l'occasion
inscrire 4 jamais

personne no. 1 _____
personne no. 2 _____
personne no. 3 _____
personne no. 4 _____
personne no. 5 _____

S.V.P. REMPLIR, INSÉRER DANS L'ENVELOPPE PRÉ-AFFRANCHIE, ET POSTER

ANNEXE "B"

VALIDATION DES QUESTIONNAIRES ET ÉLABORATION DES FACTEURS D'EXPANSION

Un premier exercice de validation a été fait lors de la saisie des questionnaires. En effet, les contraintes appliquées à la saisie de chaque élément de réponse (voir tableau ci-joint) constituent une première étape de validation. Chaque questionnaire, enregistré dans la banque de données, ne comporte que des éléments de réponse conformes au choix offert à la question correspondante. Ce processus de validation a permis d'éliminer 99 questionnaires mal complétés, sur un total de 582.

Un deuxième exercice de validation, traitant de la logique et du réalisme des réponses, a été soumis aux 483 questionnaires restants. Les aspects valides portaient sur le groupe d'âge des individus de chaque ménage; le choix des modes de transport versus la destination des déplacements; l'occupation des individus versus leur principal motif de déplacement; le choix de la gare d'embarquement du train de banlieue versus les modes de déplacement utilisés; et, finalement, les heures de déplacement versus les services offerts, principalement pour le train de banlieue. Ce processus de validation a conduit à l'élimination de 160 questionnaires, ce qui a porté le nombre de questionnaires valides à 323.

Ces 323 questionnaires représentant chacun un ménage de la municipalité de Pincourt, comparés au nombre de 3 036 unités de logement recensés au 13 mars 1988, nous donnent un taux d'échantillonnage d'un peu plus de 10%.

Compte tenu de la nature de l'enquête et pour fins d'analyse, nous avons préféré élaborer une série de facteurs d'expansion de façon à refléter le plus fidèlement possible les groupes d'âge de la population de chaque quartier de la municipalité de Pincourt.

Pour ce faire, nous avons comparé la population de 19 ans et plus enquêtée dans chaque quartier, avec la population compilée sur la liste électorale du 13 mars dernier. Les facteurs ainsi obtenus ont été appliqués aux 323 questionnaires valides de l'enquête. Ceci nous a permis de comparer le nombre d'unités de logements estimés par l'enquête versus le nombre inscrit sur la liste électorale. Ces résultats nous ont paru satisfaisants. De plus, nous avons également appliqué les facteurs d'expansion sur les autres groupes d'âge de l'enquête et nous avons alors comparé la répartition des sexes de chaque groupe, avec les données disponibles sur le dernier recensement de Statistique Canada.

Ces vérifications faites, nous avons appliqué un facteur d'expansion à chaque individu de 15 ans et plus enquêté, pour les analyses statistiques qui ont suivi.

No. de question	Nom variable	Description	Type	Contraintes appliquées à la saisie
0	NOQUEST	numéro du questionnaire de l'enquête	N	séquentiel en ordre croissant
1	NB15PLUS	nombre de personnes du ménage 15 ans et plus	N	doit être compris entre 1 et 5
2	NBAUTO	nombre d'automobiles du ménage	N	doit être supérieur à 0
3	NOQUART	numéro du quartier électoral où est domicilié le ménage (voir figure 1)	N	selon les valeurs permises: 1 = de l'île 2 = St - Patrick 3 = Bellevue 4 = N.D. de Lorette 5 = Duhamel 6 = Pointe aux renards
4	SEXE() (1 à 5)	sexe de chaque personne 15 ans et plus du ménage	N	selon les valeurs permises: 1 = femme 2 = homme
5	AGE() (1 à 5)	groupe d'âge de chaque personne 15 ans et plus du ménage	N	selon les valeurs permises: 1 = 15 à 18 ans 2 = 19 à 64 ans 3 = 65 ans et plus
6	OCCUP() (1 à 5)	occupation de chaque personne 15 ans et plus du ménage	N	selon les valeurs permises: 1 = travailleur(se) à l'extérieur 2 = travailleur(se) au foyer 3 = étudiant 4 = autre
7	MOTIF() (1 à 5)	principal motif de déplacement de chaque personne 15 ans et plus du ménage. (constitue le déplacement principal)	N	selon les valeurs permises: 1 = pour travail 2 = pour études 3 = pour, je ne me déplace pas 4 = autre
8	FREQ() (1 à 5)	fréquence du principal déplacement de chaque personne 15 ans et plus du ménage	N	selon les valeurs permises: 1 = pour 4 jours/semaine ou plus 2 = pour 2 à 3 jours/semaine 3 = pour 1 jour/semaine ou moins
9	DEST() (1 à 5)	destination du principal déplacement de chaque personne 15 ans et plus du ménage	N	selon les valeurs permises: 1 à 6 voir question #3 7 = Montréal 8 = Vaudreuil Ile Perrot 9 = Ouest de l'île de Montréal 0 = autre
10	MODE() (1 à 5)	mode utilisé pour le principal déplacement de chaque personne 15 ans et plus du ménage	N	selon les valeurs permises: 1 = auto conducteur 2 = auto passager 3 = train de banlieue 4 = auto plus autobus S.T.C.U.M. 5 = auto conducteur plus train 6 = auto passager plus train 7 = autre

No. de question	Nom variable	Description	Type	Contraintes appliquées à la saisie
11	GARE() (1 à 5)	gare d'embarquement pour l'utilisation du train de banlieue dans le principal déplacement de chaque personne 15 ans et plus du ménage	N	selon les valeurs permises: 1 = Sainte - Anne de Bellevue 2 = Ile Perrot 3 = autre
12	DEPART() (1 à 5)	heure de départ (du domicile) du principal déplacement de chaque personne 15 ans et plus du ménage	N	selon les valeurs permises 1 = avant 7h00 2 = entre 7h00 et 8h00 3 = entre 8h00 et 9h00 4 = entre 9h00 et 15h00 5 = entre 15h00 et 18h00 6 = entre 18h00 et 23h00 7 = autre
13	RETOUR() (1 à 5)	heure d'arrivée au domicile sur le voyage de retour du principal déplacement de chaque personne 15 ans et plus du ménage	N	selon les valeurs permises: 0 = ne s'applique pas 1 = avant 16h00 2 = entre 16h00 et 17h00 3 = entre 17h00 et 18h00 4 = entre 18h00 et 23h00 5 = autre
14	SERVPREF() (1 à 5)	service de transport collectif qui répondrait le mieux aux besoins de chaque personne 15 ans et plus de ménage	N	selon les valeurs permises: 1 = service régulier, du lundi au vendredi, dans Pincourt et vers un point extérieur 2 = service aux heures de pointe seulement du lundi au vendredi, dans Pincourt et un point extérieur 3 = liaison, aux heures de pointe seulement, de Pincourt vers la gare de Sainte - Anne de bellevue 4 = autre
15	SERVFREQ() (1 à 5)	fréquence d'utilisation du service de transport collectif qui répondrait le mieux aux besoins de chaque personne 15 ans et plus du ménage	N	selon les valeurs permises: 1 = 4 à 5 jours par semaine 2 = 2 à 3 jours par semaine 3 = à l'occasion 4 = jamais

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 108 002