

# Étude sur les besoins en déplacement – MRC de Coaticook



Présentée par :

- Mélanie Houle, chargée de projets
- Alexandre Demers, adjoint à la Transition écologique

1<sup>er</sup> décembre 2022



# Table des matières

---

1. Contexte
  - Définitions, objectifs, comité de travail, étapes du mandat
2. Portrait de la mobilité durable
3. Analyse des options de mobilité durable
4. Enquête régionale sur les besoins en déplacements
  - Profil des répondants et résultats
  - Analyse croisée des personnes vulnérables
  - Analyse croisée des résidents de la Ville de Coaticook
5. Propositions de solutions de mobilité durable

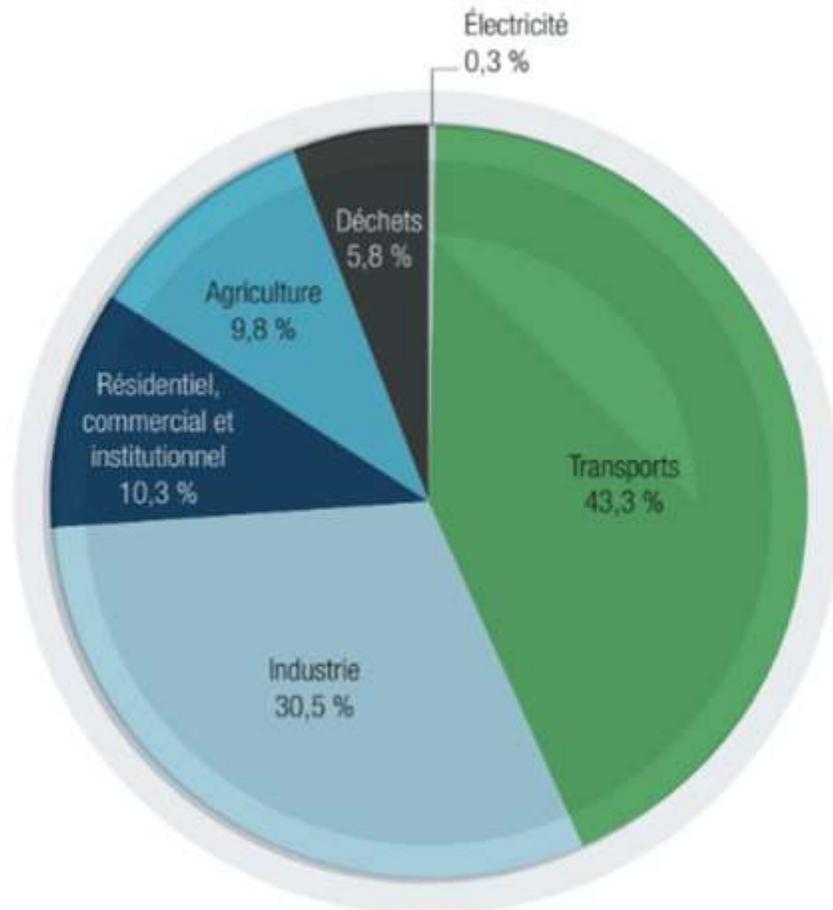
# 1. Contexte

---

# Contexte

## GRAPHIQUE 2

Répartition des émissions de gaz à effet de serre au Québec, par secteur d'activité – 2017



Le transport routier constitue une des principales sources de gaz à effet de serre au Québec. La réduction des déplacements en auto-solo présente un potentiel majeur dans la lutte aux changements climatiques.

[\(Plan pour une économie verte 2030 – Gouv. du Québec - 2020\)](#)

# Mobilité durable



Tout mode de transport autre que l'usage en solo de la voiture.

En d'autres mots:  
Un système de transport qui...



Permet un accès équitable, pratique et sécuritaire



Coût raisonnable et appuie une économie dynamique



Minimise la consommation d'espace et de ressources

# Contexte

---

La MRC de Coaticook souhaite évaluer les solutions de mobilité durable sur le territoire à améliorer, à optimiser ou à bonifier, notamment le transport en commun, afin de permettre aux citoyens de se déplacer plus facilement dans leur collectivité et leur région pour se rendre au travail, à l'école, aux rendez-vous pour recevoir des soins, faire des courses ou encore rendre visite à des proches.

# Conseil régional de l'environnement de l'Estrie

---

La MRC de Coaticook a mandaté le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (CRE Estrie) pour réaliser cette démarche.

Le CRE Estrie est un organisme environnemental regroupant des intervenants de divers secteurs d'activités. Il a pour mission de protéger et améliorer l'état de l'environnement pour assurer la qualité de la vie en Estrie par des solutions concertées et des conseils avisés auprès de la population et des décideurs.

La mobilité durable des citoyens et des travailleurs de l'Estrie est un enjeu prioritaire sur lequel le CRE Estrie se concentre depuis de nombreuses années. L'organisme mise notamment sur sa démarche Embarque Estrie, initiée en 2018, qui propose d'une part une plateforme web mettant en valeur les options de transport régionales et, d'autre part, des accompagnements de promotion et d'optimisation de la mobilité régionale.

[\(plus d'informations\)](#)

# Objectifs du mandat

---

La MRC de Coaticook souhaite connaître les habitudes de déplacement de l'ensemble des citoyens ainsi que ceux des travailleurs afin de développer des services cohérents et adaptés aux enjeux et aux besoins réels en transport.

La démarche vise concrètement à :

1. Réaliser une analyse des habitudes de déplacement des citoyens et des travailleurs de la MRC de Coaticook;
2. Identifier les enjeux et les besoins en transport du territoire;
3. Proposer des solutions de transport variées pour répondre aux besoins relevés;
4. Impliquer et consulter les acteurs pertinents de la région dans ce processus.

# Comité de travail

---

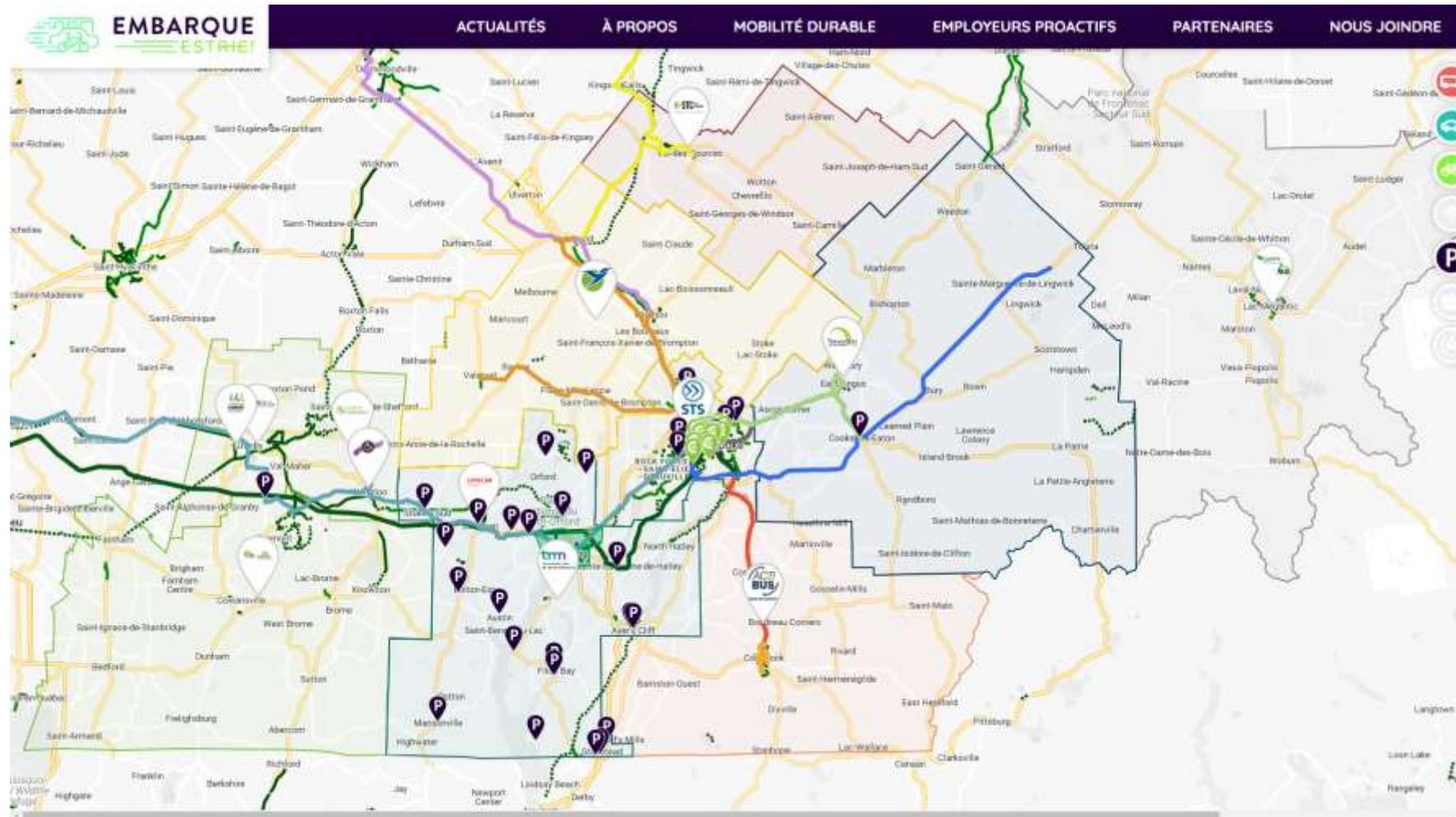
- Jocelyne Gagnon, Directrice générale, Acti-bus
- Dominick Faucher, Directeur général, MRC de Coaticook
- Marie-Claude Bernard, Coordonnatrice de l'aménagement, MRC de Coaticook
- Johnny Pizar, Maire de Barnston-Ouest
- Simon Madore, Maire de Coaticook
- Michel-Henri Goyette, Maire de Martinville
- Bernard Marion, Préfet, Maire de Ste-Edwidge-de-Clifton
- Vincent Brochu, Conseiller, Ville de Coaticook
- Alexandre Demers, adjoint à la Transition écologique, CRE Estrie
- Mélanie Houle, responsable Climat de changement, CRE Estrie

# Les étapes franchies

Phases	Échéance	État
1. Démarrage	2021	Réalisé
2. Collecte d'informations	Juin 2021	Réalisé
3. Déploiement de l'enquête 3.1 Préparation du sondage 3.2 Sondage	Mars 2022 13 avril au 25 mai 2022	Réalisé
4. Analyse et présentation des résultats de l'enquête 4.1 Priorisation des constats concernant le taxibus	Août 2022	Réalisé
5. Pistes de solutions et recommandations	Octobre 2022	Réalisé
6. Accompagnement vers la mise en œuvre d'action	Novembre 2022	Réalisé

## 2. Portrait de la mobilité durable

# La mobilité durable en Estrie



Visiter le site [d'Embarque Estrie](https://www.embarqueestrie.com) pour en connaître davantage sur les options de mobilité durable de la région

# La mobilité durable – influencer la transition

---

La mobilité durable exige de repenser ses déplacements et ses modes de transport de manière à réduire l'utilisation de la voiture en solo et à opter davantage pour des options dont l'impact sur l'environnement est moindre. La mobilité durable est influencée principalement par deux composantes fondamentales :

- l'offre de services (tributaire de l'environnement bâti);
- la gestion de la demande (choix modaux et comportement individuel).

La MRC de Coaticook peut jouer à la fois sur ces deux composantes afin d'influencer la transition de sa population vers le transport en commun (TC) et le covoiturage. Ainsi, en parallèle, il est pertinent de moduler son offre de services en fonction des besoins de la population tout en mettant en place des incitatifs à l'adoption du transport durable de manière à influencer les choix modaux via, par exemple, des campagnes de promotion, des rabais ou le déploiement de stations multimodales (gestion de la demande).

# La mobilité durable en Estrie

---

En Estrie, le territoire est caractérisé par une faible densité (moyenne de 30,4 habitants/km<sup>2</sup>) et une faible diversité d'usages du sol. Malgré la présence de nombreux cœurs villageois, les lieux d'activités des citoyens sont dispersés sur un vaste territoire, augmentant les distances à parcourir lors des trajets quotidiens. À titre d'exemple, 40,5 % des Estriennes et Estriens ne travaillent pas dans leur municipalité de résidence. Ce type de déplacements sur des parcours hétéroclites a pour impact de favoriser le recours systématique à l'auto-solo. 85,3 % de la population estrienne active se rend au travail principalement en voiture, ce qui est plus élevé que la moyenne québécoise de 74,6 %. En outre, les habitudes de déplacement vers le travail en Estrie se caractérisent par une faible pratique du covoiturage (8 % des trajets) et une faible utilisation du transport en commun (3 % des trajets).

# Portrait de la mobilité durable à Coaticook

---

Priorités du territoire

Portrait du territoire

Déplacements – besoins en transport (à venir)

Offre de service en transport

# Priorités du territoire - Mobilité durable

---

## Développement d'un Plan de mobilité durable (MTQ)

« Pour bien répondre aux besoins évolutifs de la population et en considérant l'absence de masse critique et la nécessité d'offrir des services abordables, il est important de remettre à jour notre stratégie de transport en y **intégrant les principes de mobilités durables.** »

## Plan de mobilité durable - 2030 (Gouvernement du Québec)

« CIBLE 70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable

...

CIBLE Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail »

# Priorités du territoire - Mobilité durable

---

## Organisation du transport collectif et du transport actif

Les objectifs du SADD (4.6.3)

- Favoriser les déplacements actifs dans la MRC
- Intégrer le transport collectif dans la planification des développements résidentiels et les agrandissements aux périmètres d'urbanisation
- Planifier l'organisation du transport collectif

## Vision régionale - *Plan de développement du transport collectif et adapté 2022*

- Offrir un service de transport qui saura répondre et s'adapter aux besoins futurs de la clientèle dans un contexte de **vieillesse de la population**.
- Augmenter l'**attractivité du milieu et la vitalité des villages** en offrant un moyen alternatif de mobilité à une *clientèle plus jeune*, ou encore, à une *clientèle qui ne souhaite ou ne peut pas utiliser de voiture*.
- Offrir une option accessible et attrayante de transport de groupes pour des raisons **récréatives ou touristiques**.

# Priorités du territoire - Mobilité durable



AXE D'INTERVENTION : SÉCURITÉ ET TRANSPORT							
OBJECTIFS	STRATÉGIES	RESPONSABLES (R) ET PARTENAIRES (P)	2020	2021	2022	2023	2024
Favoriser la mobilité durable	Soutenir les municipalités dans leurs projets d'aménagement de corridors de déplacements actifs	(R) MRC (P) Municipalités	✓	✓	✓	✓	✓
	Encourager l'usage du transport en commun	(R) MRC	✓	✓	✓	✓	✓
Adapter l'offre de transport pour mieux répondre aux besoins évolutifs des familles et des aînés	Faire une analyse approfondie des besoins et des solutions en matière de transport et se doter d'un plan de mobilité durable.	(R) MRC (P) Municipalités (P) Acti-Bus de la région de Coaticook (P) Organismes du milieu	✓	✓			

## Plan d'action 2020-2024

### Favoriser la mobilité durable

- Aménagements de corridors de déplacements actifs
- Encourager le transport en commun

Adapter l'offre pour mieux répondre aux besoins évolutifs

# Priorités du territoire - Mobilité durable

---

Concertation pour la solidarité et l'inclusion sociale (CSIS) de la MRC de Coaticook (PAGIEPS 2017-2023)

Priorité régionale - Estrie : **Accessibilité du territoire et des services**

Priorité locale – Coaticook

Priorité 5 - **Améliorer l'offre** de transport collectif et adapté dans toute la MRC

*Objectifs :*

5.1 Connaissance des besoins de la clientèle

5.2 Développement de nouvelles offres et consolidation de l'offre actuelle

# Portrait de la mobilité durable dans la MRC

---

Cette section vise à identifier les caractéristiques sur lesquelles se basera l'étude à venir, notamment les services offerts, les expériences (succès et échecs), les acteurs impliqués et les opportunités. Il repose sur la lecture et la synthèse de documents existants fournis par la MRC de Coaticook ou ses organismes affiliés :

# Territoire – MRC de Coaticook



Superficie : 1332 km<sup>2</sup>

Population : 19 010 habitants

Un territoire composé de 12 municipalités à caractère rural, dont 3 partiellement urbaines : Coaticook, Compton et Waterville.

Le chef-lieu, Coaticook regroupe la majorité des services ainsi que la moitié de la population et des entreprises.

La MRC représente 13 % de la superficie territoire estrien.

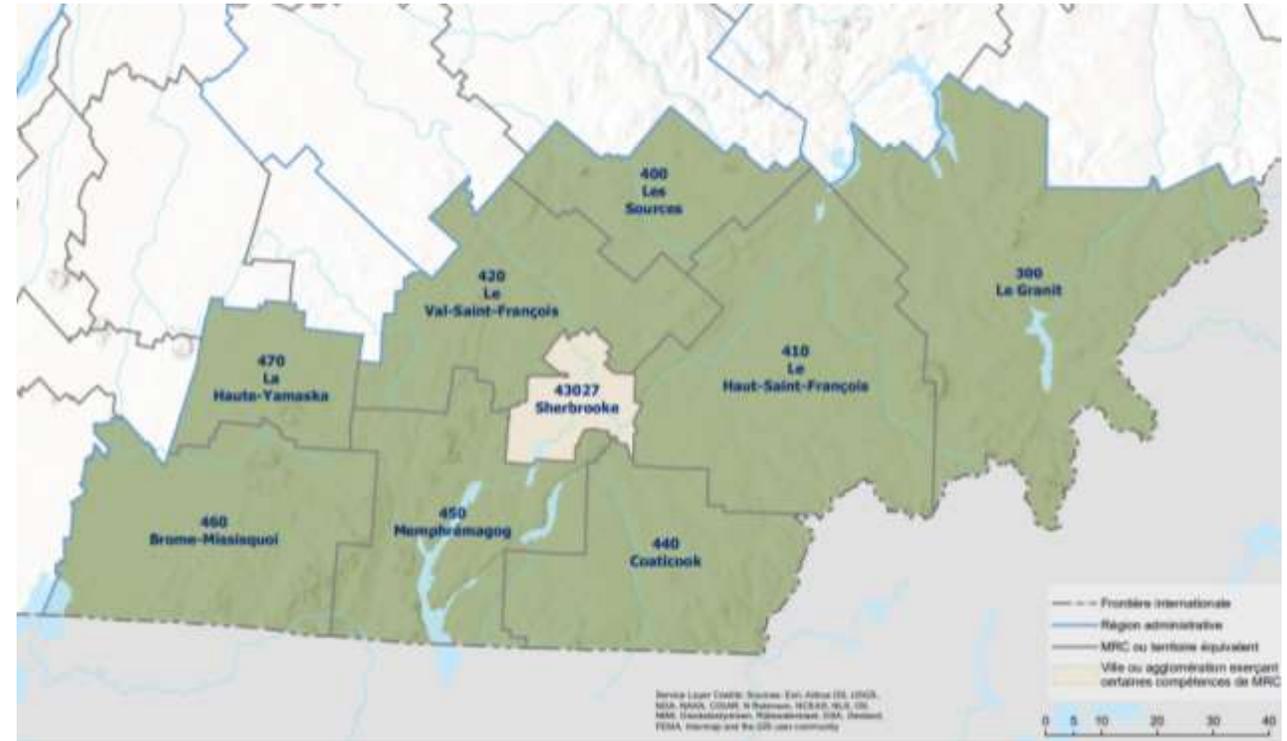


# Population – MRC de Coaticook

**La population active (15-64 ans) représente 62 % de la population**

- La population active se compose de travailleurs et d'étudiants.
- 2 travailleurs autonomes pour 8 employés

Les déplacements sont très motorisés, selon le dernier schéma d'aménagement, 90 % de la population de 15 ans et plus utilise un véhicule motorisé.



# Déplacements – besoins en transport

---

## Étude de Waterville

- La municipalité est la troisième en importance avec 2 330 habitants, possède la densité populationnelle la plus importante avec 53 hab./km<sup>2</sup>, alors que son territoire est très limité avec seulement 44 km<sup>2</sup>, soit le plus petit des 12 municipalités.
- Position géographique de Waterville avantageuse et il est pertinent de faciliter les déplacements durables vers Sherbrooke et Coaticook.
- Le centre-ville de Waterville génère un volume de déplacements significatif, ce qui le positionne comme un lieu d'importance en termes de mobilité;
  - 3 employeurs importants, dont ~70% employés de SCC

## Enjeux

- Recrutement et de rétention de la main d'œuvre VS maraudage
- Options de transport alternatives à l'automobile vers Coaticook et Sherbrooke (travail, magasinage, études, loisirs)
- Difficulté de gestion du covoiturage à l'interne (employeurs) et à trouver des covoitureurs (employés)
  - (pandémie > navette transfère vers covoiturage)

## Solutions

- Sécurisation des déplacements actifs;
- Navette Sherbrooke-Waterville est la solution de mobilité la plus intéressante pour le recrutement et la rétention de la main d'oeuvre;
- Le comité de l'environnement de Waterville souhaite organiser et promouvoir le covoiturage, pratique courante pour les employés du secteur industriel.

# Offre de service en transport

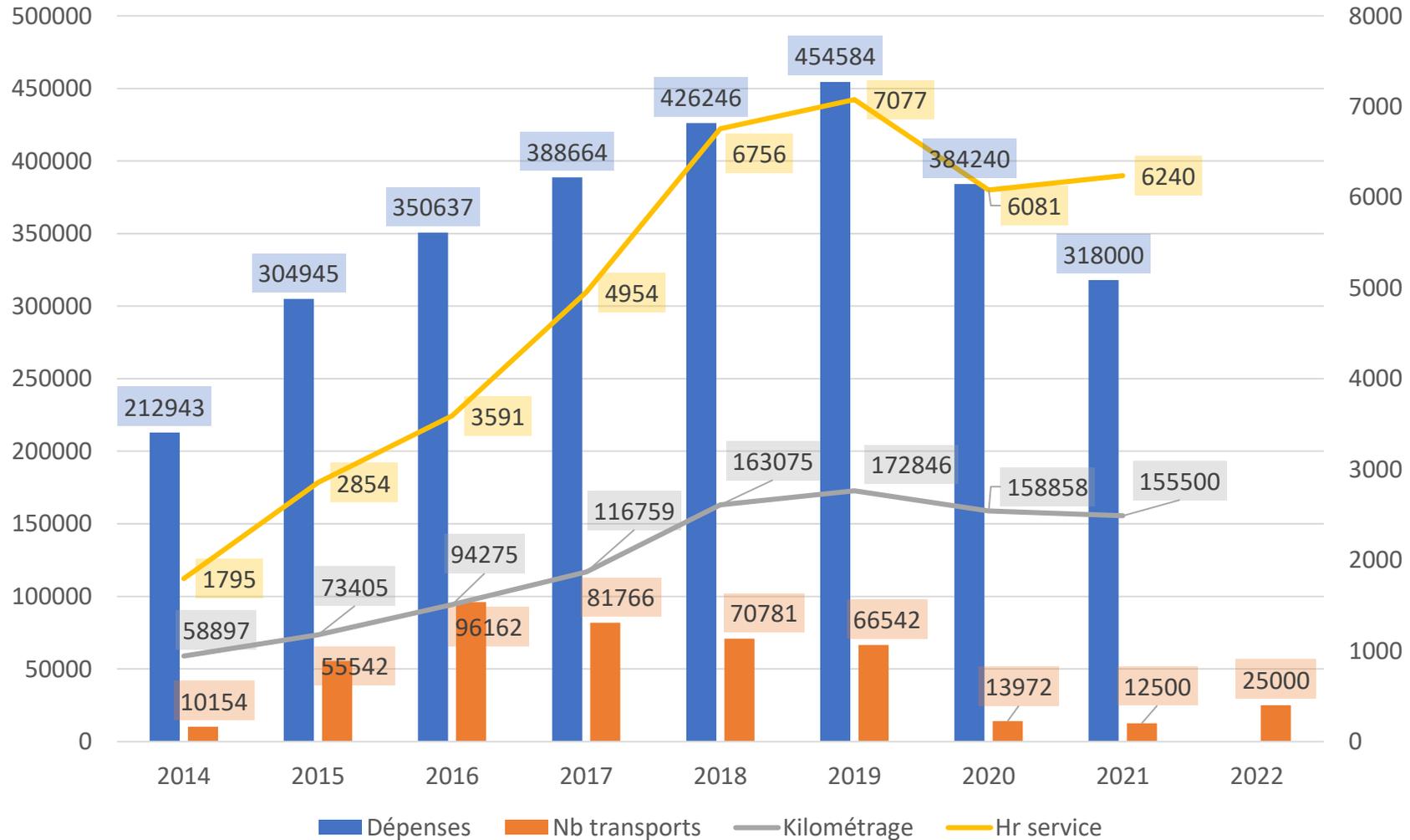
---

## **Acti-bus - Transport collectif**

- Transport collectif urbain (29 arrêts - Coaticook)
  - Lundi au vendredi – 6h25 à 19h00
- Transport interurbain (Coaticook – Compton – Sherbrooke)
  - Jour de semaine seulement
- Transport adapté (et à la demande – 4 pers. et +)
- Transport intermunicipal
  - Saison estivale

# Offre de service en transport

## Acti-bus - Transport collectif illustré



# Offre de service en transport

---

## **Taxis et transport bénévole**

- Taxi 300 Coaticook
- Taxi W (Waterville) - fermé pour le moment
- Centre d'action bénévole (accompagnement pour rendez-vous médicaux)

# Offre de service en transport

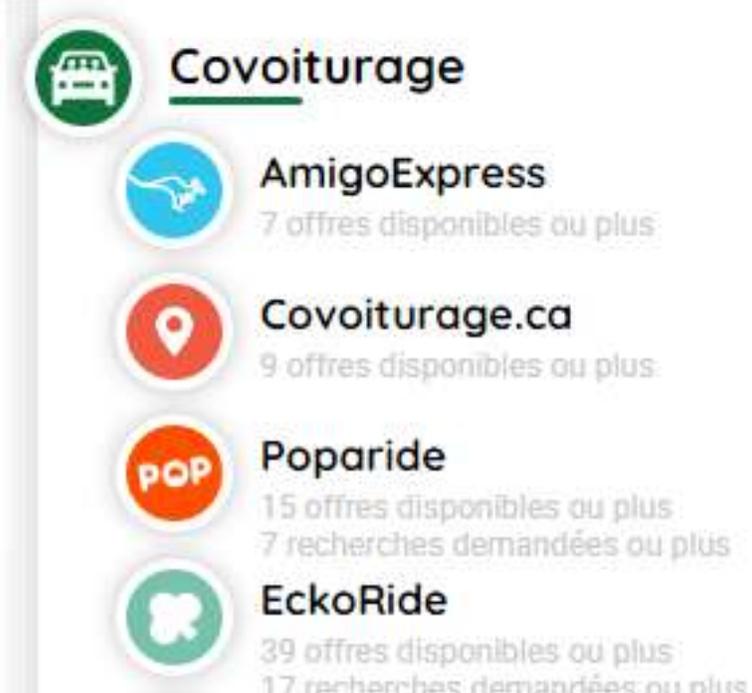
## Covoiturage

Il n'y a pas de service de covoiturage organisé par la MRC.

La plateforme Embarque Estrie, du CRE Estrie, propose un agrégateur des services principaux de covoiturage au Québec.

Il existe quelques pages / groupes Facebook publiques, dont Covoiturage Dixville-Coaticook, Covoiturage Sherbrooke-Coaticook ou l'inverse, Covoiturage Québec-Drummond--Sherbrooke-Coaticook. (Bref, la 20), Covoiturage Waterville.

\*Possiblement un service régional via le Centre de mobilité durable de Sherbrooke à venir (appel d'offre en cours)



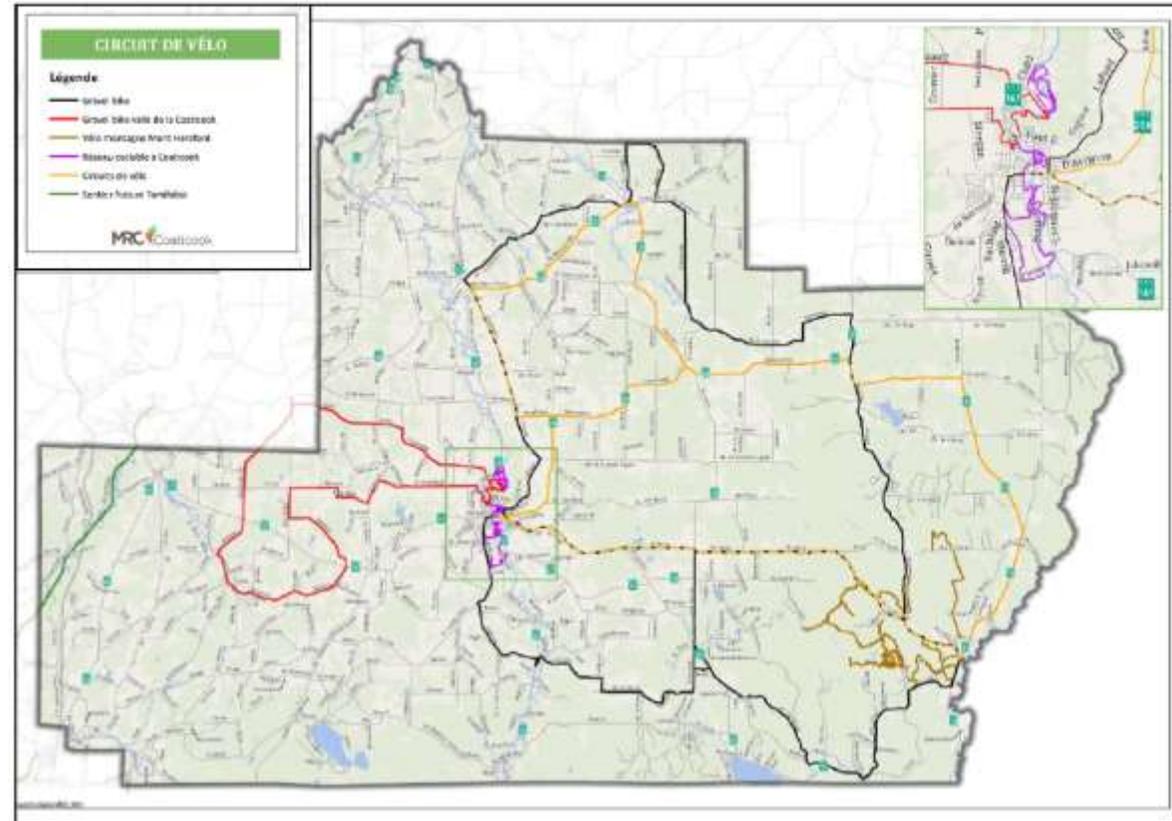
**Covoiturage**

-  **AmigoExpress**  
7 offres disponibles ou plus
-  **Covoiturage.ca**  
9 offres disponibles ou plus
-  **Poparide**  
15 offres disponibles ou plus  
7 recherches demandées ou plus
-  **EckoRide**  
39 offres disponibles ou plus  
17 recherches demandées ou plus

# Offre de service en transport

## Modes de déplacement actif

- Réseau piétonnier inégal d'une municipalité à l'autre, principalement dans les cœurs villageois, près des commerces, des parcs et des écoles.
- Réseau cyclable principalement touristique ou récréatif. Les déplacements utilitaires se font sur le réseau routier, souvent en bordure de route.



# Défis locaux et régionaux

---

## 1. Faible densité de la population sur le territoire :

- Vieillesse de la population
- Revenu médian plus bas que la moyenne de l'Estrie
- Analphabétisme fonctionnel plus élevé

## 2. Attraction de la main d'œuvre

## 3. Financement et maintien des services de transport collectif

## 4. Changements des habitudes des citoyens (pandémie, télétravail, changement de comportement)

## 5. Intégration de la démarche avec les initiatives / plans en cours (Waterville, CMDs, politique familiale et des aînés, etc.)

# 3. Analyse des options de mobilité durable

---

Transport collectif urbain

Transport collectif intermunicipal et interurbain

Taxi

Transport actif

# Transport collectif urbain

Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"><li>• 29 arrêts, 22 passages dans la journée</li><li>• Régularité et fréquence des passages</li><li>• Horaire efficace pour répondre aux déplacements vers le secteur industriel ou en revenir</li><li>• Plusieurs passages dans la journée</li><li>• Service abordable et apprécié</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pas de service en soirée ou le weekend</li><li>• Horaires fixes</li><li>• Coût du service en lien avec les horaires fixes</li><li>• Faible achalandage actuel</li><li>• Disponible à Coaticook seulement</li><li>• Diminution du nombre de passages (18) depuis le 1er avril</li><li>• Faible nombre d'abribus (2) et identifications déficientes des autres arrêts</li><li>• Connaissance du service (à venir avec le sondage)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Financement pour électrification</li><li>• Désir de Québec d'avoir une planification du transport collectif sur 5 ans</li><li>• Diminuer les coûts de transport pour les ménages. Urgence d'agir pour saisir le choc de la hausse du prix du carburant.</li><li>• Faible disponibilité des véhicules personnels sur le marché (notamment électriques)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hausse du prix du carburant</li><li>• Diminution marquée des passages en lien avec la pandémie</li><li>• Changements dans les habitudes (plus de livraison)</li><li>• Diminution des financements publics</li><li>• Modification des activités de Foresta Lumina</li></ul>

# Transport collectif intermunicipal et interurbain

Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"><li>• Interurbain vers Sherbrooke (4/j)</li><li>• Intermunicipal en été qui couvre tout le territoire</li><li>• Abordable et apprécié</li><li>• Rabais pour les étudiants et les aînés</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pas de service en soirée ou le week end</li><li>• Une seule ligne interurbaine vers Sherbrooke</li><li>• Pas de liens vers les autres MRC</li><li>• Absence d'un abribus à Sherbrooke</li><li>• Arrêts non officiels au Subway et au Valentine à Lennoxville</li><li>• Liens au Cégep et à l'Université de Sherbrooke séparés pour ne pas empiéter sur le service de la STS. Gros frais pour partager l'espace du plateau</li><li>• Connaissance du service (à venir avec le sondage)</li><li>• Lien vers Waterville absent malgré l'étude réalisée soutenant un besoin d'appui à la main d'œuvre.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Financement pour électrification</li><li>• Désir de Québec d'avoir une planification du transport collectif sur 5 ans</li><li>• Diminuer les coûts de transport pour les ménages. Urgence d'agir pour saisir le choc de la hausse du prix du carburant.</li><li>• Faible disponibilité des véhicules personnels sur le marché (notamment électriques)</li><li>• Grand besoin pour les entreprises du territoire (attractivité de la main d'œuvre)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hausse du prix du carburant</li><li>• Diminution marquée des passages en lien avec la pandémie</li><li>• Changements dans les habitudes (plus de livraison)</li><li>• Diminution des financements publics</li></ul>

# Taxi

Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"><li>• Service connu et apprécié</li><li>• Plusieurs voitures disponibles</li><li>• Électrification de la flotte en cours</li><li>• Couvre tout le territoire</li><li>• Service personnalisé - ½ des clients ont besoin d'aide (mobilité réduite)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Division de la clientèle entre taxi et Acti-Bus urbain</li><li>• Coût important et déficit (sur certaines heures de service)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Réouverture des bars et des activités récentes</li><li>• Période touristique</li><li>• Ouverture et intérêt vers une collaboration pour service de taxibus</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Diminution marquée des passages (pandémie)</li><li>• Risque de rupture de service (certaines heures), en particulier si Acti-Bus et Taxi 300 diminuent leurs services en même temps</li><li>• Fin des subventions accessibles durant la pandémie</li><li>• Manque de personnels</li><li>• Changement de réglementation (arrivée de la concurrence – ex: Uber)</li></ul>

# Covoiturage

---

## Forces

- Plusieurs offres de plateformes
- Une solution de mobilité durable souvent accessible et populaire pour délaisser l'auto-solo

## Faiblesses

- Dépend des offres disponibles des covoitureurs (répartis sur plusieurs plateformes)
- Difficulté d'arrimer les horaires

## Opportunités

- Les employeurs sont de plus en plus proactifs en ce sens
- Plusieurs solutions accessibles à faible coût
- Embarque Estrie
- Rideshark (appel d'offre en cours)

## Menaces

- Crainte de partager une voiture (pandémie)
- Activités et services très dispersés sur le territoire

# Transport actif (vélo, marche, ...)

Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"><li>• En développement dans les municipalités et certains villages</li><li>• Synergie entre les aménagements touristiques, récréatifs et utilitaires</li><li>• Priorité transversale à plusieurs secteurs (santé, éducation, saines habitudes de vie)</li><li>• Changement de perception sur le développement et l'aménagement urbain</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Absence de réseaux utilitaires</li><li>• Réseau morcelé (cyclable et piétonnier)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Politique de mobilité durable à venir</li><li>• Plusieurs études de déplacement piétonnier autour des écoles</li><li>• Financements gouvernementaux</li><li>• Surlargeur asphaltée à la charge du MTQ sur réseau provincial</li><li>• Engouement pour les vélos électriques et solutions de recharge</li><li>• Simplicité à ajouter des recharges pour les vélos à assistance électrique (prise 110V)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dépendant du réseau routier provincial à plusieurs endroits, notamment sur les axes structurants des municipalités</li></ul>

# 4. Enquête régionale sur les besoins en déplacement

---

Méthodologie et communication

Composantes de l'enquête

Profil des répondants

Analyse des besoins

# Enquête régionale sur les besoins en déplacement

---

## Méthodologie

- Sondage en ligne - SurveyMonkey
  - Disponible du 13 avril au 25 mai 2022
- Sondage en format papier distribué dans les bureaux des municipalités et Acti-Bus

## Communication du sondage

- Site internet de la MRC
- Envoi courriel à tous les partenaires de la MRC (organisations communautaires, etc.)
- Publications Facebook larges et ciblées pour les 13-17 ans (début et fin du sondage)
- Publications dans les journaux des municipalités lorsque possible

# Sondage en ligne et papier



## Enquête régionale sur les besoins en déplacement

La **MRC de Coaticook** fait des efforts constants et déploie des actions concrètes en matière de protection de l'environnement, notamment en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. La MRC favorise l'adoption de solutions de transport durable pour vos déplacements.

Chaque année, la MRC révisé son Plan de transport afin de mieux répondre aux besoins de ses **citoyens**. Cette fois-ci, vous avez la chance de vous exprimer dans cette démarche de consultation auprès de la population avec le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie!

Ce sondage vise à :

1. Identifier vos besoins en matière de déplacement;
2. Orienter et cocréer des solutions de transport durable avec vous.

Courez la chance de gagner **l'un des deux bons d'achat MRC à dépenser sur l'ensemble du territoire : 200 \$ parmi les participants de 18 ans et plus ET 75 \$ parmi les participants de 12 à 17 ans.**

Le sondage prend environ 10 minutes à compléter et toutes vos réponses sont confidentielles.

**ENQUÊTE régionale sur les besoins en DÉPLACEMENT**

La MRC de Coaticook fait des efforts constants et déploie des actions concrètes en matière de protection de l'environnement, notamment en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. La MRC favorise l'adoption de solutions de transport durable pour vos déplacements.

Chaque année, la MRC révisé son Plan de transport afin de mieux répondre aux besoins de ses citoyens. Cette fois-ci, vous avez la chance de vous exprimer dans cette démarche de consultation auprès de la population avec le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie!

Ce sondage vise à :

- 1) Identifier vos besoins en matière de déplacement;
- 2) Orienter et cocréer des solutions de transport durable avec vous.

Courez la chance de GAGNER 200 \$ en bon d'achat MRC à dépenser sur l'ensemble du territoire !  
Le sondage prend environ 10 minutes à compléter et toutes vos réponses demeurent confidentielles.

**SECTION 1 – Mon profil**

1. L'habite (Veuillez donner votre adresse complète)  
Adresse : \_\_\_\_\_ Code postal : \_\_\_\_\_

2. Municipalité : \_\_\_\_\_

3. Mon secteur de vie...  
 En ville - centre  En périphérie de la ville  En campagne

4. L'âge...  
 12-17 ans  18-24 ans  25-44 ans  45-64 ans  
(Remarque : Vous ne devez pas répondre si vous êtes âgé de 12 ans et moins.)

5. Je suis...  
 Une femme  Un homme  Non binaire  Autre

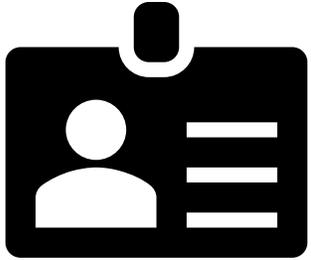
6. Je parle (langue maternelle)...  
 Français  Anglais  Autre

7. Être un parent de famille...  
 Oui  Non

<https://fr.surveymonkey.com/r/mrc-coaticook>

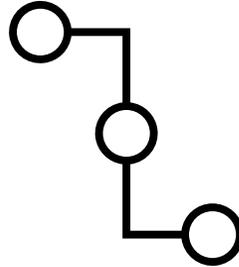
# Composantes de l'enquête

---



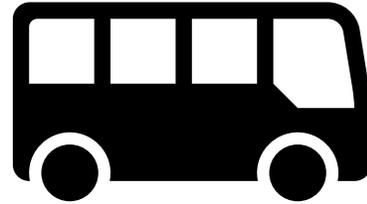
## PROFIL

- Âge et genre
- Type de secteur
- Occupation



## DÉPLACEMENTS

- Origines – destination
- Modes de transport
- Principaux lieux



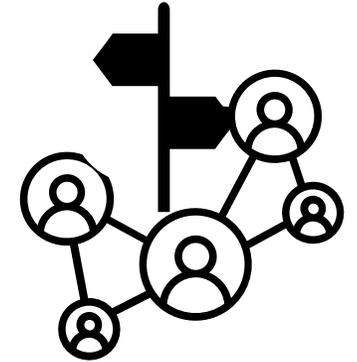
## TRANSPORT COLLECTIF

- Intérêt
- Connaissance
- Type de trajet
- Obstacles et leviers



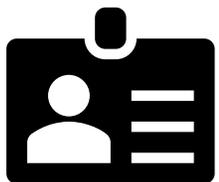
## TAXIBUS

- Intérêt
- Type de trajet
- Obstacles et leviers



## TRANSPORT DURABLE

- Voiture en partage
- Covoiturage



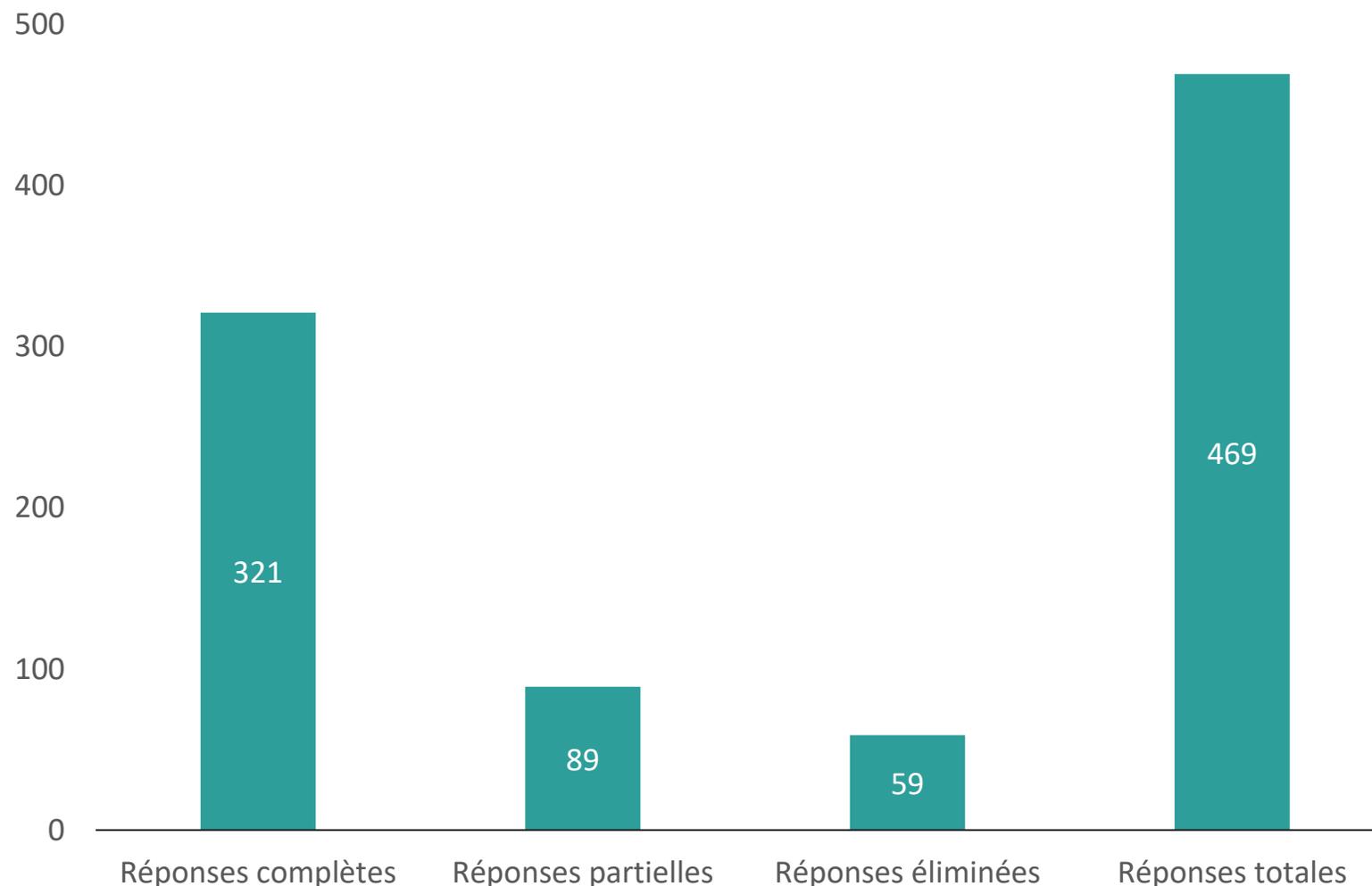
# Profil des répondants

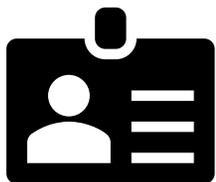
## Traitement des réponses de l'enquête

- L'enquête a généré un total de 469 réponses différentes dont 410 réponses ont été conservées pour l'analyse.
- Parmi celles-ci, 89 réponses partielles ont été conservées puisqu'elles permettent d'identifier le profil complet du répondant ainsi qu'un mode de déplacement principal.

**Échantillon analysé = 87 %**

**(n = 410 répondants) ou 2,1 % de la population**



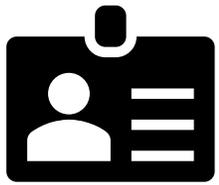


# Profil des répondants

## Municipalités

- Le profil des 410 répondants se répartit à travers les 12 municipalités : 396 résidents de la MRC (97 %), dont 42 % proviennent de Coaticook.
- 14 résidents hors MRC mais travaillant dans la MRC, ont également répondu à l'enquête.

Municipalités	Population 2016 (nb)	Population 2021 (nb)	Pourcentage de la population de la MRC	Répondants à l'enquête (nb)	Pourcentage de répondants à l'enquête
Barnston-Ouest	559	546	3%	6	2%
Coaticook	8 955	8 867	47%	168	42%
Compton	3 131	3 270	17%	106	27%
Dixville	696	732	4%	20	5%
East Hereford	269	282	1%	6	2%
Martinville	436	441	2%	12	3%
Sainte-Edwidge-de-Clifton	504	546	3%	7	2%
Saint-Herménégilde	670	690	4%	8	2%
Saint-Malo	475	514	3%	14	4%
Saint-Venant-de-Paquette	97	69	0%	10	3%
Stanstead-Est	584	642	3%	3	1%
Waterville	2121	2307	12%	36	9%
<b>MRC de Coaticook</b>	<b>18 487</b>	<b>18 906</b>	<b>2,1%</b>	<b>396</b>	<b>97%</b>
<b>Hors MRC</b>				<b>14</b>	<b>3%</b>

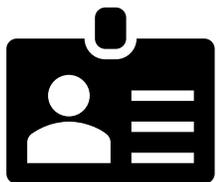


# Profil des répondants

---

## Cible

- La cible visée pour le sondage était de rejoindre 5 % de la population.
- En retirant les doublons suspectés (même adresse, même nombre de personnes dans la famille et même classe de revenu familial), nous pouvons estimer le nombre de personnes dans les ménages rejoints par le sondage (15 répondants ont été retirés).
- **En tenant compte de toutes les personnes du ménage, le sondage a rejoint 1127 personnes ou 5,9 % de la population totale de la MRC.**

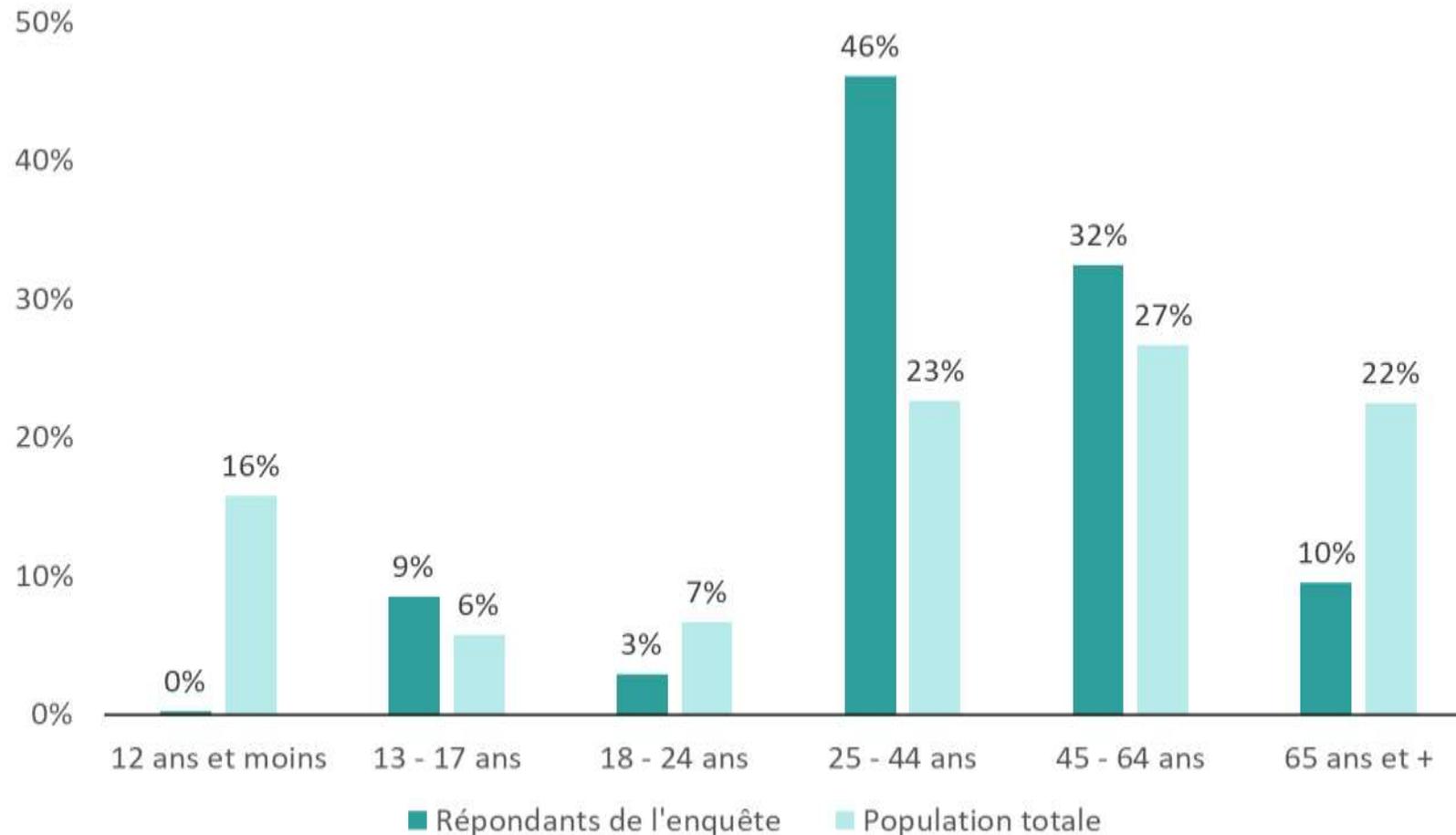


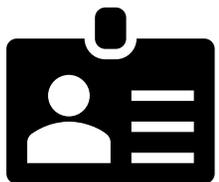
# Profil des répondants

## Groupe d'âge

n = 410

- Un fort pourcentage des répondants est âgé de 25 à 44 ans. Ce groupe d'âge est surreprésenté.
- Les 17 ans et moins représentent 9 % des répondants de l'enquête (n = 36) alors qu'ils représentent 6 % de la population totale.
- Enfin, les aînés représentent 10 % de l'échantillon de l'enquête alors qu'ils représentent 22 % des citoyens de la MRC. Ce groupe d'âge est sous-représenté.



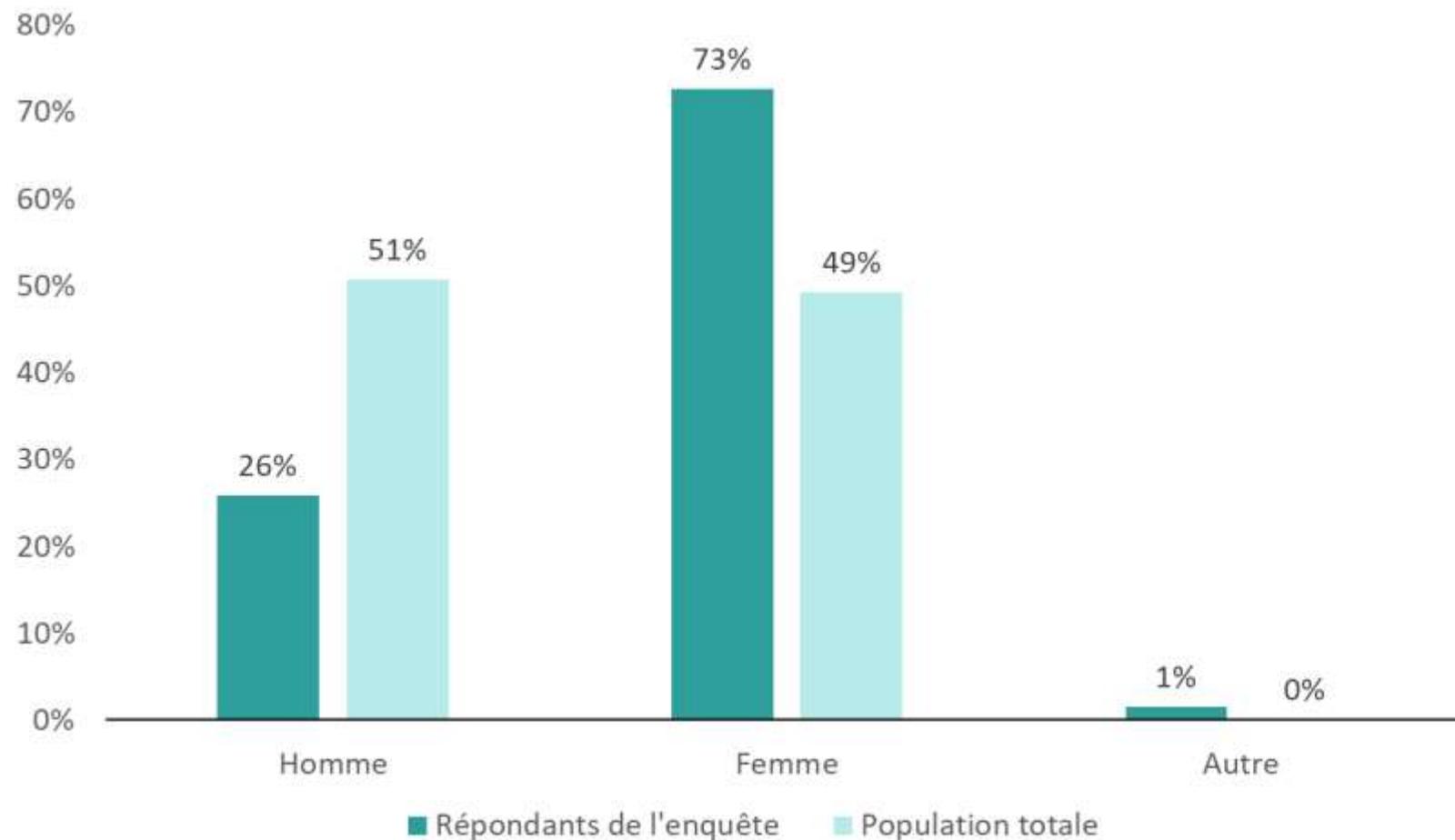


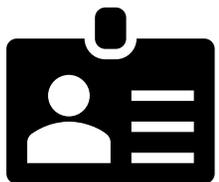
# Profil des répondants

Genre

n = 410

- Les femmes sont surreprésentées dans l'analyse (73 %), alors qu'elles représentent 49 % de la population totale.



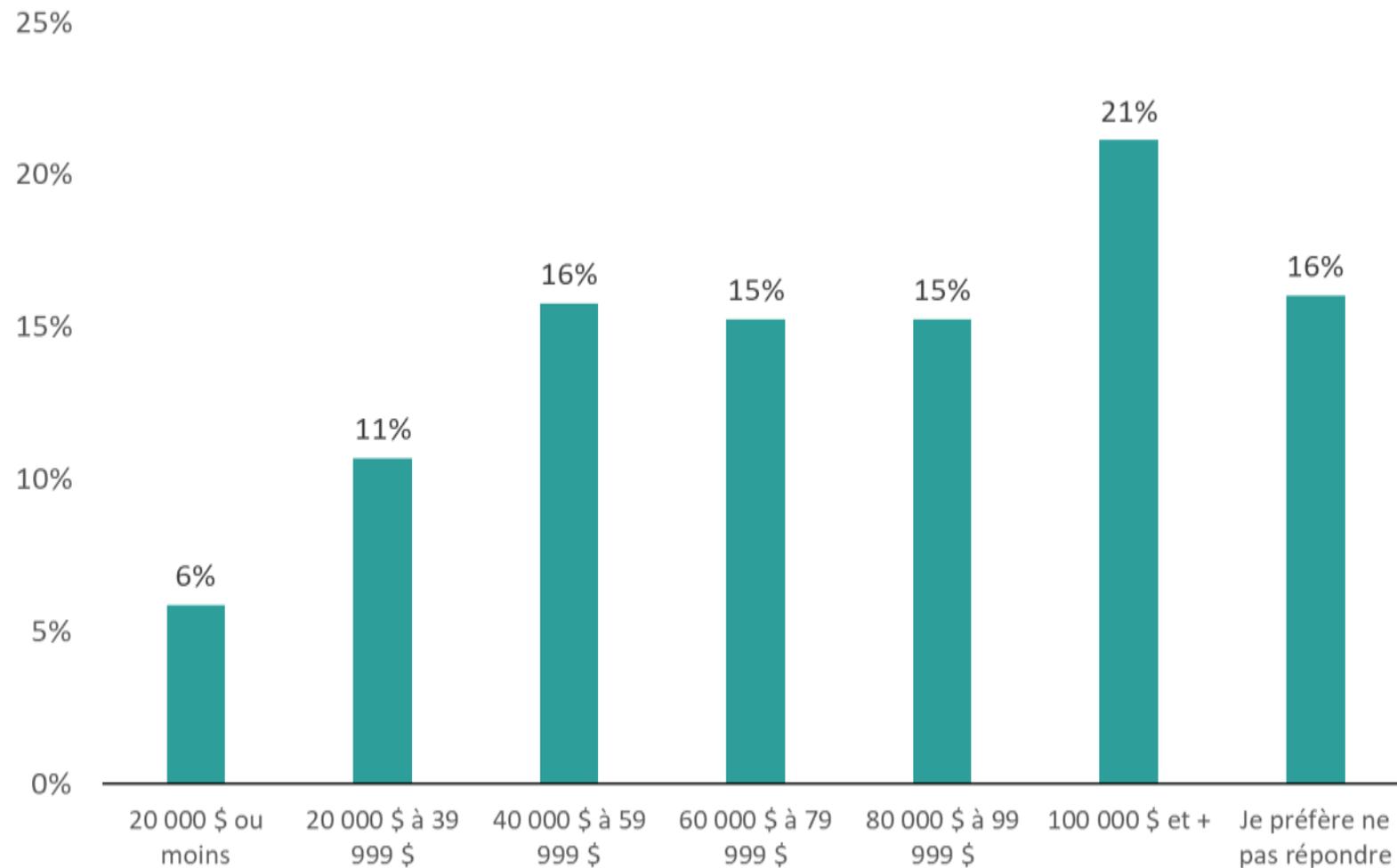


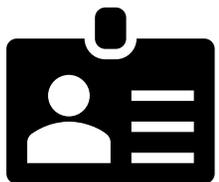
# Profil des répondants

## Revenu de la famille

n = 374 (18 ans et plus)

- Les deux tiers des répondants gagnent plus de 60 000 \$ par famille ce qui est plus élevé que le revenu moyen.
- Le tiers des familles gagnent moins de 60 000 \$.





# Profil des répondants

## Secteurs de provenance

n = 374 (18 ans et +)

- Les répondants proviennent de tous types de secteurs à part presque égale.
- Une part légèrement supérieure des répondants (38 %) provient de la ville.



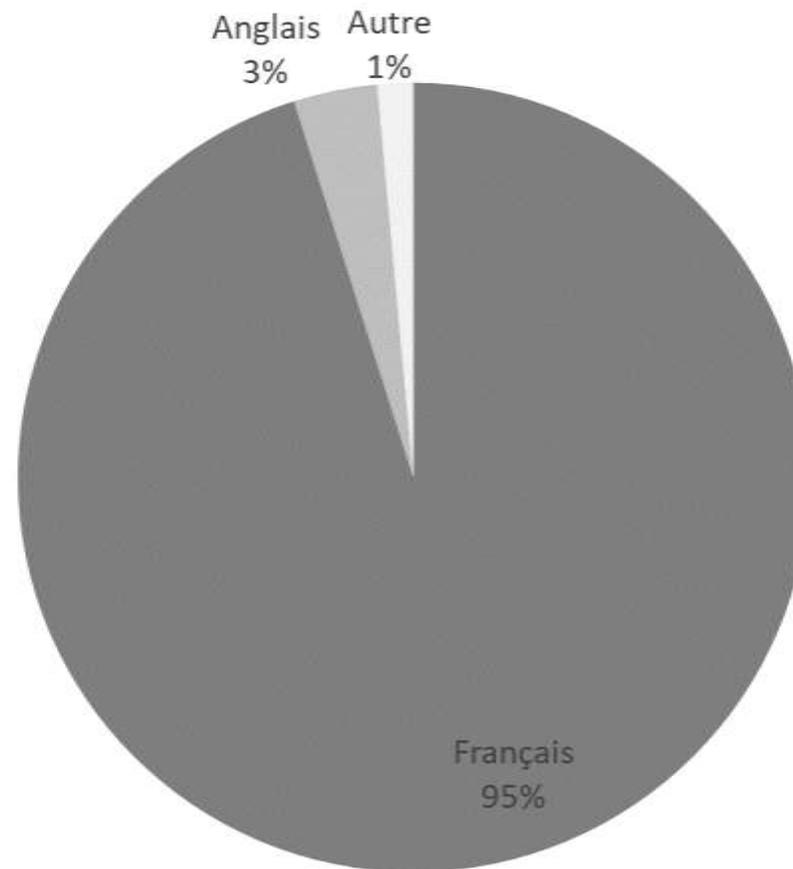


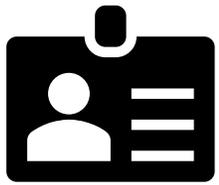
# Profil des répondants

## Langue maternelle

n = 410

- Seulement 3 % des répondants sont de langue maternelle anglaise.



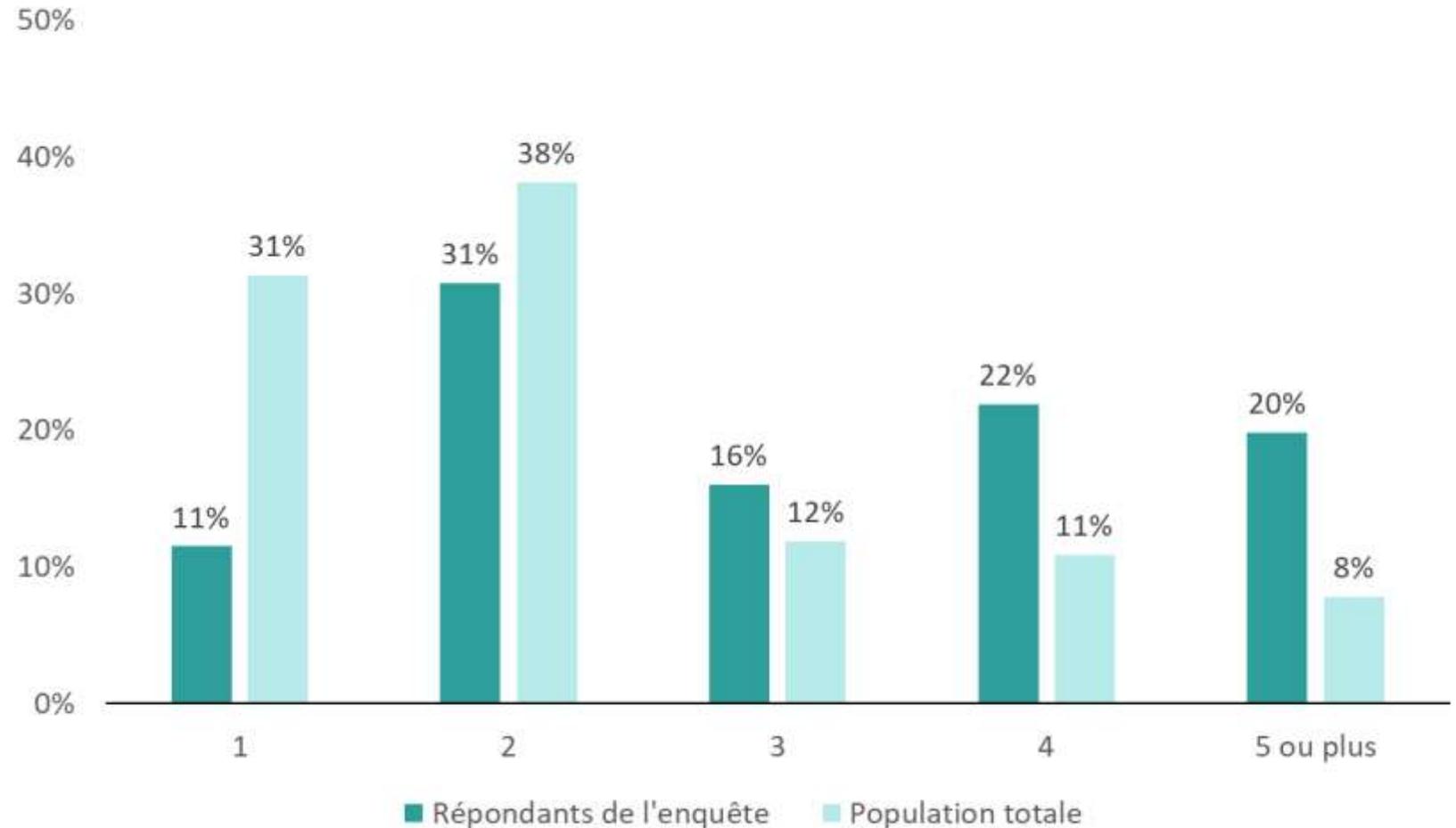


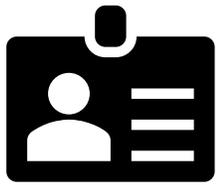
# Profil des répondants

Nombre de personnes dans la famille

n = 374

- Les personnes seules sont moins nombreuses à avoir répondu au sondage et sont donc, sous-représentées.
- Les familles de 3 personnes et plus sont surreprésentées\*.





# Profil des répondants

---

## Constats concernant le profil des répondants

- Les municipalités de Stanstead-Est, Saint-Herménégilde et Barnston-Ouest ont de faibles taux de participation en fonction de leur poids démographique.
- Les municipalités de Compton et Saint-Venant-de-Paquette ont un très fort taux de participation et sont surreprésentées en fonction de leur taux de participation.
- Les femmes et les familles avec plus de 2 enfants sont surreprésentées dans l'analyse, alors que les hommes, les aînés et les personnes seuls sont sous-représentés.
- Le tiers des familles répondantes ont un revenu familial inférieur à 60 000 \$ / an.

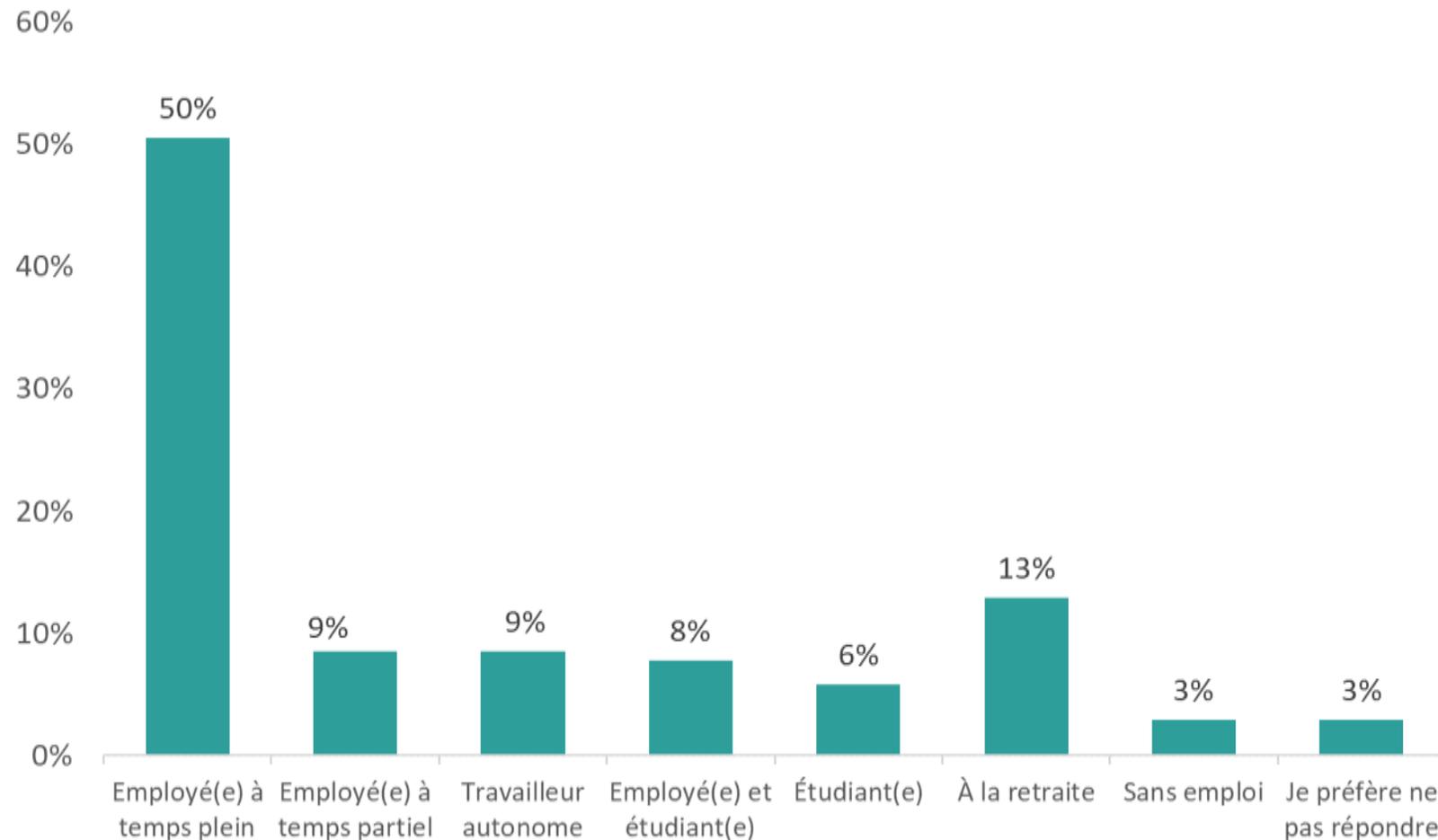


# Profil des répondants

## Occupations

n = 410

- La moitié des répondants sont des travailleurs à temps plein.
- En incluant les travailleurs à temps partiel, les trav. Autonomes et les étudiants qui travaillent, 77 % des répondants sont des travailleurs.
- 14 % sont des étudiants (plus de la moitié des étudiants travaillent en même temps).
- 13 % sont des personnes à la retraite.

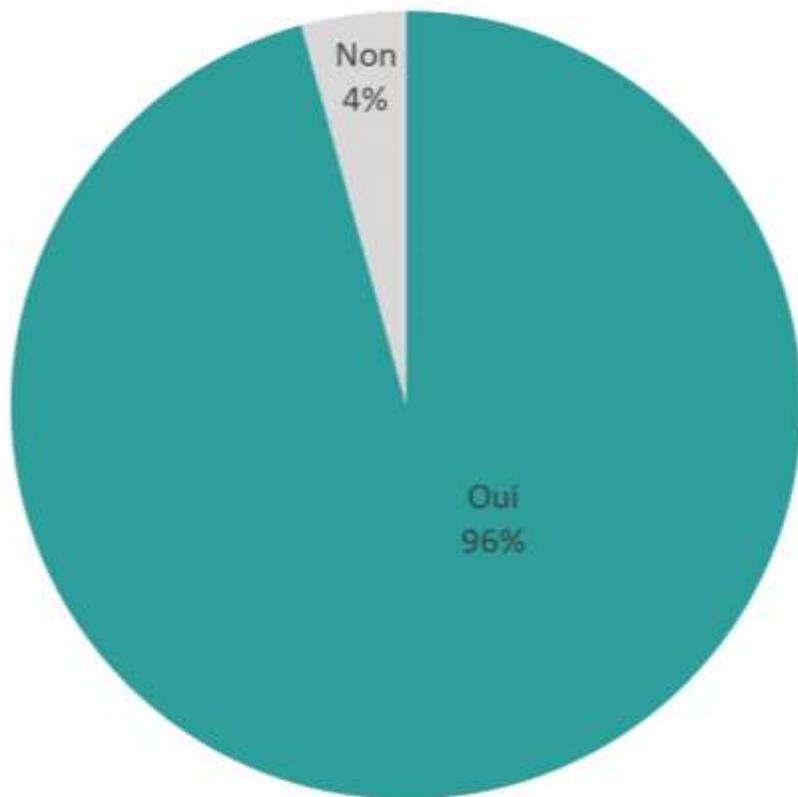




# Profil des répondants - adultes

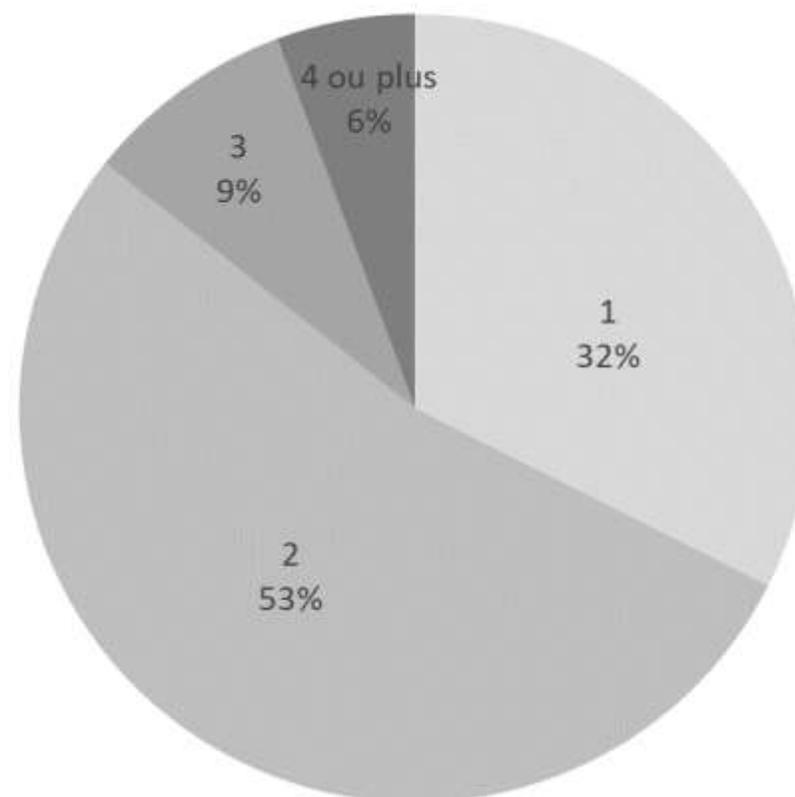
J'ai un permis de conduire...

n = 374 (18 ans et +)



Notre famille a \_\_\_\_ voiture(s).

n = 373 (18 ans et +)

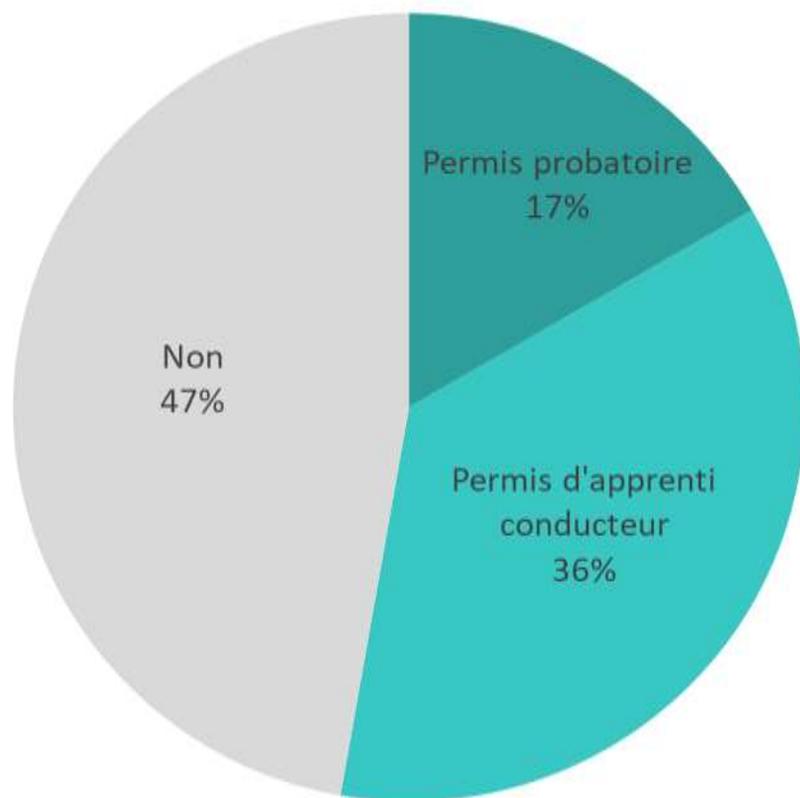




# Profil des répondants – 13-17 ans

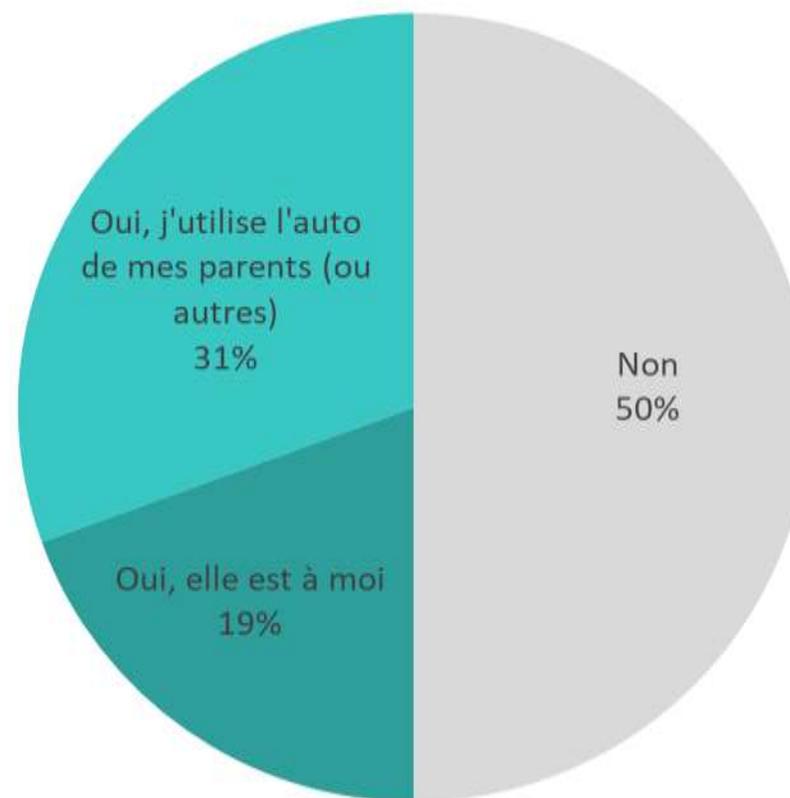
J'ai un permis de conduire...

n = 36 (13-17 ans)



J'ai une voiture ...

n = 36 (13-17 ans)

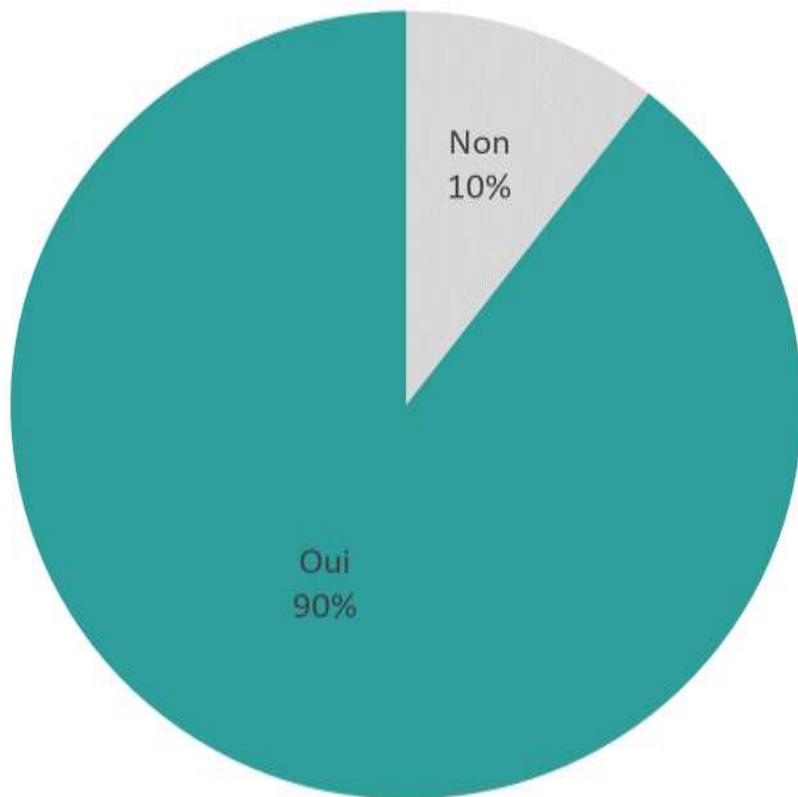




# Profil des répondants

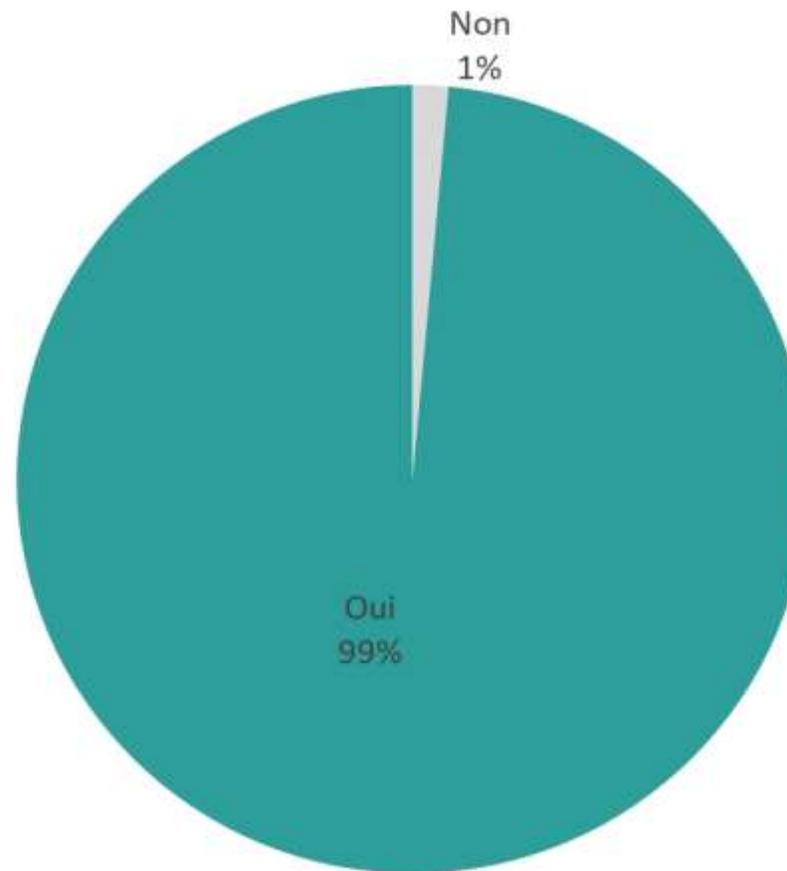
J'ai un téléphone intelligent...

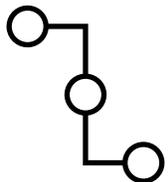
n = 410 (tous)



J'ai internet à la maison ...

n = 410 (tous)



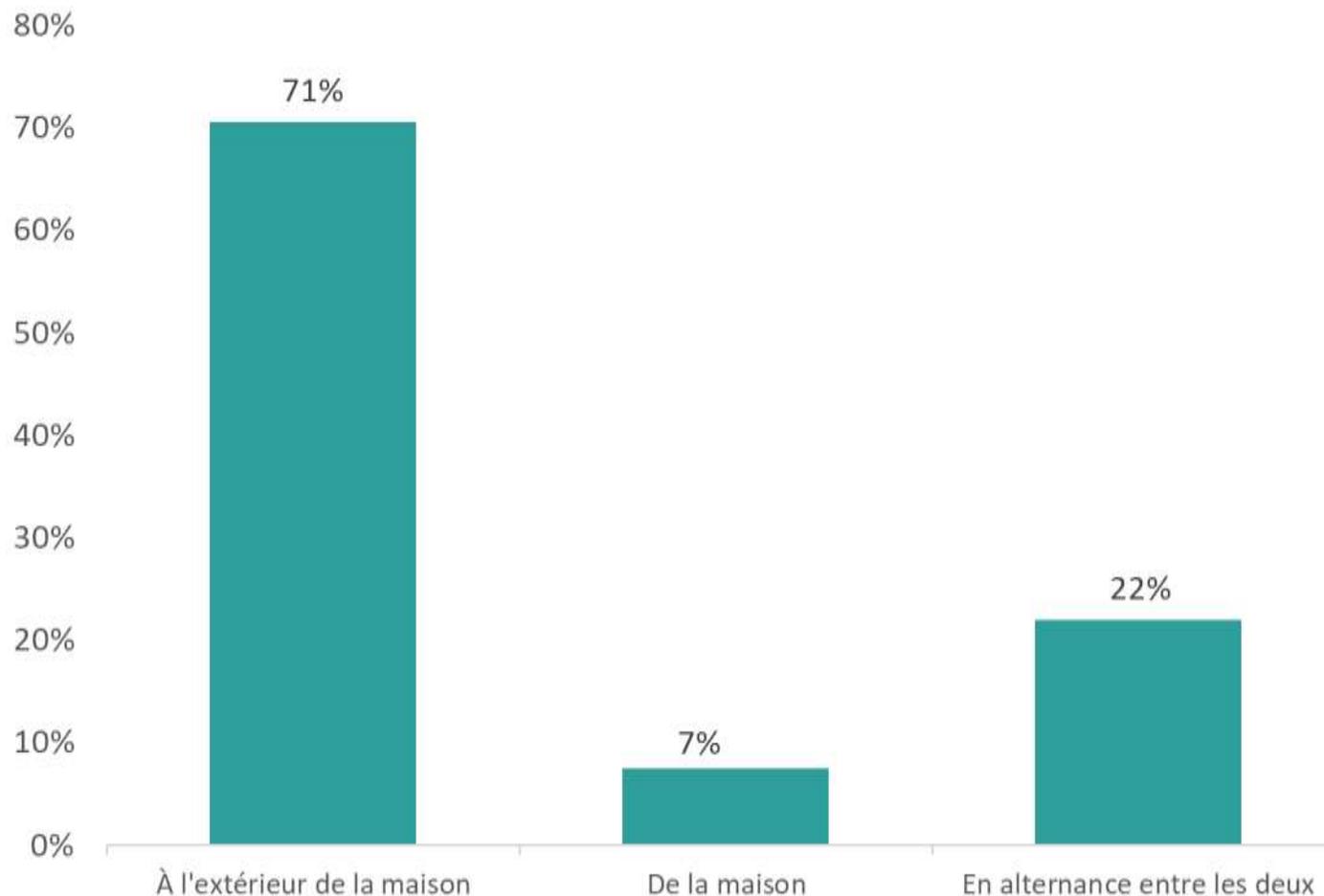


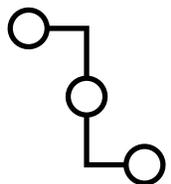
# Déplacements - travailleurs

Je travaille ...

n = 309 (travailleurs – tous les âges)

- 71 % des répondants en emploi se déplacent pour aller au travail.
- 22 % des travailleurs sont en alternance entre la maison et leur lieu de travail et se déplacent donc moins souvent.

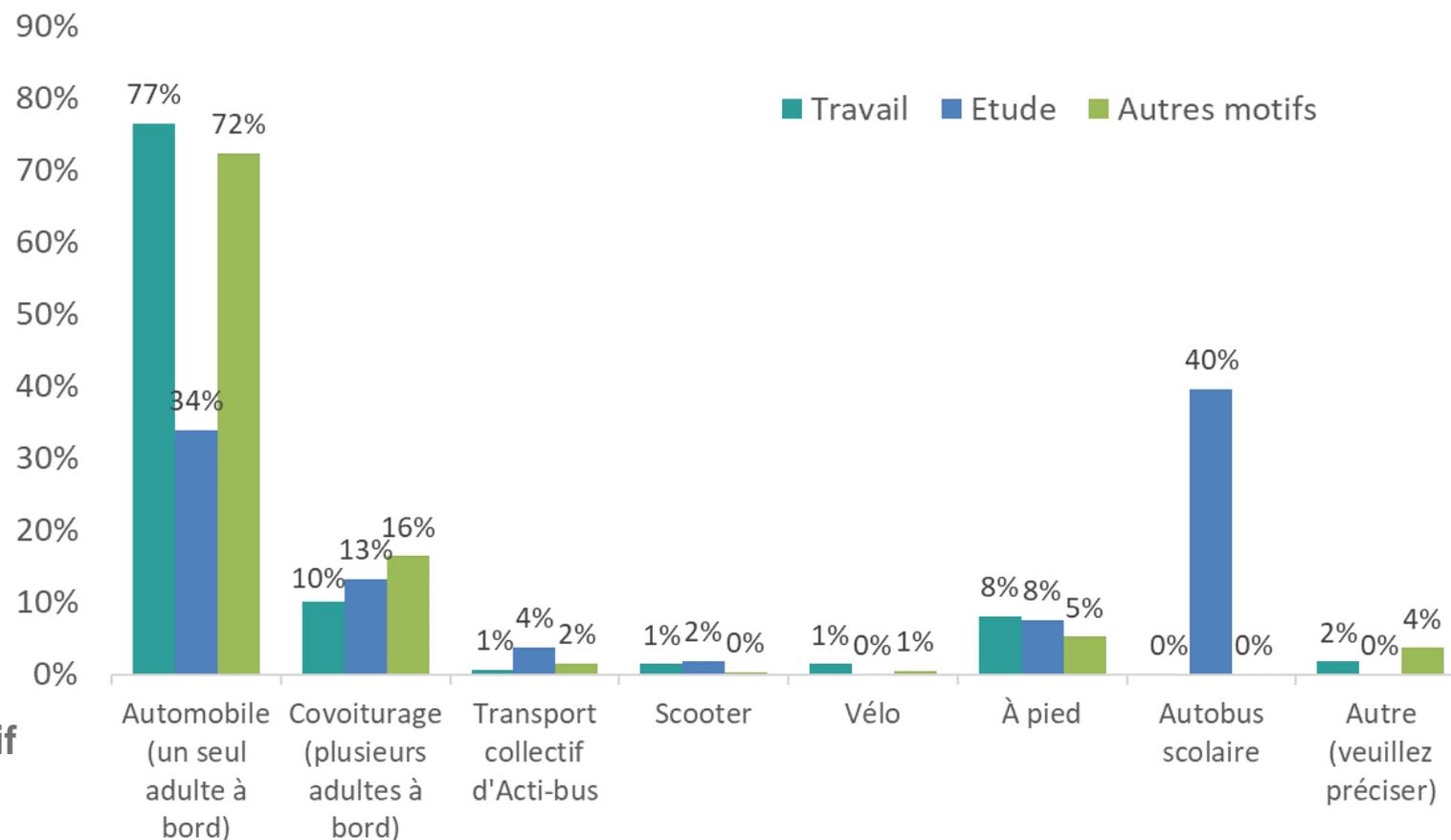




# Déplacements – mode de transport

## Le plus souvent, j'utilise ...

- La très grande majorité des travailleurs se déplace en auto-solo – 77 %.
- Le covoiturage est utilisé davantage pour les autres motifs de déplacements alors que 10 % des répondants l'utilisent pour le travail.
- Le transport collectif est utilisé dans moins de 5 % des cas.
- 8 à 9 % des répondants utilisent la marche ou le vélo pour le travail ou les études.

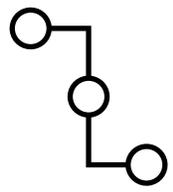


## Mode de déplacements par motif

**n = 286 (travail)**

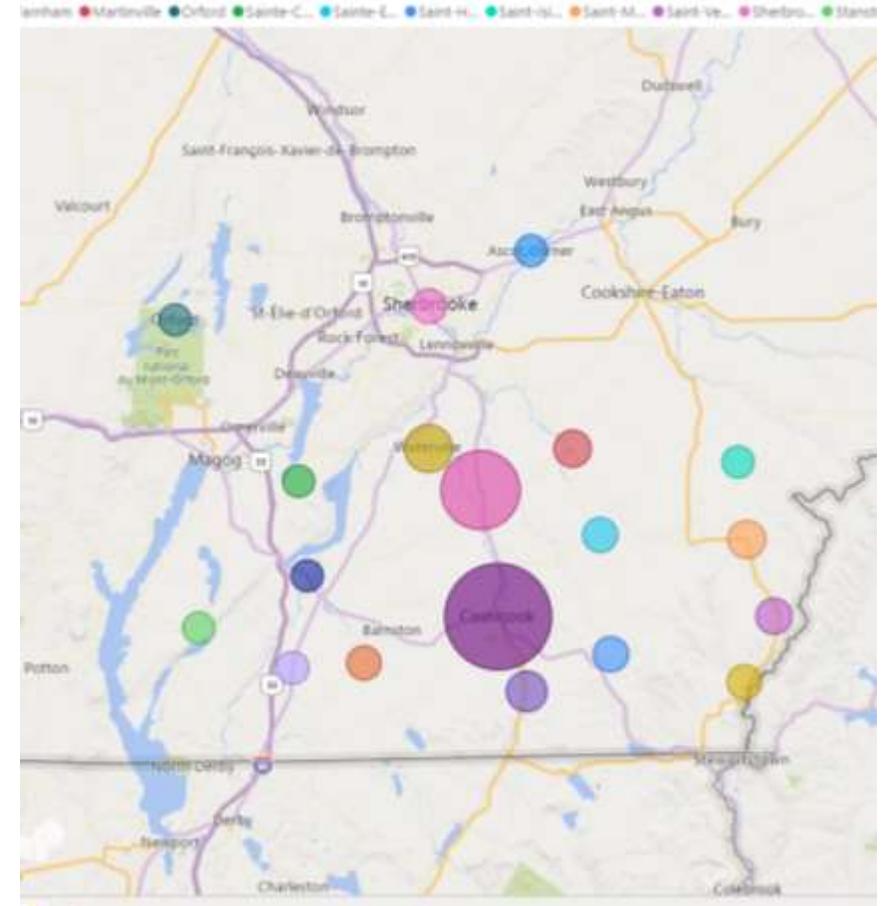
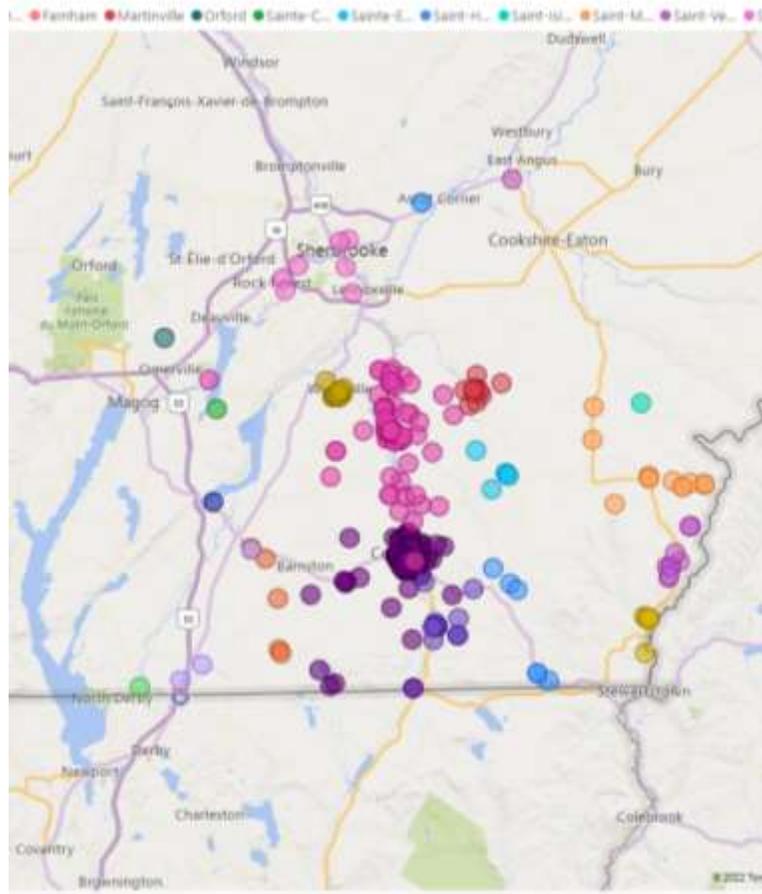
**n = 53 (études)**

**n = 384 (autres motifs)**

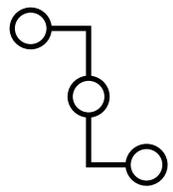


# Déplacements – Origine-Destination

## Répartition des répondants

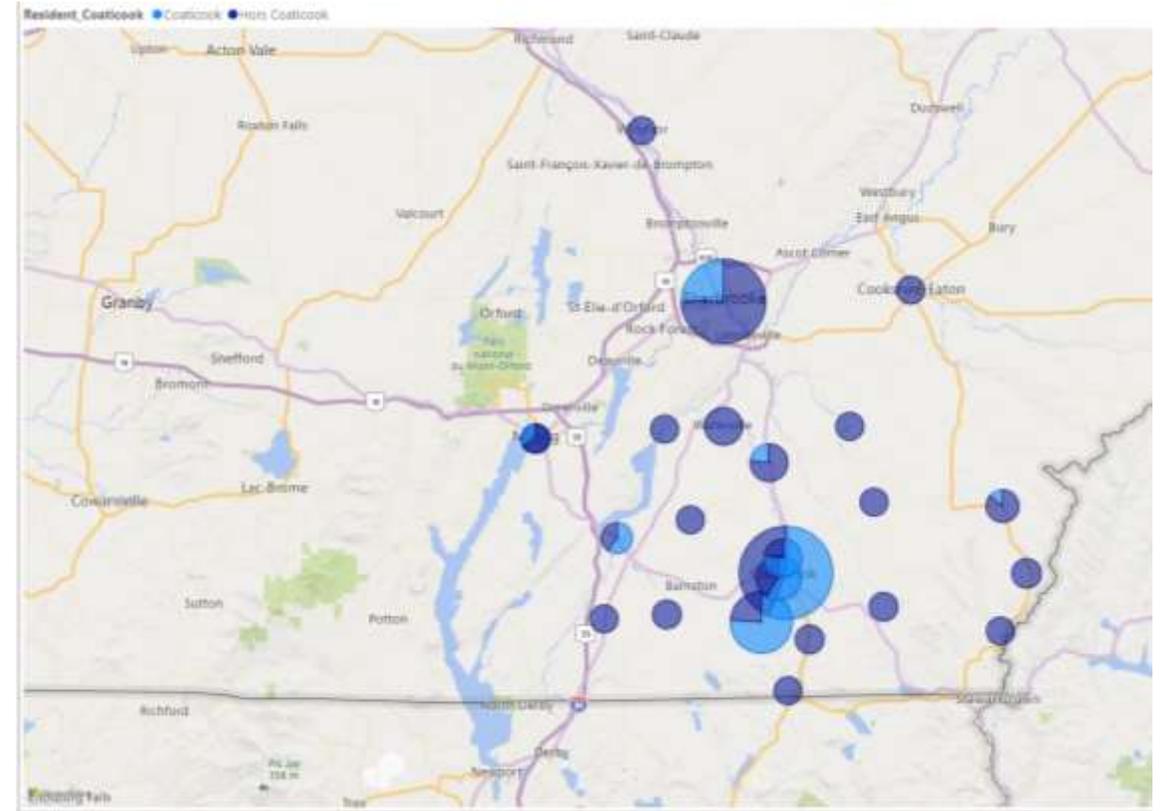
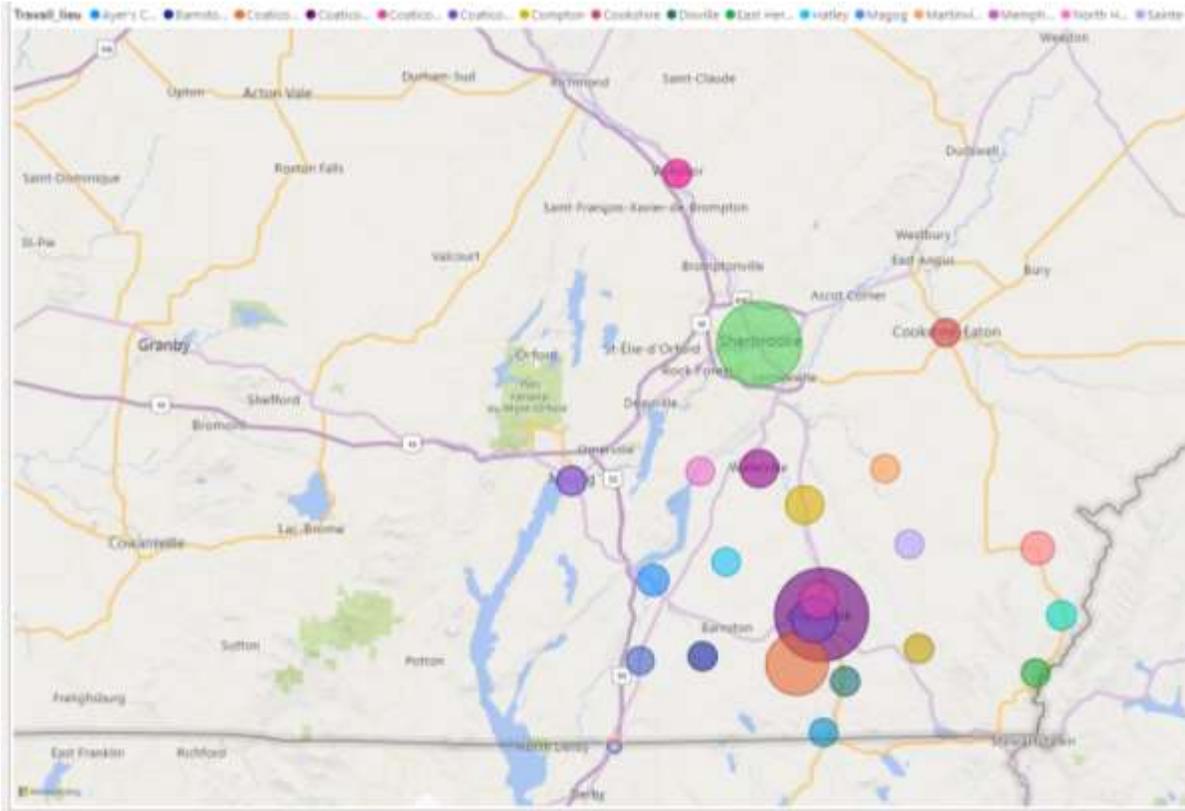


Les répondants proviennent principalement de Coaticook (41 %), Compton (26 %) et Waterville (9 %).



# Déplacements – Origine-Destination

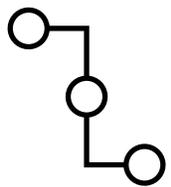
## Lieux de travail



En excluant les travailleurs autonomes et les travailleurs dont le lieu de travail est variable, le lieu de travail principal des répondants est Coaticook tout secteur confondu, suivi de Sherbrooke.

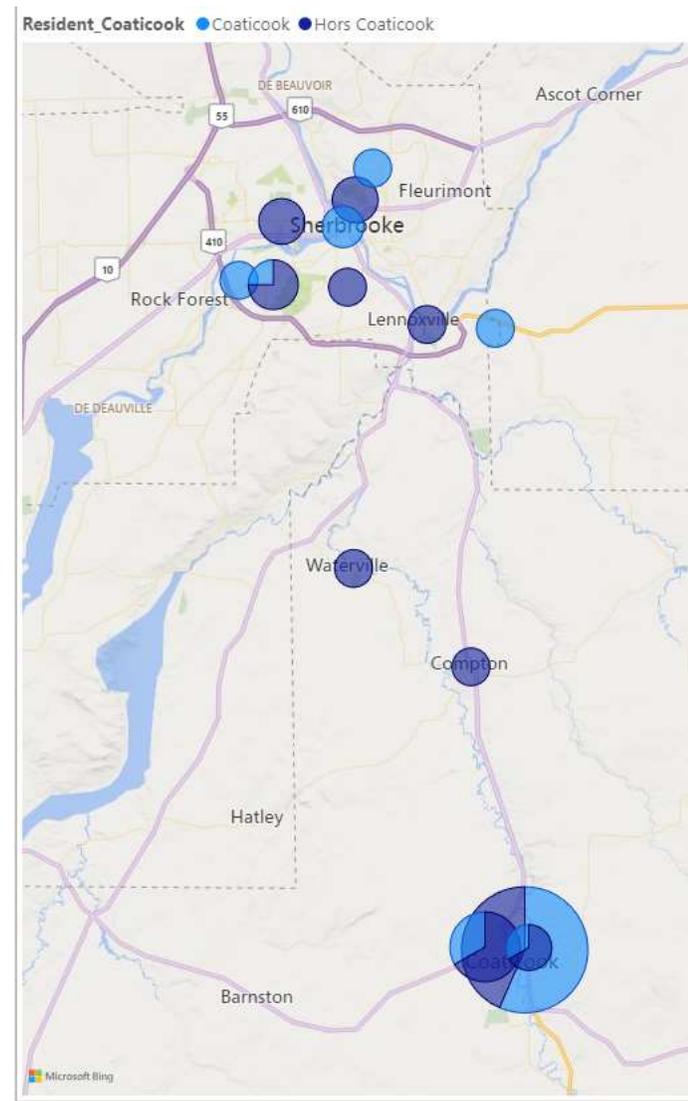
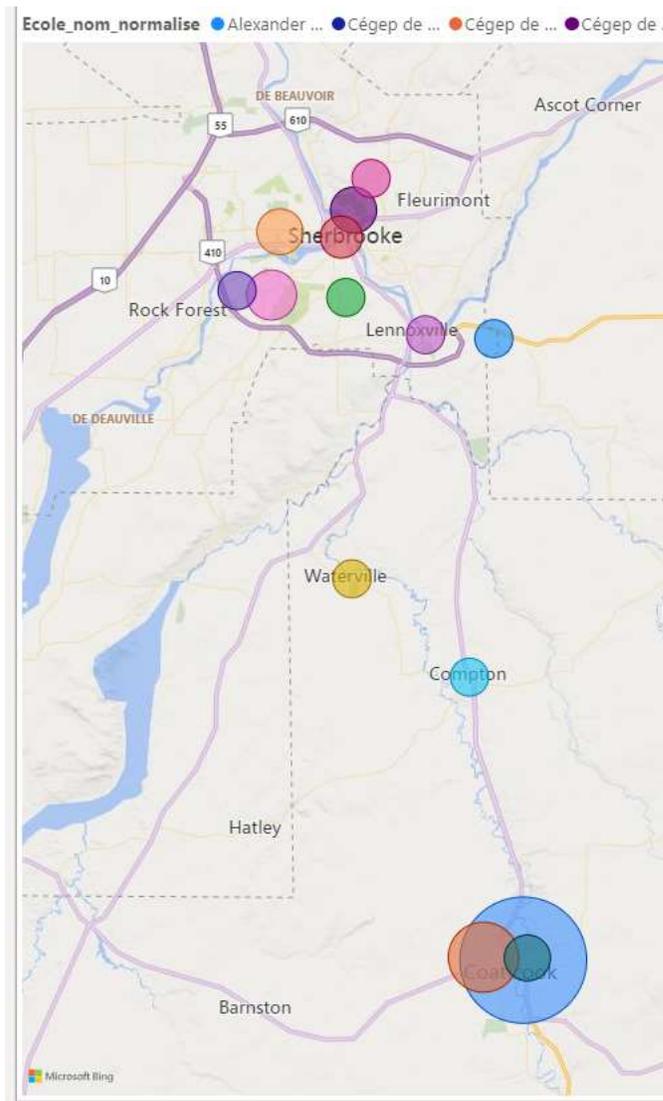
Près de la moitié des répondants travaillent à Coaticook et le quart travaillent à Sherbrooke.

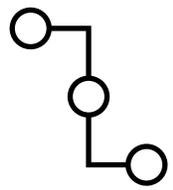
- Un peu plus du tiers des travailleurs se rendant à Coaticook viennent de l'extérieur de la municipalité.
- Le quart des travailleurs se rendant à Sherbrooke proviennent de Coaticook, alors que 75% proviennent des autres municipalités.



# Déplacements – Origine-Destination

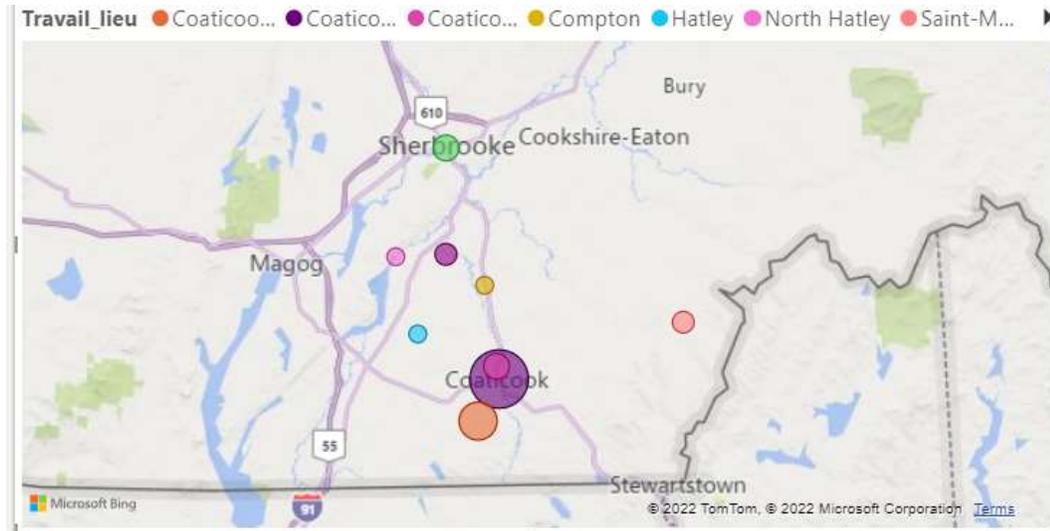
## Lieux d'études



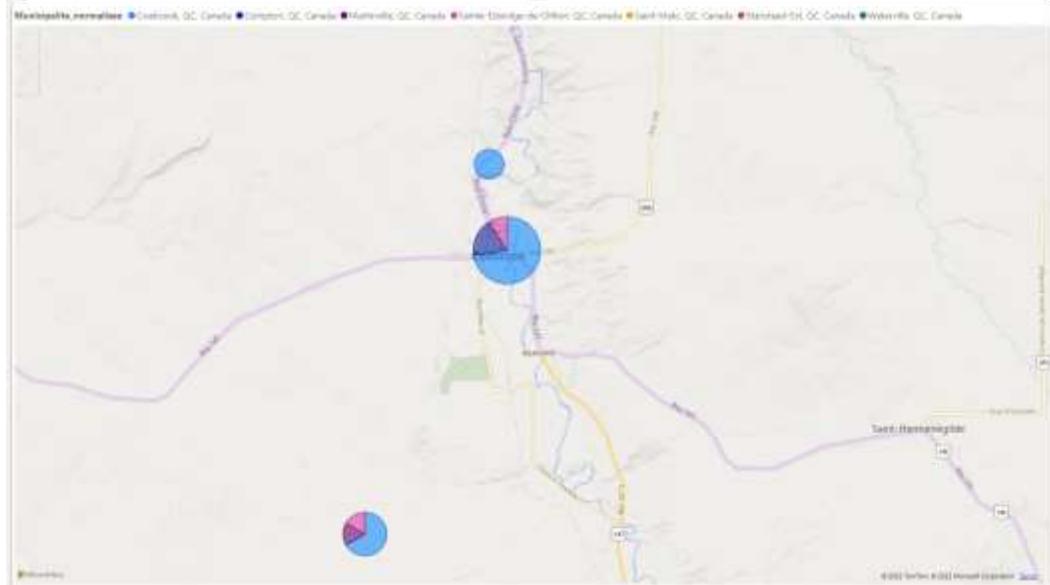


# Déplacements – Origine-Destination

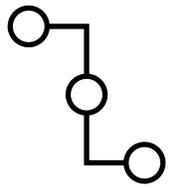
## Lieux de travail des étudiants



Travail_lieu	Count of Travail_lieu_normalise	%GT Count of Travail_lieu_normalise
Coaticook – Centre-ville	11	36,67%
Coaticook - Autre	6	20,00%
Coaticook – Nord	3	10,00%
Sherbrooke	3	10,00%
Saint-Malo	2	6,67%
Waterville	2	6,67%
Compton	1	3,33%
Hatley	1	3,33%
North Hatley	1	3,33%
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,00%</b>



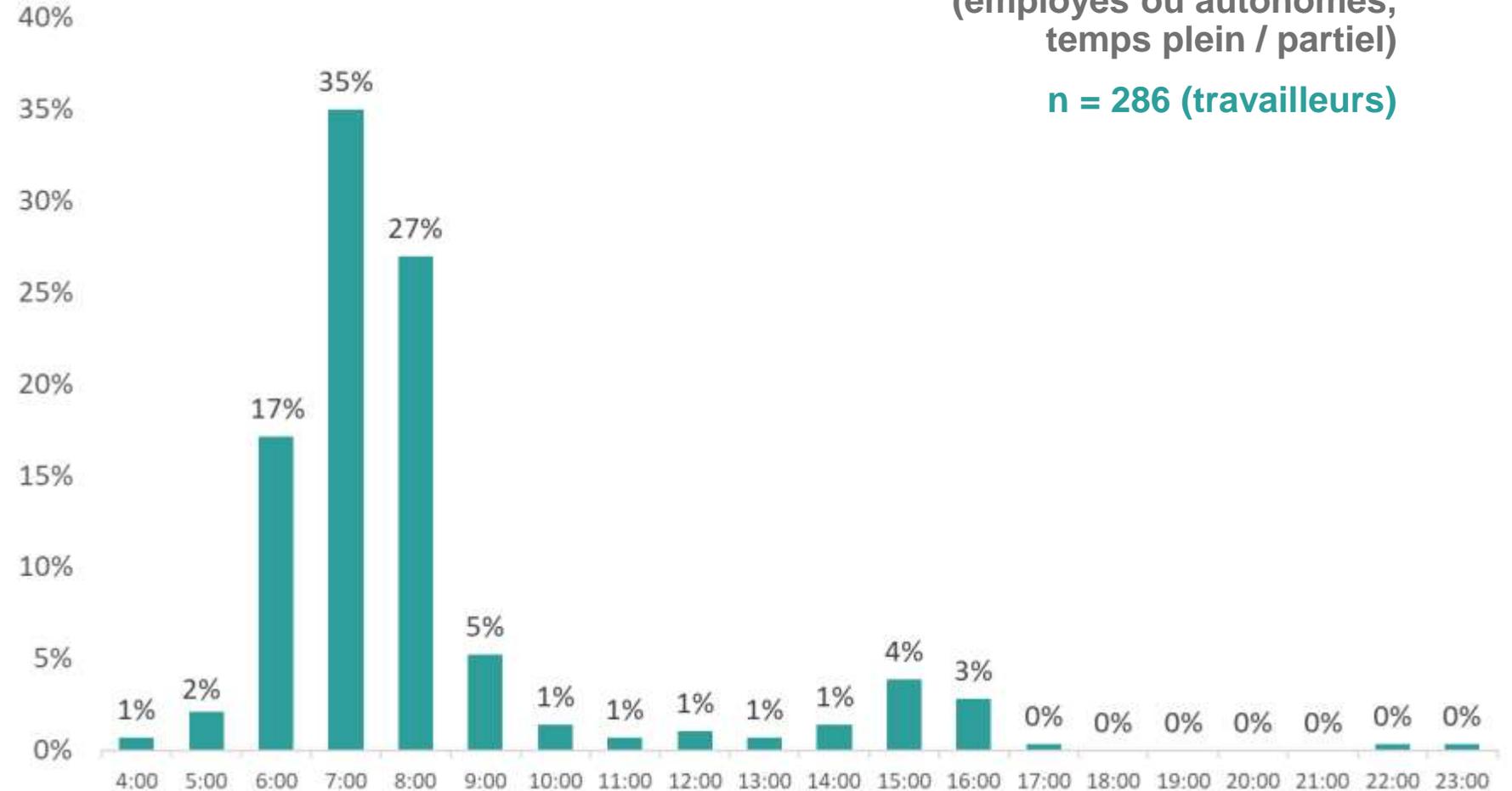
- Les 2/3 des répondants qui étudient ou qui étudient et travaillent ont leur emploi à Coaticook, alors que 10% ont un emploi à Sherbrooke.
- 25% de ces répondants ont un emploi sur le territoire de la ville de Coaticook résident à l'extérieur de la municipalité.

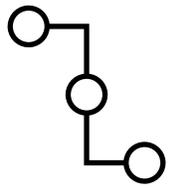


# Déplacements travail – départ

## Heures de départ des travailleurs

- L'heure de pointe du matin est entre 6:00 et 9:00 AM, avec les deux tiers des répondants qui quittent leur domicile entre 7:00 et 9:00.
- À 15:00 et 16:00, on retrouve plusieurs étudiants et des 13-17 ans qui se déplacent pour le travail.

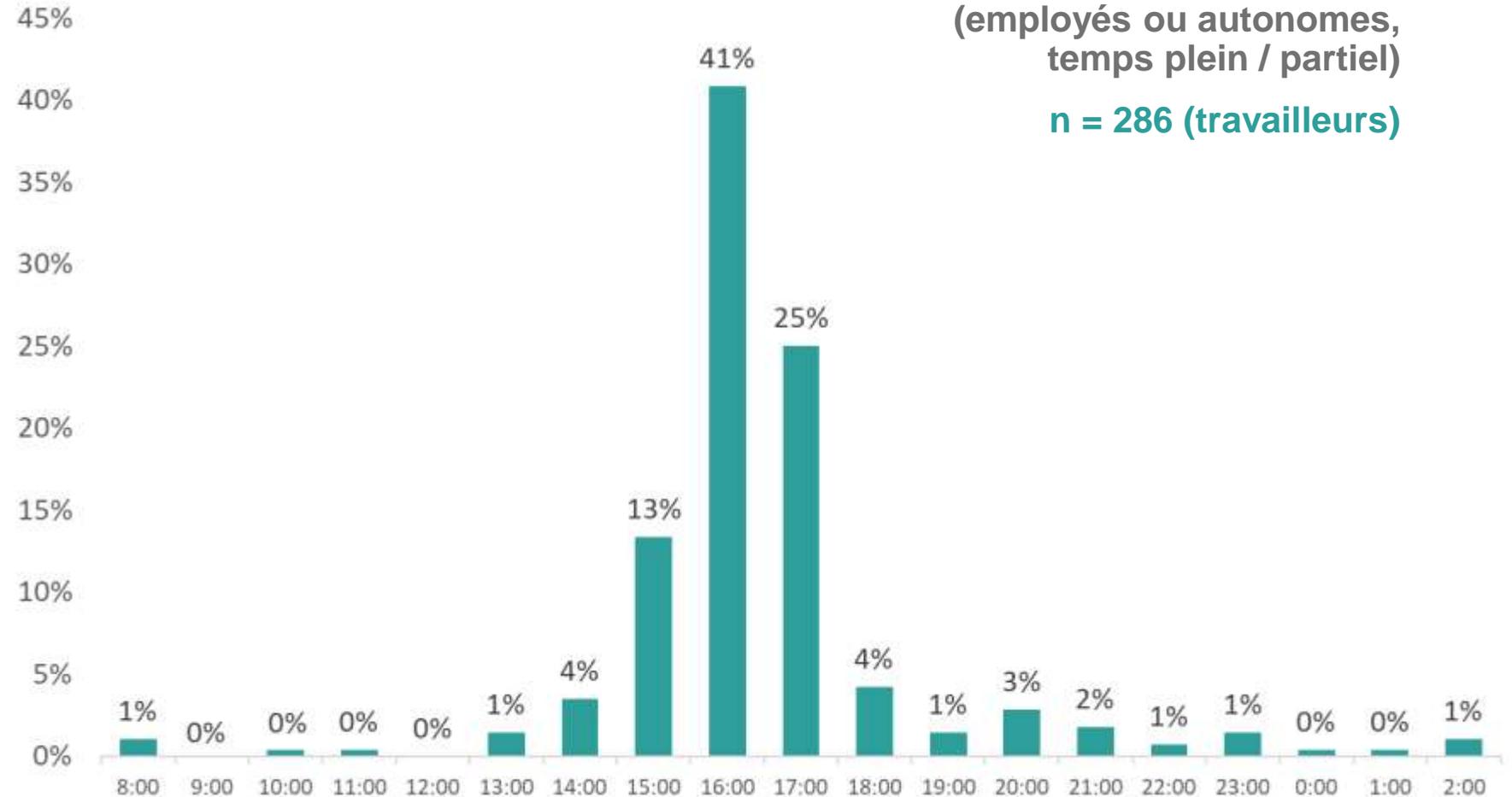


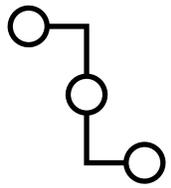


# Déplacements travail – retour

## Heures de retour des travailleurs

- Plus de 40 % des répondants quittent le travail entre 16:00 et 17:00.
- Attention, les 13-17 ans ont des habitudes différentes, la moitié d'entre eux quitte le travail entre 20:00 et 22:00.



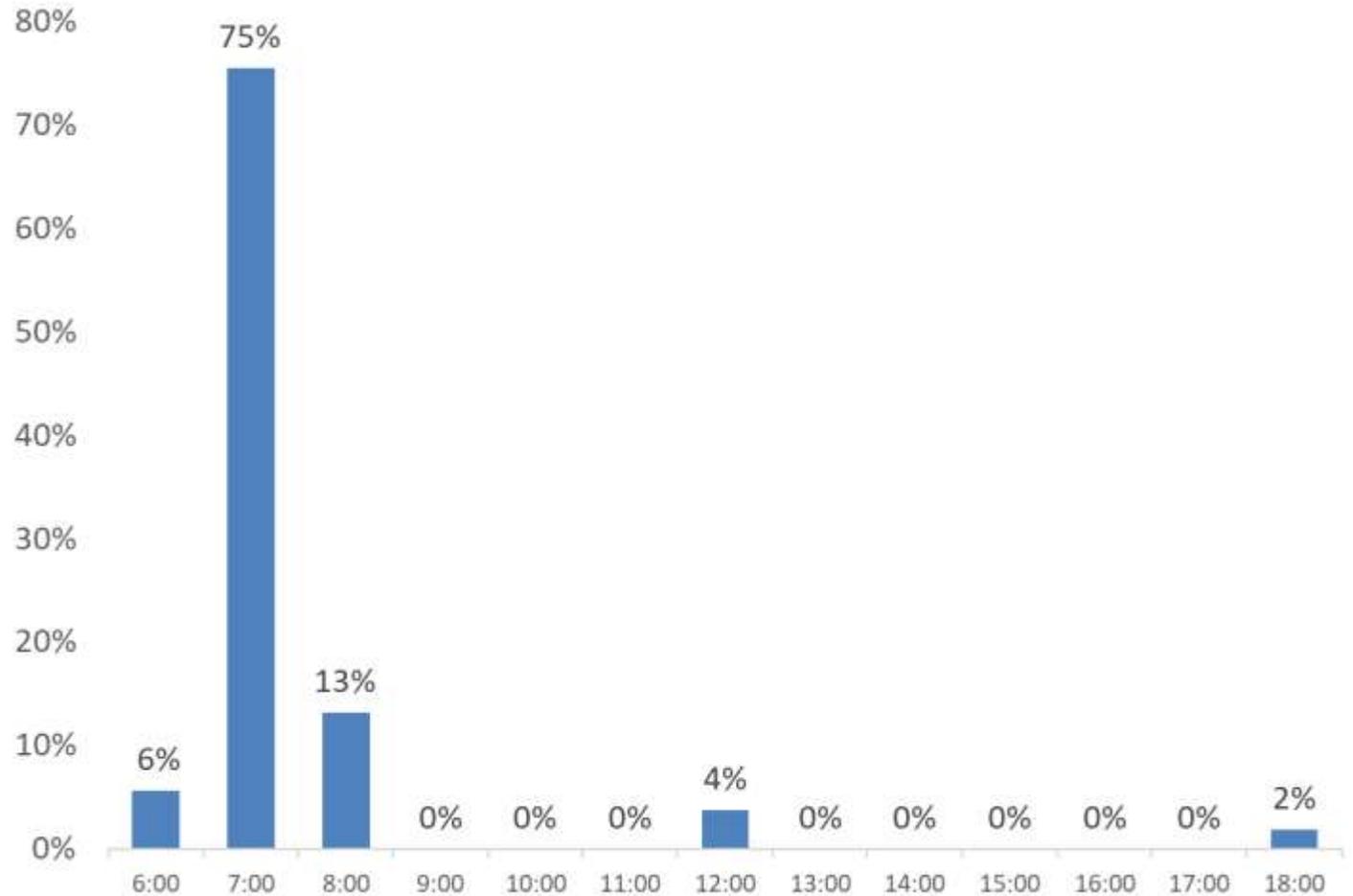


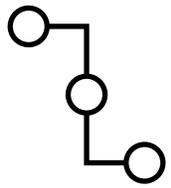
# Déplacements études – départ

## Heures de départ des étudiants

- L'heure de pointe du matin est entre 7:00 et 8:00 AM (75 %).
- À 12:00 et 18:00, on retrouve des étudiants de 18 ans et plus seulement, qui se rendent à des cours.

Tous les étudiants n = 53



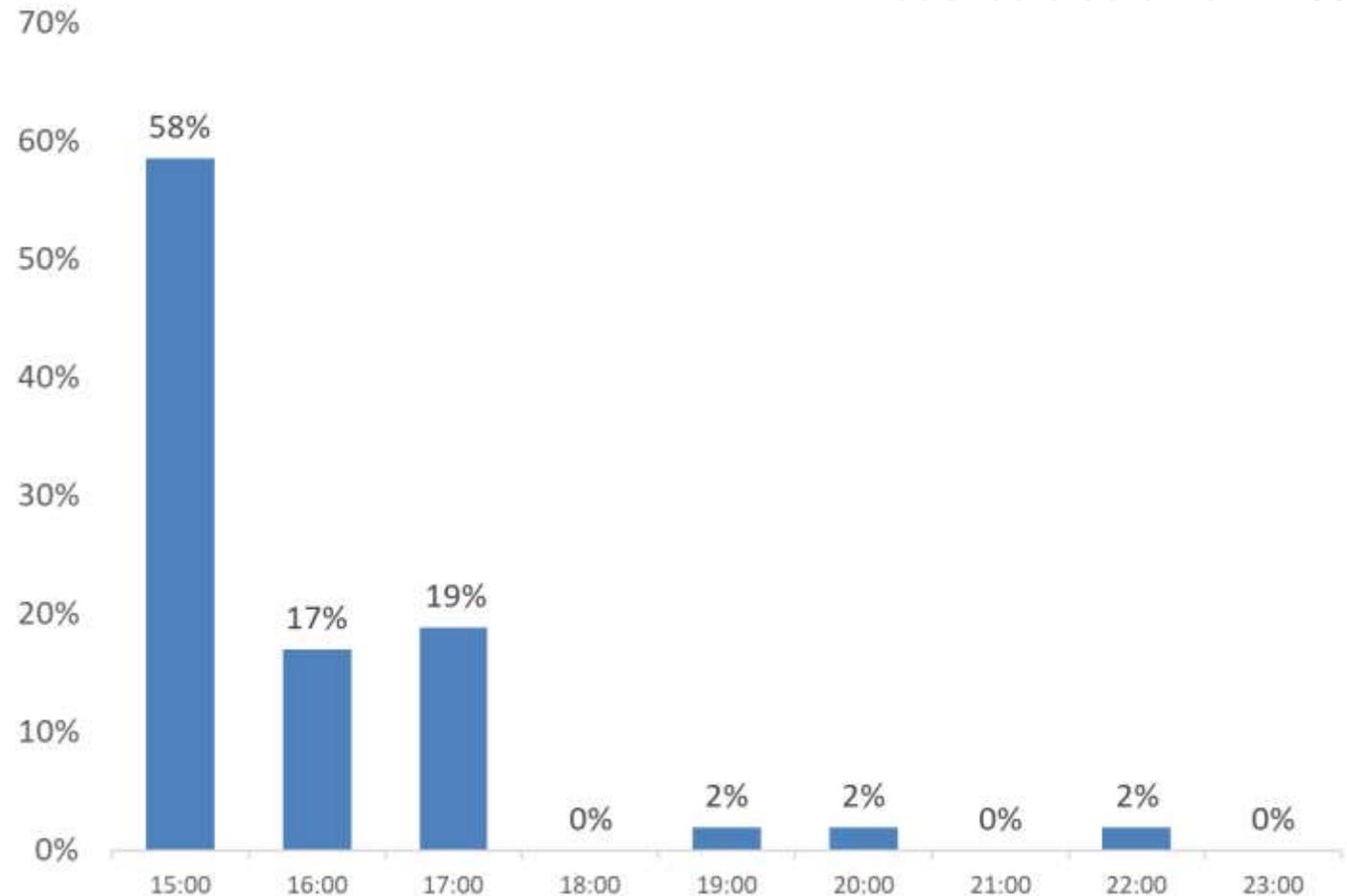


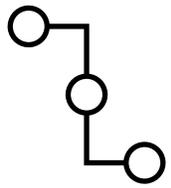
# Déplacements études – retour

## Heures de retour des étudiants

- 58 % des répondants quittent entre 15:00 et 16:00 les cours.
- Après 19:00, on retrouve des étudiants de 18 ans et plus seulement, qui reviennent de leurs lieux d'études.

Tous les étudiants n = 53

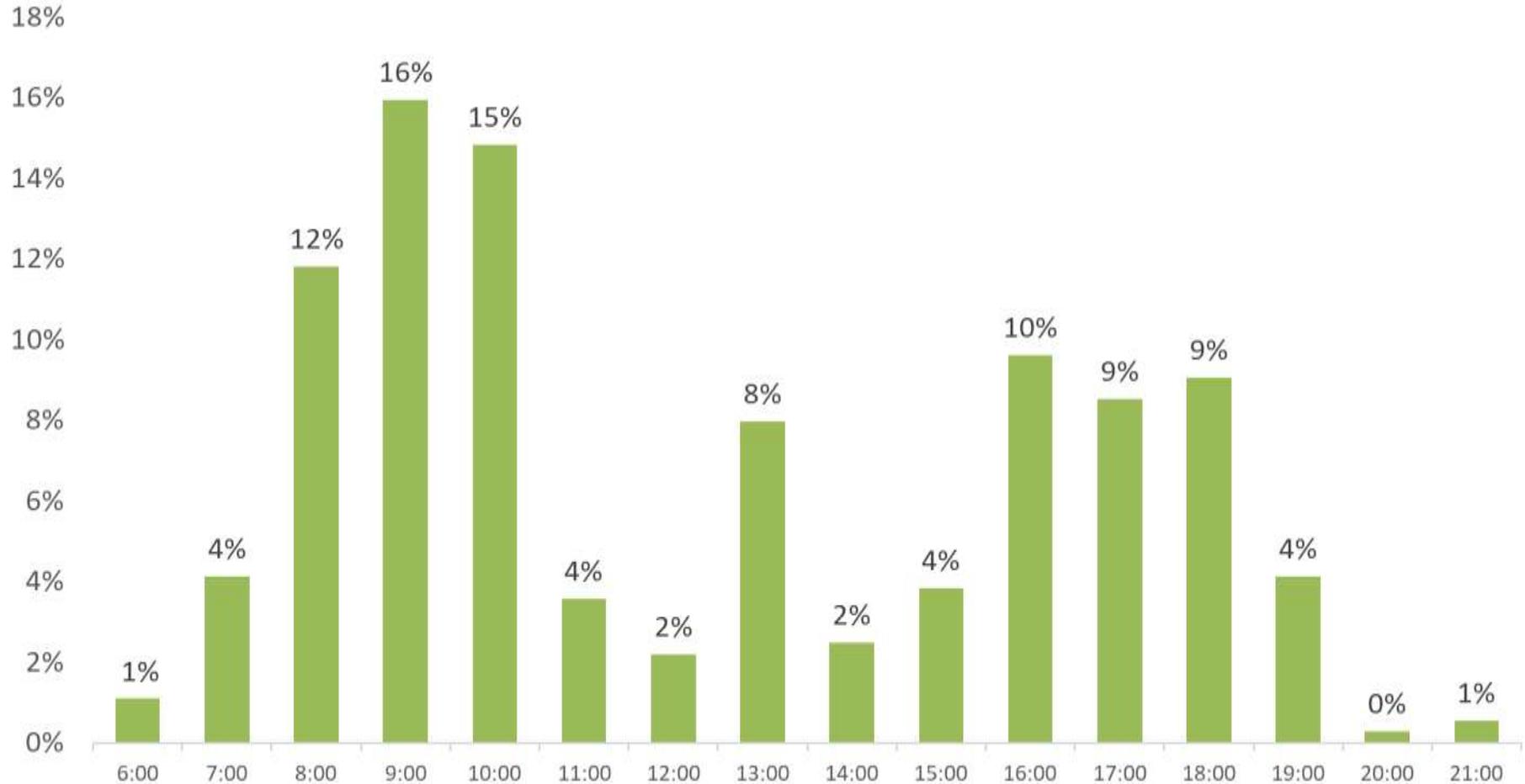


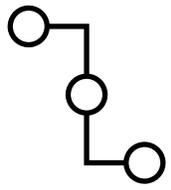


# Déplacements autres motifs – départ

Heures de départ pour  
autres motifs

Tous n = 364

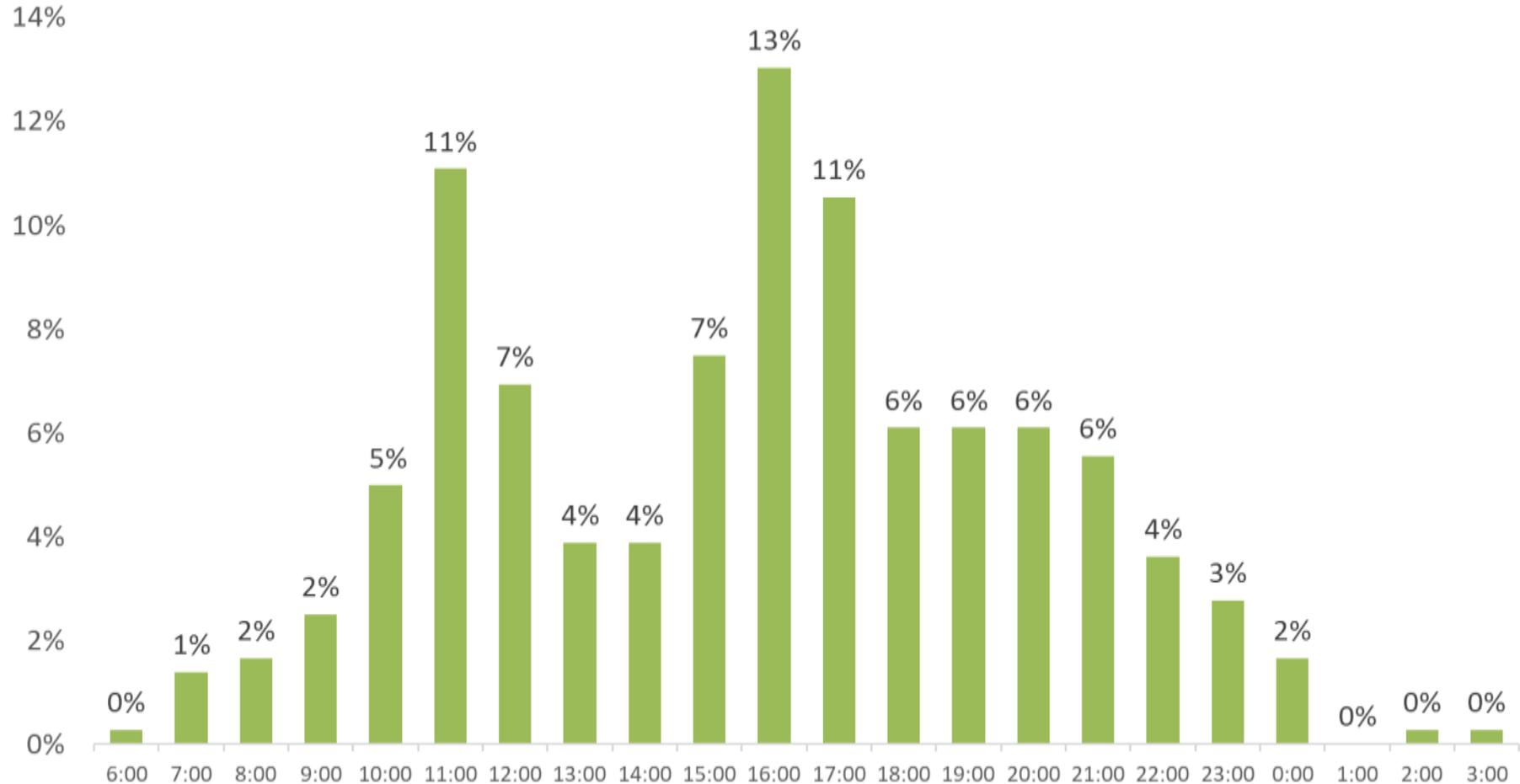


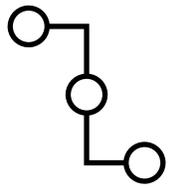


# Déplacements autres motifs – retour

Heures de retour pour  
autres motifs

Tous n = 364





# Déplacements – durée du trajet

## Durée du trajet (minutes)

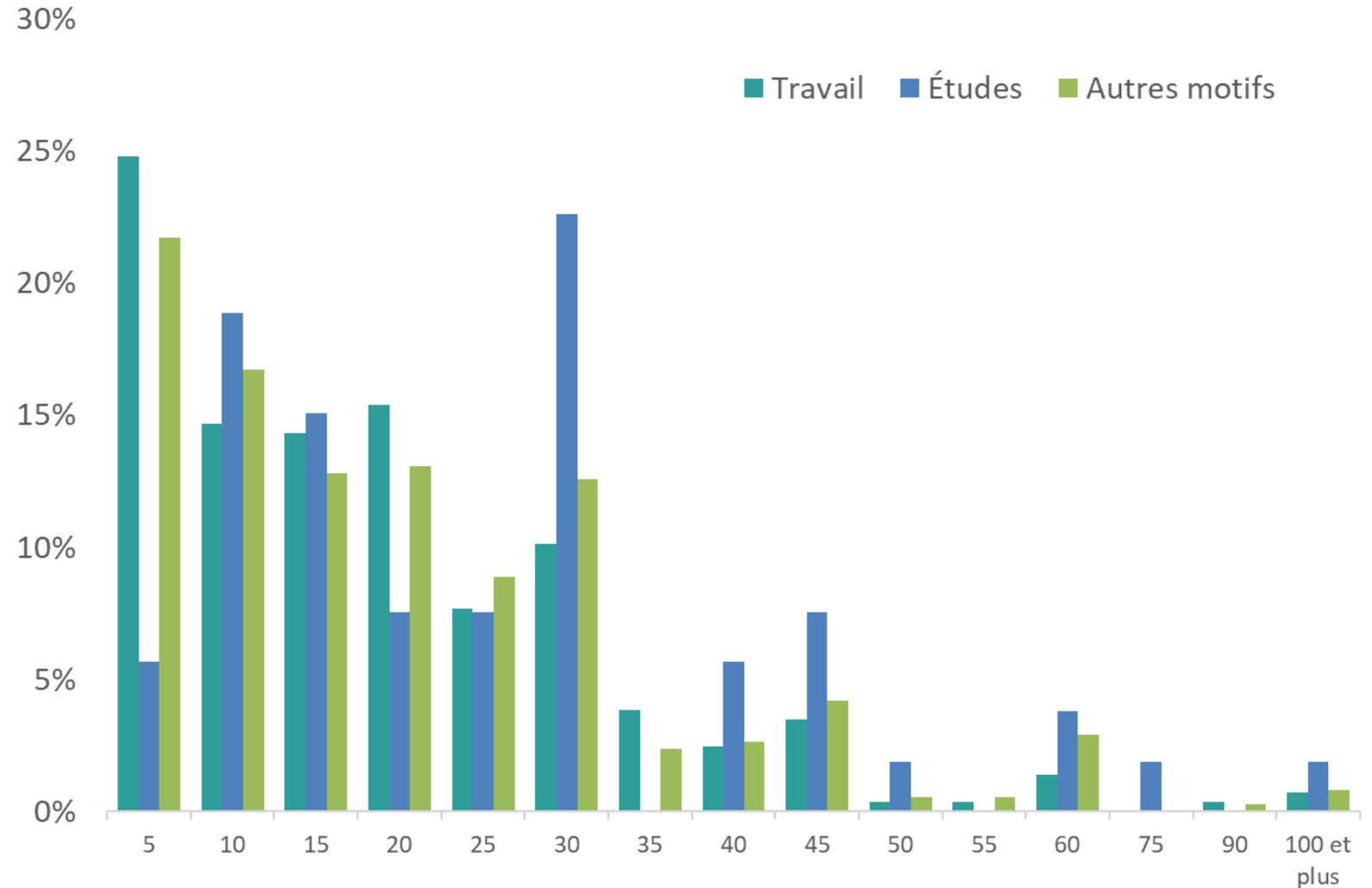
- 25 % des déplacements travail et 22 % des déplacements pour autres motifs sont de 5 minutes et moins.

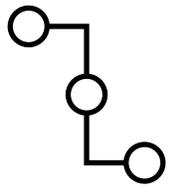
## Déplacements par motif

n = 286 (travail)

n = 53 (études)

n = 382 (autres motifs)





# Déplacements – selon les jours

## Jour de la semaine

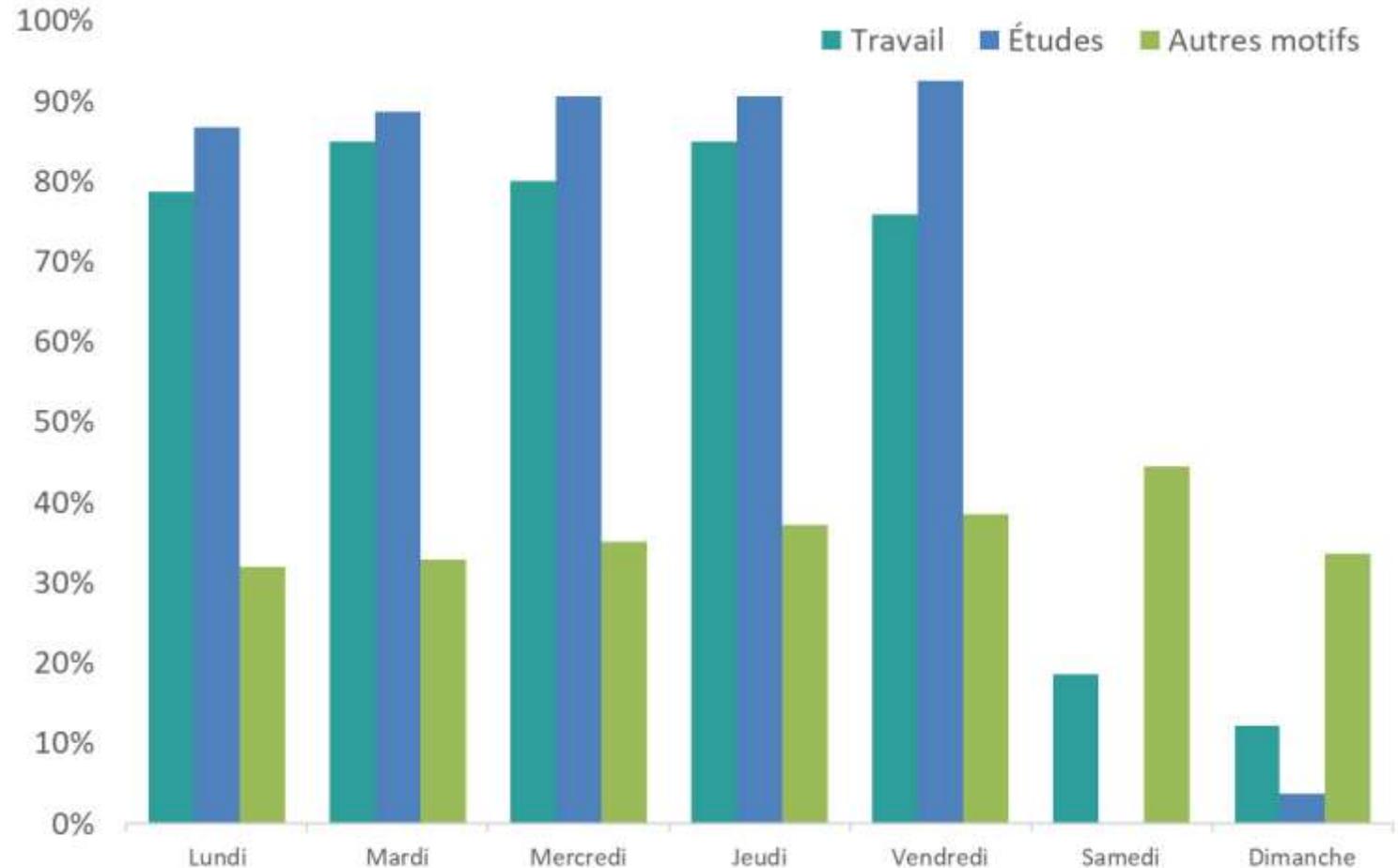
- 80 à 90 % des déplacements études et travail se font du lundi au vendredi
- Il y a légèrement plus de déplacements vers la fin de la semaine et le samedi pour les autres motifs

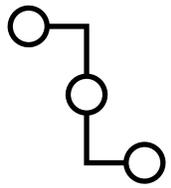
## Déplacements par motif

**n = 286 (travail)**

**n = 53 (études)**

**n = 384 (autres motifs)**





# Déplacements – Nb de jours / sem

## Nombre de jours où les répondants se déplacent

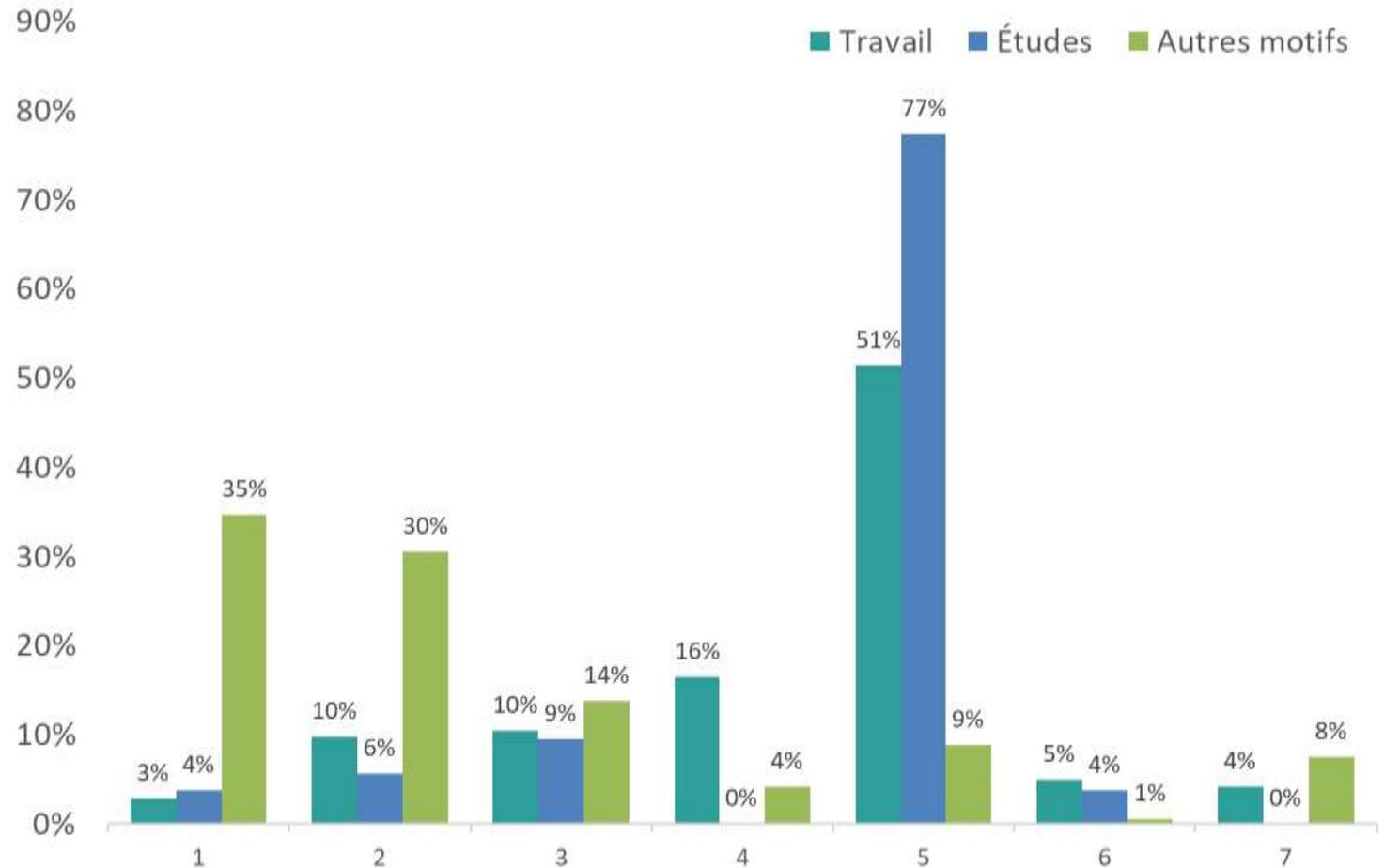
- La moitié des travailleurs se déplace 5 j / sem.
- En excluant les études et le travail, 65 % des gens se déplacent une ou deux fois seulement par semaine.

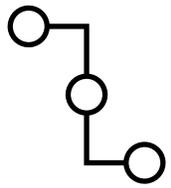
## Déplacements par motif

**n = 286 (travail)**

**n = 53 (études)**

**n = 384 (autres motifs)**





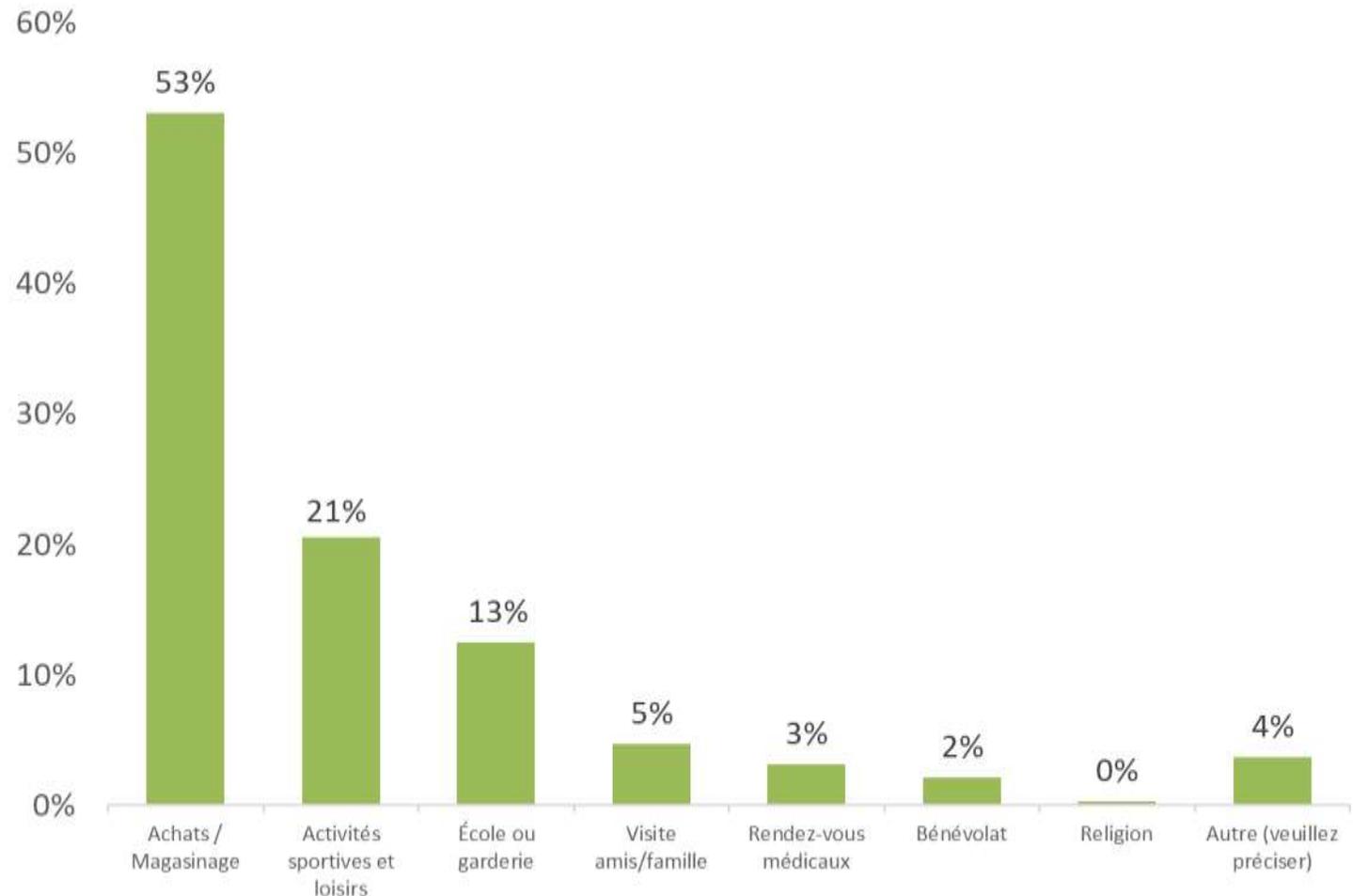
# Déplacements – Autres motifs - raisons

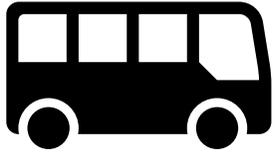
En excluant le travail et les études, je me déplace le plus souvent pour (1 choix maximum)...

- Plus de la moitié des répondants se déplace pour des achats et du magasinage.
- Les activités sportives et de loisirs sont la raison la plus importante du déplacement de 21 % des répondants.

Déplacements pour autres motifs

n = 384 (autres motifs)





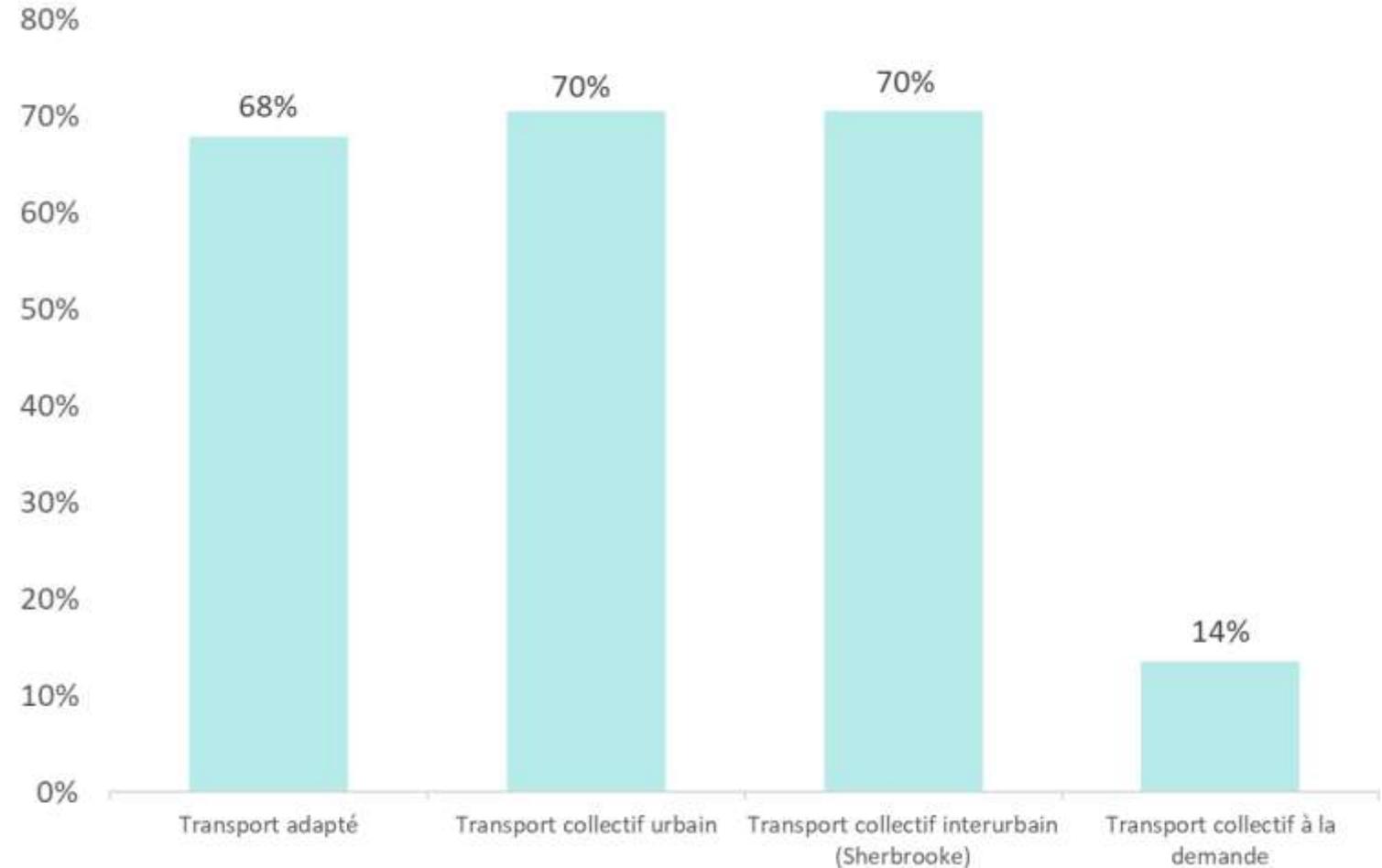
# Connaissance du service de TC

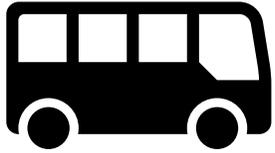
## Connaissance du service de transport collectif (TC) (selon les services offerts)

- Environ 70 % des répondants connaissent les services de TC.
- Très peu de répondants connaissent le service de transport à la demande.

Tous les répondants

n = 383





# Utilisation du service de TC

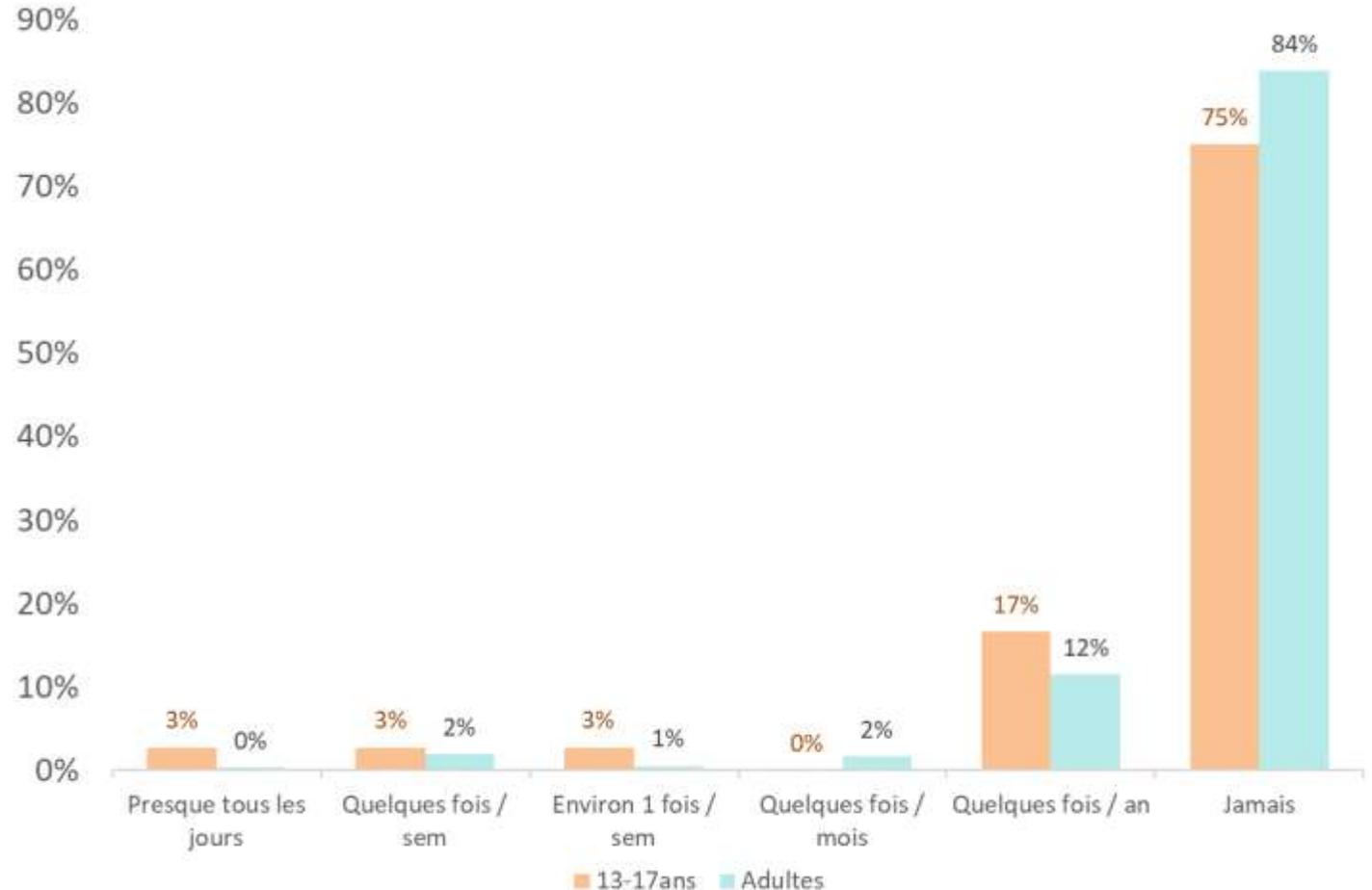
## Fréquence d'utilisation du service de transport collectif (TC)

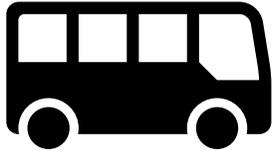
- 84 % des adultes n'utilisent jamais les services de TC
- Les 13-17 ans utilisent en plus grande proportion le TC que les adultes. Environ 10 % l'utilise 1 fois par semaine ou plus.

Tous les répondants (n = 383)

n = 347 (adultes)

n = 36 (13-17 ans)





# Intérêt à utiliser le TC

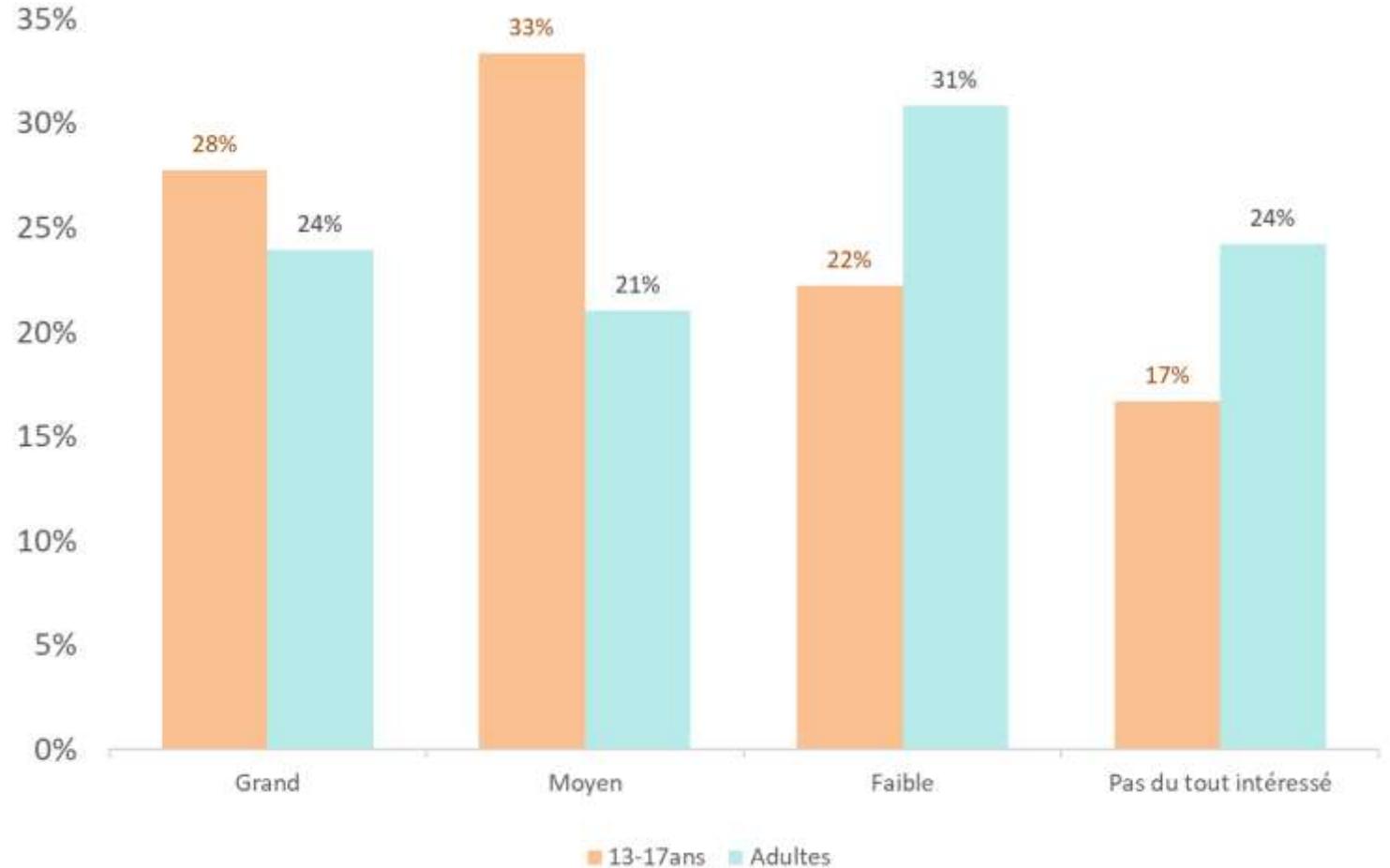
## Intérêt à utiliser le service de transport collectif (TC)

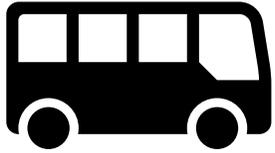
- Près du tiers des répondants ont un grand intérêt à utiliser le TC.
- Les 13-17 ans sont intéressés en plus grande proportion que les adultes.

Tous les répondants **n = 383**

**n = 347 (adultes)**

**n = 36 (13-17 ans)**





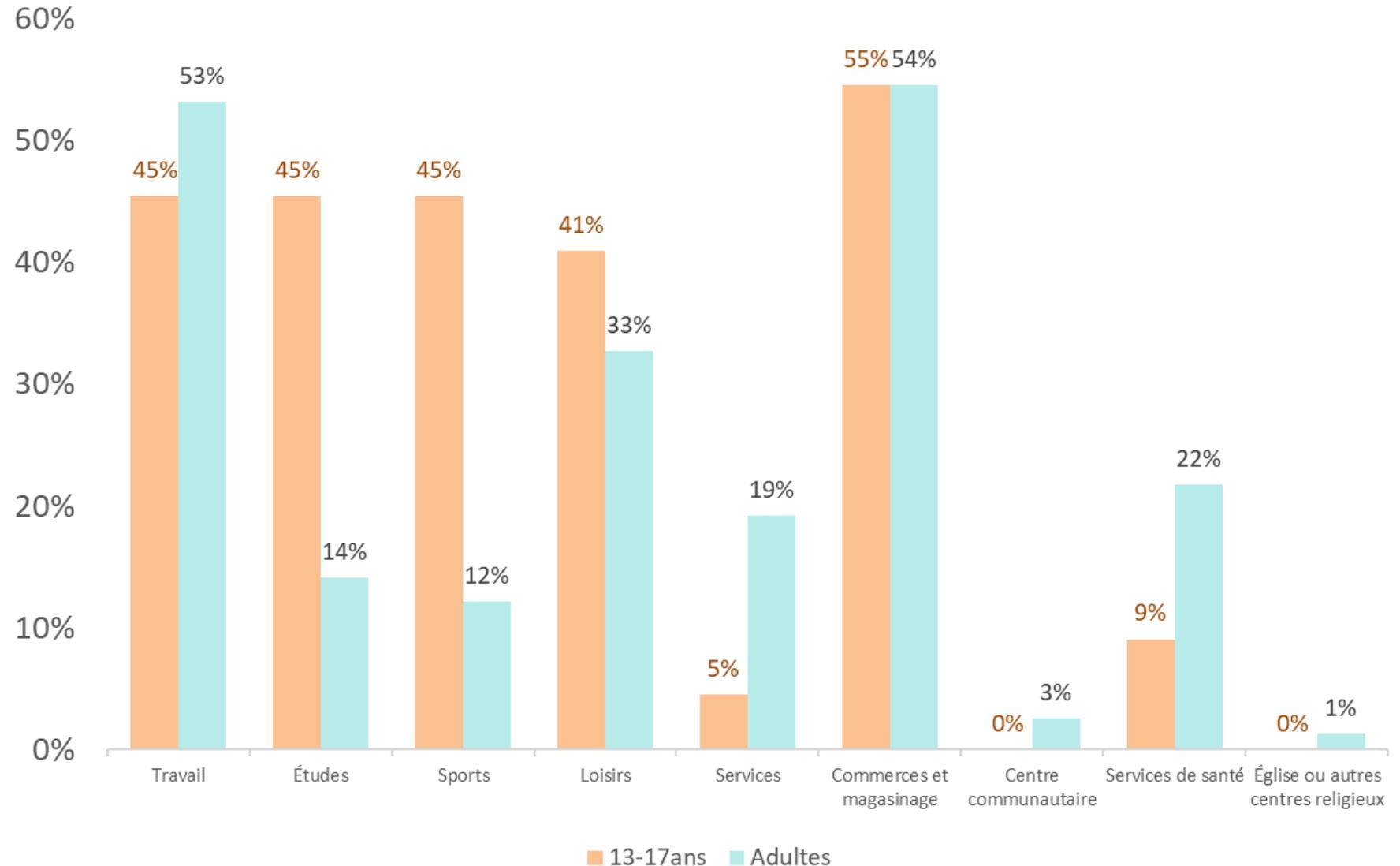
# Intérêt à utiliser le TC - raisons

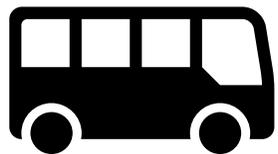
Intérêt à utiliser le service de transport collectif (TC) - raisons

Tous les répondants avec intérêt grand ou moyen (n = 178)

n = 156 (adultes)

n = 22 (13 - 17 ans)

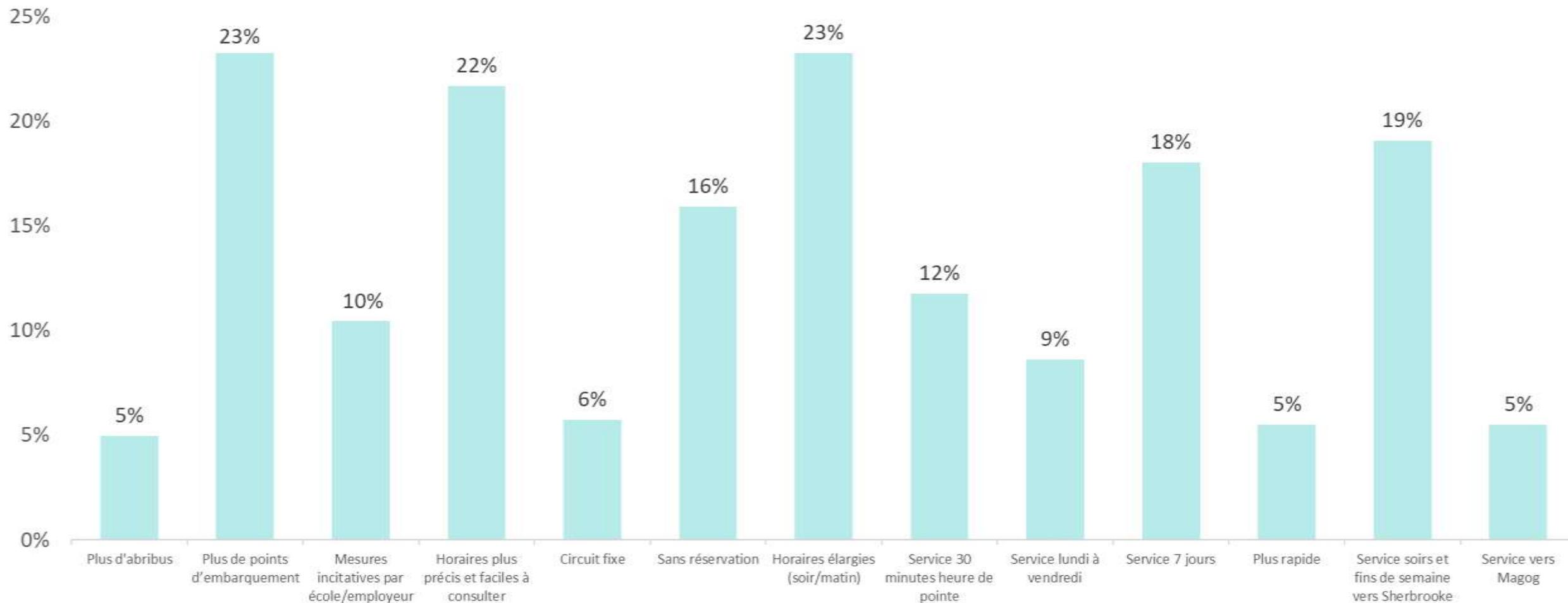


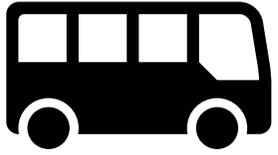


# Atouts du TC

J'utiliserais plus souvent le TC s'il y avait ...

Tous les répondants n = 383

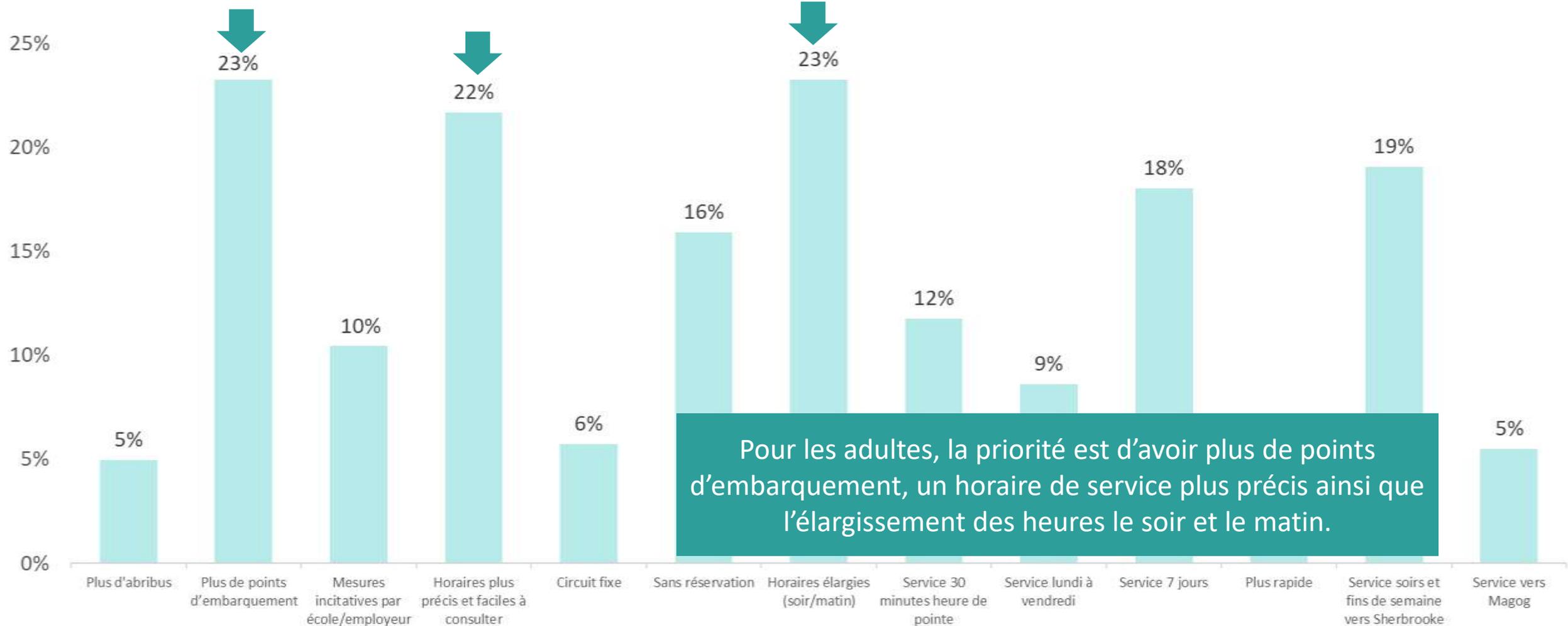


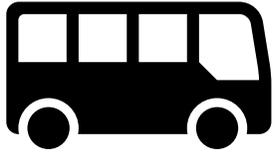


# Atouts du TC

J'utiliserais plus souvent le TC s'il y avait ...

Tous les répondants n = 383

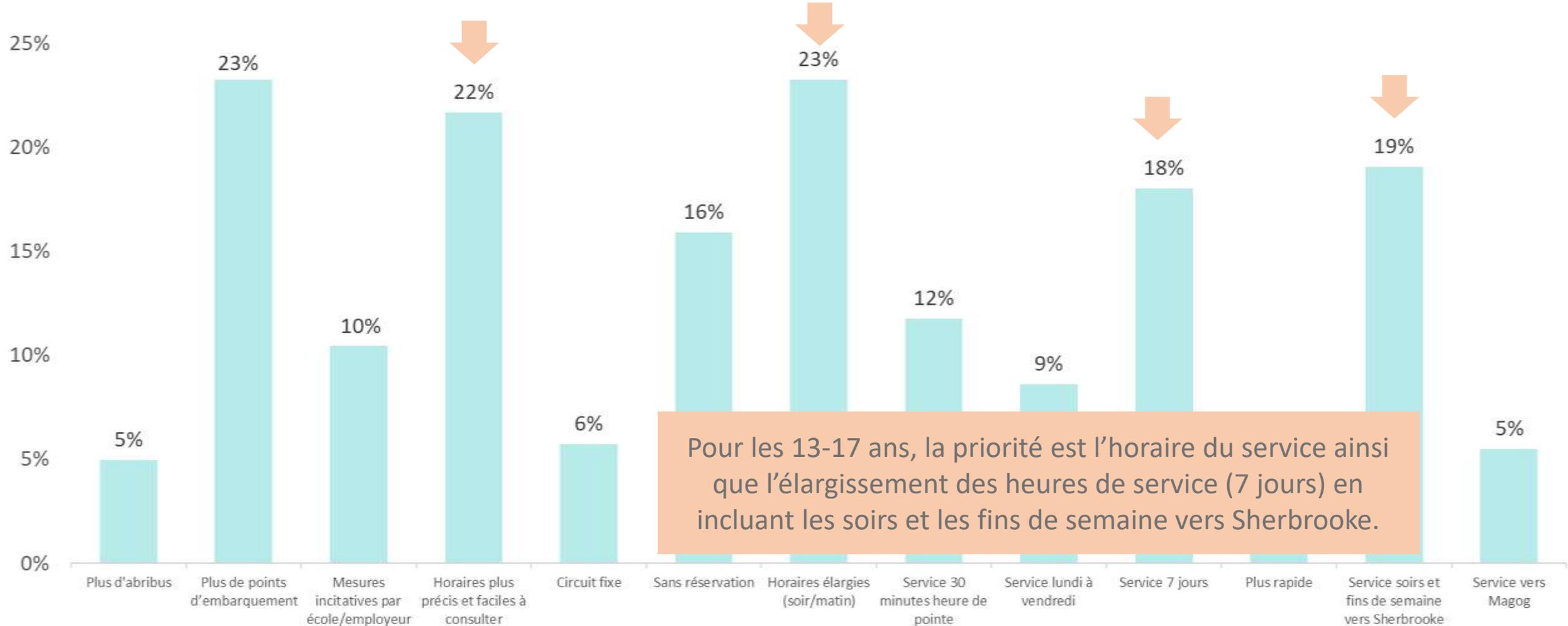


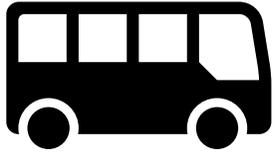


# Atouts du TC

J'utiliserais plus souvent le TC s'il y avait ...

Tous les répondants n = 383



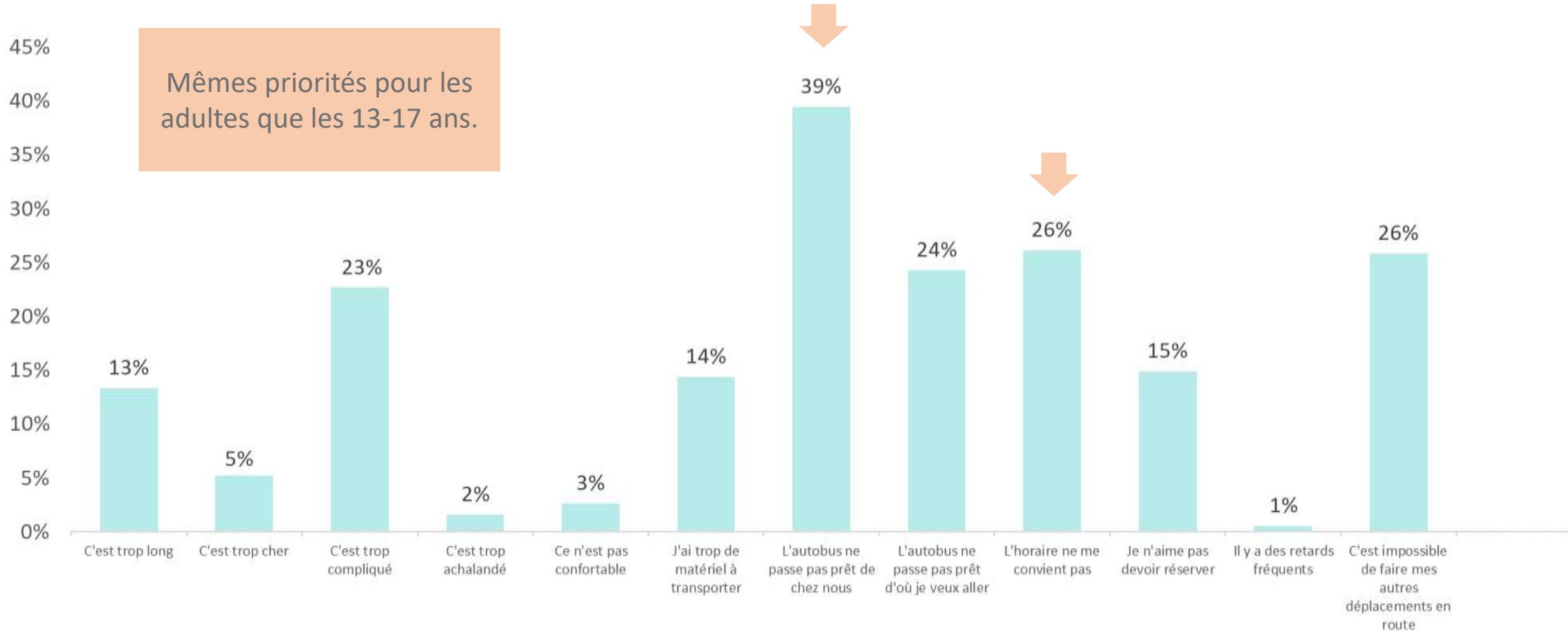


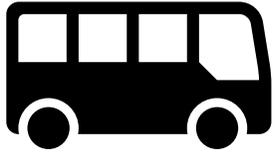
# Freins à l'utilisation du TC

Je trouve que ...

Tous les répondants n = 383

Mêmes priorités pour les adultes que les 13-17 ans.

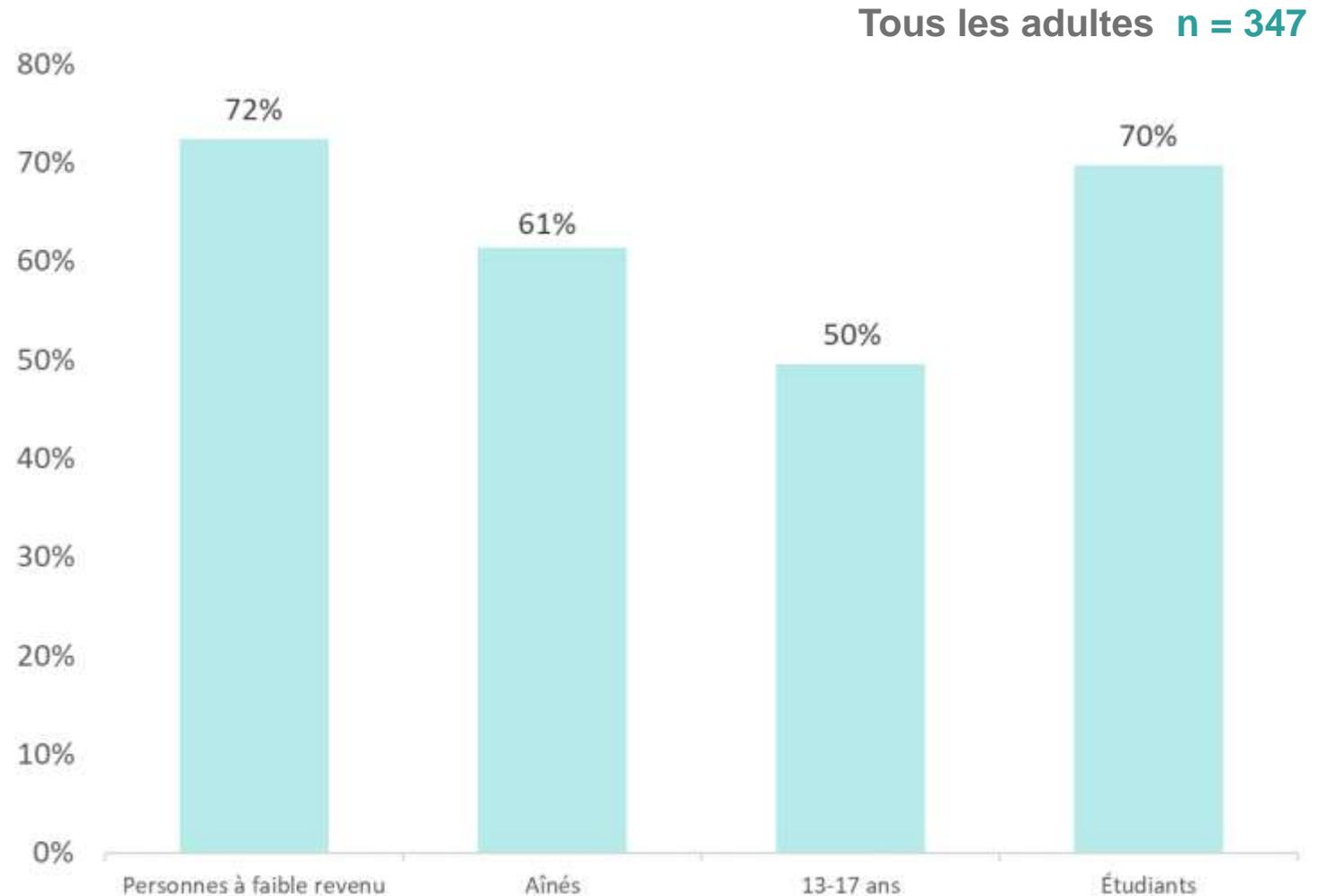




# Population à cibler avec un tarif social

Si une tarification sociale était proposée pour le transport collectif, c'est-à-dire un tarif réduit en fonction du revenu de l'utilisateur, à qui devrait-elle s'appliquer?

- Moins de 10 personnes (3%) ont spécifié dans les commentaires être en **défaveur** d'une telle mesure ou ont spécifié que le tarif devrait être le même pour tous.



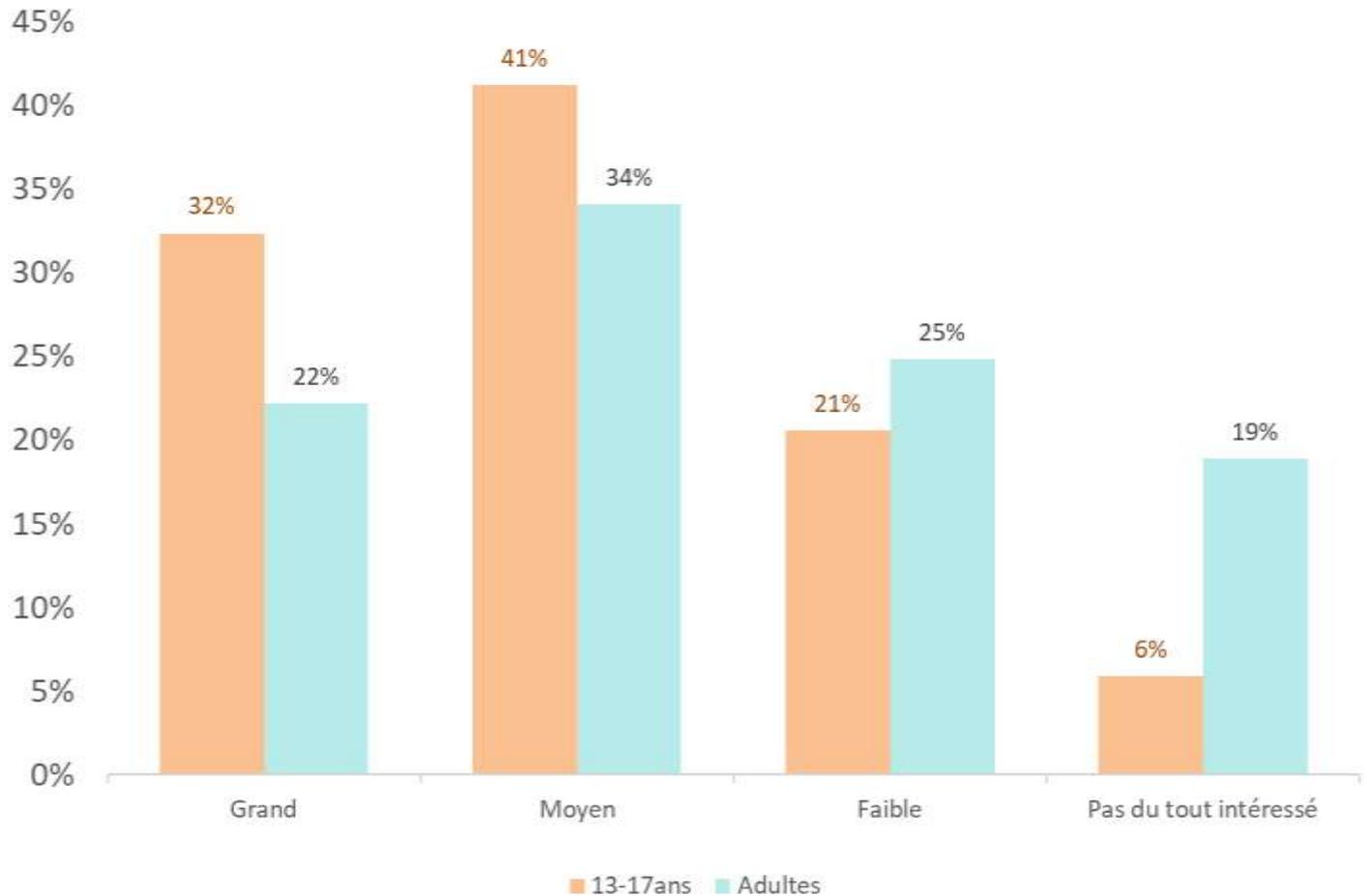


# Taxibus - intérêt

## Intérêt à utiliser un service de taxibus

- Il y a plus d'intérêt pour le taxibus chez les 13-17 ans.
- Près de 60% des gens ont un intérêt moyen ou grand pour ce mode de transport.
- Note : Les personnes intéressées (grand ou moyen) proviennent de toutes les municipalités.

Tous n = 336



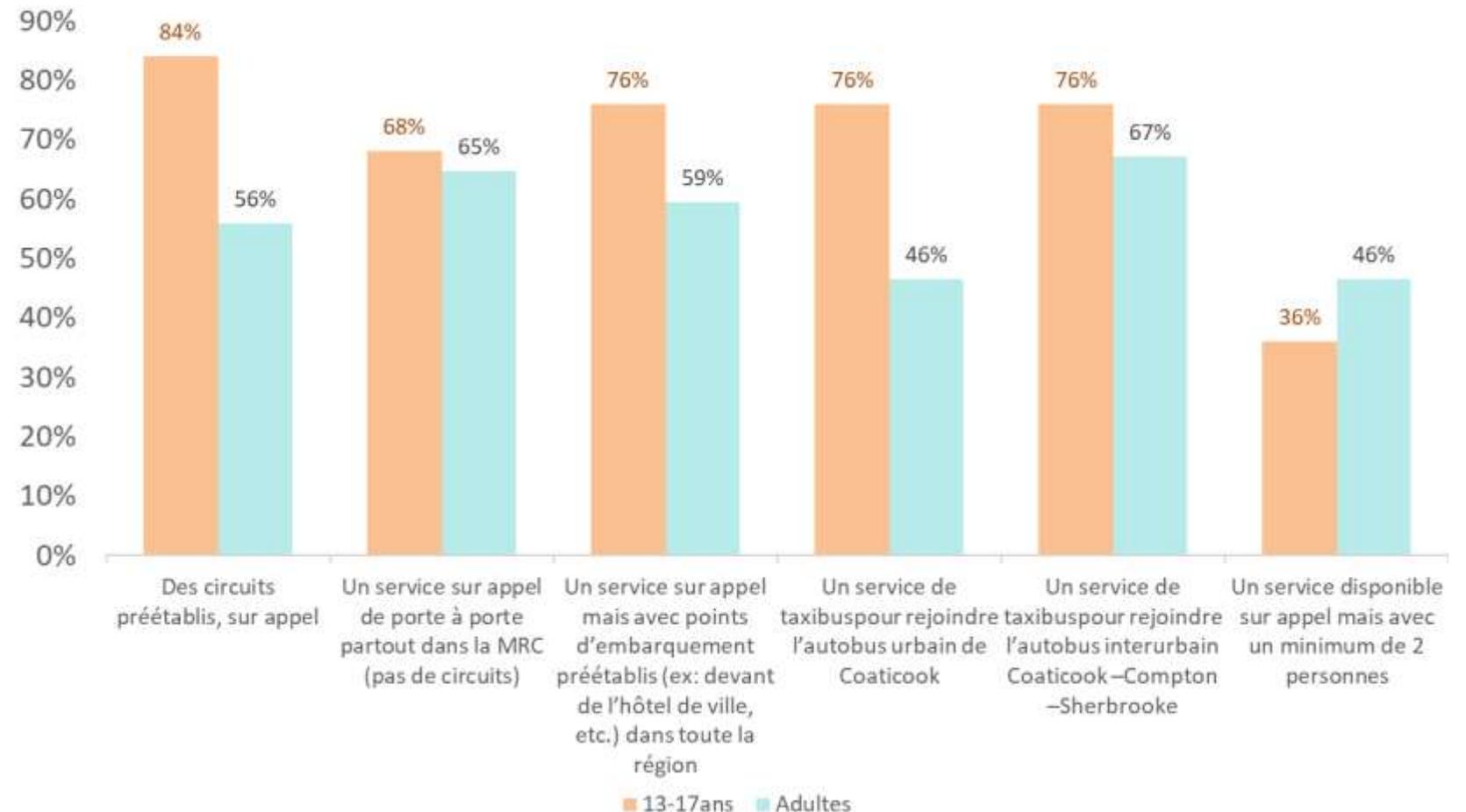


# Taxibus – modalités souhaitées

Si un taxibus était disponible dans ma MRC, les modèles suivants répondraient à mes besoins

...

Tous les répondants avec intérêt grand ou moyen n = 195



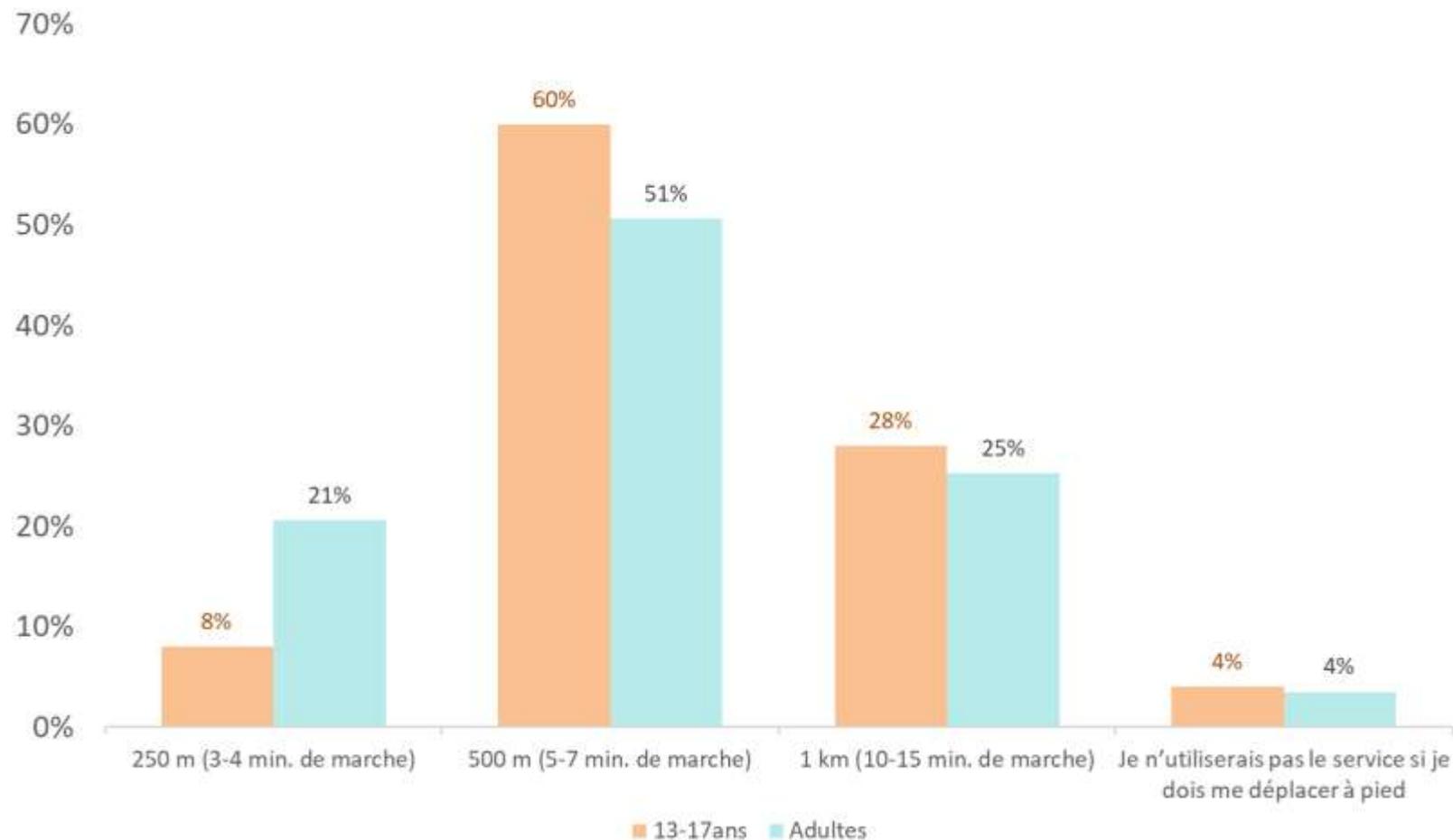


# Taxibus – Distance de marche

Si un taxibus était disponible avec des points d'embarquement préétablis, la distance de marche acceptable pour m'y rendre serait de...

- 76 % des adultes sont prêt à marcher 500 m ou plus pour aller au point d'embarquement d'un taxibus.

Tous les répondants avec intérêt grand ou moyen n = 195



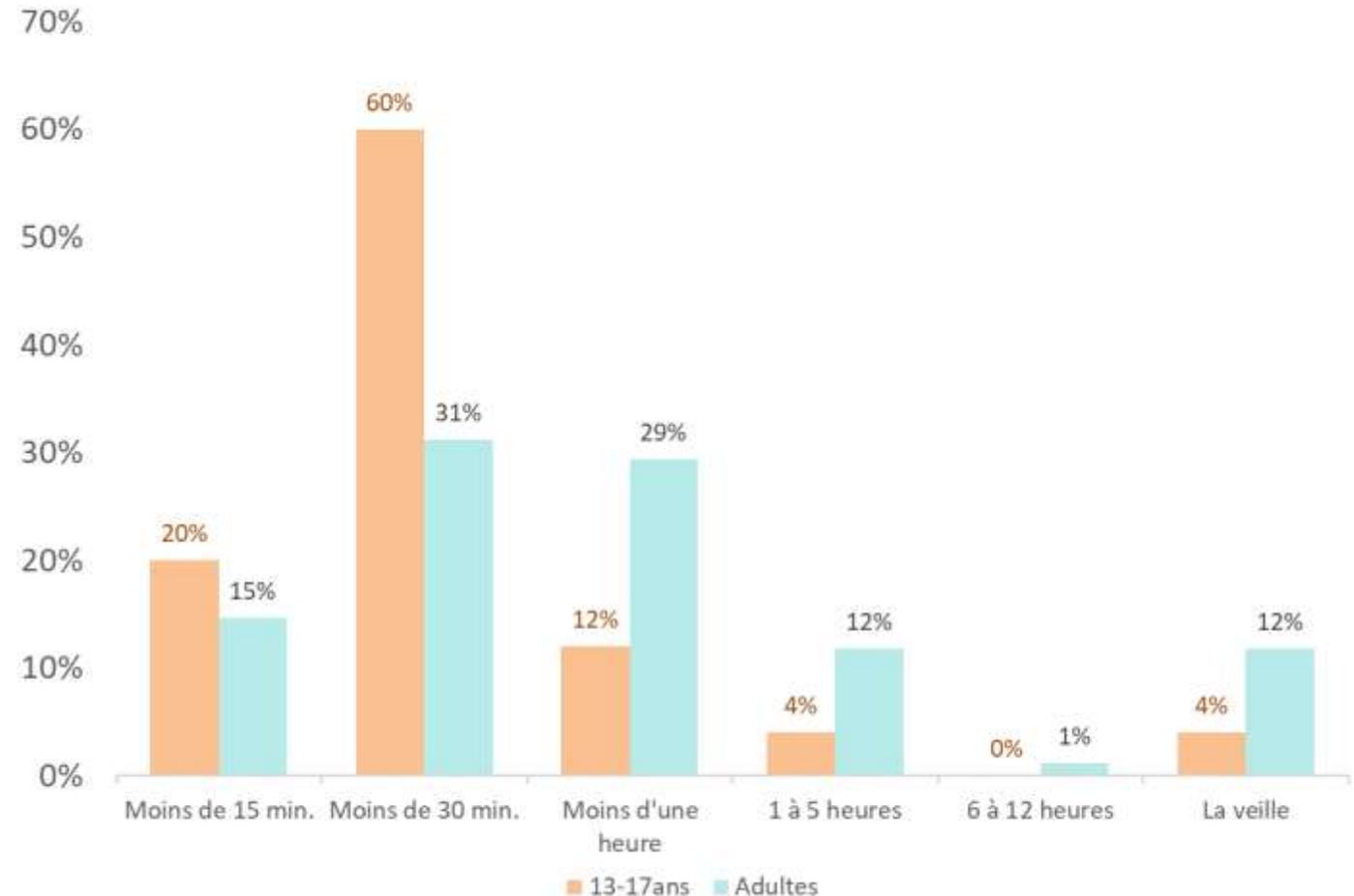


# Taxibus – délai réservation

Si un taxibus était disponible sur appel, le délai raisonnable entre la réservation et l'arrivée du taxibus serait de...

- Un service dans un délai d'une heure couvrirait les besoins de 54 % des adultes mais de seulement 20 % des 13-17 ans.
- Les 13-17 ans sont plus nombreux à souhaiter un court délai (moins de 30 min)
- Un service offrant un délai de 30 min ou plus couvrirait les besoins de 85 % des adultes et de 80 % des 13-17 ans.

Tous les répondants avec intérêt grand ou moyen n = 195



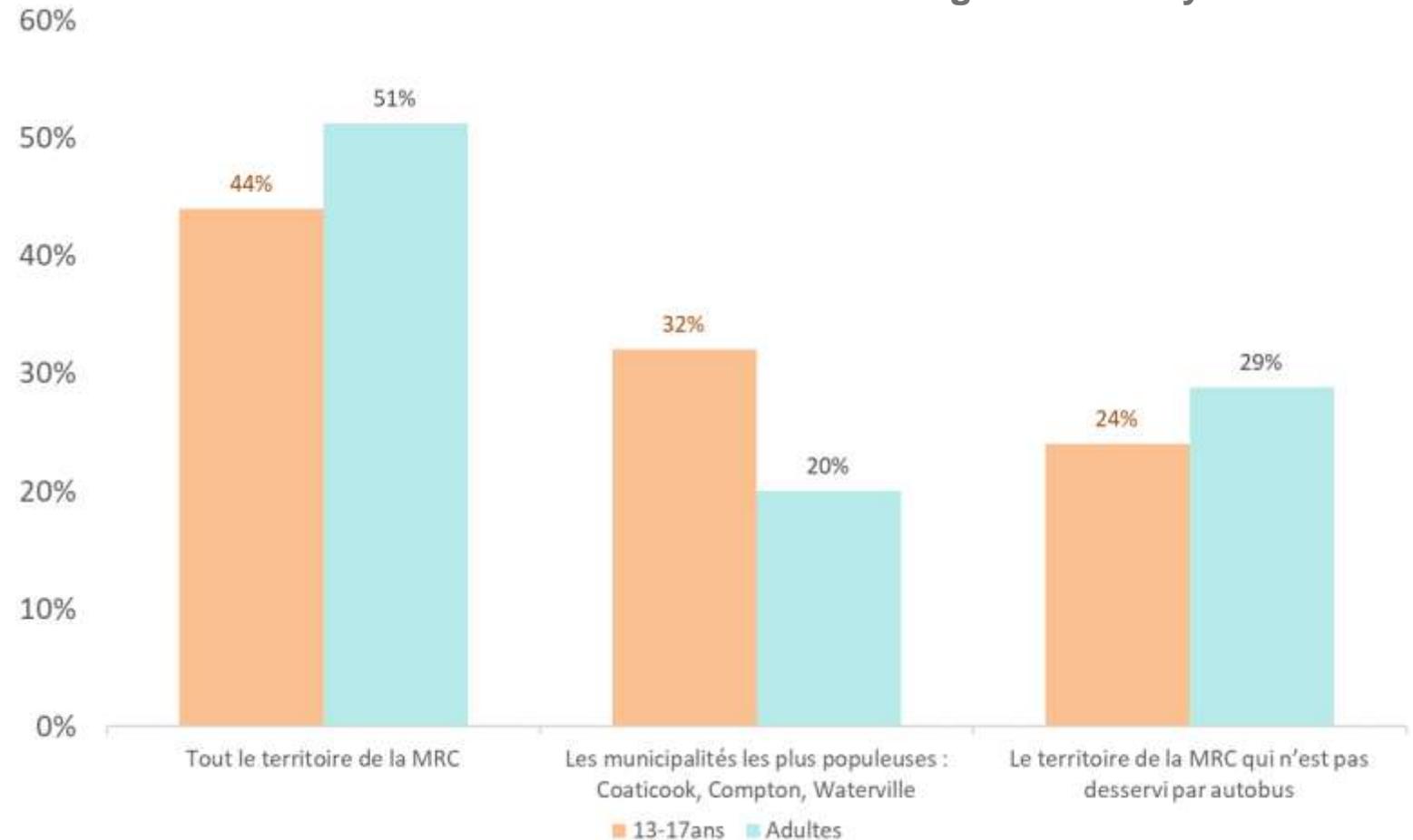


# Taxibus – territoire

Si un taxibus était disponible, il devrait couvrir...

- La moitié des répondants croit que le taxibus devrait couvrir tout le territoire

Tous les répondants avec intérêt grand ou moyen n = 195



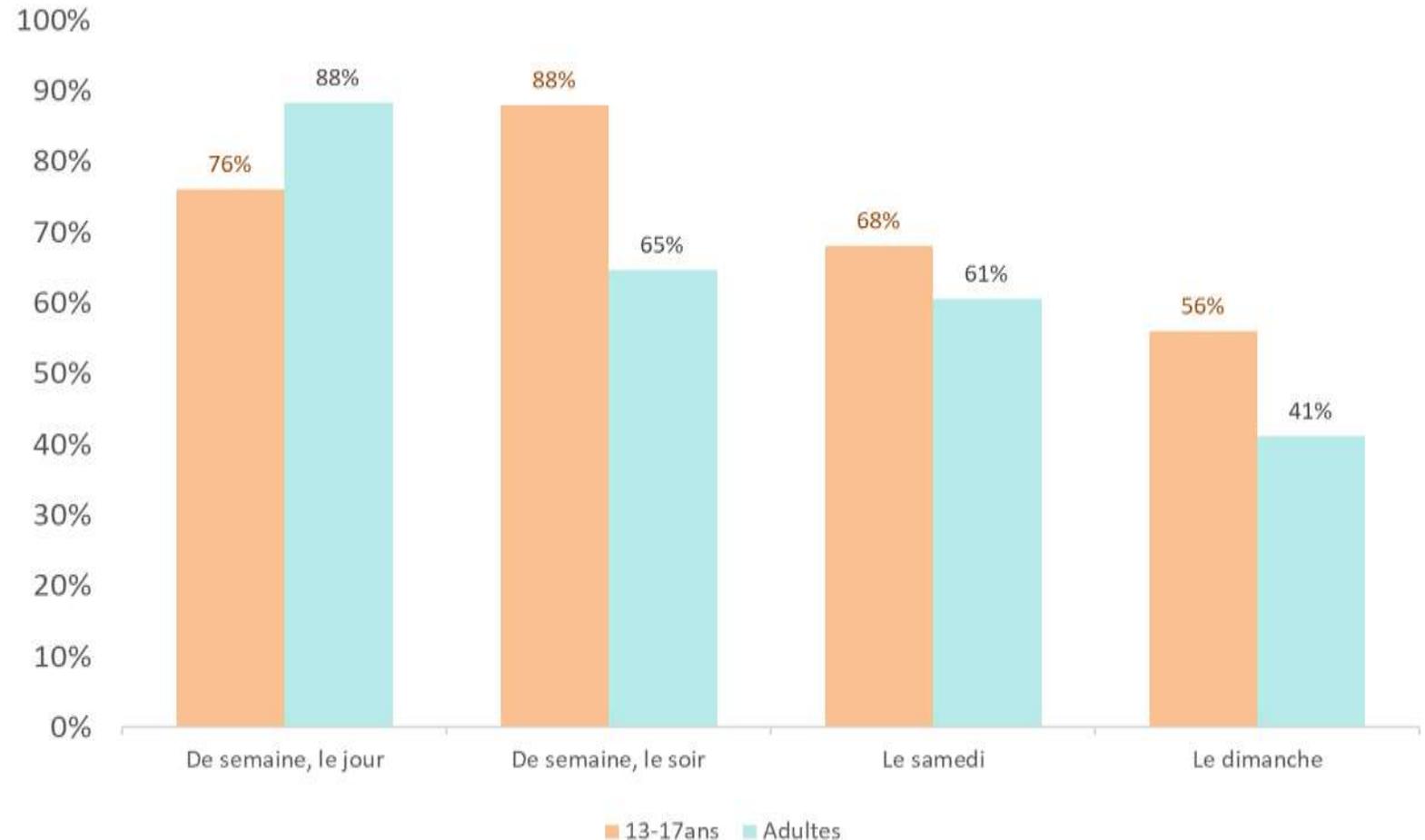


# Taxibus – horaire

Si un taxibus était disponible, il devrait être en service...

- En proportion, les 13-17 ans sont plus nombreux à souhaiter des horaires les soirs de semaine, le samedi et le dimanche.
- Plus de 60 % des adultes souhaiteraient un service les soirs de semaine et le samedi.

Tous les répondants avec intérêt grand ou moyen n = 195



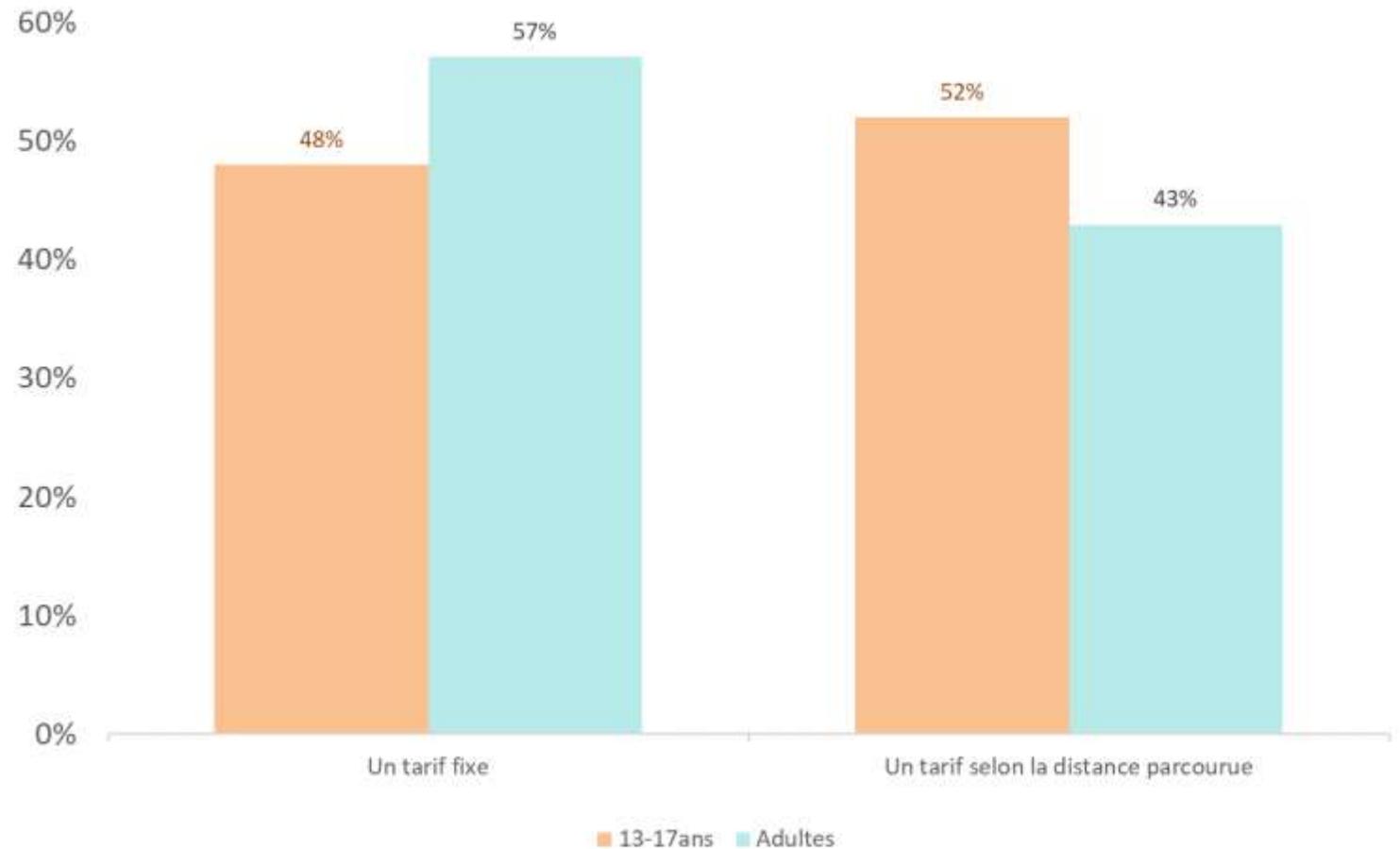


# Taxibus – tarif

Si un taxibus était disponible, je préférerais...

- Le tarif est une question qui divise les répondants.
- Parmi les répondants intéressés le tarif fixe semble répondre au besoin de plus d'adultes (57%).

Tous les répondants avec intérêt grand ou moyen n = 195

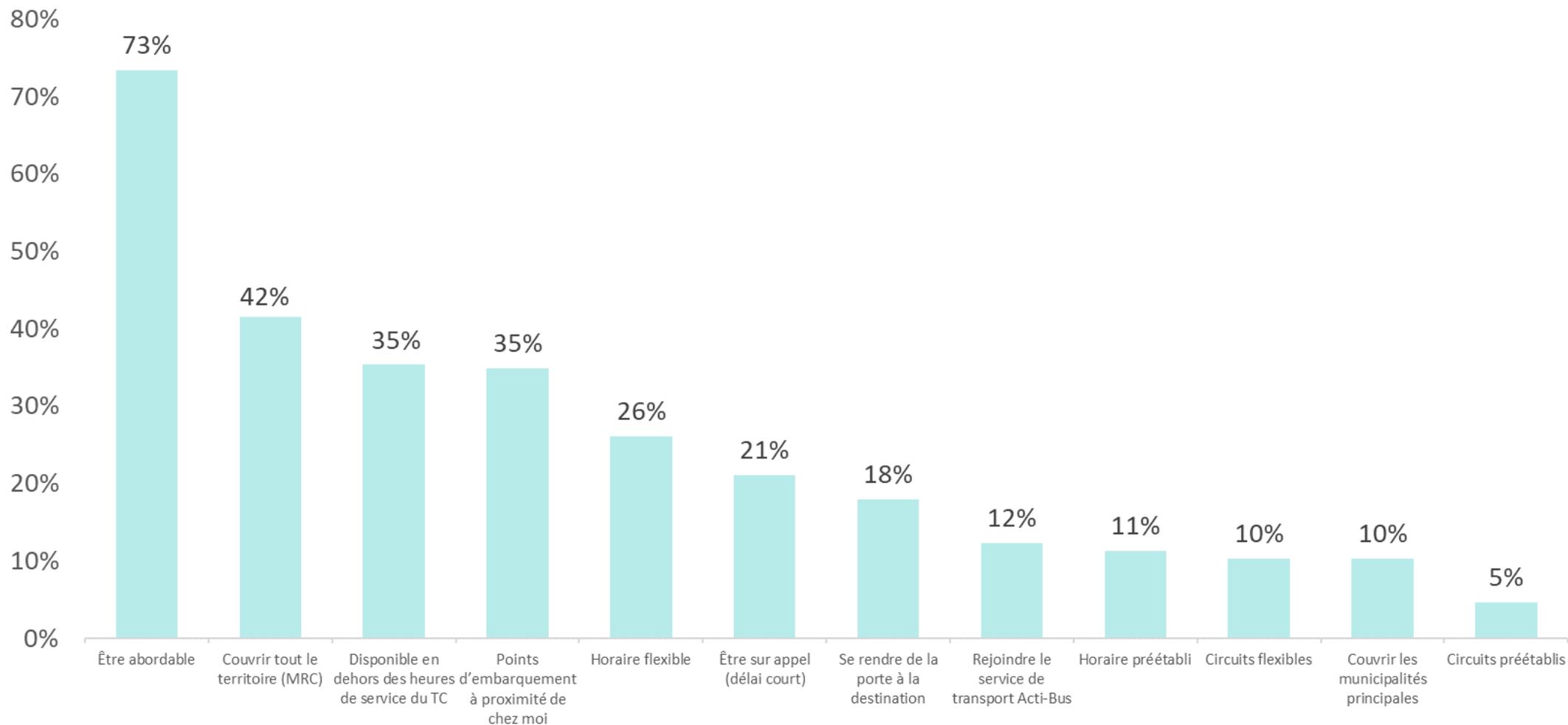




# Taxibus – qualités du service

Les principales qualités qu'un service de taxibus devraient avoir sont ...

Tous les répondants avec intérêt grand ou moyen n = 195

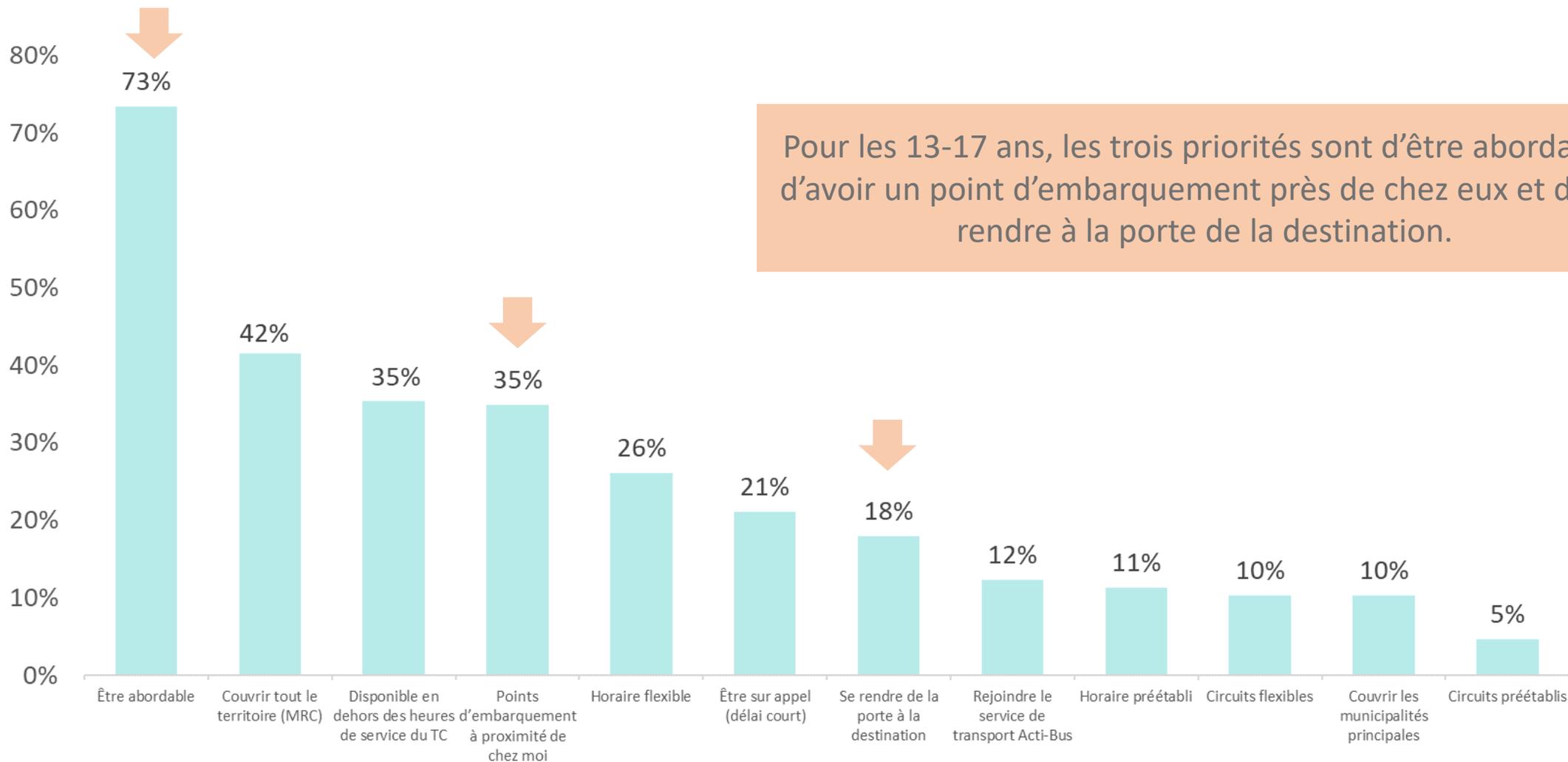


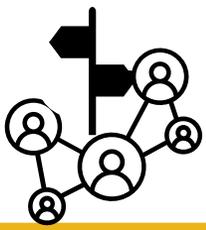


# Taxibus – qualités du service

Les principales qualités qu'un service de taxibus devraient avoir sont ...

Tous les répondants avec intérêt grand ou moyen n = 195



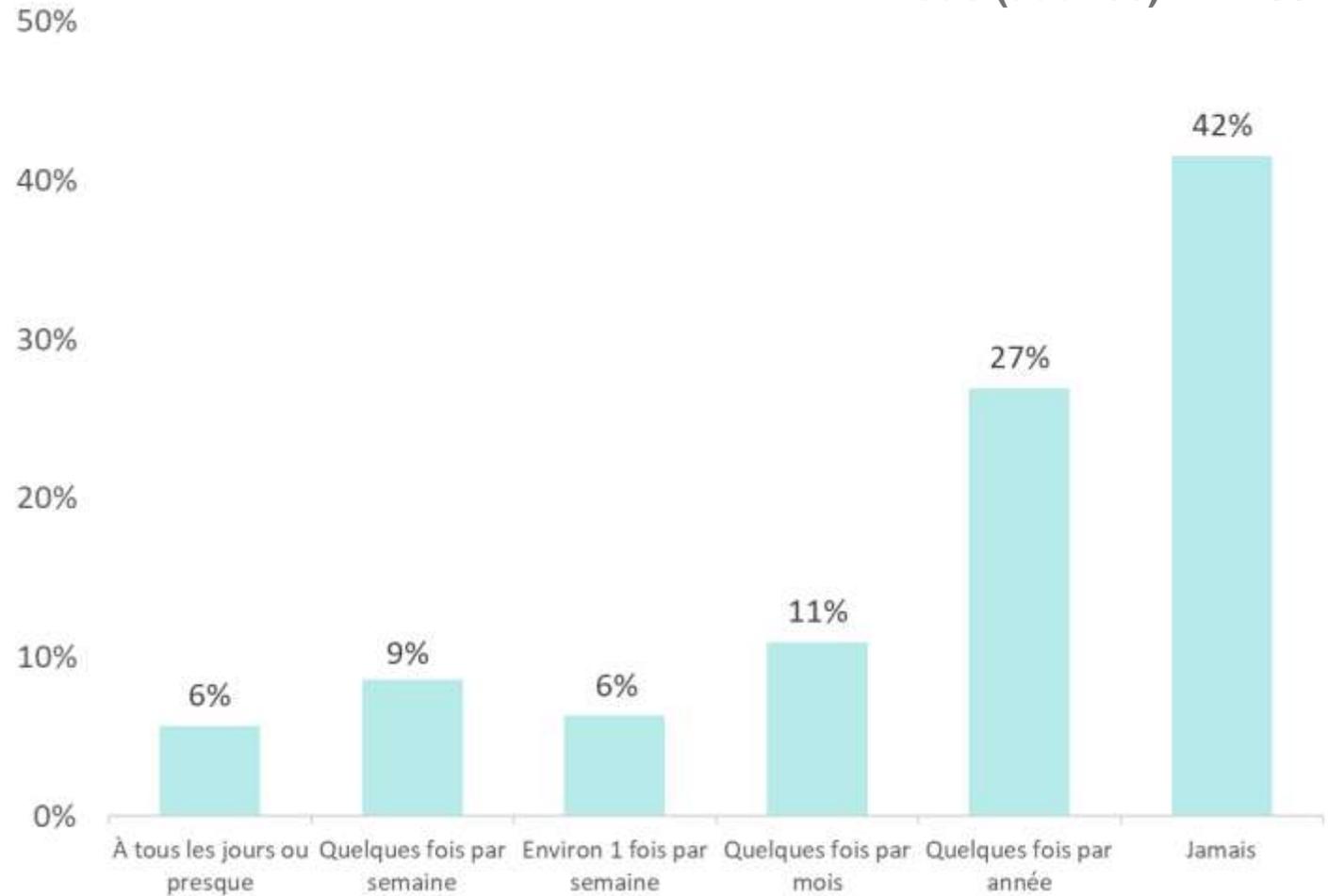


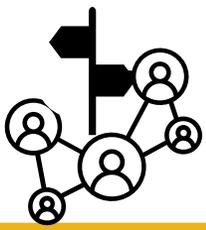
# Covoiturage – fréquence

## Je covoiture...

- 58 % des répondants covoiturent.
- 21 % des répondants covoiturent au moins une fois / sem ou +. Ce pourcentage est plus élevé que le mode de déplacement pour travail, étude ou autres motifs qui ne dépassait pas 16%.
- 42 % des répondants ne covoiturent jamais.

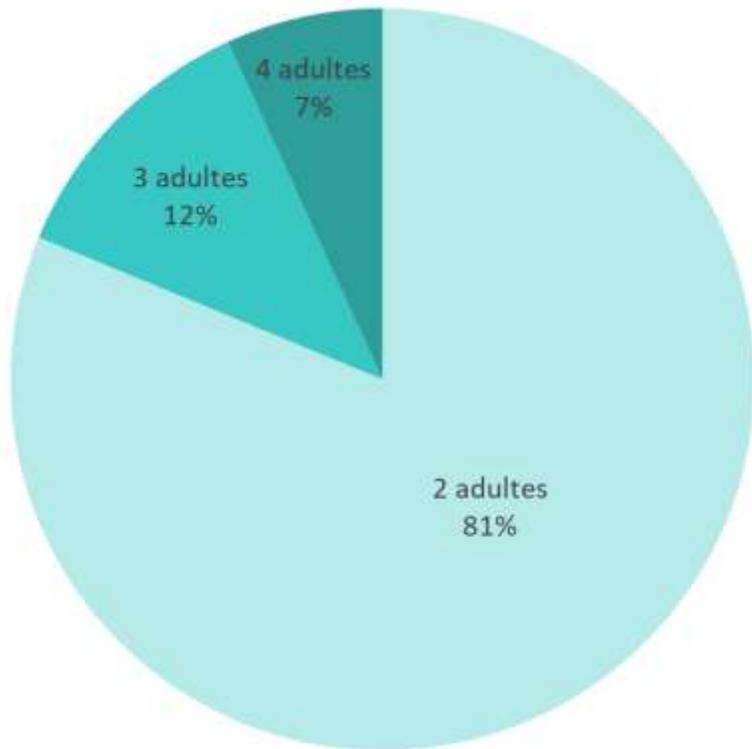
Tous (adultes) n = 301



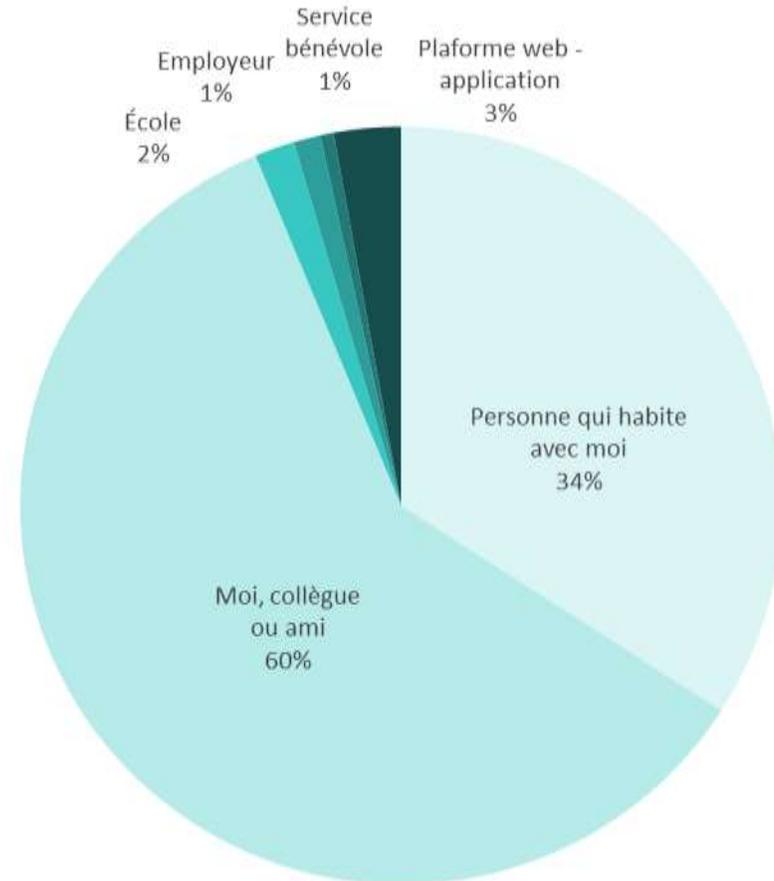


# Covoiturage – modalités

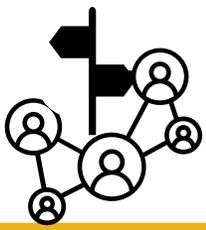
Quand nous covoiturons, le plus souvent nous sommes...



Le covoiturage que j'utilise est organisé par...

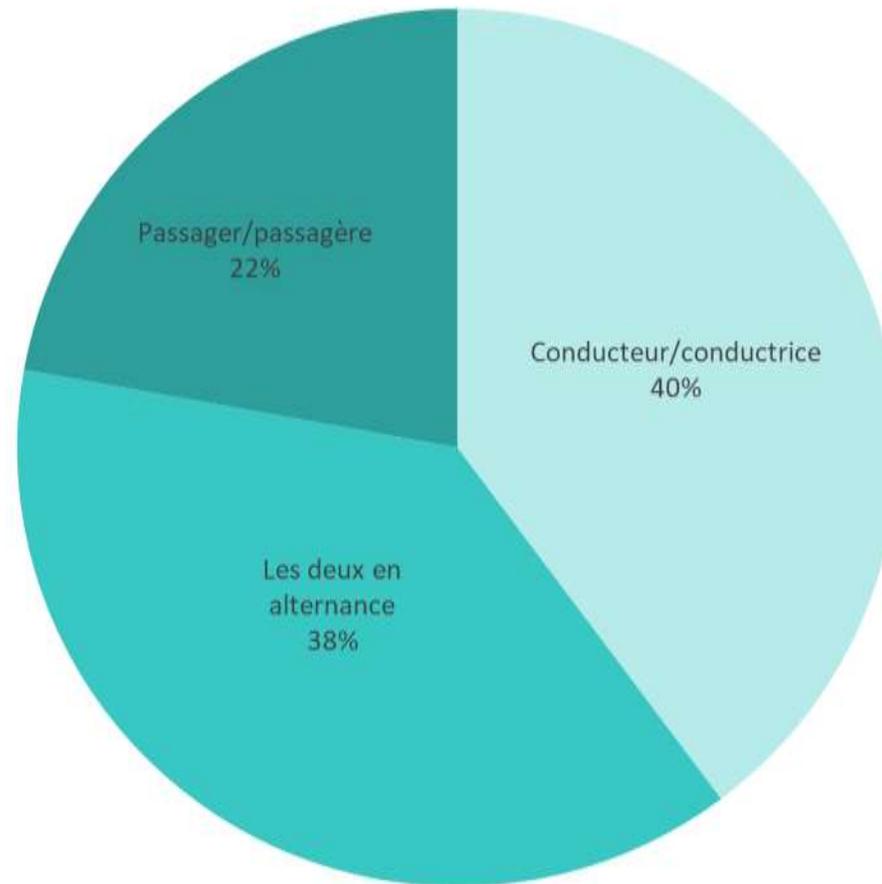


Tous les répondants qui covoiturent n = 176

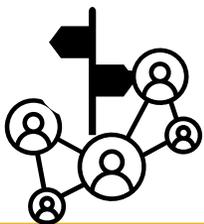


# Covoiturage – modalités

Le plus souvent, je suis...



Tous les répondants qui covoiturent n = 176

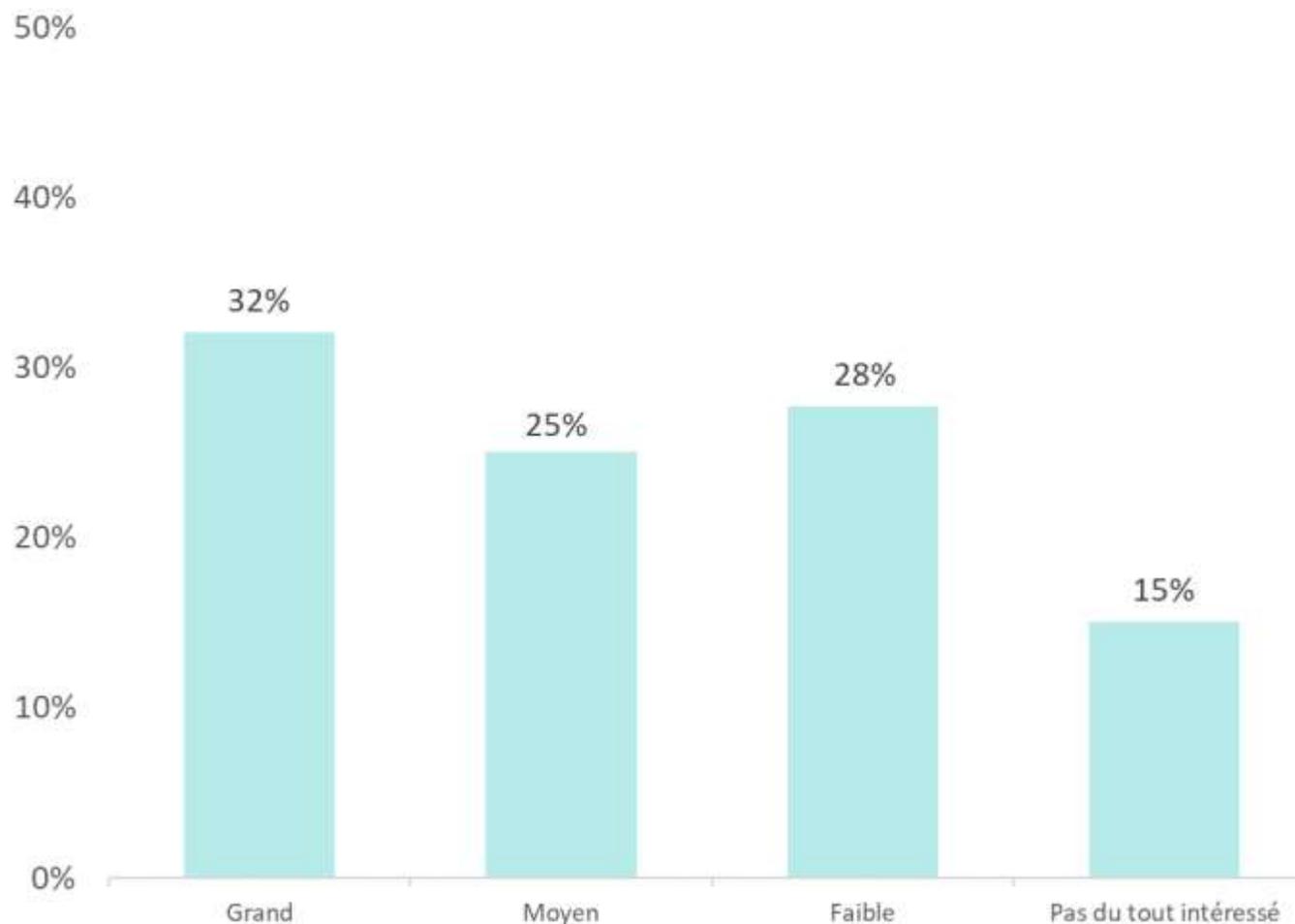


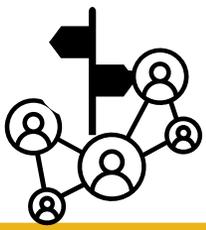
# Covoiturage – intérêt

Mon intérêt à utiliser plus souvent le covoiturage est ...

- Le tiers des répondants sont grandement intéressés par ce mode de transport.
- 57 % des adultes se disent moyennement ou grandement intéressés.

Tous (adultes) n = 299

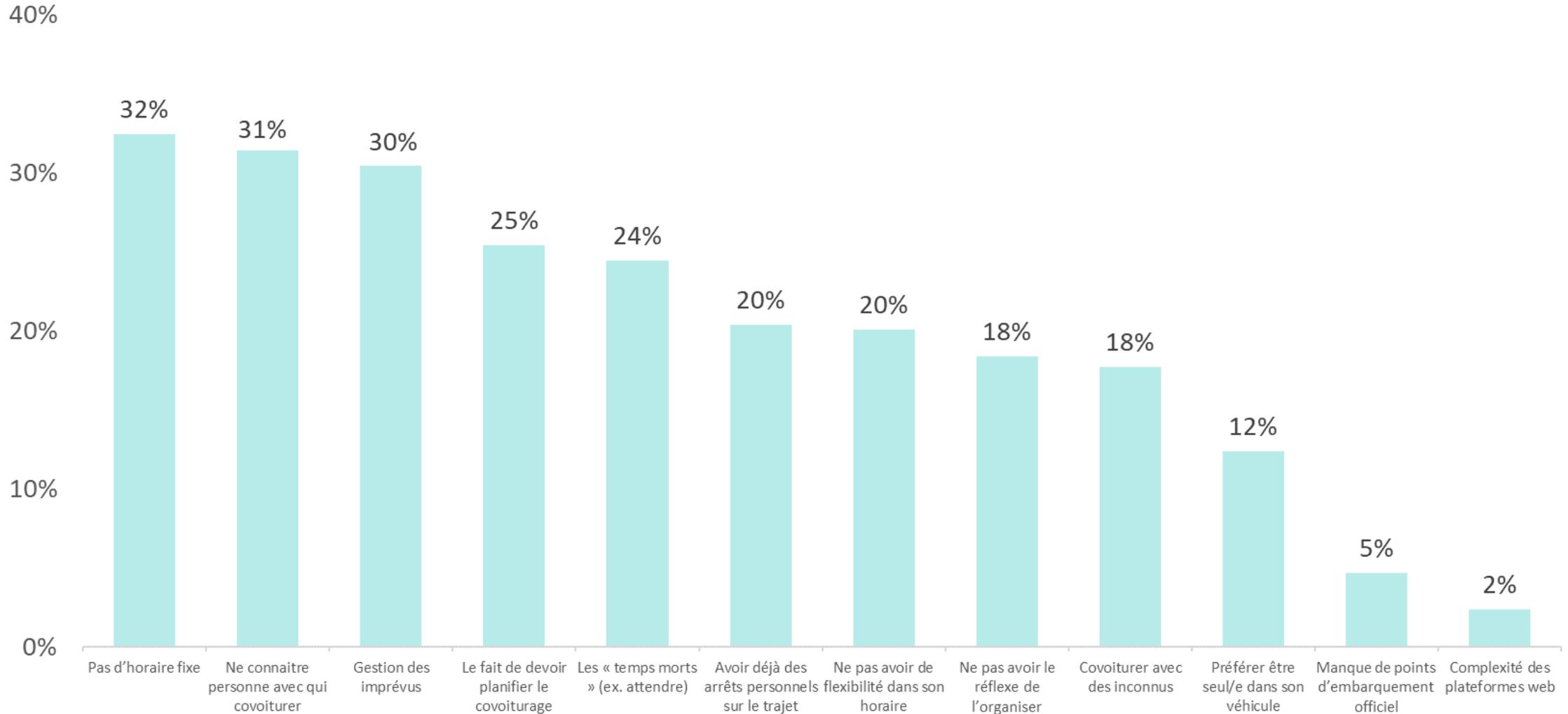


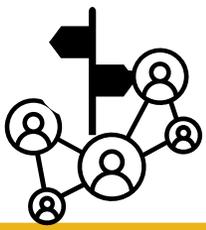


# Covoiturage – freins

Les éléments suivants me freinent à utiliser le covoiturage.

Tous (adultes) n = 299



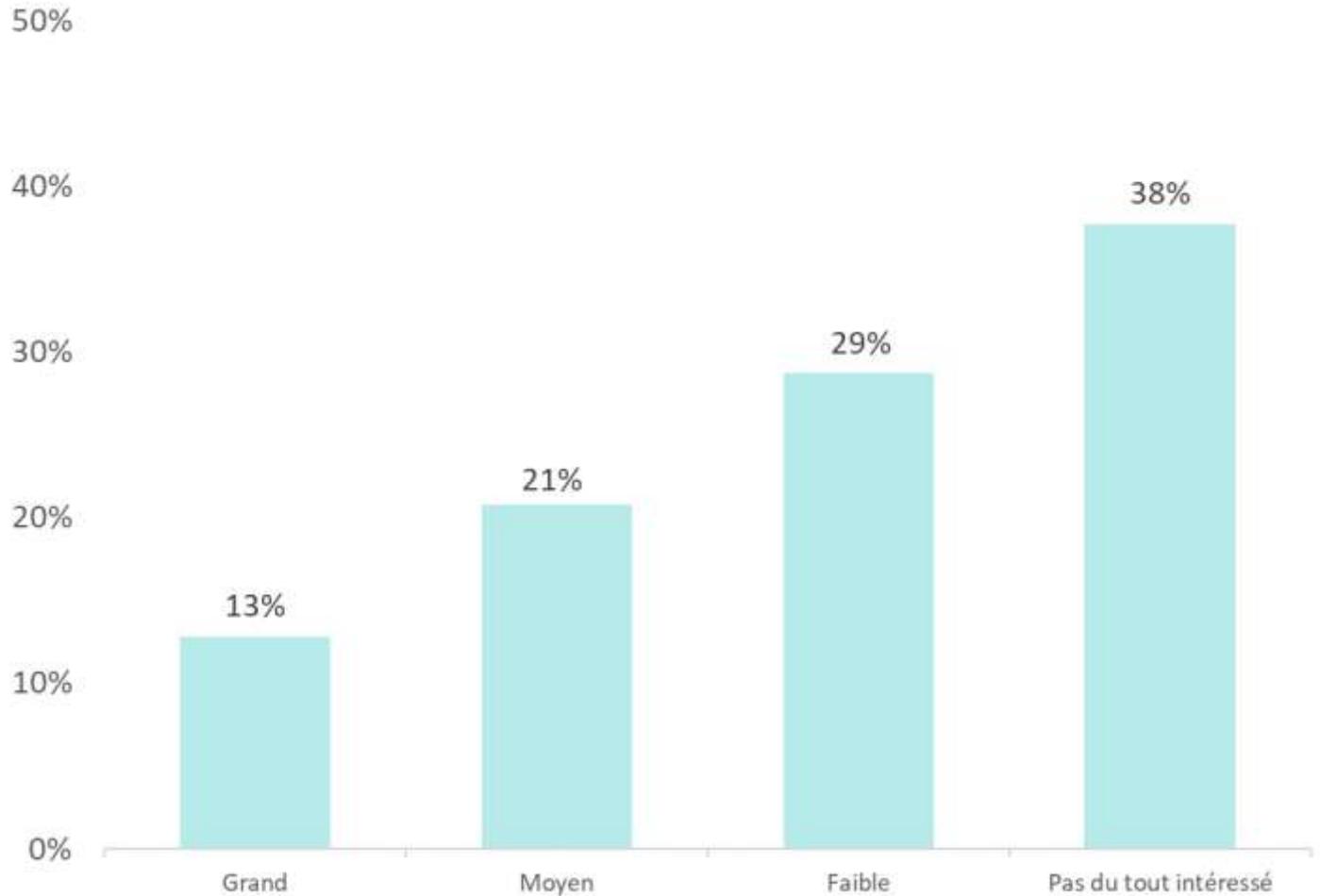


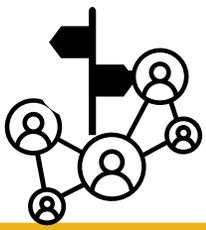
# Autopartage – intérêt

Mon intérêt à utiliser une voiture en partage est .....

Tous (adultes) n = 289

- Seulement 13 % des répondants présentent un grand intérêt pour cette solution.
- Le tiers des adultes sont grandement ou moyennement intéressés.



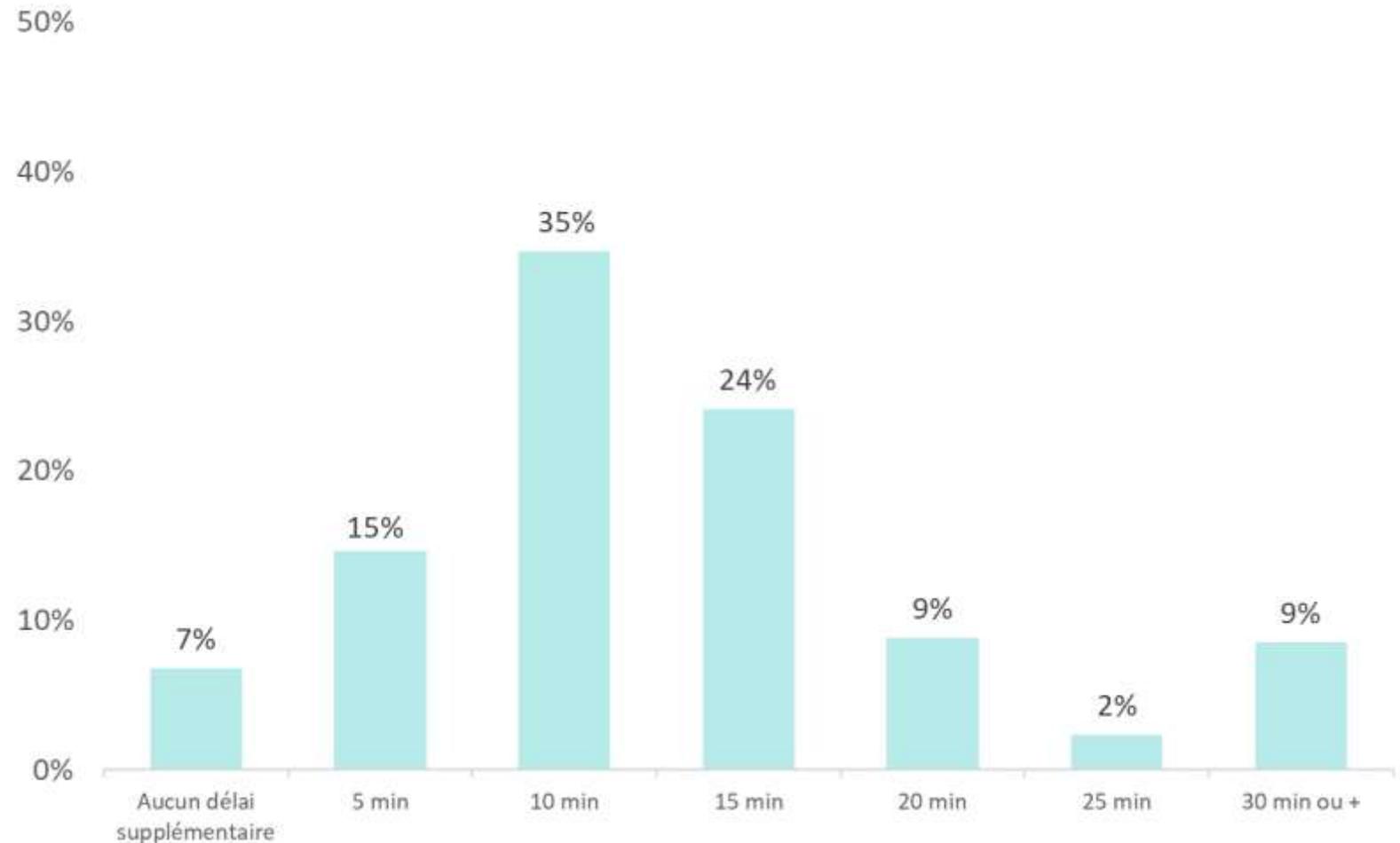


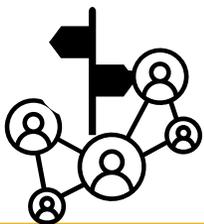
# Transfert modal – conditions de réussite

Si je devais choisir un autre mode de transport que celui que j'utilise actuellement, la durée supplémentaire du trajet ne devrait pas dépasser...

- Un délai supplémentaire de 10 minutes serait acceptable pour 79 % des répondants.

Tous (adultes) n = 294



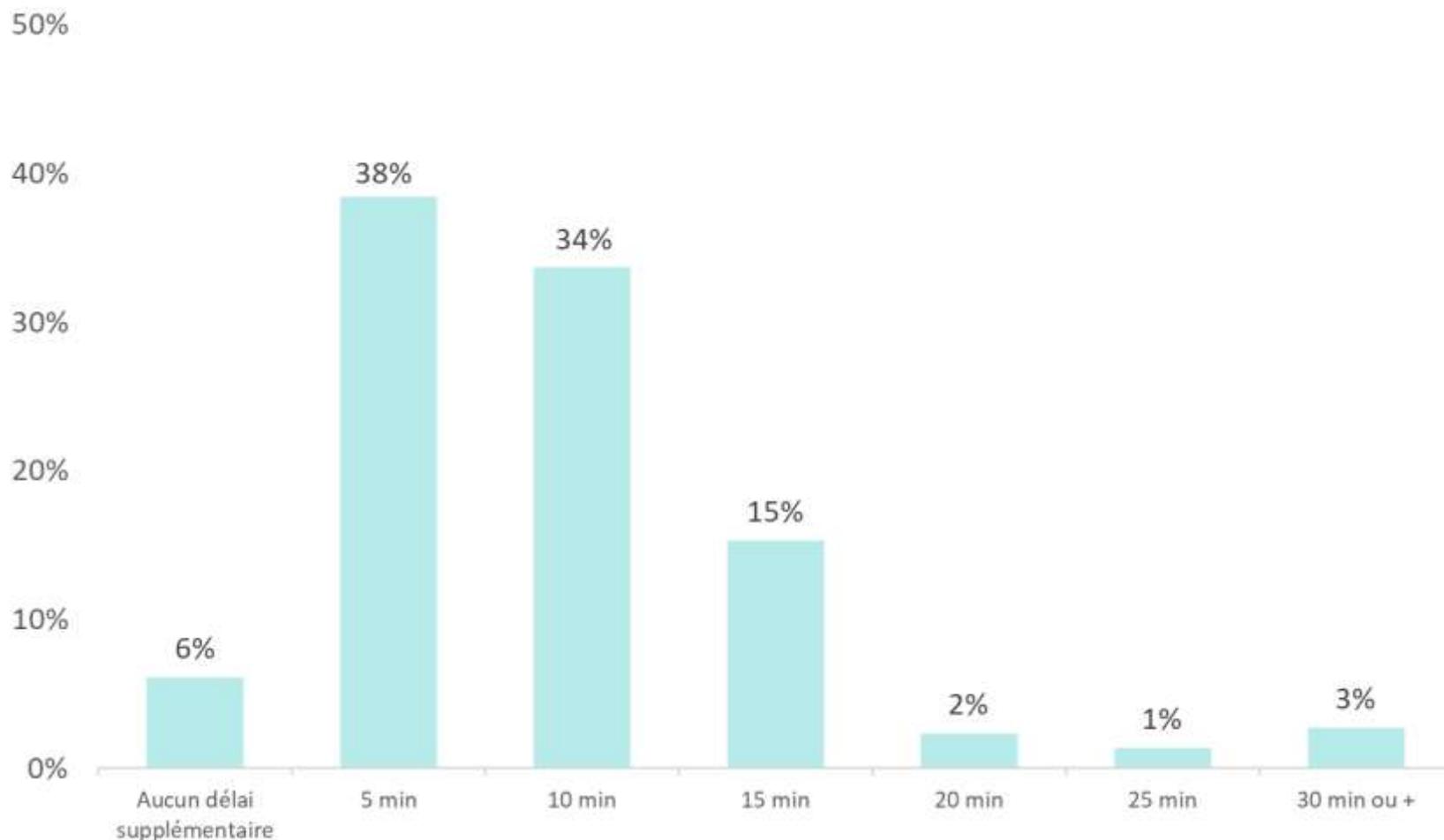


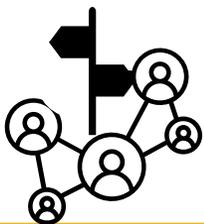
# Transfert modal – conditions de réussite

Si je devais me rendre à un point d'embarquement du transport collectif ou de covoiturage, la durée du trajet vers ce point ne devrait pas dépasser...

- Un trajet d'une durée de 5 min vers le point d'embarquement répondrait aux attentes de 94 % des répondants.
- Un trajet d'une durée de 10 min vers le point d'embarquement répondrait aux attentes de 55 % des répondants.

Tous (adultes) n = 294



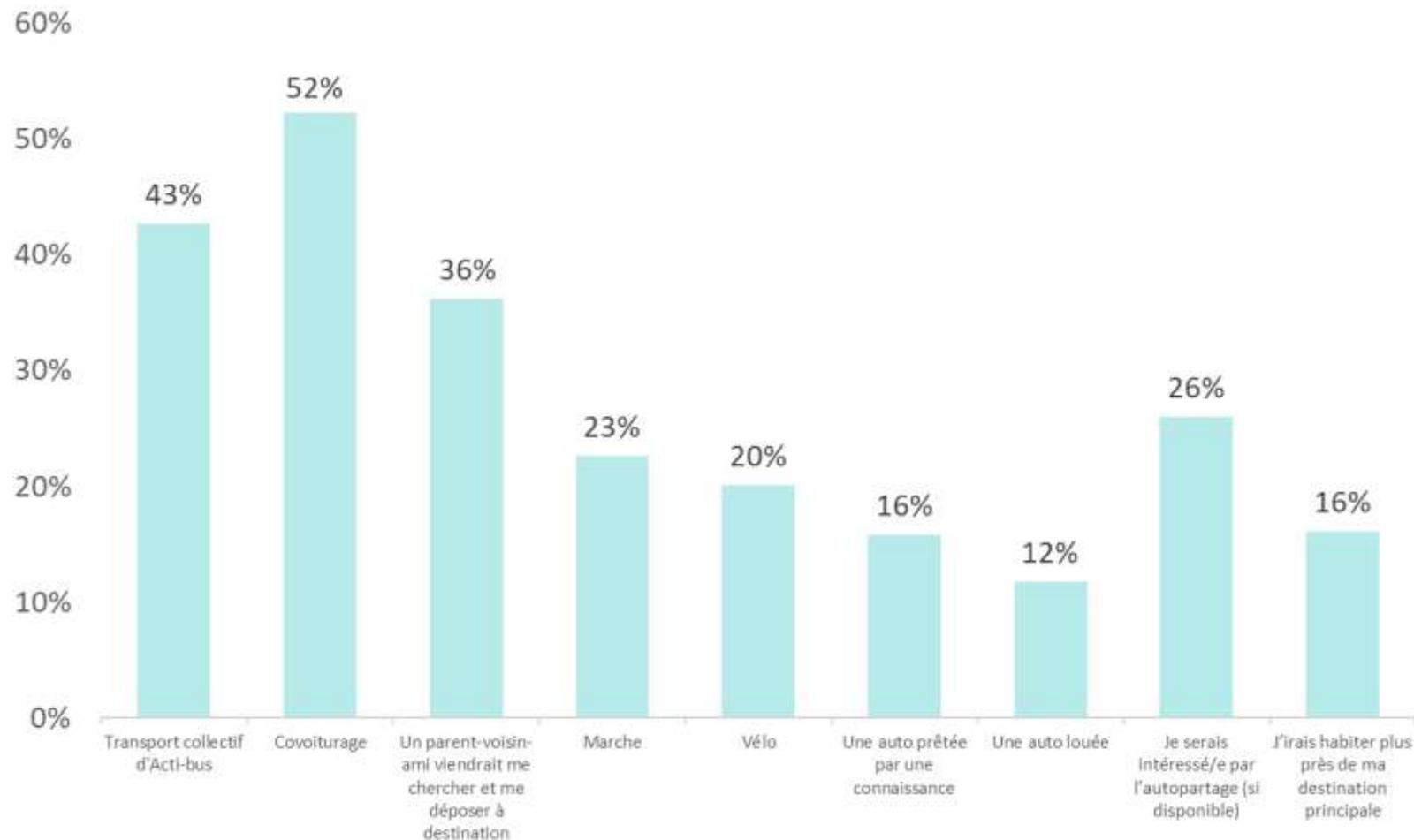


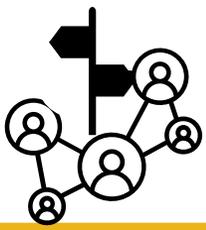
# Transfert modal – modes

Si l'utilisation d'un véhicule individuel n'était tout simplement pas une option, quels autres moyens de transport serait le plus réaliste pour moi.

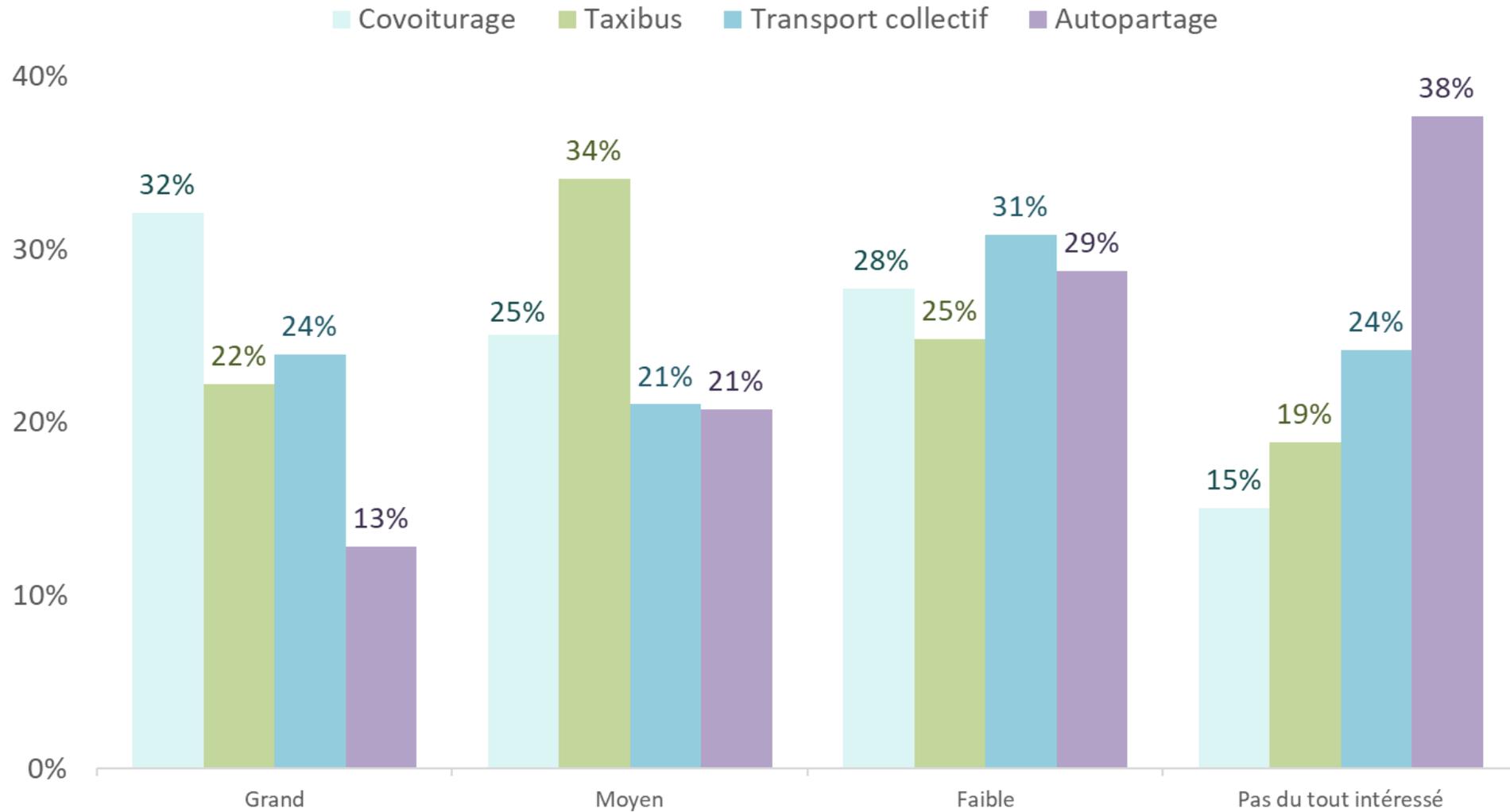
- Le covoiturage est le mode de transport le plus populaire (52 %), suivi du transport collectif (43 %).

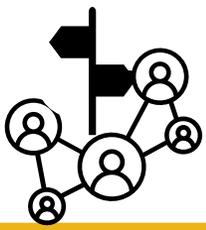
Tous (adultes) n = 323



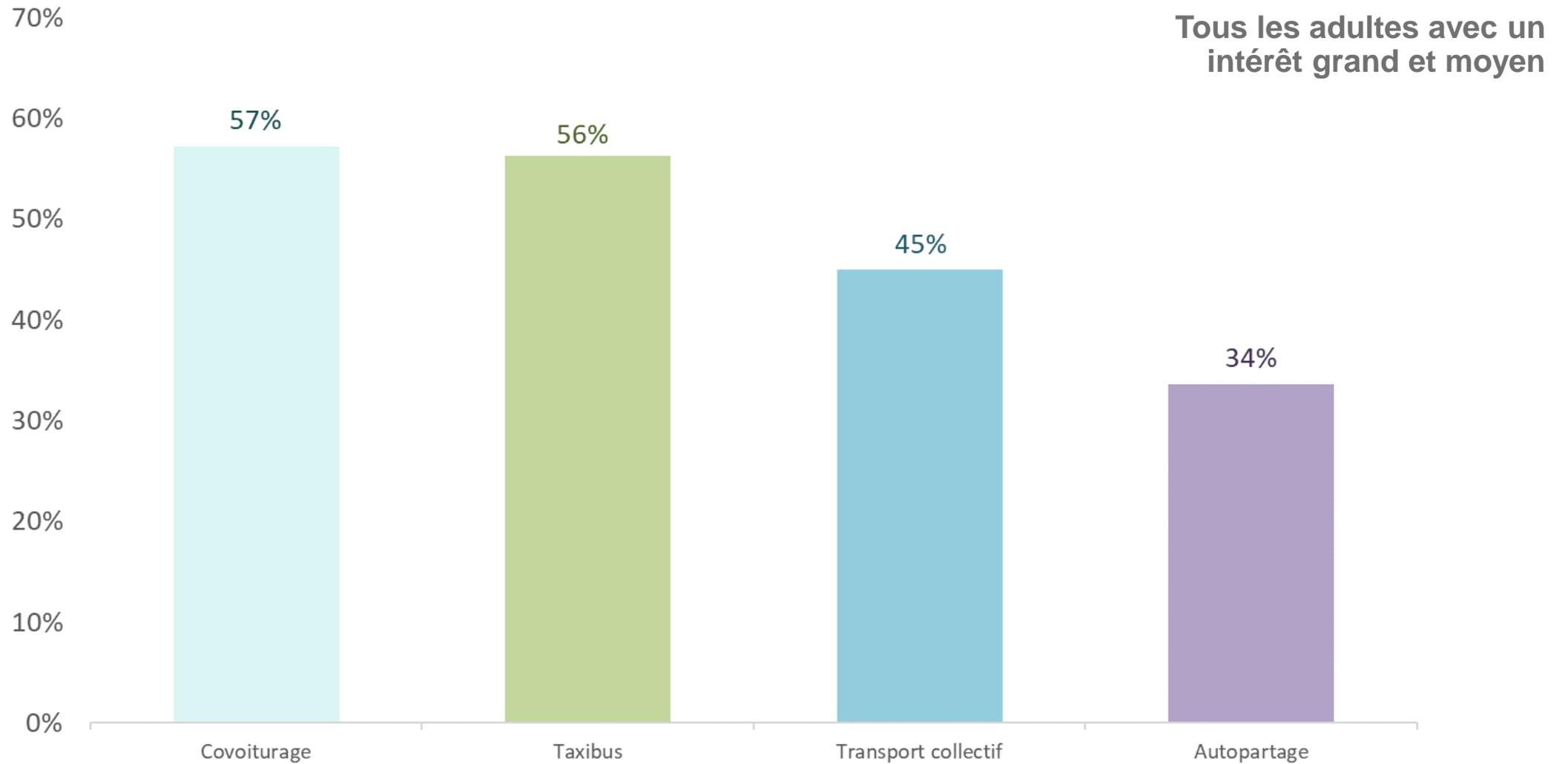


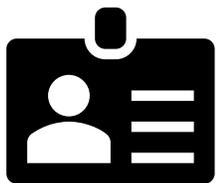
# Transfert modal – modes et intérêt





# Transfert modal – modes et intérêt



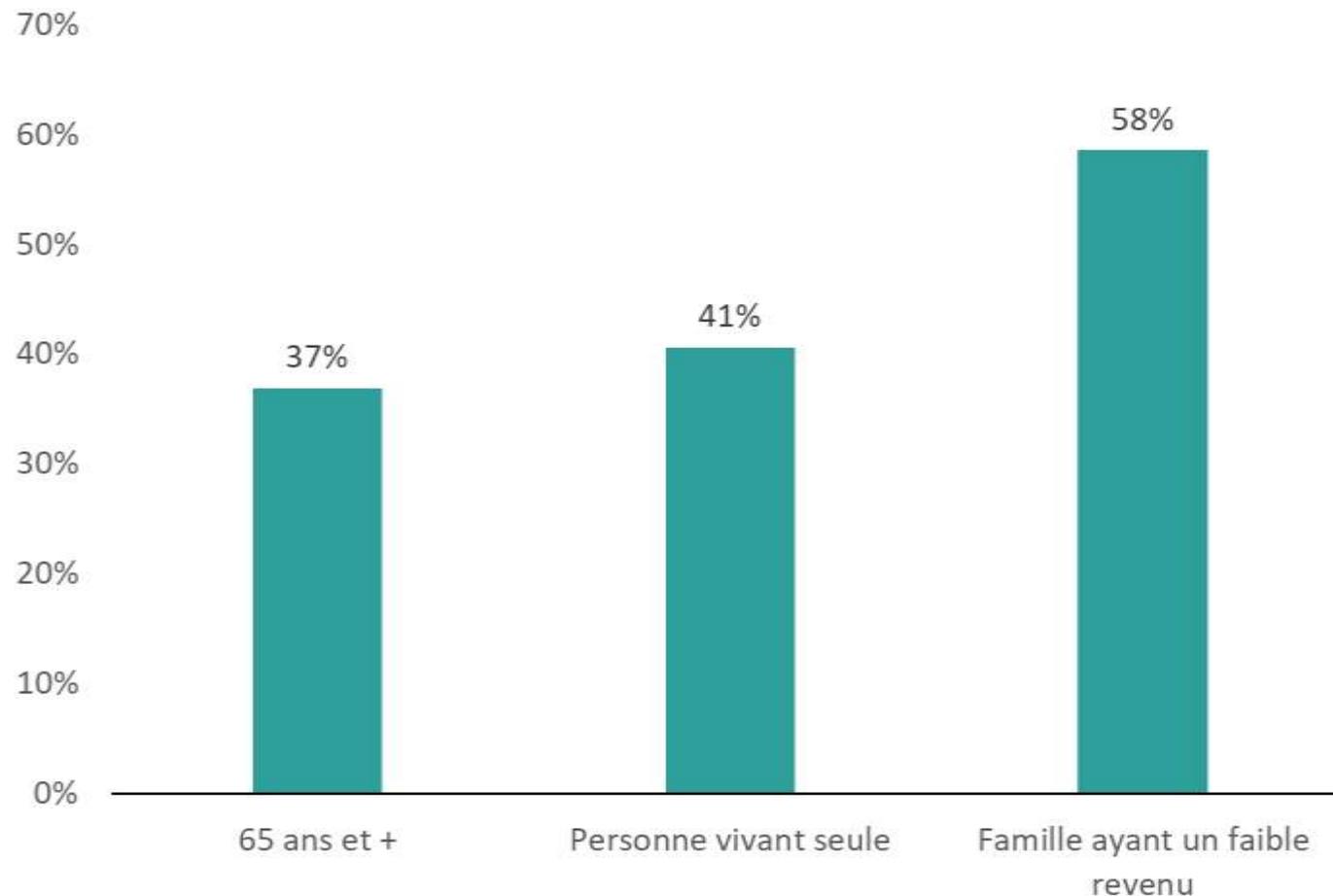


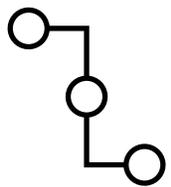
# Analyse croisée – Profil des personnes vulnérables

## Personnes vulnérables

**n = 374 (adultes)**

- Trois critères de vulnérabilité sont considérés :
  - Être âgé de 65 ans et +;
  - Vivre seul et/ou,
  - Avoir un revenu familial inférieur à 40 000 \$.
- 28 % des répondants sont considérés comme vulnérables selon un ou plusieurs critères (*environ 1/3 des répondants identifiés répondent à plus d'un critère*)
- Les aînés et les personnes seules représentent 37 % et 41 % des pers. vulnérables.
- Les ménages ayant un revenu familial de moins de 40 000 \$ représente près de 60 % des pers. vulnérables.





# Analyse croisée – personnes vulnérables

## Mode de transport pour le travail

Le plus souvent, j'utilise...

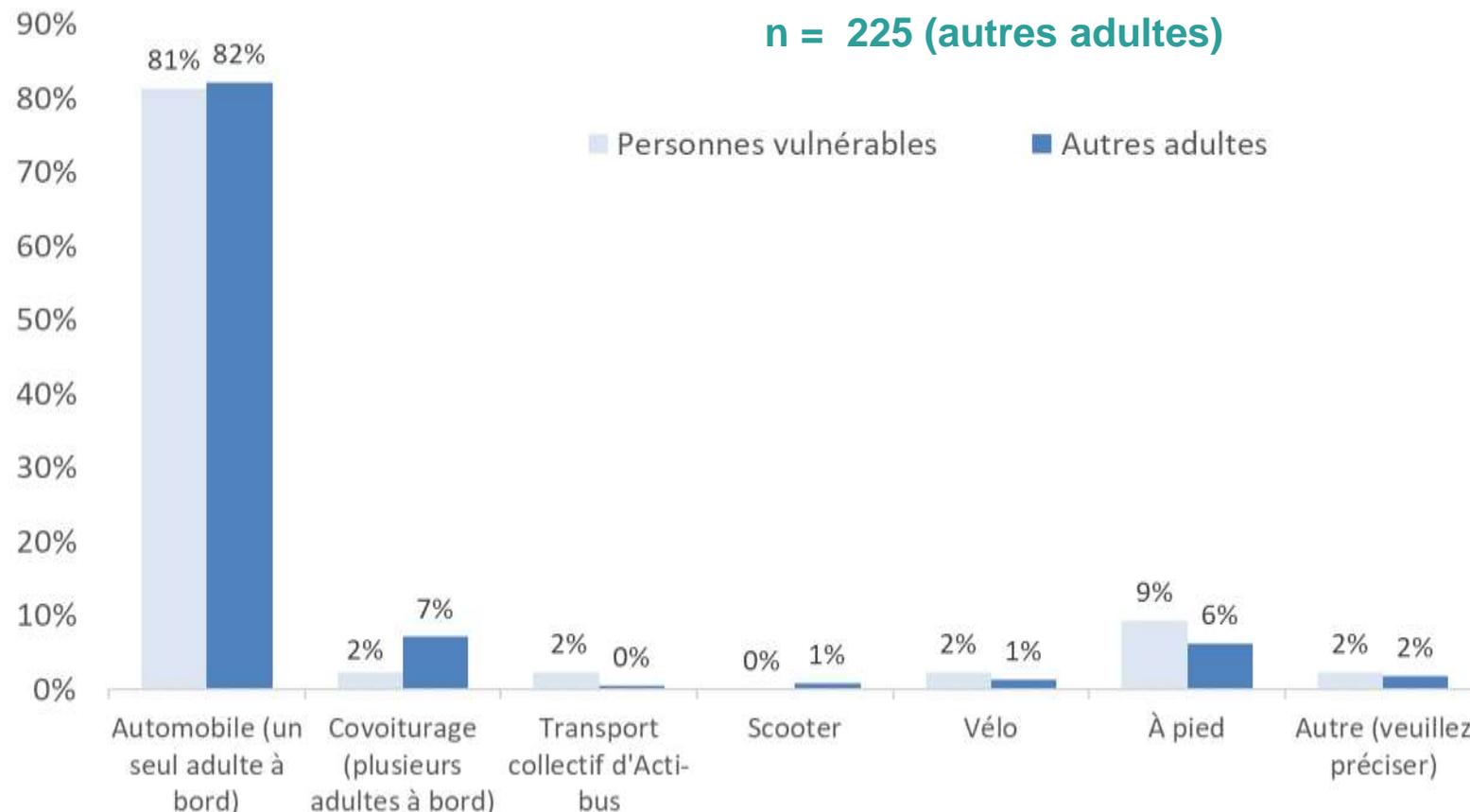
**n = 268 (adultes travail)**

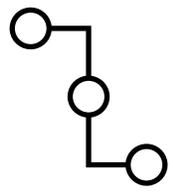
- Les personnes vulnérables représentent 16 % de cet échantillon des répondants (*par rapport à 28 %*), elles sont moins nombreuses à se déplacer pour le travail.
- La proportion de gens qui utilise l'auto-solo est similaire.
- Seulement 2 % des personnes vulnérables utilisent le covoiturage pour se déplacer au travail (effet des personnes vivant seules) par rapport à 7% pour les autres.
- **Dans le cadre du travail, elles utilisent le transport collectif, le vélo et se déplacent à pied dans une proportion plus importante que les autres adultes (13% contre 7%).**

Mode de déplacements des adultes

**n = 43 (pers. vulnérables)**

**n = 225 (autres adultes)**





# Analyse croisée – personnes vulnérables

## Mode de transport pour autres motifs

Le plus souvent, j'utilise...

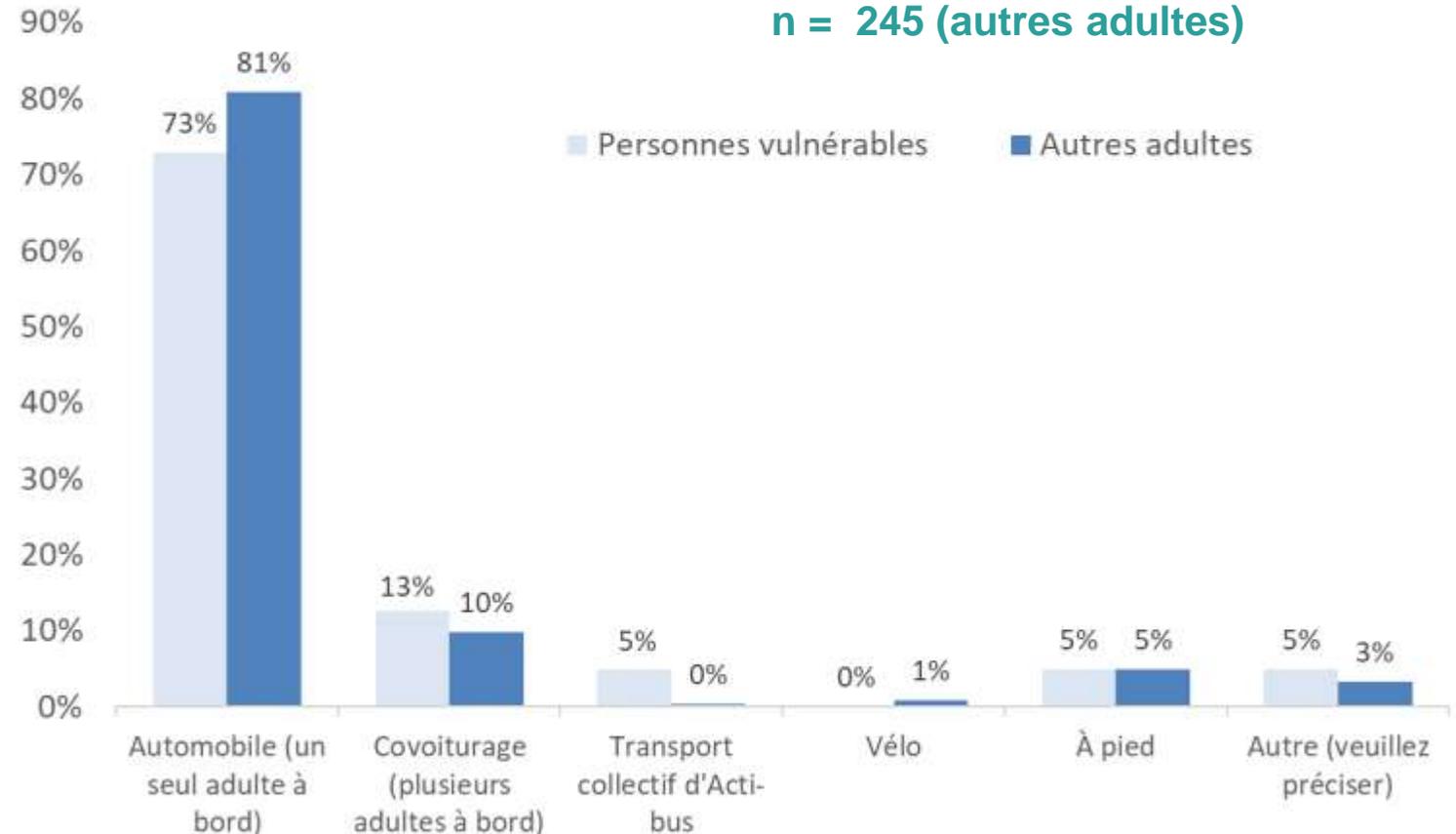
**n = 348 (adultes autres motifs)**

- Les personnes vulnérables représentent 30 % de cet échantillon des répondants ce qui est plus représentatif que l'échantillon des répondants au travail.
- La proportion de gens qui utilise l'auto-solo est moins élevée, elle se chiffre à 73 %.
- **En excluant le travail et les études, les personnes vulnérables utilisent moins l'auto-solo que les autres adultes (73 %), mais utilisent en plus grande proportion le covoiturage et le transport collectif.**

Mode de déplacements des adultes

**n = 103 (pers. vulnérables)**

**n = 245 (autres adultes)**





# Analyse croisée - personnes vulnérables

## Taxibus - intérêt

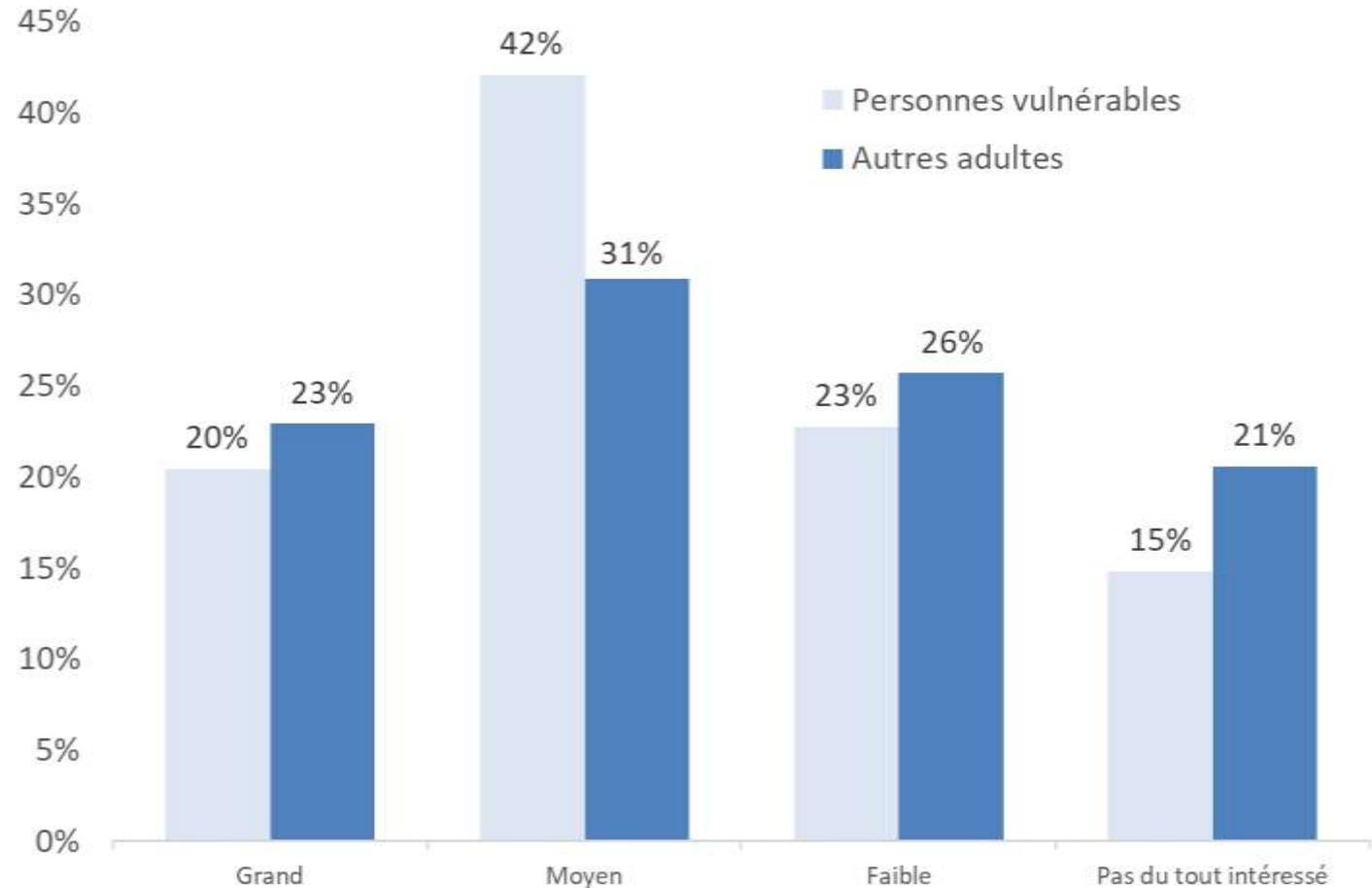
Intérêt à utiliser un service de taxibus

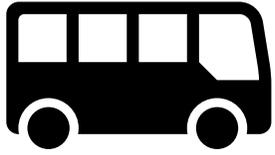
Adultes n = 302

- 20 % des personnes vulnérables ont un *grand intérêt* pour ce mode ce qui est légèrement inférieur aux autres répondants (23 %).
- Il y a un peu plus d'intérêt pour le taxibus chez les personnes vulnérables que chez les autres adultes en tenant compte des personnes *grandement et moyennement* intéressées.
- 62 % des gens ont un intérêt moyen ou grand pour ce mode de transport par rapport à 54% chez les autres adultes.

n = 214 (autres adultes)

n = 88 (personnes vulnérables)





# Analyse croisée – personnes vulnérables

## Intérêt à utiliser le TC

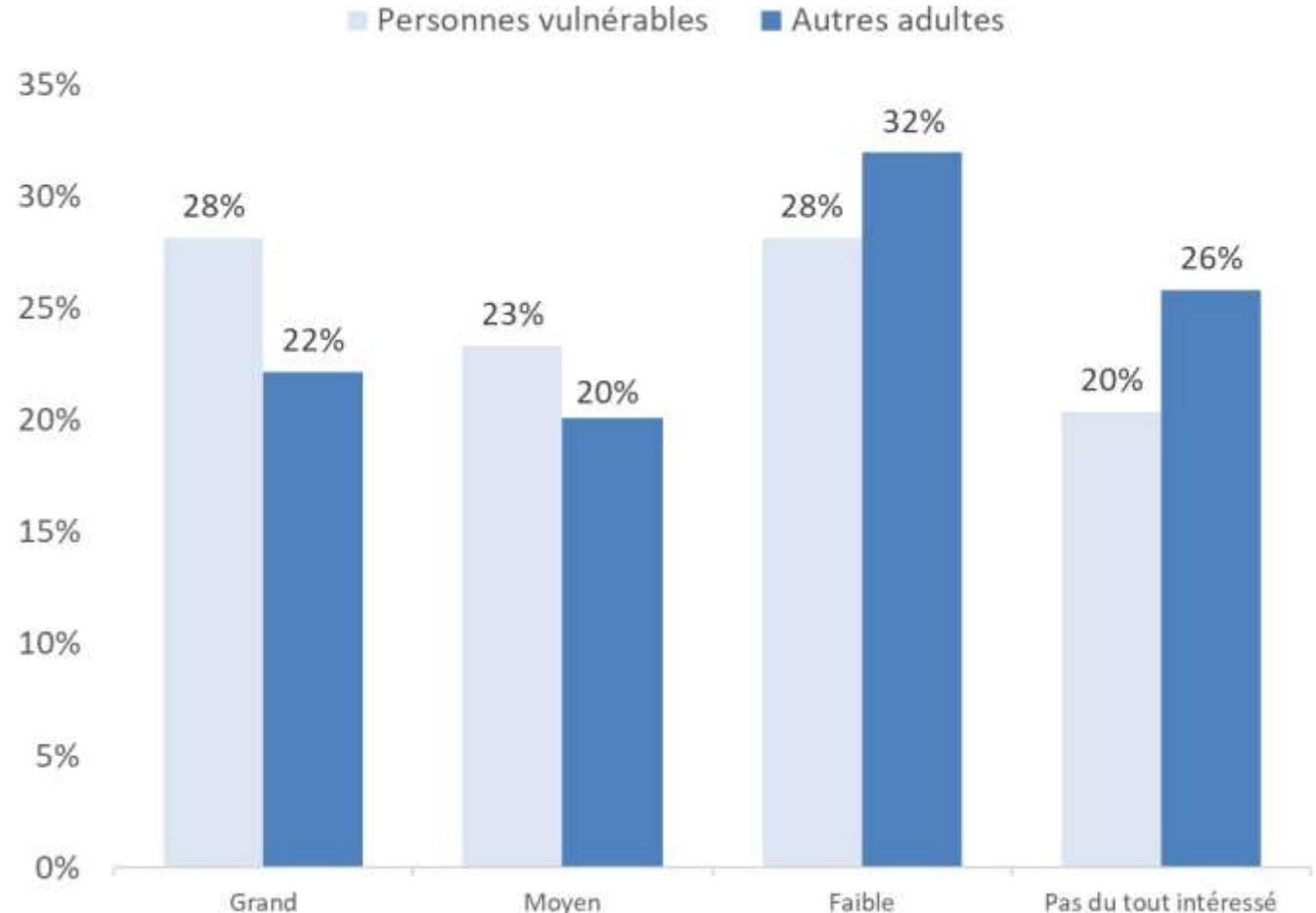
Intérêt à utiliser le service de transport collectif (TC)

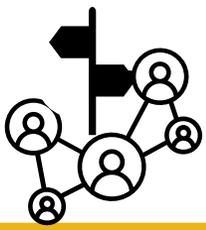
**n = 347**

- 28 % des personnes vulnérables ont un grand intérêt à utiliser le TC.
- Les personnes vulnérables ont un intérêt plus élevé en proportion que les autres adultes.

**n = 244 (autres adultes)**

**n = 103 (personnes vulnérables)**





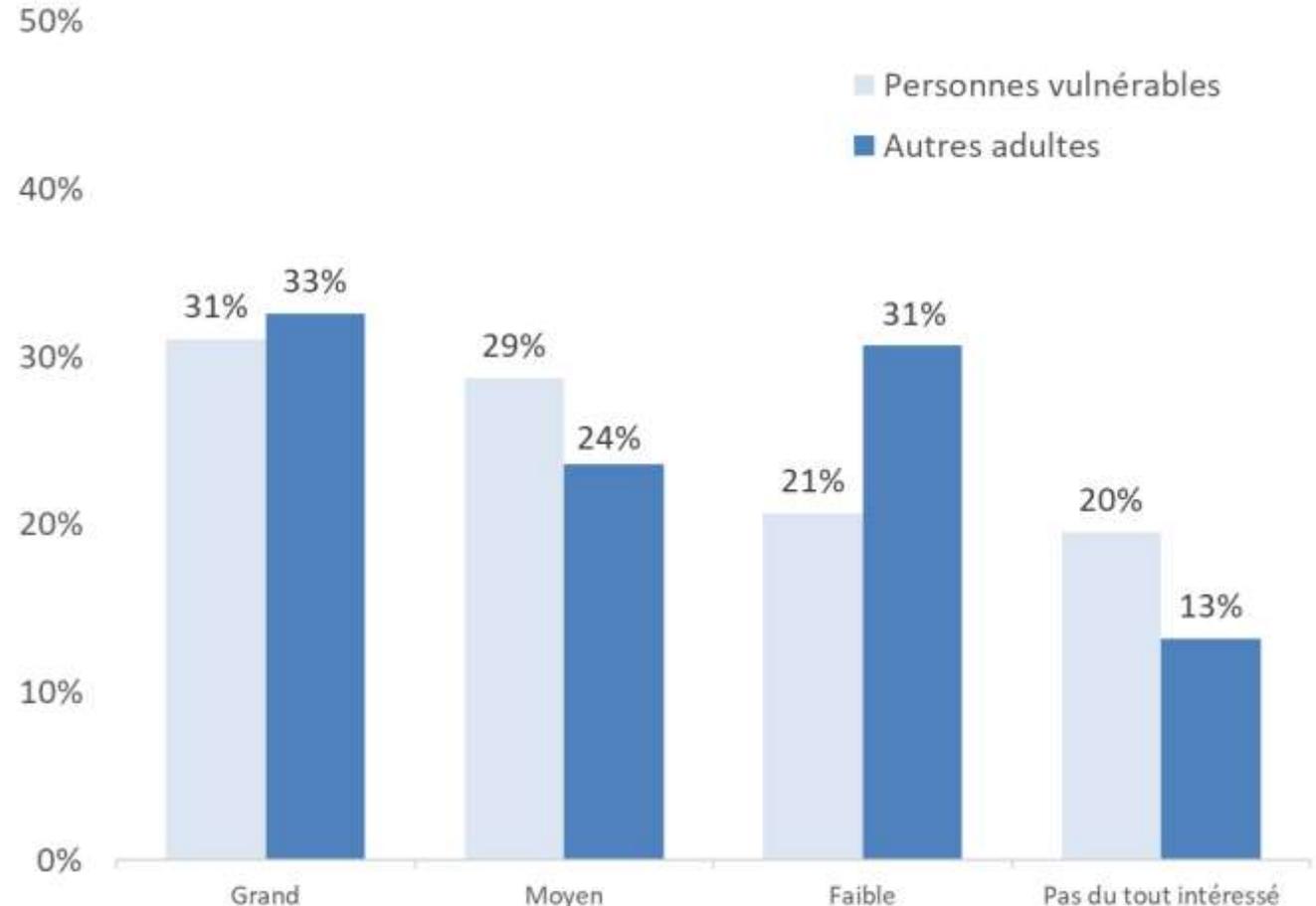
# Analyse croisée – personnes vulnérables

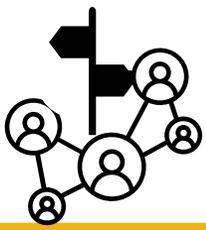
## Covoiturage – intérêt

Mon intérêt à utiliser plus souvent le covoiturage est ...

- Le tiers des répondants sont grandement intéressés par ce mode de transport, le sondage montre peu de différence entre les personnes vulnérables et les autres adultes.
- Chez les personnes vulnérables, c'est le mode de transport qui présente la plus grande proportion de « grand intérêt ».
- Tel que présenté, l'utilisation du covoiturage chez les personnes vulnérables est moins importante dans le cadre du travail et plus importante pour les autres motifs de déplacements ce qui semble contradictoire. Il en ressort que l'intérêt à utiliser davantage ce mode présente aussi des disparités dont une forte proportion de gens « pas du tout intéressé ».

Tous (adultes) n = 299





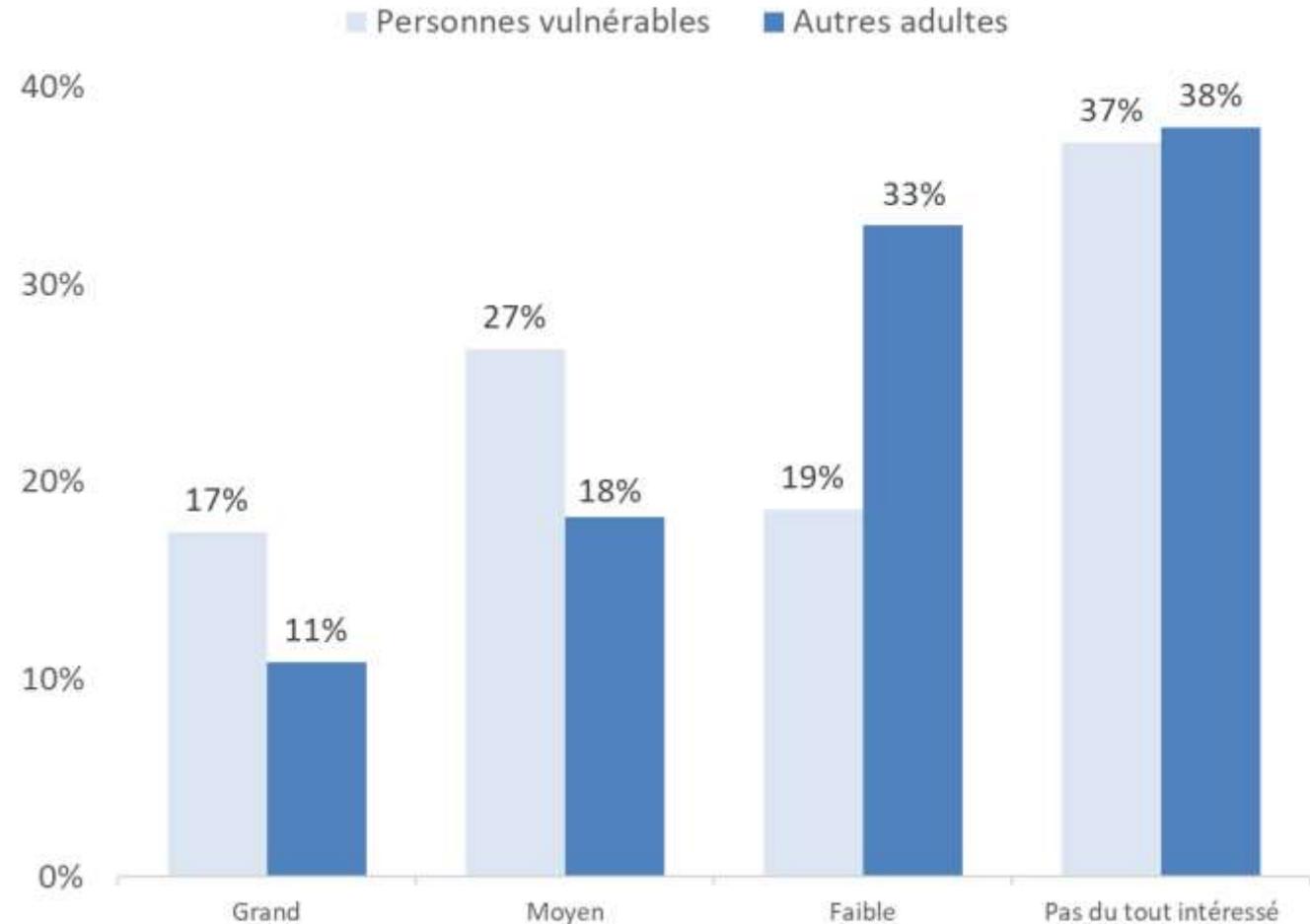
# Analyse croisée – personnes vulnérables

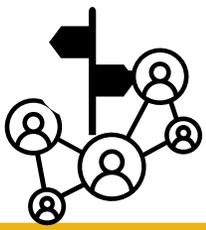
## Autopartage – intérêt

Mon intérêt à utiliser une voiture en partage est .....

Tous (adultes) n = 289

- Une proportion plus importante semble intéressée à la solution de l'autopartage que le reste des adultes.
- Une proportion de 17 % des personnes vulnérables est grandement intéressée par rapport à 11 % pour le reste des adultes.



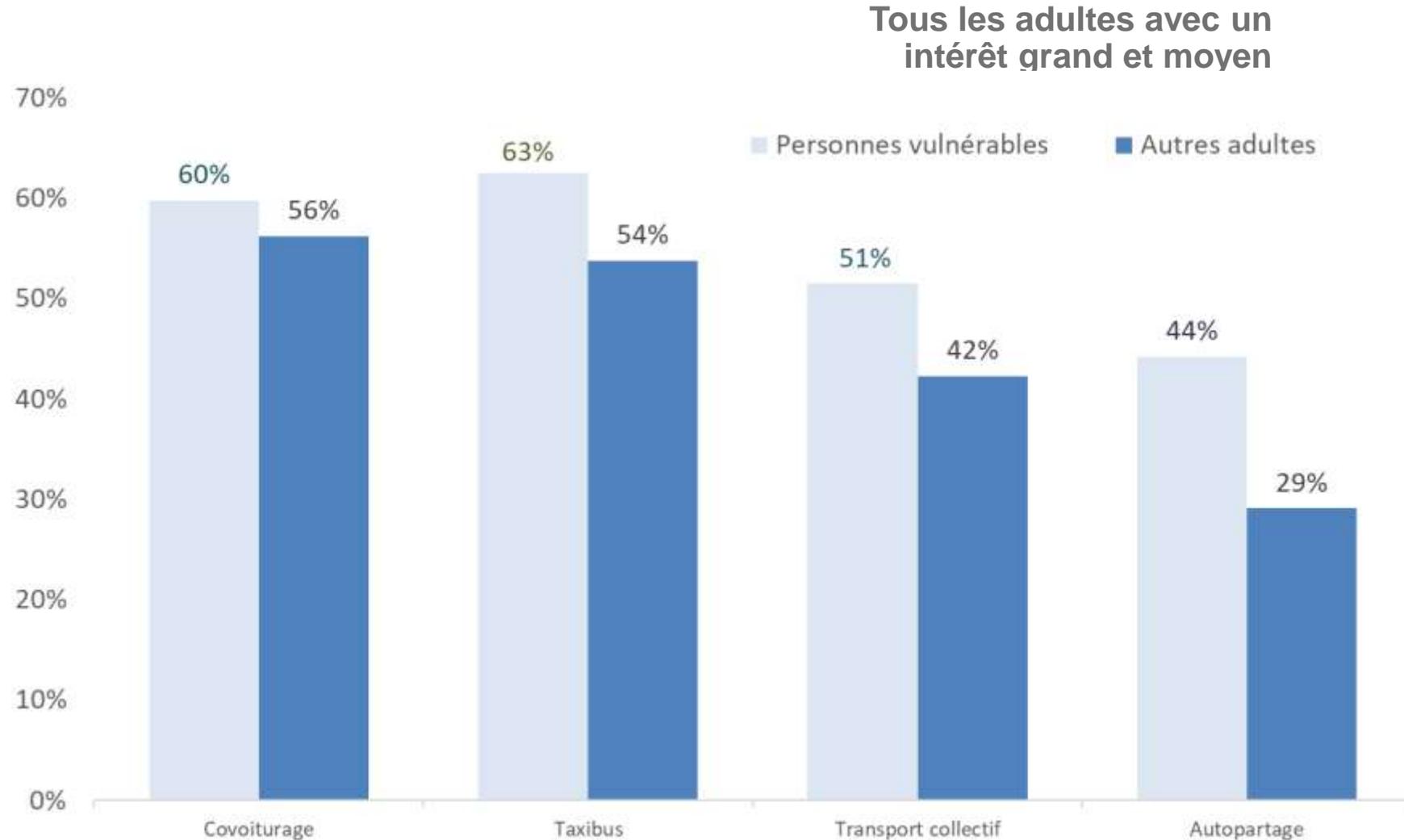


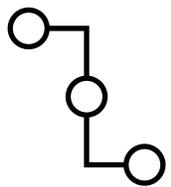
# Analyse croisée – personnes vulnérables

## Transfert modal – modes et intérêt

L'intérêt à utiliser un mode de transport autre que l'auto-solo est plus élevé chez les personnes vulnérables dans les 4 solutions mentionnées.

- Le covoiturage et le taxibus ressortent comme les deux modes ayant le plus grand intérêt tant chez les personnes vulnérables que chez les adultes en général.
- Dans le cas des personnes vulnérable, le taxibus obtient une légère avance par rapport au covoiturage.
- Il est à noter que la différence est plus marquée au niveau du transport collectif et de l'autopartage.





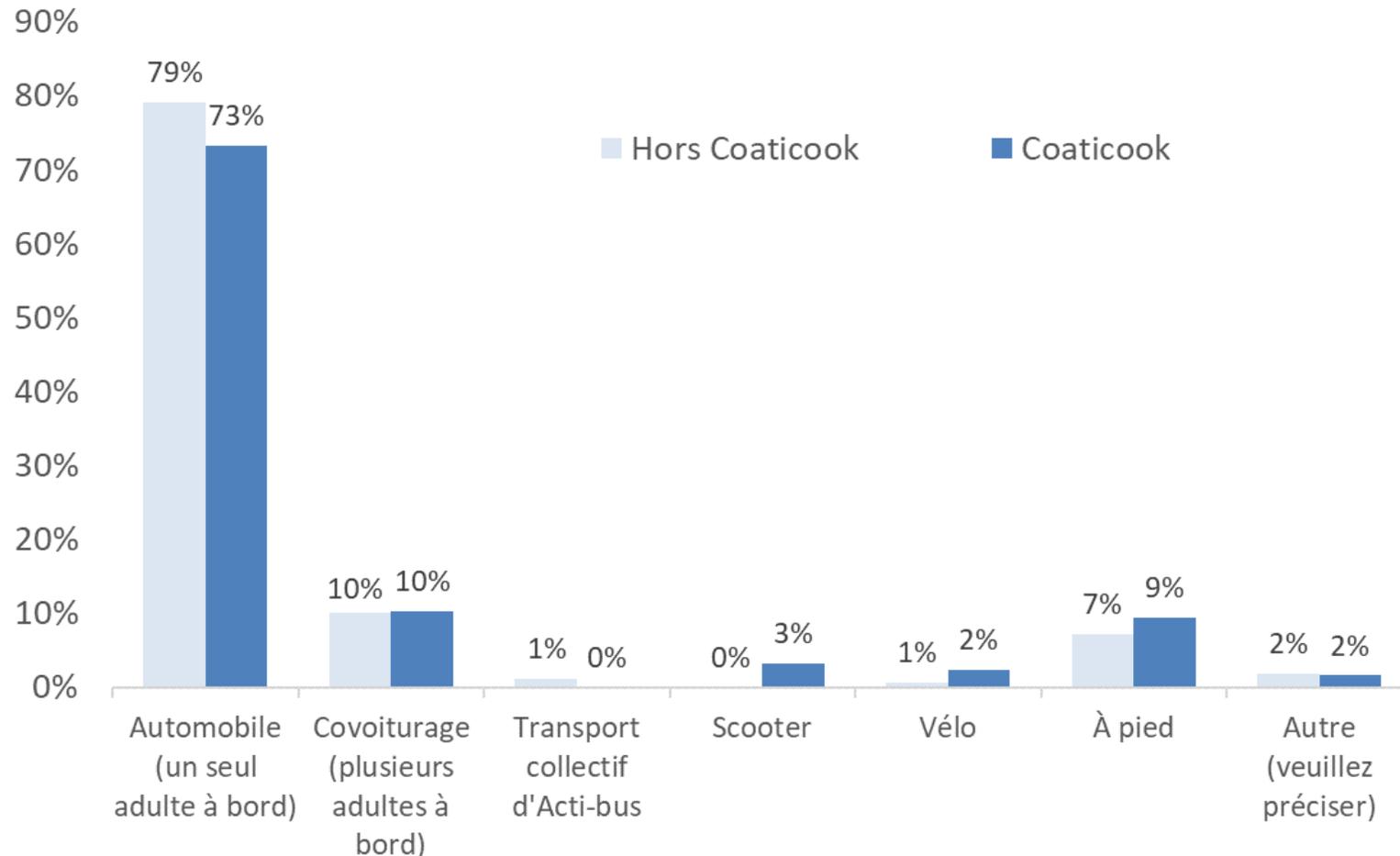
# Analyse croisée – Ville de Coaticook

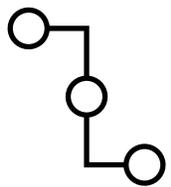
## Mode de transport pour le travail

Le plus souvent, j'utilise...

**n = 295 (tous les travailleurs)**

- Les résidents de la ville de Coaticook qui travaillent utilisent dans une plus faible proportion l'auto-solo que les autres résidents de la MRC (73 % par rapport à 79 %).
- La proportion de gens qui utilise le scooter, le vélo ou se déplace à pied est plus élevée en ville.
- Pour le travail, aucun répondant résident de Coaticook utilise le transport collectif d'Acti-Bus. Ceux qui l'utilisent sont des résidents hors Coaticook (probablement des utilisateurs du transport adapté ou interurbain).





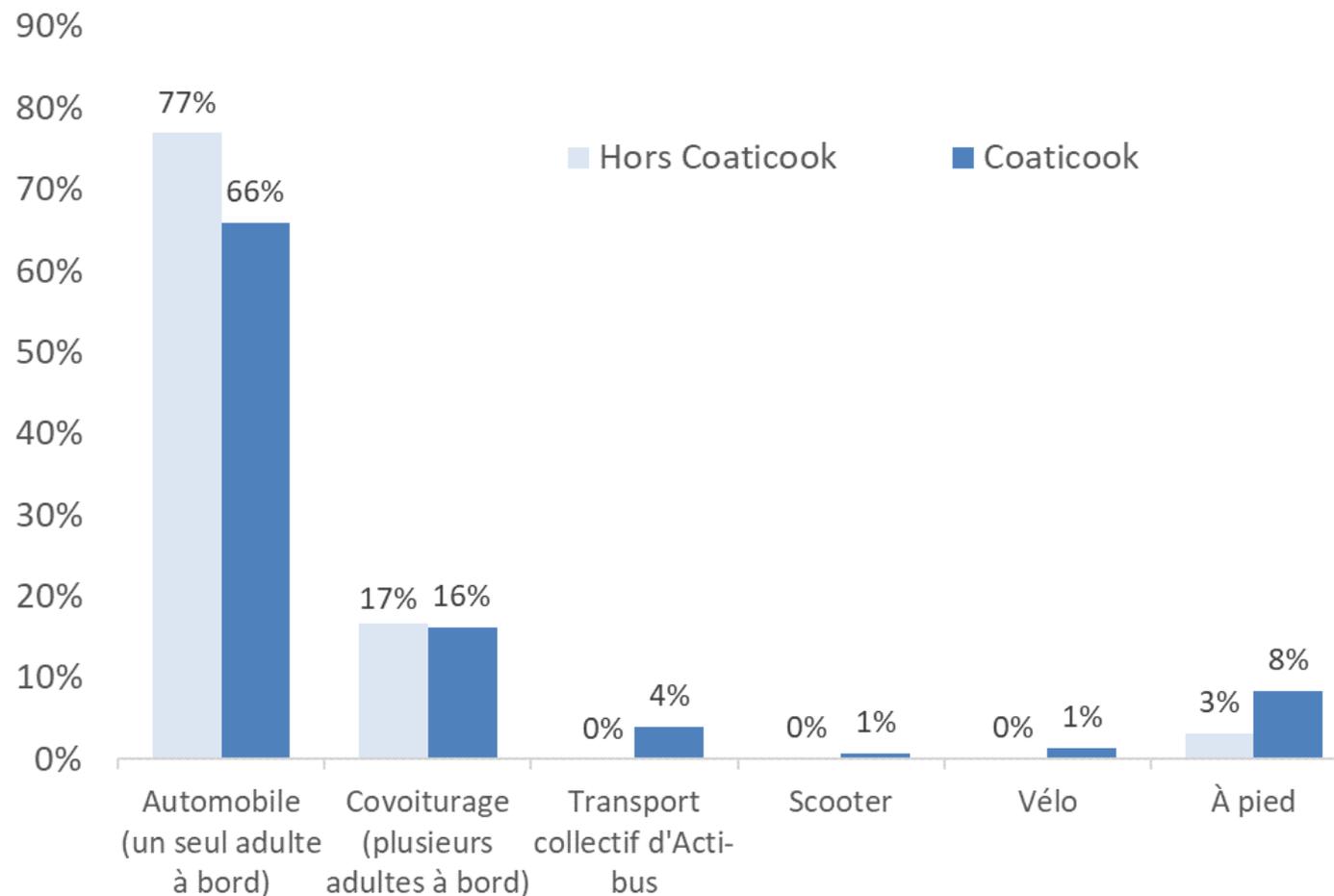
# Analyse croisée – Ville de Coaticook

## Mode de transport pour autres motifs

Le plus souvent, j'utilise...

n = 384 (tous)

- En excluant le travail et les études, les résidents de la ville de Coaticook utilisent dans une plus faible proportion l'auto-solo, soit 66 %.
- Comme le travail, ils utilisent le scooter, le vélo et se déplacent à pied dans une proportion plus élevée.
- Le covoiturage est similaire, mais légèrement moins élevé pour les résidents de Coaticook.
- Enfin, le transport collectif est utilisé par 4 % des déplacements pour autres motifs par les résidents de la Ville.





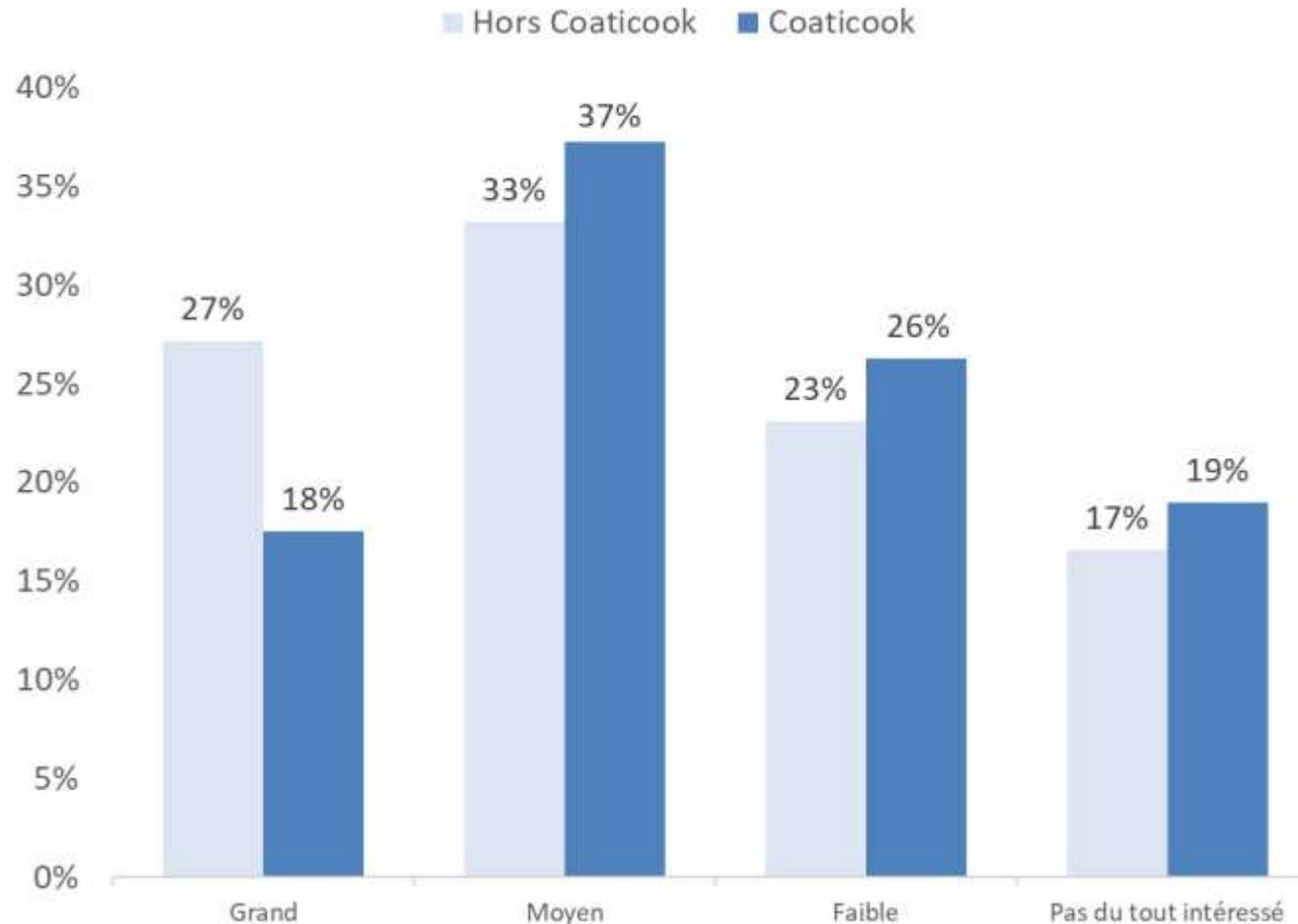
# Analyse croisée - Ville de Coaticook

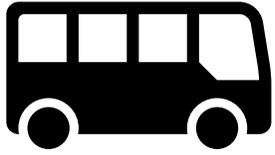
## Taxibus - intérêt

### Intérêt à utiliser un service de taxibus

Adultes n = 302

- Seulement 18% des résidents de la ville de Coaticook présentent un grand intérêt pour ce mode, ce qui est significativement inférieur aux autres répondants (27 %).
- Il y a plus d'intérêt pour le taxibus pour les gens de la MRC qui demeurent hors de la Ville (60 % versus 55 %) en tenant compte des personnes grandement et moyennement intéressées.





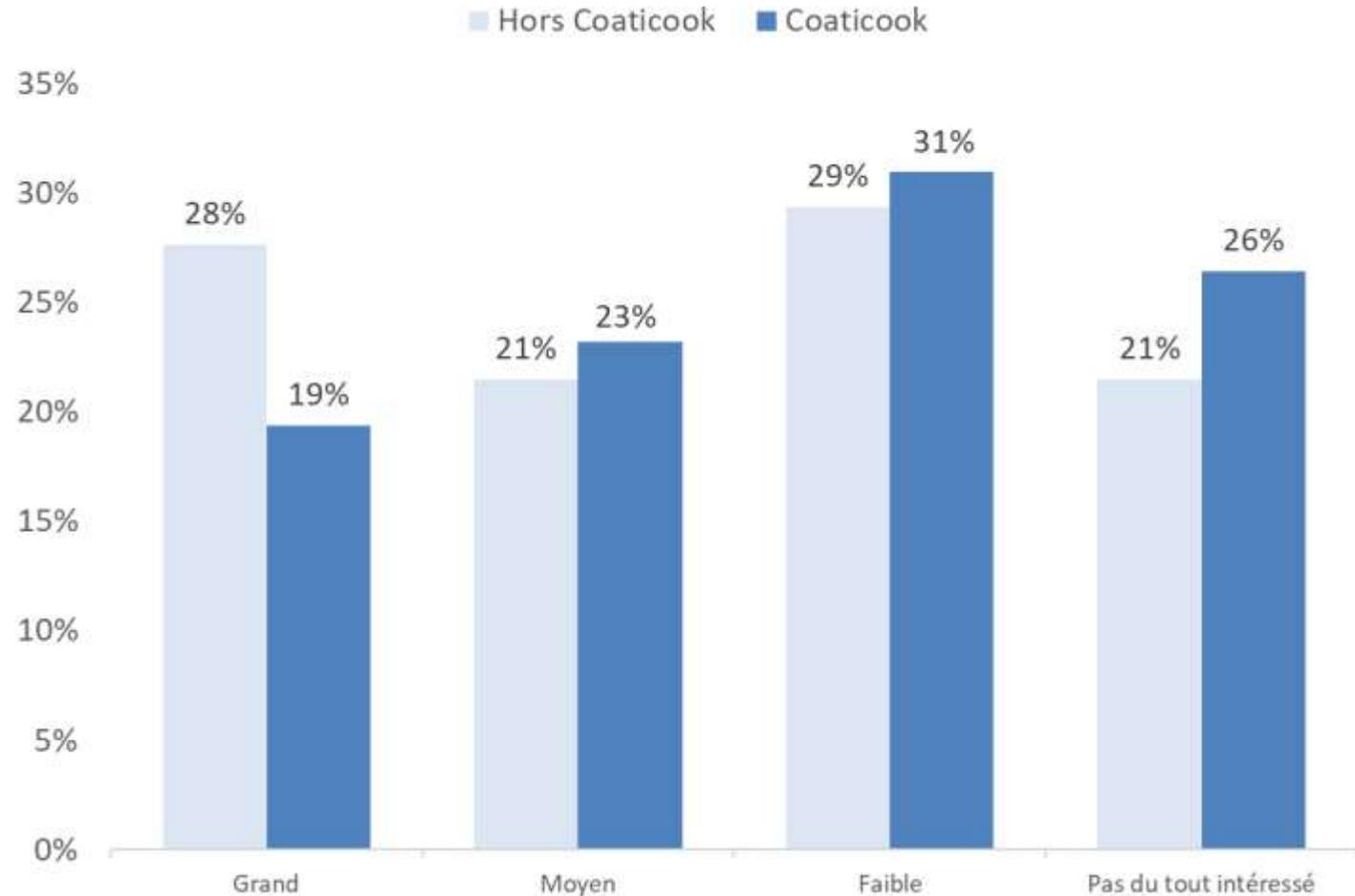
# Analyse croisée – Ville de Coaticook

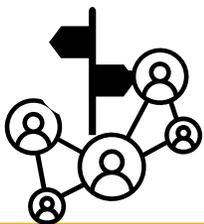
## Intérêt à utiliser le TC

Intérêt à utiliser le service de transport collectif (TC)

n = 383

- 28 % des résidents hors de la ville ont un grand intérêt à utiliser le TC. En comparaison, cette proportion est de seulement 19 % pour les résidents de la ville de Coaticook.
- Cette proportion est similaire à l'intérêt pour le taxibus, ce qui suggère que les résidents hors de la ville sont plus intéressés aux modes de transport en commun.





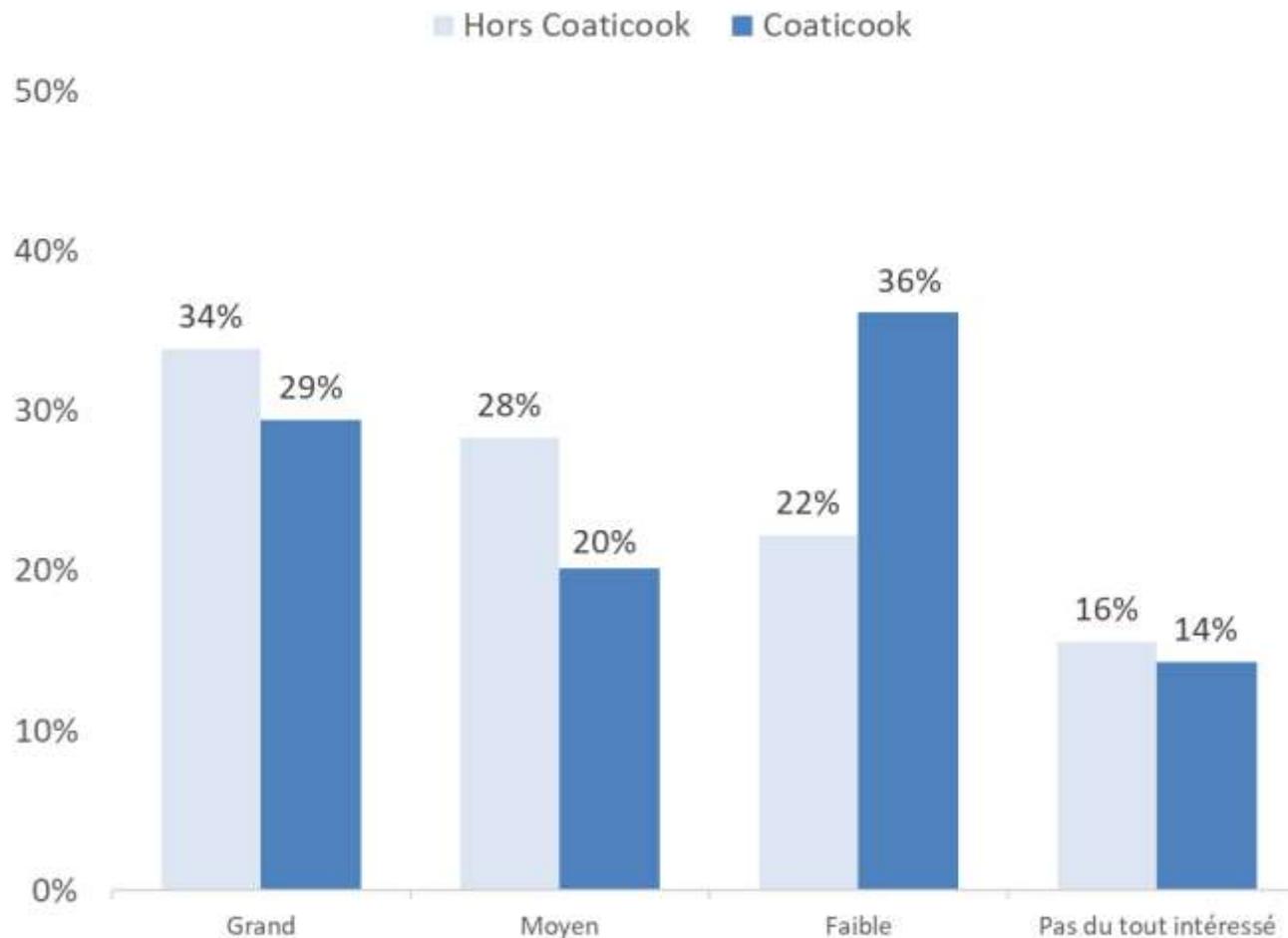
# Analyse croisée – Ville de Coaticook

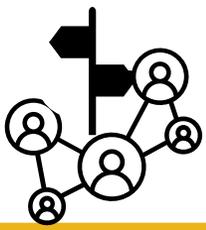
## Covoiturage – intérêt

Mon intérêt à utiliser plus souvent le covoiturage est ...

Tous n = 299

- Les personnes résidents hors de la ville de Coaticook sont plus intéressés par le covoiturage que les résidents de la ville.
- Plus du tiers des répondants résidant hors de la ville sont grandement intéressés par ce mode de transport (34 %), alors que cette proportion est de 29 % à Coaticook.
- En tenant compte des gens grandement et moyennement intéressés, 49 % des résidents de Coaticook sont intéressés à utiliser plus souvent le covoiturage. Cette proportion augmente à 62 % dans les autres municipalités.





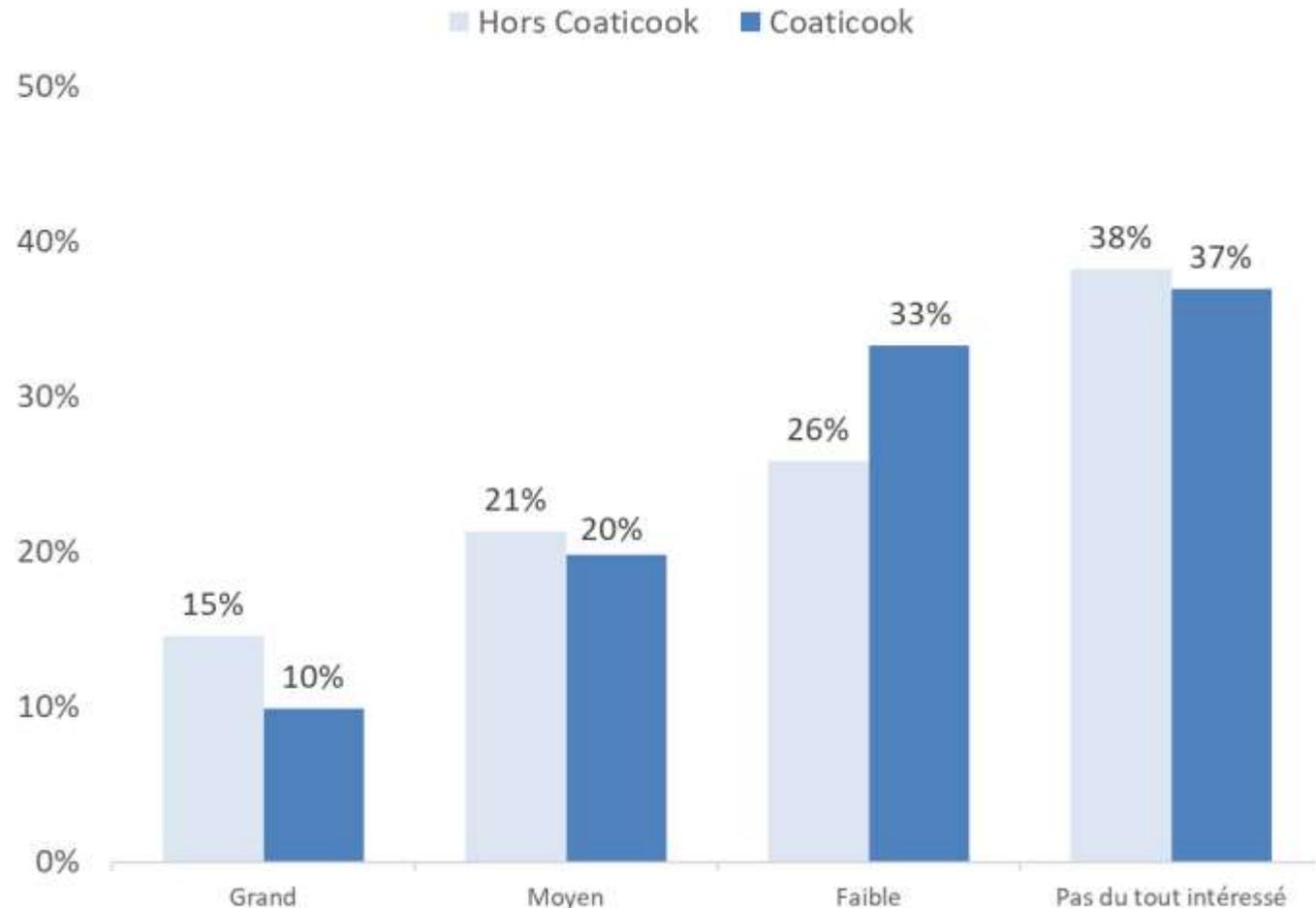
# Analyse croisée – Ville de Coaticook

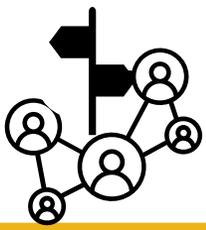
## Autopartage – intérêt

Mon intérêt à utiliser une voiture en partage est .....

Tous (adultes) n = 289

- À l'instar des autres modes de transport, les résidents hors de la ville de Coaticook semblent intéressés dans une plus grande proportion (36 %) à une solution d'autopartage que les résidents de la ville de Coaticook (30 %).
- Il est à noter qu'une solution d'autopartage demeure l'option avec le plus faible intérêt.



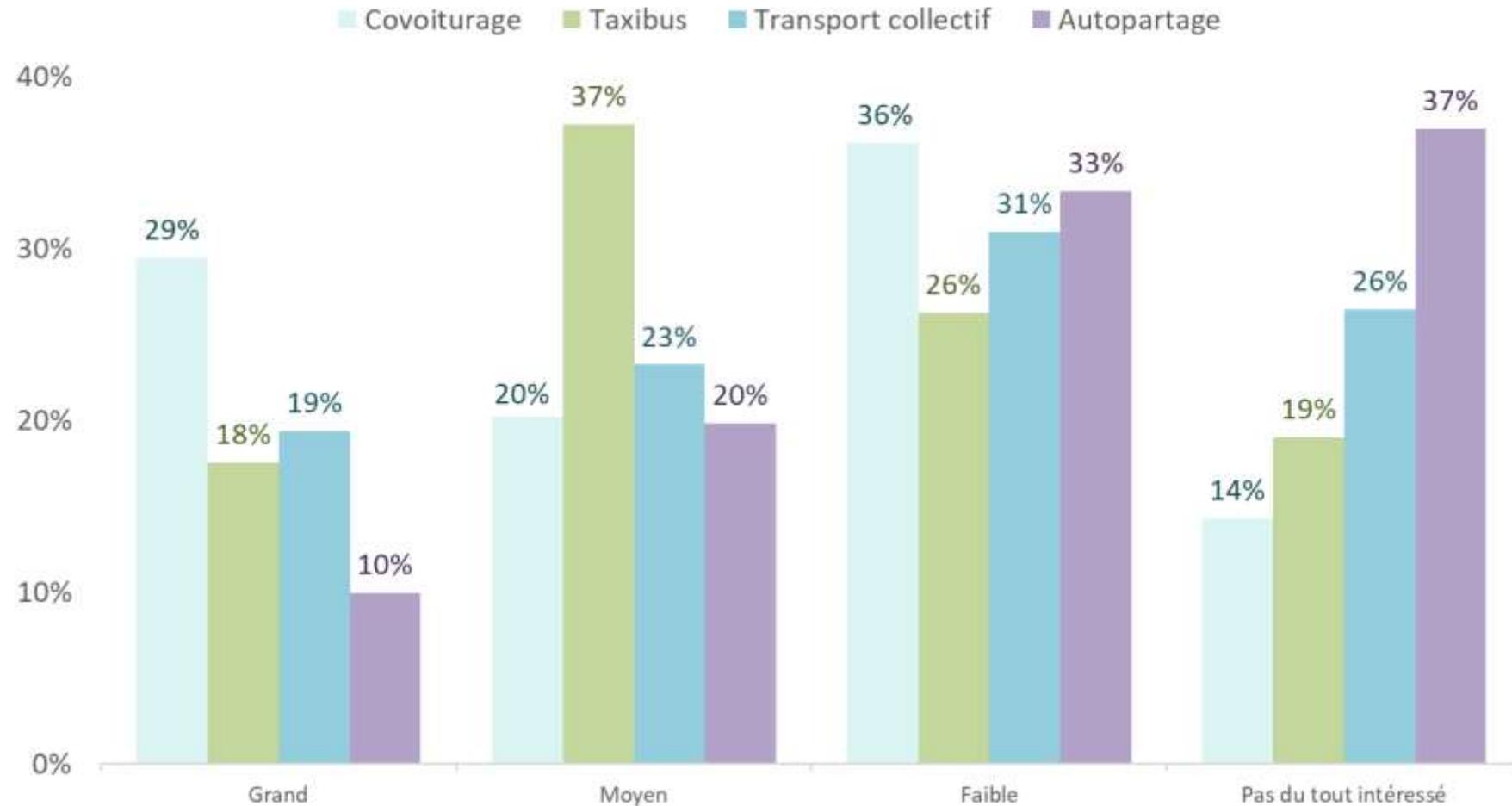


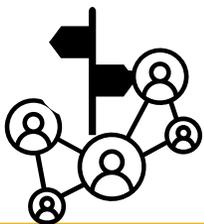
# Analyse croisée – Ville de Coaticook

## Transfert modal – modes et intérêt

### Chez les résidents de la ville de Coaticook

- Le covoiturage ressort comme le mode présentant le plus grand intérêt.
- En tenant compte des gens ayant exprimé un intérêt moyen ou grand, le taxibus suscite aussi l'intérêt de 55 % des résidents de la Ville.



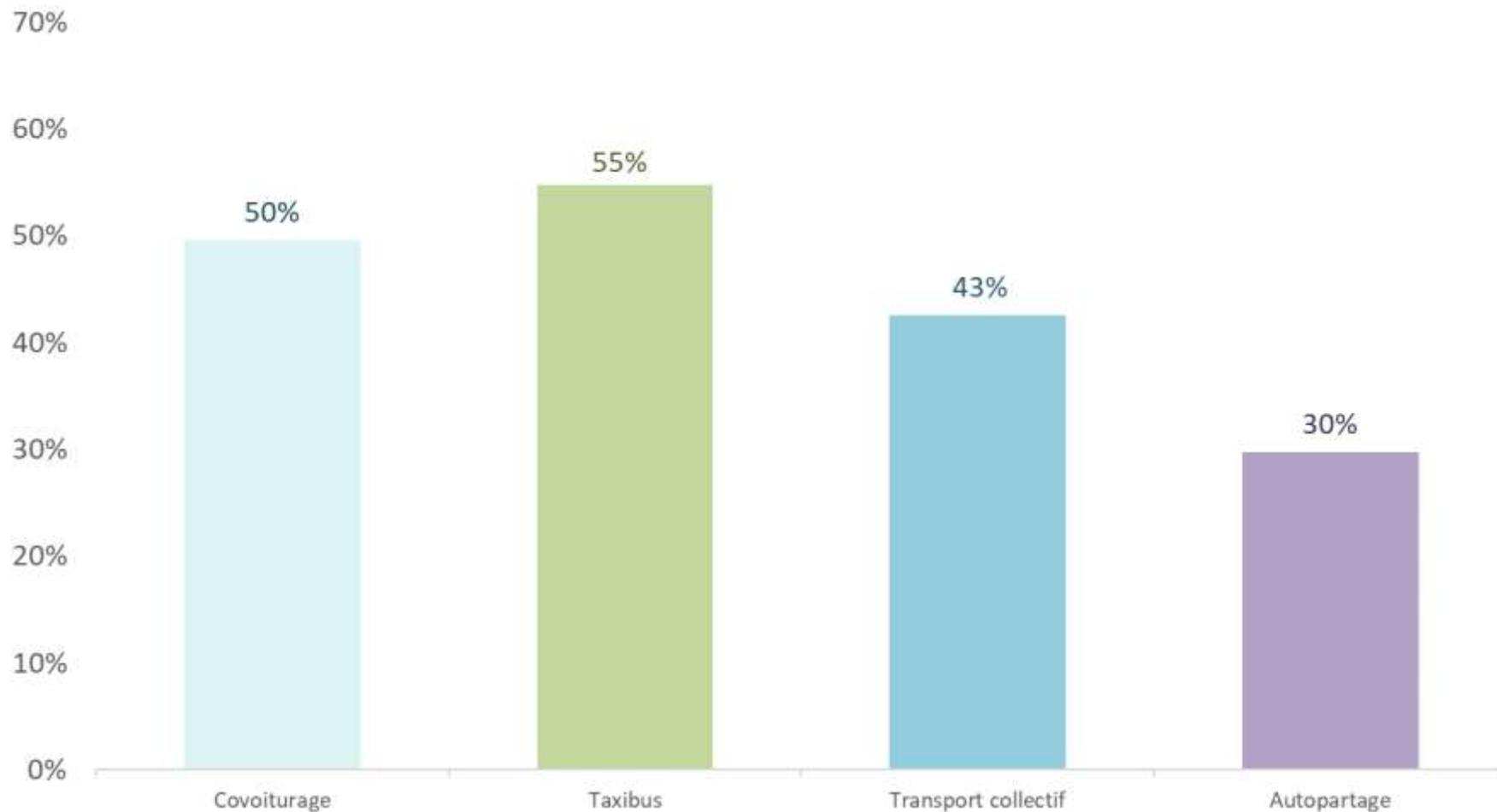


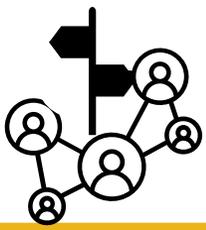
# Analyse croisée – Ville de Coaticook

## Transfert modal – modes et intérêt

### Chez les résidents de la Ville de Coaticook

- Le covoiturage ressort comme le mode présentant le plus grand intérêt.
- En tenant compte des gens ayant exprimé un intérêt moyen ou grand, le taxibus suscite aussi l'intérêt de 55 % des résidents de la Ville.



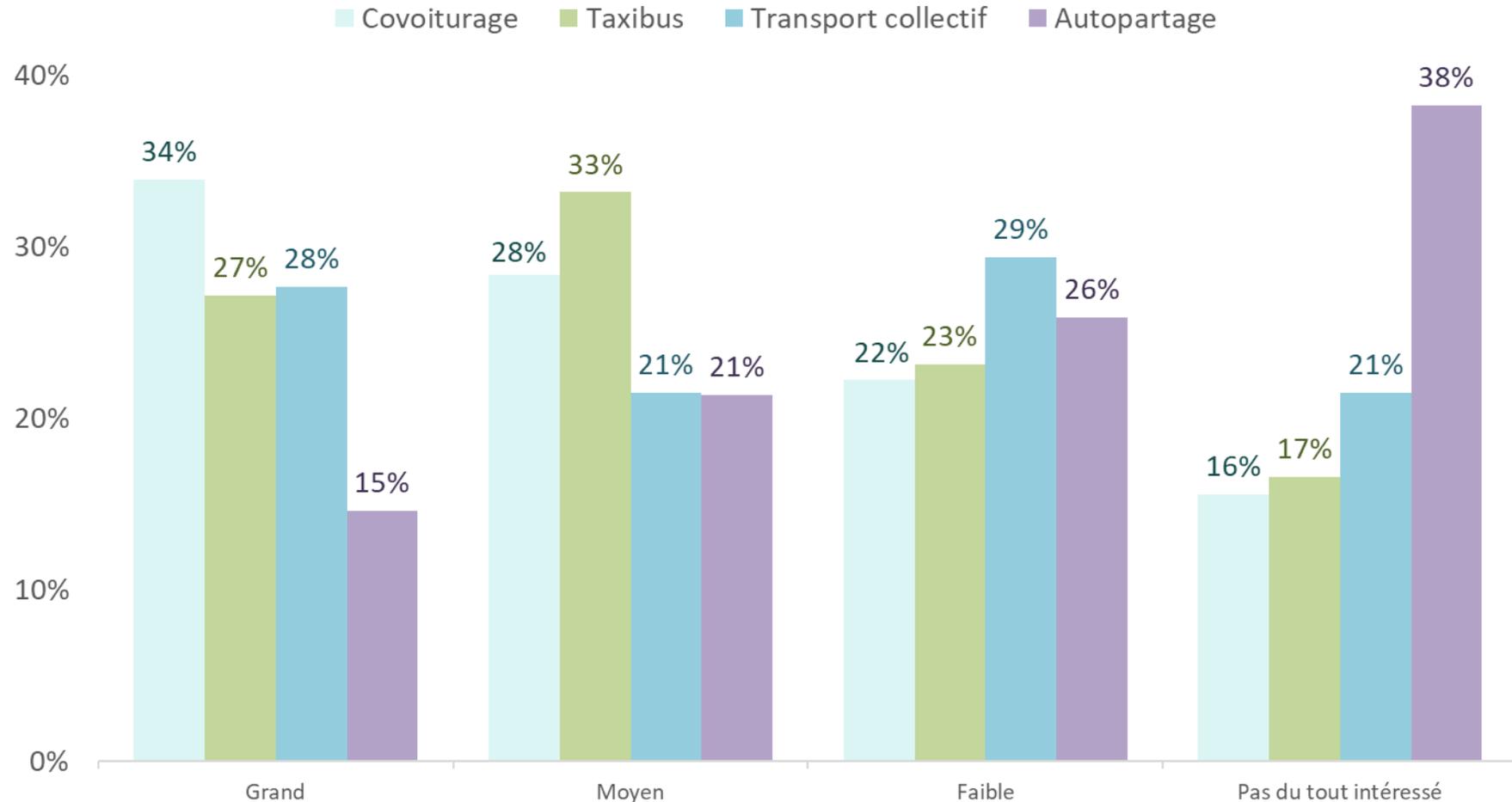


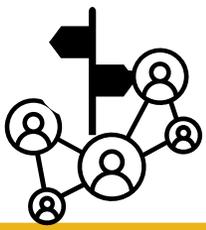
# Analyse croisée – Ville de Coaticook

## Transfert modal – modes et intérêt

### Pour les résidents des autres municipalités (hors Coaticook)

- Le covoiturage ressort comme le mode présentant le plus grand intérêt.
- En tenant compte des gens ayant exprimé un intérêt moyen ou grand, le taxibus suscite aussi l'intérêt de 60 % des résidents hors de la ville.



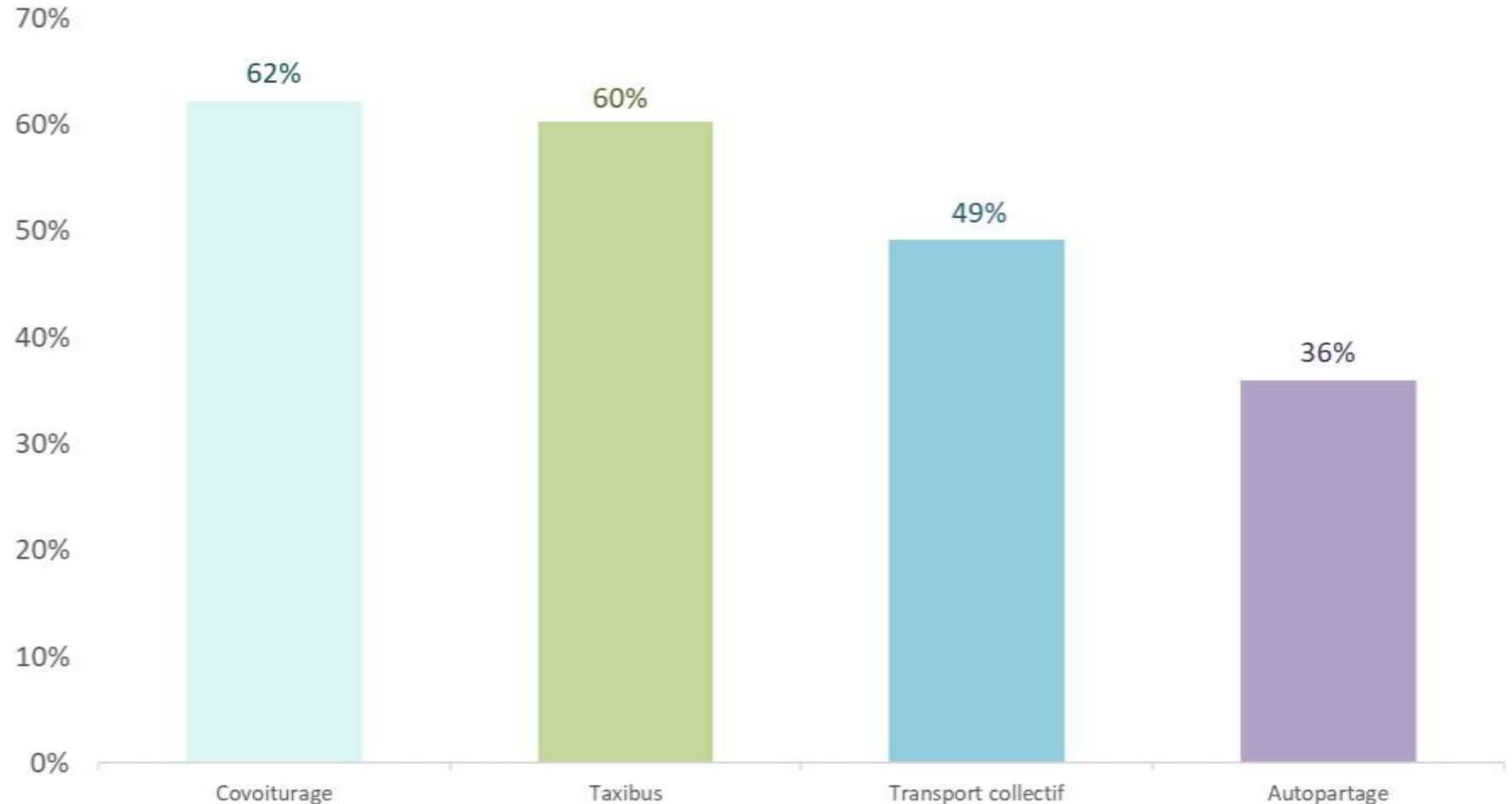


# Analyse croisée – Ville de Coaticook

## Transfert modal – modes et intérêt

Pour les résidents des autres municipalités (hors Coaticook)

- Le covoiturage ressort comme un mode présentant le plus grand intérêt.
- En tenant compte des gens ayant exprimé un intérêt moyen ou grand, le taxibus suscite aussi l'intérêt de 60 % des résidents hors de la ville.



# 5. Propositions de solutions de mobilité durable

---

Recommandations à court et moyen termes

# Solutions en 4 axes

---



Axe 1  
Maintien et développement  
du transport collectif

*Assurer le maintien et le  
développement du transport  
collectif sur l'ensemble du territoire*



Axe 2  
La complémentarité -  
intermodale et multimodale

*Assurer un déploiement  
intermodal et multimodal des  
modes de transport durables*



Axe 3  
Milieu de vie et  
population en santé

*Augmenter l'attractivité du  
transport actif*



Axe 4  
Changements de  
comportements

*Soutenir activement les  
changements de comportements  
des citoyens et des organisations  
vers une mobilité durable*



## Axe 1 Maintien et développement du transport collectif

*Assurer le maintien et le développement du transport collectif sur l'ensemble du territoire*

1.1 Maintenir et développer les services de transport collectif d'Acti-Bus afin d'assurer une desserte optimale sur le territoire et minimiser les moments sans service.

1.2 Réaliser un projet-pilote d'implantation d'un taxibus en assurant la complémentarité et le lien vers les lignes de transport actuelles.

1.3 Développer des ententes et des partenariats pour faciliter les liens régionaux (notamment vers Sherbrooke)



## Axe 1 Maintien et développement du transport collectif

*Assurer le maintien et le développement du transport collectif sur l'ensemble du territoire*

- 1.1 Maintenir et **développer les services de transport collectif** d'Acti-Bus afin d'assurer une desserte optimale sur le territoire et minimiser les moments sans service.
- Augmenter l'achalandage par une communication accrue des services disponibles.
  - Favoriser des campagnes annuelles de promotion dans les moments stratégiques (ex: rentrée scolaire, période des fêtes, période estivale, etc.) en collaboration avec des différents partenaires.
  - Développer des partenariats ou des ententes avec des employeurs/organisations favorisant l'utilisation du transport collectif dans la MRC et vers Sherbrooke pour les travailleurs, les étudiants et les aînés (ex: programme employeur).
  - Évaluer la faisabilité d'une offre de services de transport collectif le samedi et/ou le dimanche.
  - Faire la promotion du transport à la demande intermunicipal (horaires et trajets disponibles) et favoriser l'inclusion des personnes vulnérables (ex: les personnes seules).



Axe 1  
Maintien et développement  
du transport collectif

---

*Assurer le maintien et le développement du transport collectif sur l'ensemble du territoire*

1.2 Réaliser un **projet-pilote d'implantation d'un taxibus** en assurant la complémentarité et le lien vers les autres lignes de transport.

- Couvrir les municipalités non couvertes par les trajets urbain et interurbain.
- Évaluer les besoins et la demande afin de développer des circuits efficaces et répondant aux besoins de la population.
- *Voir les considérations et les recommandations spécifiques au taxibus.*



## Axe 1 Maintien et développement du transport collectif

*Assurer le maintien et le développement du transport collectif sur l'ensemble du territoire*

1.3 Développer des **ententes régionales et des partenariats** pour faciliter les liens régionaux (notamment vers Sherbrooke).

- Faciliter le transport des élèves vers les établissements d'enseignement secondaires ou collégiales (dont les écoles privées) actuellement non desservie par le transport interurbain.
- Développer une entente avec la Société de transport de Sherbrooke afin de faciliter le déplacement des étudiants et des travailleurs sur le territoire de Sherbrooke (intermodalité).



## Axe 2 La complémentarité - intermodale et multimodale

*Assurer un déploiement intermodal et multimodal des modes de transport durables*

*Un seul moyen de transport ne peut rivaliser avec l'auto-solo, c'est pourquoi il est nécessaire de développer des solutions incluant l'intermodalité et la multimodalité.*

**Intermodalité** : utilisation de plusieurs modes au cours du même déplacement

**Multimodalité** : utilisation par la même personne de plusieurs modes lors de déplacements différents



## Axe 2 La complémentarité - intermodale et multimodale

*Assurer un déploiement intermodal et multimodal des modes de transport durables*

- 2.1 Développer un réseau de pôles d'échanges intermodaux dans toutes les municipalités.
- 2.2 Centraliser les informations multimodales pour les résidents à l'aide des outils technologiques.
- 2.3 Favoriser l'inclusion des concepts de l'intermodalité et de la multimodalité dans les documents de planification territoriale à venir (schéma, PU, plans sectoriels, etc.).



## Axe 2 La complémentarité - intermodale et multimodale

*Assurer un déploiement intermodal et multimodal des modes de transport durables*

2.1 Développer un réseau de **pôles d'échanges intermodaux** dans toutes les municipalités.

- Identifier et planifier le développement du réseau en collaboration avec les municipalités permettant de centraliser, dans les pôles d'échanges, l'accès au plus grand nombre de modes de transport durable : covoiturage et stationnement incitatif, support à vélos, vélos en libre-service, liens piétonniers sécuritaires, arrêts de transport collectif (bus ou taxibus), autopartage, borne de recharge (vélo et auto), etc.

[\(Réunir les modes - Vivre en ville\)](#)



Axe 2  
La complémentarité -  
intermodale et multimodale

*Assurer un déploiement intermodal et multimodal des modes de transport durables*

2.2 **Centraliser les informations multimodales** pour les résidents à l'aide des outils technologiques.

- À l'aide d'une plateforme technologique et d'un outil d'information facilement accessible, informer les citoyens sur les différents modes de transport disponibles sur le territoire de la MRC (toute l'information au même endroit). (ex: [Embarque Estrie](#))
- Expliquer les avantages de la multimodalité (selon les saisons) et de l'intermodalité (selon le trajet choisi) en informant les citoyens sur les possibilités.



Axe 2  
La complémentarité -  
intermodale et multimodale

*Assurer un déploiement intermodal et multimodal des modes de transport durables*

2.3 Favoriser **l'inclusion des concepts de l'intermodalité et de la multimodalité** dans les documents de planification territoriale à venir (notamment le Plan de mobilité durable intégré, ou par exemple : Schéma d'aménagement, Plans d'urbanisme, plans sectoriels, etc.).

- Diffuser des bonnes pratiques et des outils de sensibilisation aux responsables.

[\(Vivre en ville\)](#)



Axe 3  
Milieu de vie et  
population en santé

---

*Augmenter l'attractivité du transport actif*

3.1 Soutenir **la planification et l'aménagement de liens cyclables sécuritaires** au sein des municipalités et entre elles.

3.2 Favoriser l'installation **d'espaces d'accueil vélo dans les pôles d'échanges intermodaux** créés.

3.3 Instaurer des **services de vélos en libre-service** dans les municipalités.



### Axe 3 Milieu de vie et population en santé

*Augmenter l'attractivité du transport actif*

#### 3.1 Soutenir **la planification et l'aménagement de liens cyclables sécuritaires** au sein des municipalités et entre elles.

- Structurer le développement de plans de transport actif avec les municipalités afin de dégager une vision régionale.
- Soutenir l'élaboration d'un réseau régional de transport actif.
- Assurer l'arrimage avec les plans de transport actif des écoles ou des milieux (ex: Compton) (notamment via la concertation en mobilité durable de l'axe 4).
- Supporter les municipalités dans les propositions de modifications au réseau supérieur (MTQ) afin d'y inclure des solutions aux besoins en transport actif.
- Profiter de l'expertise nationale, notamment via les outils et l'accompagnement offerts dans le cadre de la [certification VÉLOSYPATHIQUE](#).



### Axe 3 Milieu de vie et population en santé

*Augmenter l'attractivité du transport actif*

#### 3.2 Favoriser l'installation **d'espaces d'accueil vélo dans les pôles d'échanges intermodaux** créés.

- Mettre à la disposition des cyclistes des supports à vélo de qualité et sécuritaires.
- Offrir un espace à l'abri des aléas de la météo, du vol et du vandalisme.
- Installer des bornes de mise au point vélo (outils, pompe) pour le dépannage.
- Électrifier les espaces vélo pour permettre la recharge des vélos à assistance électrique.
- Afficher l'emplacement et les distances des espaces vélo dans les municipalités et sur le réseau intermunicipal.

(aménager un stationnement pour vélos – ressource)



### Axe 3 Milieu de vie et population en santé

*Augmenter l'attractivité du transport actif*

3.3 Instaurer des **services de vélos en libre-service** dans les municipalités.

- Les emplacements devraient être choisis pour répondre aux besoins des travailleurs et des citoyens.
- L'électrification d'une (partie) de la flotte de vélos permettrait une plus grande autonomie pour les citoyens plus âgés ou avec des capacités physiques moindres.
- Évaluer les liens et les impacts positifs avec les acteurs de l'industrie touristique.

[\(Vélo en libre-service dans une collectivité - ressource\)](#)



Axe 4  
Changements de  
comportements

*Soutenir activement les changements de comportements des citoyens et des organisations vers une mobilité durable*

- 4.1 Développer une **concertation permanente** en mobilité durable sur le territoire
- 4.2 Soutenir le **développement d'incitatifs** chez les grands employeurs
- 4.3 Développer, promouvoir et/ou collaborer à **des initiatives de sensibilisation et d'éducation** au niveau local et provincial
- 4.4 **Outiller les municipalités** dans la transition vers une mobilité durable



## Axe 4 Changements de comportements

*Soutenir activement les changements de comportements des citoyens et des organisations vers une mobilité durable*

### 4.1 Développer une **concertation permanente** en mobilité durable sur le territoire

- Réunir l'ensemble des acteurs socioéconomiques et environnementaux (entreprises, organismes communautaires, représentants des municipalités, santé publique, etc.) afin de s'assurer de la prise en compte des enjeux sectoriels et territoriaux différenciés.
- Développer une image de marque de la mobilité durable dans la MRC afin de promouvoir des actions collectives et complémentaires.
- Favoriser le partage des initiatives existantes entre les acteurs et les collaborations dans la mise en oeuvre de solutions.
- Se doter d'un plan d'action annuel réunissant les priorités des différents secteurs et territoires.



## Axe 4 Changements de comportements

*Soutenir activement les changements de comportements des citoyens et des organisations vers une mobilité durable*

### 4.2 Soutenir le **développement d'incitatifs** chez les grands employeurs du territoire

- En partenariat avec les acteurs économiques, favoriser des formations et des événements de sensibilisation chez les grands employeurs afin de favoriser l'adoption de bonnes pratiques de mobilité durable.
- Partager des outils à mettre en oeuvre dans les organisations (notamment des fiches pratiques pour développer des incitatifs à la mobilité durable).

Partenariats et outils disponibles : [CRE de l'Estrie – Escouade mobilité](#), [Centre de mobilité durable de Sherbrooke](#), [Vélo Québec](#), etc.



## Axe 4 Changements de comportements

*Soutenir activement les changements de comportements des citoyens et des organisations vers une mobilité durable*

### 4.3 Développer, promouvoir et/ou collaborer à des **initiatives de sensibilisation et d'éducation** au niveau local et provincial

- Maintenir et développer des partenariats avec les institutions notamment d'enseignement supérieures - [Cégep](#) et [Université de Sherbrooke](#), Université Bishop's, Collège Champlain notamment, afin de mettre en commun les efforts de sensibilisation.
- Définir, au bénéfice des citoyens, les avantages et opportunités de la multimodalité et de l'intermodalité ([Vivre en ville](#)).
- Promouvoir le mois du Vélo en mai, en participant à la [campagne de promotion de Vélo Québec](#) ou promouvoir les campagnes de [Piétons Québec - Tous piétons](#) (différents thèmes annuels) .



## Axe 4 Changements de comportements

*Soutenir activement les changements de comportements des citoyens et des organisations vers une mobilité durable*

### 4.4 **Outiller les municipalités** dans la transition vers une mobilité durable

- Offrir une banque d'outils (aménagement, règlements, etc.) facilitant la mise en oeuvre de solutions de mobilité durable à petite échelle dans les municipalités plus éloignées notamment. .
- Développer des outils de sensibilisation à l'intention des citoyens pouvant être facilement relayés par les municipalités aux citoyens.
- Favoriser la diffusion d'informations via les réseaux sociaux et autres de la MRC.

# Merci de votre implication!

---

Mélanie Houle

[m.houle@EnvironnementEstrie.ca](mailto:m.houle@EnvironnementEstrie.ca)

(819) 821-4357 poste 108

Alexandre Demers

[a.demers@EnvironnementEstrie.ca](mailto:a.demers@EnvironnementEstrie.ca)

(819) 821-4357 poste 104