



Défi 30 jours mobilité

Faits saillants

Mai 2023

DDEC - Valorisation des données de mobilité

Contexte et méthodologie

Mise en contexte et objectifs



Le RTC se positionne comme le leader de la mobilité. Plusieurs grands jalons ont été réalisés en ce sens au cours des dernières années, comme l'implantation de RTC Nomade paiement, l'intégration de partenaires dans l'application Nomade temps réel, les partenariats de mobilité avec Communauto, le déploiement du service de vélopartage à assistance électrique à Vélo et la mise en place du service de transport à la demande Flexibus.

En octobre 2022, le RTC a mené le Défi 30 jours mobilité. Pendant un mois, **100 citoyens de Québec ont été invités à limiter leur utilisation de la voiture en privilégiant des modes de transport durables** comme l'autobus, le vélo, le vélopartage, l'autopartage, le transport à la demande, et à partager leur expérience pour nourrir la réflexion sur la mobilité intégrée à Québec.

Plus précisément, le Défi 30 jours mobilité visait à :

- ✓ Comprendre la perception des participants à l'égard de la mobilité intégrée;
- ✓ Comprendre l'utilisation des modes de transport actuellement offerts;
- ✓ Comprendre les besoins en matière de mobilité servicielle;
- ✓ Comprendre les leviers favorables à l'utilisation des autres modes;
- ✓ Valider les obstacles et aides à l'utilisation des services de mobilité.

Les tâches des participants



Durant le Défi 30 jours mobilité, les participants devaient...

- ✓ Remplacer chaque semaine au moins 2 fois l'utilisation de leur voiture, au profit de modes de transport alternatifs (autobus, àVélo, Flexibus, Communauto, taxi, marche, etc.);
- ✓ Relever au moins 2 défis de déplacements spécifiques (parmi 7 défis proposés);
- ✓ Utiliser au moins 2 modes de transport alternatifs différents au cours du mois;
- ✓ Répondre chaque semaine à un sondage faisant le bilan de leur semaine;
- ✓ De plus, les participants étaient invités à participer à différentes consultations (sondages, forums de discussion, groupes de discussion) tout au long du mois d'octobre. Ces activités de consultations étaient hébergées sur le site Voie libre, la plateforme de consultation du RTC.

Titres offerts aux participants



Pour réaliser le défi, les 100 participants du défi ont reçu un ensemble gratuit de titres de transport, comportant :

- ✓ Un laissez-passer mensuel RTC Bus + FLEXauto (incluant un laissez-passer mensuel du RTC, 10 trajets FLEX Communauto d'une durée de 30 minutes, l'accès au service de transport à la demande Flexibus et l'accès au service de traverse Québec-Lévis).
- ✓ Des crédits pour effectuer jusqu'à 200 km de déplacements supplémentaires avec Communauto.
- ✓ Un abonnement 30 jours à Vélo (inclut un nombre illimité de trajets de 45 minutes en vélopartage à assistance électrique).
- ✓ Deux courses de taxi.



Photos : Quelques participants du défi de passage au SAMI pour récupérer leurs titres de transport.

Profil des 100 participants

Profil des participants



Prérequis de recrutement :

Tous les participants recrutés pour le défi devaient avoir **une ouverture à réduire leur usage de l'automobile et une volonté à augmenter leur usage du TC et des autres modes de transports actifs.**

Âge	Nb
18-24 ans	8
25-34 ans	25
35-44 ans	24
45-54 ans	25
55-64 ans	10
65 ans et plus	8
Sexe	
Homme	42
Femme	58
Occupation et motifs	
Travailleur	86
Étudiant	5
Retraités	7
Autre	2

Travail à distance vs présentiel	Nb
Totalement à distance	4
Hybride	50
Totalement en présentiel	38
Ne sait pas, ne répond pas	1
Situation familiale	
Célibataire	23
En couple	77
Taille du ménage	
1 personne	25
2 personnes	34
3 personnes	16
4 personnes	19
5 personnes ou plus	

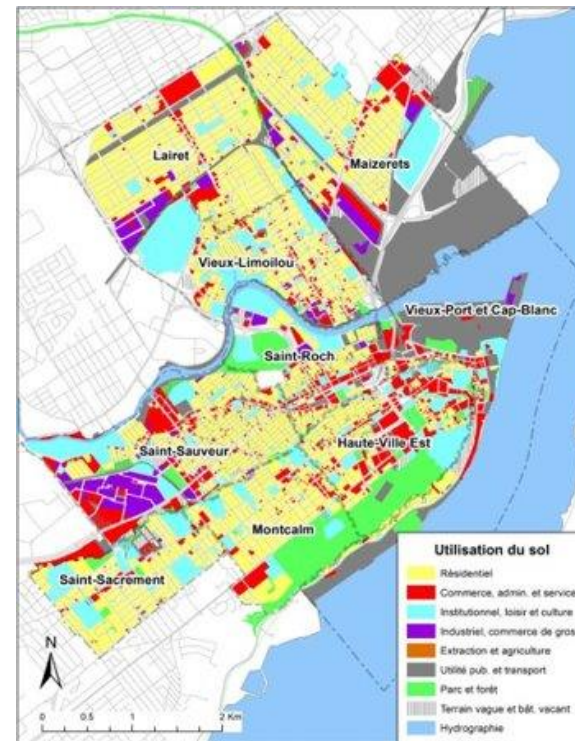
A des enfants...	Nb
Net oui	41
▪ De moins de 5 ans	12
▪ De 5 à 12 ans	14
▪ De 13 à 17 ans	23
Non	59
Propriétaire ou locataire d'un véhicule	
Oui	87
Non	13
Revenu familial brut	
Moins de 30 000 \$	6
De 30 000 à 59 999 \$	22
De 60 000 à 89 999 \$	22
90 000 \$ ou plus	50

Profil des participants

Ville habitée	Nb
Ville de Québec	95
St-Augustin-de-Desmaures	3
L'Ancienne-Lorette	2
Arrondissement	
La Cité-Limoilou	52
Beauport	10
Charlesbourg	7
Les Rivières	7
La Haute-St-Charles	8
Ste-Foy-Sillery-Cap-Rouge	11
Secteur de Ste-Foy-Sillery-Cap-Rouge	
Cité-Universitaire	2
Plateau	1
Pointe-St-Foy	3
Sillery	2
Cap-Rouge	2
Aéroport	1

Secteur de La-Cité-Limoilou	Nb
Montcalm	14
Vieux-Limoilou	12
Saint-Sauveur	8
Saint-Roch	6
Vieux-Québec-Cap-Banc-Colline parlementaire	4
Lairet	1
Maizerets	1
Saint-Sacrement	1
Segmentation secteur	
Quartiers centraux	48
Quartiers éloignés	52

Quartiers de La Cité-Limoilou



Bilan de la participation au défi

Participation au défi : sur 100 participants...



98

participants ont participé à au moins une consultation



90

participants ont complété les 4 sondages obligatoires



Participation au défi : sur 100 participants...



71

participants ont utilisé des modes alternatifs au moins 2 fois / semaine



84

participants ont au moins relevé 2 défis durant le mois



Réussite totale du défi



67



participants ont totalement réussi le
Défi 30 jours mobilité



Les personnes âgées de 45 ans ou plus sont plus nombreuses à avoir complété à 100 % le défi (81 % vs 56 % pour les 18-44 ans).

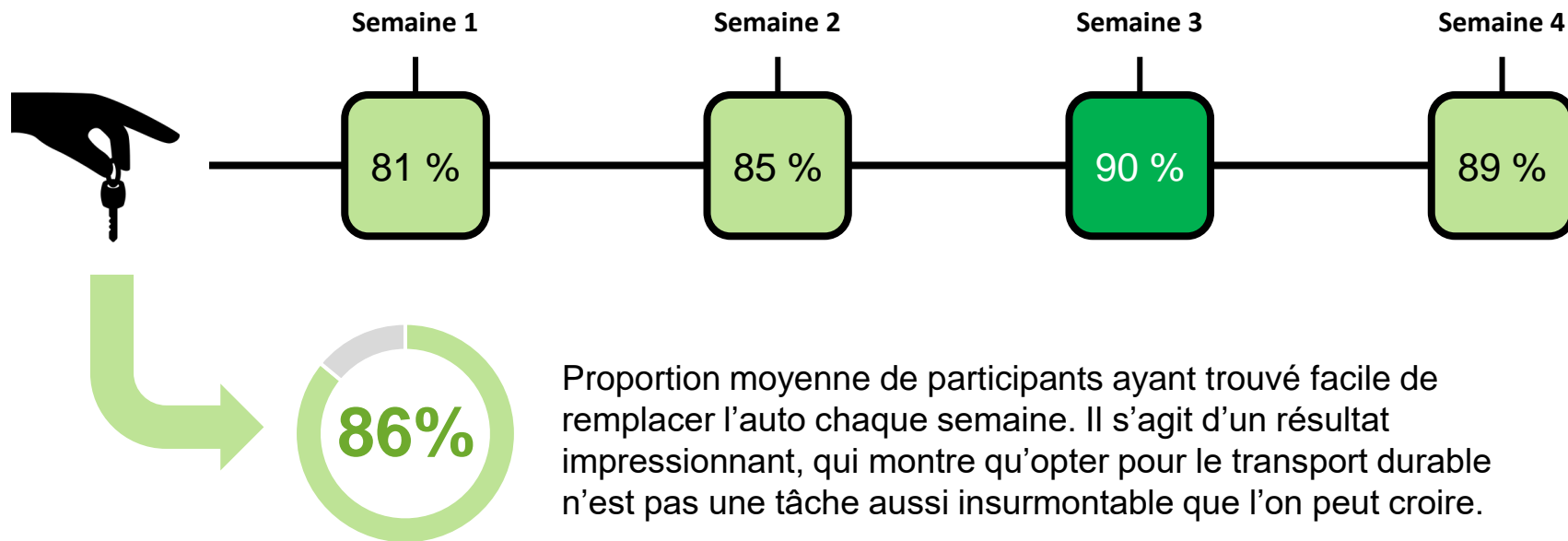
17,39 

nombre moyen de déplacements en
modes alternatifs durant les 30 jours

➤ **Objectif initial : 8 déplacements**

Facilité à remplacer l'auto

% de participants ayant trouvé très ou assez facile de remplacer l'auto chaque semaine



Expérience avec les services

Expérience avec l'autobus



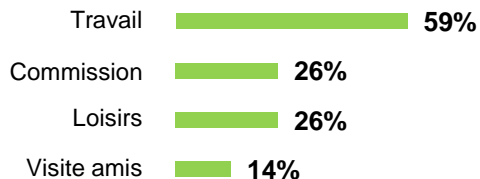
UTILISATION DU BUS

90 participants ont utilisé le bus durant le défi (service le plus utilisé)
14,3 nombre total moyen d'utilisations

PARCOURS UTILISÉS



MOTIFS DE DÉPLACEMENTS



NOMADE TEMPS RÉEL



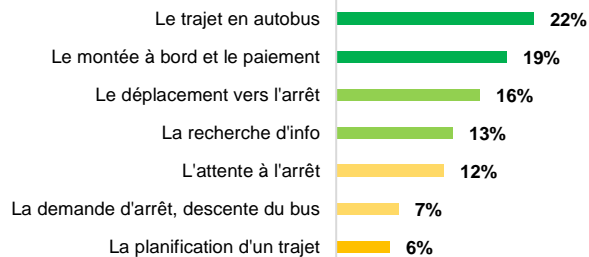
79% ont consulté l'application
8,3 appréciation moyenne de l'application

NOMADE PAIEMENT

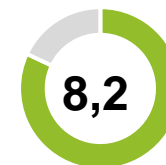


83% ont validé avec l'application
100% simplicité de paiement avec l'application

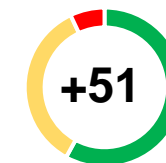
PARCOURS CLIENT – SIMPLICITÉ DES ÉTAPES



EXPÉRIENCE GLOBALE



note moyenne (sur 10) d'appréciation de leur expérience avec le bus



taux net de recommandation du bus

Éléments les plus appréciés avec le bus :

- ✓ Temps pour soi
- ✓ Simplicité d'utilisation
- ✓ Confort des autobus
- ✓ Haute fréquence des Métrobus
- ✓ Efficacité, rapidité de certains trajets

Éléments les moins appréciés :

- ✓ Longueur des trajets (vs auto)
- ✓ Autos bondés (confort)
- ✓ Planification requise en amont
- ✓ Retards, annulations des parcours
- ✓ Correspondances

Expérience avec l'autobus



- ✓ L'autobus est le service le plus utilisé du Défi 30 jours mobilité.
- ✓ Il s'agit du service le plus « disponible » de l'agglomération de Québec (couvrant le plus de territoire), de là son attractivité pour les participants, qui l'utilisent principalement pour aller au travail. À la différence d'àVélo et de Flexibus, l'autobus peut parcourir de plus grandes distances et n'est pas limité à un seul arrondissement/territoire.
 - Cependant, sa « disponibilité » demeure moins grande dans les quartiers plus éloignés (moins de parcours, moins grande fréquence de passage).
- ✓ La longueur des trajets en autobus (due aux arrêts fréquents) est le point négatif qui affecte le plus l'attractivité du service pour des usagers potentiels comme les participants du défi. Les parcours eXpress, qui sont plus directs, sont moins perçus négativement à cet effet.
- ✓ L'autobus est un service clé dans la mobilité intégrée; il s'agit du service le plus combiné à d'autres modes de transport durables.

Expérience avec l'autobus



- ✓ Malgré plusieurs perceptions négatives à l'égard de l'autobus au début du défi, les participants ont été agréablement surpris par leur expérience globale avec ce service. Ils accordent une note moyenne de 8,2 sur 10 à cet effet, ce qui est un très bon résultat. Mise à part la longueur de certains trajets, l'expérience de prendre le bus en tant que tel n'est pas susceptible de rebuter une part importante de nouveaux usagers.
- ✓ Intégrer l'autobus à sa routine de vie représente un effort d'adaptation non négligeable pour de nouveaux utilisateurs, habitués à la facilité et à la spontanéité de leur véhicule. Pour être efficace avec le bus, il faut prendre le temps de planifier ses trajets et de rechercher les informations nécessaires à cet effet. On doit planifier nos déplacements avec l'horaire de l'autobus, ce qui peut impliquer partir plus tôt de la maison ou du travail. Dans la mesure où la plupart de gens ont des routines quotidiennes plutôt stables, le temps d'adaptation requis pour trouver la meilleure façon de procéder avec le bus ne devrait pas être trop long.
- ✓ Détenir un abonnement mensuel (gratuit dans le cadre du défi) tout en ayant une voiture est un avantage indéniable pour les participants, qui ne ressentent pas la pression de le rentabiliser. Dans un contexte normal, rajouter un abonnement mensuel aux différents paiements liés à l'auto (paiements mensuels, essence, assurance, réparation, changements de pneus, etc.) peut donc s'avérer difficile, sauf si le gain économique est évident (ex. : coût élevé du stationnement pour le travail).

Expérience avec àVélo



UTILISATION D'ÀVÉLO

58 participants ont utilisé àVélo durant le défi
12,1 nombre total moyen d'utilisations

MOTIFS DE DÉPLACEMENTS



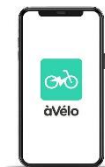
VERROUILLAGE/DÉVERROUILLAGE DES VÉLOS

93% facilité à déverrouiller les vélos

82% facilité à verrouiller les vélos

On observe une nette amélioration du verrouillage au fil des semaines.

APPLICATION ÀVÉLO



73%

Moyenne hebdomadaire d'utilisateurs utilisant l'application pour vérifier la disponibilité des vélos.

DIFFICULTÉS ÉPROUVÉS AVEC ÀVÉLO

24%

Moyenne d'utilisateurs ayant éprouvé des difficultés avec àVélo chaque semaine.



On observe chaque semaine une diminution du nombre de personnes ayant eu des difficultés.

DURÉE DES TRAJETS (45 MINUTES)



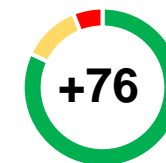
94%

des utilisateurs trouvent que la durée du trajet est suffisante pour faire leurs déplacements.

EXPÉRIENCE GLOBALE



note moyenne (sur 10) d'appréciation de leur expérience avec àVélo



taux net de recommandation d'àVélo

Éléments les plus appréciés avec àVélo :

- ✓ Rapidité de déplacement
- ✓ Simplicité de fonctionnement
- ✓ Bénéfices de l'assistance électrique
- ✓ Grand nombre de stations dans La Cité-Limoilou

Éléments les moins appréciés :

- ✓ Manque de disponibilité des vélos à certaines stations, moments de la journée
- ✓ Territoire desservi limité
- ✓ Manque d'aménagements sécuritaires pour circuler en ville avec les vélos

Expérience avec àVélo



- ✓ Le service àVélo est assurément le coup de cœur des participants au Défi 30 jours mobilité. Cela s'observe notamment par la note très élevée de l'expérience avec le service (89 %) et le taux net de recommandation d'àVélo (+76).
- ✓ Le succès d'àVélo réside dans les différents attributs du service :
 - grande autonomie des usagers (pas d'attente à des arrêts, etc.);
 - rapidité et flexibilité des déplacements;
 - réduction du niveau d'effort par le système d'assistance électrique;
 - facilité d'effectuer une « connexion » avec d'autres modes durables (autobus, Communauto, traversier);
 - bonne disponibilité générale de vélos sur le territoire actuellement desservi.
- ✓ Au-delà de tous ces attributs fort propices à la pratique de la mobilité intégrée, **une forte notion de plaisir est associée à l'utilisation du service àVélo**, qu'on retrouve moins par exemple avec l'autobus (qui offre moins de vitesse et de flexibilité) et Flexibus (qui offre moins de vitesse et de spontanéité, puisque l'on doit réserver un transport).
- ✓ Cette notion de plaisir, qui fait de l'utilisation d'àVélo une véritable expérience ludique pour plusieurs, est grandement susceptible de générer des abonnements (mensuels et annuels) chez les participants du défi, et toute personne ayant pris le temps de découvrir ce service. Que l'on veuille ou non réduire sérieusement l'utilisation de sa voiture, cela n'empêchera pas les gens de s'abonner àVélo.

- ✓ L'expansion du nombre de stations sur le territoire de Québec est bien sûr accueillie très favorablement chez les participants, qui déploraient le fait qu'àVélo était uniquement concentré dans l'arrondissement de La-Cité-Limoilou.
- ✓ L'un des principaux irritants des usagers d'àVélo demeure le stress (incertitude) lié à la disponibilité des vélos dans certaines stations à différents moments de la journée/semaine; il s'agit d'un des contrecoups de la popularité du service, qui peut affecter la spontanéité de l'utilisation d'àVélo.
 - **Suggestion** : Au-delà de recommander aux usagers de développer le réflexe de consulter en avance l'application àVélo afin de voir la disponibilité aux stations près de notre emplacement, il pourrait être pertinent, à même l'application, **de fournir quelques statistiques de disponibilités des vélos aux différentes heures de la journée, et ce, pour chaque station.** *Par exemple : si un usager sait que chaque lundi à 8 h il reste généralement moins de 2 vélos à sa station de proximité, il réorganisera sa routine matinale pour s'y rendre plus tôt.*
- ✓ Les usagers ayant utilisé àVélo ailleurs que sur les pistes cyclables de La Cité-Limoilou reconnaissent que l'aménagement urbain de Québec est rarement conçu pour accueillir convenablement les cyclistes, ce qui fait en sorte que plusieurs ne se sentaient pas toujours en sécurité de faire du vélo à proximité des automobilistes sur les artères principales (chemin St-Louis, chemin Ste-Foy, Grande-Allée, boulevard René-Lévesque, etc.). On espère que la Ville de Québec saura, au cours des prochaines années, investir dans un aménagement urbain rendant la pratique du vélo plus accessible et sécuritaire.

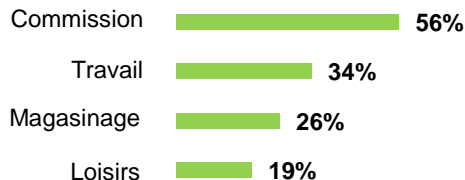
Expérience avec Flexibus



UTILISATION DE FLEXIBUS

11 participants ont utilisé Flexibus durant le défi
10,5 nombre total moyen d'utilisations

MOTIFS DE DÉPLACEMENTS



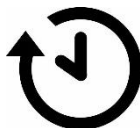
FACILITÉ À RÉSERVER UN FLEXIBUS



96%

Proportion moyenne d'usagers affirmant qu'il est facile de réserver un Flexibus chaque semaine.

ARRIVÉE À L'HEURE DU VÉHICULE



81%

Proportion moyenne d'usagers affirmant que leur véhicule est arrivée à l'heure.

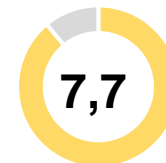
TEMPS D'ATTENTE POUR AVOIR UN FLEXIBUS



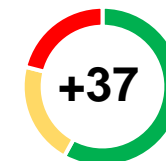
48%

Proportion moyenne d'usagers affirmant que le temps d'attente était très ou assez court.

EXPÉRIENCE GLOBALE



note moyenne (sur 10) d'appréciation de leur expérience avec Flexibus



taux net de recommandation du Flexibus

Éléments les plus appréciés avec Flexibus :

- ✓ Le concept en soi du service
- ✓ Facilité de réservation
- ✓ Confort des véhicules
- ✓ Flexibilité du lieu d'embarquement/débarquement

Éléments les moins appréciés :

- ✓ Impossibilité de réserver à l'avance
- ✓ Temps d'attente jugé trop long
- ✓ Imprévisibilité de la disponibilité des véhicules
- ✓ Stress lié au repérage du véhicule

Expérience avec Flexibus



- ✓ Les participants du Défi 30 jours mobilité n'étaient pas la clientèle cible de Flexibus, puisque le service vise avant tout des personnes n'ayant pas de véhicule pour effectuer des déplacements relativement courts à l'intérieur du territoire desservi. Or, tous les participants du défi possèdent un véhicule. Malgré tout, la douzaine de participants ayant essayé Flexibus ont affirmé avoir apprécié le concept, qui est grandement utile justement pour une clientèle plus ou moins bien desservie par l'autobus dans les zones plus éloignées.
- ✓ Malgré l'appréciation générale du concept, la grande popularité du service a parfois généré de la difficulté à obtenir un véhicule lors de la réservation ainsi que des délais d'attente élevés (pouvant atteindre jusqu'à 45 minutes), ce qui a causé de l'insatisfaction chez certains participants. Une telle situation fait en sorte que **le service n'est pas toujours considéré comme étant fiable pour réaliser nos déplacements**, surtout lorsque nous avons besoin d'être à l'heure pour un rendez-vous précis.

Expérience avec Communauto



UTILISATION DE FLEXIBUS

46 participants ont utilisé Communauto durant le défi

9,6 nombre total moyen d'utilisations

MOTIFS DE DÉPLACEMENTS



UTILISATION FLEX VS STATION



COMMENT SE RENDENT-ILS AUX VÉHICULES



àVélo

7 %



6 %



6 %



92 %

FACILITÉ À UTILISER L'APPLICATION



97%

Proportion moyenne d'utilisateurs affirmant qu'il est facile d'utiliser l'application.

DIFFICULTÉS À RÉCUPÉRER UN VÉHICULE



86%

Proportion moyenne d'utilisateurs n'ayant éprouvé aucune difficulté à récupérer un véhicule Communauto.



Les difficultés ont diminué au fil des semaines du défi.

EXPÉRIENCE GLOBALE



note moyenne (sur 10) d'appréciation de leur expérience avec Communauto



taux net de recommandation du service

Éléments les plus appréciés avec Communauto :

- ✓ Simplicité du processus
- ✓ Confort des déplacements
- ✓ Possibilité de réserver à l'avance
- ✓ Service Flex

Éléments les moins appréciés :

- ✓ Manque de disponibilité des véhicules
- ✓ Secteurs moins bien desservis
- ✓ Distance pour se rendre aux véhicules

Expérience avec Communauto



- ✓ Communauto est un concept intelligent, pratique et moderne, représentant une belle alternative pour les gens ne souhaitant pas posséder de véhicule. Outre sa première clientèle naturelle (les personnes ne possédant pas de voiture), Communauto peut également être intéressant pour des citoyens songeant à 1) se départir de leur seule voiture ou 2) de départir d'une de leurs deux voitures.
- ✓ Que l'on se trouve dans une ou l'autre de ces situations, **Communauto sera une option réellement intéressante seulement à condition d'avoir une situation et une routine de vie qui se conjugue bien avec le service** (lieu de domicile, secteur bien desservi, lieu de travail, emplacement des principaux commerces et services fréquentés, taille du ménage, présence ou non de jeunes enfants, etc.).
- ✓ Malgré son service Flex, Communauto demeure un service nécessitant légèrement plus de planification qu'à Vélo ou même l'autobus, dans la mesure où l'on doit réserver notre véhicule, et que la disponibilité des véhicules est variable en fonction du secteur dans lequel on se trouve, du moment de la journée, etc. Non seulement il faut donc avoir une situation et un mode de vie favorables à l'utilisation de Communauto, mais il faut également être prêt à planifier davantage les principaux déplacements de sa semaine avec le service, si l'on veut éviter les frustrations causées par le manque de véhicule à la dernière minute. **Communauto se démarque en ayant un système nous permettant de réserver plusieurs jours à l'avance un véhicule**, ce qui est un grand plus. Cependant, plusieurs de nos déplacements hebdomadaires sont spontanés, et pour de tels déplacements, Communauto est susceptible de ne pas toujours répondre à nos besoins.

La mobilité intégrée durant le défi

Rappel :

- L'objectif premier du Défi 30 jours mobilité était de réduire l'utilisation de l'automobile au profit de modes de transport alternatifs.
- Néanmoins, les participants étaient invités, chaque semaine et de manière optionnelle, à combiner deux modes de transport ou plus dans un même déplacement.
- Les expérimentations des participants en matière de mobilité intégrée ont été recueillies principalement lors des groupes de discussion menés aux semaines 3 et 4 du défi.











71

participants ont combiné au moins une fois
durant le défi plus d'un mode de transport dans
un même déplacement



Modes de transport les plus combinés

L'autobus est au cœur des déplacements « intégrés »
des participants.

1.  +  = 26 %
2.  +  = 20 %
3.  +  = 14 %
4.  +  = 12 %
5.  +  = 8 %

Mobilité intégrée durant le défi - Constats



Savoir choisir la bonne occasion pour combiner les modes

Dans la mesure où la mobilité intégrée consiste à combiner plus d'un mode de transport pour effectuer un déplacement et que les modes possibles sont nombreux, les participants réalisent après quelques essais qu'il est relativement facile de s'adonner à cette pratique. Il existe plusieurs adéquations de situations et/ou de facteurs qui sont susceptibles de faciliter (ou de rendre plus difficile) la combinaison de modes de transports lors d'un déplacement :

- ✓ Point de départ;
- ✓ Destination finale;
- ✓ Heure de la journée;
- ✓ Conditions météo;
- ✓ Motif de déplacement;
- ✓ Ce que l'on déplace avec nous (valise, sac d'épicerie, etc.);
- ✓ Temps disponible pour effectuer le déplacement.

Les participants du défi, à force de cumuler les expériences, deviennent rapidement en mesure de déterminer dans quelles situations et pour quels motifs de déplacements la combinaison de modes est optimale pour eux.

Dans tous les scénarios possibles, la prémisse de base doit cependant être toujours la même : **il faut être prêt à effectuer un trajet qui sera plus long qu'en voiture**, donc avoir suffisamment de temps devant soi pour combiner deux modes de transport, ne pas être pressé, etc. C'est pourquoi, pour s'initier à la mobilité intégrée, certains participants mentionnent qu'ils ont opté pour des déplacements récréatifs.

J'ai vite réalisé que le meilleur moment pour combiner les modes, c'est en fin de journée quand je vais chercher mon enfant à la garderie. J'utilise àVélo pour monter en Haute-Ville, et je reviens avec l'autobus. Je suis bien situé.

J'ai commencé à combiner la fin de semaine, en allant au centre-ville. Quand on n'est pas pressés par le temps, c'est plus facile et on n'a pas de stationnement à payer.

On a eu un beau mois d'octobre; c'est encore plus facile d'effectuer de la mobilité intégrée.



Mobilité intégrée durant le défi – Constats



Des secteurs plus favorables à la mobilité intégrée

De manière générale, les participants résidant dans les arrondissements centraux de **La Cité-Limoilou et Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge** ont généralement combiné plus facilement plus d'un mode de transport durable dans un même déplacement, car ces deux arrondissements...

- sont généralement mieux desservis en matière d'autobus (présence de parcours à plus grande fréquence de passage, plus grand nombre de parcours);
- sont généralement mieux desservis par le service Communauto (nombre de véhicules FLEX + en station);

De plus, la Cité-Limoilou est très bien desservie par le service àVélo (la quasi-totalité des stations y étant pour l'instant situées).

Pour ce qui est des secteurs plus éloignés, **certains participants pouvaient compter sur la présence de Flexibus** dans leur territoire pour se rendre à un arrêt d'autobus et ainsi réaliser leur déplacement multimodal. Dans de tels secteurs, le recours à la marche, le vélo personnel (et parfois la course à pied) s'est avéré nécessaire pour réussir la tâche de combiner deux modes durables, ce qui a réduit l'attractivité de cette façon de faire pour les habitants de ces secteurs.

J'habite dans le secteur Montcalm; j'ai une station àVélo à moins de 200 mètres et les Métrobus sont à proximité, sans compter les véhicules de Communauto. C'est donc assez facile de relever le défi.

J'habite à Saint-Émile. Quand ils annulent mon trajet de Flexibus, disons que j'ai très peu d'option pour me rendre au terminus sans utiliser ma voiture. Je marcherai pas 30 minutes pour prendre le bus.



Mobilité intégrée durant le défi – Constats



Pour favoriser la mobilité intégrée, les services doivent couvrir davantage le territoire de Québec

Que ce soit pour les autobus, les services àVélo, Flexibus ou Communauto, les participants sont unanimes pour dire que la clé de l'attractivité de ces services réside dans leur plus grande présence dans les secteurs moins bien desservis de Québec.

- ✓ **Pour les autobus**, dans les quartiers plus éloignés, on souhaite avoir principalement une plus grande fréquence de passage des parcours actuels (leBus, eXpress).
- ✓ **Pour àVélo**, on souhaite avoir accès à un plus grand nombre de stations à travers la ville, non seulement du côté Ouest (Ste-Foy), mais également en périphérie, à proximité notamment des grands terminus d'autobus.
- ✓ **Pour Communauto**, on souhaite un plus grand nombre de stations, de même qu'un plus grand territoire couvert par le service FLEX.
- ✓ **Pour Flexibus**, on souhaite que d'autres territoires soient desservis par le service.

Plus les services seront présents dans les différents coins de Québec, plus il sera facile de combiner différents modes et de se déplacer de manière durable, affirment les participants. C'est pourquoi ils voient d'un bon œil le plan d'expansion d'àVélo de même que les futurs territoires qui seront desservis par Flexibus.

Je sais que ça représente de gros investissements, mais si vous voulez que la mobilité intégrée devienne répandue pas juste au centre-ville, il va falloir que tous vos services se rendent un peu partout à Québec.

Il faudrait vraiment qu'àVélo soit présent dans les terminus de la couronne nord, leur utilisation serait différente que dans La Cité-Limoilou, mais ça nous permettrait de mieux nous connecter à l'autobus.



Mobilité intégrée durant le défi – Constats



Nécessité d'avoir une fluidité dans les transitions d'un mode à l'autre

Au-delà d'une plus grande présence des services du RTC et de Communauto dans les différents secteurs de Québec, il importe que chaque service se « connecte » bien aux autres, afin de favoriser la fluidité et la rapidité relative des déplacements intégrés. On mentionne par exemple la pertinence, même dans des secteurs plus éloignés, d'avoir des stations àVélo à proximité des terminus d'autobus ou en proximité de stations Communauto.

Un réel plaisir à s'adonner à la mobilité intégrée

Les échanges avec les participants ont permis de réaliser à quel point ceux-ci avaient éprouvé du plaisir à combiner plus d'un mode de transport lors de leurs déplacements. En effet, certains percevaient la mobilité intégrée comme un jeu, une sorte de défi à relever et ils prenaient un certain plaisir à effectuer leur transition d'un mode à un autre, surtout lorsque celle-ci s'effectuait de manière fluide et rapide (ex : faible délai d'attente entre le verrouillage d'un àVélo et l'arrivée du bus désiré).

- ✓ **Le service àVélo est le service ayant procuré le plus grand plaisir d'utilisation durant le défi.** Par sa simplicité d'utilisation, sa grande flexibilité, sa rapidité, son faible niveau d'effort requis et le nombre élevé de stations dans le secteur desservi, àVélo est (et sera) assurément l'un des services clés à Québec pour favoriser la mobilité intégrée au cours des prochaines années.

Avoir des stations àVélo en périphérie près des terminus sera non seulement un gain pour la mobilité, mais cela permettra aussi de faire connaître le service dans les secteurs plus éloignés de Québec.

Parfois, le voyage est plus important que la destination. Passer du bus à Communauto en passant par àVélo, c'était très satisfaisant.

Quand je me déplace avec àVélo dans la ville, j'ai vraiment l'impression d'expérimenter la mobilité de l'avenir.

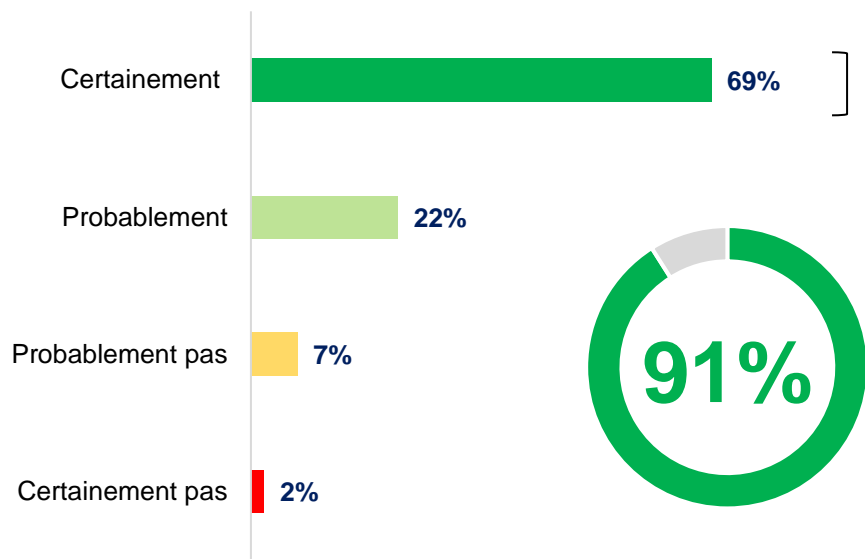


Après le Défi

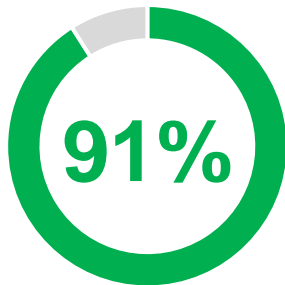
Poursuite du « défi » après le défi



Lorsque le défi sera terminé, prévoyez-vous continuer à remplacer l'utilisation de votre auto au profit de modes de transport alternatifs ?



+ Quartiers centraux : 76 %
- Quartiers éloignés : 53 %



des participants prévoient continuer à remplacer l'utilisation de leur auto après le défi, ce qui démontre l'impact positif du défi. **Les participants des secteurs centraux sont les plus motivés à poursuivre les pratiques durables de déplacement.**

Obstacles à la poursuite du « défi »



Il va sans dire que le Défi 30 jours mobilité a offert un cadre et un momentum très favorable aux participants afin de remplacer l'auto solo au profit de modes de transports durables durant un mois complet (gratuité des titres de transport, rémunération des participants, suivis réguliers avec les participants), et que le retour à « la vie normale » représentera différents obstacles à la poursuite des déplacements avec des modes durables.

- ❖ **La facilité de l'auto** : Le fait d'avoir une auto dans son entrée et de pouvoir utiliser celle-ci spontanément en n'importe quelle occasion, en tout confort, représente le plus grand obstacle pour plusieurs participants, qui reconnaissent qu'utiliser le transport collectif exige un niveau non négligeable de temps et de planification.
- ❖ **Les coûts des titres de transport** : Les participants ayant utilisé plusieurs modes différents durant le défi (bus, àVélo, Communauto) et ayant bénéficié gratuitement des avantages de cette plurimodalité affirment qu'il leur coûtera cher par mois pour utiliser ces mêmes services une fois le défi terminé. De là la nécessité d'offrir davantage de titres « intégrés » et avantageux sur le plan économique, selon eux.
- ❖ **Météo hivernale défavorable** : Après le mois du défi (octobre) vient la longue saison froide, qui est synonyme de déplacements plus difficiles à l'extérieur, de l'absence d'àVélo pendant 6 mois, et d'une certaine perte de plaisir à prendre le transport durable.

« Avec mon auto, je pars quand je veux, je peux transporter mes sacs d'épicerie facilement, etc. L'auto, c'est difficile à battre dans le quotidien. »

« J'en suis venu à oublier à la fin du défi qu'en temps normal, ça m'aurait coûté beaucoup d'argent à chaque mois d'utiliser tous vos services. »

« Je m'imagine mal prendre le bus durant tout l'hiver. Je vais tenter de prendre le transport en commun plus durant la belle saison. »



Obstacles à la poursuite du « défi »



- ❖ **La faible disponibilité des services dans certains secteurs** : Les participants des secteurs plus éloignés (couronne Nord de Québec, St-Augustin, etc.) répètent que la fréquence des parcours des autobus est faible dans leur secteur, sans compter l'absence actuelle d'àVélo, le manque de disponibilité des véhicules àVélo, des véhicules Flexibus, etc., ce qui rend toujours très attrayante l'utilisation de l'auto solo.
- ❖ **La longueur des trajets en autobus** : On répète qu'en raison des horaires chargés du quotidien et des nombreux déplacements que cela implique, prendre l'autobus prend davantage de temps que l'auto (surtout avec des correspondances), et cela peut avoir un impact sur la routine de vie. Opter pour le transport durable, cela demandera à plusieurs de repenser leur façon de planifier certains déplacements afin de ne pas trop perdre d'efficacité.
- ❖ **L'absence d'àVélo durant 6 mois** : Le service « coup de cœur » des participants n'étant pas en service durant la moitié de l'année, cela a pour effet de décourager certains résidents de la Cité-Limoilou, qui s'étaient grandement approprié àVélo durant l'automne. On souhaiterait que le service soit disponible du mois d'avril jusqu'à la fin du mois de novembre.
- ❖ **Jeunes enfants à la maison** : Certains participants, âgés entre 30 et 45 ans principalement, affirment que le fait d'avoir de jeunes enfants à la maison limite actuellement le temps disponible pour s'adonner davantage aux transports durables, qui ne sont pas toujours adaptés pour les déplacements avec des enfants.

« Il faudrait avoir Flexibus dans notre secteur, car très peu de bus passent par chez nous. »

« Accepter pendant 1 mois de faire des trajets de 50 minutes en bus, c'est correct, mais à long terme ma voiture me fait perdre beaucoup moins de temps. »

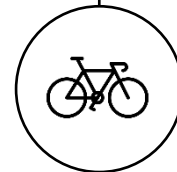
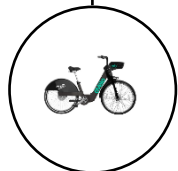
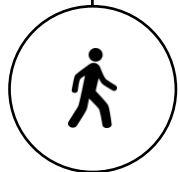
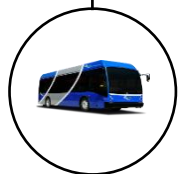


Conclusions

100 participants, 100 défis vécus différemment.

La manière dont chaque participant a vécu le Défi 30 jours mobilité varie grandement selon la réalité de chacun, en fonction des facteurs suivants : secteur habité, proximité des différents modes alternatifs de transport, emplacement du lieu de travail, présence de jeunes enfants, mode de travail (télétravail, hybride, présentiel), mode de vie, loisirs, obligations familiales, etc.

Le secteur habité et la facilité d'accès au transport collectif sont généralement les facteurs qui font toute la différence dans l'expérience vécue. Les gens de La Cité-Limoilou et de Ste-Foy ont généralement accès à davantage de services (autobus, àVélo, Communauto), avec généralement une plus grande fréquence de passage pour les autobus. En périphérie, les parcours d'autobus sont généralement moins nombreux et à moins grande fréquence, on n'y retrouve pas de stations àVélo, les véhicules Communauto s'y font plus rares, et les habitants des quartiers éloignés doivent souvent parcourir de plus grandes distances pour leurs différents motifs de déplacements. **Ainsi, les gens des quartiers plus éloignés sont généralement plus critiques à l'égard du transport collectif**, car leur secteur est souvent moins bien desservi, et ont essayé une moins grande variété de services durant le défi, car ceux-ci n'étaient pas disponibles à proximité de leur domicile.



Moins utiliser l'auto, c'est facile.

Continuer d'utiliser le transport en commun, un peu moins facile.



Le défi a clairement montré qu'il était facile pour les citoyens de réduire l'utilisation de leur automobile dans leur quotidien. En effet, les participants ont en moyenne remplacé 17 fois leur voiture au profit de modes durables, soit plus du double de ce qui était demandé. Bien sûr, le « momentum » généré par le défi, conjugué à la distribution de titres de transport gratuits, a grandement contribué à stimuler les déplacements durables. Plusieurs participants réalisent que, sans même utiliser le transport collectif, le recours plus fréquent à la marche et le vélo personnel dans différentes occasions leur permet de réduire leur empreinte écologique tout en effectuant une activité de plein air (surtout durant les beaux mois de l'année).

Toutefois, en temps normal, sans gratuité de titres et sans momentum particulier, le recours à des modes actifs (marche, vélo personnel, jogging, etc.) demeurera probablement dans les habitudes d'une bonne part des participants, mais en sera-t-il de même pour l'utilisation du transport en commun?

L'attrait de la voiture sera toujours très élevé chez les gens ne considérant pas sérieusement de s'en départir, pour sa rapidité, son confort, sa spontanéité d'utilisation et... son prix élevé. En effet, les coûts mensuels liés à une voiture sont déjà élevés, et l'ajout d'un abonnement mensuel d'autobus sera un pas difficile à franchir, car plusieurs percevront que ces coûts supplémentaires ne réduiront pas proportionnellement les coûts liés par exemple à l'achat d'essence.

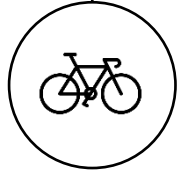
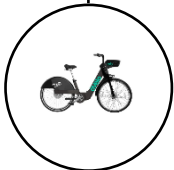
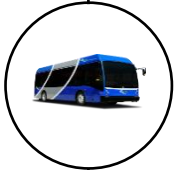


La mobilité intégrée n'est pas une fin en soi. C'est la nouvelle façon de « vendre » le transport en commun.

Bien que le défi encourageait les participants à s'adonner à la mobilité intégrée, c'est-à-dire combiner plus d'un mode de transport au cours d'un même déplacement, et que plusieurs participants ont apprécié l'expérience, la mobilité intégrée n'est pas une fin en soi. L'important demeure que les citoyens soient en mesure de se rendre à destination sans un niveau d'effort trop élevé, en choisissant le(s) mode(s) le(s) plus approprié(s) pour chaque déplacement.

À l'exception peut-être d'ÀVélo (le coup de cœur du défi, susceptible d'être utilisé par plusieurs uniquement pour des fins récréatives), **les autres services de transport collectif (autobus, Flexibus, Communauto) ne sont pas toujours intéressants, pris séparément**, pour des gens habitués au confort, à la rapidité et à la spontanéité de l'auto solo dans leurs déplacements quotidiens. Néanmoins, la combinaison de différents modes durables (qui se « connectent » bien, et qui réduisent l'inefficacité et la lenteur souvent associées au TC) peut assurément renforcer l'attractivité de chaque service, et le transport collectif peut alors devenir réellement une option à considérer pour le citoyen habitué à l'auto solo.

À l'avenir, il ne faudra donc plus tenter de « vendre » chaque service de TC de manière individuelle, mais plutôt mettre la mobilité intégrée au cœur de nos arguments de vente, car avec la mobilité intégrée *le tout est plus fort que la somme des parties*.



Une plus grande offre de services sur tout le territoire, pour contrer le cercle vicieux de l'offre et de la demande.

Si on souhaite développer et « vendre » la pratique de la mobilité intégrée à Québec, **les différents services doivent absolument accroître leur présence et leur accessibilité (disponibilité) sur l'ensemble du territoire de l'agglomération**, ou du moins dans tous les secteurs où l'on souhaite des gains en clientèle et en efficacité des déplacements avec le TC. En ce sens, l'expansion d'àVélo et de Flexibus au cours des prochains mois sera un pas dans la bonne direction en matière de mobilité intégrée.

Le défi nous a confirmé que bon nombre de participants vivant dans des secteurs éloignés (St-Augustin, Val-Bélair, etc.) considèrent le TC peu attrayant justement en raison du faible nombre de parcours et leur faible fréquence de passage, ce qui peut générer un cercle vicieux empêchant le développement de ces secteurs. Le manque de disponibilité des services dans les zones « hors centre-ville » a été mentionné à de nombreuses reprises par les participants tout au long du défi. Pour attirer de nouveaux adeptes dans de tels secteurs, le *statu quo* n'est donc pas une option; si on y augmente les fréquences de passage des autobus et si on y ajoute davantage de services plus flexibles (àVélo, Flexibus, Communauto), la mobilité intégrée prendra alors forme aussi dans les secteurs éloignés, et ne sera plus juste un concept associé uniquement à l'arrondissement La Cité-Limoilou.



Pour favoriser la mobilité intégrée, les titres de transport aussi doivent être « intégrés ».

Dans la mesure où les différents titres de transport en commun coûtent cher aux yeux des personnes devant déjà payer chaque mois pour leur voiture et qu'à l'avenir on devra « vendre » les services du TC de manière intégrée, il sera donc nécessaire de développer une stratégie tarifaire qui sera elle aussi « intégrée », avec une offre de titres combinant à Vélo, le bus, Flexibus, Communauto et même le taxi.

Pour être réellement attrayante, selon les participants, cette nouvelle stratégie tarifaire intégrée devrait idéalement être flexible (personnalisable) et posséder des tarifs très compétitifs (significativement moins cher que l'achat séparé des titres de chaque service).

De plus, on remarque un intérêt marqué des gens à **payer uniquement pour leur utilisation réelle des services** chaque mois, une façon de procéder adaptée à la nouvelle réalité « postpandémique », qui atténuerait les risques de payer trop les mois où nous utiliserons le TC moins que prévu.

