

Rapport – Sondage sur le plan de mobilité durable

Contexte et objectifs de l'étude

Plan de mobilité durable

La Ville souhaite élaborer un plan de mobilité durable afin d'améliorer les déplacements de l'ensemble de la population que ce soit à pied, à vélo, en transport collectif ou en voiture.

Au final, ce plan permettra d'orienter les décisions en matière de mobilité et d'arrimer celles-ci avec le développement de la ville.

Pour s'assurer que le plan répond aux besoins actuels et futurs de la population, la Ville amorce une démarche de participation publique afin de dresser un portrait précis de la mobilité sur son territoire et d'identifier des solutions adaptées à la réalité trifluvienne.

Les objectifs déterminés par la Ville dans le cadre du Plan de mobilité durable

- § Informer la population, les partenaires et la communauté d'affaires de Trois-Rivières par rapport aux enjeux se rapportant au plan de mobilité durable;
- § Permettre à la population, aux partenaires et à la communauté d'affaires trifluviennes de s'exprimer sur leurs besoins actuels et futurs en matière de transport et de mobilité;
- § Identifier des pistes de solution adaptées à la réalité trifluvienne dans le but de définir les orientations du plan de mobilité durable.

Notes pour les lecteurs du rapport

Arrondissement : Afin d'alléger la présentation des résultats, il y a eu arrondissement de ceux-ci. De ce fait, la somme des fréquences⁽¹⁾ présentées en pourcentage peut ne pas équivaloir à 100 %. Une variation de $\pm 1\%$ peut être observée. Dans les graphiques présentés, les bandes qui ont la même valeur affichée peuvent varier en longueur, considérant que les chiffres sont arrondis à l'affichage et non dans le calcul de la longueur de la bande;

Répondants discrets : Dans la présentation des résultats et dans la majorité des cas, lorsqu'un répondant n'était pas en mesure de répondre, ne connaissait pas la réponse ou ne voulait pas répondre, la somme des personnes dans cette situation n'était pas considérée dans le calcul des fréquences. Si une valeur est présentée pour ce choix dans les résultats, c'est qu'il s'agit d'une information qu'il faut considérer;

Le nombre de répondants : « $n=$ » indique le nombre de répondants. Il est important de considérer la valeur absolue de « $n=$ » dans la présentation des résultats. Un résultat où la valeur de « $n=$ » est inférieure à 30 nécessite une très grande retenue dans l'interprétation des résultats présentés. Il serait imprudent d'analyser les résultats de façon absolue sans prendre en compte les autres indicateurs et, s'il y a lieu, la situation particulière de l'élément analysé;

La description des résultats : Dans la description des résultats, nous soulignons les différences observables et significatives que l'on peut constater dans les sous-groupes à l'étude. L'absence de précision sur l'un ou l'autre des sous-groupes signifie que les différences sont non significatives.

Mentions multiples : Dans certains cas, plusieurs options de réponse peuvent s'appliquer à un répondant. Les questions à réponses multiples permettent aux répondants de sélectionner plusieurs catégories de réponse pour une même question. Pour les questions qui demandent des réponses multiples (ex. : « Qu'est-ce qui fait que vous ne vous sentiez pas en sécurité sur les routes de Trois-Rivières? Vous pouvez sélectionner jusqu'à 3 choix »), il est important de noter que les pourcentages totalisent généralement plus de 100 %. En effet, le nombre total de catégories de réponses sélectionnées pour une question peut être supérieur au nombre de répondants ayant répondu à la question. Par exemple, les répondants pouvaient sélectionner « Mauvais entretien des routes » et « La vitesse élevée des autres conducteurs » comme réponse.

Afin d'alléger le rapport, lorsque l'analyse porte sur les sous-groupes, nous ne pouvons pas présenter les tableaux qui sous-tendent les analyses.

Note 1 : le terme « fréquence » fait référence au nombre de fois qu'un événement ou une valeur se produit dans un ensemble de données.

Méthodologie

Méthode : Enquête en ligne réalisée à l'aide d'entretiens assistés par ordinateur (CAWI).

Critères de participation : Être un citoyen de Trois-Rivières.

Conception du questionnaire : Le service des communications a préparé une première version du questionnaire. Cible recherche a collaboré avec l'équipe de projet du client pour finaliser la conception du questionnaire et optimiser ce dernier en termes de clarté, de fluidité et d'engagement. Le questionnaire final comprenait 88 questions. Il a été conçu pour être rempli en 14 minutes. Le questionnaire a été programmé en français, puis rigoureusement testé lors d'un prétest auprès de 16 répondants. Le pré-test a servi à s'assurer que les données s'enregistraient et que les sauts étaient respectés.

Échantillon final : $n=1\,484$

Provenance de l'échantillon : Les données ont été collectées en provenance de deux sources. La première était « fermée » à l'aide d'un panel Web auprès des citoyens de Trois-Rivières. La deuxième était « ouverte », c'est-à-dire que des liens étaient disponibles directement sur les différentes plateformes de la Ville de Trois-Rivières. 470 questionnaires ont été remplis à l'aide du panel (sondage « fermé ») et 1 014 l'ont été à l'aide des différentes sources de la Ville de Trois-Rivières : V3R – Site Web (367), V3R- Réseaux sociaux (1), V3R – Alertes citoyennes (633) et finalement V3R – Lien de base (13).

Dates des collectes :

Panel

Le prétest a été effectué le 20 mars 2026 auprès de 16 répondants. Le prétest permet de voir si les répondants comprennent bien les questions, d'évaluer la durée du questionnaire, d'identifier les problèmes techniques, tester les modalités de réponse, d'évaluer la qualité des données recueillies, d'ajuster la méthodologie au besoin et enfin, de s'assurer de l'enregistrement des données dans nos systèmes. Conséquemment, les données colligées dans le cadre de l'exercice ont été conservées dans la base de données finale. La collecte a été effectuée entre le 20 mars et le 12 avril 2026.

Sondage « ouvert »

La collecte a été effectuée entre le 9 mars et le 12 avril 2026.

Méthodologie *(suite)*

Généralisation des données : Les réponses ont été pondérées afin de refléter fidèlement les opinions des citoyens de Trois-Rivières. Les sondages ayant été réalisés à partir d'échantillons en ligne, on ne peut pas considérer que l'échantillon soit véritablement aléatoire.

Bien qu'il ne soit pas possible de calculer une marge d'erreur traditionnelle pour les échantillons en ligne, il est utile de comparer ce que serait la marge d'erreur d'un échantillon probabiliste de même taille à titre de référence. Considérant une population totale de 139 163¹, la marge d'erreur serait de $\pm 2,5 \%$, et ce, avec un intervalle de confiance de 95 %.

Afin d'assurer une meilleure représentativité des résultats, les données ont été pondérées selon l'âge et le genre à partir des distributions de la population de Trois-Rivières². Cette pondération permet de corriger certains écarts entre l'échantillon obtenu et la structure réelle de la population. À moins d'avis contraire, les analyses présentées dans ce rapport reposent donc, sur des données pondérées.

Des mesures ont été mises en place pour minimiser l'effet du biais de non-réponse. Au début du sondage, les répondants ont reçu l'assurance que leurs réponses resteraient confidentielles. De plus, afin de réduire le biais lié à la non-réponse à certaines questions, toutes les questions de l'enquête en ligne étaient obligatoires, ce qui signifie que les répondants ne pouvaient pas passer à la question suivante sans avoir répondu à la question en cours. Cependant, de nombreuses questions proposaient l'option « préfère ne pas répondre / je ne sais pas / sans opinion » à ceux qui ne souhaitaient pas fournir de réponse. En résumé, bien que ces mesures contribuent à améliorer la qualité et la représentativité des données, les résultats doivent néanmoins être interprétés avec prudence compte tenu des limites inhérentes à l'échantillonnage en ligne.

Contrôle de la qualité des données : Afin d'assurer la qualité et l'intégrité des données recueillies, un processus de validation des réponses a été réalisé à la fin de la collecte. Cette étape a consisté à analyser différentes métadonnées associées aux questionnaires (par exemple les identifiants de participation, les adresses IP, les horodatages et les informations liées à la plateforme de collecte) afin de détecter d'éventuelles participations multiples ou irrégulières. Les vérifications réalisées ont permis de confirmer l'intégrité et la validité des données retenues pour l'analyse.

Note 1

Source : Profil du recensement, Recensement de la population de 2021, Trois-Rivières, Ville (V). <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=Trois%2DRivieres&DGUIDlist=2021A00052437067&GENDERlist=1,2,3&STATISTIClist=1,4&HEADERlist=0>

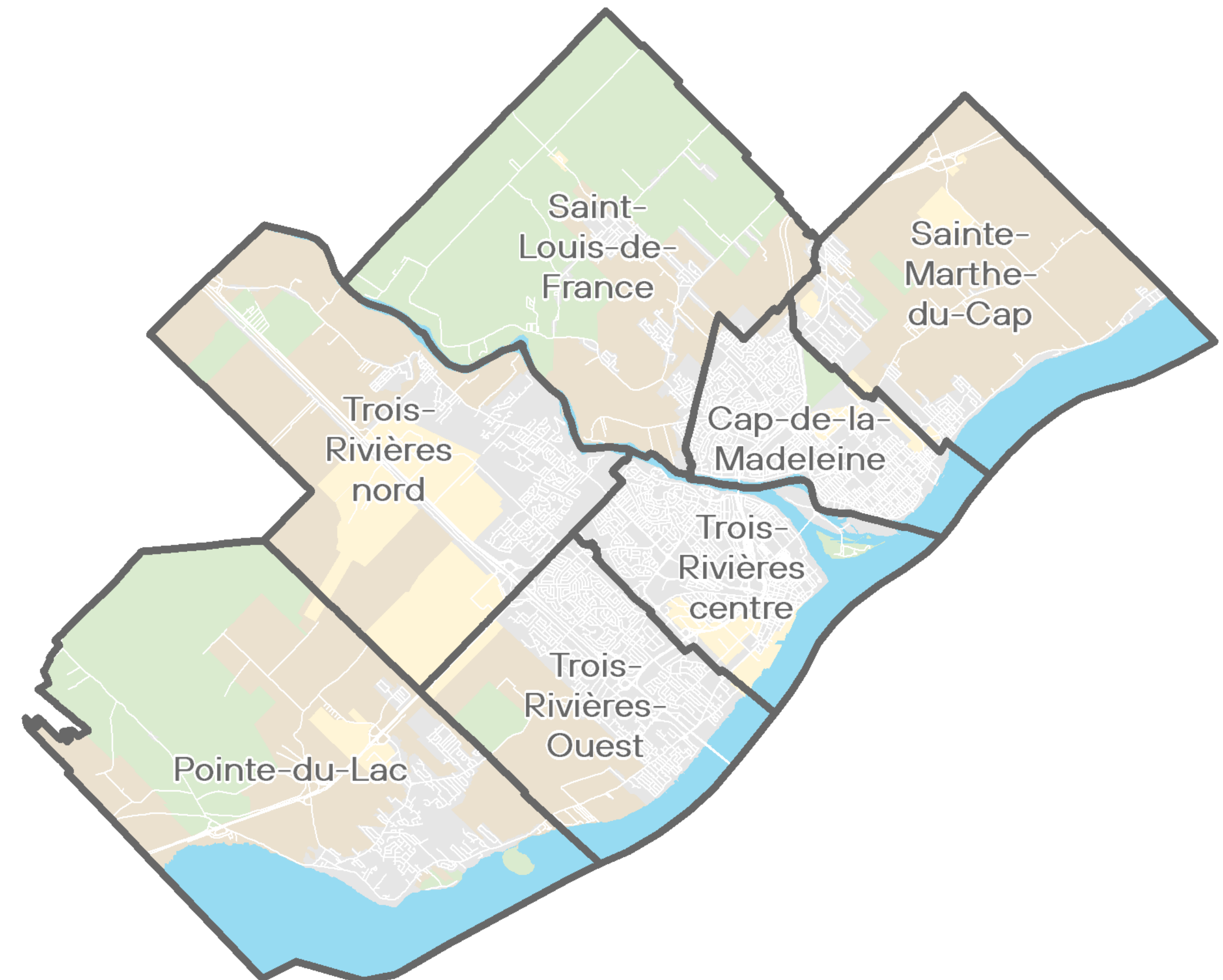
Note 2

Source : Statistique Canada. 2023. Profil du recensement. Recensement de 2021

Méthodologie *(suite)*

Codage des réponses ouvertes : Les réponses fournies dans la rubrique « Autre, veuillez préciser » ont été examinées et classées dans les catégories existantes lorsque cela était pertinent. Lorsqu'une réponse ne correspondait à aucune des catégories prédéfinies, de nouveaux codes ont été créés pour refléter les thèmes récurrents. Lorsqu'une réponse « Autre » était reclassée dans une catégorie existante ou nouvellement créée, elle n'était plus comptabilisée comme « Autre ». Compte tenu de la nature à choix multiples de certaines questions, les réponses « Autre » pouvaient être codées dans une ou plusieurs catégories, et les répondants pouvaient sélectionner des options supplémentaires en plus de « Autre ». Les réponses qui ne pouvaient être classées de manière pertinente dans aucune catégorie existante ou nouvellement créée ont été conservées sous la rubrique « Autre ». Cette approche a permis de s'assurer que les réponses ouvertes étaient systématiquement organisées et intégrées à l'analyse.

Pour les fins du présent sondage, le découpage se faisait en sept secteurs:



Les faits saillants du sondage

La consultation menée auprès de la population trifluvienne dresse un portrait clair des habitudes de déplacement, des irritants majeurs et des aspirations pour l'avenir. Voici les points essentiels à retenir.

Une culture automobile dominante

93 % des foyers possèdent un véhicule et l'automobile demeure le mode de transport principal pour 66 % des citoyens (5 à 7 jours par semaine).

Les courtes distances

20 % des automobilistes utilisent leur voiture quotidiennement pour des trajets de moins de 2 km (environ 25 min de marche), révélant un potentiel de transfert vers le transport actif.

La fluidité routière

Elle est jugée insatisfaisante uniquement durant les heures de pointe (moyenne de 41 %) et la fin de semaine dans le secteur Ouest (60 %).

Le télétravail, un régulateur de trafic

Le télétravail s'impose comme l'outil le plus efficace pour réduire la pression routière : un travailleur qui télétravaille seulement 2 jours par semaine voit son usage intensif de l'auto chuter de 65 % à 21 %.

Transport en commun

Les usagers saluent la sécurité (78 %) et la fiabilité/ponctualité (69 %) de la STTR.

Le frein de la performance : L'opinion globale (61 %) est plombée par la faible fréquence des passages (47 %) et des temps de trajet jugés trop longs (52 %). Le bus excelle pour les activités récréatives et les événements (75 % d'utilisation), mais peine à convaincre pour les trajets utilitaires quotidiens.

Vélo : Un bon potentiel freiné par l'insécurité

Popularité : 44 % des citoyens ont utilisé le vélo cette année. Chez les étudiants, l'usage intensif (3 jours et plus par semaine) atteint 55 %.

La sécurité : C'est le point critique. Seuls 6 % des cyclistes se sentent « très en sécurité ».

L'obstacle numéro 1 est la dangerosité de la circulation automobile (40 %) et le manque de continuité du réseau (31 %).

La solution attendue : 66 % des cyclistes réclament des pistes physiquement protégées (séparées des voitures) et 52 % une meilleure connexion vers les pôles d'emplois et de commerces.

Les faits saillants du sondage

La marche : Un succès estival, une période hivernale plus difficile

Le plaisir de marcher : Les Trifluviens aiment marcher pour le loisir (87 %). La satisfaction envers les parcs linéaires est assez élevée (70 %).

L'urgence du déneigement : Le déneigement des trottoirs est le point le plus faible de tout le sondage avec 40 % de satisfaction.

La période hivernale : 77 % des citoyens marchent moins en hiver, provoquant un repli massif vers l'automobile.

Familles avec des enfants : Des attentes importantes

Anxiété parentale : 48 % des parents craignent pour la sécurité de leurs enfants à vélo.

Seulement 2 % sont pleinement rassurés.

Accessibilité universelle

14 % des répondants au sondage vivent avec des contraintes de mobilité. Pour ces citoyens, les trottoirs encombrés, mal entretenus ou mal déneigés ne sont pas des irritants, mais des barrières.

Conclusion stratégique

Le sondage permet d'identifier trois enjeux qui doivent être pris en compte par la Ville de Trois-Rivières lors de l'élaboration de son plan de mobilité durable:

- I. La sécurisation des voies cyclables et des traverses piétonnes, particulièrement pour les familles et les jeunes.
- II. Le déneigement des trottoirs afin de maintenir la mobilité active toute l'année.
- III. La fréquence et la réduction des temps de trajets du transport en commun afin d'en faire une alternative efficace à l'automobile.



Section 0

Profil démographique

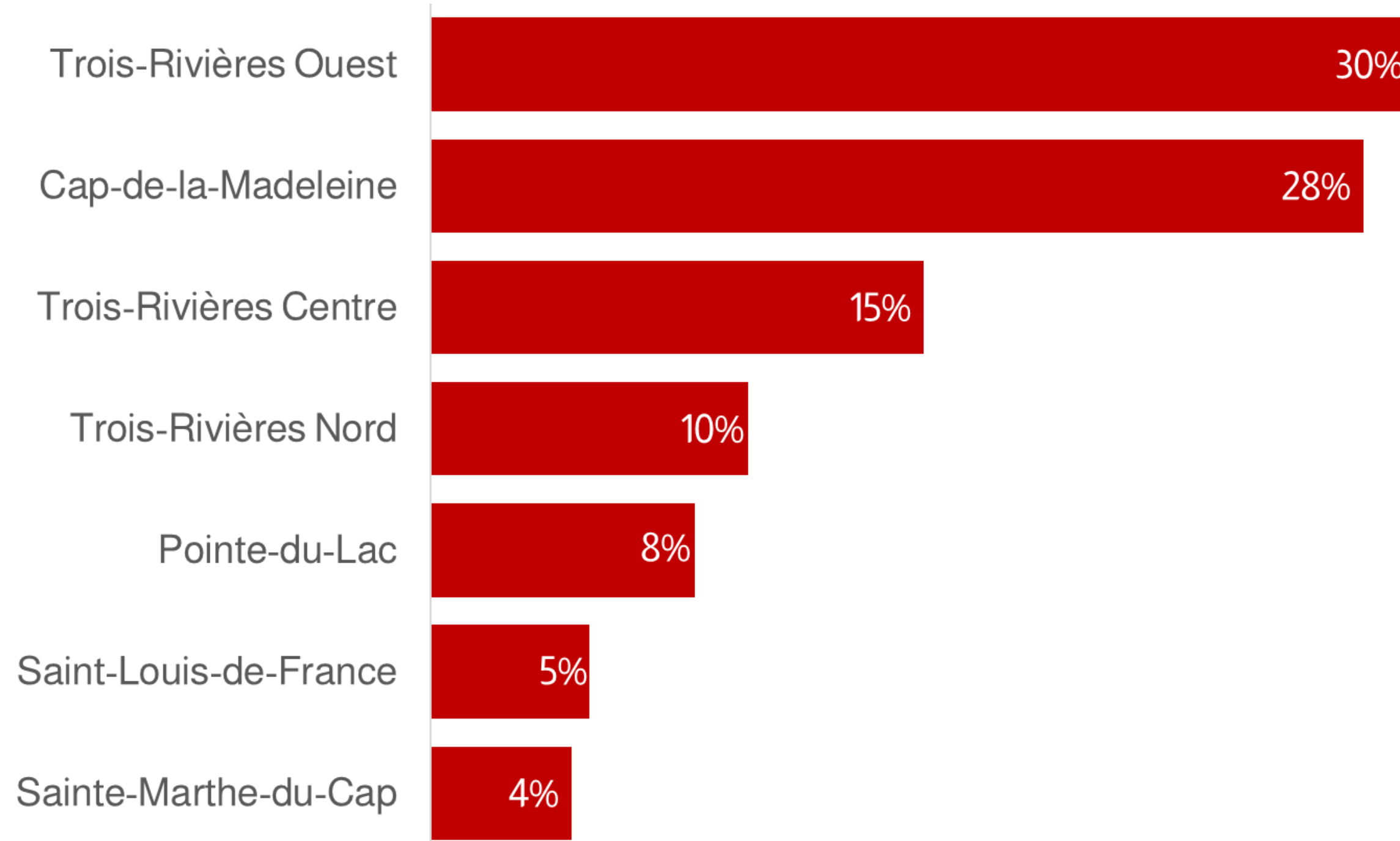
Les résultats présentés dans cette section ne sont pas pondérés

s0. Profil démographique

sc1. Dans quel secteur de la ville demeurez-vous?

Base : Tous les répondants

n=1 484



Les données recueillies montrent une participation bien répartie entre les différents secteurs de la ville, reflétant globalement la distribution de la population sur le territoire, ainsi les pôles majeurs (58 % des répondants).

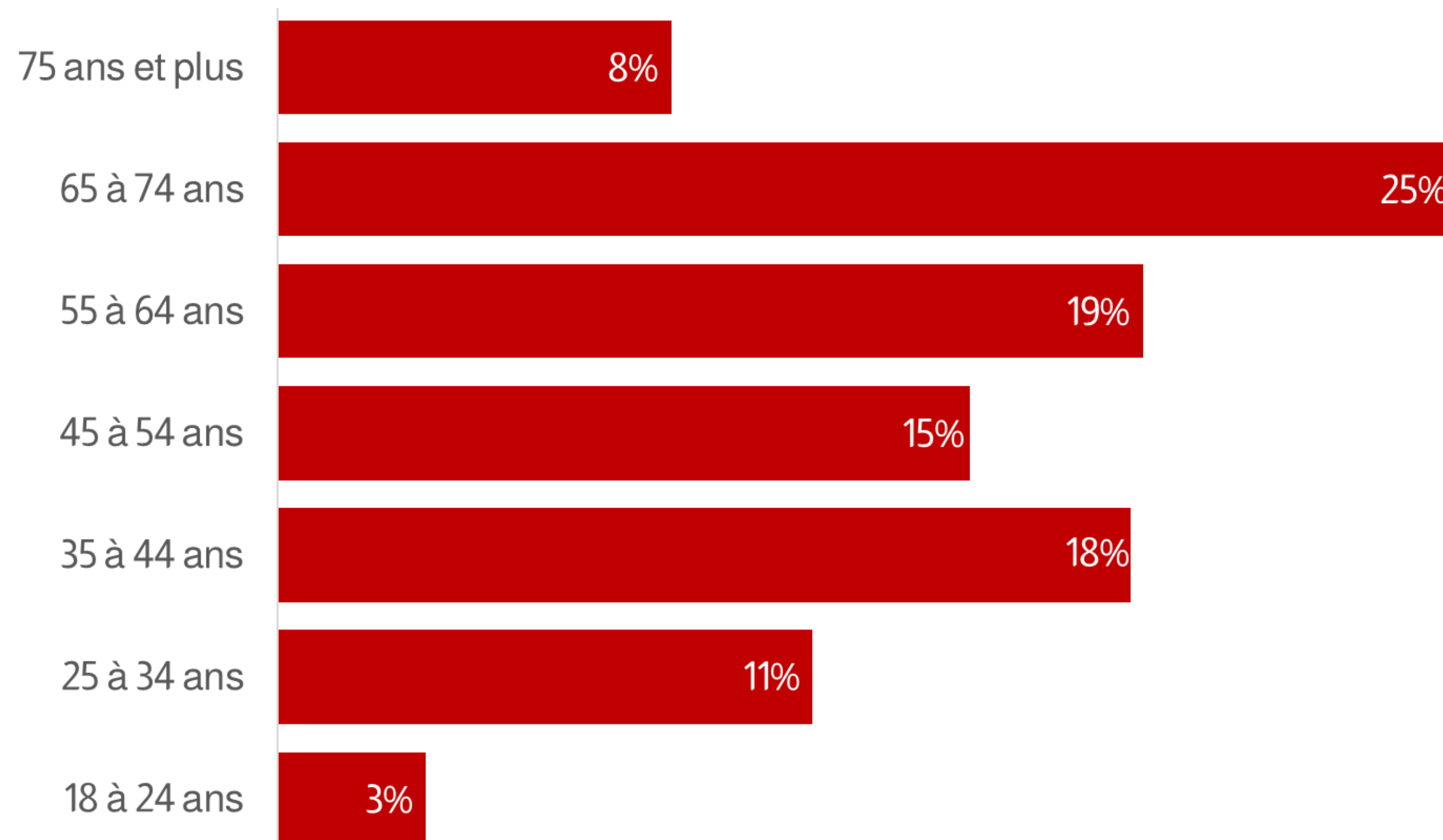
Trois-Rivières Ouest (30 %) et le Cap-de-la-Madeleine (28 %) dominent largement les résultats. À eux seuls, ces deux secteurs représentent près de 60 % des participants.

s0. Profil démographique

SC2. Quel est votre âge?

Base : Tous les répondants

n=1 484



La pyramide des âges des participants révèle une participation fortement concentrée chez les citoyens plus âgés.

Une forte représentation des 55 ans et plus (52 %)
Les 65 à 74 ans constituent le groupe le plus actif de la consultation avec 25 % des répondants (un citoyen sur quatre).
Si l'on combine les groupes des 55 à 64 ans, 65 à 74 ans et 75 ans et plus, on constate que plus de la moitié des répondants (52 %) sont des personnes d'un certain âge ou retraitées.

Le segment de la population active (44 %)
Les citoyens âgés de 25 à 54 ans représentent un bloc de 44 % des participants. Le sous-groupe des 35 à 44 ans (18 %) est le plus engagé au sein de cette catégorie.

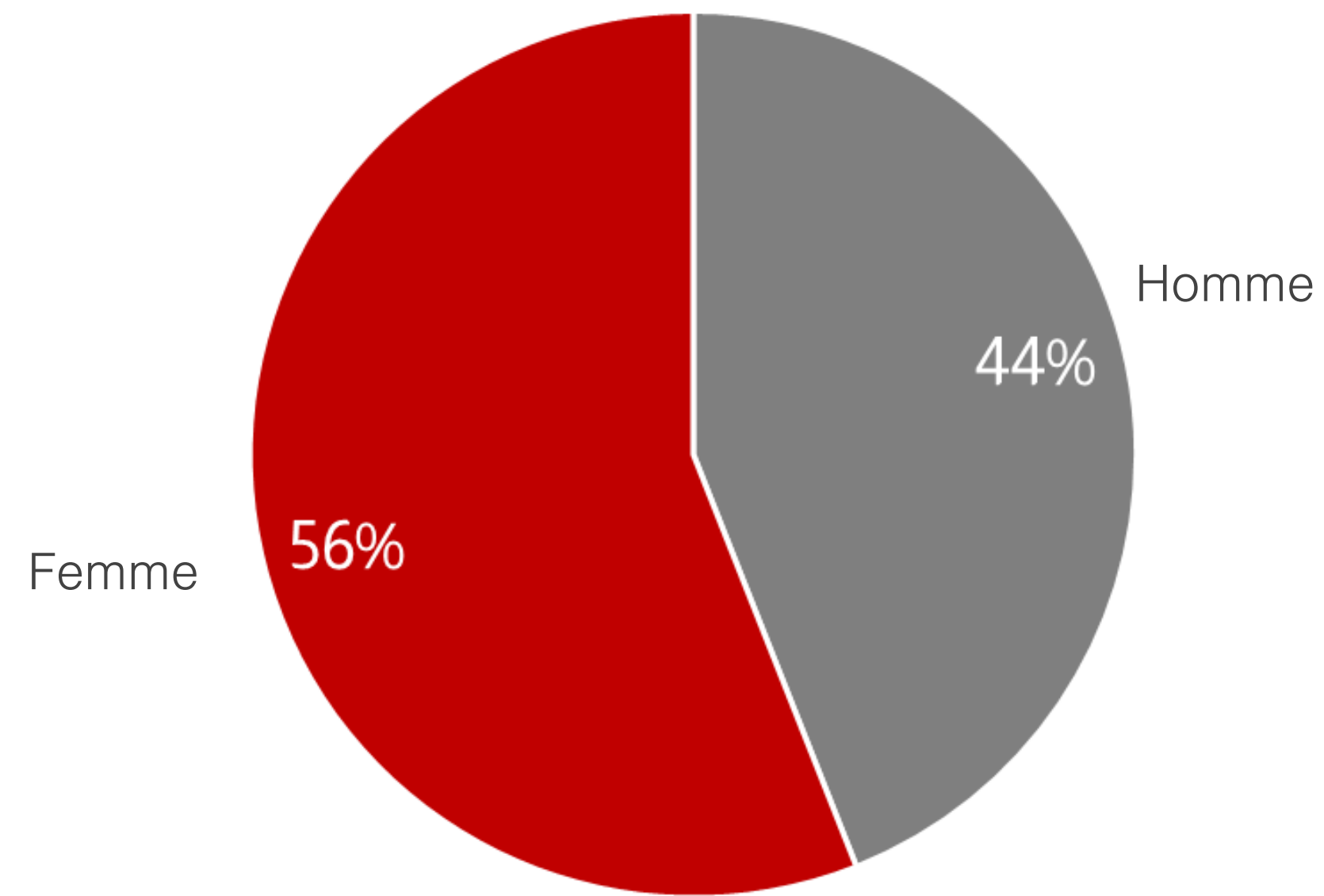
Une sous-représentation marquée des jeunes (3 %)
Le groupe des 18 à 24 ans est faible dans la consultation avec 3 % des réponses.

s0. Profil démographique

sc3. À quel genre vous identifiez-vous le plus?

Base : Tous les répondants

n=1 484



Une participation féminine prédominante (56 %)
Les femmes représentent plus de la moitié des répondants.

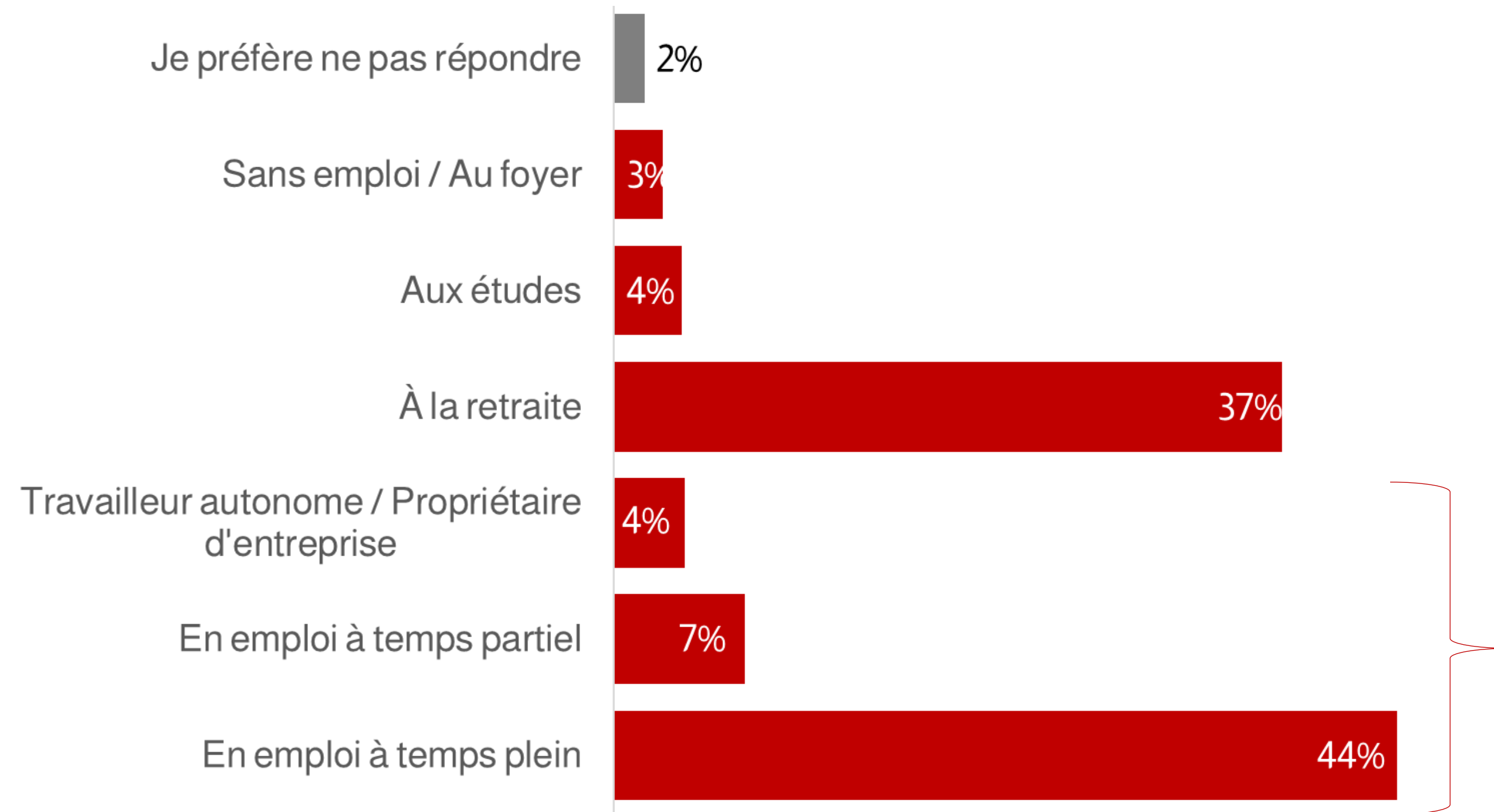
Une participation masculine solide (44 %)
Bien qu'en retrait par rapport aux femmes, la participation des hommes demeure significative et permet d'assurer une vision équilibrée des besoins en transport.

s0. Profil démographique

SC4. Quelle catégorie représente le mieux votre statut professionnel?

Base : Tous les répondants

n=1 484



Une forte représentation de la population active (55 % au total)

Temps plein (44 %) : C'est le groupe le plus important.

Temps partiel, travailleurs autonomes et propriétaires (11 %) : Ces groupes s'ajoutent à la population active, portant le total à plus de la moitié des répondants.

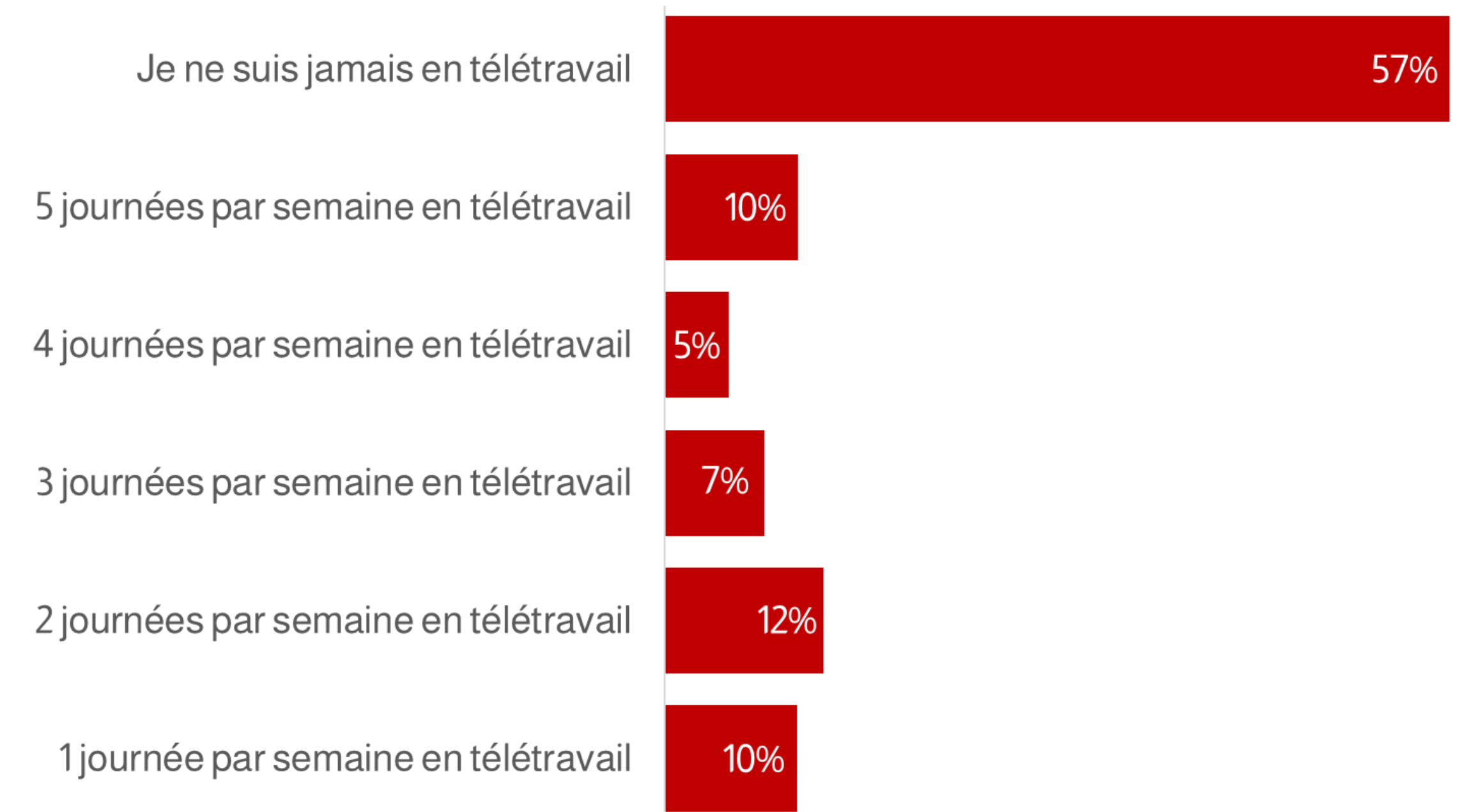
Un bloc de retraités très significatif (37 %)

Avec plus d'un tiers des répondants à la retraite, la Ville dispose d'une base de données solide sur les déplacements hors-pointe et à des fins de loisirs ou de services.

SC5. En général, combien de jours par semaine êtes-vous en télétravail?

Base : Les répondants qui sont « actifs » sur le marché du travail

n=812



Une majorité de travailleurs « sur le terrain » (57 %)

Près de 6 travailleurs sur 10 (57 %) ne font jamais de télétravail.

L'émergence du mode hybride (34 %)

Un peu plus du tiers des répondants pratiquent le télétravail de façon occasionnelle ou régulière (de 1 à 4 jours par semaine). Le format 1 ou 2 jours par semaine (22 %) est le plus fréquent parmi les travailleurs hybrides.

Le télétravail complet (10 %)

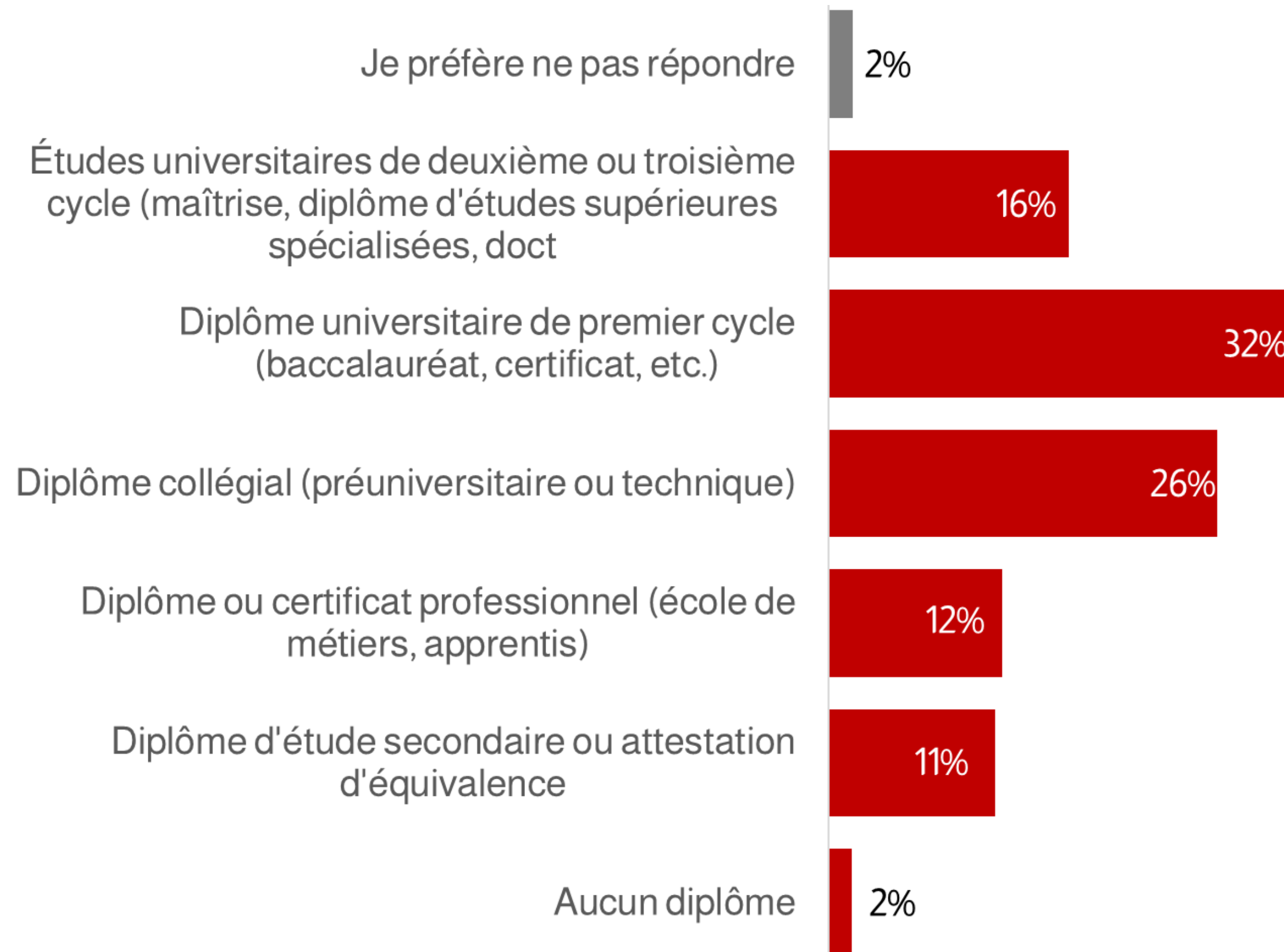
Un travailleur sur dix travaille exclusivement à domicile.

s0. Profil démographique

SC6. Quel est le plus haut niveau de scolarité que vous avez complété?

Base : Tous les répondants

n=1 484



Une forte proportion de diplômés universitaires (48 %)

Près d'un répondant sur deux possède un diplôme de premier cycle (32 %) ou d'études supérieures (16 %).

Une base importante de diplômés collégiaux et professionnels (38 %)

Le niveau collégial (26 %) et les diplômes professionnels/écoles de métiers (12 %) représentent une part importante de l'échantillon.

Sous-représentation des niveaux de scolarité moins élevés (13 %)

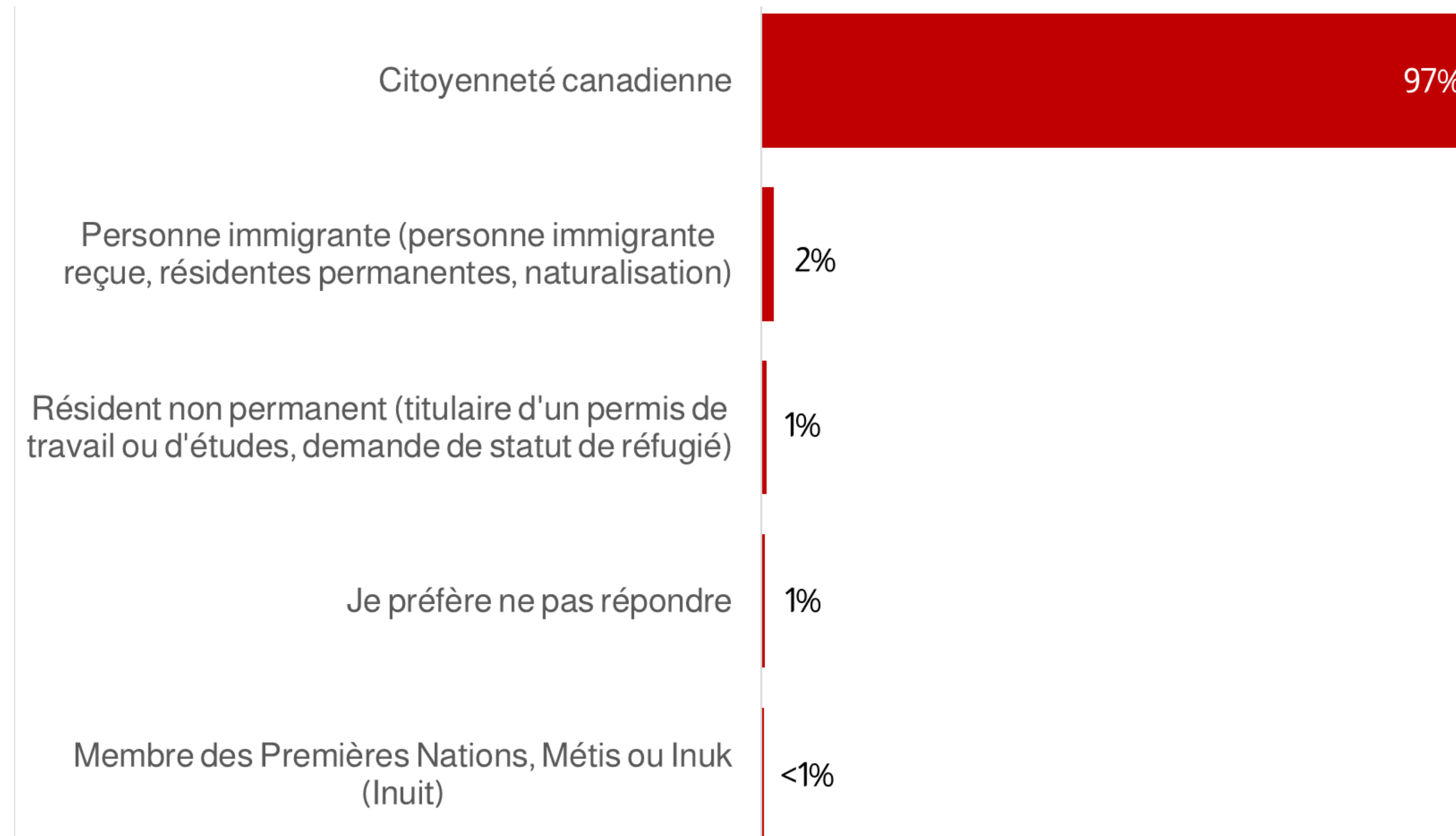
Les répondants ayant un diplôme d'études secondaires (11 %) ou aucun diplôme (2 %) sont moins nombreux à avoir participé à la démarche.

S0. Profil démographique

SC7. Quel statut décrit le mieux votre réalité?

Base : Tous les répondants

n=1 484



La domination de la citoyenneté canadienne (97 %)

La quasi-totalité des répondants possèdent la citoyenneté canadienne.

Faible participation des nouveaux arrivants et résidents temporaires (3 %)

Les personnes immigrantes (2 %) et les résidents non permanents (1 %) représentent seulement 3 % de l'échantillon.

Représentation des Premières Nations, Métis et Inuks (0,40 %)

Une très faible proportion de répondants s'identifient comme Autochtones.



Section 1

Accès à l'automobile

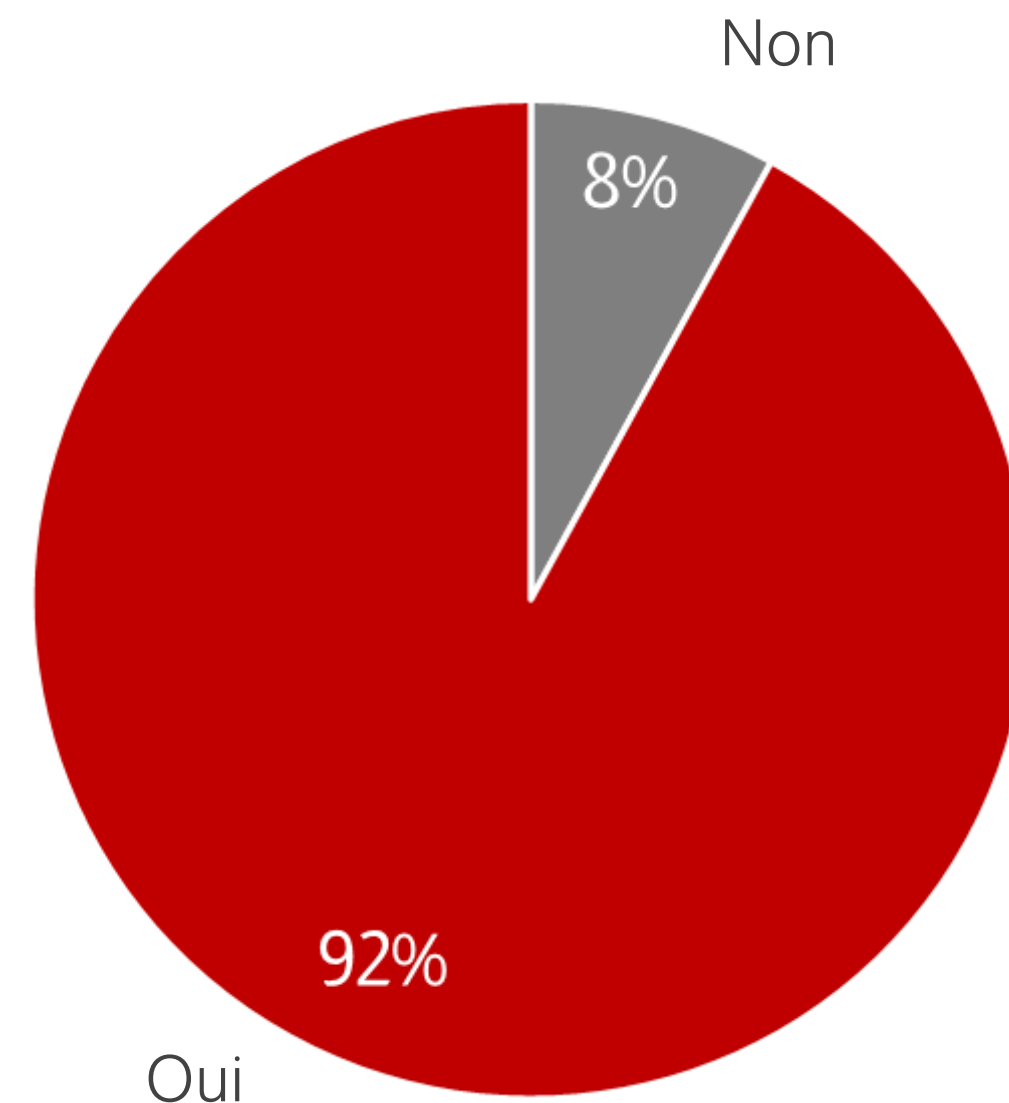
Les résultats présentés dans cette section, et les suivantes sont pondérés

S1. Accès à l'automobile

Q1. Détenez-vous un permis de conduire?

Base : Tous les répondants

n=1 484



L'automobile en périphérie (100 % de permis)

Dans les secteurs de Sainte-Marthe-du-Cap et Pointe-du-Lac, le taux de possession d'un permis de conduire est de 100 %. Saint-Louis-de-France (96 %) et Trois-Rivières-Ouest (97 %) ont aussi un taux élevé. Les résultats démontrent une dépendance structurelle. Dans ces zones plus éloignées et moins denses, le permis de conduire n'est pas une option, mais une condition essentielle à la mobilité. L'offre actuelle de transport collectif ou actif n'y est probablement pas perçue comme une alternative viable pour les déplacements quotidiens.

Le centre urbain : un début de diversification (87 % - 88 %)

Trois-Rivières Centre (87 %) et Cap-de-la-Madeleine (88 %). On y observe les taux de possession les plus bas de la ville. Bien que 87 % reste un chiffre élevé, c'est dans ces secteurs que l'on trouve la plus grande proportion de citoyens vivant sans permis (environ 1 sur 8). Cela s'explique par la proximité des services, une potentielle desserte de la STTR plus importante et une trame urbaine plus propice à la marche. Ces secteurs représentent le « terreau fertile » pour les mesures de mobilité durable : c'est là que le potentiel de transfert modal (délaissier l'auto pour le bus ou le vélo) est le plus fort.

L'enjeu des « sans-permis » (8 %)

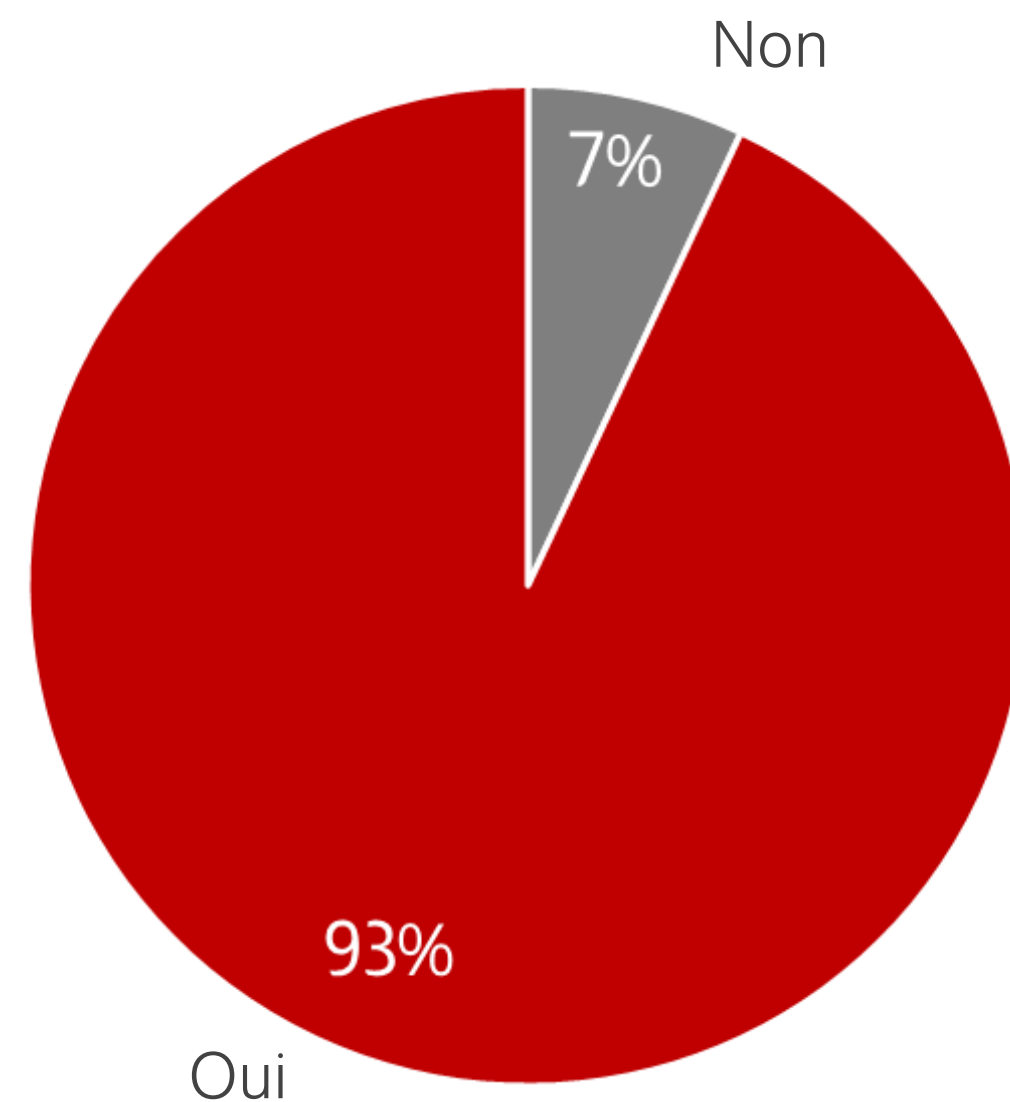
Bien que minoritaires au total, ces 8 % de citoyens dépendent entièrement des infrastructures piétonnes, cyclables et du transport collectif. Considérant que la population est vieillissante (25 % de 65-74 ans), ce chiffre pourrait croître dans les prochaines années si certains aînés doivent cesser de conduire.

s1. Accès à l'automobile

Q2. Est-ce que vous ou quelqu'un dans votre foyer possédez une automobile?

Base : Tous les répondants

n=1 484



Sainte-Marthe-du-Cap (0 % sans auto), Pointe-du-Lac (1 % sans auto) et Saint-Louis-de-France (3 % sans auto).

Dans ces secteurs, l'absence de voiture dans un foyer est une exception rarissime. À Sainte-Marthe-du-Cap, la possession est même de 100 %.

Ces résultats confirment une structure urbaine où il est virtuellement impossible de faire fonctionner un ménage (épicerie, travail, loisirs des enfants) sans véhicule. Pour ces citoyens, la « mobilité durable » ne passera probablement pas par l'abandon de la voiture, mais par une réduction de son usage ou par l'électrification.

Les noyaux urbains : une plus grande flexibilité.

Trois-Rivières Centre (12 % sans auto) et Cap-de-la-Madeleine (9 % sans auto).

C'est ici que l'on trouve la plus forte proportion de ménages sans voiture. Probablement qu'une bonne proportion de répondants provient du centre-ville, car le taux de foyers sans auto est presque le double de la moyenne municipale. Une partie de cette statistique s'explique par la densité : on peut vivre au centre-ville en faisant ses courses à pied ou en utilisant le bus.

Une autre partie peut être liée à des facteurs socio-économiques (étudiants, aînés à revenu fixe, personnes à faible revenu) qui choisissent ou subissent l'absence de véhicule. C'est dans ces zones que les services de partage de véhicules (type Communauto) ou l'amélioration des fréquences d'autobus auraient le plus d'impact immédiat.

Lien entre permis et possession.

Il est intéressant de noter que le pourcentage de personnes sans permis (8 %) est très proche du pourcentage de foyers sans voiture (7 %). Cela suggère que dans la grande majorité des cas, l'absence de permis de conduire entraîne l'absence de véhicule dans tout le ménage, renforçant l'isolement si les alternatives de transport sont absentes.



Section 2

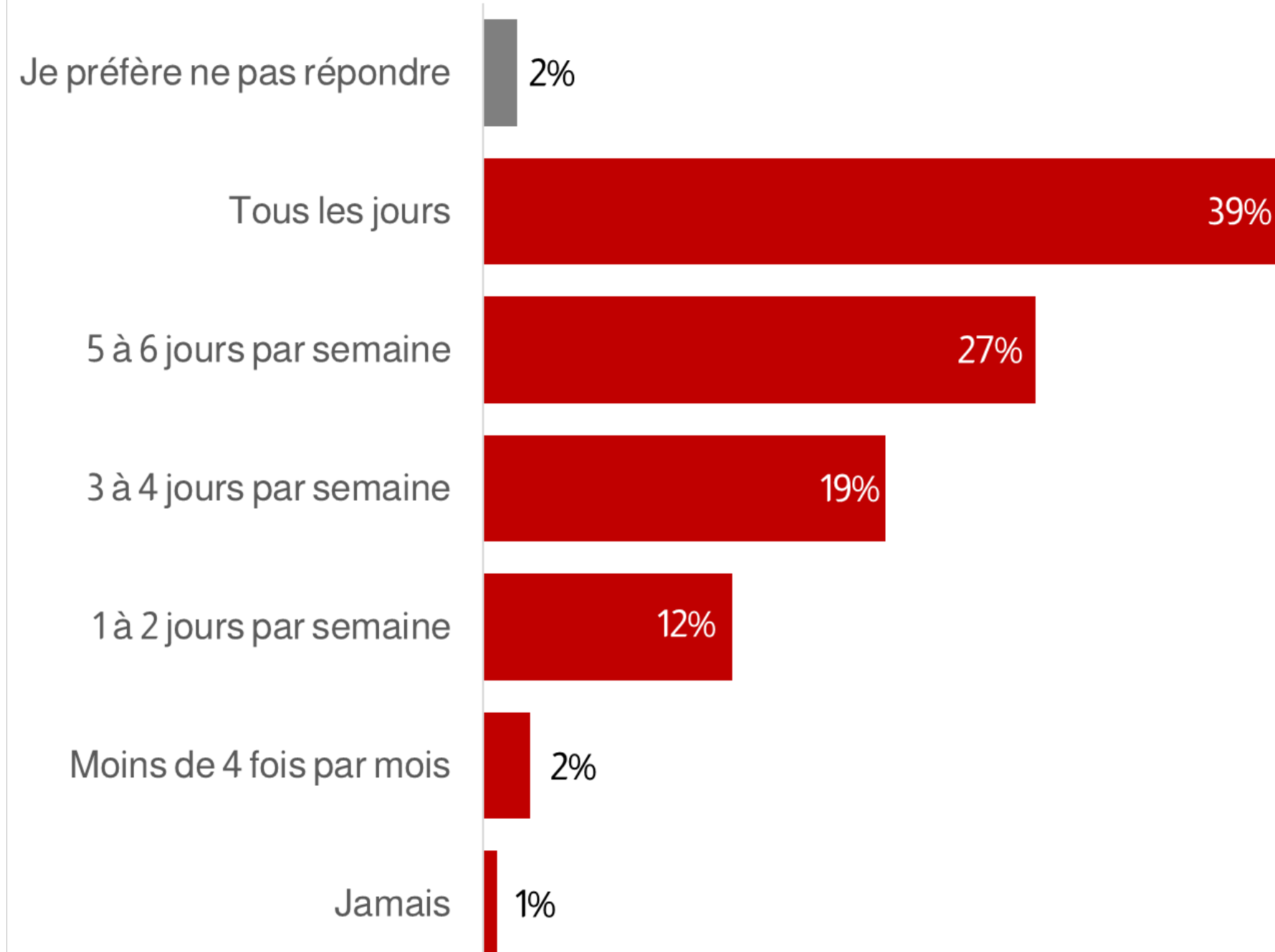
Usage de l'automobile

s2. Usage de l'automobile

Q3. De manière générale, à quelle fréquence avez-vous utilisé l'automobile pour vous déplacer au cours de la dernière année?

Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une.

n=1 382



L'automobile comme mode par défaut (66 % d'utilisateurs)

Usage quotidien (39 %) : Près de 4 répondants sur 10 utilisent leur voiture tous les jours, sans exception. Ce groupe représente le noyau dur de la dépendance automobile, incluant probablement les travailleurs sans option de télétravail et les citoyens dont les activités sont dispersées.

Usage quasi quotidien (27 %)

En ajoutant ceux qui l'utilisent 5 à 6 jours par semaine, on atteint 66 % (les deux tiers des répondants). Pour la majorité de la population, la voiture n'est pas un choix occasionnel, mais l'outil principal de subsistance et de vie sociale. Cela exerce une pression constante sur les infrastructures routières, particulièrement en semaine.

L'usage modéré ou hybride (31 %)

Près du tiers des répondants utilisent l'auto de façon plus sélective, soit 1 à 4 jours par semaine (31 %). Ce groupe est particulièrement intéressant pour le Plan de mobilité durable.

L'usage marginal ou inexistant (3 %)

Seulement 1 % des répondants n'utilisent jamais l'automobile.

Ce chiffre est inférieur au 7 % de ménages ne possédant pas d'auto (voir la question précédente). Cela signifie qu'une partie des citoyens sans voiture utilisent tout de même l'auto comme passagers (covoiturage, famille, taxi). L'automobile demeure, présumément, un passage obligé, même pour ceux qui ne sont pas propriétaires.

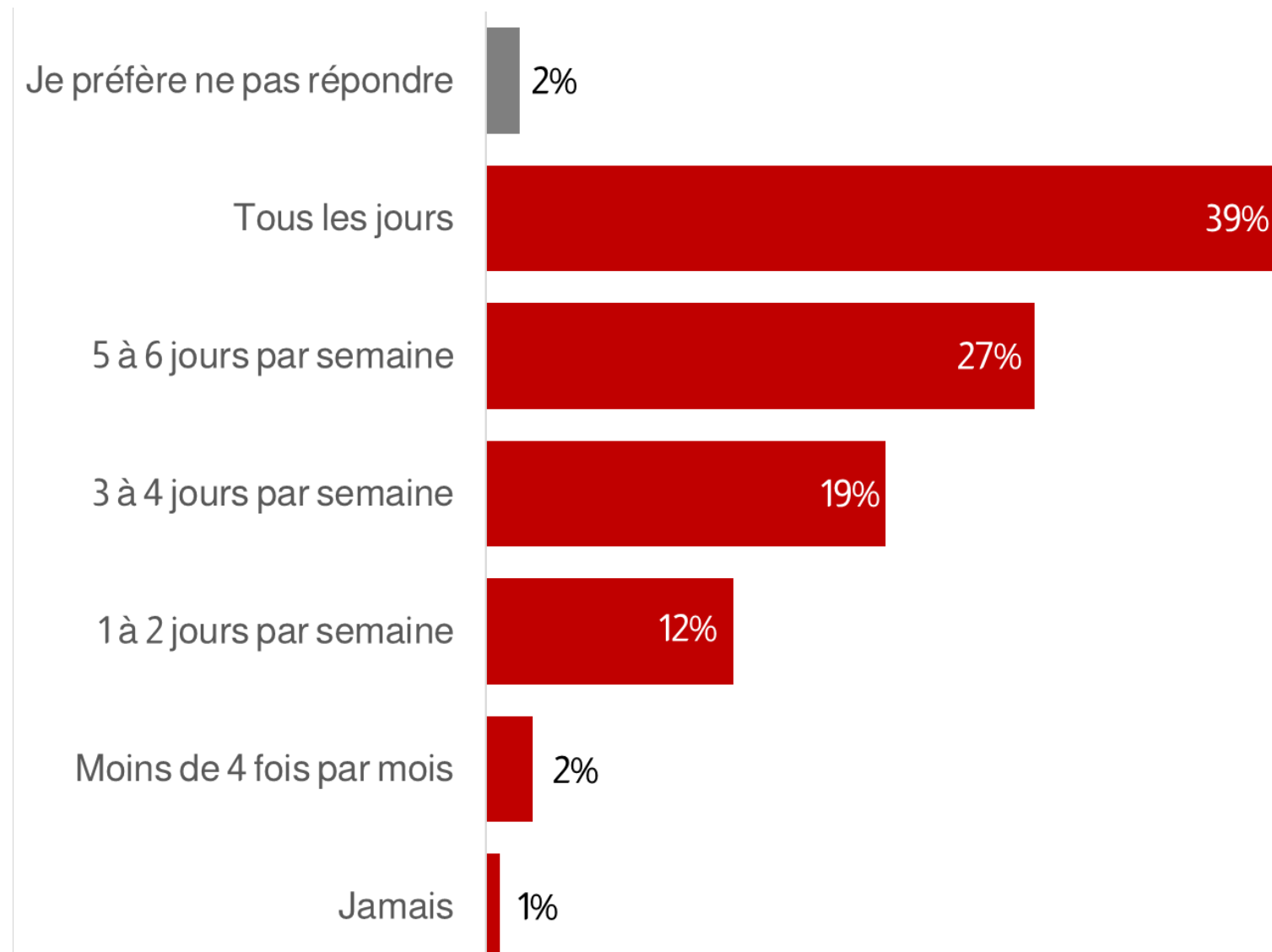
s2. Usage de l'automobile

Suite de l'analyse

Q3. De manière générale, à quelle fréquence avez-vous utilisé l'automobile pour vous déplacer au cours de la dernière année?

Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une.

n=1 382



On observe un lien direct entre l'éloignement du centre urbain et l'intensité de l'utilisation de la voiture.

Les secteurs de dépendance (Sainte-Marthe et Pointe-du-Lac) : Avec 83 % d'utilisation intensive (Tous les jours et 5 à 6 jours par semaine) à Sainte-Marthe-du-Cap et 76 % à Pointe-du-Lac, l'automobile est une extension indispensable du domicile. Le transport durable y est un défi majeur car la fréquence des déplacements est importante.

Le pôle de Trois-Rivières Nord (73 %) : Ce secteur affiche un taux plus élevé que le centre ou l'ouest, suggérant un quartier principalement « dortoir » où les citoyens doivent sortir quotidiennement pour le travail ou les services.

Les noyaux urbains plus flexibles (Centre et Ouest) :

Trois-Rivières Centre (59 %) est le seul secteur sous la barre des 60 %. C'est là que l'usage de la voiture est le moins systématique.

L'Ouest (61 %) surprend par sa relative modération par rapport au Nord, probablement parce que le secteur est un pôle d'emplois et de services en soi, réduisant la distance des trajets.

L'âge - La courbe de la vie active

L'utilisation intensive de l'auto suit une courbe très nette liée au cycle de vie.

Le plateau de la vie active (18 à 54 ans) : Les taux sont stables et élevés, oscillant entre 72 % et 74 %. Que l'on soit un jeune adulte ou un parent, la voiture est utilisée massivement 5 à 7 jours par semaine.

Le paradoxe des 18-24 ans : Malgré une faible possession de permis, ceux qui en ont un sont des utilisateurs très intensifs (73 %). Cela confirme que pour les jeunes travailleurs ou étudiants, l'auto est l'outil principal de liberté et de mobilité.

Le déclin graduel (55 ans et plus) : La fréquence chute de manière significative après 65 ans (56 %) et tombe à 46 % chez les 75 ans et plus. C'est la seule catégorie où moins de la moitié des gens utilisent leur voiture presque tous les jours.

Le statut professionnel - L'impact du travail, la distinction est la plus forte.

Travailleurs (76 %) : Trois travailleurs sur quatre utilisent leur voiture au moins 5 jours par semaine. Toute solution de mobilité durable (bus rapide, pistes cyclables express) doit prioritairement cibler ce groupe pour être efficace.

Étudiants (67 %) : Un taux élevé qui montre que le transport collectif ne répond peut-être pas parfaitement aux horaires atypiques des étudiants (cours, travail, sorties).

Retraités (51 %) : Ils utilisent leur voiture deux fois moins souvent de façon quotidienne que les travailleurs. Leurs déplacements sont plus sporadiques et probablement moins liés aux heures de pointe.

s2. Usage de l'automobile

Q4. De façon générale, à quelle fréquence utilisez-vous l'automobile pour :
Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une ET qui ne répondent pas « non applicable ».

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	n=
Vous rendre au travail	23%	5%	12%	20%	22%	17%	990
Vous rendre à toute autre destination	2%	30%	35%	14%	6%	12%	1332
Faire des courses (épicerie, pharmacie, magasins, etc.)	0%	9%	52%	26%	6%	7%	1367
Vous rendre à votre lieu d'études	70%	6%	7%	3%	7%	5%	598
Participer à des activités récréatives ou à des évènements	5%	31%	40%	16%	3%	5%	1317

Les motifs de déplacement

Le travail : il est le moteur de l'usage quotidien, c'est le seul motif où l'utilisation intensive (5 à 7 jours) atteint 39 %. À l'inverse, 23 % ne l'utilisent jamais (retraités ou utilisateurs d'autres modes).

Les autres destinations : bien que moins élevé que pour le travail, 18 % des répondants (6 % + 12 %) utilisent leur auto 5 à 7 jours par semaine pour des motifs « autres ». Ce sont des déplacements que l'on appelle « non discrétionnaires » ou « sociaux ». Contrairement au travail qui est routinier, ces déplacements sont plus difficiles à remplacer par le transport collectif actuel, probablement parce qu'ils sont souvent imprévisibles, vers des lieux variés ou à des heures où la fréquence du transport en commun est moindre.

Les courses, un usage hebdomadaire : Plus de la moitié des répondants (52 %) utilisent leur voiture 1 à 2 jours par semaine pour les courses. Il s'agit d'un comportement de consommation planifiée. Très peu de gens (13 % au total) font leurs courses en auto quotidiennement.

Loisirs et autres destinations : Le profil est similaire aux courses, avec une concentration massive sur 1 à 2 jours par semaine. L'auto est ici un outil de liberté pour les sorties ponctuelles.

Lieu d'études : le taux de « Jamais » (70 %) est très élevé, ce qui s'explique par la composition de l'échantillon (majorité de travailleurs et retraités).

Participer à des activités récréatives ou à des évènements : le groupe le plus important (40 %) utilise sa voiture 1 à 2 jours par semaine pour les loisirs. L'usage intensif est marginal (8 %). Si l'on combine « Moins de 4 fois par mois » (31 %) et « 1 à 2 jours par semaine » (40 %), on constate que 71 % des répondants ont un usage régulier mais non quotidien de l'auto pour ce motif.

s2. Usage de l'automobile

Suite de l'analyse

Q4. De façon générale, à quelle fréquence utilisez-vous l'automobile pour :
Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une ET qui ne répondent pas « non applicable ».

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	n=
Vous rendre au travail	23%	5%	12%	20%	22%	17%	990
Vous rendre à toute autre destination	2%	30%	35%	14%	6%	12%	1 332
Faire des courses (épicerie, pharmacie, magasins, etc.)	0%	9%	52%	26%	6%	7%	1 367
Vous rendre à votre lieu d'études	70%	6%	7%	3%	7%	5%	598
Participer à des activités récréatives ou à des évènements	5%	31%	40%	16%	3%	5%	1 317

Les déplacements domicile-travail (Usage intensif : 5-7 jours)

Le facteur géographique

Pointe-du-Lac (54 %) et Sainte-Marthe-du-Cap (53 %) : Plus de la moitié des travailleurs de ces secteurs se déplacent en auto 5 à 7 jours par semaine. L'absence perçue d'alternatives rapides pour la banlieue crée un flux constant vers Trois-Rivières Centre.
Trois-Rivières Centre (31 %) : Le taux le plus bas. La proximité des employeurs (hôpitaux, bureaux gouvernementaux, commerces) permet de réduire la fréquence des déplacements motorisés.

Le facteur démographique

Les 35-44 ans (53 %) sont les plus intensifs. C'est l'âge où les contraintes sont maximales, par exemple, la carrière, le transport des enfants aux activités, la conciliation famille-travail, etc. Cette pression favorise l'auto solo pour sa rapidité perçue.

Profil professionnel/métier (52 %) : Les travailleurs manuels ou techniques sont très captifs de l'automobile.

L'impact du télétravail :

Zéro télétravail = 65 % d'usage intensif de l'auto.
2 jours de télétravail = 21 % (une chute de 44 points).
5 jours de télétravail = 11 %.
Le télétravail est l'outil le plus puissant pour réduire la pression sur le réseau routier de Trois-Rivières. Un travailleur qui télétravaille seulement 2 jours par semaine sort presque systématiquement de la catégorie des utilisateurs intensifs.

s2. Usage de l'automobile

Q4. De façon générale, à quelle fréquence utilisez-vous l'automobile pour :
Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une ET qui ne répondent pas « non applicable ».

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	n=
Vous rendre au travail	23%	5%	12%	20%	22%	17%	990
Vous rendre à toute autre destination	2%	30%	35%	14%	6%	12%	1 332
Faire des courses (épicerie, pharmacie, magasins, etc.)	0%	9%	52%	26%	6%	7%	1 367
Vous rendre à votre lieu d'études	70%	6%	7%	3%	7%	5%	598
Participer à des activités récréatives ou à des évènements	5%	31%	40%	16%	3%	5%	1 317

Les déplacements pour les autres destinations (Usage intensif : 5-7 jours)

Le facteur géographique

Pointe-du-Lac (23 %) et Saint-Louis-de-France (20 %) : Dans ces secteurs, un citoyen sur quatre ou cinq prend sa voiture presque tous les jours pour des raisons autres que le travail ou les courses. Dans ces zones à plus faible densité, toute activité (visite chez des amis, rendez-vous, aller au parc, etc.) nécessite de prendre la voiture. Il semble y avoir peu de déplacement « autre » qui puisse se faire à pied.

Sainte-Marthe-du-Cap (16 %) : Bien que supérieur à la moyenne (13 %), ce secteur est moins « intensif » que Pointe-du-Lac, peut-être en raison d'une plus grande proximité avec les services du Cap-de-la-Madeleine.

Le lien avec le travail et le télétravail : Ceux qui n'en font aucun (16 %) sont plus nombreux à utiliser l'auto quotidiennement pour d'autres motifs que la moyenne « intensive » (13 %). Il semble exister un effet d'entraînement. Une fois qu'une personne est déjà dans sa voiture pour aller au travail, elle serait plus susceptible d'ajouter des arrêts pour d'autres destinations sur son trajet de retour. À l'inverse, le télétravailleur, déjà à la maison, a tendance à limiter ses sorties motorisées quotidiennes.

s2. Usage de l'automobile

Suite de l'analyse

Q4. De façon générale, à quelle fréquence utilisez-vous l'automobile pour :
Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une ET qui ne répondent pas « non applicable ».

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	n=
Vous rendre au travail	23%	5%	12%	20%	22%	17%	990
Vous rendre à toute autre destination	2%	30%	35%	14%	6%	12%	1 332
Faire des courses (épicerie, pharmacie, magasins, etc.)	0%	9%	52%	26%	6%	7%	1 367
Vous rendre à votre lieu d'études	70%	6%	7%	3%	7%	5%	598
Participer à des activités récréatives ou à des évènements	5%	31%	40%	16%	3%	5%	1 317

Faire des courses (Usage intensif : 5-7 jours)

Le facteur géographique

Le secteur de Trois-Rivières Nord affiche un taux d'utilisation intensive de 17 %, ce qui est supérieur à la moyenne. Ce résultat suggère une habitude de consommation liée à la structure du quartier. Étant un secteur plus périphérique et résidentiel, les citoyens de Trois-Rivières Nord semblent privilégier de courts arrêts fréquents en voiture (probablement sur le chemin du retour du travail) plutôt qu'une seule grande sortie hebdomadaire.

L'âge

Contrairement aux autres motifs de déplacement où l'on voyait une chute drastique de l'utilisation de l'auto chez les aînés, les courses maintiennent les citoyens sur la route de façon constante (45 à 54 ans (17 %), 55 à 64 ans (16 %) et 65 à 74 ans (16 %)). Pour les citoyens de 45 à 74 ans, les courses quotidiennes ou quasi quotidiennes représentent une activité régulière. Chez les 65-74 ans, alors qu'ils sortent moins pour le travail ou les loisirs, ils continuent de prendre l'auto très fréquemment pour les besoins essentiels. Cela démontre que l'accès aux commerces de proximité (épiceries de quartier, pharmacies) est le principal facteur de maintien de l'utilisation de l'auto chez les aînés..

Les étudiants sont peu nombreux à utiliser l'auto quotidiennement pour faire des courses (6 %).

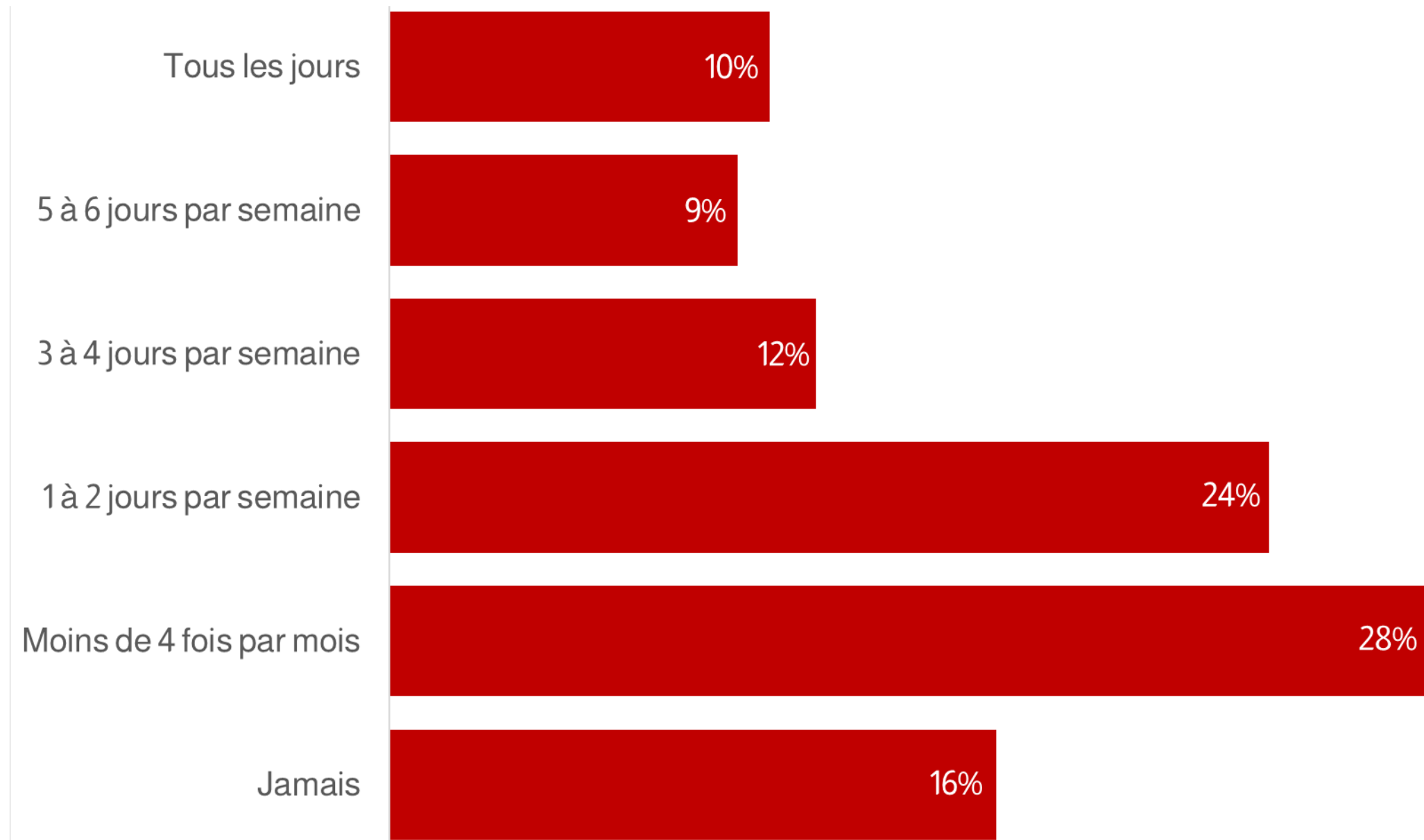
Ceux qui ne télétravaillent jamais (15 %) utilisent l'auto pour les courses de façon plus intensive que ceux qui sont à la maison.

s2. Usage de l'automobile

Q6. De manière générale, à quelle fréquence utilisez-vous l'automobile pour parcourir des distances de moins de 2 kilomètres (environ 25 min. de marche)?

n=1 365

Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une ET qui ne répondent pas « non applicable ».



Le « réflexe automobile » (20 %)

Un citoyen sur cinq (20 %) utilise sa voiture presque tous les jours (5 à 7 jours par semaine) pour parcourir moins de 2 km.

Pour ce groupe, la voiture n'est pas un choix basé sur la distance, mais un automatisme. C'est le « réflexe auto-solo », souvent justifié par le manque de temps, le transport de nombreux sacs, etc. Le point positif, 44 % des répondants (16 % jamais + 28 % rarement) utilisent déjà peu ou pas l'auto pour ces courtes distances. Il existe donc une base de citoyens déjà sensibilisés à la marche ou au vélo.

Les utilisateurs intensifs de proximité

La génération des 35 à 44 ans (25 %) C'est le groupe qui utilise le plus l'auto pour les courtes distances, probablement parce que c'est l'âge de la conciliation famille-travail. Pour eux, le temps est la ressource la plus rare.

Les travailleurs vs retraités (23 % vs 15 %)

Les travailleurs utilisent nettement plus l'auto pour les trajets de moins de 2 km que les retraités. La routine de travail semble renforcer l'usage de l'auto pour toutes les autres activités. À l'inverse, les retraités, ayant un emploi du temps souvent plus flexible, semblent plus enclins à marcher pour leurs besoins de proximité.

L'impact du télétravail et du statut professionnel

Jamais de télétravail (27 %) : c'est le taux le plus élevé d'utilisation intensive pour les courtes distances. Si l'on prend sa voiture pour aller travailler tous les jours, on a tendance à l'utiliser pour tout le reste.

Télétravail 1 jour (28 %) : ce chiffre surprend par sa hauteur. Il suggère que ces travailleurs, lors de leur seule journée de présence au bureau, maximisent l'usage de leur voiture pour toutes leurs courses de proximité.

Télétravail 4 jours (8 %) : une chute drastique. Moins on utilise sa voiture pour le travail, moins on a le réflexe de l'utiliser pour les petites distances de quartier.

Un cas particulier : Saint-Louis-de-France (13 %)

Ce secteur affiche un taux d'utilisation intensive (13 %) bien en dessous de la moyenne (20 %). Ce n'est probablement pas parce que les gens y marchent plus, mais plutôt parce que dans ce type de secteur, il n'y a presque rien à moins de 2 km. Les destinations (commerces, services) sont plus éloignées, rendant la question « moins de 2 km » moins pertinente pour les résidents de ce secteur.



Section 3

Expérience lors des déplacements en automobile

s3. **Expérience lors des déplacements en automobile**

Q7. Comment décririez-vous la circulation routière à Trois-Rivières lorsque vous vous déplacez en automobile à différents moments de la journée? Échelle de 0 à 10 où 0 signifie « Très congestionnée » et 10 « Très fluide ».

Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une ET qui ne répondent pas « non applicable ».

	Très conges- tionnée										Très fluide	Moyenne	n=
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Période de pointe – Matin	11%	9%	14%	12%	11%	10%	8%	9%	8%	4%	3%	42%	1222
Journée	2%	2%	4%	5%	7%	13%	10%	15%	17%	13%	13%	67%	1320
Période de pointe – Après-midi	12%	9%	15%	13%	12%	9%	7%	9%	9%	5%	2%	41%	1301
Soirée	2%	2%	3%	5%	5%	7%	6%	11%	17%	14%	29%	74%	1286
Fin de semaine	2%	2%	4%	7%	8%	14%	11%	13%	16%	11%	13%	64%	1335

Les périodes de pointe : une congestion marquée

Les résultats pour le matin (moyenne : 42 %) et l'après-midi (moyenne : 41 %) sont presque identiques et témoignent d'une perception de congestion importante. Pour les deux périodes de pointe, environ 60 % des répondants situent la fluidité dans la zone critique (entre 0 et 4 sur 10). Les extrêmes : 11 % à 12 % des citoyens considèrent la circulation comme « Très congestionnée » (score de 0). À l'inverse, seulement 2 % à 3 % la trouvent « Très fluide » (score de 10). La perception de la congestion est un enjeu majeur qui affecte la majorité des travailleurs trifluviens.

Le contraste de la soirée : une fluidité retrouvée

La soirée (moyenne : 74 %) représente le moment le plus positif pour les automobilistes. Le résultat « parfait » : près de 30 % des répondants (29 %) attribuent la note maximale de 10/10 à la circulation en soirée. Le contraste saisissant (passant de 41 % l'après-midi à 74 % le soir) démontre que le réseau routier de Trois-Rivières n'est pas « saturé » en soi, mais qu'il souffre d'un problème de concentration des déplacements à des heures précises.

S3. **Expérience lors des déplacements en automobile**

Suite de l'analyse

Q7. Comment décririez-vous la circulation routière à Trois-Rivières lorsque vous vous déplacez en automobile à différents moments de la journée? Échelle de 0 à 10 où 0 signifie « Très congestionnée » et 10 « Très fluide ».

Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une ET qui ne répondent pas « non applicable ».

	Très conges- tionnée										Très fluide	Moyenne	n=
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Période de pointe – Matin	11%	9%	14%	12%	11%	10%	8%	9%	8%	4%	3%	42%	1222
Journée	2%	2%	4%	5%	7%	13%	10%	15%	17%	13%	13%	67%	1320
Période de pointe – Après-midi	12%	9%	15%	13%	12%	9%	7%	9%	9%	5%	2%	41%	1301
Soirée	2%	2%	3%	5%	5%	7%	6%	11%	17%	14%	29%	74%	1286
Fin de semaine	2%	2%	4%	7%	8%	14%	11%	13%	16%	11%	13%	64%	1335

La journée et la fin de semaine : une fluidité modérée

Les résultats pour la journée (67 %) et la fin de semaine (64 %) montrent une circulation jugée satisfaisante, mais moins fluide qu'en soirée.

Le creux de la fin de semaine : Il est intéressant de noter que la fin de semaine est perçue comme moins fluide (64 %) que la journée en semaine (67 %).

Cela pourrait s'expliquer par la concentration des déplacements vers les pôles commerciaux (comme le secteur de Trois-Rivières Ouest et le boulevard des Récollets) le samedi et le dimanche, créant des zones de congestion locale même en dehors des heures de bureau.

S3. **Expérience lors des déplacements en automobile**

Suite de l'analyse

Q7. Comment décririez-vous la circulation routière à Trois-Rivières lorsque vous vous déplacez en automobile à différents moments de la journée? Échelle de 0 à 10 où 0 signifie « Très congestionnée » et 10 « Très fluide ».

Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une ET qui ne répondent pas « non applicable ».

Analyse comparative de la perception de la circulation par secteur. Les données montrent que la congestion n'est pas vécue de la même manière selon l'endroit où l'on réside à Trois-Rivières.

Sainte-Marthe-du-Cap

C'est, de loin, le secteur où les citoyens sont les plus insatisfaits de la fluidité routière.

Pointe du matin : le score tombe à 29 % (contre 42 % pour la moyenne de la ville). C'est le seul secteur sous la barre des 30 %.

Pointe de l'après-midi : le score de 33 % est également le plus bas. Les résidents de Sainte-Marthe subissent probablement l'effet « entonnoir » pour traverser la rivière Saint-Maurice ou rejoindre les grands axes vers le centre et l'ouest. Pour eux, la congestion est une réalité quotidienne pesante.

Trois-Rivières Centre

Contrairement aux idées reçues, c'est dans Trois-Rivières Centre que la circulation est perçue comme la plus fluide durant les heures de pointe.

Pointe du matin : 51 % (soit 22 points de plus que Sainte-Marthe).

Pointe de l'après-midi : 46 %. Les résidents du centre sont déjà à proximité des services et des emplois. Ils n'ont pas à subir les longs bouchons des artères collectrices qui mènent des banlieues vers les pôles d'activités. Leur mobilité est plus locale et moins dépendante des goulots d'étranglement autoroutiers.

Saint-Louis-de-France et Pointe-du-Lac

Ces deux secteurs affichent des résultats de pointe (matin et après-midi) se situant entre 35 % et 39 %, soit en dessous de la moyenne générale. La dépendance automobile étant quasi totale dans ces secteurs, chaque travailleur contribue et subit la congestion sur les axes structurants (autoroutes 40/55) pour entrer ou passer par Trois-Rivières Centre.

Trois-Rivières-Ouest

Un chiffre se démarque pour ce secteur, la fin de semaine. Fin de semaine : avec 60 %, c'est le score le plus bas de toute la ville (moyenne : 64 %).

C'est la conséquence d'être le pôle commercial de la région. Le samedi et le dimanche, l'afflux massif de consommateurs vers les centres d'achats et le boulevard des Récollets crée une congestion perçue plus durement par les résidents locaux que partout ailleurs dans la ville.

Cap-de-la-Madeleine

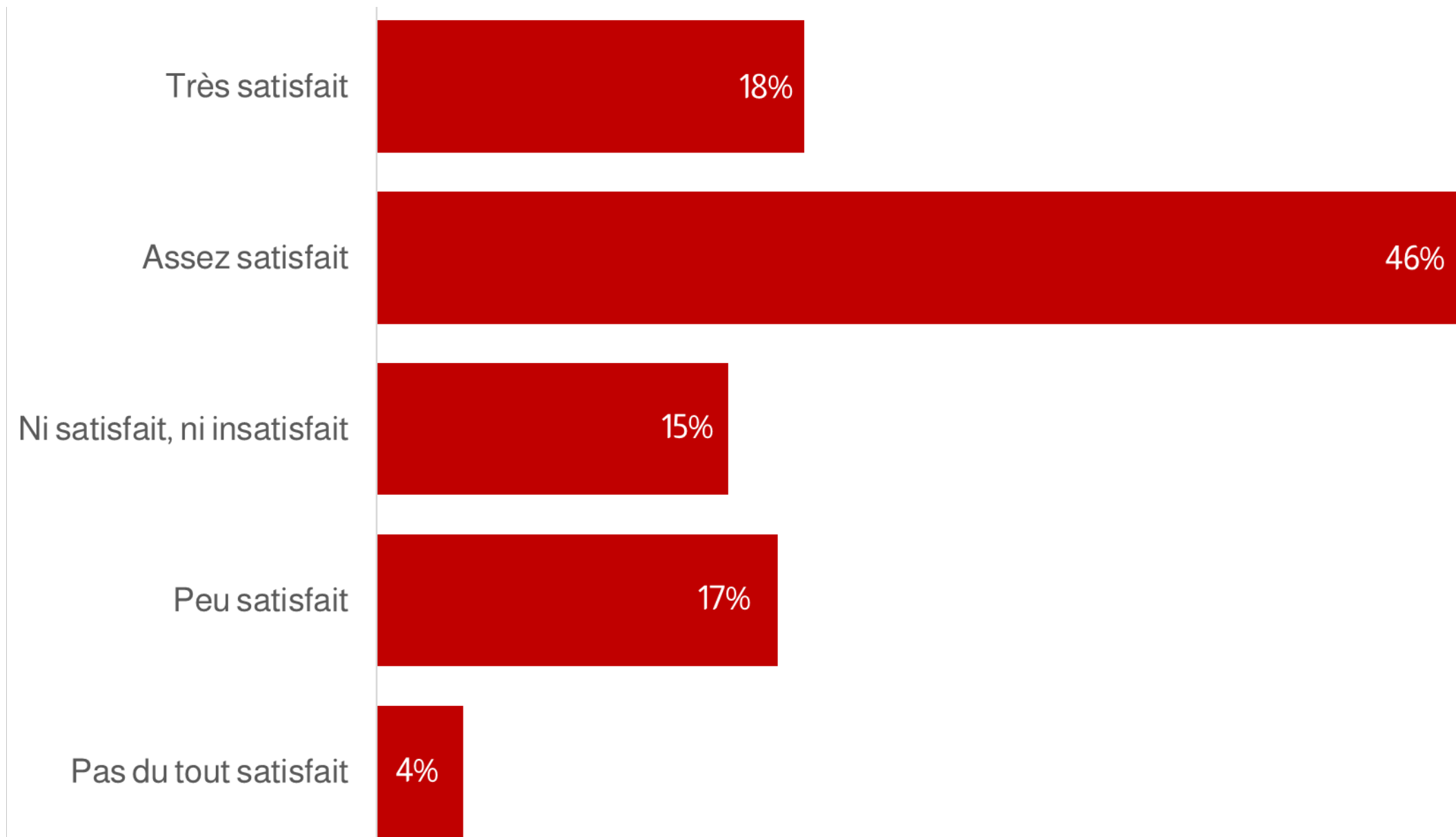
Le secteur du Cap affiche des résultats systématiquement inférieurs à la moyenne pour tous les moments de la journée (ex. : 36 % le matin, 38 % l'après-midi). Cela reflète les difficultés de circulation interne au secteur et les enjeux de traverse entre les deux rives, qui semblent engorgés tout au long de la journée.

S3. Expérience lors des déplacements en automobile

Q8. En tant qu'automobiliste, quelle est votre satisfaction par rapport à l'entretien hivernal des routes?

Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une ET qui ne répondent pas « non applicable ».

n=1 341



La majorité des répondants se disent « Assez satisfaits » (46 %) ou « Très satisfaits » (18 %).

Avec près des deux tiers de la population satisfaite, on peut conclure que les services d'entretien hivernal des routes de la Ville de Trois-Rivières répondent globalement aux attentes des automobilistes. C'est un score de performance élevé pour un service public souvent sujet à la critique.

Une insatisfaction minoritaire mais présente (21 %)

Les chiffres clés : Environ un citoyen sur cinq se dit « Peu satisfait » (17 %) ou « Pas du tout satisfait » (4 %). Bien que minoritaire, ce groupe représente tout de même une portion significative des usagers.

Le groupe « Neutre » (15 %)

Ces répondants ne manifestent ni enthousiasme ni mécontentement. Cela peut indiquer que pour eux, l'entretien hivernal est perçu comme une commodité normale qui ne pose pas de problème majeur à leur mobilité.

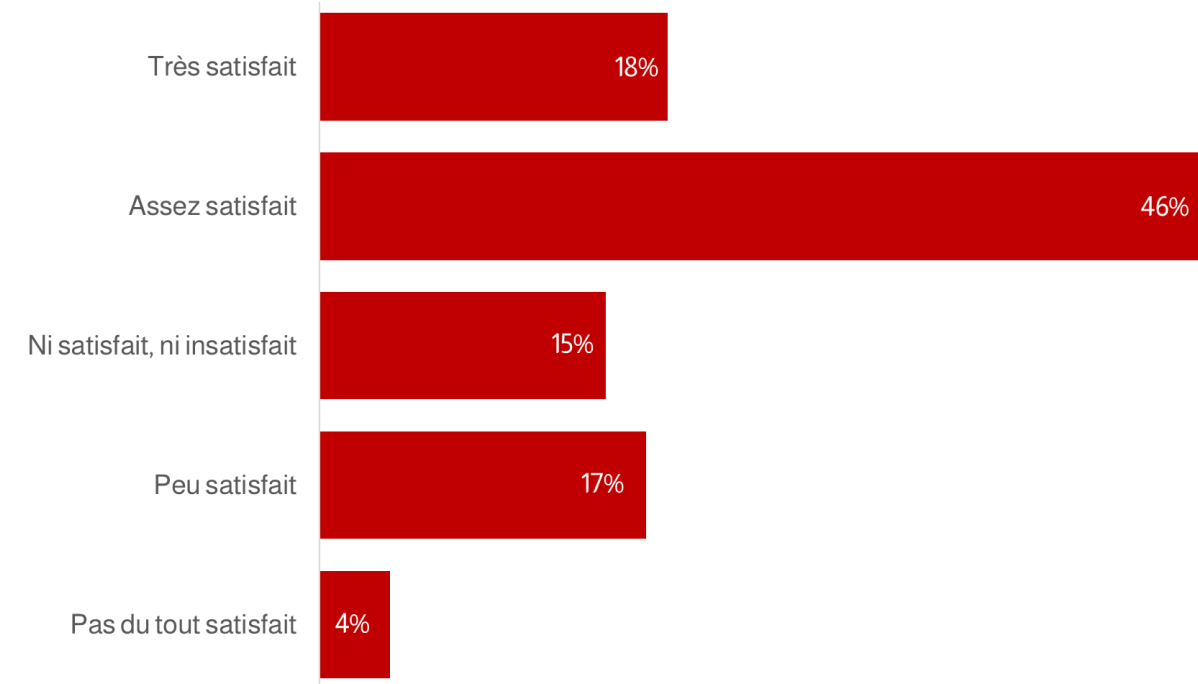
S3. Expérience lors des déplacements en automobile

Suite de l'analyse

n=1 341

Q8. En tant qu'automobiliste, quelle est votre satisfaction par rapport à l'entretien hivernal des routes?

Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une ET qui ne répondent pas « Ne sais pas / Pas d'opinion ».



Génération et Statut

C'est ici que l'écart est le plus important. La satisfaction grimpe à mesure que l'âge augmente.

Les aînés et retraités (les plus satisfaits) :

Les répondants de 75 ans et plus (82 %) et les retraités (76 %) affichent des taux de satisfaction très largement supérieurs à la moyenne (64 %).

Les aînés et les retraités ont généralement plus de flexibilité dans leurs déplacements. Ils peuvent souvent attendre que les opérations de déneigement soient complétées avant de prendre la route. Ils ne subissent pas la pression de devoir sortir à 6h30 du matin après une tempête nocturne.

Les jeunes et travailleurs (les moins satisfaits)

Les 25 à 34 ans (54 %) et les 18 à 24 ans (56 %) sont les groupes les moins satisfaits. Les travailleurs (59 %) et ceux qui ne sont jamais en télétravail (57 %) sont également sous la moyenne. Ce sont souvent les premiers à prendre la route. Ils doivent se rendre au travail à heures fixes, souvent avant que les déneigeuses n'aient terminé le réseau secondaire. Pour eux, l'entretien hivernal est synonyme de stress, de retards et de conditions difficiles.

Analyse géographique : la priorité à Trois-Rivières Centre

Trois-Rivières Centre (68 %) : contrairement à ce qu'on pourrait penser (rues étroites, stationnement complexe), cette portion de la ville est plus satisfaite que la moyenne. Cela suggère que la Ville accorde une priorité élevée au déneigement du cœur urbain (artères principales, proximité des services d'urgence et gouvernementaux).

Secteur est (Cap-de-la-Madeleine 58 % et Sainte-Marthe 56 %) : ces secteurs sont significativement moins satisfaits.

L'entretien des secteurs périphériques ou des zones plus résidentielles de l'est semble perçu comme moins efficace ou plus lent.

Le facteur télétravail

Télétravail de 5 jours (61 %) vs Jamais (57 %) : on remarque que ceux qui restent à la maison sont un peu plus indulgents. Ceux qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture tous les jours, peu importe la météo, voient leur satisfaction chuter de 7 points par rapport à la moyenne globale.

Différence de genre

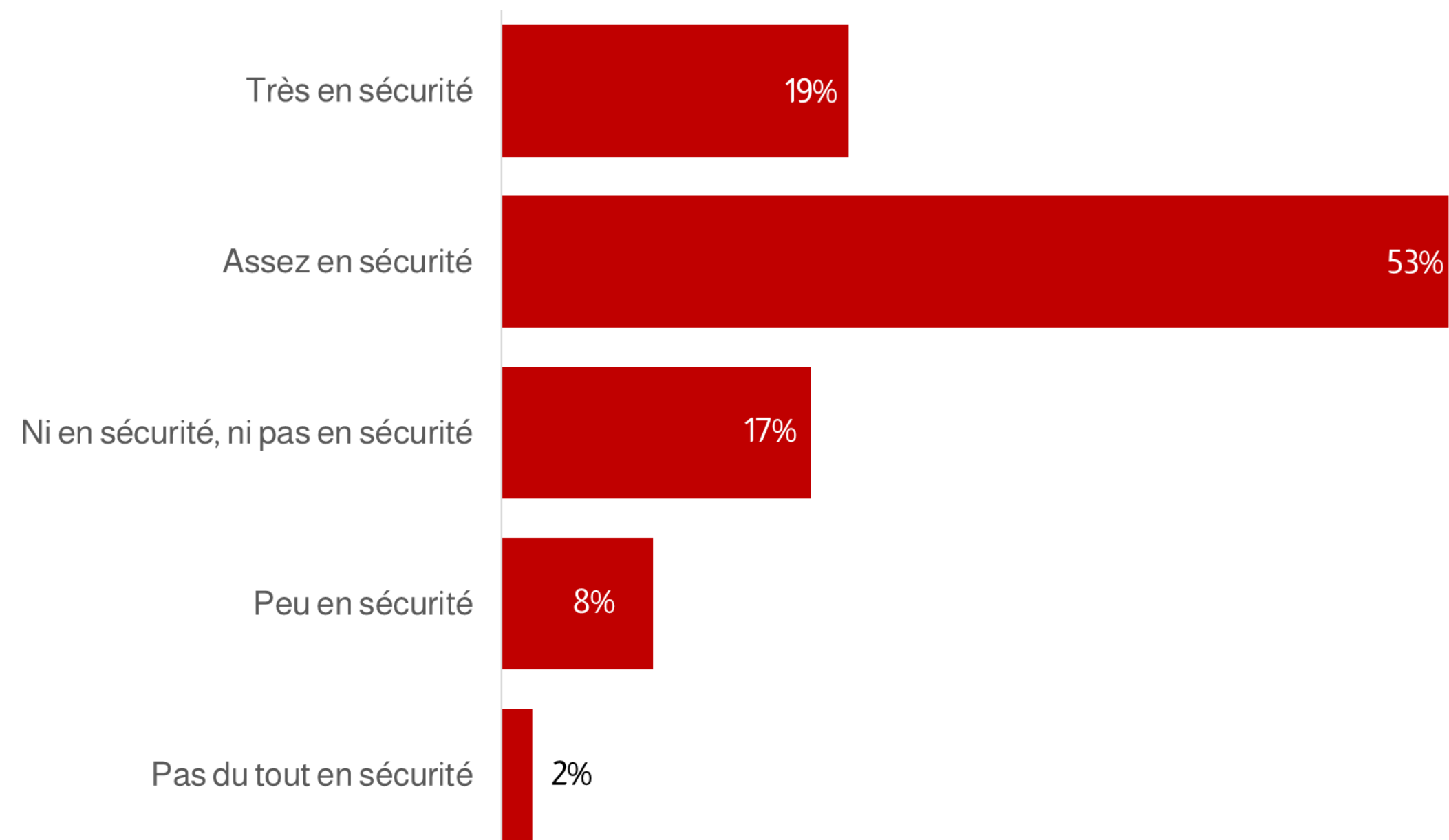
Hommes (67 %) vs Femmes (62 %) : les hommes se déclarent légèrement plus satisfaits que les femmes.

S3. Expérience lors des déplacements en automobile

Q9. De manière générale, lorsque vous circulez en automobile sur les routes de Trois-Rivières vous vous sentez :

Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une ET qui ne répondent pas « Je ne sais pas / Je n'ai pas d'opinion ».

n=1 458



Un fort sentiment de sécurité global (72 %)

La grande majorité des répondants se sentent « assez en sécurité » (53 %) ou « très en sécurité » (19 %) lorsqu'ils circulent en automobile. Ainsi, près de 3 répondants sur 4 (72 %) expriment un sentiment de sécurité élevé. Ce résultat témoigne d'une perception globalement positive des conditions de circulation pour les automobilistes à Trois-Rivières. Ce niveau de confort pourrait contribuer à maintenir une forte utilisation de l'automobile.

Une minorité inquiète (10 %)

Seulement 10 % des répondants se sentent « Peu en sécurité » (8 %) ou « Pas du tout en sécurité » (2 %). Pour ces 10 %, l'insécurité peut être liée à plusieurs facteurs, par exemple : la vitesse excessive, le comportement de certains autres conducteurs (distraction, agressivité), la complexité de certaines intersections ou de certains accès autoroutiers, l'état de la chaussée (nids-de-poule).

Le groupe « Neutre » (17 %)

Ces répondants ne se sentent ni en sécurité ni en insécurité. Cela peut refléter une vigilance accrue.

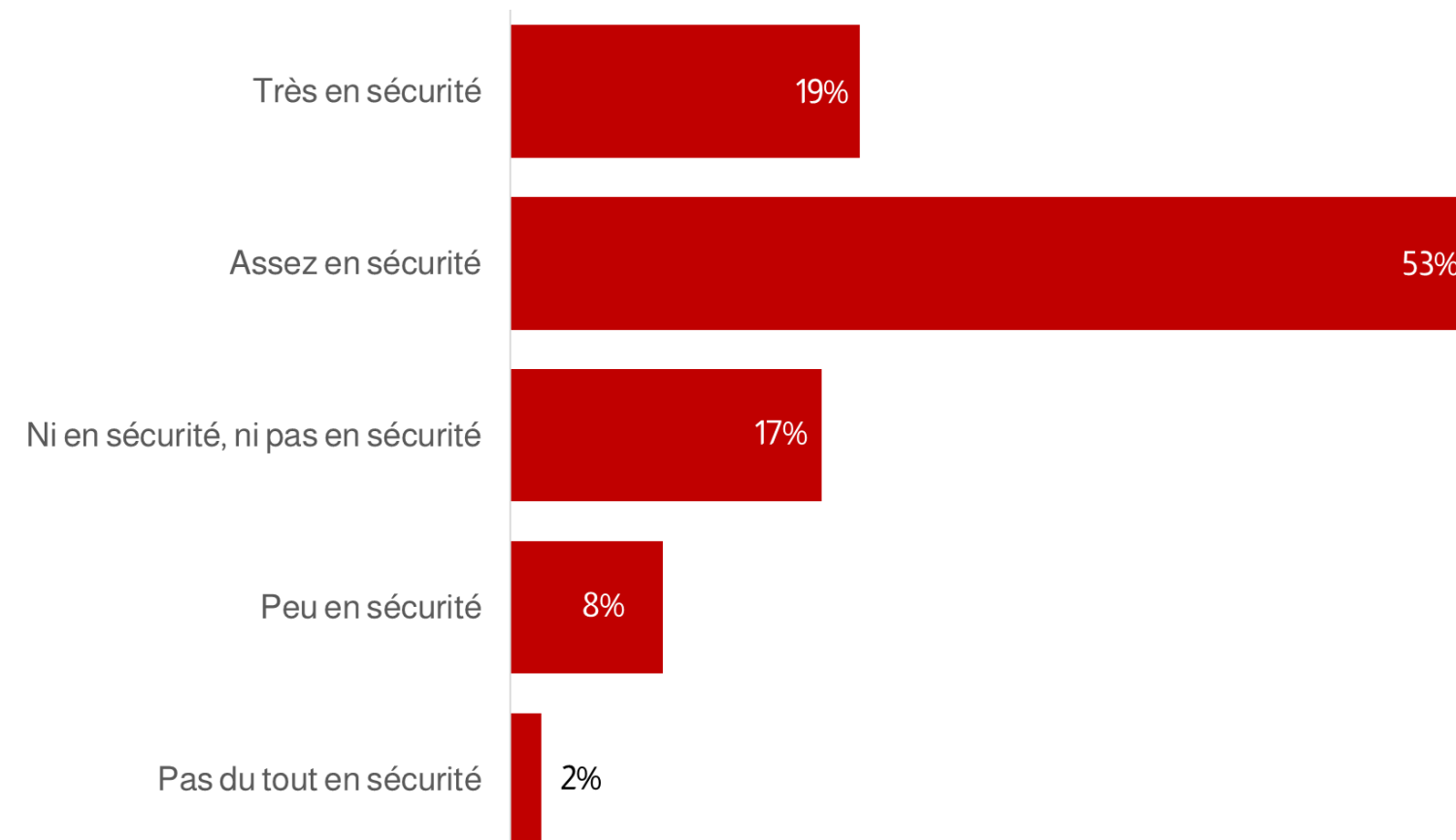
S3. Expérience lors des déplacements en automobile

Suite de l'analyse

n=1 458

Q9. De manière générale, lorsque vous circulez en automobile sur les routes de Trois-Rivières vous vous sentez :

Base : Tous les répondants qui ont une automobile ou qu'un membre du foyer en possède une ET qui ne répondent pas « Je ne sais pas / Je n'ai pas d'opinion ».



Le contraste géographique

Pointe-du-Lac (81 %) : un fort sentiment de sécurité.

Ce secteur affiche le niveau de sécurité perçue le plus élevé parmi les répondants. Ce résultat est cohérent avec des milieux de vie généralement moins denses, où les conditions de circulation sont souvent perçues comme plus fluides et prévisibles..

Saint-Louis-de-France (63 %) : une zone d'insécurité marquée.

Ce secteur affiche le niveau de sécurité perçue le plus bas parmi les répondants à Trois-Rivières, se situant sous la moyenne observée. Ce résultat suggère des conditions de circulation perçues comme moins favorables par les automobilistes. Dans des secteurs à caractère plus périurbain, ce type de perception peut être associé à différents facteurs, sans toutefois pouvoir être identifié précisément à partir des données recueillies.

Cap-de-la-Madeleine (69 %) : également sous la moyenne.

Ce secteur présente un niveau de sécurité perçue inférieur à la moyenne observée à Trois-Rivières. Ce résultat peut refléter des conditions de circulation perçues comme plus complexes par les automobilistes, notamment dans des environnements plus denses ou comportant des artères plus achalandées..

Le profil 45-54 ans (69 %)

Cette tranche d'âge, cœur de la population active, se sent moins en sécurité (69 %) que la population générale.

Ce groupe est souvent celui qui passe le plus de temps sur la route, souvent aux heures de pointe les plus critiques.

L'influence du télétravail

Les données sur le télétravail montrent une perception qui varie selon l'exposition au risque.

Télétravail 1 jour (80 %) et 4 jours (78 %) : ces deux groupes se sentent très en sécurité. Pour ceux qui télétravaillent presque tout le temps (4 jours), la route reste une expérience occasionnelle et donc, moins stressante. Pour ceux qui ne télétravaillent qu'un jour (sur la route 4 jours), ils ont peut-être des trajets plus standards et maîtrisés.

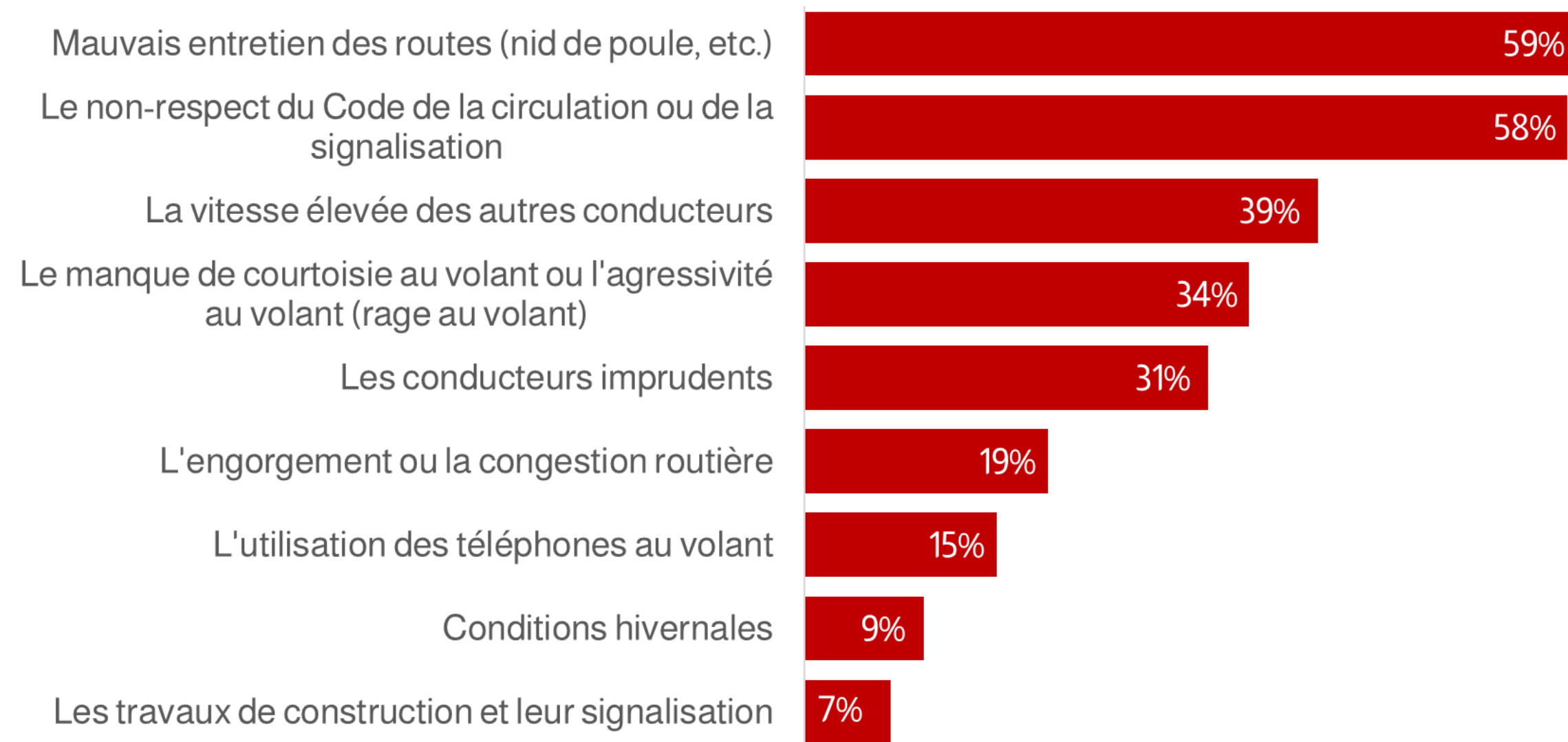
Télétravail 2 jours (67 %) : un creux de satisfaction. Ce groupe se sent nettement moins en sécurité. Il est possible que ces travailleurs hybrides soient plus sensibles aux changements de conditions de circulation d'un jour à l'autre.

S3. Expérience lors des déplacements en automobile

Q10. Qu'est-ce qui fait que vous ne vous sentiez pas en sécurité sur les routes de Trois-Rivières? Vous pouvez sélectionner jusqu'à 3 choix

n=149

Base : Les répondants qui, à la question précédente, mentionnent « Pas du tout en sécurité » ou « peu en en sécurité ».



Les 149 répondants indiquent 406 raisons, soit 2,7 raisons/répondant. Les réponses qui obtiennent 2 % et moins ne sont pas présentées.

Deux facteurs dominent largement les préoccupations des citoyens, avec un résultat quasi identique : le mauvais entretien des routes (59 %) comme préoccupation principale et juste derrière, le non-respect du Code de la circulation (58 %). Les citoyens semblent pointer du doigt le mépris des règles de base. Cela crée un sentiment d'imprévisibilité sur le réseau.

Les comportements humains forment un bloc de réponses :

- La vitesse élevée (39 %) : un conducteur sur quatre s'inquiète de la vitesse des autres.
- Le manque de courtoisie ou l'agressivité (34 %) : la rage au volant ou l'impatience est un facteur de stress majeur pour le tiers des répondants.
- Les conducteurs imprudents (31 %) : ce sentiment de danger humain est observé.

L'engorgement routier (19 %)

Bien que la congestion soit une plainte majeure en termes de fluidité (voir Q7), seuls 19 % l'associent directement à un manque de sécurité. La congestion ralentit le trafic, ce qui peut paradoxalement réduire la gravité des accidents, mais augmente la frustration.

Le téléphone au volant (15 %)

Bien que ce soit une cause majeure d'accidents réels, elle n'est citée que par 15 % des gens comme source de leur sentiment d'insécurité, probablement parce que c'est un danger moins visible ou plus banalisé que la vitesse ou les nids-de-poule.

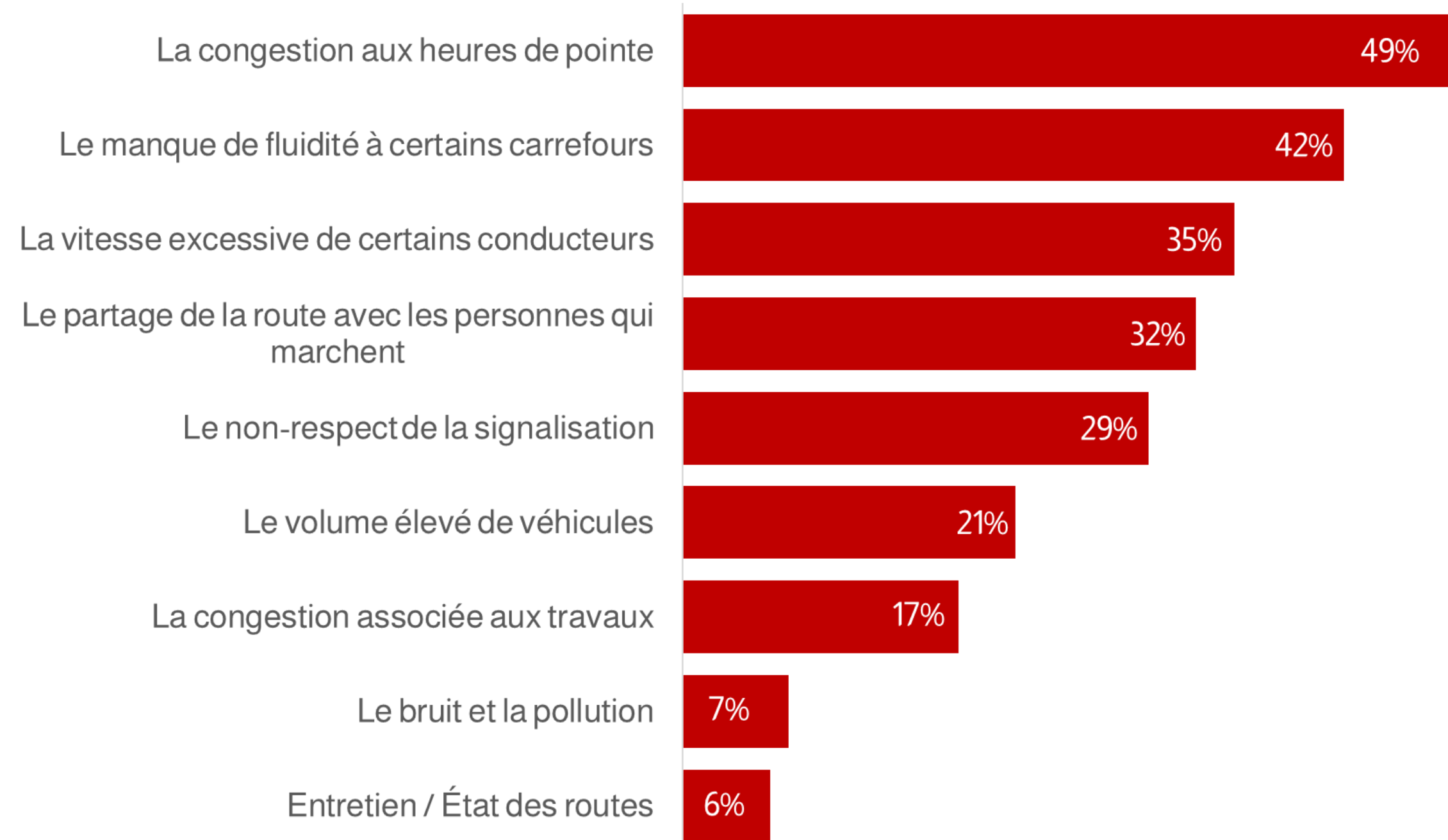
L'hiver et les travaux de construction au bas de l'échelle

Les conditions hivernales (9 %) et les travaux de construction (7 %) ne sont pas des préoccupations majeures pour les répondants. Le nombre de répondants et la diversité des réponses empêchent une analyse approfondie auprès des sous-groupes.

S3. Expérience lors des déplacements en automobile

Q11. À votre avis, sur quelle(s) problématique(s) la Ville doit-elle agir prioritairement pour améliorer les déplacements en automobile à Trois-Rivières? Vous pouvez sélectionner jusqu'à 3 choix. Base : Tous les répondants

n=1484



Les 1 484 répondants indiquent 3 657 problèmes, soit 2,5 problèmes/répondant. Les réponses qui obtiennent 2 % et moins ne sont pas présentées. Les répondants qui indiquaient « Aucun problème particulier » ne pouvaient pas proposer d'autres réponses.

La priorité absolue : l'efficacité et le temps (91 % combiné)

Les deux préoccupations majeures concernent la congestion aux heures de pointe et la fluidité. La congestion aux heures de pointe (49 %) est la demande principale.

Le manque de fluidité à certains carrefours (42 %) pointe vers des problèmes de conception spécifiques (synchronisation des feux, configuration des intersections, ronds-points) qui nuisent à la circulation continue.

La cohabitation et de la sécurité (96 % combiné)

Bien que la question porte sur les déplacements en automobile, les répondants placent la sécurité et le partage de la route assez haut dans leurs priorités. La vitesse excessive (35 %) est une demande forte pour l'apaisement de la circulation. Le partage de la route avec les piétons (32 %) est révélateur; les automobilistes eux-mêmes reconnaissent que la cohabitation avec les personnes qui marchent est problématique et doit être améliorée. Le non-respect de la signalisation (29 %), la volonté d'un réseau plus ordonné et prévisible.

Les volumes et les chantiers (38 % combiné)

Le volume élevé de véhicules (21 %) est seulement un cinquième des préoccupations des répondants qui voient la réduction du nombre de voitures comme une priorité d'action. Cela suggère que la majorité des gens cherchent encore des solutions techniques (mieux circuler) plutôt que des solutions de réduction de la demande (moins de voitures). La congestion associée aux travaux (17 %), bien que ce soit un irritant majeur en été, n'est pas vue comme une priorité structurelle à long terme par rapport à la congestion quotidienne de pointe.

Le paradoxe de l'entretien (6 %)

L'entretien et l'état des routes (6 %) est surprenant. Alors que 59 % des gens disaient se sentir en insécurité à cause des nids-de-poule (Q10), seulement 6 % en font une priorité pour améliorer les déplacements.



Section 4

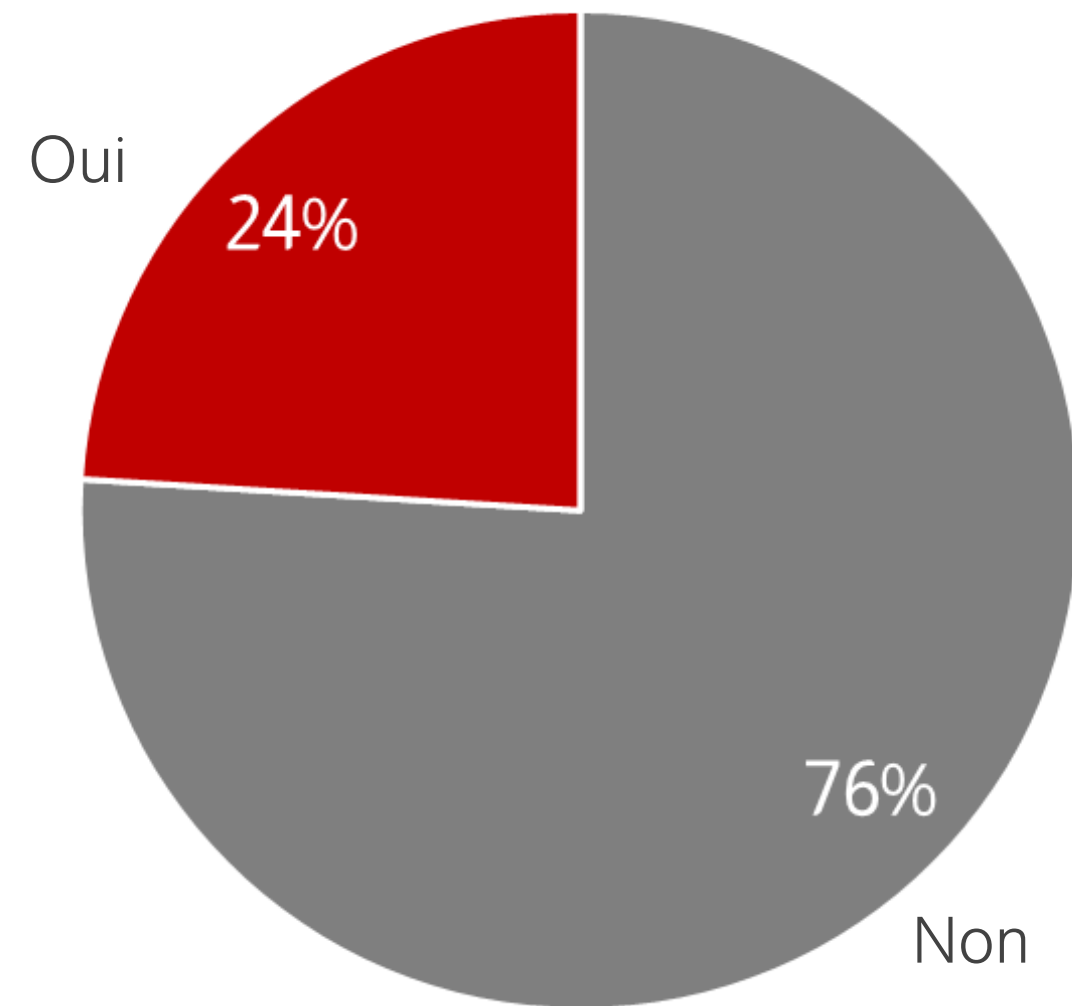
Le transport en commun

S4. Le transport en commun

Q12. Au cours des 12 derniers mois, avez-vous utilisé le transport en commun?

Base : Tous les répondants

n=1 484



Une majorité non-utilisatrice (76 %)

Plus de 3 répondants sur 4 n'ont pas utilisé le transport en commun une seule fois au cours des 12 derniers mois. Ce résultat est cohérent avec les données précédentes montrant un taux de possession de véhicule de 93 % et un taux de permis de conduire de 92 %. Pour la vaste majorité des Trifluviens, le bus ne fait pas partie des options envisagées, même de façon occasionnelle. L'obstacle de l'habitude : ce 76 % représente le défi principal. Pour ces citoyens, l'automobile est le mode par défaut, et le transport en commun est souvent perçu comme une alternative pour ceux qui n'ont pas de voiture plutôt que comme un choix d'efficacité.

Le base d'utilisateurs (24 %)

Près d'un répondant sur quatre a utilisé le bus au moins une fois dans l'année. Pour une ville de la taille de Trois-Rivières, 24 % est un chiffre intéressant. Ce groupe de 24 % inclut les utilisateurs réguliers (ceux qui n'ont pas d'auto), les utilisateurs événementiels (ceux qui prennent les navettes pour l'Amphithéâtre Cogeco ou les grands festivals, les utilisateurs opportunistes (étudiants de l'UQTR ou citoyens du centre-ville). Le fait qu'un quart de la population ait eu un contact avec la STTR dans l'année montre que le service est connu. Le défi n'est pas de faire découvrir le bus, mais d'augmenter sa fréquence d'utilisation.

L'écart entre « posséder le permis et une voiture » et « prendre le bus »

Nous avons vu que la majorité des répondants ont un permis de conduire (92 %) et une voiture (93 %). Si 24 % prennent le bus, cela signifie qu'une partie des automobilistes choisissent parfois de laisser leur voiture pour prendre le transport en commun.

L'âge et le statut

La jeunesse comme moteur (58 %), c'est le résultat le plus saillant : le transport en commun à Trois-Rivières est massivement porté par les jeunes, soient les 18 à 24 ans (58 %) et les étudiants (50 %). Plus d'un jeune sur deux a utilisé le bus cette année; c'est le cœur de la clientèle de la STTR. Le déclin avec l'âge : on observe une chute brutale chez les 75 ans et plus (4 %). Ce chiffre est préoccupant pour une ville vieillissante; il suggère que lorsque les aînés perdent leur autonomie en voiture, le transport en commun n'est pas perçu comme une alternative viable ou accessible pour eux.

La géographie, la différence entre le centre et la périphérie

L'utilisation du bus est directement liée à la densité du service. Les pôles urbains, Trois-Rivières Centre (29 %) et Cap-de-la-Madeleine (28 %) sont les secteurs où l'on prend le plus le bus. La proximité des lignes majeures et des destinations facilite l'usage. Les difficultés pour la périphérie, Sainte-Marthe-du-Cap (12 %) affiche le taux le plus bas. Pointe-du-Lac et Saint-Louis-de-France suivent avec 18 %. Dans ces secteurs, le bus est deux fois moins utilisé qu'au centre, confirmant que l'offre actuelle peine à convaincre les résidents des secteurs excentrés.

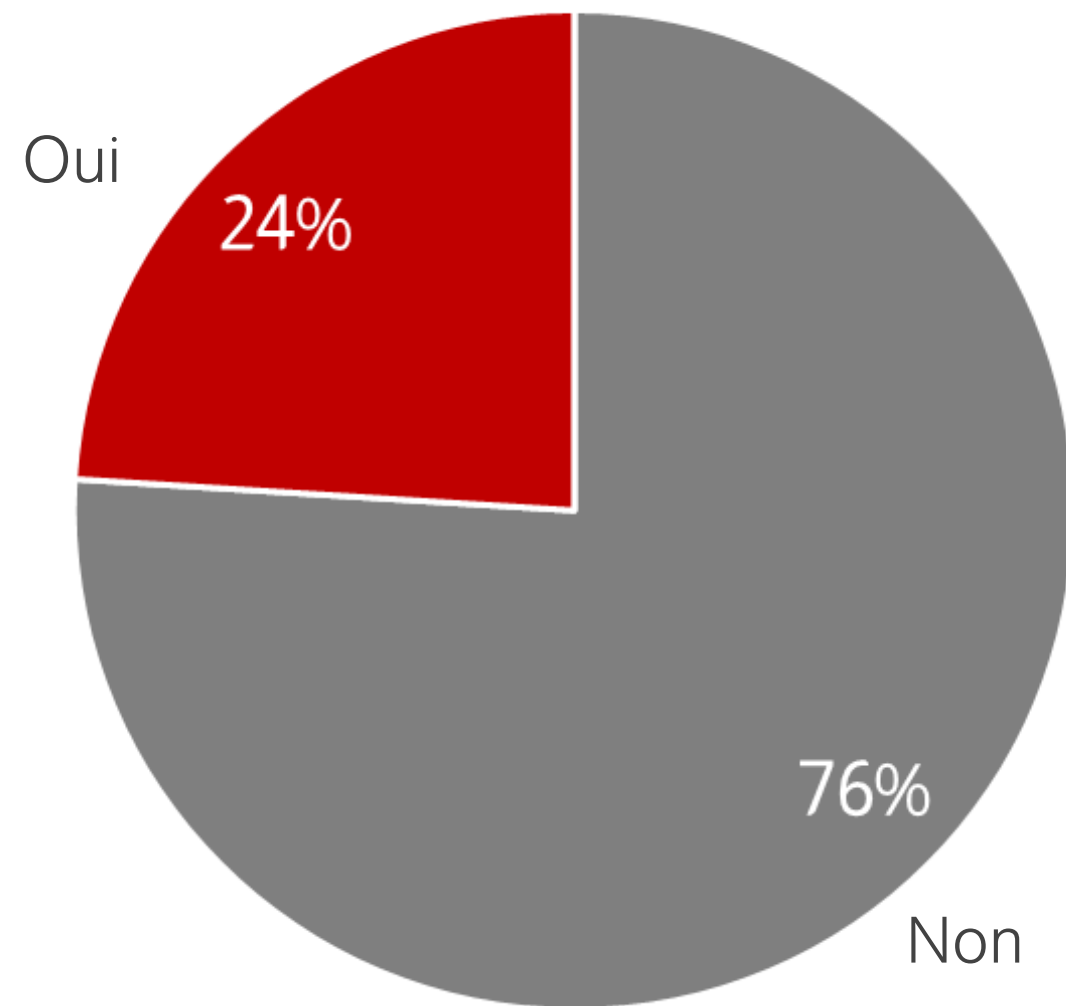
S4. Le transport en commun

Q12. Au cours des 12 derniers mois, avez-vous utilisé le transport en commun?

Base : Tous les répondants

Suite de l'analyse

n=1 484



Le facteur socio-économique

Les données sur la scolarité révèlent deux types d'utilisateurs :

- L'utilisateur de nécessité : le taux de 59 % chez les citoyens sans diplôme et de 32 % chez ceux ayant un diplôme d'études secondaires suggère une clientèle « captive » qui utilise le bus par nécessité économique (absence de véhicule).
- L'utilisateur de choix : le fait que 24 % des universitaires utilisent le bus (soit la moyenne globale) démontre que le transport en commun réussit tout de même à attirer une clientèle plus scolarisée, probablement pour des raisons environnementales ou pour éviter les problèmes de stationnement près du Cégep de Trois-Rivières ou de l'UQTR.

La télétravail (40 %)

Les travailleurs qui font une journée de télétravail par semaine sont proportionnellement très nombreux à utiliser le bus (40 %). À l'inverse, ceux qui ne télétravaillent jamais sont à 27 %.

Genre et Statut professionnel

Les femmes (27 %) utilisent un peu plus le bus que la moyenne. Les travailleurs (28 %) utilisent plus le bus que la moyenne globale (24 %), ce qui est un signe positif pour la mobilité pendulaire (déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail ou d'étude). Les retraités (10 %) confirment leur très faible adhésion au réseau actuel.

S4. **Le transport en commun**

Q13. De manière générale, à quelle fréquence utilisez-vous le transport en commun :
Base : Les répondants qui utilisent le transport en commun

n=358

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours
Durant la saison chaude (Printemps – Été – Automne)	10%	47%	14%	12%	10%	7%
Durant la période hivernale	20%	35%	15%	9%	13%	7%

Un mode de transport principalement « occasionnel »

Le constat le plus frappant est la prédominance de l'usage sporadique, peu importe la saison : Saison chaude (47 %) et hiver (35 %) des utilisateurs prennent le bus moins de 4 fois par mois. Pour près de la moitié des usagers, la STTR n'est pas le moyen de transport principal pour le travail ou les études; probablement qu'il est surtout utilisé pour des besoins ponctuels comme une sortie, un événement spécial, ou lorsque la voiture n'est pas disponible.

L'impact de l'hiver

Le passage à la saison froide modifie considérablement les comportements des usagers. Le désengagement (le doublement du « jamais ») : le taux de personnes qui n'utilisent jamais le bus passe de 10 % en été à 20 % en hiver. Une partie des usagers abandonne le transport en commun l'hiver. Cela pourrait s'expliquer par l'inconfort de l'attente au froid, l'accessibilité difficile des arrêts (neige) ou une préférence pour la voiture lorsque les conditions de marche vers l'arrêt sont pénibles. Paradoxalement, l'usage intensif (5 à 6 jours par semaine) augmente en hiver, passant de 10 % à 13 %. Il existe un noyau d'usagers qui se tournent davantage vers le bus l'hiver, probablement pour éviter de conduire dans la neige, les problèmes de déneigement de leur propre voiture ou les difficultés de stationnement hivernal.

La stabilité des utilisateurs qui prennent le transport en commun quotidiennement (7 %)

Le taux d'utilisateurs quotidiens (tous les jours) reste figé à 7 %, peu importe la saison. Ce chiffre représente la clientèle captive de la STTR (ceux qui n'ont aucune autre option). Ce groupe est fidèle et dépend entièrement de la fiabilité du réseau, 365 jours par an.

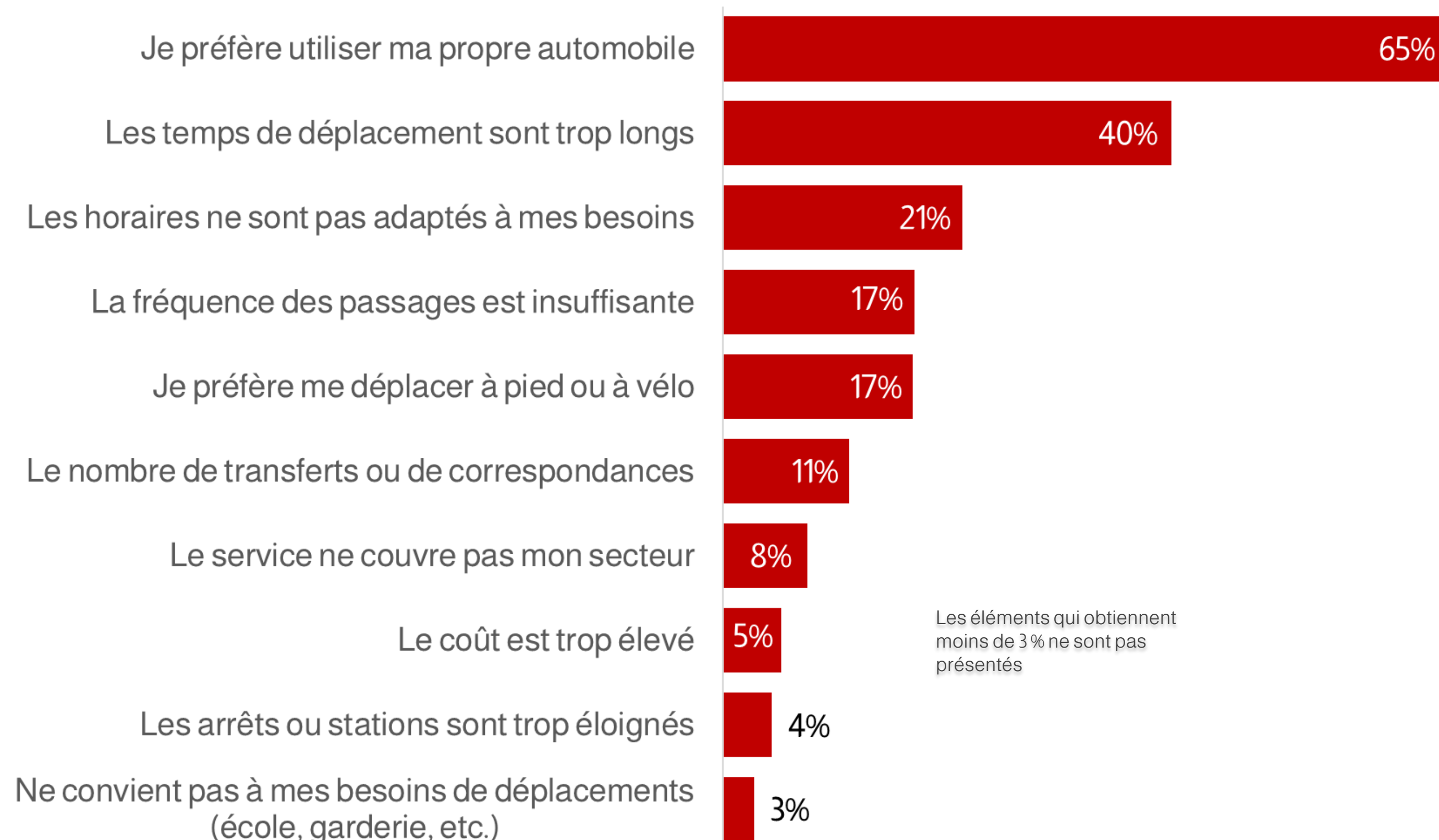
Le faible nombre d'utilisateurs du transport en commun rend hasardeuse l'interprétation des sous-groupes de l'échantillon.

S4. Le transport en commun

Q14a. Quelles sont les principales raisons qui font en sorte que vous n'utilisiez **jamais** le transport en commun? Vous pouvez sélectionner jusqu'à 3 choix

Base : Les répondants qui n'utilisent pas le transport en commun (Q12=non)

n= 1 126



La domination de l'automobile (65 %)

La raison principale est d'ordre comportemental et de préférence personnelle : 65 % des gens préfèrent simplement utiliser leur propre voiture. Pour une majorité de citoyens, la voiture n'est pas seulement un outil; c'est un symbole d'autonomie, de confort et de statut. Le bus est perçu comme une perte de cette liberté individuelle. C'est un défi important, car il touche aux habitudes profondes.

Le temps, le frein de l'efficacité (40 %)

Les temps de déplacement sont trop longs pour 40 % des non-usagers. C'est le principal frein technique. Pour un travailleur ou un parent pressé, le temps devient un facteur décisionnel important. Si le bus n'est pas compétitif au niveau du temps, il sera un difficile de le choisir comme une alternative à l'automobile.

La rigidité du service (38 % combiné)

Les horaires non adaptés (21 %) et la fréquence insuffisante (17 %) forment un bloc de résistance. Le transport en commun est perçu comme trop rigide.

La concurrence du transport actif (17 %)

17 % des gens n'utilisent pas le bus parce qu'ils préfèrent marcher ou faire du vélo. Ces 17 % ne sont pas dans leur voiture. Ils contribuent déjà aux objectifs de la ville. Le bus n'a pas besoin d'accaparer ces usagers; il doit plutôt devenir leur allié les jours de pluie ou de froid.

Les mythes déconstruits : coût et proximité

Le coût (5 %) et l'éloignement des arrêts (4 %) sont des facteurs négligeables.

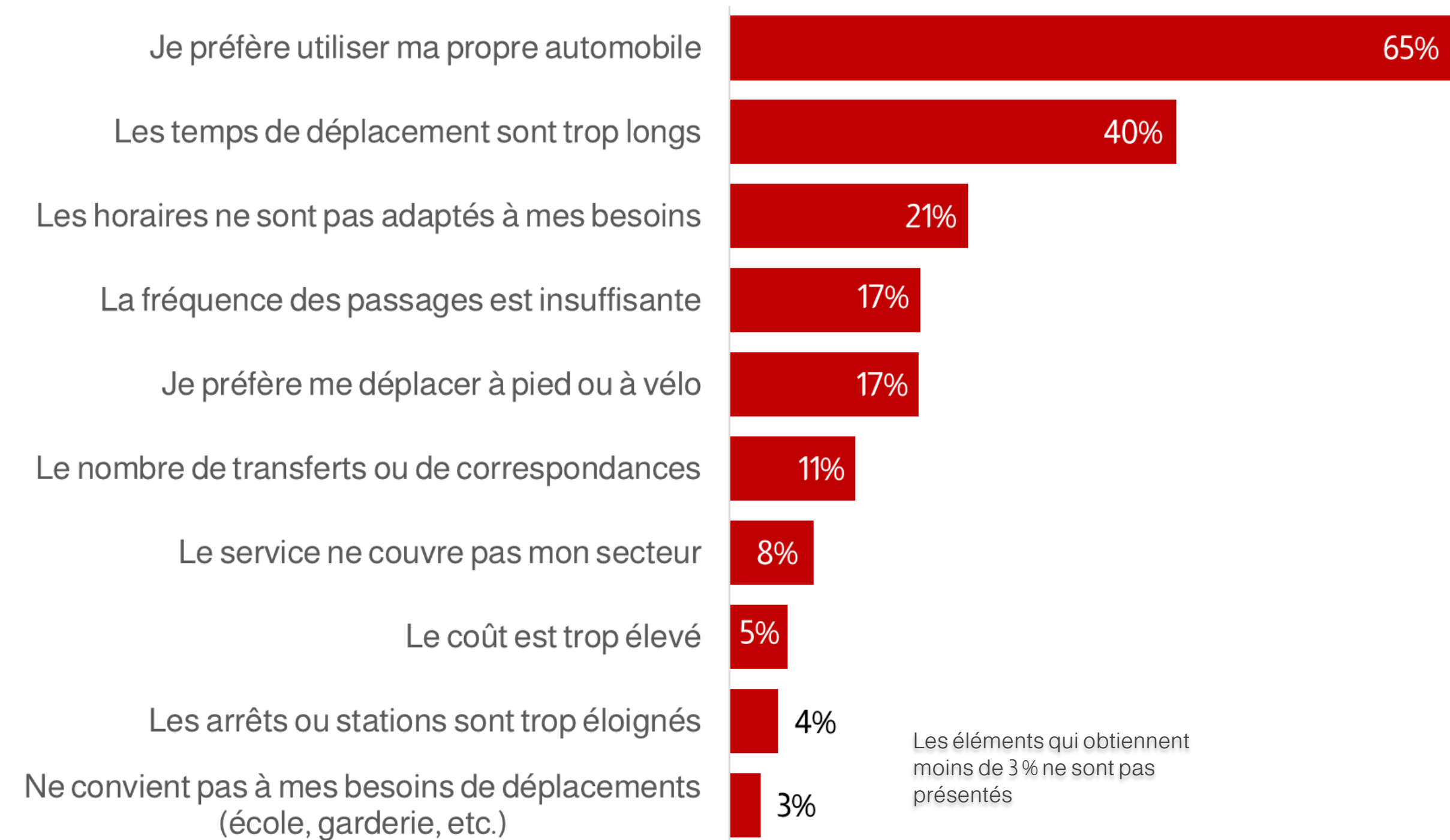
Cela prouve que l'enjeu de la STTR n'est pas son prix, ni la couverture physique du territoire (les arrêts sont proches des gens). Le problème est la performance du service (vitesse et fréquence). Les gens sont prêts à payer pour le bus et l'arrêt est près de chez-eux, mais ils ne le prennent pas parce qu'il ne rencontre pas certains critères.

S4. Le transport en commun

Suite de l'analyse

Q14a. Quelles sont les principales raisons qui font en sorte que vous n'utilisiez **jamais** le transport en commun? Vous pouvez sélectionner jusqu'à 3 choix
Base : Les répondants qui n'utilisent pas le transport en commun (Q12=non)

n= 1 126



Cette analyse détaillée porte uniquement sur l'automobile.

La culture automobile : les aînés et le secteur Ouest

Certains groupes affichent une adhésion quasi inébranlable à la voiture individuelle, bien au-dessus de la moyenne de 65 %. Les 75 ans et plus (78 %) et les retraités (73 %) sont les groupes les plus attachés au véhicule automobile. Pour eux, la voiture est probablement synonyme de dignité, de confort et d'autonomie. L'idée de marcher vers un arrêt de bus ou d'attendre à l'extérieur est perçue comme un enjeu.

Trois-Rivières-Ouest (72 %)

Ce secteur se distingue par une préférence marquée pour l'automobile. La configuration de l'Ouest (grands centres commerciaux, accès autoroutiers omniprésents) renforce l'idée que l'auto est le mode naturel et supérieur. La culture de la « commodité » y est très forte.

Les 55 à 64 ans (71%) : ce groupe, proche de la retraite et souvent au sommet de son pouvoir d'achat, affiche également une préférence très élevée.

Le paradoxe de la périphérie : nécessité vs choix

Les résultats des secteurs plus éloignés sont surprenants et porteurs d'espoir. Sainte-Marthe-du-Cap (57 %) et Saint-Louis-de-France (58 %) : ces citoyens sont sous la moyenne de préférence (65 %). Bien qu'ils utilisent l'auto à 100 %, ils ne disent pas nécessairement qu'ils la « préfèrent ». Cela suggère qu'ils l'utilisent parce qu'ils n'ont aucune autre option.

La relève : moins attachée à l'automobile

Les segments les plus jeunes et les plus actifs montrent une ouverture plus grande aux alternatives :

Les étudiants (48 %) : c'est le seul groupe sous la barre des 50 %. Pour moins de la moitié d'entre eux, l'auto est une préférence.

Les 35 à 44 ans (50 %) : alors que ce groupe utilise l'auto de façon intensive pour la famille, seule la moitié affirme « préférer » ce mode. Ce groupe subit le stress de la conduite et de la congestion (vu précédemment). Ils utilisent l'auto par obligation logistique, mais ils semblent plus enclins à adopter une alternative si elle permettait de simplifier leur vie.

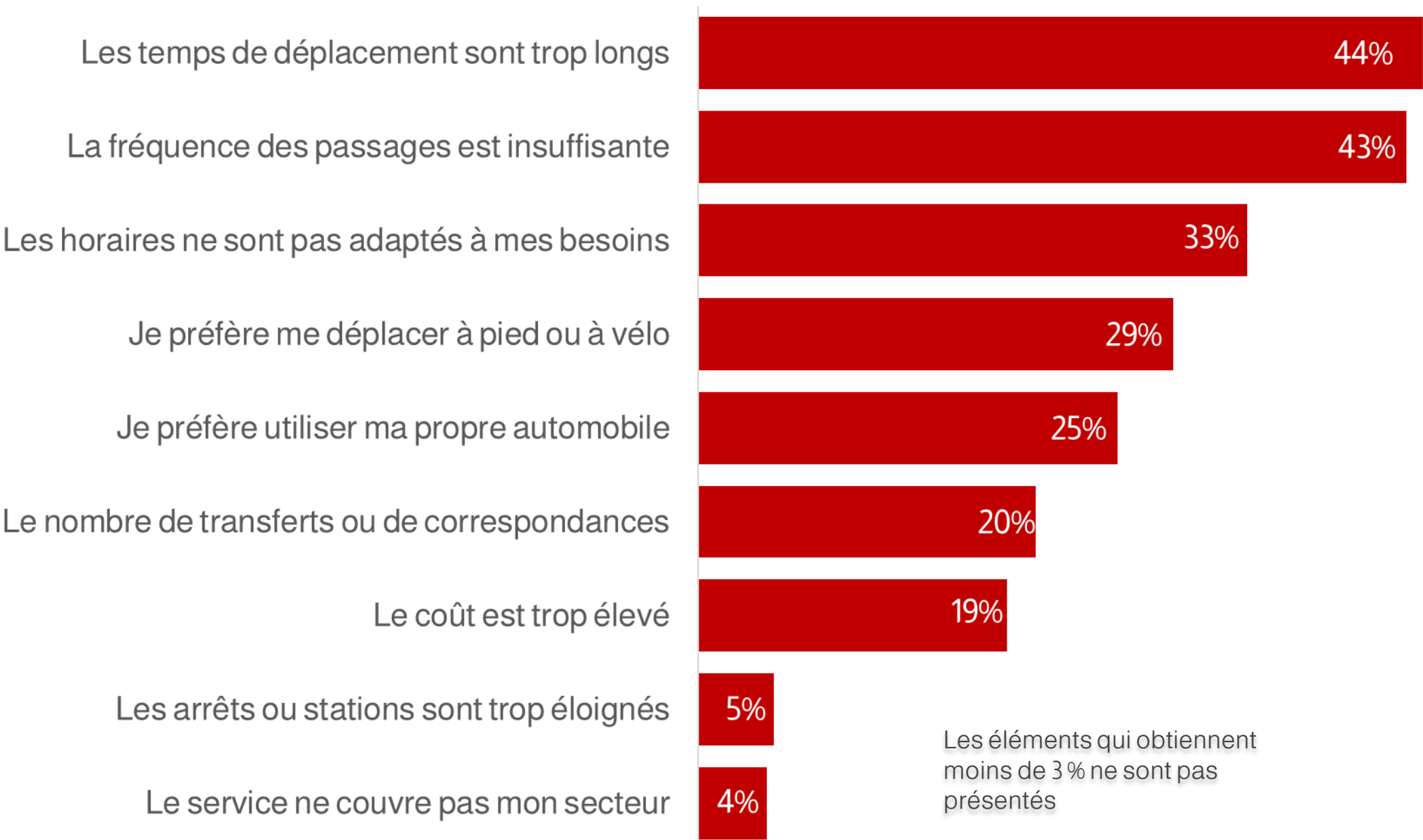
Les 18 à 24 ans (55 %) : Une préférence modérée, confirmant que la possession d'une voiture n'est plus le but ultime ou l'identitaire principal pour cette génération.

S4. **Le transport en commun**

Q14b. Quelles sont les principales raisons qui font en sorte que vous n'utilisiez peu ou pas le transport en commun [pendant la saison chaude]/[pendant la saison hivernale] (combiné)? Vous pouvez sélectionner jusqu'à 3 choix

Base : Les répondants qui utilisent le transport en commun (Q12=oui), mais avec une fréquence réduite (en été ou en hiver)

n= 243



Les 243 répondants indiquent 576 raisons. Le faible nombre d'utilisateurs du transport en commun rend hasardeuse l'interprétation des sous-groupes de l'échantillon.

Temps de déplacement trop longs (44 %) et Fréquence insuffisante (43 %).
Même pour ceux qui aiment le bus, perdre trop de temps ou attendre trop longtemps entre deux passages devient un frein pour certains trajets. Horaires non adaptés (33 %) : cela pourrait suggérer que le réseau répond bien aux besoins de base (ex: 8h à 17h), mais faillit dès que l'usager a des besoins atypiques (soirées, fin de semaine, urgences).

La concurrence saine : le transport actif (29 %)
Près de 30 % des usagers délaissent le bus au profit de la marche ou du vélo. Cela montre que l'usager de la STTR est souvent un citoyen « multimodal ». En été, il marche ou pédale. En hiver ou par mauvais temps, il prend le bus. La Ville ne doit pas voir cela comme une perte de clientèle, mais comme une synergie à encourager.

La barrière du coût (19 %)
Pour 19 % des usagers, le coût est un frein à une utilisation plus fréquente. C'est un chiffre beaucoup plus élevé que chez les non-usagers (5 %). Ceux qui utilisent déjà le bus sont conscients du prix.

La voiture comme « Plan B » (25 %)
Seulement un quart des usagers disent préférer leur auto. Cela confirme que ce groupe a une faible culture automobile. Ils veulent utiliser le bus, mais ils reprennent leur voiture uniquement quand le bus est trop contraignant.

L'infrastructure est hors de cause (4 % - 5 %)
Comme pour les non-usagers, la distance des arrêts ou la couverture du secteur ne sont pas des problèmes réels. Le service est là, c'est sa cadence (fréquence/vitesse) qui serait perfectible.

S4. **Le transport en commun**

Q15. De manière générale, à quelle fréquence utilisez-vous le transport en commun pour...
Base : Les répondants qui utilisent le transport en commun (Q12=ooui) et qui l'utilisent pour une des raisons proposées

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	n=
Vous rendre au travail	50%	15%	12%	8%	8%	8%	272
Vous rendre à toute autre destination	35%	42%	10%	6%	2%	5%	314
Faire des courses (épicerie, pharmacie, magasins, etc.)	57%	21%	13%	4%	3%	3%	315
Vous rendre à votre lieu d'études	57%	15%	7%	7%	7%	7%	199
Participer à des activités récréatives ou à des évènements	25%	53%	14%	3%	2%	4%	319

Les données révèlent une hiérarchie très claire dans l'usage du bus à Trois-Rivières : il est avant tout un outil pour les événements spéciaux et le travail, mais il peine à s'imposer pour les besoins logistiques comme les courses.

L'événementiel est la porte d'entrée du réseau

Le motif récréatif (75 % d'utilisateurs au total) est le motif où le taux de « Jamais » est le plus bas (25 %). Plus de la moitié des usagers (53 %) prennent le bus moins de 4 fois par mois pour des loisirs ou des événements. À ce titre, le transport en commun à Trois-Rivières réussit bien son mandat. Les citoyens utilisent le bus pour éviter les tracas de stationnement lors de grands événements (Amphithéâtre Cogeco, festivals, centre-ville, etc.). C'est un usage positif, mais ponctuel.

Le travail, un usage « Tout ou rien »

La moitié des usagers du bus ne l'utilisent jamais pour aller travailler (50 %) . L'usage intensif (16 %) : parmi ceux qui l'utilisent, 16 % (8 % + 8 %) le font de 5 à 7 jours par semaine. Il existe une fracture chez les usagers. Une moitié utilise le bus pour tout, sauf le travail (probablement parce que leur lieu de travail est mal desservi, les horaires ne concordent pas ou trop loin), tandis qu'un petit noyau dur est extrêmement fidèle au bus pour ses déplacements quotidiens professionnels.

Les déplacements « à toute autre destination » (35 % de Jamais)

Une proportion notable d'usagers du transport en commun (35 %) indique ne jamais l'utiliser pour des déplacements autres que ceux du quotidien (rendez-vous, activités sociales, imprévus). Ce résultat suggère que l'usage du transport en commun à Trois-Rivières demeure davantage associé à des déplacements planifiés, comme le travail ou les études. Il peut également indiquer certaines limites perçues quant à son utilisation pour des déplacements plus ponctuels ou imprévisibles, sans que les raisons précises puissent être établies à partir des données recueillies.

S4. **Le transport en commun**

Suite de l'analyse

Q15. De manière générale, à quelle fréquence utilisez-vous le transport en commun pour...
Base : Les répondants qui utilisent le transport en commun (Q12=oui) et qui l'utilisent pour une des raisons proposées

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	n=
Vous rendre au travail	50%	15%	12%	8%	8%	8%	272
Vous rendre à toute autre destination	35%	42%	10%	6%	2%	5%	314
Faire des courses (épicerie, pharmacie, magasins, etc.)	57%	21%	13%	4%	3%	3%	315
Vous rendre à votre lieu d'études	57%	15%	7%	7%	7%	7%	199
Participer à des activités récréatives ou à des évènements	25%	53%	14%	3%	2%	4%	319

Les courses, le défi de la logistique (57 % de Jamais)

Près de 6 usagers sur 10 ne font jamais leurs courses en bus. L'usage est principalement sporadique (21 % de moins de 4 fois par mois). Faire l'épicerie en bus reste un défi majeur (transport de sacs lourds, transferts entre deux lignes avec des paquets). Tant que le bus sera perçu comme un mode de transport difficile pour la logistique familiale, l'automobile restera le choix par défaut pour les courses, même chez les abonnés de la STTR.

Les études, une donnée spécifique (57 % de Jamais)

Bien que les étudiants soient les plus grands utilisateurs (vu précédemment), 57 % de l'échantillon global des usagers n'utilisent pas le bus pour les études. On observe une répartition parfaitement linéaire pour les fréquences régulières : 7 % pour 1-2 jours, 7 % pour 3-4 jours, 7 % pour 5-6 jours et 7 % pour tous les jours. Il représente la proportion d'usagers totalement captifs. Pour ce petit groupe, le bus est l'unique moyen de connexion, peu importe la destination. Ils utilisent le bus pour tout, faute d'alternative.

Le faible nombre d'utilisateurs du transport en commun rend hasardeuse l'interprétation des sous-groupes de l'échantillon.

S4. **Le transport en commun**

Q17. De manière générale, quelle est votre opinion par rapport aux aspects suivants du système de transport en commun de Trois-Rivières? *Échelle de 0 à 10 où 0 signifie « Très mauvaise opinion » et 10 « Très bonne opinion ». Si vous ne savez pas, veuillez sélectionner « NSP »...*
Base : Les répondants qui utilisent le transport en commun (Q12=oui) et qui ont une opinion

	Très mauvaise opinion										Très bonne opinion	Moyenne	n=
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
La sécurité	1%	1%	1%	2%	2%	7%	7%	11%	26%	18%	24%	78%	315
La fiabilité du service (ponctualité)	1%	1%	2%	6%	8%	10%	11%	12%	22%	14%	13%	69%	308
La distance à parcourir pour se rendre à un arrêt d'autobus	3%	1%	6%	2%	6%	13%	8%	14%	22%	13%	12%	66%	317
Le coût	5%	2%	6%	8%	6%	15%	9%	15%	17%	5%	12%	60%	314
L'horaire du service	2%	4%	5%	13%	11%	13%	10%	14%	15%	7%	5%	56%	312
La couverture du réseau / trajets sur l'ensemble de la	7%	5%	4%	9%	8%	13%	11%	19%	9%	8%	7%	55%	306
La qualité / propreté des abribus	5%	4%	11%	6%	8%	13%	15%	17%	11%	5%	5%	53%	294
Le temps de déplacement	6%	5%	7%	10%	12%	10%	11%	15%	11%	6%	5%	52%	317
La quantité / disponibilité des abribus	6%	4%	13%	9%	11%	13%	14%	12%	8%	5%	6%	50%	301
La fréquence des passages	7%	6%	10%	12%	15%	13%	10%	13%	7%	3%	5%	47%	315

S4. Le transport en commun

Q17. De manière générale, quelle est votre opinion par rapport aux aspects suivants du système de transport en commun de Trois-Rivières? *Échelle de 0 à 10 où 0 signifie « Très mauvaise opinion » et 10 « Très bonne opinion ». Si vous ne savez pas, veuillez sélectionner « NSP »...*

Base : Les répondants qui utilisent le transport en commun (Q12=oui) et qui ont une opinion

Les forces : sécurité et fiabilité

Les aspects les mieux notés sont les composantes essentielles d'un service public.

La Sécurité (78 %) : C'est le grand point fort. Avec 68 % des usagers qui attribuent une note de 8, 9 ou 10, le sentiment de sécurité dans le bus est excellent. C'est un atout majeur pour attirer de nouvelles clientèles (aînés, parents).

La Fiabilité / Ponctualité (69 %) : Un résultat acceptable. Les usagers ont confiance; quand le bus est annoncé, il arrive à l'heure. C'est une base essentielle pour la crédibilité du réseau.

La Proximité des arrêts (66 %) : La couverture géographique semble être appréciée. Les gens n'ont pas l'impression de devoir marcher trop longtemps pour atteindre le réseau.

Les zones grises : coût, horaires et couverture

Ici, l'opinion est plus partagée (résultats entre 55 % et 60 %). Le coût (60 %) : bien que jugé acceptable, il y a une polarisation. Pour certains, le prix est un frein à un usage plus fréquent (ce qui concorde avec la Q14b où 19 % des usagers trouvaient le coût élevé).

L'horaire et la couverture (55 % - 56 %) : ces résultats moyens indiquent que le réseau « fait le travail » pour les besoins de base, mais qu'il manque de flexibilité pour la vie moderne (soirs, week-ends, trajets inter-quartiers).

Les faiblesses critiques : la performance et le confort

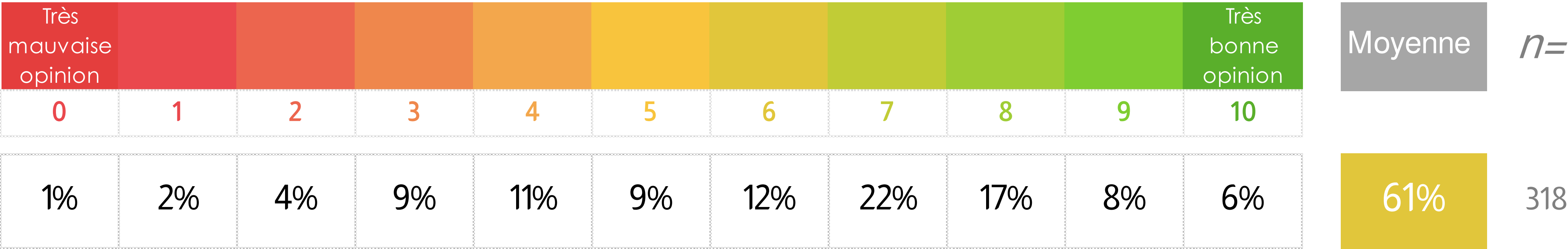
C'est ici que se situent les véritables obstacles à la croissance de l'achalandage. Le temps de déplacement (52 %) : l'opinion est mitigée. Pour plus de la moitié des gens, le bus est trop lent.

L'enjeu des abribus (50 % - 53 %) : la quantité (50 %) et la propreté (53 %) des abribus reçoivent des notes faibles. Attendre le bus est l'aspect le moins aimé de l'expérience. Le manque de confort et de protection contre les intempéries rend l'attente pénible, surtout en hiver (ce qui pourrait expliquer en partie le 20 % d'abandon du bus en saison froide).

La fréquence des passages (47 %) : c'est le seul aspect sous la barre des 50 %. Pour les usagers, un bus toutes les 30 ou 60 minutes est une contrainte trop lourde. La faible fréquence est la cause de presque tous les autres problèmes : elle augmente le temps de trajet total et rend les horaires moins adaptés.

S4. **Le transport en commun**

Q18. De manière générale, quelle est votre opinion par rapport au système de transport en commun à Trois-Rivières? *Si vous ne savez pas, veuillez sélectionner « NSP »*
Base : Les répondants qui utilisent le transport en commun (Q12=oui) et qui ont une opinion



Avec une moyenne de 61 %, ce résultat offre un portrait nuancé : le service est jugé satisfaisant, mais il ne suscite pas encore un enthousiasme capable de transformer massivement les habitudes de mobilité.

Un bilan satisfaisant, mais fragile (61 %)

La note de passage, moyenne de 61 %, indique un service fonctionnel qui répond aux besoins de base. Ce résultat est inférieur à la satisfaction pour la sécurité (78 %) et la fiabilité (69 %), mais supérieur à la note pour la fréquence (47 %). L'opinion globale est donc une synthèse pondérée : les usagers reconnaissent la qualité technique du service, mais sont pénalisés par son manque de performance (vitesse/fréquence).

La distribution des réponses

Le bloc de satisfaction (52 %) : plus de la moitié des usagers (ceux ayant répondu entre 7 et 10) ont une opinion positive. Le sommet se situe à 7/10 (22 %) et 8/10 (17 %). Cela représente un bloc d'utilisateurs réguliers qui apprécient le service actuel.

Le bloc de mécontentement (27 %) : plus d'un quart des usagers (notes de 0 à 4) ont une mauvaise opinion du système. C'est un chiffre à noter : un usager sur quatre est insatisfait malgré le fait qu'il utilise le service. Cela traduit souvent une utilisation par nécessité (usagers captifs) plutôt que par choix.

L'absence d'excellence (14 %) : seulement 14 % des usagers attribuent une note de 9 ou 10. Le système manque de « facteurs d'émerveillement » (ex. : rapidité exceptionnelle, confort supérieur, technologie de pointe) qui transformeraient l'utilisateur en ambassadeur du service.

Le plafond de verre de la STTR

La moyenne de satisfaction de 61 % explique pourquoi le taux d'utilisation globale reste à 24 % (voir Q12). Pour qu'un automobiliste abandonne son confort pour le bus, il faut généralement que l'opinion du transport en commun soit très élevée (80 % +) ou que l'utilisation de la voiture devienne insupportable. Actuellement, la STTR est perçue comme un service « correct ». Un service « correct » suffit à retenir ceux qui n'ont pas d'auto, mais il sera plus difficile de convaincre ceux qui en ont une.



Section 5

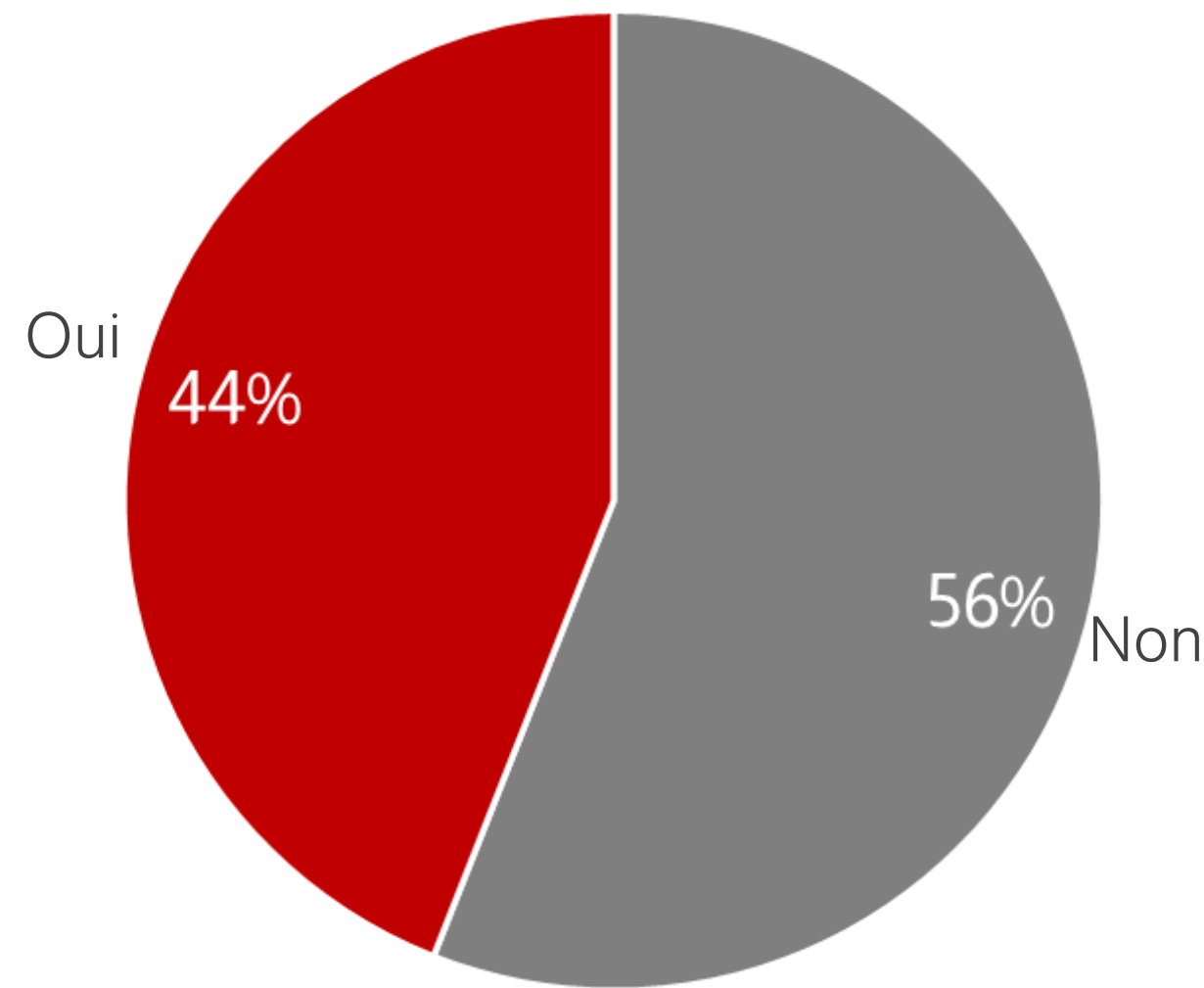
Mobilité active

S5. Mobilité active

Q19. Au cours de la dernière année, avez-vous utilisé le vélo dans le cadre de vos déplacements ou de vos activités de loisirs?

Base : Tous les répondants

n=1 484



Un engouement marqué, mais inégalitaire (44 % au total)

Le fait que près d'un citoyen sur deux ait utilisé le vélo au cours de la dernière année démontre un fort potentiel. Cependant, deux aspects importants apparaissent :

Écart important selon le genre : il existe un écart massif de 16 points entre les hommes (52 %) et les femmes (36 %). Réduire cet écart est un objectif clé pour augmenter la part modale du vélo.

Le paradoxe des jeunes (29 %) : les 18 à 24 ans sont ceux qui utilisent le moins le vélo de l'échantillon.

Géographie : les champions du Nord et de l'Est

Sainte-Marthe-du-Cap (55 %) et Trois-Rivières Nord (52 %) sont les secteurs les plus actifs. Le vélo y est probablement perçu comme une activité de loisir familiale de premier plan.

Trois-Rivières Centre (47 %) : un résultat qui s'explique par la densité urbaine et la proximité des services, favorisant ici le vélo comme mode de transport.

Cap-de-la-Madeleine et Pointe-du-Lac (37 %) : ces secteurs sont à la traîne. Cela peut s'expliquer par une topographie plus difficile, un manque de connectivité sécuritaire entre les quartiers ou des distances plus grandes vers les pôles d'intérêt.

L'influence du télétravail

Télétravail 3 jours (66 %) et 4 jours (63 %) : ces citoyens sont les plus grands utilisateurs de vélo.

La résilience des aînés

65-74 ans (43 %) et 75 ans et plus (31 %), ces taux sont intéressants. Ils montrent que le vélo n'est pas réservé aux jeunes sportifs. Avec l'arrivée des vélos à assistance électrique, ce groupe représente un segment de croissance important pour la mobilité durable, à condition que les infrastructures soient sécuritaires et confortables.

S5. **Mobilité active**

Q21. En dehors de la période hivernale, à quelle fréquence utilisez-vous le vélo dans le cadre de vos déplacements ou de vos loisirs?
Base : Les répondants qui ont utilisé le vélo au cours des 12 derniers mois.

n=647

Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours
14%	23%	30%	19%	10%	5%

Le cycliste hebdomadaire (30 %)

Comparé aux autres catégories, les répondants mentionnent utiliser leur vélo de 1 à 2 jours par semaine (30%). Cela ressemble à une pratique de loisir ou de sport durant la fin de semaine, ou à quelques déplacements ponctuels par beau temps.

Un regroupement de « super-utilisateurs » (34 %)

Plus du tiers des cyclistes (34 %) utilisent leur vélo de manière intensive, soit 3 jours ou plus par semaine (19 % + 10 % + 5 %). C'est un chiffre très encourageant. Il indique qu'une part significative de la population cycliste a déjà adopté le vélo comme un mode de déplacement quasi quotidien.

L'usage occasionnel ou marginal (23 %)

Un peu moins du quart des répondants (23 %) indiquent utiliser leur vélo moins de 4 fois par mois (23 %); ces cyclistes sortent leur vélo moins d'une fois par semaine. .

Le contraste urbain vs périphérique

L'intensité de la pratique du vélo est liée à la morphologie du secteur. Le succès du pôle urbain : Trois-Rivières Centre (43 %) et Nord (37 %). Ces secteurs sont au-dessus de la moyenne (34 %). La densité, la proximité des services et la connectivité des pistes permettent aux citoyens d'intégrer le vélo dans leur routine quotidienne.

Q21. En dehors de la période hivernale, à quelle fréquence utilisez-vous le vélo dans le cadre de vos déplacements ou de vos loisirs?
Base : Les répondants qui ont utilisé le vélo au cours des 12 derniers mois.

n=647

Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours
14%	23%	30%	19%	10%	5%

La barrière de la distance : Pointe-du-Lac (18 %) et Sainte-Marthe-du-Cap (20 %)

Bien que 55% des gens de Sainte-Marthe mentionnent avoir utilisé le vélo dans la dernière année, seulement 20 % l'utilisent de façon intensive. En périphérie, le vélo est un loisir de fin de semaine. Les distances trop grandes pour rejoindre le centre ou les zones d'emplois empêchent une utilisation régulière pour le transport.

Âge et statut : la force des extrêmes

L'étudiant, premier de la fréquence (55 %) : plus de la moitié des étudiants utilisent leur vélo au moins 3 fois par semaine.
La résilience des aînés (35 % à 37 %) : les 65 à 74 ans et les 75 ans et plus affichent des taux de fréquence supérieurs à la moyenne globale.

Le creux des 35 à 44 ans (28 %); ils utilisent le vélo moins souvent.
Les contraintes familiales (garderie, épicerie familiale) sont probablement les freins à l'usage intensif du vélo.

Le genre : un écart de fréquence marqué

Hommes (39 %) vs femmes (28 %). Non seulement les femmes sont moins nombreuses à faire du vélo (femmes 36 % vs hommes 52 %), mais celles qui en font l'utilisent moins souvent.

L'impact du télétravail (44 %)

Les citoyens en télétravail 3 jours par semaine sont parmi ceux qui l'utilisent le plus.

S5. Mobilité active

Q22. En dehors de la période hivernale, à quelle fréquence utilisez-vous le vélo...

Base : Les répondants qui utilisent le vélo dans le cadre des déplacements ou des activités de loisirs

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	n=
Vous rendre au travail	65%	8%	11%	7%	4%	5%	404
Vous rendre à votre lieu d'études	83%	5%	4%	5%	1%	3%	248
Faire des courses (épicerie, pharmacie, magasins, etc.)	46%	28%	19%	5%	1%	1%	515
Faire une activité de loisir (promenade à vélo, exercice)	5%	26%	37%	21%	7%	4%	552
Vous rendre à toute autre destination	34%	31%	21%	9%	3%	2%	504

Le vélo-plaisir (loisir) et le vélo-utile (transport)

Le vélo de loisir : le moteur de la pratique (95 %)

C'est le motif universel. Seulement 5 % des cyclistes ne font jamais de vélo pour le loisir. La majorité (37 %) l'utilise 1 à 2 jours par semaine pour se promener ou faire de l'exercice. La culture du vélo existe, mais elle est actuellement perçue par la population comme une activité de détente ou de santé plutôt que comme un moyen de transport.

Le vélo utilitaire

Un peu plus du tiers des répondants utilisent le vélo pour le «Travail», dont 16% le font 3 jours et plus par semaine. Pour les courses (épicerie, pharmacie, magasins, etc.), un peu plus de la moitié des répondants (54 %) utilisent leur vélo pour aller à l'épicerie ou à la pharmacie au moins occasionnellement. C'est ici que se trouve le plus grand potentiel de réduction des micro-trajets en automobile (les fameux "moins de 2 km" de la Q6).

La « mobilité de connexion » : toute autre destination (66 %)

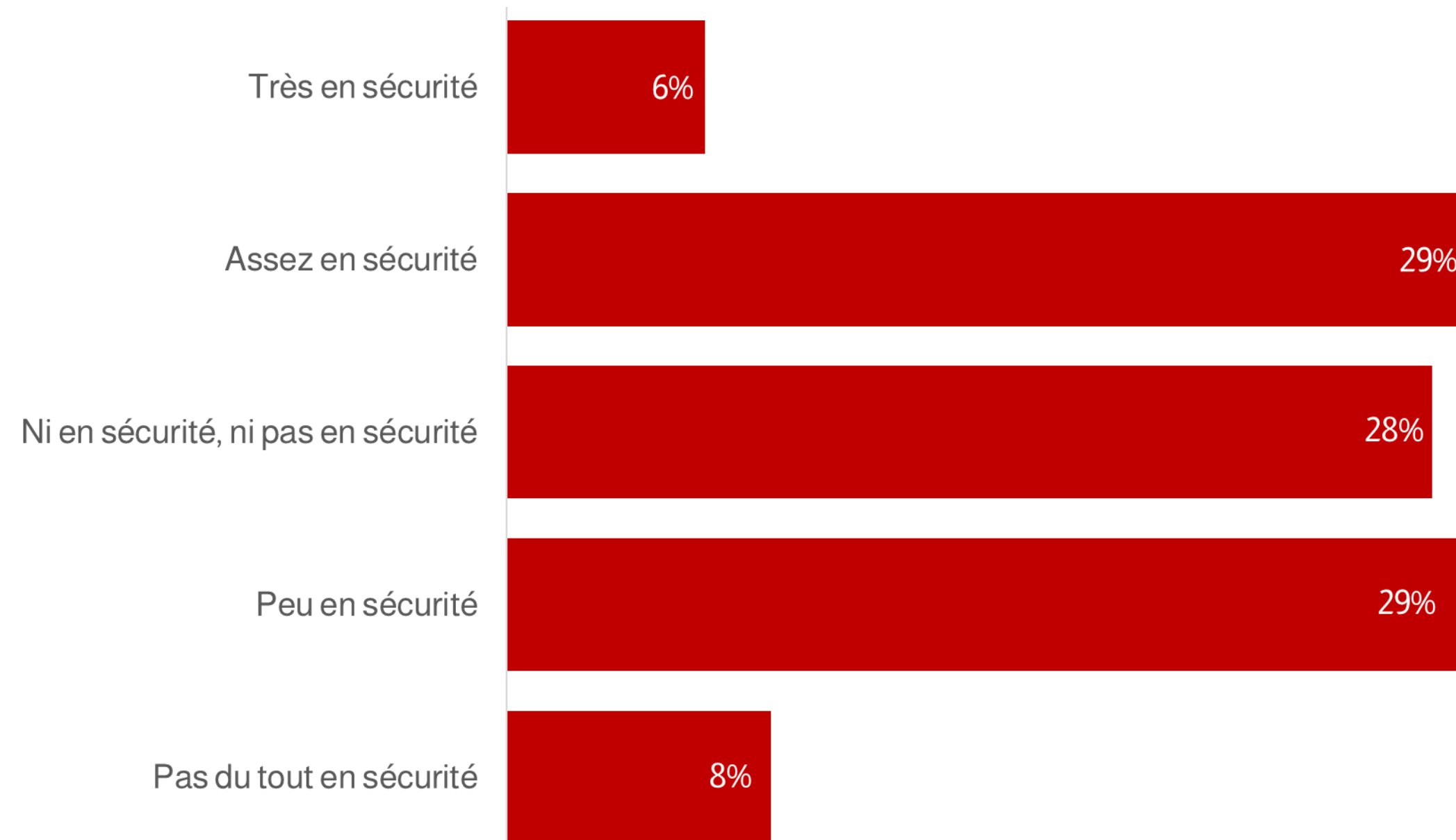
Deux cyclistes sur trois utilisent leur vélo pour se rendre chez des amis, à des rendez-vous ou vers des destinations variées. 35 % le font au moins une fois par semaine. Le vélo est un outil de sociabilité et de liberté.

S5. Mobilité active

Q24. Comment vous sentez-vous lorsque vous vous déplacez à vélo à Trois-Rivières?

Base : Les répondants qui utilisent le vélo dans le cadre des déplacements ou des activités de loisirs

n= 541



Comparaison avec l'automobile

Pour bien comprendre l'ampleur du problème, il faut comparer ce résultat avec le sentiment de sécurité des automobilistes (voir Q9)

Automobilistes : 72 % se sentent en sécurité.

Cyclistes : 35 % se sentent en sécurité (29 % assez + 6 % très).

À Trois-Rivières, on se sent deux fois moins en sécurité sur un vélo que dans une voiture.

Un sentiment d'insécurité dominant (37 %)

Un peu plus de cyclistes ne se sentent pas en sécurité (37 %) qu'en sécurité (35 %). C'est un signal important sur le plan de mobilité. Lorsqu'un tiers des usagers actuels (qui pratiquent déjà le vélo) ne se sentent pas en sécurité, il pourrait être difficile de convaincre de nouveaux usagers (le 56 % de non-cyclistes) de s'y mettre. Les femmes (41 %) sont plus insécures que les hommes (33 %).

Seulement 6 % des cyclistes se sentent « Très en sécurité ». Ce chiffre est bas. Il indique que même pour les cyclistes les plus expérimentés ou les plus réguliers, circuler à Trois-Rivières demande une certaine vigilance.

La zone grise de la vigilance (28 %)

Près de 3 cyclistes sur 10 se sentent « Ni en sécurité, ni pas en sécurité ». Ce groupe représente probablement les cyclistes qui limitent leur pratique aux zones qu'ils jugent « acceptables » (parcs, rues résidentielles calmes) et qui évitent les grandes artères. Leur sentiment de sécurité est "conditionnel" à l'itinéraire choisi.



Section 6

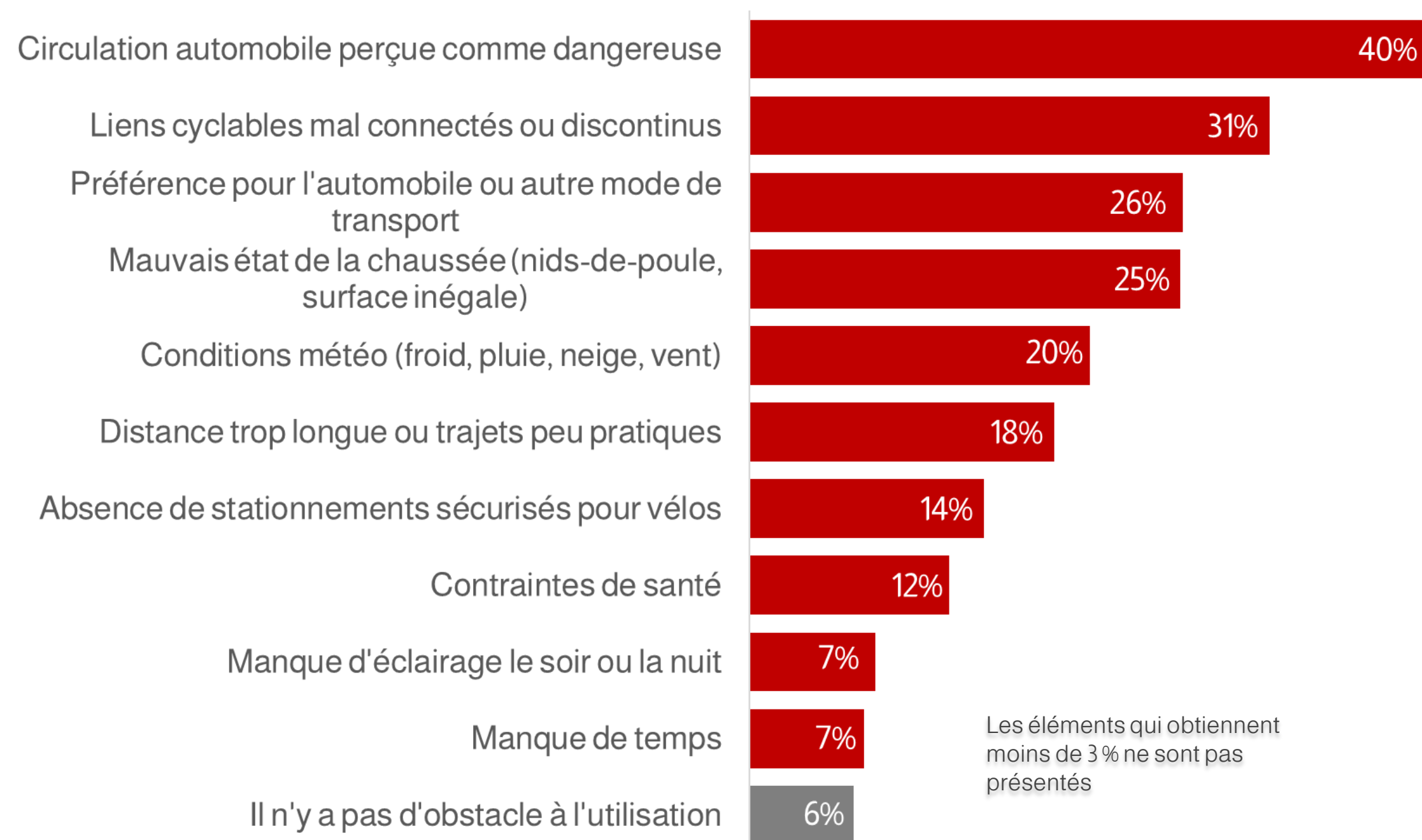
Obstacles à l'utilisation du vélo

S6. Obstacles à l'utilisation du vélo

Q25. Pour vous, quels sont les principaux obstacles à l'utilisation du vélo? Vous pouvez sélectionner jusqu'à 3 choix

Base : Tous les répondants

n= 1484



La barrière de la sécurité : le danger automobile (40 %)

Pour 40 % des répondants « La circulation automobile » est perçue comme dangereuse. Ce chiffre confirme les résultats de la Q24 (où seulement 6 % se sentaient "très en sécurité"). L'obstacle n'est pas le vélo en soi, mais la cohabitation avec les véhicules moteurs. Tant que le cycliste devra partager la même chaussée que des voitures rapides ou lourdes, la pratique restera limitée aux plus téméraires. Les répondants de Pointe-du-Lac (+ 4%) et de Trois-Rivières centre (+4 %) sont particulièrement sensibles à cet aspect.

Le défi de l'urbanisme : la discontinuité du réseau (31 %)

Près d'un citoyen sur trois déplore des liens cyclables mal connectés ou discontinus.

La préférence de l'automobile et l'état de la chaussée

Outre la « Préférence pour l'automobile » pour un peu plus du quart des répondants (26 %), une proportion semblable (25%) mentionnent que le « Mauvais état de la chaussée (nids-de-poule) » est un obstacle à l'utilisation du vélo.

La culture automobile et la météo (26 % et 20 %)

La préférence pour l'auto (26 %) : Ce chiffre est relativement bas comparé aux 65 % de préférence automobile vus pour le transport en commun. Cela suggère que la résistance culturelle au vélo est moins forte.

La météo (20 %) : Bien que ce soit un facteur souvent invoqué au Québec, il n'arrive qu'en 5^e position.

La logistique du stationnement (14 %)

L'absence de stationnements sécurisés (14 %) : Ce facteur est particulièrement important pour le vélo utilitaire (courses, travail).



Section 7

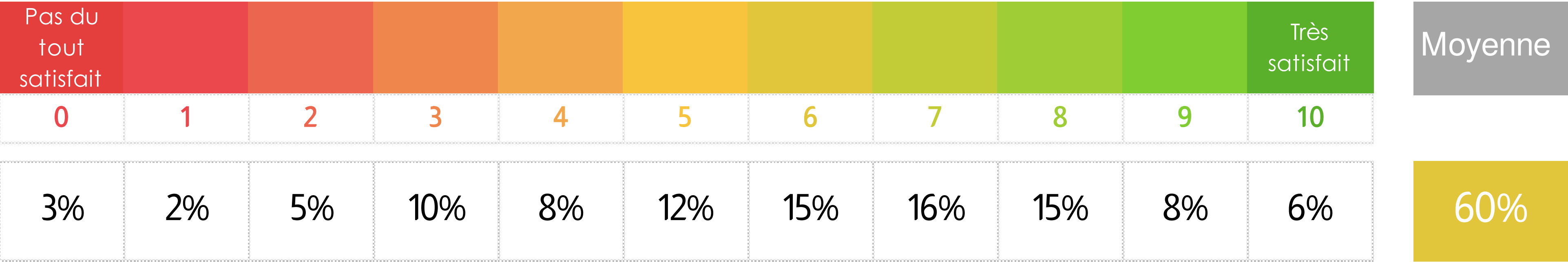
Réseau cyclable

s7. Réseau cyclable

Q26. Le réseau cyclable de Trois-Rivières est composé de parcs linéaires, de chaussées désignées et des bandes cyclables. Sur une échelle de 0 à 10, quelle est votre satisfaction à l'égard du réseau cyclable à Trois-Rivières?

Base : Les répondants qui utilisent le vélo et qui ont une opinion

n= 537



Un réseau jugé « correct », mais sans excellence (60 %)

La moyenne de 60 % indique que les cyclistes reconnaissent l'existence d'une infrastructure de base, mais qu'ils y voient des lacunes importantes.

L'absence de « Facteurs d'émerveillement » : seulement 6 % des usagers sont « Très satisfaits » (note de 10). Ce chiffre est identique au pourcentage de cyclistes se sentant « Très en sécurité » (Q24). Cela confirme que la satisfaction est intrinsèquement liée au sentiment de protection physique.

Le bloc de satisfaction (45 %) : près de la moitié des cyclistes (notes de 7 à 10) sont globalement satisfaits. Ce groupe apprécie probablement les parcs linéaires (pistes hors-route), qui sont souvent le point fort des réseaux cyclables au Québec pour le loisir.

La zone de l'indécision (27 %) : plus du quart des répondants situent leur satisfaction à 5 ou 6 sur 10. Ce sont des cyclistes « tièdes » qui voient le potentiel, mais qui sont freinés par les discontinuités ou le manque de sécurité sur certains tronçons.

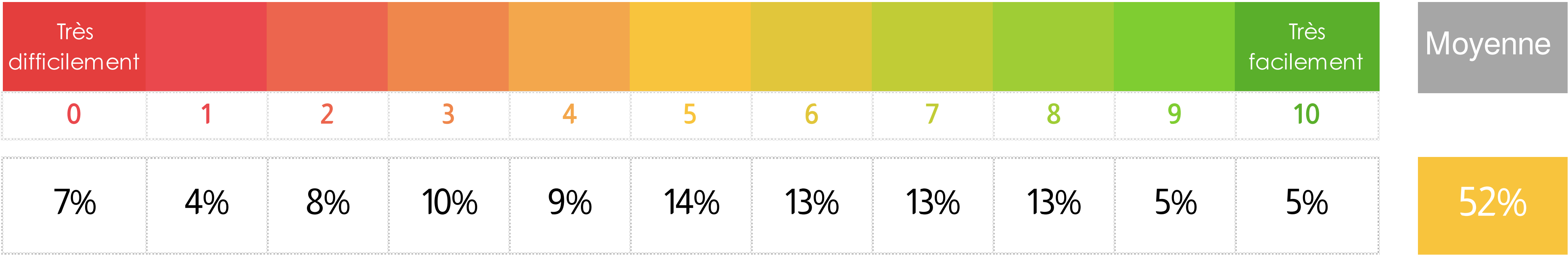
Le bloc d'insatisfaction (28 %) : plus d'un quart des usagers (notes de 0 à 4) sont insatisfaits. Pour eux, le réseau actuel ne répond pas à leurs besoins.

s7. Réseau cyclable

Q27. Dans quelle mesure le réseau cyclable vous permet-il de rejoindre facilement vos destinations (travail, école, commerces, loisirs)? Échelle de 0 à 10 où 0 signifie « Très difficilement » et 10 « Très facilement ». Si vous ne savez pas, veuillez sélectionner NSP.

n= 491

Base : Les répondants qui utilisent le vélo et qui ont une opinion



Avec une moyenne de 52 %, ce score est nettement inférieur à la satisfaction générale du réseau (60 %). C'est une donnée importante qui identifie la principale lacune du système actuel : il est conçu pour la promenade, mais pas assez pour la vie quotidienne.

Loisir vs Transport

Alors que 60 % des gens aiment le réseau en général, seulement 52 % le trouvent efficace pour rejoindre leurs destinations. Il existe un "décrochage" de 8 points. Cela confirme que les citoyens apprécient les parcs linéaires et les pistes récréatives pour se détendre, mais dès qu'il s'agit d'aller au travail ou de faire une course, le réseau perd de son efficacité. Les pistes ne mènent pas là où les gens ont besoin d'aller (commerces, bureaux, écoles).

Une majorité relative dans la difficulté (38 %)

Le bloc de la difficulté (38 %) : Plus du tiers des cyclistes (notes de 0 à 4) éprouvent des difficultés à rejoindre leurs destinations. C'est un chiffre élevé.

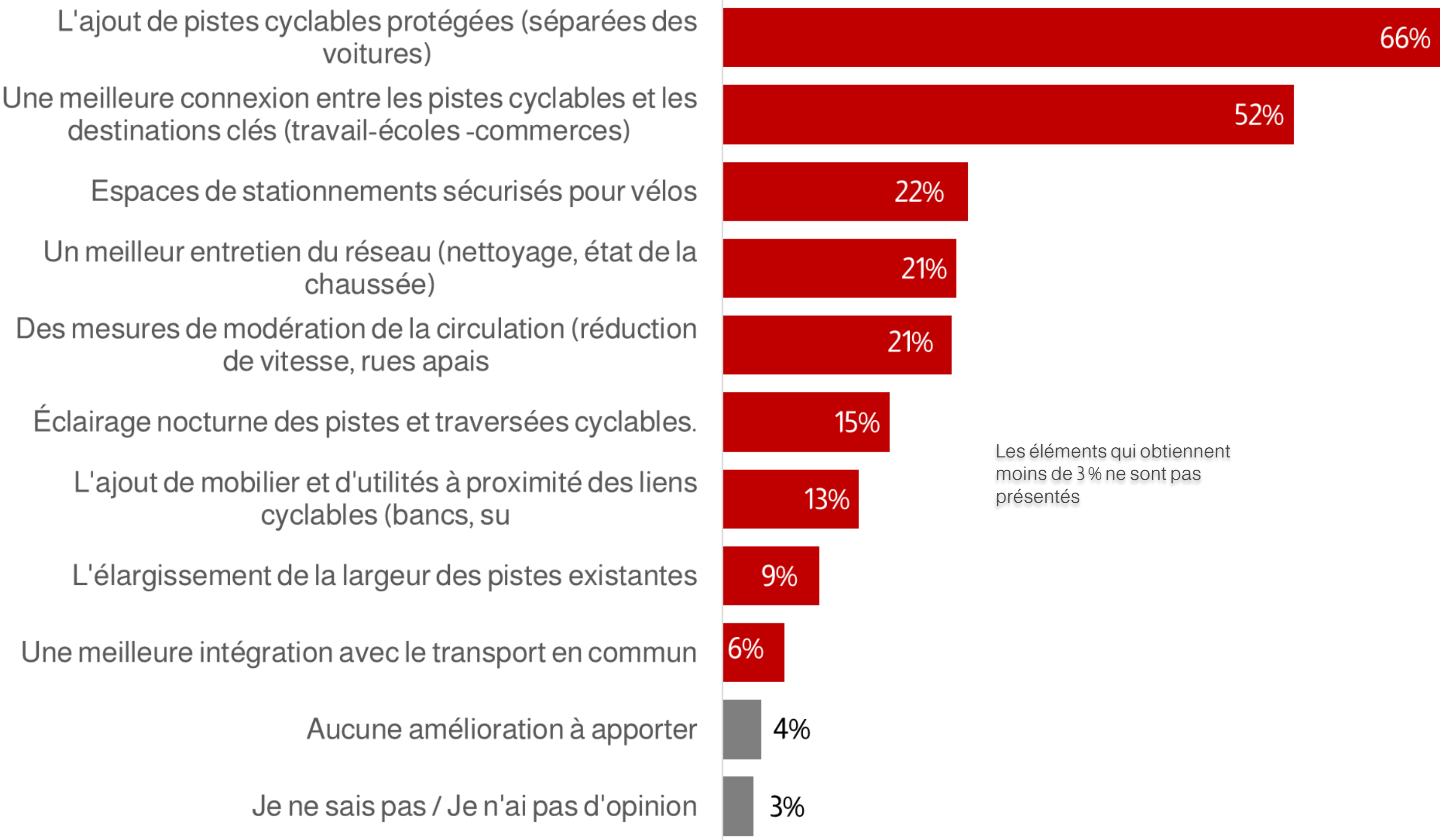
Le bloc de la facilité (36 %) : Environ un tiers des usagers (notes de 7 à 10) trouvent l'accès facile. On peut supposer que ce groupe habite à proximité des parcs linéaires ou dans des secteurs très denses. Le fait que le groupe "difficulté" (38 %) soit plus grand que le groupe "facilité" (36 %) est un signe que le réseau actuel ne remplit pas sa fonction de base pour la majorité des usagers potentiels.

s7. Réseau cyclable

Q28. Selon vous, quels sont les facteurs qui contribueraient le plus à améliorer le réseau cyclable de la ville de Trois-Rivières? Vous pouvez sélectionner jusqu'à 3 choix

Base : Les répondants qui utilisent le vélo

n= 559



Les éléments qui obtiennent moins de 3 % ne sont pas présentés

La protection physique

Deux répondants sur trois (66 %) réclament l'ajout de pistes cyclables protégées, physiquement séparées des voitures. C'est le message le plus fort concernant le réseau cyclable. Cela pourrait confirmer que le sentiment d'insécurité (voir Q24) pourra surtout être réglé par des barrières physiques.

La connectivité utilitaire

Un peu plus de la moitié des cyclistes (52 %) demandent une meilleure connexion entre les pistes et les destinations clés (travail, écoles, commerces). Ce résultat valide le résultat de 52 % de « facilité à rejoindre les destinations » vu à la Q27. Les cyclistes souhaiteraient arriver à destination rapidement et sans coupure dans le réseau. C'est l'appel au passage d'un réseau de loisir vers un réseau de transport.

Logistique et entretien

Trois facteurs arrivent ex æquo pour compléter les priorités : Le stationnement sécurisé (22 %), l'entretien du réseau (21 %) et des mesures de modération de la circulation (21 %).

Les facteurs de confort (Moins de 15 %)

Bien que souhaitables, « l'éclairage » (15 %) et « l'ajout de mobilier urbain » (13 %) sont des éléments secondaires par rapport à la sécurité et à la connectivité. Intégration au transport en commun (6 %) : Ce faible résultat suggère que l'intermodalité (vélo + bus) n'est pas encore une habitude ou une attente forte à Trois-Rivières.



Section 8

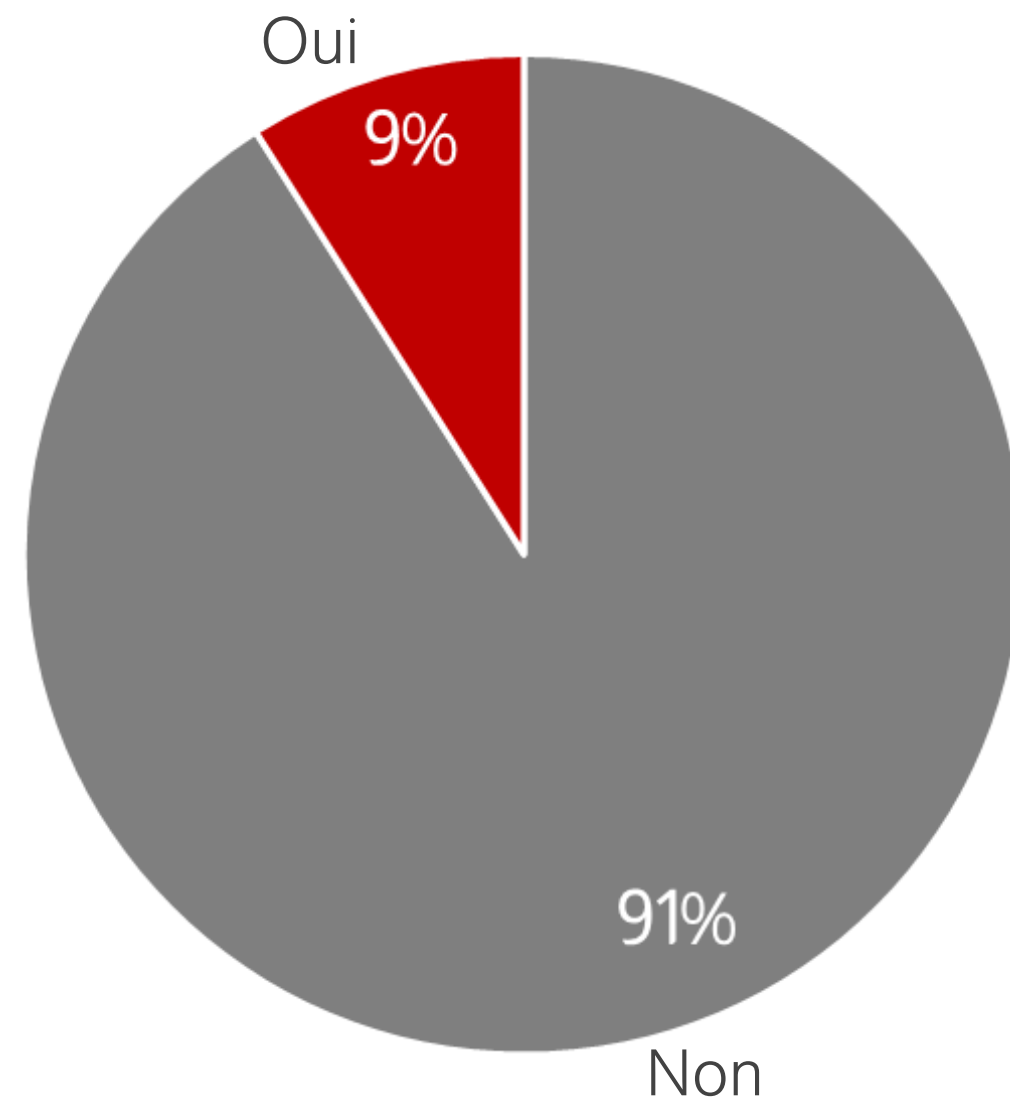
Vélo hivernal et les enfants à vélo

S8. Vélo hivernal et les enfants à vélo

n= 647

Q29. Utilisez-vous votre vélo durant la période hivernale?

Base : Les répondants qui utilisent le vélo et qui ont une opinion



La base des « cyclistes quatre-saisons »

Près d'un cycliste sur dix (9 %) continue de pédaler durant la période hivernale.

Il existe un petit noyau dur d'utilisateurs pour qui le vélo est un mode de transport utilitaire essentiel, capable de défier les contraintes climatiques.

Le « mur de l'hiver »

La vaste majorité des cyclistes (91 %) remettent leur vélo dès l'arrivée de la neige.

Ce décrochage massif montre que le vélo à Trois-Rivières est actuellement perçu et pratiqué comme une activité saisonnière.

Les obstacles identifiés précédemment (sécurité, état de la chaussée, connectivité) sont décuplés en hiver.

Le paradoxe de la mobilité durable hivernale

Nous avons vu précédemment (Q13) que 20 % des usagers du bus abandonnent le transport en commun en hiver. Si l'on ajoute ce 91 % de cyclistes qui s'arrêtent, on comprend que l'hiver provoque un repli massif vers l'automobile à Trois-Rivières.

S8. Vélo hivernal et les enfants à vélo

n= 57

Q30. Durant la période hivernale, à quelle fréquence utilisez-vous votre vélo pour vous déplacer?

Base : Les répondants qui utilisent le vélo en hiver

Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours
5%	33%	24%	15%	13%	11%

Note importante sur la fiabilité :

Avec seulement 57 répondants, ces résultats doivent être **interprétés comme des tendances chez un groupe marginal** plutôt que comme une statistique représentative de l'ensemble de la population.

Près de 4 cyclistes sur 10 (39 %) qui utilisent leur vélo l'hiver le font 3 jours ou plus par semaine (15 % + 13 % + 11 %).

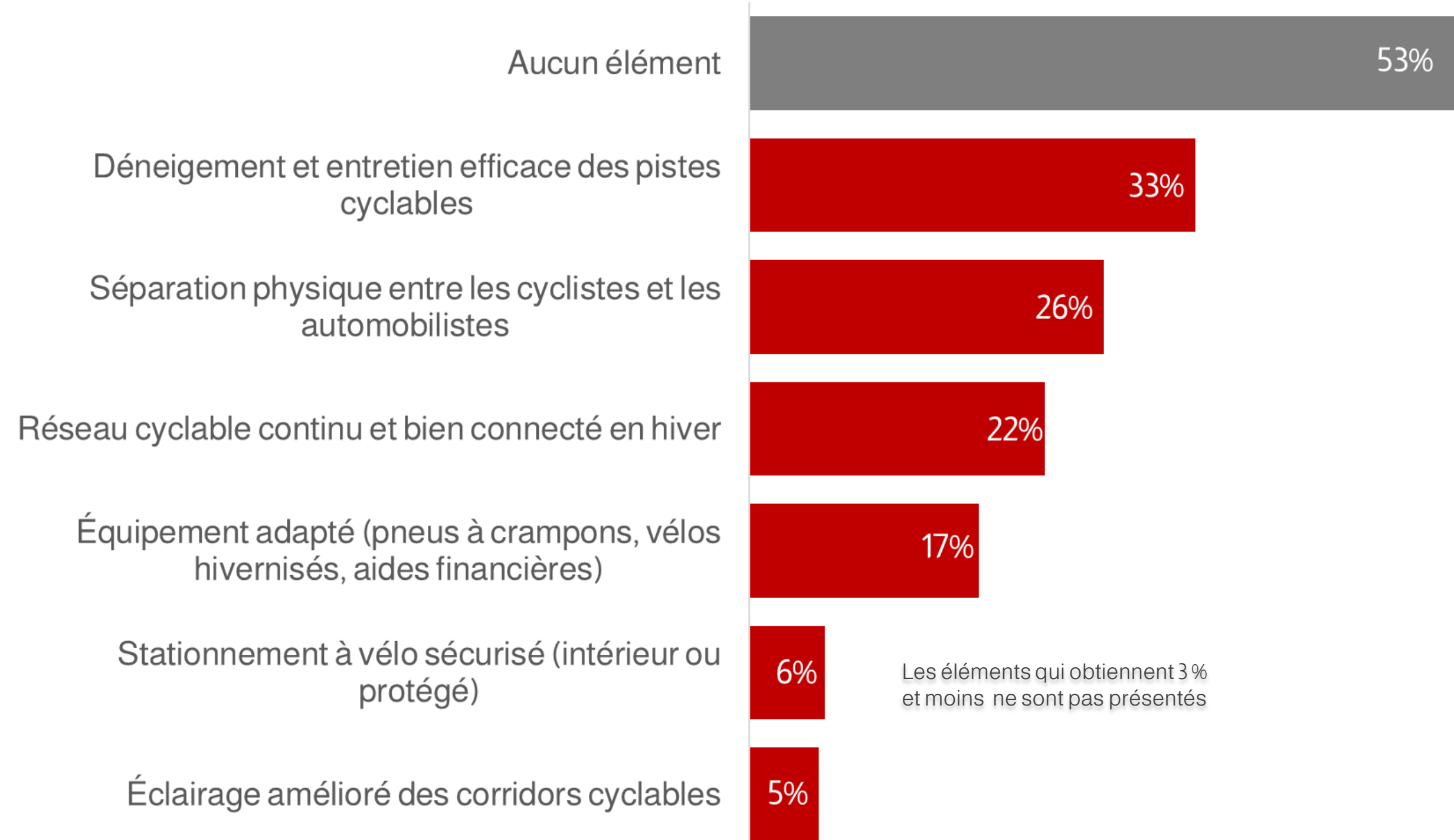
La majorité des cyclistes d'hiver (57 %) ont une pratique plus modérée, soit moins de 4 fois par mois (33 %) ou 1 à 2 jours par semaine (24 %).

S8. Vélo hivernal et les enfants à vélo

n= 633

Q31. Parmi les éléments suivants, lesquels vous inciteraient à utiliser davantage le vélo durant la période hivernale?

Base : Les répondants qui utilisent le vélo et qui ont une opinion



L'hiver : un frein majeur

Un peu plus de la moitié des répondants (53 %) affirment qu'aucun élément ne les inciterait à faire du vélo en hiver. Pour une majorité de citoyens, le vélo est lié à de plus belles saisons.

Pour ceux qui sont prêts à franchir le pas, les attentes sont très claires et concernent l'infrastructure. Déneigement et entretien efficace (33 %) : C'est la priorité numéro 1.

Séparation physique (26 %) : Comme pour l'été, la peur de la proximité avec les voitures est exacerbée en hiver (chaussée glissante, visibilité réduite). Les citoyens demandent des pistes protégées pour se sentir en sécurité.

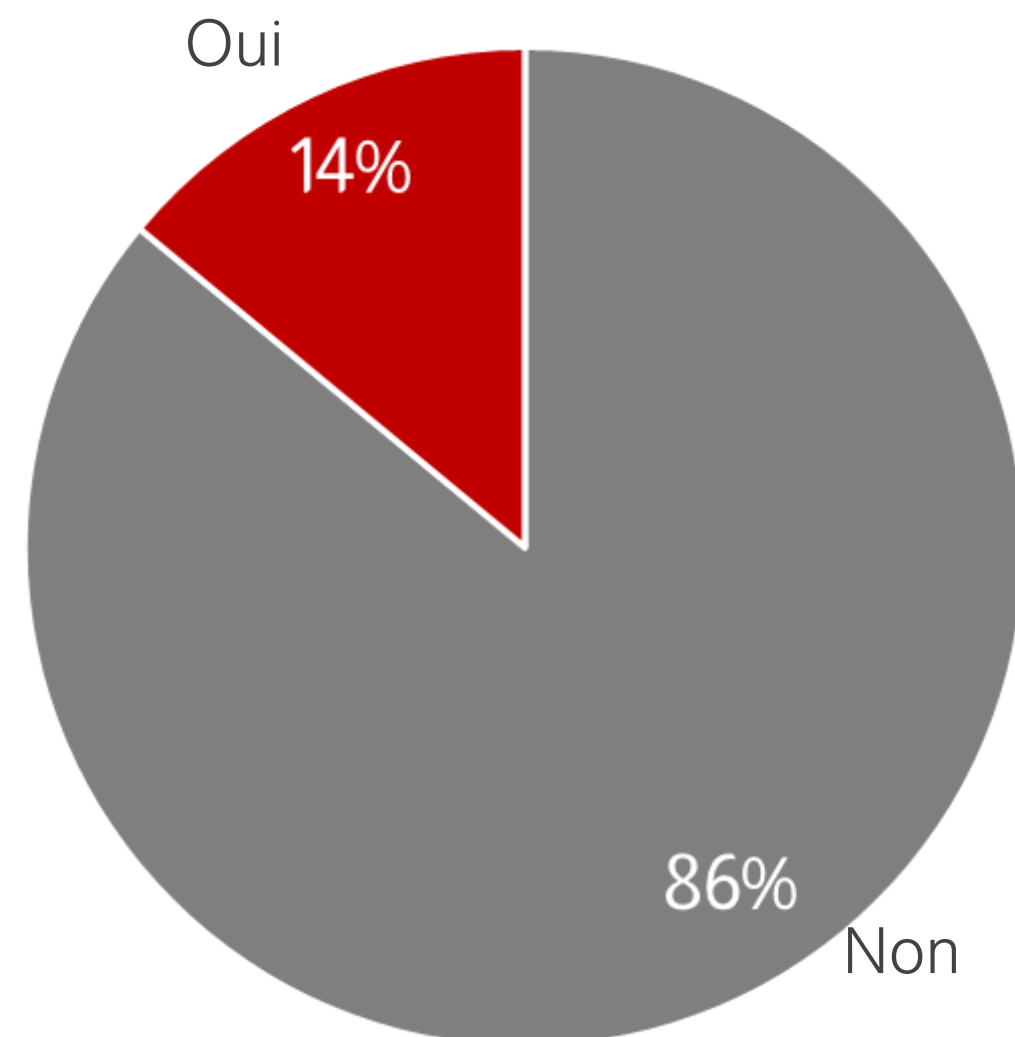
Réseau continu et bien connecté (22 %) : Un cycliste d'hiver ne peut pas se permettre de « chercher son chemin » ou de se retrouver bloqué par un banc de neige à une intersection mal connectée. La continuité est encore plus critique par temps froid.

S8. Vélo hivernal et les enfants à vélo

Q32. Avez-vous un enfant de moins de 18 ans qui habite avec vous et qui utilise un vélo pour ses déplacements ou par loisir?

Base : Tous les répondants

n= 1484



Le portrait de la « Famille cycliste »

Globalement, 14 % des répondants ont un enfant mineur qui utilise le vélo à la maison.

Au niveau démographique et pour les 35-44 ans (46 %), près de la moitié des répondants dans cette tranche d'âge vivent avec un jeune cycliste. Pour ces parents, la sécurité routière n'est pas qu'une question de confort, c'est une source d'inquiétude quotidienne pour leurs enfants.

Géographie

Les secteurs excentrés se distinguent nettement par une présence plus forte de jeunes cyclistes : Pointe-du-Lac (24 %) et Sainte-Marthe-du-Cap (21 %) sont bien au-dessus de la moyenne. Ces secteurs attirent les familles avec enfants. Le vélo y est probablement pratiqué dans les rues résidentielles ou les parcs locaux. Cependant, on a vu précédemment que ces secteurs sont aussi ceux où l'on se sent le moins en sécurité à vélo.

Le télétravail (36 %)

Les parents en télétravail 4 jours par semaine sont proportionnellement beaucoup plus nombreux (36 %) à avoir des enfants qui font du vélo. Le télétravail semble favoriser un mode de vie familial plus actif. La présence d'un parent à la maison peut faciliter l'encadrement des sorties à vélo des enfants ou réduire le besoin de transport scolaire motorisé pour les courtes distances.

Le facteur socio-économique (38 %)

Le groupe « Aucune scolarité » affiche un taux de 38 % de jeunes cyclistes au foyer.

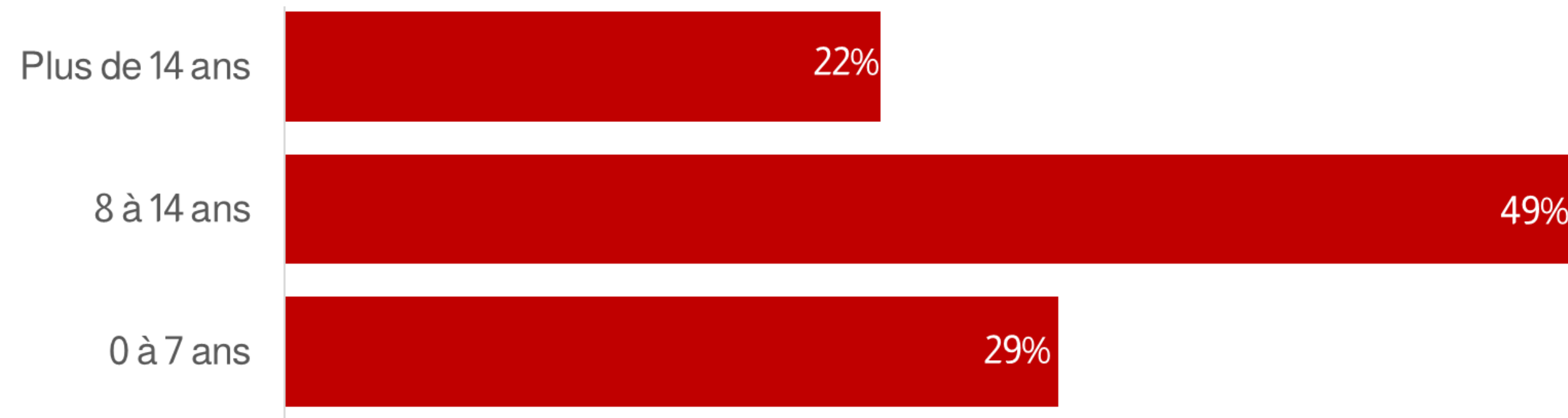
Bien que ce groupe soit numériquement plus petit dans l'échantillon, cela suggère que pour certaines familles moins scolarisées (et possiblement à plus faible revenu), le vélo est un outil de mobilité essentiel pour les jeunes, tant pour les loisirs que pour les déplacements.

S8. Vélo hivernal et les enfants à vélo

Q33. Parmi les enfants qui habitent avec vous, quel est l'âge de celui qui utilise son vélo le plus souvent?

Base : Les répondants dont les enfants de moins de 18 ans font du vélo

n= 215



Le groupe des 8 à 14 ans (49 %)

Près de la moitié des jeunes cyclistes les plus actifs se situent dans cette tranche d'âge. C'est l'âge charnière de la mobilité autonome. Au primaire (8-11 ans), l'enfant commence à vouloir aller à l'école ou au parc seul. Au début du secondaire (12-14 ans), le vélo devient un outil de liberté pour rejoindre ses amis ou ses activités sans dépendre des parents. À cet âge, ils sont souvent trop rapides pour le trottoir, mais pas assez expérimentés pour la chaussée. Des pistes cyclables séparées des voitures sont essentielles pour rassurer les parents de ces 49 % de jeunes.

Les tout-petits : Les 0 à 7 ans (29 %)

Près du tiers des jeunes cyclistes sont de très jeunes enfants. À cet âge, le vélo est essentiellement une activité de loisir encadrée par les parents. Les déplacements se font principalement dans les rues résidentielles, les parcs ou sur les pistes cyclables hors-route (parcs linéaires).

Les adolescents : Les plus de 14 ans (22 %)

C'est le groupe le moins représenté (environ 1 sur 5).

On observe ici un début de « décrochage cycliste ».

s8. Vélo hivernal et les enfants à vélo

Q34-Q35. En dehors de la période hivernale, à quelle fréquence cet enfant utilise-t-il son vélo pour se déplacer?
Base : Les répondants dont les enfants de moins de 18 ans font du vélo

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	n=
Fréquence générale d'utilisation	19%	16%	24%	25%	10%	7%	215
Utilisation pour parcourir des distances de plus de 2 kilomètres (environ 10 min. de vélo)	23%	33%	18%	17%	6%	2%	215

Une pratique régulière (66 % au moins une fois par semaine)
Deux tiers des jeunes cyclistes (66 %) utilisent leur vélo de manière régulière (1 jour par semaine et plus).
L'usage intensif (42 %) : Un bloc de 42 % des jeunes utilise le vélo 3 jours ou plus par semaine. Les jeunes sont proportionnellement plus actifs à vélo que les adultes (34 % d'usage intensif chez les adultes vs 42 % chez les jeunes). C'est le mode qui assure leur liberté de mouvement pour aller voir des amis ou pratiquer des loisirs.

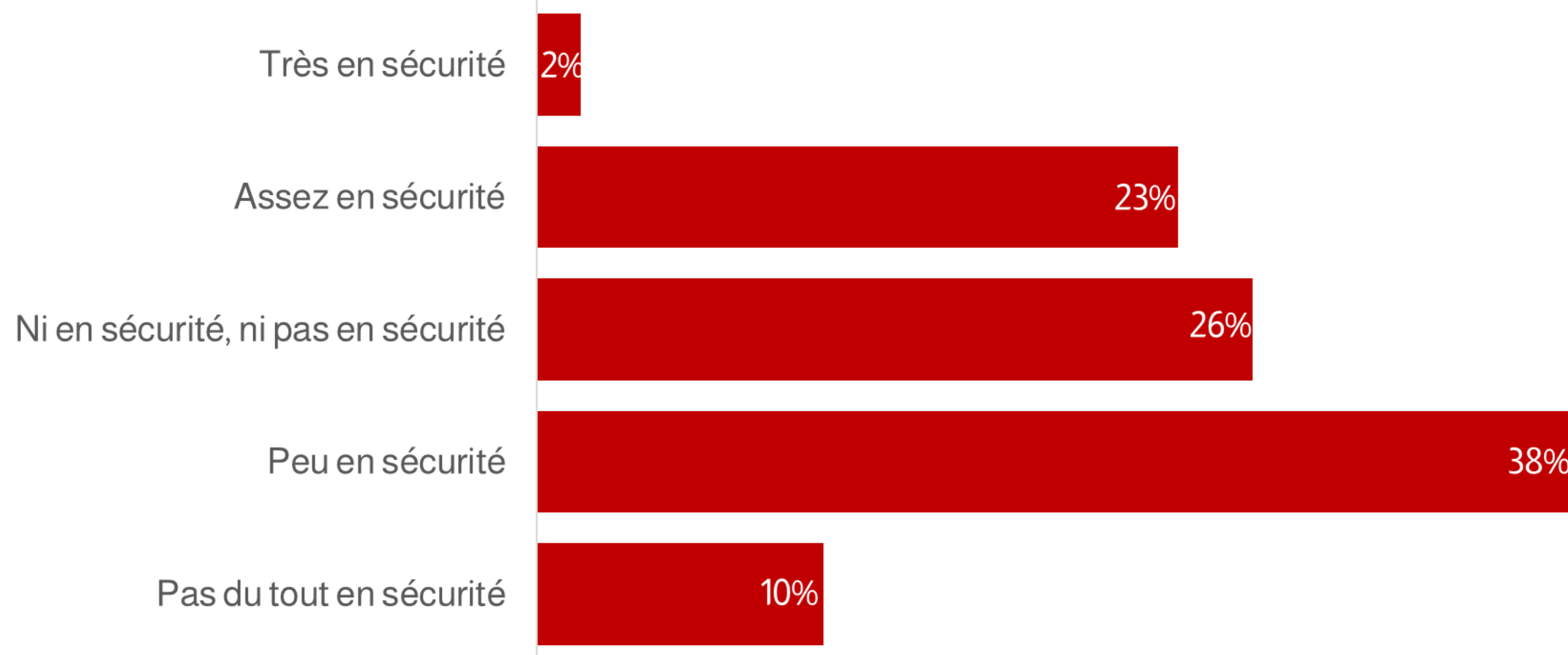
Le « Mur des 2 kilomètres » : une chute de l'autonomie
Lorsqu'on observe les trajets de plus de 2 km (environ 10-15 min de vélo), le portrait change. Plus de la moitié des jeunes (56 %) n'utilisent jamais ou presque jamais leur vélo pour des trajets de plus de 2 km. Seulement un quart des jeunes parcourent de plus longues distances de façon régulière (3 jours et plus). Dès que la destination est plus éloignée (ce qui arrive souvent à Pointe-du-Lac ou Sainte-Marthe pour rejoindre le centre), le vélo semble être délaissé au profit de l'automobile des parents.

S8. Vélo hivernal et les enfants à vélo

Q36. Lorsque votre/vos enfant(s) se déplace(nt) à vélo à Trois-Rivières, sentez-vous qu'ils sont?

Base : Les répondants dont les enfants de moins de 18 ans font du vélo

n= 215



Un sentiment d'insécurité

Un peu moins de la moitié des parents (48 %) sentent que leurs enfants ne sont pas en sécurité à vélo (10 % pas du tout + 38 % peu en sécurité).

Les parents sont beaucoup plus inquiets pour leurs enfants (48 % d'insécurité) qu'ils ne le sont pour eux-mêmes lorsqu'ils pédalent (37 % d'insécurité, voir Q24).

Cette perception est un frein à la mobilité durable. Si un parent ne sent pas son enfant en sécurité, il ne le laissera pas aller à l'école ou au parc à vélo. Cela peut créer un cercle vicieux : le parent prend sa voiture pour reconduire l'enfant, ce qui augmente le trafic et le danger devant les écoles, renforçant ainsi le sentiment d'insécurité.

L'absence quasi totale de « Grande Confiance » (2 %)

Seulement 2 % des parents estiment que leurs enfants sont « Très en sécurité ».

Ce chiffre est un constat d'échec pour l'infrastructure actuelle en tant que réseau familial. À Trois-Rivières, il n'existe peu de trajets (hors parcs linéaires fermés aux voitures) où un parent peut laisser son enfant circuler avec une tranquillité d'esprit totale.

Le paradoxe de la « Zone Grise » (26 %)

Un quart des parents (26 %) se disent neutres (Ni en sécurité, ni pas en sécurité).

Ce groupe représente probablement les parents dont les enfants ne circulent que dans les rues résidentielles très calmes ou sous surveillance étroite. Dès que l'enfant doit quitter le quartier immédiat pour traverser une artère, l'inquiétude grimpe.



Section 9

Déplacements à pied

s9. Déplacements à pied

Q37. De manière générale, à quelle fréquence vous déplacez-vous à pied pour :
Base : Tous les répondants qui ont une opinion

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	n=
Vous rendre au travail	77%	8%	6%	4%	2%	2%	1026
Vous rendre à votre lieu d'études	89%	3%	4%	1%	3%	1%	671
Faire des courses (épicerie, pharmacie, magasins, etc.)	43%	33%	16%	5%	2%	1%	1391
Faire une activité de loisir (promenade, randonnée, exercice)	13%	25%	26%	18%	9%	9%	1431
Vous rendre à toute autre destination	45%	32%	14%	5%	2%	2%	1327

La marche de loisir : une activité quasi universelle
La marche comme activité de loisir est le motif le plus populaire pour 87 % des répondants. Un peu plus du tiers des répondants (36 %) marchent pour le plaisir ou l'exercice au moins 3 fois par semaine (18 % + 9 % + 9 %).

Le défi de la marche utilitaire (Travail et Études)
La marche comme mode de transport pour les obligations quotidiennes est très marginale :
Le travail (77 % de Jamais) : Moins d'un quart des travailleurs marchent pour se rendre au travail. L'usage intensif (5 à 7 jours) est quasi inexistant (4 %).
Les études (89 % de Jamais) : Le taux de non-utilisation est encore plus élevé.
Cela confirme que les distances entre les quartiers résidentiels et les grands pôles d'emplois ou d'études sont trop grandes pour être franchies à pied La marche n'est pas considérée comme une option de navette efficace à Trois-Rivières.

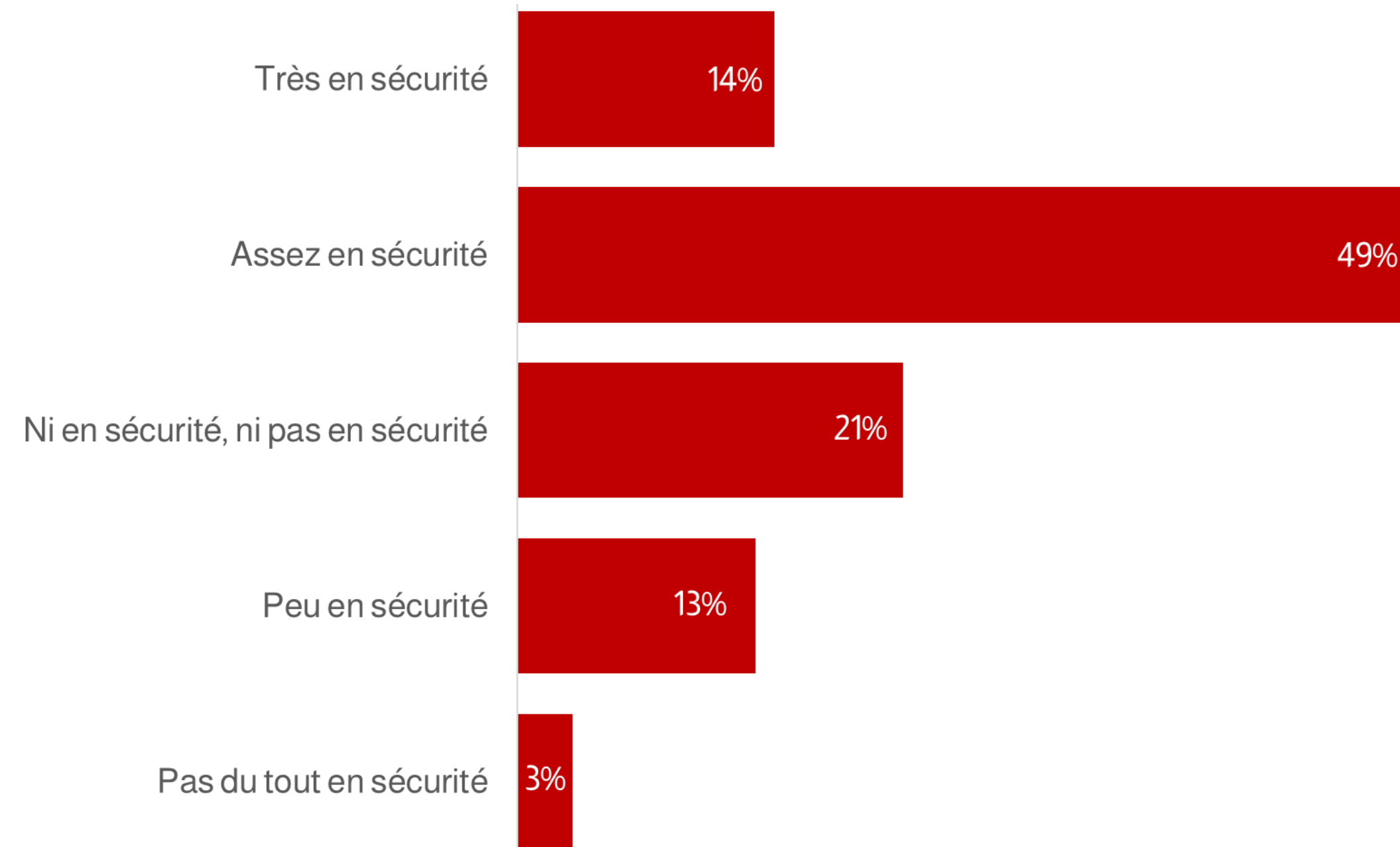
Les courses et autres destinations : Un potentiel de proximité (55-57 %)
Les Courses (57 % d'utilisateurs au total) : Plus de la moitié des répondants marchent au moins occasionnellement pour aller à la pharmacie, au dépanneur ou au magasin.
Autres destinations (55 % d'utilisateurs au total) : Un taux similaire pour les sorties sociales ou les rendez-vous.

S9. Déplacements à pied

Q40. Comment vous sentez-vous lorsque vous vous déplacez à pied à Trois-Rivières?

Base : Tous les répondants qui ont une opinion

n= 1318



Un sentiment de sécurité majoritaire (63 %)

Près des deux tiers des répondants se sentent « Assez en sécurité » (49 %) ou « Très en sécurité » (14 %) lorsqu'ils marchent en ville. La marche est perçue comme un mode de transport nettement plus sécuritaire que le vélo (où seulement 35 % se sentaient en sécurité). Cela s'explique par l'existence d'un réseau de trottoirs qui offre une séparation physique réelle avec la chaussée, contrairement aux bandes cyclables peintes.

Auto vs Piéton

Bien que le résultat de 63 % soit positif, il reste inférieur à celui des automobilistes :

Automobilistes : 72 % de sentiment de sécurité. Piétons : 63 % de sentiment de sécurité.

Il existe un écart de 9 points. Le piéton, bien que protégé par le trottoir, reste un usager vulnérable, particulièrement lors de la traversée des intersections ou le long des boulevards à débit rapide.

Vulnérabilité (16 %)

Environ un citoyen sur six (16 %) se sent en insécurité (3 % pas du tout + 13 % peu en sécurité) lorsqu'il se déplace à pied.

L'ambivalence (21 %)

Un citoyen sur cinq est ambivalent. Cela suggère que la sécurité piétonnière à Trois-Rivières est inégale.

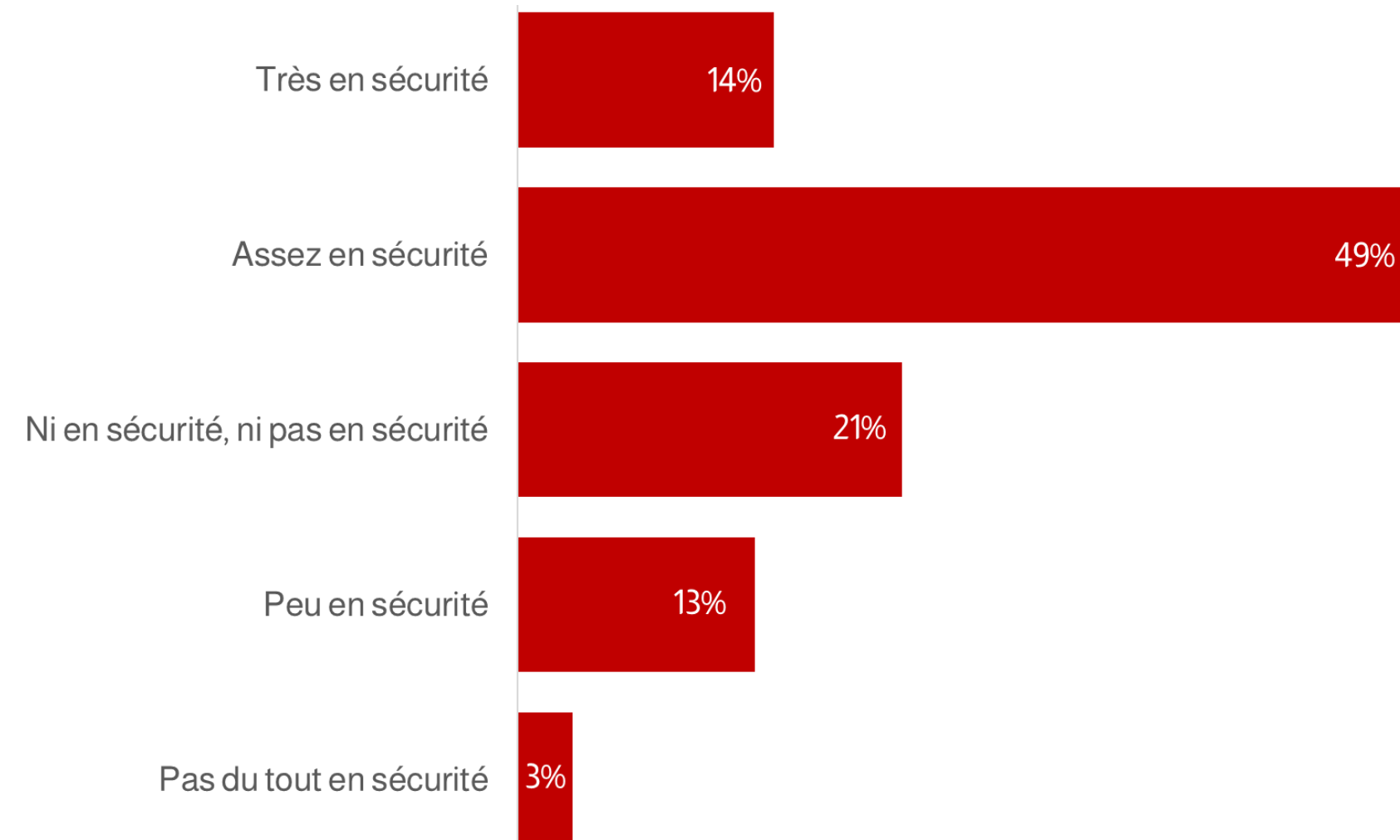
s9. Déplacements à pied

Q40. Comment vous sentez-vous lorsque vous vous déplacez à pied à Trois-Rivières?

Base : Tous les répondants qui ont une opinion

Suite de l'analyse

n= 1318



Saint-Louis-de-France (50 %)

C'est le résultat le plus préoccupant, seulement un citoyen sur deux se sent en sécurité à pied dans le secteur de Saint-Louis-de-France. C'est le résultat le plus bas de toute la ville, loin derrière la moyenne (63 %). Ce secteur, à caractère semi-rural et résidentiel extensif, souffre probablement d'un manque criant de trottoirs, d'un éclairage déficient et de vitesses excessives sur les routes collectrices. Pour 50 % des gens, marcher dans ce secteur est perçu comme un risque.

Le paradoxe de la périphérie résidentielle

À l'inverse de Saint-Louis-de-France, les autres secteurs périphériques affichent une grande confiance : Pointe-du-Lac (71 %) et Sainte-Marthe-du-Cap (68 %) sont les champions de la sécurité piétonnière. Ces secteurs disposent de quartiers résidentiels récents (croissants, culs-de-sac) où le trafic est très faible et local, offrant un sentiment de quiétude.

La fracture générationnelle et sociale

L'inquiétude des jeunes actifs (25 à 44 ans) : Les 25 à 34 ans (55 %) et les 35 à 44 ans (57 %) se sentent nettement moins en sécurité que la moyenne. Présument, ce groupe est celui qui marche le plus avec des enfants (poussettes, écoliers). Leur niveau d'exigence en sécurité est plus élevé et ils sont plus exposés aux conflits avec les voitures aux heures de pointe. La confiance des aînés (73 %) : Les 75 ans et plus sont les plus sereins. Cela pourrait s'expliquer par un usage de la marche plus sélectif (lieux connus, périodes de clarté, secteurs sécurisés).

L'écart de genre

Hommes (66 %) vs Femmes (60 %) : Les femmes se sentent globalement moins en sécurité à pied.

Le télétravail (Le groupe des 2 jours : 43 %)

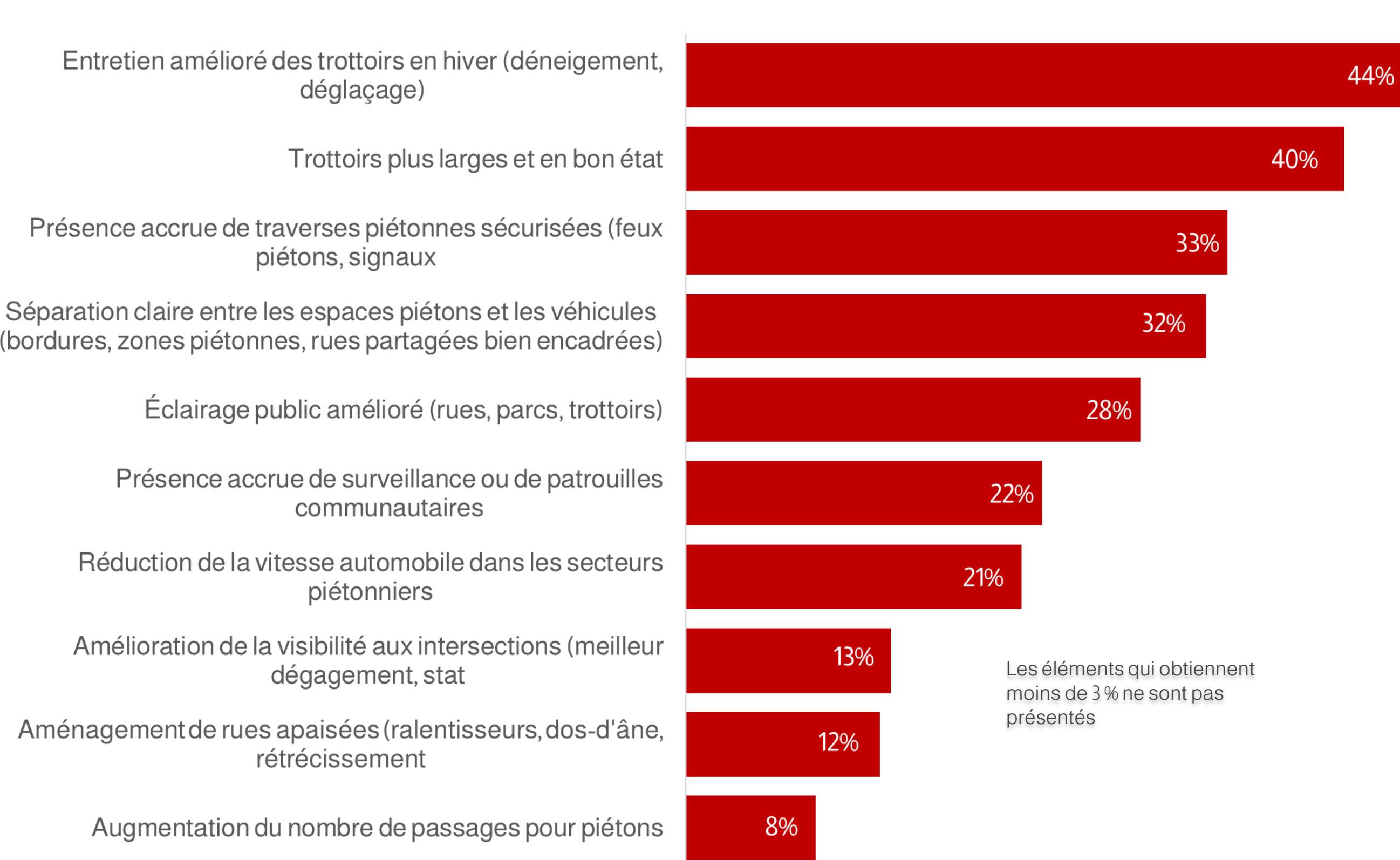
Les travailleurs en télétravail 2 jours par semaine affichent un résultat de sécurité bas (43 %). Ce chiffre est intrigant. Il suggère que ce groupe spécifique de travailleurs pourrait habiter ou travailler dans des zones de transition (ex: secteurs industriels ou commerciaux denses) où la marche est particulièrement difficile et dangereuse. À l'opposé, les télétravailleurs d'un jour se sentent très en sécurité (74 %).

s9. Déplacements à pied

Q41. Selon vous, quels facteurs contribueraient le plus à améliorer votre sentiment de sécurité lorsque vous vous déplacez à pied?

n= 490

Base : Les répondants qui mentionnent se sentir « Pas du tout en sécurité » ou « Peu en sécurité » ou « Ni en sécurité, ni pas en sécurité » à la question précédente



Les éléments qui obtiennent moins de 3 % ne sont pas présentés

Les 490 répondants effectuent 1 277 mentions, soit, en moyenne 2,6 mentions par répondant.

Ces résultats distinguent les besoins structurels (l'état des trottoirs) des besoins opérationnels (l'entretien hivernal) et des besoins comportementaux (la relation avec l'auto).

Le défi principal : Le déneigement en tête
L'entretien hivernal des trottoirs est le facteur d'amélioration le plus mentionné. Il confirme que l'hiver est le principal obstacle à la marche à Trois-Rivières. Pour 44 % des répondants inquiets, la peur de glisser ou de devoir marcher dans la rue à cause de trottoirs mal déneigés est la source principale d'insécurité. Lien avec le bus : Rappelons que 20 % des gens abandonnent le bus en hiver ; une grande partie de ce retrait est probablement due à l'insécurité du trajet à pied vers l'arrêt de bus.

La base du réseau : qualité et largeur
Des trottoirs plus larges et en bon état sont réclamés par 40 % des répondants. Ce résultat élevé suggère que le réseau actuel est jugé trop étroit ou trop dégradé (fissures, nids-de-poule sur les trottoirs). Pour un piéton, particulièrement un aîné ou un parent avec une poussette, la largeur du trottoir est synonyme de distance de sécurité par rapport aux voitures.

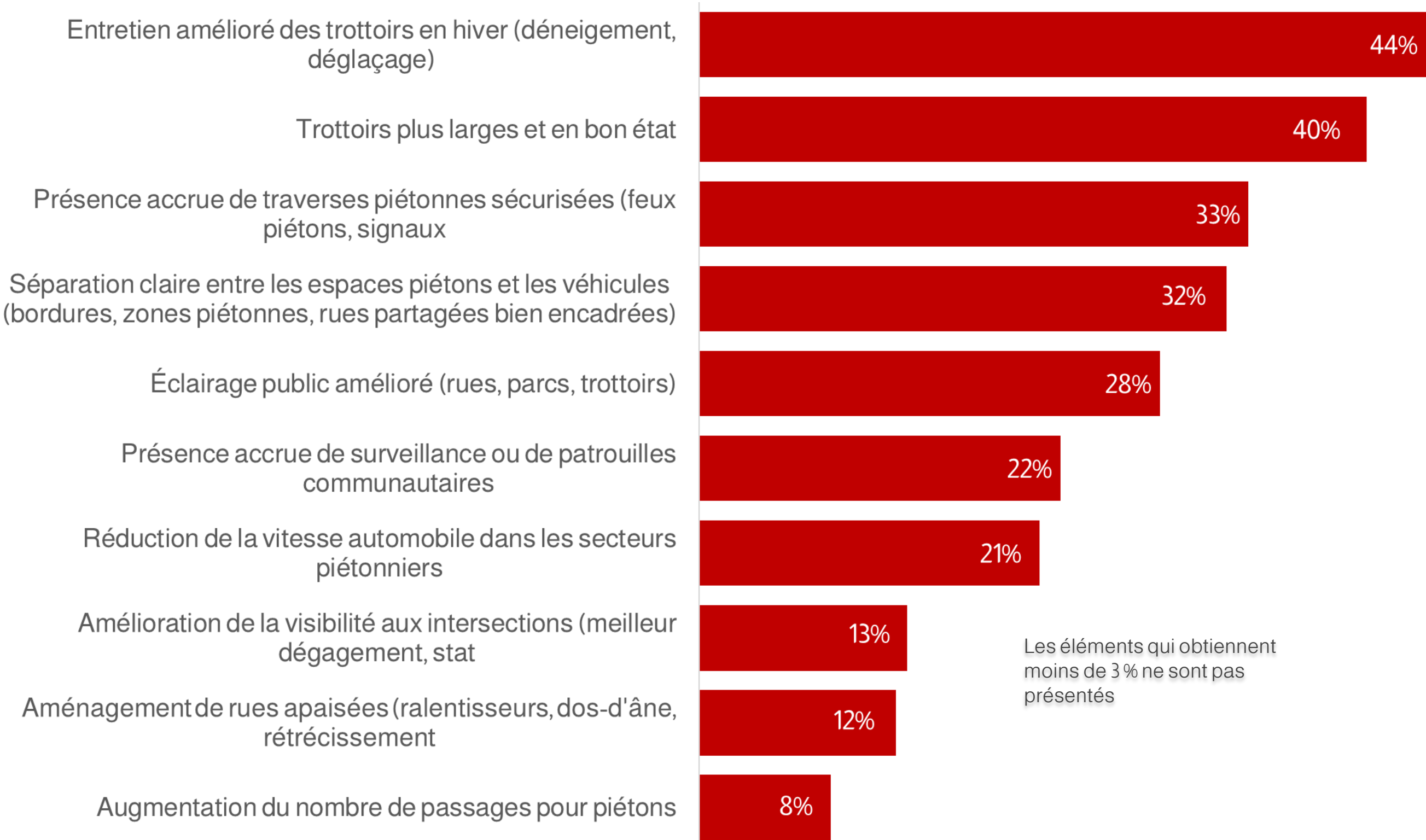
s9. Déplacements à pied

Suite de l'analyse

n= 490

Q41. Selon vous, quels facteurs contribueraient le plus à améliorer votre sentiment de sécurité lorsque vous vous déplacez à pied?

Base : Les répondants qui mentionnent se sentir « Pas du tout en sécurité » ou « Peu en sécurité » ou « Ni en sécurité, ni pas en sécurité » à la question précédente



Les éléments qui obtiennent moins de 3 % ne sont pas présentés

Les points de conflit : Traverses et Séparation (33 % - 32 %) Deux facteurs liés à l'interaction avec les automobilistes arrivent ensuite : Présence de traverses sécurisées (33 %) : Les citoyens veulent des feux piétons clairs et des signaux sonores/visuels. Séparation claire (32 %) : Les répondants souhaitent une délimitation physique plus forte (bordures, zones piétonnes) pour éviter que les véhicules n'empiètent sur leur espace.

La sécurité environnementale : Éclairage et Surveillance (28 % - 22 %) L'éclairage public (28 %) : Un facteur clé pour la sécurité le soir, particulièrement en hiver. Surveillance/Patrouilles (22 %) : Ce besoin de « présence humaine » est plus élevé chez les piétons que chez les cyclistes ou automobilistes, suggérant une préoccupation pour la sécurité sociale (sentiment d'être seul et vulnérable dans certains secteurs).

La vitesse : Un facteur secondaire (21 %) Étonnamment, la réduction de la vitesse automobile (21 %) et les mesures d'apaisement (12 %) arrivent plus bas dans la liste. Pour le piéton trifluvien, l'état du trottoir et son déneigement sont des priorités plus urgentes que la vitesse des voitures.

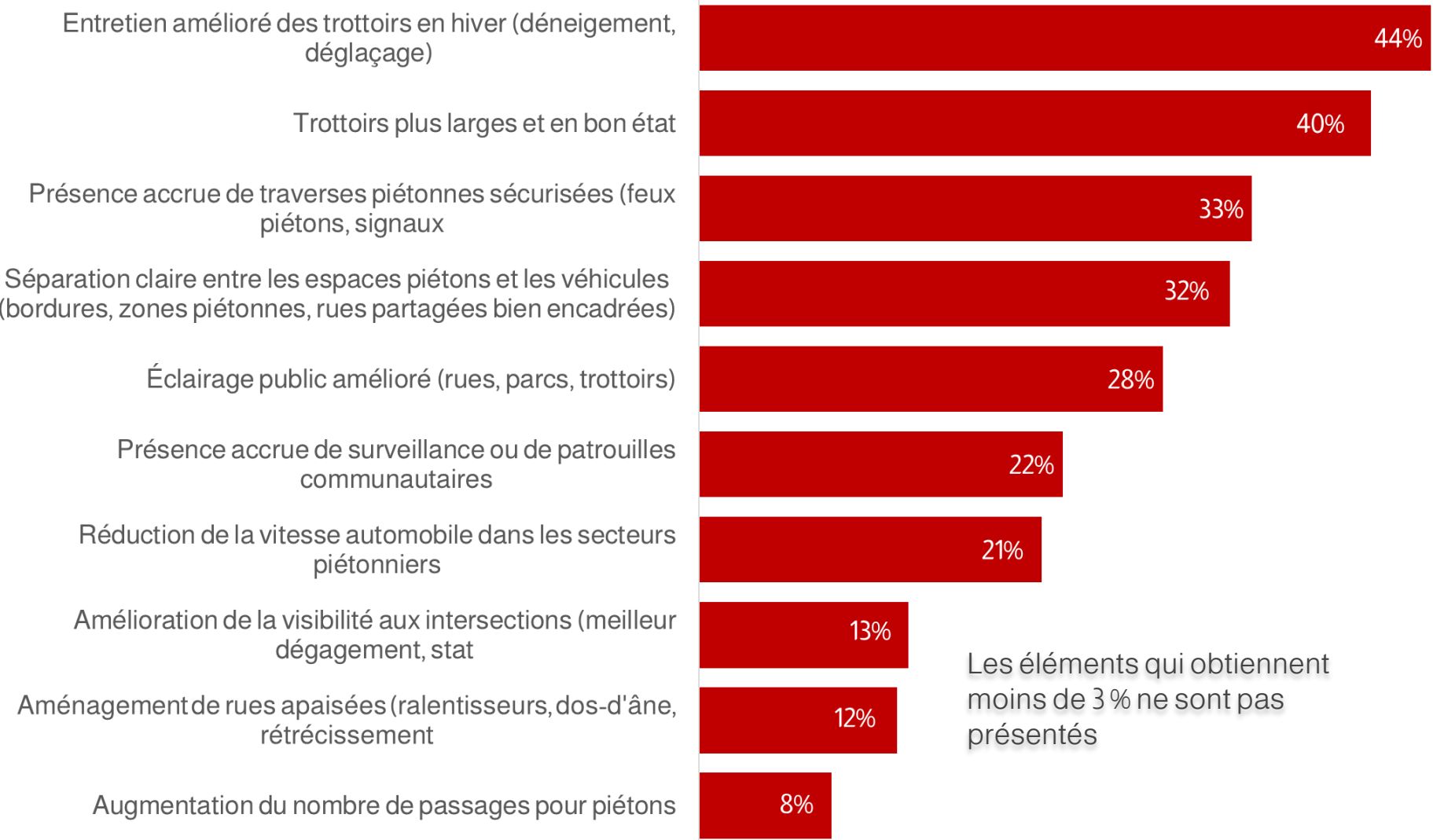
s9. Déplacements à pied

Suite de l’analyse

n= 490

Q41. Selon vous, quels facteurs contribueraient le plus à améliorer votre sentiment de sécurité lorsque vous vous déplacez à pied ?

Base : Les répondants qui mentionnent se sentir « Pas du tout en sécurité » ou « Peu en sécurité » ou « Ni en sécurité, ni pas en sécurité » à la question précédente



En examinant les deux premiers choix : « Entretien amélioré des trottoirs en hiver (déneigement, déglçage) » (44 %) et « Trottoirs plus larges et en bon état » (40 %) et en croisant les résultats avec les sous-groupes de l’échantillon. Les résultats sont les suivants:

Entretien hivernal (Moyenne : 44 %)
Le déneigement est la préoccupation dominante, avec des pointes élevées pour certains profils.

Le paradoxe du Télétravailleur (69 % pour le 5 jours/sem) : Les citoyens qui travaillent exclusivement de la maison sont les plus exigeants envers le déneigement des trottoirs.
Cap-de-la-Madeleine (48 %) : C'est le secteur géographique où l'attente envers le déneigement est la plus forte, devant le centre-ville. Les femmes (46 %) vs Les hommes (36 %) : Les femmes accordent une importance nettement plus grande au déneigement.

Les Aînés (75 ans+ : 45 %) : Pour ce groupe, le déneigement et le déglçage sont une question importante. C'est le facteur qui détermine s'ils sortiront de chez eux ou non durant l'hiver.

Trottoirs plus larges et en bon état (Moyenne : 40 %)

L'exigence envers la qualité de l'infrastructure est particulièrement forte dans les pôles urbains et chez les jeunes. Trois-Rivières Centre (58 %) est le secteur qui en demande le plus. Dans le centre, il semble que les trottoirs sont étroits ou encombrés. Pour ces résidents, élargir l'espace piéton est une condition sine qua non pour se sentir en sécurité face à la proximité des voitures.

Saint-Louis-de-France (55 %) : Ce résultat élevé confirme notre analyse précédente dans ce secteur, les piétons ne demandent pas seulement des trottoirs "plus larges", ils en demandent probablement tout court ou des trottoirs qui ne les obligent pas à marcher sur l'accotement.
Sainte-Marthe-du-Cap (14 %) : Ce score très bas suggère que pour les piétons de ce secteur, le problème de sécurité n'est pas la largeur du trottoir, mais sans doute la vitesse ou la traverse des grandes routes (comme vu à la Q27).

La priorité absolue des Étudiants (70 %) : C'est le chiffre le plus élevé du tableau. Les étudiants, qui sont les marcheurs les plus intensifs, considèrent l'état et la largeur des trottoirs comme le facteur d'amélioration primordial.

s9. Déplacements à pied

Q42. Le réseau piétonnier de Trois-Rivières est composé de trottoirs, de traverses piétonnes, ainsi que de parcs linéaires. Quel est votre satisfaction par rapport aux éléments suivants? Échelle de 0 à 10 où 0 signifie « Pas du tout satisfait » et 10 « Très satisfait ». Si vous ne savez pas, veuillez sélectionner « NSP »

Base : Tous les répondants avec une opinion

	Pas du tout satisfait										Très satisfait	Moyenne	n=
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Qualité des parcs linéaires	2%	1%	3%	3%	4%	11%	13%	14%	20%	14%	14%	70%	1060
Quantité de trottoirs	3%	2%	5%	6%	7%	13%	11%	15%	18%	11%	9%	63%	1251
Quantité des traverses piétonnes	3%	2%	5%	7%	10%	15%	12%	14%	15%	9%	8%	60%	1245
Éclairage des espaces publics	3%	2%	4%	7%	9%	14%	12%	18%	15%	9%	6%	60%	1184
Sécurité piétonne	4%	2%	5%	7%	9%	16%	11%	15%	15%	9%	7%	59%	1274
Mobilier urbain	3%	2%	5%	7%	9%	16%	15%	15%	14%	8%	7%	59%	1091
Entretien des trottoirs (absence de fissures, trous, Déneigement hivernal des trottoirs	6%	3%	8%	10%	11%	15%	11%	13%	12%	7%	4%	53%	1255
	15%	7%	13%	13%	9%	11%	8%	11%	8%	4%	2%	40%	1228

Q42. Le réseau piétonnier de Trois-Rivières est composé de trottoirs, de traverses piétonnes, ainsi que de parcs linéaires. Quel est votre satisfaction par rapport aux éléments suivants? *Échelle de 0 à 10 où 0 signifie « Pas du tout satisfait » et 10 « Très satisfait ». Si vous ne savez pas, veuillez sélectionner « NSP »*

Base : Tous les répondants avec une opinion

	Pas du tout satisfait										Très satisfait	Moyenne	n=
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Qualité des parcs linéaires	2%	1%	3%	3%	4%	11%	13%	14%	20%	14%	14%	70%	1 060
Quantité de trottoirs	3%	2%	5%	6%	7%	13%	11%	15%	18%	11%	9%	63%	1 251
Quantité des traverses piétonnes	3%	2%	5%	7%	10%	15%	12%	14%	15%	9%	8%	60%	1 245
Éclairage des espaces publics	3%	2%	4%	7%	9%	14%	12%	18%	15%	9%	6%	60%	1 184
Sécurité piétonne	4%	2%	5%	7%	9%	16%	11%	15%	15%	9%	7%	59%	1 274
Mobilier urbain	3%	2%	5%	7%	9%	16%	15%	15%	14%	8%	7%	59%	1 091
Entretien des trottoirs (absence de fissures, trous, Dénivellement hivernal des trottoirs	6%	3%	8%	10%	11%	15%	11%	13%	12%	7%	4%	53%	1 255
	15%	7%	13%	13%	9%	11%	8%	11%	8%	4%	2%	40%	1 228

Les parcs linéaires (70 %)
C'est l'élément le mieux noté des éléments mesurés et le meilleur résultat du sondage sur le transport actif. Avec 48 % de citoyens attribuant une note de 8, 9 ou 10, les parcs linéaires sont la fierté du réseau. Trois-Rivières est perçue comme une ville où il est très agréable de marcher pour le loisir.

Quantité et Éclairage (60 % à 63 %)
Quantité de trottoirs (63 %) et de traverses (60 %) : Les citoyens reconnaissent que le réseau existe et qu'il est assez étendu.
Éclairage (60 %) : Un résultat un peu faible, qui laisse place à l'amélioration pour le sentiment de sécurité nocturne.

Sécurité, Mobilier et Entretien (53 % à 59 %)
La satisfaction glisse sous la barre des 60 %, indiquant certains irritants : Sécurité piétonne (59 %) : Ce résultat est inférieur à la satisfaction sur la quantité de trottoirs. Cela signifie que même si le trottoir est là, l'expérience de marche n'est pas jugée totalement sécuritaire. Entretien des trottoirs (53 %) : On entre dans une zone de mécontentement. Les fissures et les trous nuisent à l'expérience de marche, particulièrement pour les aînés et les personnes à mobilité réduite.

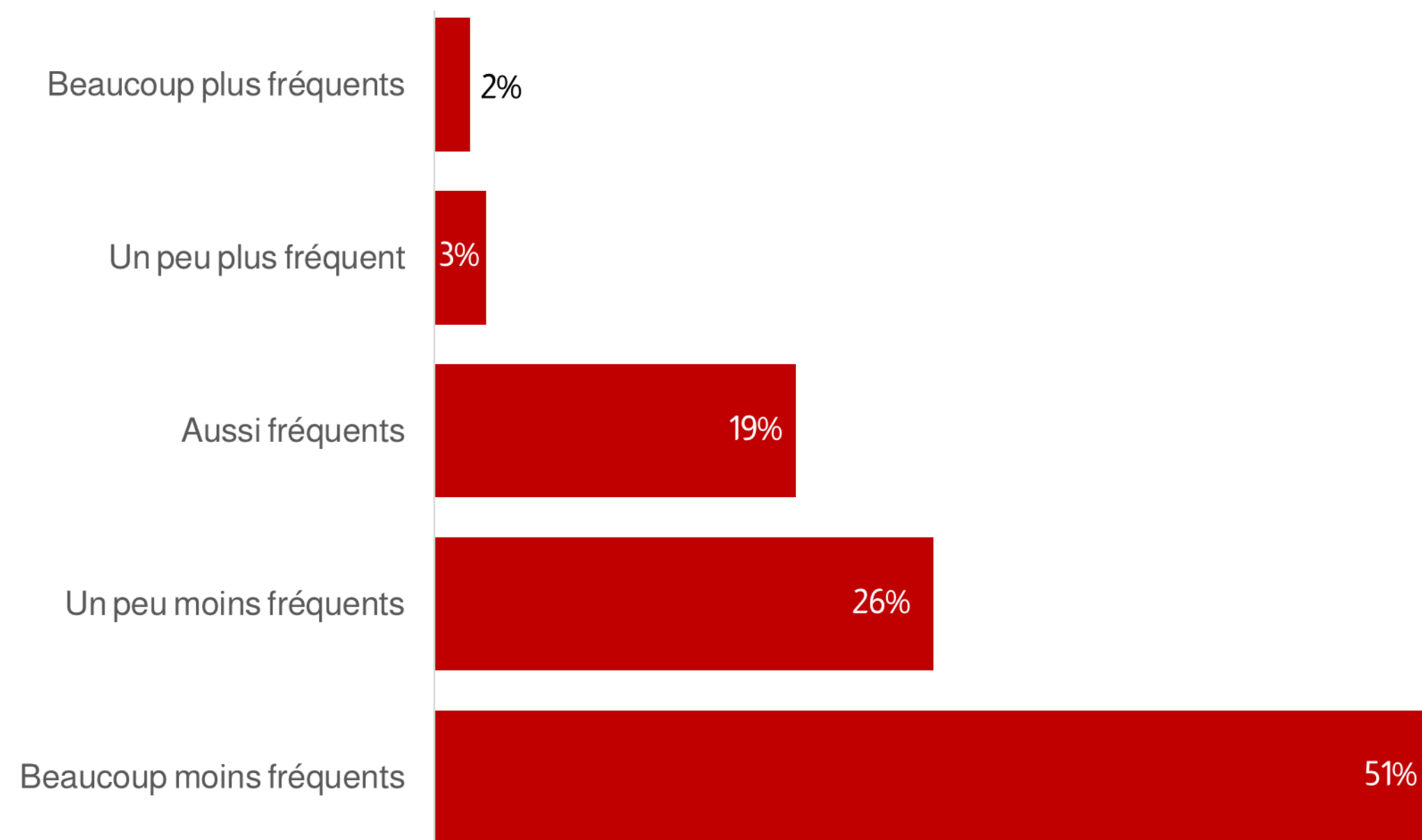
Le déneigement hivernal (40 %)
C'est un résultat très préoccupant, avec une moyenne de 40 %, c'est la pire note du sondage. 15 % des répondants ont donné la note de 0/10. Au total, près de la moitié des citoyens (48 %) ont donné une note entre 0 et 3. Le déneigement des trottoirs est perçu comme une défaillance des services municipaux. Ce résultat explique pourquoi la marche utilitaire s'effondre en hiver et pourquoi le sentiment de sécurité chute. C'est le "verrou" qui empêche toute stratégie de mobilité durable à l'année longue. Le problème semble plus important à Cap-de-la-Madeleine (- 4 %) par rapport à la moyenne de satisfaction.

S9. Déplacements à pied

Q43. En comparaison à l'été, vos déplacements hivernaux à pied sont?

Base : Tous les répondants avec une opinion

n= 1318



Les données confirment le « repli automobile » hivernal suggéré tout au long du sondage.

Un recul massif (77 %)

Plus des trois quarts des répondants (77 %) marchent moins durant la saison froide, dont la moitié (51 %) affirment marcher « beaucoup moins » souvent. À Trois-Rivières, la marche est actuellement une activité fortement saisonnière. L'hiver agit comme une barrière qui exclut la marche des habitudes de transport pour la vaste majorité des citoyens.

Les marcheurs quatre-saisons (19 %)

Moins d'un citoyen sur cinq (19 %) maintient ses habitudes de marche peu importe la saison. Ce groupe est probablement composé :

Des résidents du Centre-ville (où les distances sont courtes). Des usagers du transport en commun (qui n'ont pas d'autre choix que de marcher vers l'arrêt). Des propriétaires de chiens ou des marcheurs de santé très assidus. Le fait que seulement 19 % restent actifs explique pourquoi la congestion automobile augmente en hiver : les 77 % qui marchent moins se retrouvent, pour une grande partie, derrière un volant.

Le lien avec les évaluations (Q42)

Ce résultat n'est pas qu'une question de température. Il faut le croiser avec la note de 40 % de satisfaction pour le déneigement obtenue à la question précédente : Si 77 % des gens marchent moins, ce n'est pas seulement parce qu'il fait froid (les gens font des activités, ils skient et jouent dehors), c'est parce que l'expérience de marche urbaine devient pénible et risquée (glace, bancs de neige, trottoirs non dégagés).

L'hiver transforme un réseau piétonnier "correct" en été (63 %) en un réseau défaillant" en hiver.

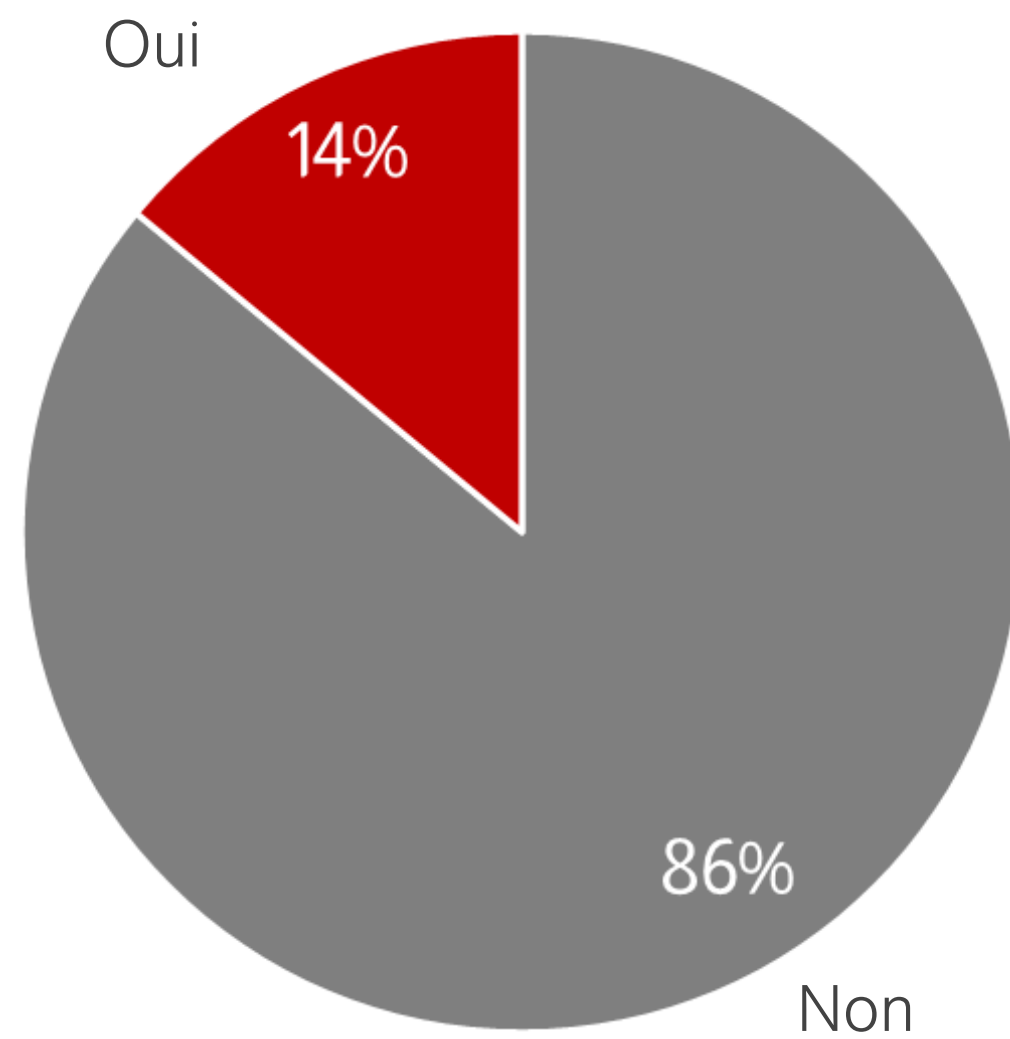


Section 10

Accessibilité universelle

Q44. Dans votre quotidien, vivez-vous des contraintes de santé physique, mentale ou cognitive qui limitent votre capacité à vous déplacer de manière autonome et sécuritaire? Ces difficultés peuvent être temporaires ou permanentes. Elles peuvent toucher les personnes handicapées, les personnes âgées, ou toute personne vivant une situation particulière.

Base : Tous les répondants avec une opinion



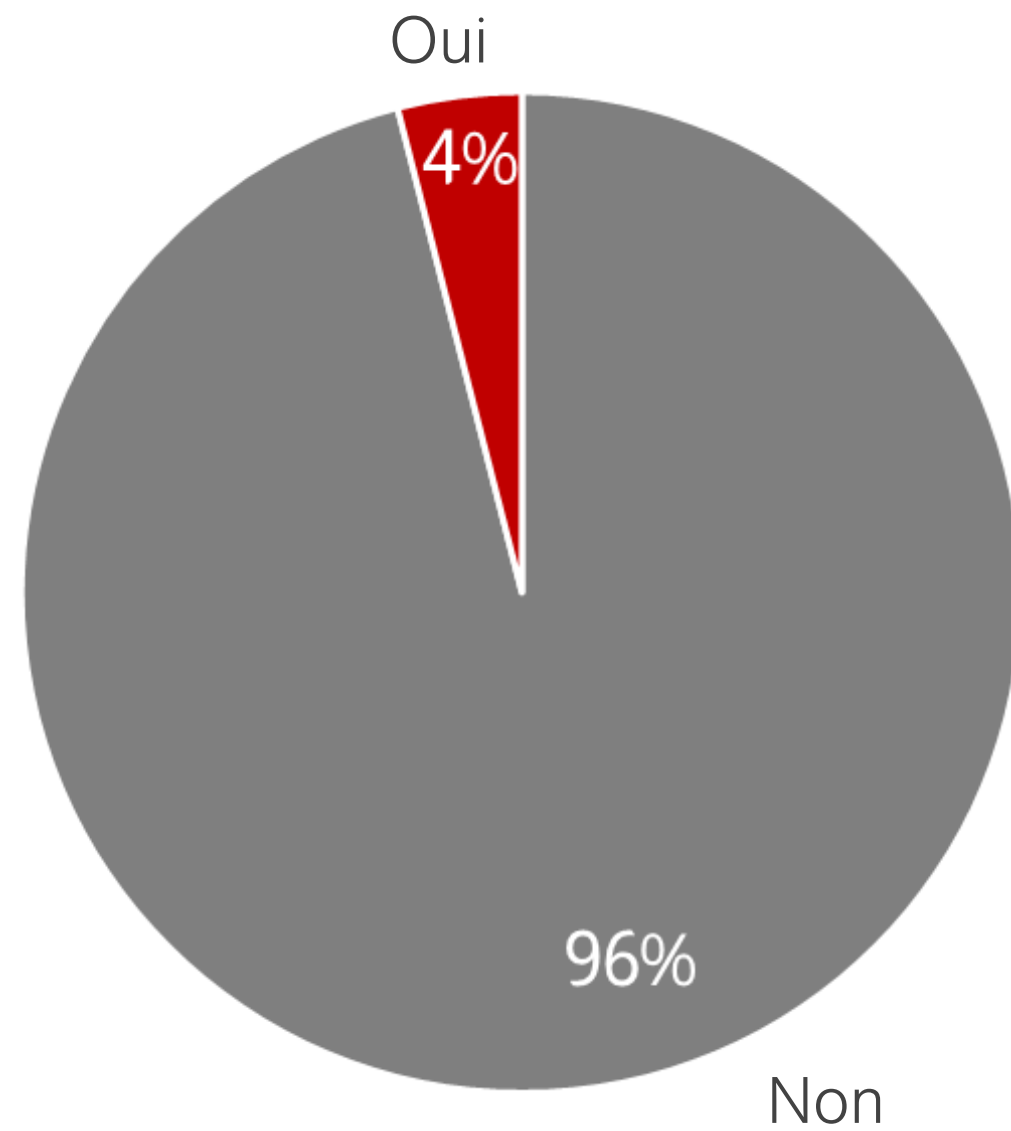
Environ un citoyen sur sept (14 %) vit avec une contrainte qui limite son autonomie ou sa sécurité lors de ses déplacements. Il représente des milliers de Trifluviens. Dans une ville où la population est vieillissante (rappelons que 33 % des répondants ont 65 ans et plus), ce taux risque d'augmenter dans les années à venir. Le fait que 14 % des gens vivent des contraintes signifie que les lacunes du réseau (trottoirs fissurés, manque de rampes d'accès, signalisation confuse) ne sont pas seulement des "irritants" pour eux, mais des barrières très importantes.

S10. Accessibilité universelle

n= 210

Q45. Avez-vous déjà eu recours aux services de transport adaptés de la STTR?

Base : Tous les répondants qui vivent avec des contraintes de santé physique, mentale ou cognitive qui limitent la capacité à se déplacer de manière autonome et sécuritaire



Un recours très marginal au service dédié (4 %)

Bien que 14 % de la population déclare avoir des contraintes de mobilité, seulement 4 % d'entre eux utilisent le transport adapté. Cela signifie que 96 % des citoyens avec des contraintes de santé se déplacent par d'autres moyens.

n= 8

Q46. Sur une échelle de 1 à 10, quelle est votre satisfaction à l'égard du service de transport adapté de la STTR?

Échelle de 0 à 10 où 0 signifie « Pas du tout satisfait » et 10 « Très satisfait ». Si vous ne savez pas, veuillez sélectionner NSP

Base : Les répondants qui utilisent les services de transport adaptés de la STTR

Les 8 répondants accordent, en moyenne, une note de 68 % envers les services de transport adapté de la STTR.

Q47. Quels obstacles rencontrez-vous le plus souvent lors de vos déplacements à pied?
Base : Tous les répondants qui vivent avec des contraintes de santé physique, mentale ou cognitive qui limitent la capacité à se déplacer de manière autonome et sécuritaire



Les éléments qui obtiennent moins de 3 % ne sont pas présentés

La gestion de l'espace (83 % combiné : 30 %+28 % +25 %)
Pour les personnes vulnérables, le principal obstacle n'est pas la distance, mais les obstacles sur les trottoirs (30 %) (neige, poubelles, poteaux). Pour une personne en fauteuil roulant ou avec une canne, un bac de recyclage mal placé transforme le trottoir en cul-de-sac.

Déneigement insuffisant (28 %) : Ce chiffre confirme la note de 40 % de satisfaction vue précédemment. Pour ce groupe, la neige n'est pas un inconfort, c'est une barrière physique qui les empêche de sortir de chez eux.

Mauvais état des trottoirs (25 %) : Les fissures et trous sont des risques de chute majeure. Ces trois points relèvent de la maintenance quotidienne.

Près du quart des personnes avec des contraintes de santé (23 %) affirment ne jamais se déplacer à pied. C'est un indicateur de « captivité automobile » ou d'isolement.



Section 11

Le mode de déplacement selon la destination

S11. **Le mode de déplacement selon la destination**

Les tableaux illustrent le mode de déplacement en fonction de la destination

Pour se rendre au travail, les répondants utilisent...

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	n=
Automobile	23%	5%	12%	20%	22%	17%	990
Transport en commun	50%	15%	12%	8%	8%	8%	272
Vélo	65%	8%	11%	7%	4%	5%	404
À pied	77%	8%	6%	4%	2%	2%	1026

Pour les déplacements liés aux études, les répondants utilisent...

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	n=
Automobile	70%	6%	7%	3%	7%	5%	598
Transport en commun	57%	15%	7%	7%	7%	7%	199
Vélo	83%	5%	4%	5%	1%	3%	248
À pied	89%	3%	4%	1%	3%	1%	671

s11. **Le mode de déplacement selon la destination**

Les tableaux illustrent le mode de déplacement en fonction de la destination

Pour les déplacements « loisirs », les répondants utilisent...

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	n=
Automobile	5%	31%	40%	16%	3%	5%	1 317
Transport en commun	25%	53%	14%	3%	2%	4%	319
Vélo	5%	26%	37%	21%	7%	4%	552
À pied	13%	25%	26%	18%	9%	9%	1 431

Pour les déplacements afin de faire des courses, les répondants utilisent...

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	n=
Automobile	0%	9%	52%	26%	6%	7%	1 367
Transport en commun	57%	21%	13%	4%	3%	3%	315
Vélo	46%	28%	19%	5%	1%	1%	515
À pied	43%	33%	16%	5%	2%	1%	1 391

S11. **Le mode de déplacement selon la destination**

Les tableaux illustrent le mode de déplacement en fonction de la destination

Pour les déplacements « Autres destinations », les répondants utilisent...

	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	<i>n=</i>
Automobile	2%	30%	35%	14%	6%	12%	1 332
Transport en commun	35%	42%	10%	6%	2%	5%	314
Vélo	34%	31%	21%	9%	3%	2%	504
À pied	45%	32%	14%	5%	2%	2%	1 327



Section 12

Autres tableaux

s12. Autres tableaux

La distance parcourue par les enfants à vélo influence-t-elle le sentiment de sécurité ?

Q36: Lorsque votre/vos enfant(s) se déplace(nt) à vélo à Trois-Rivières, sentez-vous qu'ils sont?		Q34: En dehors de la période hivernale,						Q35: À quelle fréquence l'enfant qui utilise le plus son vélo l'utilise-t-il/elle					
		à quelle fréquence cet enfant utilise-t-il son vélo pour se déplacer?						pour parcourir des distances de plus de 2 kilomètres (environ 10 min. de vélo)?					
	Ensemble	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours	Jamais	Moins de 4 fois par mois	1 à 2 jours par semaine	3 à 4 jours par semaine	5 à 6 jours par semaine	Tous les jours
Taille de l'échantillon	215	41	35	51	53	21	15	49	71	39	37	14	4
Pas du tout en sécurité													
Nombre	23	9	5	4	2	1	1	9	5	3	2	2	0
Colonne %	10%	22%	15%	8%	4%	7%	6%	19%	7%	8%	6%	17%	0%
Peu en sécurité													
Nombre	82	15	12	17	22	11	4	16	28	14	18	4	2
Colonne %	38%	37%	35%	34%	42%	54%	27%	33%	39%	34%	49%	29%	51%
Ni en sécurité, ni pas en sécurité													
Nombre	56	8	8	17	14	3	7	11	18	15	9	3	1
Colonne %	26%	19%	24%	33%	27%	12%	46%	22%	26%	38%	25%	19%	16%
Assez en sécurité													
Nombre	50	7	8	12	14	6	2	11	18	7	7	5	1
Colonne %	23%	18%	24%	25%	27%	27%	15%	23%	26%	18%	20%	36%	33%
Très en sécurité													
Nombre	3	2	1	0	0	0	1	2	1	1	0	0	0
Colonne %	2%	4%	3%	0%	0%	0%	6%	3%	1%	2%	0%	0%	0%

Le lien est très faible entre la distance parcourue par les enfants à vélo et le sentiment de sécurité des parents. De plus, le nombre de répondants est faible.