

# ENQUÊTE RÉGIONALE SUR LES HABITUDES DE TRANSPORT

## Faits saillants





© Conseil régional de l'environnement des Laurentides, 2020

**Conseil régional de l'environnement des Laurentides**

517 rue Saint-Georges  
Saint-Jérôme (Québec) J7Z 5B6  
Téléphone : (450) 565-2987  
[www.crelaurentides.org](http://www.crelaurentides.org)

# TABLE DES MATIÈRES

1. ÉCHANTILLON .....	5
2. RÉSULTATS .....	7
2.1 Transport collectif .....	8
2.2 Transport actif .....	10
2.3 Autres modes alternatifs .....	11
2.4 Moyens pour diminuer l'utilisation de la voiture .....	12
3. LIMITES DE L'ENQUÊTE .....	13
4. CONCLUSION .....	13



En 2017, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement (RNCREQ) lançait la troisième phase de la démarche nationale Par notre PROPRE énergie. Les 16 conseils régionaux de l'environnement (CRE) du Québec devaient mobiliser les acteurs de leur région dans la lutte contre les changements climatiques. Les CRE devaient notamment développer et réaliser un projet concret et structurant menant à une réduction des gaz à effet de serre (GES) sur leur territoire.

Dans un premier temps, les CRE devaient organiser un forum régional sur les changements climatiques. Le CRE Laurentides a choisi de profiter de l'occasion pour consulter les décideurs et les professionnels sur différents thèmes afin de sélectionner un projet qui répond aux priorités et au contexte de sa région.

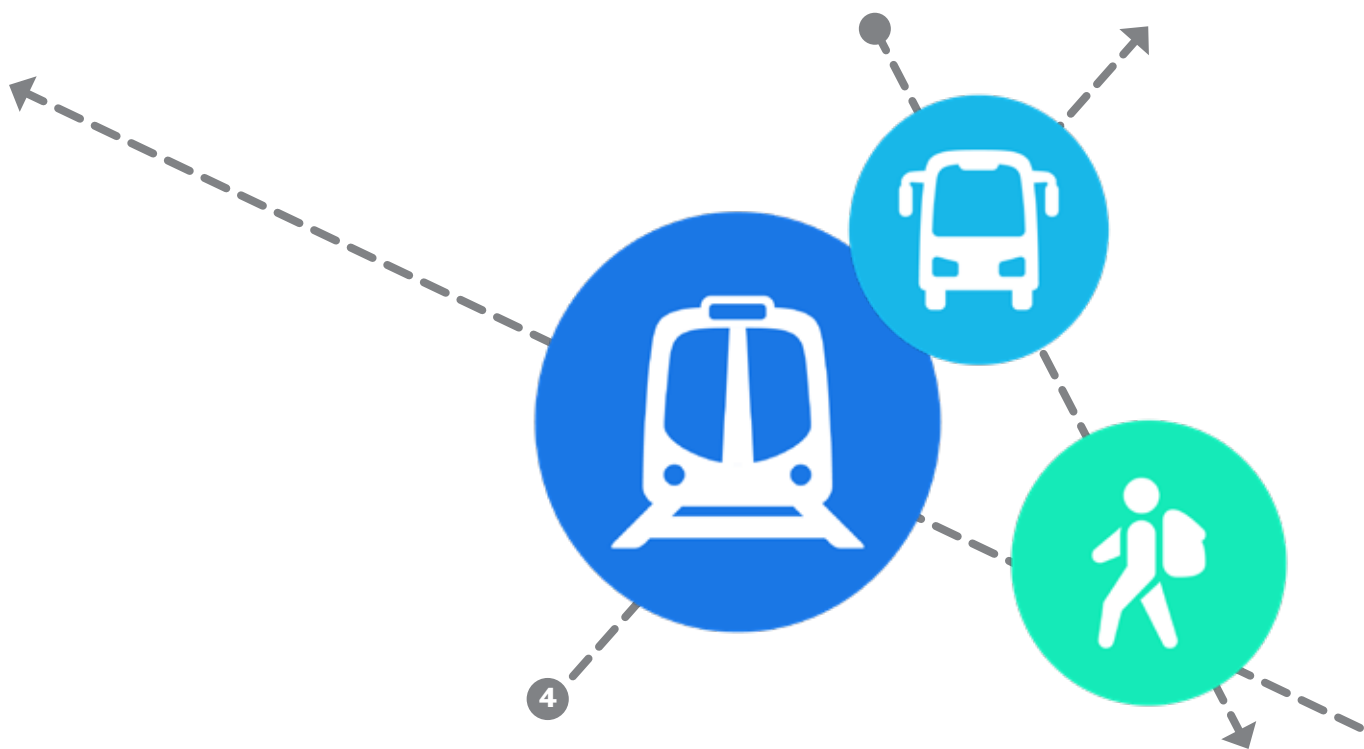
En février 2018, une centaine d'acteurs en provenance des divers secteurs des Laurentides a donc été rassemblée. À partir des idées privilégiées par les participants et par les membres de la Table régionale énergie et changements climatiques (TRÉCC), le projet Mobilité intégrée des personnes dans les Laurentides est né. Il a ensuite été mis sur pied et consolidé avec les autorités organisatrices de transports, les MRC et les gestionnaires de réseaux cyclables régionaux.

Le projet vise à réduire la place de l'auto solo dans la région en améliorant les flux de déplacement en transport actif et collectif, notamment par l'intermodalité des différents réseaux. La mise en place immédiate d'un moyen de mise en œuvre était toutefois difficile étant donné l'hétérogénéité du territoire ainsi que l'absence de certaines données. Une phase préparatoire d'analyse et de collecte de données était donc requise pour assurer l'efficacité et la pérennité de l'initiative développée.

C'est donc pour obtenir les informations manquantes et nécessaires à la réalisation d'un diagnostic clair de la situation que l'enquête sur les habitudes de transport dans les Laurentides a été réalisée. Il s'agit d'un sondage qui a été déployé sur l'entièreté du territoire laurentien du 5 décembre 2019 au 27 janvier 2020, et ce, par l'entremise de Facebook et des nombreux contacts du CRE Laurentides. L'enquête visait à obtenir 400 réponses par MRC pour permettre la réalisation d'une analyse spécifique pour chacune des sept MRC du territoire et de la Ville de Mirabel, en plus de l'analyse régionale.

L'enquête contenait 50 questions touchant le contexte de vie et de mobilité du participant, ses habitudes de déplacements à pied, à vélo et en transport collectif, son ouverture à divers modes de transport alternatifs à la voiture individuelle et les moyens à privilégier pour qu'il puisse diminuer l'utilisation de sa voiture.

Ce document présente les faits saillants de l'enquête. Pour plus de détails sur les analyses des réseaux de transport actif et collectif, il est possible de consulter les rapports associés.



# 1. ÉCHANTILLON

Ce sont 3 215 personnes, provenant de tout le territoire des Laurentides, qui ont répondu au sondage. La diffusion a été faite par les réseaux sociaux et par les contacts du CRE Laurentides. Ce mode fait en sorte que les participants sont principalement des gens intéressés par le sujet. Toutefois, le tirage d'une tablette a amené de nombreuses autres personnes non interpellées par la thématique à y répondre, ce qui augmente sa représentativité.

Les participants sont principalement des femmes (69 %), ce qui le rend non représentatif de la population sur ce point. Des milieux à prédominance masculine ont été contactés pour tenter de faire augmenter le taux de réponse des hommes, mais cela a eu peu d'impact.

La représentativité est toutefois plus grande en ce qui a trait à l'âge.

Tableau 1: Échantillonnage de l'enquête selon l'âge

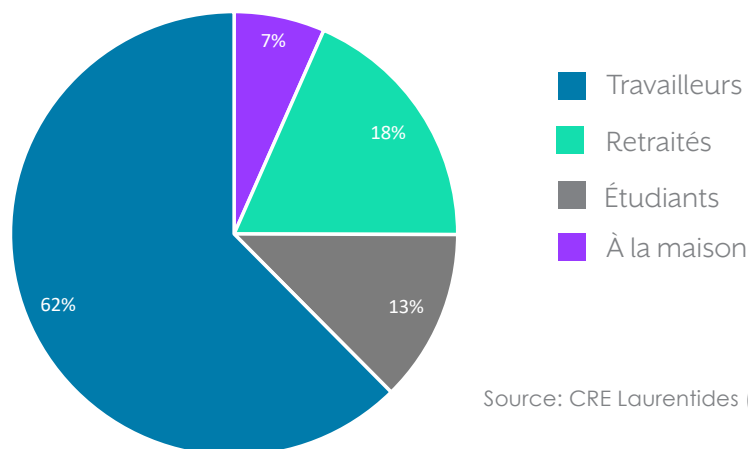
Âge	N	% sondage	% dans la population des 15 ans +
15-24 ans	405	13 %	13 %
25-44 ans	1 317	41 %	29 %
45-64 ans	1 090	34 %	36 %
65 + ans	403	12 %	22 %

Source: CRE Laurentides (2020), ISQ (2020); données révisées de 2018

En se basant sur les données de l'ISQ<sup>1</sup>, la répartition des participants est semblable à celle de la population des Laurentides, excluant les 14 ans et moins qui n'ont pas été sondés. Les 25 ans à 44 ans sont toutefois surreprésentés de 12 % alors que la population de 65 ans et plus est sous-représentée de 10 %. Les personnes âgées ont été rejointes par l'entremise de divers groupes communautaires. Une visite a été faite à un dîner populaire. Aussi, il était possible de nous contacter pour compléter le sondage par téléphone, et ce, dans l'optique d'augmenter le taux de réponse de personnes âgées et autres personnes ne désirant pas ou ne pouvant pas utiliser Internet. Ces méthodes ont fait augmenter de façon importante le taux de réponses des personnes âgées, qui serait autrement beaucoup plus faible.

Les travailleurs représentent 62 % des participants, suivis des gens à la retraite (18 %), des étudiants (13 %) et des gens à la maison (7 %). Les travailleurs sont donc les plus représentés, et il sera important de garder ce fait en tête lors de l'analyse des résultats. La date de clôture du sondage a été modifiée pour permettre une meilleure représentativité des étudiants qui étaient en congé des Fêtes durant la période initialement prévue. Les établissements collégiaux et universitaires, les associations étudiantes et les groupes d'étudiants ont également été contactés pour faire augmenter leur participation.

Figure 1: Échantillonnage du sondage selon l'occupation principale



Source: CRE Laurentides (2020)

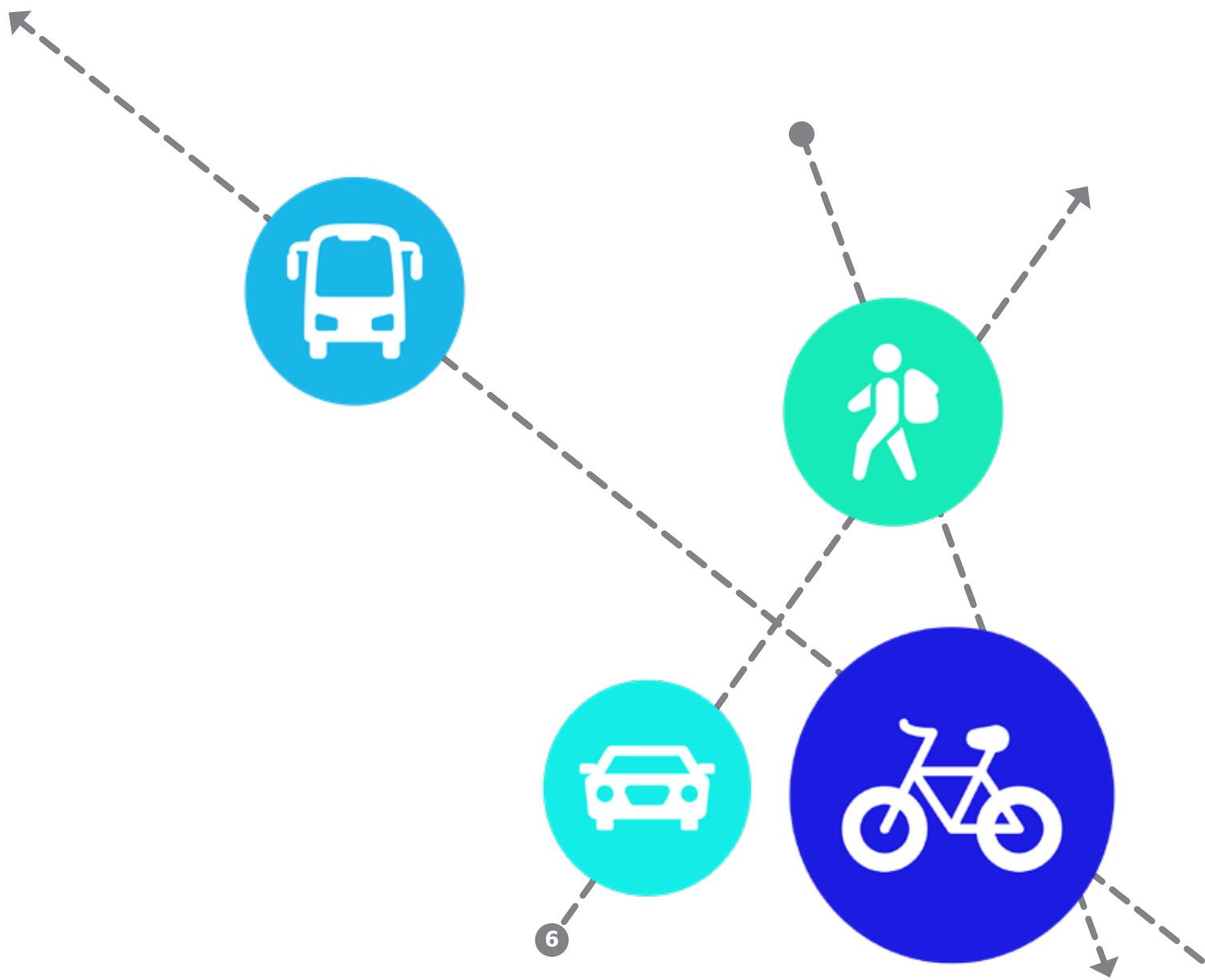
<sup>1</sup>- ISQ (2020) Population des régions selon l'âge et le sexe, 1996 à 2019: population réelle de 2018, Institut de la statistique du Québec, Estimations de la population et Statistique Canada, adapté par l'Institut de la statistique du Québec [fichier Excel] <https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/structure/mrc-age-sexe.xlsx>

L'objectif de 400 participants par MRC a été atteint dans les quatre MRC les plus peuplées. Les MRC n'atteignant pas la cible respectent malgré tout leur poids démographique par rapport à la population totale des Laurentides. En effet, Antoine-Labelle représente 6 % de la population de la région et 6 % des participants. Argenteuil représente 5 % de la population pour 8 % dans le sondage. Mirabel représente 9 % de la population et du sondage, et la MRC des Laurentides représente 8 % de la population pour 11 % du sondage. Aussi, n'ayant aucune MRC sous 200 participants, l'analyse par MRC demeure possible.

Tableau 2: Échantillonnage du sondage par MRC

MRC	N	% sondage	% des Laurentides
Antoine-Labelle	202	6 %	6 %
Argenteuil	246	8 %	5 %
Deux-Montagnes	528	16 %	17 %
Laurentides	351	11 %	8 %
Mirabel	283	9 %	9 %
Pays-d'en-Haut	432	13 %	7 %
Rivière-du-Nord	644	20 %	22 %
Thérèse-de Blainville	529	16 %	26 %

Source: CRE Laurentides (2020), ISQ (2019), données de 2018



## 2. RÉSULTATS

Parmi les participants au sondage, les ménages comptent en moyenne 1,8 voiture (0,9 écart-type), allant de 0 à 9 véhicules par ménage. L'enquête révèle que 50 % des ménages possèdent deux voitures, alors que c'est plutôt une pour 31 % d'entre eux. Ensuite, 11 % en possèdent trois, 5 % en ont quatre ou plus et 4 % sont sans voiture.

La raison principale de possession du véhicule est, pour 58 % des participants, se rendre au travail. Pour 24 % d'entre eux, c'est plutôt pour répondre à des besoins ponctuels toutes les semaines ou plus fréquemment, alors que pour 5 % de ceux-ci, le véhicule est utilisé pour le travail (ex. travail sur la route). Les autres raisons principales (juste au cas où, pour aller reconduire d'autres personnes, pour se rendre au transport collectif, pour des besoins ponctuels quelques fois par mois, etc.) représentent chacune 3,5 % des participants ou moins.

**Tableau 3: Utilisateurs du transport actif et collectif**

	Utilisateurs du TC	Co-voitureurs	Piétons	Piétons utilitaires	Cyclistes	Cyclistes utilitaires
Antoine-Labelle	10 %	42 %	98 %	61 %	47 %	10 %
Argenteuil	17 %	30 %	94 %	48 %	39 %	10 %
Deux-Montagnes	48 %	22 %	96 %	65 %	46 %	15 %
Laurentides	23 %	32 %	98 %	66 %	57 %	15 %
Mirabel	28 %	25 %	94 %	48 %	45 %	10 %
Pays-d'en-Haut	16 %	22 %	97 %	48 %	50 %	9 %
Rivière-du-Nord	29 %	21 %	96 %	53 %	47 %	13 %
Thérèse-de Blainville	45 %	25 %	96 %	70 %	52 %	20 %
Région	30 %	25 %	96 %	58 %	48 %	13 %

Source: CRE Laurentides (2020)

Comme l'indique le tableau 3, les MRC plus rurales utilisent moins le transport collectif, mais plus le covoiturage. Le sondage révèle par ailleurs que le train et l'autobus local sont les modes les plus utilisés par les participants, avec respectivement 44 % et 41 % d'utilisateurs parmi les participants. Le taxibus est utilisé par 5 % d'entre eux et 4 % ont recours aux autobus interurbains (autocars). Les piétons sont très nombreux dans toutes les MRC (allant de 94 % à 98 % des participants), mais le taux de piétons utilitaires est beaucoup plus faible, soit entre 48 % et 70 %. Le taux de cyclistes est beaucoup plus faible que celui des piétons, variant de 39 % à 57 %, alors que celui des cyclistes utilitaires parmi les participants l'est encore plus et est similaire d'une MRC à l'autre, allant de 9 % à 20 %. Cependant, le taux de cyclistes utilitaires par rapport au nombre de cyclistes est plus variable, allant de 17 % dans la MRC des Pays-d'en-Haut à 38 % dans la MRC Thérèse-de Blainville (voir la sous-section transport actif).

## 2.1 Transport collectif

Par rapport à la destination, les gens se déplaçant vers Montréal sont les plus grands utilisateurs du transport collectif, avec 61 % d'usagers. Pour les gens travaillant ou étudiant dans les Laurentides, c'est plutôt 25 %.

La majorité des gens utilisant le transport collectif le font soit tous les jours ou presque (38 %) ou moins d'une fois par mois (31 %). En été, la majorité des utilisateurs se rendent au transport collectif à pied (46 %), suivi par la voiture personnelle (44 %). En hiver, les modes s'inversent avec la voiture en premier (48 %) et la marche suivant de près (45 %). La marche subissant une très légère baisse, c'est plutôt le transfert des cyclistes vers la voiture qui explique l'augmentation de la part modale de l'automobile. Le covoiturage est également plus populaire en hiver qu'en été, passant de 5 % à 3 %.

La majorité des utilisateurs du transport collectif (51 %) considèrent acceptable un délai jusqu'à 30 minutes par rapport au trajet en voiture. Les non-utilisateurs sont moins tolérants face aux délais : 44 % d'entre eux considèrent acceptable un délai allant jusqu'à 15 minutes et 34 % un délai allant jusqu'à 30 minutes.

Parmi les deux principaux irritants des utilisateurs du transport collectif se trouvent les horaires (nommé par 39 % d'entre eux) et le temps de trajet qui est trop long (32 %). Par la suite, le manque de stationnements incitatifs et le fait que le transport collectif ne se rende pas partout sont des contraintes pour 24 % des utilisateurs. Pour 22 % d'entre eux, le coût et les retards fréquents sont parmi les principaux irritants alors que la complexité en fait partie pour 18 %. Les autres facteurs, comme l'achalandage, la difficulté à faire les autres déplacements, les nombreux transferts, le manque de communication avec les usagers en cas de problèmes et autres, sont dérangeants pour moins de 15 % des utilisateurs chacun. Finalement, 10 % des participants ont indiqué être satisfaits de leur expérience dans les transports en commun, ayant donc un seul ou aucun irritant majeur.

**Tableau 4: Principaux irritants des utilisateurs du TC selon le lieu d'arrivée**

	Principaux irritants
Laurentides	Horaire (38 %)
	Durée (34 %)
	Impossibilité d'aller partout (33 %)
	Tarif (24 %)
Montréal	Horaire (42 %)
	Durée (33 %)
	Manque de stationnements (33 %)
	Retard (27 %)
Laval	Durée (41 %)
	Horaire (39 %)
	Tarif (30 %)
	Manque de stationnements (25 %)
	Complexité (23 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Selon la destination, l'ordre des principaux irritants change légèrement. Le manque de stationnements incitatifs est plus important pour les gens se déplaçant vers Laval et Montréal que pour ceux demeurant dans les Laurentides. Les retards sont plus souvent mentionnés par les gens se déplaçant vers Montréal, et le coût l'est davantage par ceux se déplaçant dans les Laurentides et vers Laval. Aussi, la complexité semble être une contrainte pour Laval, mais pas pour les deux autres régions. Il est à noter que la complexité ressort toutefois pour les déplacements à l'intérieur des Laurentides lorsque l'on regarde les résultats selon la MRC de départ ou d'arrivée des participants. Par exemple, c'est mentionné par les gens se déplaçant vers les MRC Thérèse-de Blainville (23 %) et Argenteuil (23 %).



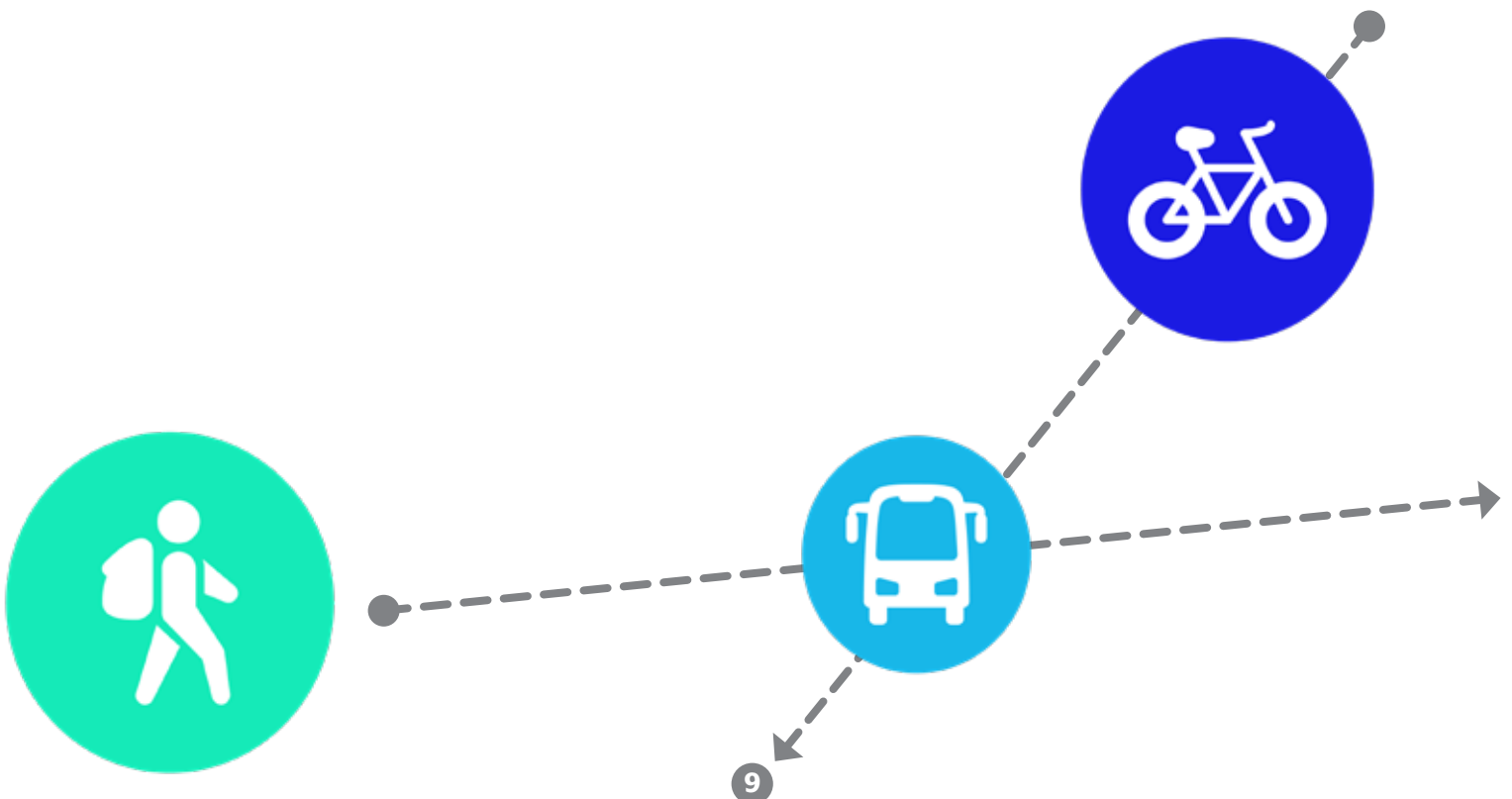
Pour les non-utilisateurs du transport collectif, l'horaire ne leur convenant pas fait partie des principaux freins pour 35 % d'entre eux, suivi du fait que leur lieu de départ n'est pas desservi (32 %), que le trajet est trop long (28 %), que les autres déplacements ne peuvent pas être faits (24 %) et que le lieu d'arrivée n'est pas desservi (20 %).

**Tableau 5: Principaux freins à l'utilisation du TC selon la destination**

Principaux freins	
Laurentides	Horaire (39 %)
	Départ non desservi (34 %)
	Autres déplacements (27 %)
	Durée (26 %)
	Arrivée non desservie (22 %)
Montréal	Durée (43 %)
	Horaire (42 %)
	Départ non desservi (27 %)
	Arrivée non desservie (20 %)
Laval	Transfert nombreux ou complexes (20 %)
	Durée (50 %)
	Horaire (37 %)
	Départ non desservi (27 %)
	Autres déplacements (27 %)
	Arrivée non desservie (24 %)

Source: CRE Laurentides (2020)

Par destination, il est possible de noter que le lieu d'arrivée non desservi est mentionné partout sur le territoire. À l'intérieur des Laurentides, les horaires ne convenant pas aux besoins sont nommés par plus de participants, alors qu'en direction de Montréal et Laval, la durée est plus souvent évoquée. La durée est d'ailleurs loin devant pour les gens se rendant à Laval étant donné que le métro est presque l'unique endroit desservi. Vers Montréal, les transferts trop nombreux ou complexes sont mentionnés, mais pas pour les deux autres destinations. Bien que des transferts nombreux et complexes soient présents pour plusieurs trajets vers Laval et dans les Laurentides, le fait que cela ne ressorte pas peut s'expliquer par le fait que cela influence la durée et donc que c'est plutôt cet élément qui est nommé par les participants.



## 2.2 Transport actif

Tableau 6: Taux de piétons et de piétons utilitaires selon la MRC

	MRC AL	MRC des Laurentides	MRC PDH	MRC RDN	MRC TdB	Mirabel	MRC 2M	MRC ARG
n	202	351	432	644	529	283	528	246
Piétons	98 %	98 %	97 %	96 %	96 %	94 %	96 %	94 %
Piétons utilitaires/ piétons	63 %	67 %	50 %	55 %	72 %	51 %	68 %	51 %
Piétons utilitaires se déplaçant fréquemment	33 %	43 %	29 %	31 %	39 %	59 %	39 %	26 %

Source: CRE Laurentides (2020) /fréquemment = quelques fois par semaine ou plus

Comme mentionné précédemment, les MRC ont toutes un taux important de marcheurs, soit 94 % des participants ou plus qui marchent pour une raison ou pour une autre. Le taux de piétons utilitaires est beaucoup plus bas, allant de 50 % dans la MRC des Pays-d'en-Haut à 72 % dans la MRC Thérèse-de Blainville. Les marcheurs des diverses MRC sont donc principalement des marcheurs récréatifs. Le pourcentage de piétons utilitaires se déplaçant fréquemment (quelques fois par semaines ou plus) est également variable, allant de 26 % dans la MRC d'Argenteuil à 59 % dans la MRC de Thérèse-de Blainville. En tant que MRC, Thérèse-de Blainville est celle avec le plus haut taux de résidents habitant à proximité de générateurs de déplacements, ce qui explique son taux élevé par rapport aux autres.

Tableau 7: Taux de cyclistes et de cyclistes utilitaires selon la MRC

	MRC AL	MRC des Laurentides	MRC PDH	MRC RDN	MRC TdB	Mirabel	MRC 2M	MRC ARG
n	202	351	432	644	529	283	528	246
Cyclistes	47 %	57 %	50 %	47 %	52 %	45 %	46 %	39 %
Cyclistes utilitaires/ cyclistes	22 %	26 %	17 %	28 %	38 %	23 %	26 %	26 %
Cyclistes utilitaires se déplaçant fréquemment	72 %	51 %	44 %	47 %	53 %	59 %	66 %	64 %

Source: CRE Laurentides, 2020 / fréquemment = quelques fois par semaine ou plus

On retrouve entre 39 % et 57 % de cyclistes dans la région, soit beaucoup moins que de marcheurs, et entre 17 % et 38 % de ceux-ci sont des cyclistes utilitaires. La MRC avec le plus de cyclistes est la MRC des Laurentides et celle en ayant le moins est Argenteuil. Pour ce qui est des cyclistes utilitaires, la MRC de Thérèse-de Blainville est celle avec le plus haut taux par rapport au nombre de cyclistes et la MRC des Pays-d'en-Haut est celle avec le plus faible taux. Les cyclistes utilitaires sont généralement plus assidus que les marcheurs utilitaires puisque 51 % à 72 % d'entre eux utilisent ce mode fréquemment (quelques fois par semaine ou plus), alors que c'est plutôt entre 26 % et 59 % pour les piétons.

En période hivernale, 14 % des cyclistes utilitaires continuent d'utiliser leur vélo comme moyen de transport, et ce, de façon presque équivalente entre tous les jours ou presque, quelques fois par semaine, quelques fois par mois et moins d'une fois par mois. De plus, les cyclistes hivernaux sont présents dans toutes les MRC des Laurentides.

De façon générale, le taux de cyclistes n'est pas un bon indicateur du taux de cyclistes utilitaires. Par exemple, la MRC des Laurentides et celle d'Argenteuil ont le même taux de cyclistes utilitaires parmi les cyclistes alors qu'elles sont aux opposées du spectre en ce qui a trait au taux de cyclistes. Aussi, il ne semble pas y avoir de lien aussi direct que ce qui pourrait être présumé entre le taux de cyclistes ou de cyclistes utilitaire et le degré de ruralité de la MRC.

## 2.3 Autres modes alternatifs

Globalement, 85 % des covoitureurs organisent leurs déplacements par eux-mêmes, alors que seuls 5 % utilisent une plateforme sur internet ou sur leur téléphone. Les autres le font par l'intermédiaire du travail ou de l'établissement scolaire. Aussi, 53 % des gens utilisant une technologie pour trouver du covoiturage ont recours à Facebook, 31 % à AmigoExpress (covoiturage longue distance principalement), 8 % à covoiturage.ca et 7 % à covoiturage Laurentides (covoiturage de type domicile-travail principalement pour les deux dernières plateformes).

La fréquence du covoiturage est répartie relativement également avec 32 % qui en font quelques fois par mois, 27 % quelques fois par années, 23 % quelques fois par semaines et 18 % tous les jours ou presque. Le covoiturage est surtout utilisé pour le travail (36 %) ou pour des trajets occasionnels de courte durée (26 %). Les trajets occasionnels de longue durée comptent pour 20 % alors que l'école ne compte que pour 12 %, probablement en raison des horaires qui sont plus variables que pour le travail et du nombre moindre d'étudiants ayant répondu au sondage.

Les covoitureurs déplorent principalement la faible offre de déplacement et le manque de flexibilité.

Presque la moitié des gens ne faisant pas de covoiturage serait prête à en faire sous certaines conditions : plus de flexibilité dans les heures de départ et de retour (55 %), une plateforme simple et uniforme pour toute la région des Laurentides (49 %), connaître la personne avec qui ils embarquent (36 %), avoir l'assurance d'un retour en cas de problème (35 %), le faible coût en tant que passager (33 %) et la possibilité de covoiturage en temps réel (30 %). Les autres éléments sont peu déterminants, comme le revenu en tant que conducteur, le fait de mieux connaître le fonctionnement et les plateformes actuelles, la possibilité de réservation sans internet et d'avoir quelqu'un avec soi lors de la première utilisation.

Plusieurs personnes seraient intéressées par les autopartages, mais certaines conditions sont mises de l'avant : avoir accès aux véhicules en tout temps (67 %), la possibilité de location spontanée (50 %), l'accès aux véhicules dans son quartier (46 %), la possibilité de laisser le véhicule à un autre lieu que celui du départ (43 %) et le paiement par déplacement plutôt que par abonnement (38 %). Les autres facteurs sont beaucoup moins déterminants. Aussi, 26 % des participants accepteraient de louer une voiture de leur municipalité lorsqu'elle n'est pas utilisée, 17 % accepteraient de louer la voiture de quelqu'un dans leur quartier et 10 % accepteraient de mettre en location leur propre voiture.

Tableau 8: Intérêt face à de nouveaux modes

	Covoiturage	Auto-partage	Vélo-partage
Antoine-Labelle	44 %	42 %	25 %
Argenteuil	47 %	33 %	22 %
Deux-Montagnes	43 %	29 %	26 %
Laurentides	50 %	36 %	26 %
Mirabel	46 %	29 %	19 %
Pays-d'en-Haut	35 %	33 %	22 %
Rivière-du-Nord	44 %	34 %	25 %
Thérèse-de Blainville	40 %	34 %	30 %
Total	43 %	33 %	25 %

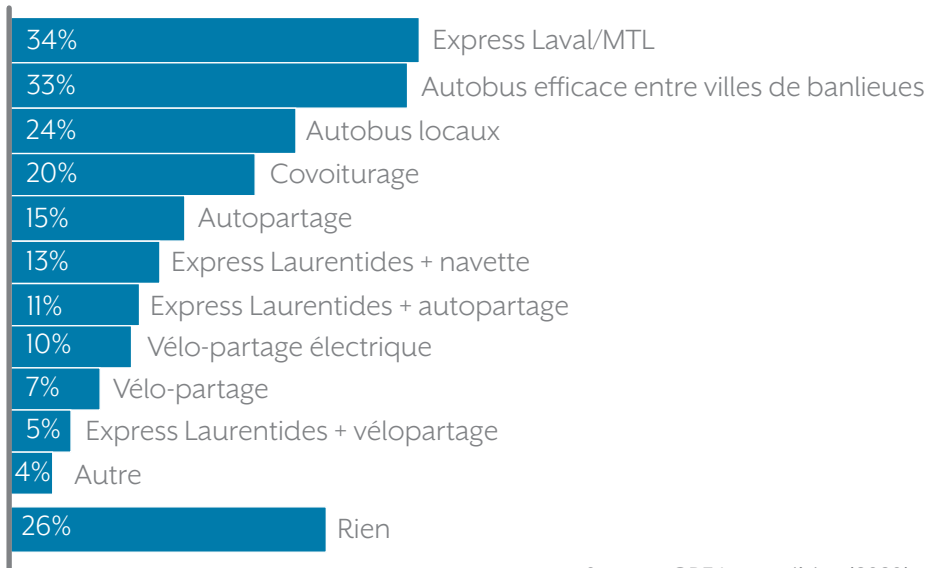
Source: CRE Laurentides (2020)

Les vélos en libre-service sont moins populaires, avec environ 25 % de la population qui serait intéressée s'il est possible de laisser le vélo à un autre endroit que le lieu de départ (65 %), si des vélos électriques sont disponibles (47 %), si le paiement est effectué par déplacement plutôt que par abonnement (42 %) et si les vélos sont dans le quartier de résidence (42 %). Il est à noter qu'environ 10 % des participants ont mentionné que les vélos électriques en libre-service pourraient faire partie des moyens pour qu'ils utilisent moins leur voiture, et plusieurs d'entre eux n'ont pas mentionné qu'ils utiliseraient un système de vélos en libre-service sous certaines conditions, n'ayant probablement pas réalisé que les vélos électriques pourraient être une des conditions. Ainsi, le taux de gens qui utiliseraient des vélopartages est probablement plus élevé, ainsi que la condition d'avoir accès à des vélos électriques.

## 2.4 Moyens pour diminuer l'utilisation de la voiture

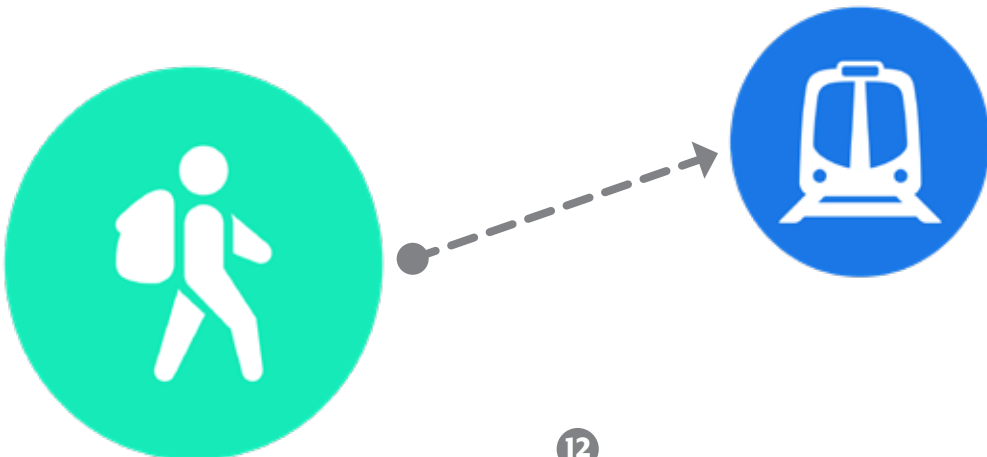
À l'échelle régionale, ce que les gens semblent vouloir pour utiliser moins leur voiture est un système express vers Laval ou Montréal (34 %), un système efficace pour se déplacer entre les villes de banlieue (33 %), un service d'autobus local efficace (24 %), un système efficace de covoiturage (20 %) et des autos en libre-service (15 %). Il est à noter que le terme « banlieue » est celui utilisé dans le sondage et que l'option a été sélectionnée par des résidents de tout le territoire des Laurentides. Aussi, 26 % des gens n'utiliseraient pas moins leur voiture, peu importe ce qui est mis à leur disposition.

Figure 2: Moyen de diminuer l'utilisation de la voiture



Source: CRE Laurentides (2020)

Il est à noter que les gens ont choisi en moyenne 2,4 options parmi la liste, avec une étendue allant de 1 à 11 sélections. Les gens ont donc divers besoins de déplacements et cela nécessite des moyens différents.



### 3. LIMITES DE L'ENQUÊTE

La méthodologie amène des limites. Premièrement, le sondage est auto-administré. Ainsi, certaines questions et certains termes ont pu être mal interprétés par les participants. La distinction entre les vélopartages et les vélopartages électriques en est un exemple, tout comme la question sur les freins à l'utilisation du vélo qui a parfois été interprétée comme les freins à l'utilisation du vélo pour se rendre au travail. Aussi, l'option d'un système efficace entre les villes de banlieue a été sélectionnée par des résidents de tout le territoire laurentien. Il est donc difficile de savoir comment il a été interprété par les gens habitants au nord de la région. Cela pourrait donc être un système efficace pour les déplacements entre les principales villes des Laurentides, un système efficace pour rabattre les gens des villes périphériques vers la ville centre ou pour se déplacer entre les villes périphériques. Une question a également dû être éliminée, étant mal comprise par suffisamment de participants pour la rendre non valide. La question demandait le nombre de personnes de 16 ans et plus dans le ménage, incluant le participant. De nombreux sondages indiquaient « zéro » alors que la personne ayant remplie l'enquête avait mentionné avoir plus de 18 ans. Ayant lu rapidement, certains ont probablement interprété cette question comme étant le nombre d'adolescents de 16 ans ou plus dans la maison.

Puisque le sondage est rempli sur une base volontaire et diffusé à travers les réseaux du CRE Laurentides, le taux de personnes sensibilisées à l'environnement et à la mobilité parmi les participants est probablement plus élevé que dans la population.

Par ailleurs, si l'échantillon pour l'ensemble de la région est représentatif en ce qui a trait à l'âge des participants, ce n'est pas nécessairement le cas pour chacune des MRC. Il est donc possible, par exemple, que certaines d'entre elles aient des participants plus âgés et d'autres plus jeunes, ce qui pourrait influencer les résultats.

### 4. CONCLUSION

Contrairement à la croyance populaire voulant que les transports actif et collectif soient uniquement adaptés aux milieux très urbanisés et à leurs résidents, l'enquête sur les habitudes de transport a montré qu'il y a des piétons et des cyclistes utilitaires, tout comme des utilisateurs du transport collectif, sur tout le territoire laurentien, et ce, été comme hiver. Ce nombre pourrait toutefois être augmenté puisque, dans beaucoup de milieux, la situation actuelle est peu favorable à ces modes de transport.

Aussi, une ouverture à de nouveaux modes de transports alternatifs à la voiture est présente tant au nord qu'au sud de la région. Il est donc possible d'intervenir à l'échelle de la région pour réduire l'utilisation de l'auto solo. Le sondage montre toutefois clairement qu'aucun mode à lui seul ne peut y arriver. Il faut s'assurer d'avoir une multitude d'options pour répondre aux divers besoins de la population.

**Pour plus de détails sur les résultats de l'enquête ou sur l'état de la mobilité dans les Laurentides, veuillez consulter les rapports d'analyse disponibles au [www.crelaurentides.org](http://www.crelaurentides.org) ou contactez-nous au 450-565-2987 poste 31.**