

## **Optimisation du transport en commun dans le quartier de Saint-Sauveur – Phase 1**



---

FÉVRIER 2025

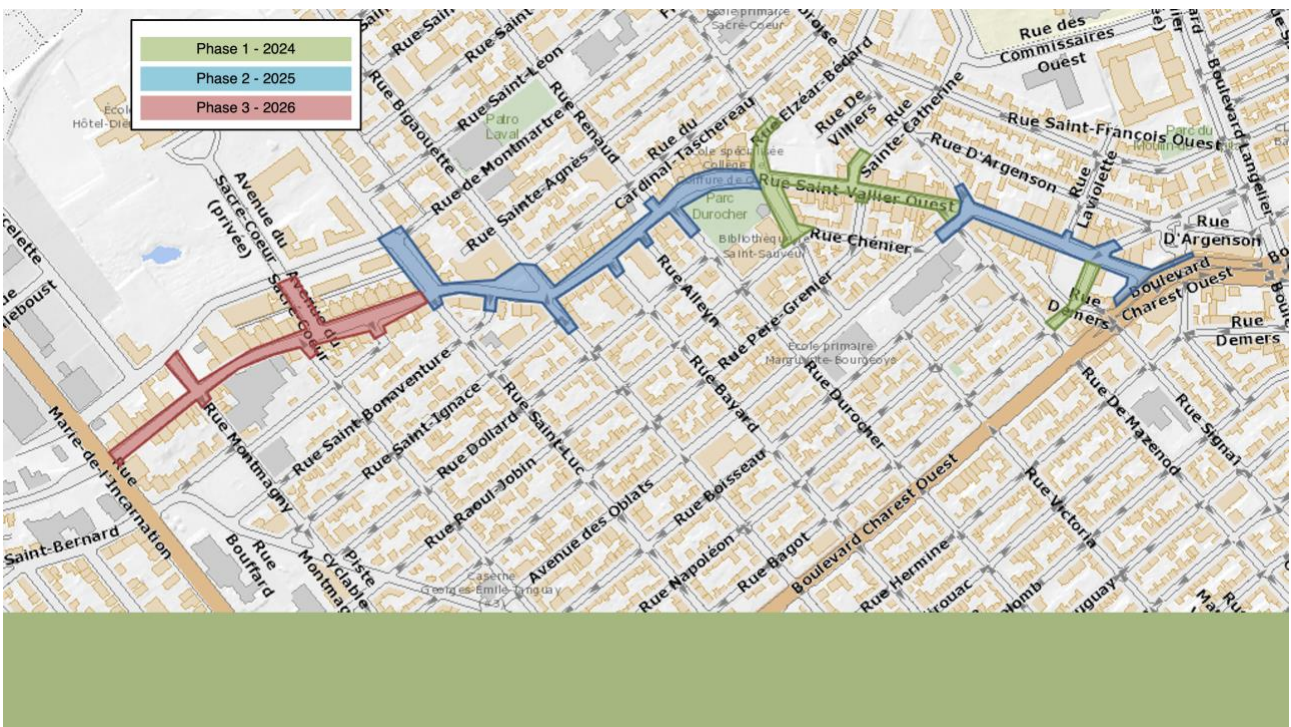
## Description du projet

La Ville de Québec, en collaboration avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC) et le Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur, ont lancé une [démarche de consultation visant à optimiser la desserte en transport en commun dans le quartier de Saint-Sauveur](#).

Cette démarche vise à :

- Mesurer les perceptions des participants à l'égard des parcours modifiés du RTC;
- Permettre aux participants de formuler des commentaires, de délibérer et d'échanger quant à la desserte révisée en transport en commun du secteur tout au long des travaux de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest;
- D'offrir une meilleure prévisibilité à l'égard des modifications de parcours et de documenter les perceptions des participants;
- Permettre une optimisation des parcours du RTC.

Cette démarche s'inscrit dans le cadre du [réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest](#), qui entraîne des modifications aux parcours réguliers du Réseau de transport de la Capitale (RTC).



Documentation disponible dans le site Web de la Ville de Québec :

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=734>

## Démarche de participation publique

Phase 1 :

- Recrutement des participants – *Formation d'un groupe de participants à la démarche* (juin-octobre 2024)
- Atelier participatif – *Expérimentation de la première séquence de parcours révisés* (29 octobre 2024)
- Tests utilisateurs – *Menés par le Réseau de transport de la Capitale* (22-23 octobre 2024)
- Ateliers avec des organismes communautaires du quartier – *Menés par le Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur* (19-26 novembre 2024)
- Questionnaire en ligne (octobre - novembre 2024)

Phase 2 : 2025

Phase 3 : 2026

## Rapports des différentes étapes (voir les documents en annexe):

- Rapport du profil des participants inscrits à la démarche (octobre 2024)
- Compte-rendu de l'atelier participatif (octobre 2024)
- Compte-rendu des tests utilisateurs (octobre 2024)
- Rapport de consultation 2024 – Organismes communautaires du quartier Saint-Sauveur (janvier 2025)
- Rapport de collecte d'informations – *Modifications aux parcours du RTC dans le secteur de Saint-Vallier Ouest* (janvier 2025)

## Activité de participation publique

### **Recrutement des participants (questionnaire en ligne)**

**Dates** : du 1<sup>er</sup> juin au 29 octobre 2024

**Lieu** : En ligne

**Nombre de participants** : 80

### **Mise en contexte**

Annoncée lors des dernières activités de la démarche de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest dès mars 2024, la démarche d'optimisation du transport en commun dans le quartier de Saint-Sauveur a été publicisée au moyen de communications ciblées auprès des participants aux activités précédentes de même qu'au moyen d'un avis distribué au bureau et par l'équipe d'Infochantier, invitant les citoyens intéressés à répondre à un questionnaire d'inscription (en ligne ou par téléphone).

Ce questionnaire, comportant trente questions, permettait de dresser un profil initial des participants, de connaître leurs habitudes de déplacement avant d'évaluer leur expérience lors des activités subséquentes.

### **Profil des participants à la cohorte**

#### **Résidants du quartier de Saint-Sauveur**

Une forte majorité des répondants a indiqué résider dans le quartier. À la fermeture du questionnaire, 80 personnes y avaient répondu. Les codes postaux de 73 participants correspondent principalement aux régions de tri d'acheminement (*RTA – soit les trois premiers caractères des codes postaux*) G1K (37 participants – résidant les quartiers Saint-Sauveur, Saint-Roch ou Vieux-Québec-Cap-Blanc) ou G1N (36 participants – Saint-Sauveur).

Les répondants sont majoritairement des travailleurs (52 participants), des retraités (12) ou des étudiants (9). La plupart indique résider à proximité d'un des parcours (56) ou le traverser en utilisant le transport en commun. Sept (7) participants indiquent représenter un organisme du quartier et un mentionne être propriétaire d'un commerce dans le quartier.

#### **Usagers quotidiens du transport en commun**

Bien que les répondants détiennent, pour la plupart, un permis de conduire (60), seulement la moitié s'avèrent détenteurs d'un véhicule (39 n'en possèdent pas). Ayant pour principal mode de transport l'autobus (33), ils utilisent essentiellement le transport en commun pour aller au travail (34 répondants), pour accéder aux commerces et services (18), pour accéder à leurs loisirs (7) ou pour se rendre à l'université, au CÉGEP ou à l'école (7).

Moins de la moitié de ceux-ci participe à un programme d'abonnement du RTC (39). Les répondants privilégiant le transport en commun indiquent choisir ce mode parce qu'il est moins cher (39), plus écologique (38), plus rapide (30) ou plus direct (30). Du côté des répondants n'utilisant pas l'autobus, on indique en être découragé par la fréquence de passage et les

horaires des autobus qui les restreignent dans leurs déplacements (35), que le temps de déplacement à bord de l'autobus est trop long (34) ou car ils doivent faire une ou plusieurs correspondances (33).

### **Adeptes de mobilité active**

L'automobile n'est le mode de transport principal que de quatre (4) répondants. Si l'autobus trône comme mode de transport privilégié pour cette cohorte, la marche (12) et le vélo (11) sont également prisés. Autrement, les répondants ont indiqué utiliser en second choix la marche (55), l'automobile (40), le vélo (35) ou l'autobus (30). Seul le quart des répondants a indiqué utiliser Communauto (23) et le tiers a indiqué utiliser ou compter utiliser le service àVélo (33).

Plusieurs ont néanmoins exposé les motifs les décourageant d'utiliser la marche : destination trop éloignée (54), entretien hivernal des trottoirs (39) ou ayant trop de choses à transporter (32) principalement. D'autres se montraient plus réfractaires à utiliser le vélo, disant ne pas se sentir en sécurité de le faire (28), avoir trop de choses à transporter (27) ou craindre de se faire voler son vélo (23).

La saison hivernale refroidie cependant les ardeurs de plusieurs marcheurs ou cyclistes, indiquant y avoir moins recours pour leurs déplacements dans la neige, alors que la plupart des répondants (67) indiquent recourir davantage à l'autobus l'hiver.

Seuls 17 répondants ont indiqué avoir des enfants, 6 indiquant que leurs enfants fréquentent une école primaire du secteur et 9 précisant qu'ils fréquentent une école située à distance de marche. Pour s'y rendre, la plupart prend l'autobus (8) alors que trois (3) préfèrent reconduire leurs enfants à l'école à pied, jugeant que le trajet n'est pas assez sécuritaire, et trois (3) optent pour l'automobile.

## **Réalisation du rapport**

**Date** 30 octobre 2024

**Rédigé par** Dave G. Pelletier, conseiller en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

## Activité de participation publique

### **Atelier participatif**

#### **Date et heure**

Le mardi 29 octobre 2024, de 19 h à 21 h

#### **Lieu**

Centre communautaire Édouard-Lavergne (salle 102), 390, rue Arago Ouest

#### **Déroulement de l'activité**

1. Accueil des participants
2. Mot de bienvenue du conseiller municipal du district de Saint-Roch–Saint-Sauveur
3. Présentation de la démarche de participation publique
4. Présentation des objectifs de la rencontre
5. Bref survol du profil des participants à la cohorte
6. Atelier en sous-groupes
7. Plénière
8. Prochaines étapes
9. Mot de la fin du conseiller municipal du district
10. Fin de l'activité

## Participation

### **Conseiller municipal**

- **M. Pierre-Luc Lachance**, conseiller municipal du district électoral de Saint-Roch–Saint-Sauveur.

### **Intervenants et personnes-ressources**

- **M<sup>me</sup> Karine Hudon**, architecte-paysagiste, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec
- **M<sup>me</sup> Marie-Ève Paquet**, conseillère à l'expérience client, direction du développement réseau, de l'Expérience client et des communications, Réseau de transport de la Capitale
- **M. Guillaume Béliveau Côté**, animateur-coordonnateur, Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur
- **M. François Moisan**, directeur des relations publiques, Service des relations citoyennes et des communications, Ville de Québec.

### **Animation de la rencontre**

- **M. Dave Gagnon-Pelletier**, conseiller en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications, Ville de Québec

### **Nombre de participants**

- 17 participants

## Profil des participants

Des 23 personnes inscrites à l'atelier participatif, la majorité a indiqué résider dans le quartier de Saint-Sauveur (18 répondants), sa résidence étant située le long d'un des parcours révisés pour la durée des travaux (16 répondants). Deux inscrits ont mentionné être commerçants du quartier.

Plus du deux tiers était monté ou descendu d'un autobus dans la zone de travaux depuis la mise en opération des parcours révisés (16 répondants). Les parcours 1 (19 répondants), 19 (12 répondants) et 80 (5 répondants) sont les parcours qui avaient été utilisés par les personnes inscrites à l'atelier. De ces 23 inscrits, 17 personnes étaient présentes lors de l'atelier.

## Déroulement de l'atelier

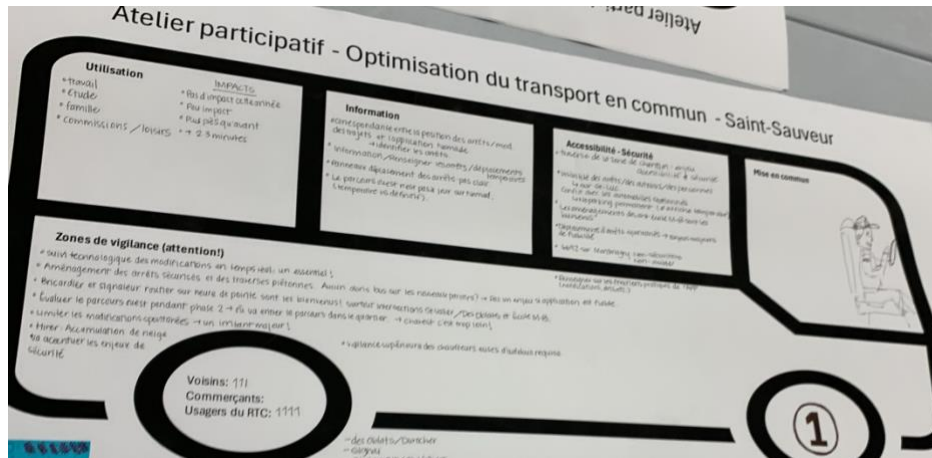
Après avoir brièvement situé l'atelier dans l'ensemble de la démarche et le portrait général des 80 participants inscrits à la cohorte, les participants étaient invités à se regrouper en fonction du parcours qu'ils utilisent le plus fréquemment (pour les usagers) ou circulant depuis peu à proximité de leur lieu de résidence (pour les riverains). Quatre tables étaient donc offertes pour chacun des parcours faisant l'objet de cette démarche : les parcours 1, 19, 80 et 85. Le nombre de participants variait d'une table à l'autre, les parcours 1 et 19 regroupant davantage de participants que les parcours 80 et 85.

Les participants devaient ensuite discuter en sous-groupe durant 45 minutes autour des orientations suivantes :

- Autour de la table, quelles sont les rues fréquentées/habitées, les commerces fréquentés. Êtes-vous voisins, commerçants ou usagers du RTC? (*tour de table, brise-glace, connaissance des différentes perspectives des participants*).
- Suivant votre expérience des derniers mois, nous aimerions connaître les hauts et les bas de l'utilisation : quel a été l'impact des travaux ou des détours sur votre utilisation? (*Utilisation : Vous montez? Descendez? Traversez? Indiquez votre satisfaction à l'égard du nouveau parcours*).
- De façon générale, comment étaient les indications sur le terrain ou les informations dans les outils numériques si vous les avez consultés? (*Information : clarté des indications et informations sur le terrain, les outils numériques*).
- Qu'avez-vous pensé de l'emplacement des nouveaux arrêts, leur accessibilité, la sécurité de leur environnement? (*Accessibilité/sécurité*).
- Comment qualifieriez-vous l'impact du passage sur votre rue au quotidien pour les riverains et les voisins notamment? Commerçants : quel impact ces parcours révisés ont-ils eu sur votre achalandage ou le déplacement de vos employés? Quels aspects doivent retenir notre attention lors des prochaines étapes selon vous? (*Zones de vigilance : impact du passage sur votre rue (riverains), sur l'achalandage des commerces. Comment mieux s'accorder?*)

Des plans des parcours ainsi qu'un grand napperon au centre de la table étaient mis à la disposition des participants afin de noter leurs préoccupations. Les intervenants circulaient entre les tables pour répondre aux demandes d'éclaircissement formulées par les participants.

Au terme des 45 minutes allouées pour la délibération, les participants étaient invités à se désigner un porte-parole qui témoignerait des délibérations menées autour des différents parcours, détaillant les principaux éléments élaborés à l'égard des différentes orientations.



Indépendamment des parcours, les éléments relevés par les participants présentent plusieurs points de convergence, traitant principalement de **prévisibilité**, **d'information** et **d'accessibilité ou d'aménagements des arrêts**. Le **tracé des parcours** est également commenté par ceux-ci.

### Enjeux de prévisibilité

Bien que la plupart des participants aient été informé des travaux affectant les parcours des autobus dans le quartier et des nouveaux parcours offerts, plusieurs relèvent une **inadéquation entre cette planification et l'expérience vécue**. Admettant que les déplacements d'arrêts et modifications apportées aux parcours puissent découler d'impondérables ou d'événements spontanés **difficilement prévisibles**, ils minaient néanmoins les efforts de communication déployés par le RTC selon certains participants.

En apportant des **modifications en cours de journée aux parcours** afin d'adresser certaines **entraves** (véhicule garé en infraction à la signalisation, occupation de la chaussée par des matériaux, etc), la desserte de certains arrêts devait être abandonnée sans préavis, créant de **l'incertitude** et de l'imprévisibilité, ce qui n'a pas manqué de teinter l'expérience de plusieurs participants dans la planification de l'utilisation du transport en commun durant la période de travaux.

Quelques extraits :

- « Les travaux ont commencé un mois plus tôt que prévu : pas d'avis »
- « Le RTC doit aviser de façon plus intelligente »
- « information/renseigner les arrêts et les déplacements temporaires »
- « Déplacements d'arrêts spontanés : enjeux majeurs de fiabilité »



- « [...] conflit avec les automobilistes stationnés (utiliser une signalisation permanente d'interdiction de stationnement – pas d'affiches temporaires »
- « Limiter les modifications spontanées → un irritant majeur! »
- « En direction ouest [...] les arrêts temporaires sont remplacés sans préavis par d'autres arrêts temporaires, on manque les autobus [...] »

### **Information**

Étroitement liées à la prévisibilité du service, les mesures d'information sur le terrain et les outils d'information numériques ont également contribué à teinter l'expérience des participants.

Bien que la plupart des éléments soulevés par les participants puissent être attribuables à des déplacements imprévus d'arrêts ou de modifications spontanées apportées aux parcours, plusieurs relèvent **l'inexactitude des informations** quant aux horaires et emplacements d'arrêts dans les outils numériques. D'autres mentionnent le besoin **d'utiliser des référents plus intelligibles auprès des usagers que les numéros d'arrêts** pour indiquer, à la fois sur le terrain et dans les outils numériques, l'emplacement des arrêts déplacés (les intersections ou lieux d'intérêt adjacents par exemple).

Les **outils numériques** auraient gagné à offrir une information à jour quant aux arrêts desservis et aux horaires affectés par des événements survenant en cours de journée. Certaines fonctionnalités de l'application, permettant à l'utilisateur d'être notifié à l'égard de ses arrêts préférés, n'ont pas été mises à contribution pour **aviser des modifications**, regrettent certains participants.

Les mesures d'information déployées sur le terrain étaient, pour l'essentiel, mobiles, ce qui laissait planer un doute sur leur fiabilité (pouvant avoir été déplacées par erreur ou par incivilité). Les participants recommandent d'utiliser de la **signalisation permanente** et de recourir à de l'affichage grand format de cartes des parcours en des endroits stratégiques et générateurs de déplacements (lieux de correspondance par exemple) considérant que dans le quartier, un nombre important **d'usagers du transport en commun n'ont pas recours aux outils numériques**.

Quelques extraits :

- « Correspondance entre la position des arrêts, modifications des travaux et l'application nomade : identifier les arrêts »
- « Le parcours 1 en direction ouest n'est pas à jour sur l'application (temporaire vs définitif) »
- « Changer le dessin du parcours »
- « Manque d'info des détours des autobus »
- « Pour attendre une correspondance, besoin d'une app pour la suivre en temps réel. Il faut avoir de l'affichage aux arrêts pour ne pas avoir l'impression que c'est une grande aventure [que de prendre le bus] »
- « Panneaux déplacement des arrêts n'étaient pas clairs (on ignore s'ils ont été déplacés comme ils sont mobiles) »
- « Pour indiquer l'emplacement des arrêts déplacés, la signalisation mobiles sur les rues ne suffit pas / ne semble pas fiable. Utiliser des repères qui parlent aux gens »
- « Affichage grand format : les cartes des parcours et détours aux fenêtres des commerces (vacants) ou du bureau d'Infochantier sur Saint-Vallier Ouest. Nous ne sommes pas tous en ligne »
- « Ce n'était pas clair »

- « Indiquer les emplacements, intersections où se rendre pour atteindre l'arrêt, le numéro ne nous parle pas (qui connaît l'arrêt 1082?). Au niveau de l'application, les arrêts sont géolocalisés. S'ils pouvaient transférer d'un arrêt vers un autre qui est géolocalisé dans l'app, ça irait, mais si le déplacement de l'arrêt est vers une intersection qui n'est pas desservie, impossible de la localiser sur une carte. Ce serait une fonctionnalité plus qu'essentielle dans les contextes de travaux où plusieurs arrêts sont déplacés »
- « le 80 est malmené dans le déplacement impromptu de ses arrêts, pour une personne en forme c'est ok, mais lorsque vous êtes à mobilité réduite, c'est une autre chose »
- « retard dans les parcours = retard au travail »
- « Suivi technologique des modifications en temps réel : un essentiel! »
- « [...] aucune indication vers l'est des parcours qui passent »
- « nous sommes nombreux à avoir cherché le 1 (Belvédère) et le 19 (Grand théâtre) »
- « renseigner sur les fonctions pratiques de l'App (notifications, avis, etc.) »

### **Accessibilité et aménagements des arrêts**

Outre ces déplacements impromptus d'arrêts, la notion d'accessibilité des arrêts, comprise suivant l'aisance à se rendre à l'emplacement des nouveaux arrêts et à la sécurité de leur environnement, s'est avérée être une **expérience plus positive que ce qu'appréhendaient certains participants**, notamment ceux traitant du parcours 1. Quelques mesures de corrections ou aspects devant faire l'objet d'une plus grande attention pour les prochaines phases ont néanmoins été proposées par les participants. Ils ont notamment souligné la **perte de couverture au nord de la rue Saint-Vallier ouest** dans les parcours desservant le quartier, les arrêts de certains de ceux-ci ayant dû être déplacés plus au sud, ce qui occasionne des déplacements plus importants pour ces usagers afin de rejoindre les arrêts temporaires.

La **visibilité** de certains arrêts, bien que temporaires, s'est occasionnellement trouvée altérée par la présence de véhicules garés en infraction à la réglementation temporaire sur le stationnement. Certains participants suggèrent de recourir à de **l'affichage permanent** indiquant les interdictions de stationnement pour la durée de la desserte d'un arrêt, question d'éviter toute confusion et d'améliorer l'aménagement et l'accessibilité des arrêts temporaires.

De même, **l'application plus ferme de cette réglementation en zone de chantier ou sur un parcours du RTC** aurait, de l'aveu de certains participants, concourue à atténuer les entraves imprévues provoquant des déplacements de parcours, déjà identifiées comme principales sources d'imprévisibilité et d'insatisfaction auprès des usagers.

Dans la mesure où **l'accès à certains arrêts** implique de traverser un secteur en **chantier**, quelques participants ont indiqué que l'accessibilité était bien relative pour les usagers plus vulnérables. La distance à parcourir pour atteindre les arrêts des nouveaux parcours variant selon le lieu de résidence ou de destination d'un usager, il était toutefois difficile d'avoir un portrait exhaustif de ce volet de l'expérience des participants au moyen d'un si mince échantillon (ce que bonifiera le sondage auprès de l'ensemble de la cohorte).

**Certains aménagements**, même temporaires, auraient contribué à les sécuriser davantage, comme d'ajouter des **traverses piétonnes** ou des **abribus**.

Quelques extraits :

- « peu d'impact », « pas d'impact cette année »
- « les arrêts sont plus près qu'avant / je prends tout au plus 2 à 3 minutes pour atteindre l'arrêt », « Les travaux n'ont pas beaucoup d'impact sur mes activités jusqu'à maintenant, quelques détours seulement »
- « pensez qu'on doit revenir! »
- « Exemple : des Oblats, c'est loin pour celles et ceux qui habitent Sainte-Agnès en descendant vers la rivière (au Nord de Saint-Vallier ouest) »
- « [...] dégradation de la couverture au nord de Saint-Vallier Ouest qui sont les grands perdants de ce réaménagement »
- « Traverse de zone de chantier = enjeu d'accessibilité et de sécurité »
- « Visibilité des arrêts, des autobus et des personnes (sur la rue Saint-Luc) et conflit avec les automobiles stationnées (utiliser une signalisation permanente de *no parking* – pas d'affiche temporaire) »
- « l'autobus durant une période a circulé sur différentes rues parce que des véhicules étaient garés en infraction, ce qui empêchait les autobus de tourner et imposait des détours improvisés à l'insu des usagers »
- « Sur des Oblats, l'autobus nous débarque dans la rue parce que des véhicules sont garés en bordure de rue, pas d'interdiction de stationnement donc problématique pour sortir des véhicules en termes d'accessibilité »
- « Arrêt 6692 sur Montmagny = non sécuritaire et non visible »
- « il était complexe de se rendre aux arrêts détournés (travaux Boisseau, Saint-Vallier, Carillon et Langelier) »
- « Clientèle à mobilité réduite, on les a oublié?!? »
- « Évaluer le parcours ouest pendant la phase 2 : où va entrer le parcours dans le quartier? Charest c'est trop loin! »
- « Saint-Luc subit ce trafic, les résidents aimeraient conserver davantage de stationnements, la circulation est difficile sur les trottoirs, mais la rue est plus achalandée avec le passage des autobus de deux parcours. Impossible d'y marcher avec un parapluie, l'accumulation de neige »
- « rue des Oblats (arrêts déplacés) pas sécuritaires, manque d'éclairage, à la merci des intempéries [...] »
- « Aménagement des arrêts sécurisés et des traverses piétonnes. Aucun abribus sur les nouveaux parcours : ce ne serait pas un enjeu si l'application était fiable »
- « pas d'abribus »
- « manque d'espace à la sortie du bus (à cause des véhicules garés en bordure de rue »
- « risque de blessure si on sort dans les [chars?] »
- « La rue Saint-Luc, nouvellement partagée avec les autobus, comprend déjà du marquage au sol pour les cyclistes, ce qui présente certaines situations dangereuses, les autobus sont un peu intimidants. Réduire une partie de ce trafic aiderait. »
- « Scinder les parcours 19 et 1 pour que la desserte soit complémentaire au lieu de se chevaucher, se séparant le quartier en deux, par exemple »

### **Tracés des parcours**

Les participants ont formulé quelques commentaires à l'égard du tracé révisé des différents parcours mis à l'essai durant cette première phase de travaux.

#### **Parcours 1**

Lorsque les véhicules de ce parcours suivaient le parcours annoncé, les participants (usagers du transport en commun) indiquent avoir eu peu d'impact à l'utilisation, certains indiquant que les arrêts étaient même plus près qu'auparavant. Ils soulignent à cet égard que « les aménagements devant l'école Marguerite-Bourgeoys sont les bienvenus », tout comme la présence du « brigadier et des signaleurs aux heures de pointe ». La vigilance des chauffeurs est également saluée.

On invite à recourir à de la signalisation permanente afin d'interdire le stationnement et améliorer l'accessibilité des arrêts, limitant les conflits avec les véhicules garés. L'arrêt 6692 sur la rue Montmagny serait, à cet égard, peu visible et non sécuritaire. Certains participants se demandent par où devra entrer le parcours dans le quartier durant la phase 2 des travaux.

#### **Parcours 19**

Pour certains participants, il était complexe de se rendre aux arrêts détournés avec les travaux menés. Une plus grande attention doit être portée à l'accessibilité de ceux-ci, notamment pour les usagers à mobilité réduite.

Le passage sur la rue Saint-Luc ne s'est fait pas sans heurt, indiquent quelques participants, dont les riverains de ce nouveau parcours. La circulation leur semblait déjà difficile, puisque plusieurs obstacles entravent de façon permanente les trottoirs (poteaux, autres). Plusieurs piétons en viennent à circuler sur la chaussée, ce qui présente un enjeu de sécurité puisque celle-ci se trouve plus achalandée qu'auparavant avec notamment le passage des autobus de deux parcours (le 1 et le 19). Le marquage au sol incite les cyclistes à y circuler, ce qui de l'aveu d'un cycliste de cette table contribue à accentuer l'achalandage de cette rue.

On invite le RTC à recourir à de plus petits véhicules, minibus ou véhicules électriques qui contribueraient à atténuer ces conflits entre usagers. On suggère également de scinder les parcours 19 et 1 afin que leur desserte soit complémentaire au lieu de se chevaucher sur les mêmes rues.

#### **Parcours 80**

L'interdiction de virage à gauche sur Marie-de-l'Incarnation impose un détour évalué par un participant à 5 minutes vers le nord. Lui accorder un virage prioritaire à gauche permettrait d'économiser cette boucle.

On apprécie sa fréquence régulière (30 minutes) et on considère qu'il faudrait lui accorder un statut particulier puisqu'il s'agit du parcours desservant l'aéroport et qu'en journée, la proportion de touristes qui l'emprunte est élevée. Matin et soir, ce parcours est emprunté par de nombreux travailleurs qui se dirigent vers les parcs industriels de Saint-Malo, Les Saules ou de Duberger.

### **Parcours 85**

On apprécie que ce parcours permette aux résidents de Saint-Sauveur d'atteindre rapidement les quartiers de Vanier et de Lebourgneuf. On estime qu'il emprunte des axes importants permettant de fréquenter des destinations intéressantes pour faire ses courses.

Le nombre de passage gagnerait à augmenter et on estime que ce parcours permettrait une belle récurrence avec le parcours 1, invitant à réfléchir sur la redondance de certains parcours dans le quartier.

### **Conclusion**

Cette activité visait à évaluer l'expérience des participants à l'égard de la première séquence de parcours déployés. Indépendamment des parcours, les éléments relevés par les participants appellent à assurer davantage de prévisibilité et à parfaire l'utilisation des mesures de communication sur le terrain et en ligne.

Plusieurs éléments concernant l'accessibilité générale ou l'aménagement des arrêts ou du tracé des parcours ont fait l'objet de suggestions basées sur l'utilisation ou le voisinage d'un parcours du RTC de la part des participants.

De façon générale, les délibérations des participants ont donné lieu à des échanges riches donnant à apprécier plusieurs points de concordance quant aux préoccupations à l'égard de la desserte de transport collectif en contexte de chantier ou dans les mesures d'ajustements proposés.

### **Réalisation du compte-rendu**

#### **Date**

31 octobre 2024

**Rédigé par** M. Dave G. Pelletier, conseiller en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications.

## Activité de participation publique

### Tests utilisateurs réalisés par le RTC

---

#### Mandat des tests utilisateurs

**Objectif :** Évaluer si les outils informatifs en place dans le secteur de la rue St-Vallier, relatifs aux arrêts non desservis et aux arrêts suggérés, sont suffisamment clairs pour permettre aux usagers de s'orienter dans cette zone affectée par les travaux.

- **Population cible :** Usagers du RTC, utilisant les parcours 1, 19, 80 et/ou 85 dans le secteur de la rue Saint-Vallier.
- **Recrutement :** La Ville de Québec a invité les citoyens à s'inscrire aux tests. Le RTC a confirmé les rendez-vous avec les citoyens. Au total, 5 usagers du RTC ont participé aux tests.
- **Date des tests :** 22 et 23 octobre 2024.
- **Durée des tests :** 60 minutes.

#### Mission donnée aux participants

- Planifier et effectuer un cheminement pour utiliser un parcours d'autobus perturbé par les travaux. Le client devra comprendre où se rendre dans le secteur de Saint-Vallier pour utiliser les services du RTC, malgré le fait que l'arrêt régulier le plus proche pour ce parcours soit non desservi pour l'instant.

*Scénario : Vous venez de rejoindre votre ami au Service d'entraide Basse-Ville pour y faire don de quelques vêtements et surplus de nourriture. Après avoir fait votre bonne action, vous avez planifié d'aller ensuite ensemble voir un spectacle au Grand Théâtre. Pour y aller, vous décidez de prendre l'autobus avec le parcours 19. Comment vous y prenez-vous?*

#### Principaux constats

Voici les principaux commentaires recueillis lors des tests utilisateurs ainsi que nos constats. À noter que des améliorations aux outils seront apportées à la suite de ces commentaires.

#### Planification du déplacement

- En contexte de travaux, la difficulté principale se situe en amont du déplacement à l'arrêt, lorsque les usagers planifient leur déplacement en autobus avec Google Maps. Google Maps ne suggère pas l'arrêt temporaire le plus près du point de départ.

### **Orientation sur le terrain**

- Les usagers remarquent rapidement les housses orange sur les arrêts non desservis et comprennent leur signification.
- À partir de l'arrêt non desservi, les usagers se déplacent facilement jusqu'à l'arrêt temporaire. L'affichage terrain, en particulier les affiches bleues, facilite grandement l'expérience des clients. Cependant, si une pancarte a été déplacée, cela peut nuire au cheminement des usagers.
- Les usagers comprennent à quelle intersection ils doivent se rendre pour atteindre l'arrêt suggéré. Il a été proposé d'ajouter aussi l'intersection sur les pancartes bleues, et pas seulement sur la housse à l'arrêt non desservi.
- Les arrêts de report du parcours 19 en direction du Grand Théâtre ont été plus difficiles à localiser.

### **Informations sur les outils numériques**

- Dans les avis à la clientèle, il a été proposé d'ajouter le nom de l'arrêt suggéré pour chaque arrêt non desservi et de montrer la position exacte de l'arrêt suggéré.
- Il a été demandé d'ajouter les arrêts temporaires sur la carte de l'application Nomade temps réel et les nouveaux tracés de détours des parcours affectés.
- Il y a un grand intérêt pour une fonction de géolocalisation des arrêts temporaires sur les outils numériques du RTC.
- Sur l'application Nomade temps réel (dans la carte « Proximité » et la section « Avis »), on constate une difficulté à :
  - Comprendre les nouveaux tracés en détour des parcours affectés sans l'appui visuel des nouveaux tracés;
  - Identifier/repérer la localisation des arrêts temporaires seulement avec les noms d'intersection des rues, et ce, même pour les résidents du quartier Saint-Sauveur.
  - Savoir quand le bus passera aux arrêts temporaires.

### **Informations sur le terrain**

- Afficher des cartes sur le terrain illustrant les nouveaux tracés dans le secteur à des points stratégiques permettrait de mieux comprendre les détours.
- Sur les housses orange, inscrire les directions de chaque parcours affecté et bien diviser l'information pour les parcours touchés et ceux qui ne sont pas touchés à l'arrêt. Rapprocher, si possible, les pancartes bleues des housses orange.

- Il y a un grand intérêt pour avoir un visuel des nouveaux tracés, autant sur le terrain (aux arrêts non desservis et aux arrêts suggérés/temporaires) que sur les outils numériques (application Nomade temps réel, site web RTC).
- Sur les housses présentes aux arrêts non desservis, les suggestions suivantes ont été faites par les usagers :
  - Mettre davantage en évidence la notion d'arrêt desservi pour seulement certains parcours;
  - Inscrire également la direction des parcours non desservis, pour lesquels les usagers sont redirigés vers un autre arrêt;
  - Rendre le numéro d'arrêt sur la housse plus visible.



# Optimisation du transport en commun dans le quartier de Saint-Sauveur

Rapport de consultation 2024  
Organismes communautaires du quartier  
Saint-Sauveur



Atout-Lire  
19 novembre 2024  
13h30 à 16h  
266 rue Saint-Vallier O, Québec



Centre des femmes de la Basse-Ville  
26 novembre 2024  
13h30 à 16h  
380 rue Saint-Vallier O, Québec

Réalisé par :



COMITÉ  
DES CITOYENS ET CITOYENNES  
DU QUARTIER SAINT-SAUVEUR

---

## Table des matières

<b>Contexte et mandat</b> .....	<b>1</b>
<b>Démarche de consultation</b> .....	<b>1</b>
<b>Constats</b> .....	<b>1</b>
<b>Pistes de réflexion et recommandations</b> .....	<b>4</b>
Signalisation .....	4
Horaires .....	4
Sécurité et accessibilité .....	4
<b>Annexe 1: Déroulement de l'activité de consultation</b> .....	<b>5</b>
<b>Annexe 2: Tableaux de participations</b> .....	<b>6</b>
<b>Annexe 3: Images de signalisation utilisées</b> .....	<b>7</b>
<b>Annexe 4: Photos de l'activité à Atout-Lire</b> .....	<b>8</b>
<b>Annexe 5: Photos de l'activité au Centre des femmes de la Basse-Ville</b> .....	<b>9</b>

## Contexte et mandat

Dans le cadre des travaux d'aménagement de la rue Saint-Vallier O, des changements aux parcours d'autobus sont prévus durant les travaux. Le réseau sera aussi transformé de façon permanente. Ces changements génèrent des impacts sur la population locale (changement d'habitudes, distances des arrêts, déplacement temporaire des arrêts, etc.). Afin de pallier ces enjeux, des consultations citoyennes sont organisées par la Ville de Québec, le RTC et le Comité des citoyens-nes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS).

Le CCCQSS a été mandaté par la Ville de Québec pour consulter des organismes communautaires du quartier afin d'avoir les perspectives de populations plus vulnérables qui ne participent pas ou peu aux activités consultatives de la Ville ou du RTC.

## Démarche de consultation

Un atelier d'une durée d'une heure et demie a été organisé par l'équipe du CCCQSS afin de consulter les organismes du quartier et leurs participants-es. Divisés en deux, ces ateliers visent à connaître le vécu et l'expérience des usagers-ères du RTC durant la période des travaux et de façon générale. Le déroulement de l'activité de consultation se trouve à l'annexe 1.

La première partie de l'atelier consiste à établir les perceptions, attentes et besoins des participants-es à différents moments de leur parcours d'autobus, de leur lieu de résidence au retour. Les participants-es sont invités-es à exprimer leurs observations, craintes, frustrations, etc. à chaque étape de leur parcours. Sur deux tableaux, nous récoltons les informations fournies par les participants-es (les tableaux sont reproduits à l'annexe 2).

Dans la deuxième partie, nous explorons la signalisation proposée par le RTC. Celle-ci a été mise en place pour présenter les changements temporaires aux trajets d'autobus et la localisation des nouveaux arrêts d'autobus. Via un ensemble de photos, les participants-es sont invités-es à commenter leur compréhension et leur appréciation de ceux-ci (les photos sont regroupées à l'annexe 3).

À l'automne 2024, deux ateliers ont été organisés. L'un a été réalisé dans l'organisme Atout-Lire (les membres de l'Association pour la défense des droits sociaux Québec métropolitain ont été invités-es) le 18 novembre 2024 (6 participantes). L'autre s'est tenu au Centre des femmes de la Basse-Ville le 26 novembre 2024 (3 participantes). Il est à noter que seulement des femmes ou des personnes non genrées ont participé aux ateliers.

## Constats

Les constats généraux face aux parcours d'autobus sont : la perte de services, les temps de marche et d'attente plus longs, des craintes liées à la sécurité (camions, terrains accidentés, etc.), la difficulté de compréhension de la signalisation, ainsi que l'absence d'horaire (surtout pour les gens qui n'ont pas accès à internet ou à un téléphone).

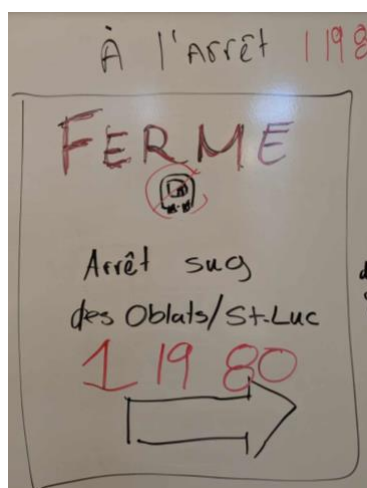
Dans la deuxième partie de l'atelier, nous notons une incompréhension généralisée des éléments de signalisation présents dans les zones de travaux. Certaines participantes ne comprenaient pas que la signalisation leur était dédiée. Voici quelques constats:

- Ne pointe pas toujours dans la bonne direction (ou pas claire)
- Est-ce pour les chauffeurs-euses ou les usagers-ères?
- Pas visible de loin
- Parfois les pancartes se trouvent couchées par terre
- Aux arrêts non desservis, ce n'est pas toujours clair qu'il n'y a pas d'autobus qui va passer et elles sont trop hautes pour les lire.
- On doute de la fiabilité (si les informations sont mises à jour)
- Pourquoi ne pas utiliser le côté de l'abribus pour afficher quelque chose de plus gros?
- On tient pour acquis que l'on a tous·tes accès à internet
- Ce n'est pas écrit assez gros, surtout aux arrêts desservis
- Le fauteuil roulant est peu visible.
- C'est plus mélangeant qu'autre chose.

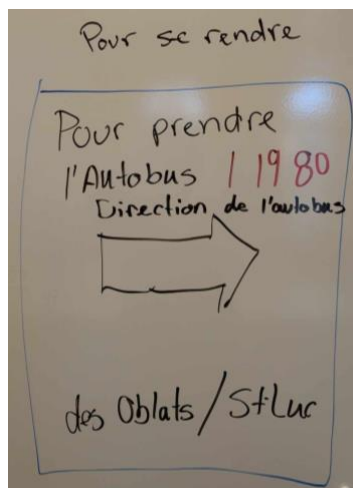
Avec les participantes à l'organisme Atout-Lire, un groupe en alphabétisation, nous avons eu le temps de produire des propositions pour les trois types de panneaux : arrêt non desservi, direction et arrêts temporaires. Un atelier de création de panneaux pourrait être organisé avec le groupe pour développer les panneaux.

Voici le résultat :

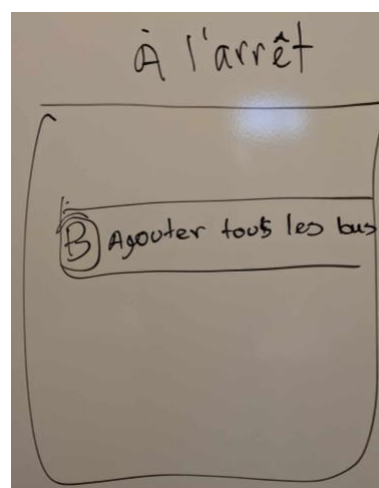
Arrêts non desservis



Panneaux de direction



Arrêts temporaires



**Synthèses, des enjeux et constats des participants-es sur leur parcours (voir détail dans les annexes 4 et 5)**

Quand je me prépare à partir...

Craintes : retard de l'autobus, retard à mon

**Synthèses, des enjeux et constats des participants-es sur leur parcours (voir détail dans les annexes 4 et 5)**

	rendez-vous, Ne trouve pas l'information avec les travaux Absence d'horaire
Quand je me rends à mon arrêt d'autobus...	Distance : détour long, plus long temps de marche Parcours accidenté : peur de tomber et d'être sali
Quand je suis à mon arrêt d'autobus...	Pas d'information Absence d'abribus Absence d'horaire Temps d'attente plus long Mauvaise signalétique (absence des numéros d'autobus)
Quand je suis dans l'autobus...	Crainte des détours (temps de parcours plus long) Accessibilité à l'autobus difficile (auto stationnée aux arrêts, l'autobus ne se colle pas sur le trottoir, etc.)
Quand je marche vers ma destination...	État du chemin (accidenté) Enjeux de sécurité (camions, trous, etc.) Temps de marche plus long
Quand je suis à destination...	Ébranlé, en colère, épuisée Appréhension du retour
Quand je dois repartir...	Stress Partir vite ou attendre plus longtemps
Quand je me rends à l'arrêt...	Signalisations contradictoires ou pas claires Charge mentale à cause de la logistique Plus dangereux Temps de marche plus long Manque de lumière (sécurité)
Quand je suis à l'arrêt...	Départs annulés (surtout en pm) Absence d'horaire Temps d'attente plus long
Quand je suis dans l'autobus...	Plus long Crainte pour la sécurité lorsque l'on passe près d'une école
Quand je marche vers chez moi...	
Quand je suis rendu chez-moi...	Mes plaintes ne sont pas considérées

# Pistes de réflexion et recommandations

## Signalisation

**A.1** Revoir l'entièreté de la signalisation pour la durée des travaux et conserver ces nouveaux types panneaux pour des travaux à venir. Il est proposé de s'appuyer sur les propositions déjà faites par Atout-Lire, mais il est jugé pertinent d'organiser un atelier de création de panneaux avec des groupes communautaires qui travaillent en alphabétisation, afin de pousser la réflexion plus loin.

**A.2** S'assurer de l'ancrage et le maintien en état des panneaux de signalisation.

**A.3** Installer des panneaux (grand format) d'information dans les abribus qui ne sont plus desservis par le réseau.

## Horaires

**B.1** Offrir des outils non numériques pour prendre connaissance des modifications aux trajets et aux heures de passage des autobus, ainsi que l'augmentation des temps de parcours. Cette information devrait se trouver à même les abribus ou les arrêts.

## Sécurité et accessibilité

**C.1** Avoir un meilleur contrôle des voitures qui stationnent devant les arrêts temporaires en améliorant la signalisation pour les automobilistes et en accentuant la surveillance. Cet espace devrait être suffisant pour permettre à l'autobus de se coller sur le trottoir pour faciliter la descente et la montée des usagers-ères.

**C.2** Assurer un éclairage suffisant sur les trajets vers les arrêts temporaires et à ces arrêts.

**C.3** Installation d'abribus temporaires le long des nouveaux parcours.

**C.4** Assurer en tout temps l'accessibilité entre les arrêts d'autobus et les services de la rue Saint-Vallier O pour les personnes en fauteuil roulant ou vivant avec d'autres enjeux de mobilité. Offrir des passages exempts de trous et à une distance raisonnable du trafic de camions.

# Annexe 1: Déroulement de l'activité de consultation

## Amélioration du réseau de transport en commun dans Saint-Sauveur *Plan d'animation*

### Matériel :

- Coroplast X2
- Panneaux de signalisation (lettre – 30)
- Panneaux de signalisation (11X17 – 2)
- Chevalet
- Crayons et marqueurs
- Papier brouillon
- Post-it
- Collations et breuvages

### Animation :

- 13h30 : Mot de bienvenue et explication de la démarche
- 13h35 : Tour de table
- 13h40 : Explication de l'activité 1
- 13h45 : Mise en commun Aller (15 min)
- 14h00 : Mise en commun Retour (15 min)
- 14h15 : Pause
- 14h25 : Explication de l'activité 2
- 14h30 : Moment de réflexion – sur images personnelles (5 min)
- 14h35 : Mise en commun sur image 11X17 (10 min)
- 14h45 : Plénière – discussion générale (10 min)
- 14h55 : Évaluation
- 15h00 : Fin de la rencontre

### Activité 1 :







Sur le coroplast, nous passons étape par étape le parcours de vie des participants-es lorsque que vient le temps de se déplacer en autobus : de la préparation à l'arrivée à destination, ainsi que le retour. L'animateur·trice prend en note les observations, commentaires et enjeux soulevés pour chaque étape du parcours de vie sur des post-it et les applique dans la bonne case, les participants-es sont invités-es à rédiger leur propre post-it et les appliquer au bon endroit à la fin de l'exercice.

### Activité 2 :







Chaque participant·e reçoit une copie de l'ensemble des panneaux de signalisation et a 5 minutes pour les commenter individuellement. Par la suite, nous tentons de modifier les panneaux en grands groupes. À l'aide de post-it et de marqueurs, l'animateur·trice modifie les panneaux en temps réel.

## Annexe 2: Tableaux de participations

### Je prends l'autobus: l'histoire de **mon aller!**

Quand je me prépare à partir...	Quand je me rends à mon arrêt d'autobus...	Quand je suis mon arrêt d'autobus...	Quand je suis dans l'autobus...	Quand je marche vers ma destination...	Quand je suis rendu à destination...
					

### Je prends l'autobus: l'histoire de **mon retour!**

Quand je me prépare à partir...	Quand je me rends à l'arrêt d'autobus...	Quand je suis à l'arrêt d'autobus...	Quand je suis dans l'autobus...	Quand je marche vers chez-moi...	Quand je suis rendu chez-moi...
					

# Annexe 3: Images de signalisation utilisées





# Annexe 4: Photos de l'activité à Atout-Lire

## Je prends l'autobus: l'histoire de mon aller!

**Quand je me prépare à partir...**

- Prête le même
- Je prends à l'école de 7h30 à 8h00

**Quand je me rends à mon arrêt d'autobus...**

- Plus d'attente

**Quand je suis à mon arrêt d'autobus...**

- Temps d'attente + long
- Écrans pour les horaires ?
- Horaires signaltique des bus pour les arrêts

**Quand je suis dans l'autobus...**

- Heures d'autobus + d'autobus
- 2 autobus au lieu d'un
- Détours
- Bourse pas tout le temps pour descendre
- Autobus pas collé au trottoir
- Aides aux Arrêts
- Parcours + long

**Quand je marche vers ma destination...**

- Les coins Très stressés
- Plus de marche

**Quand je suis rendu à destination...**

## Je prends l'autobus: l'histoire de mon retour!

**Quand je me prépare à partir...**

**Quand je me rends à l'arrêt d'autobus...**

- À pied jusqu'à 802
- Travaux = danger pour le chemin
- Plus de lumières !!! + de sécurité
- Plus de marche = Plus rassurant
- Plus indiqués Plus visibles
- Ne prendent plus l'autobus dans le secteur

**Quand je suis à l'arrêt d'autobus...**

- Horaires d'attente dans les arrêts
- Moins d'attente

**Quand je suis dans l'autobus...**

- Sécurité les écoles
- + long

**Quand je marche vers chez moi...**

**Quand je suis rendu chez moi...**

Pour se rendre

Pour prendre l'Autobus 11980 Direction de l'autobus

des Oblats/St-Luc

À l'arrêt 11980

**FERME**

Arrêt sur des Oblats/St-Luc

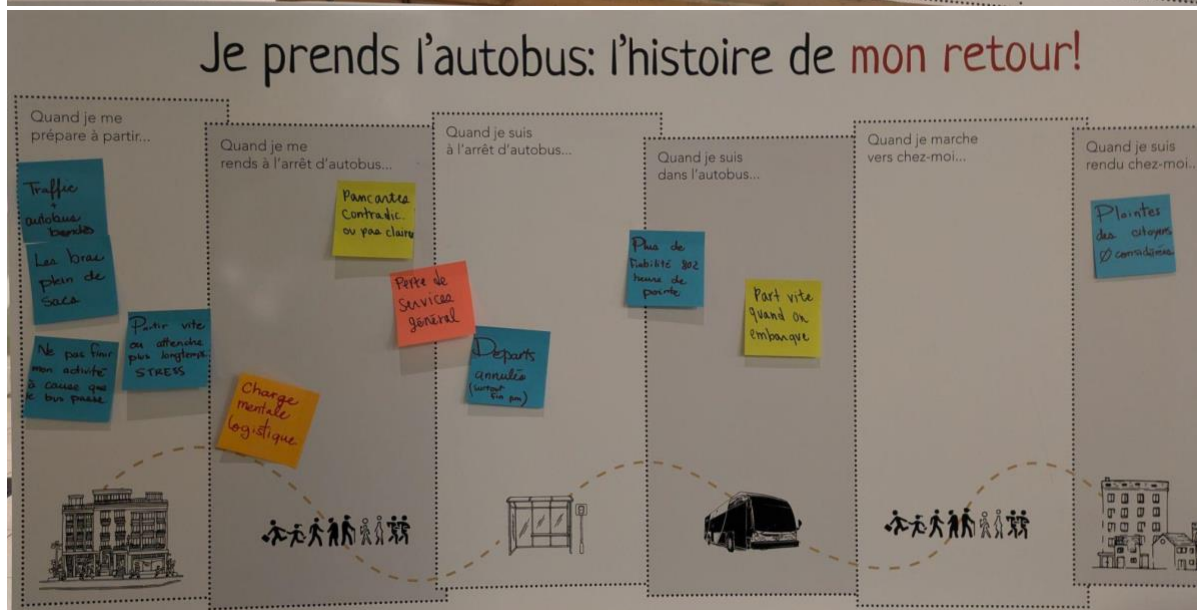
11980

direction de la Nouvelle rue

À l'arrêt

B Ajouter tous les bus

# Annexe 5: Photos de l'activité au Centre des femmes de la Basse-Ville



VDQ-0172

# Modifications aux parcours du RTC dans le secteur de Saint-Vallier Ouest

Rapport de collecte d'informations

Service des relations citoyennes et des communications  
Équipe Innovation et développement de la relation client  
Janvier 2025



## SECTIONS DU RAPPORT

<b>MÉTHODOLOGIE</b> .....	<b>3</b>
Détails sur le déploiement du questionnaire, le nombre de répondants et la marge d'erreur.	
<b>PROFIL DES RÉPONDANTS</b> .....	<b>4</b>
Toutes les données sociodémographiques recueillies lors de la démarche, présentées en nombre et en pourcentage.	
<b>CARACTÉRISTIQUES DES RÉPONDANTS</b> .....	<b>5-6</b>
Éléments pertinents sur les répondants pour comprendre le contexte des résultats du rapport.	
<b>FAITS SAILLANTS</b> .....	<b>7-10</b>
Court résumé du rapport mettant l'emphase sur les points de convergence des résultats de la collecte.	
<b>RÉSULTATS DÉTAILLÉS</b> .....	<b>11-30</b>
Ensemble des résultats de la collecte présentés sous forme de graphique et de tableau, en incluant des notes explicatives sur les résultats.	

# MÉTHODOLOGIE

---

## Contexte

Dans le cadre des travaux de réfection de la rue Saint-Vallier Ouest, certains parcours d'autobus du Réseau de transport de la capitale (RTC) ont dû être modifiés. La Ville de Québec et le RTC ont décidé de collaborer pour évaluer les changements apportés aux parcours 1, 19, 80 et 85 pendant les travaux réalisés durant l'été et l'automne 2024 sur la rue Saint-Vallier Ouest.

---

## Objectifs

- Comprendre les changements des habitudes de déplacement avec les parcours 1, 19, 80 et 85 pendant la période de travaux.
  - Évaluer la satisfaction des usagers des parcours 1, 19, 80 et 85 depuis leur modification.
  - Évaluer les impacts des nouveaux parcours sur les résidents et les commerçants du secteur.
- 

## Questionnaire

- Un questionnaire de trente-huit (38) questions à choix de réponses, neuf (9) questions ouvertes et six (6) questions sociodémographiques a été programmé sur l'outil Microsoft Forms.
- 

## Méthodologie

- Le formulaire a été déployé **du 29 octobre au 18 novembre 2024**.
  - Une distribution d'invitations conduite le long des nouveaux parcours du RTC en plus d'invitations par courriel pour les membres des infolettres des parcours du RTC concernés. Les membres de la cohorte du projet de consultation publique ont été invités directement.
  - Au total, 177 personnes ont répondu au questionnaire.
-

## PROFIL DES RÉPONDANTS

Genre	n	%
Femme	114	64%
Homme	55	31%
Non-binaire	3	2%
Autre	1	1%
Je préfère ne pas répondre	4	2%

Âge	n	%
Moins de 18 ans	4	2%
De 18 à 24 ans	7	4%
De 25 à 34 ans	32	18%
De 35 à 44 ans	63	36%
De 45 à 54 ans	26	15%
De 55 à 64 ans	19	11%
De 65 à 74 ans	20	11%
De 75 ans ou plus	2	1%
Je préfère ne pas répondre	4	2%

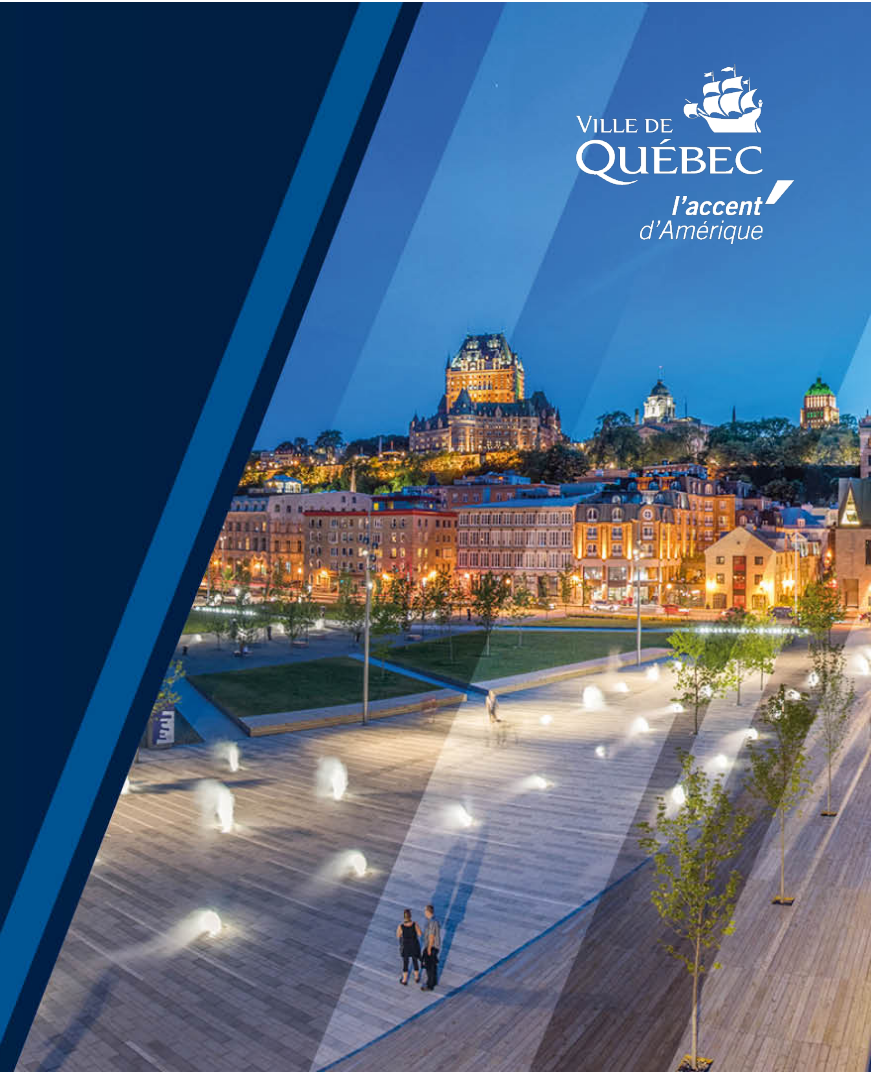
Occupation	n	%
Travailleur	122	69%
Étudiant	17	10%
Retraité	21	12%
À la maison	2	1%
Sans emploi, en recherche d'emploi	3	2%
Autre	11	6%

Limitations	n	%
Non	148	84%
Oui, une limitation motrice	17	10%
Oui, une limitation visuelle	0	0%
Oui, une limitation auditive	2	1%
Oui, une limitation intellectuelle	0	0%
Je préfère ne pas répondre	11	6%

Arrondissement	n	%
Charlesbourg	1	1%
Des Rivières	7	4%
La Cité-Limoilou	168	95%
La Haute-St-Charles	1	1%

Quartier	n	%
Lairet	1	1%
Saint-Jean-Baptiste	1	1%
Saint-Roch	2	1%
Saint-Sacrement	1	1%
Saint-Sauveur	159	95%
Vieux-Limoilou	4	2%

# CARACTÉRISTIQUE DES RÉPONDANTS



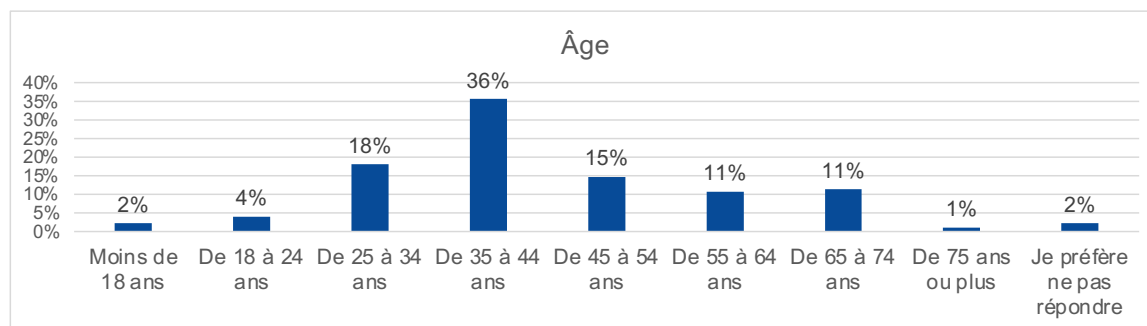
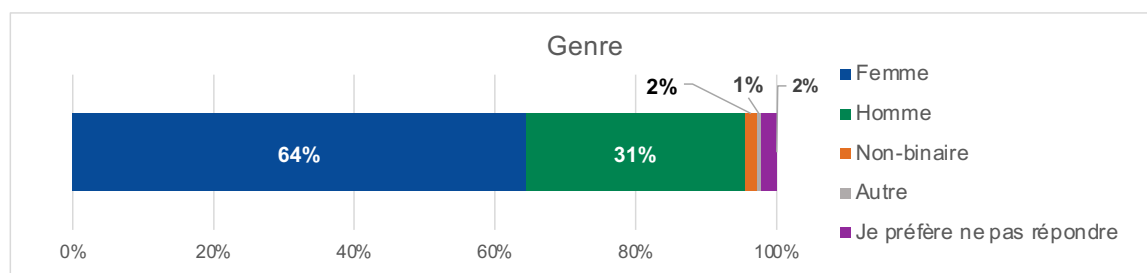
## CARACTÉRISTIQUE DES RÉPONDANTS

Certaines caractéristiques sociodémographiques doivent être prises en compte avant la lecture de ce rapport :

- La majorité des répondants réside dans le quartier Saint-Sauveur (90 % du total des répondants).
- Les femmes sont surreprésentées chez les répondants.
- Les 35-44 ans sont surreprésentés.

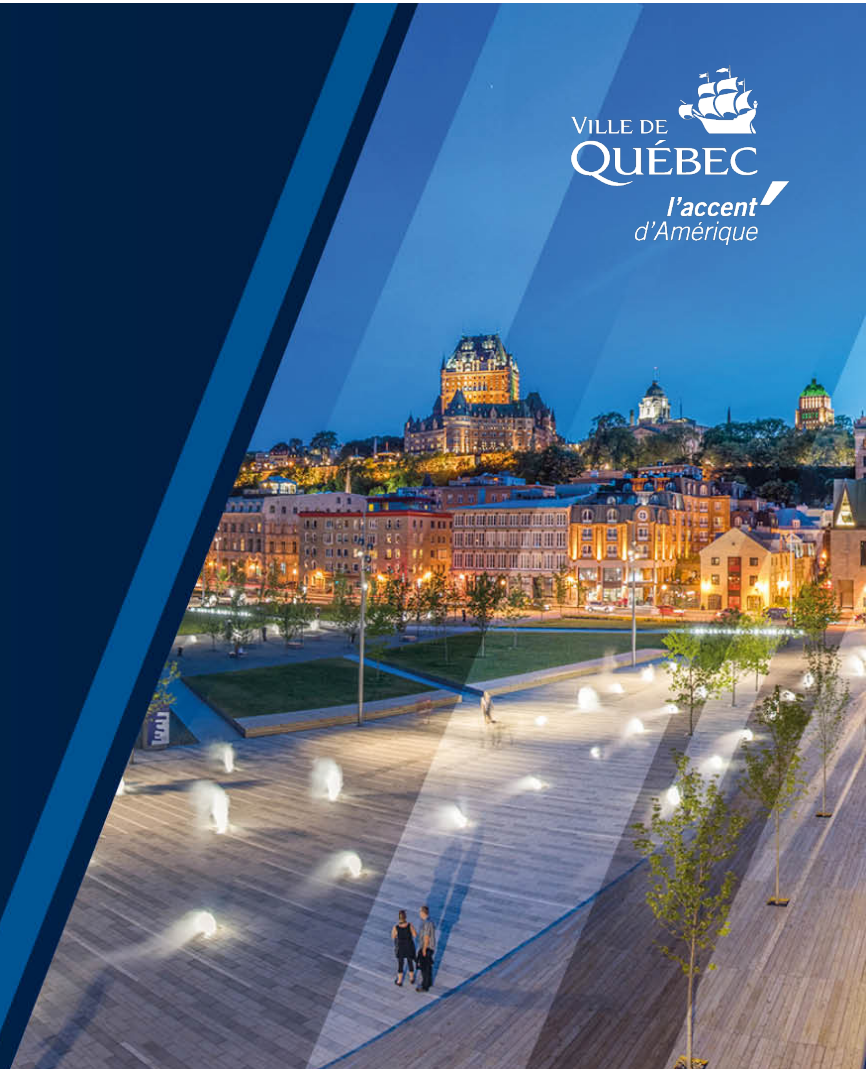
### Lieu de résidence

Charlesbourg	1
Des Rivières	7
La Haute-St-Charles	1
La Cité-Limoilou	168
Lairet	1
Saint-Jean-Baptiste	1
Saint-Roch	2
Saint-Sacrement	1
Saint-Sauveur	159
Vieux-Limoilou	4
Total général	177





# Faits saillants



## FAITS SAILLANTS



### Parcours 1

- **77 %** des répondants **utilisent ce parcours**, dont 36 % qui l'utilisent 1 à 3 jours par semaine;
- **55 %** d'entre eux **l'utilisent moins souvent** depuis le début des travaux;
- **37 %** des utilisateurs du parcours 1 sont **assez satisfaits** ou **très satisfaits** du nouveau trajet, tandis que 61 % sont peu satisfaits ou pas du tout satisfaits;
- Quant à la **clarté des informations** sur le terrain et des informations numériques, **30 %** et **31 %** des utilisateurs du parcours 1 estiment respectivement qu'elles **sont claires** (très claires ou assez claires).



### Parcours 19

- **63 %** des répondants **utilisent ce parcours**, dont 26 % qui l'utilisent 1 à 3 jours par semaine;
- **49 %** d'entre eux **l'utilisent moins souvent** depuis le début des travaux;
- **31 %** des utilisateurs du parcours 19 sont **assez satisfaits** ou **très satisfaits** du nouveau trajet, tandis que 59 % sont peu satisfaits ou pas du tout satisfaits;
- Quant à la **clarté des informations** sur le terrain et des informations numériques, **25 %** et **30 %** des utilisateurs du parcours 19 estiment respectivement qu'elles **sont claires** (très claires ou assez claires).

## FAITS SAILLANTS



### Parcours 80

- **31 %** des répondants **utilisent ce parcours**, dont 18 % qui l'utilisent 1 à 3 jours par semaine;
- **43 %** d'entre eux **l'utilisent moins souvent** depuis le début des travaux;
- **29 %** des utilisateurs du parcours 80 sont **assez satisfaits** ou **très satisfaits** du nouveau trajet, tandis que 60 % sont peu satisfaits ou pas du tout satisfaits;
- Quant à la **clarté des informations** sur le terrain et des informations numériques, **43 %** et **26 %** des utilisateurs du parcours 80 estiment respectivement qu'elles **sont claires** (très claires ou assez claires).



### Parcours 85

- Ce parcours est utilisé par **7 répondants**;
- **2 sur 7 l'utilisent moins souvent** depuis les travaux;
- Sur les 7 répondants, 6 ont indiqué leur niveau de satisfaction : parmi eux, **trois (3) répondants se disent satisfaits**, un (1) répondant **se dit peu satisfait**, tandis que deux (2) autres répondants ne savent pas.

## FAITS SAILLANTS



### Impacts sur les résidents

- **69 % des résidents habitent dans les rues touchées** par les modifications de trajets ou à proximité;
- **66 %** d'entre eux rapportent avoir subi des **impacts négatifs**, principalement en raison du **bruit**, de la **sécurité** et de **l'augmentation du trafic**.



### Impacts sur les commerçants

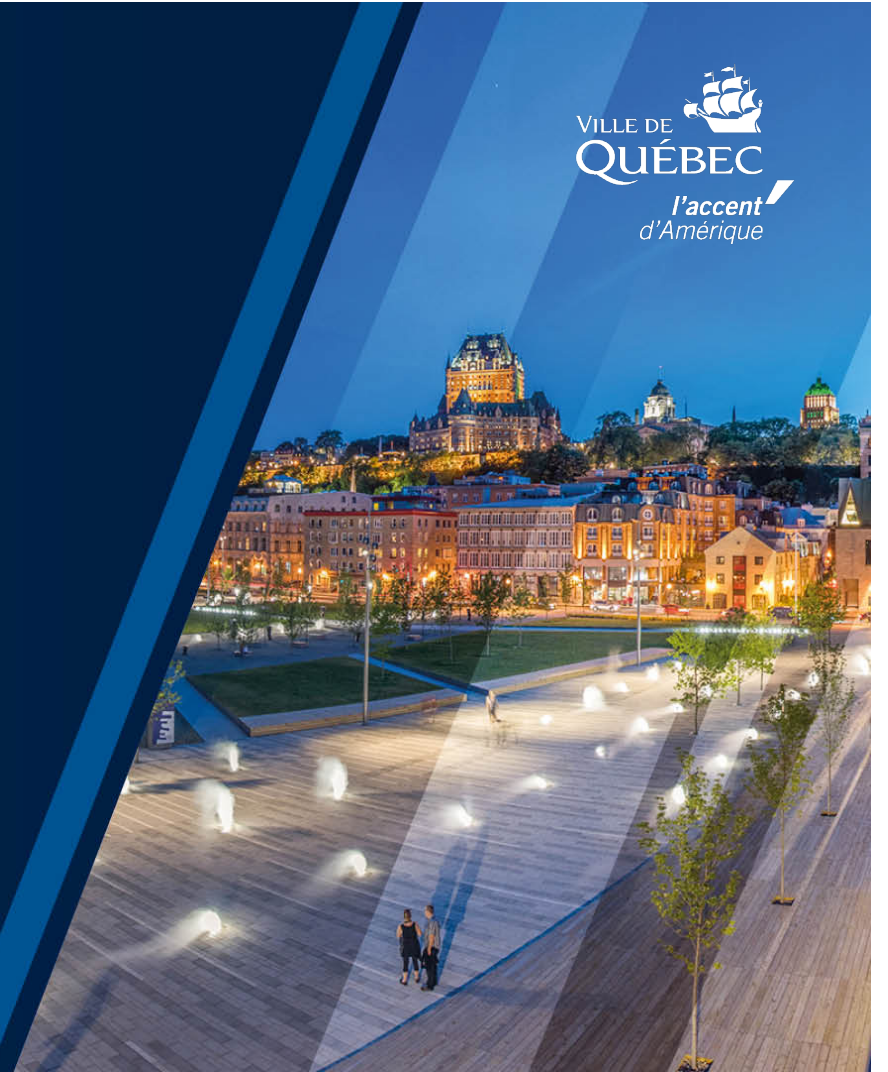
- 10 répondants se sont identifiés comme commerçants;
- Parmi eux, **6 sur 10** indiquent que les nouveaux trajets ont eu des **impacts négatifs sur les déplacements** de leurs employés et **5 sur 10** mentionnent des **impacts négatifs sur l'achalandage** de leur commerce.



### Commentaires généraux

- **Fiabilité des horaires** : de nombreux répondants signalent des retards fréquents et des annulations, surtout pour les parcours 19 et 80.
- **Conservation du double sens sur Saint-Vallier** : De nombreux citoyens s'opposent au sens unique, suggérant de permettre la circulation à double sens uniquement pour les autobus.
- **Sécurité des piétons et cyclistes** : plusieurs répondants ont exprimé des préoccupations concernant des dangers accrus sur les rues résidentielles et étroites.
- **Application Nomade** : certains répondants demandent des mises à jour en temps réel pour améliorer la fiabilité de l'application.

# RÉSULTATS DÉTAILLÉS

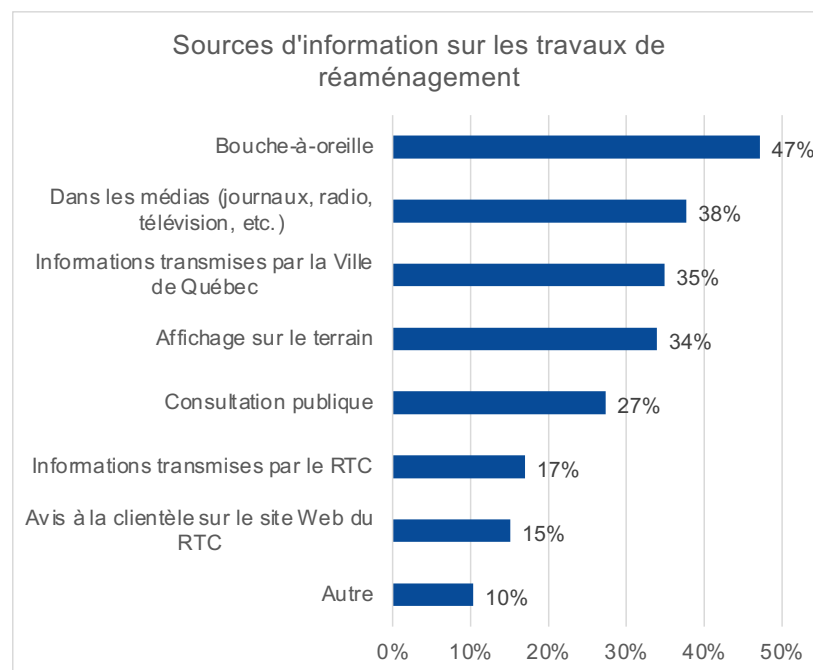
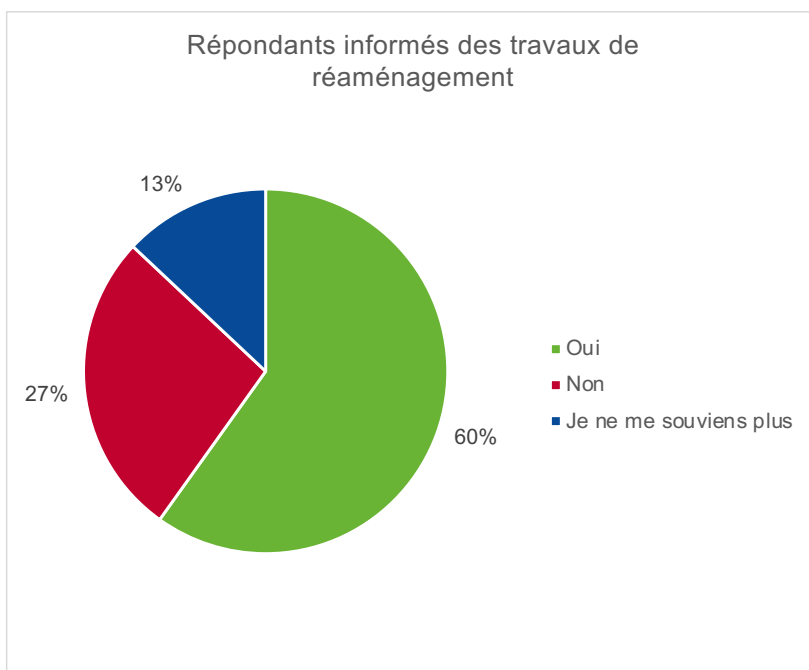


## COMMUNICATIONS SUR LES TRAVAUX

**Q1. Avez-vous été informé des travaux de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest (et de leur impact sur les parcours du RTC) avant le début des travaux?**

**Q2. De quelle(s) manière(s) avez-vous été informé des travaux de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest?**

Base : Q1. tous les répondants au questionnaire (n = 177), Q2. répondants ayant sélectionné « oui » à Q1. (n = 106).



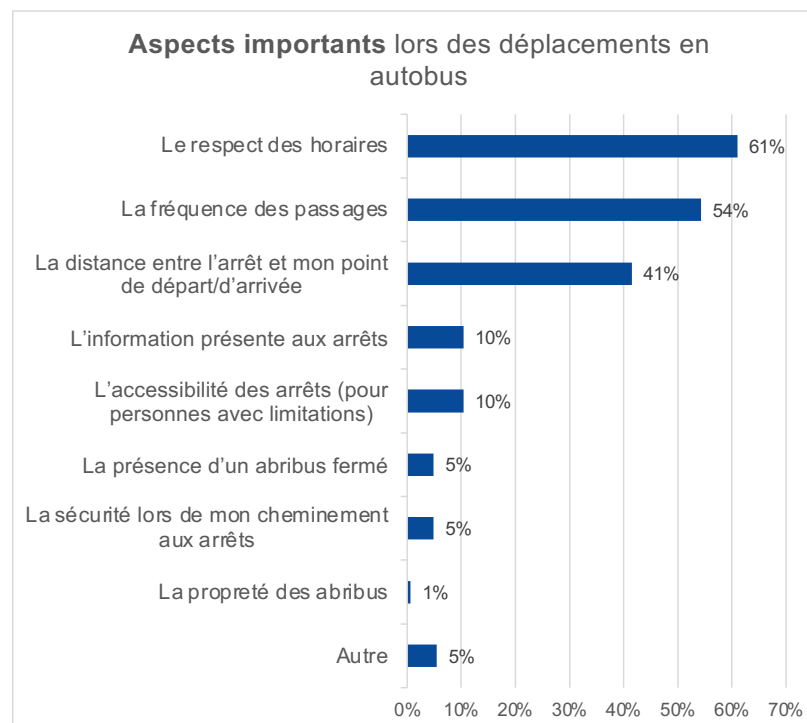
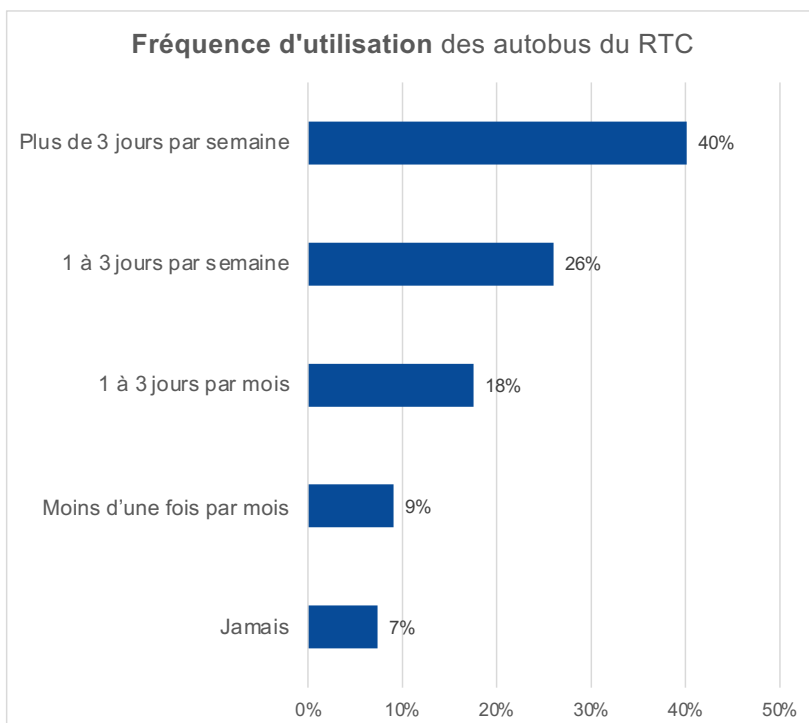
Parmi les réponses « autre », la majorité des répondants mentionnent les réseaux sociaux, en particulier Facebook.

## FRÉQUENCE D'UTILISATION ET ASPECTS IMPORTANTS

Q3. À quelle fréquence utilisez-vous les autobus du RTC?

Q4. De manière générale, quels sont les aspects les plus importants pour vous lors de vos déplacements en autobus?

Base : Q3. tous les répondants (n = 177). Q4. les répondants qui prennent l'autobus (n = 164).



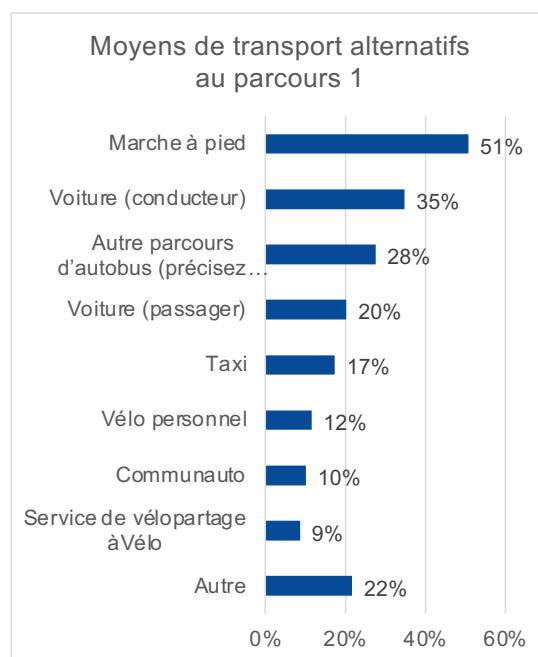
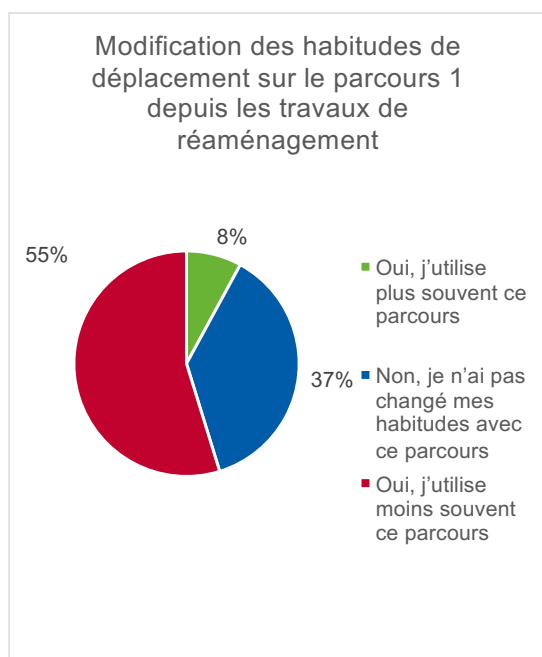
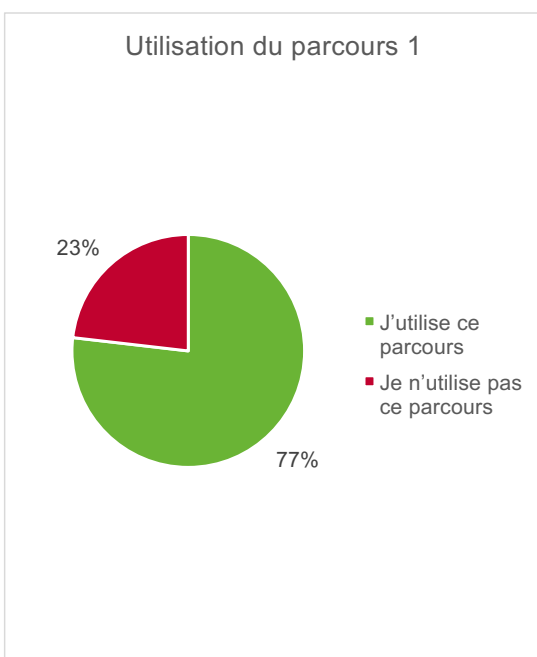
## FRÉQUENCE D'UTILISATION ET ASPECTS IMPORTANTS (PARCOURS 1)

Q5. Les prochaines questions s'adressent spécifiquement aux personnes utilisant habituellement le parcours 1 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest.

Q6. Depuis le début des travaux de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest, avez-vous modifié vos habitudes de déplacement (...) trajet?

Q7. Vous avez mentionné utiliser moins souvent le parcours 1 depuis le début des travaux de réaménagement. Par quel(s) moyen(s) (...) de transport avez-vous remplacé ce parcours dans ce secteur?

Base : Q5. les répondants qui prennent l'autobus (n = 164), Q6. répondants qui prennent le parcours 1. (n = 126), Q7. répondants ayant sélectionné « moins souvent » à Q6. (n = 69).



Parmi les réponses « autre » plusieurs ont mentionné avoir remplacé le parcours 1 par les parcours 18 ou 802. De plus, un nombre plus restreint utilisent le parcours 19 ou 80.

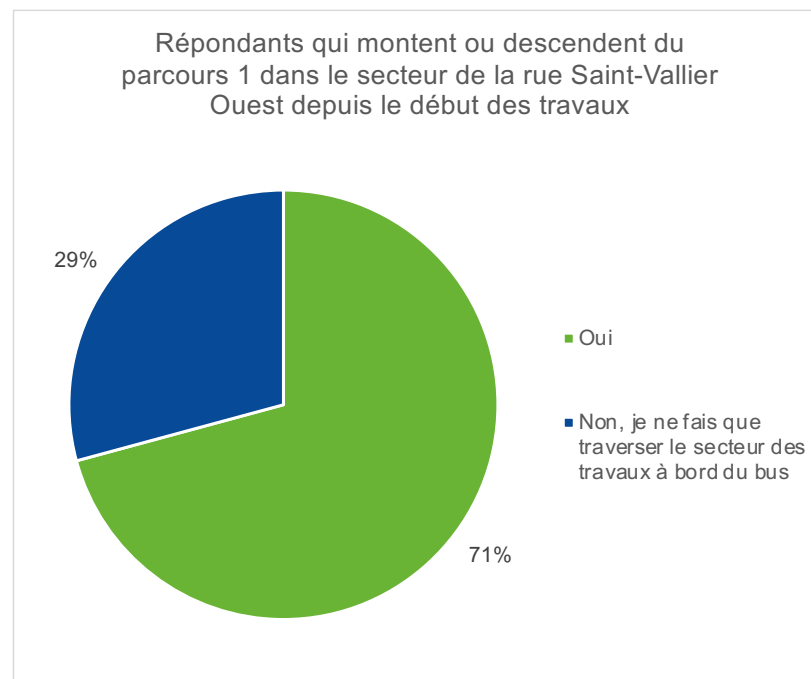
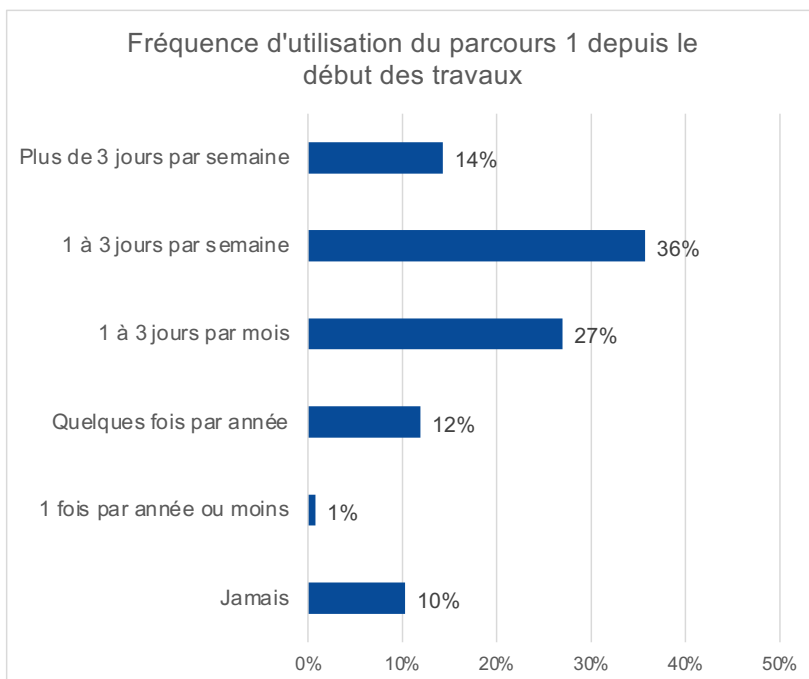


## FRÉQUENCE D'UTILISATION ET ASPECTS IMPORTANTS (PARCOURS 1)

Q8. À quelle fréquence utilisez-vous le parcours 1 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest depuis le début des travaux?

Q9. Vous arrive-t-il de monter à bord ou de descendre du parcours 1 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest depuis le début des travaux?

Base : répondants qui prennent le parcours 1. (n = 126).

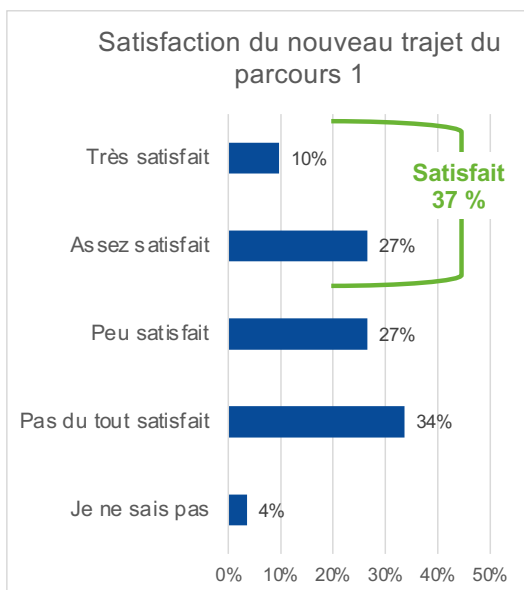


## FRÉQUENCE D'UTILISATION ET ASPECTS IMPORTANTS (PARCOURS 1)

Q10. Dans quelle mesure êtes-vous généralement satisfait du nouveau trajet du parcours 1 (...)?

Q11. Pourquoi êtes-vous peu satisfait ou pas du tout satisfait concernant le nouveau trajet du parcours 1?

Base : Q10. Base : répondants qui prennent le parcours 1. (n = 126). Q11. répondants ayant sélectionné « peu satisfait » ou « pas du tout satisfait » à Q10. (n = 63).



Note : le **niveau de satisfaction** des répondants est **similaire**, que ce soit lorsqu'ils **traversent** le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest, **y montent** ou **y descendent**.

**Parmi les 68 répondants peu satisfaits ou pas du tout satisfaits du parcours 1, 64 ont laissé un commentaire pour expliquer leur insatisfaction :**

### Éloignement des arrêts :

De nombreux répondants soulignent leur insatisfaction face à l'éloignement des nouveaux arrêts et la difficulté de les localiser. Certains d'entre eux, en particulier des aînés, spécifient que les arrêts sont maintenant à une plus grande distance de leur résidence ce qui complique leurs déplacements.

### Manque de clarté et de signalisation :

De nombreux répondants expriment leur mécontentement concernant le manque de signalisation claire et précise pour les nouveaux arrêts. Certains précisent que les flèches utilisées prêtent à la confusion. Plusieurs mentionnent également que l'application mobile ne fournit pas d'informations à jour.

### Temps de trajet et détours :

Certains répondants estiment que le nouveau trajet est plus long et moins direct, notamment en raison des détours.

### Modifications fréquentes des arrêts et non-respect des trajets :

Certains répondants mentionnent que les arrêts sont souvent modifiés et que la communication partagée est ambiguë. Ils n'arrivent pas à savoir quels arrêts seront vraiment desservis. Quelques-uns soulignent également que les chauffeurs ne respectent pas toujours le parcours modifié.

### Sécurité et confort :

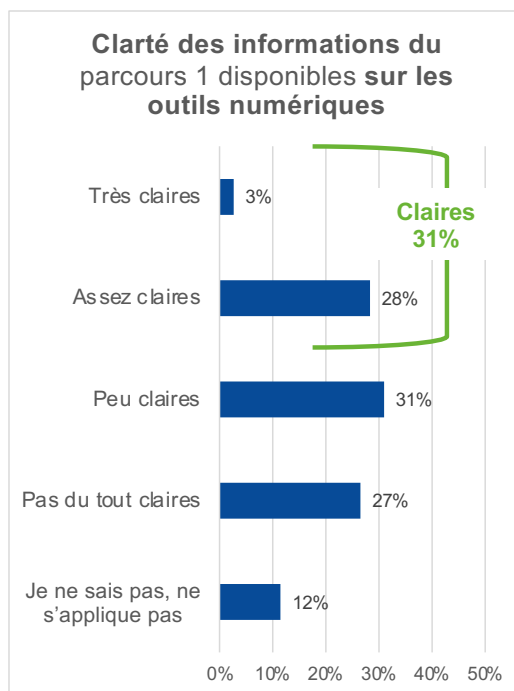
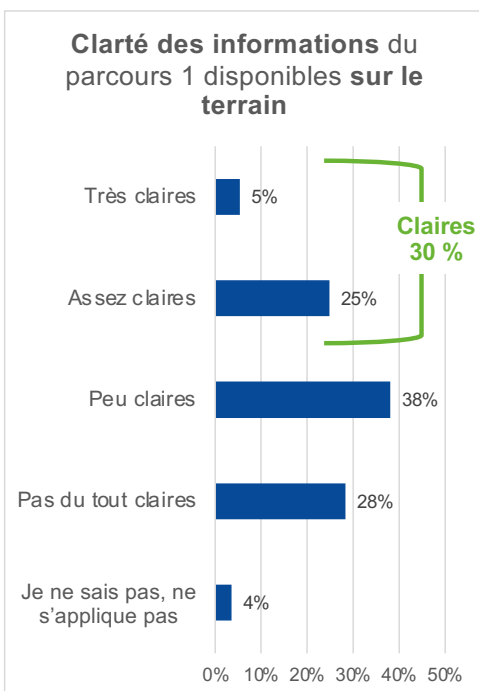
Quelques répondants expriment des préoccupations concernant la sécurité, surtout sur les routes étroites ou congestionnées. D'autres se plaignent du manque d'abris et du confort insuffisant aux arrêts.

## COMMUNICATIONS SUR LES TRAVAUX (PARCOURS 1)

Q12. En ce qui concerne le parcours 1, diriez-vous que les informations disponibles sur le terrain ou sur les outils numériques au sujet des modifications des trajets sont claires?

Q13. Avez-vous des commentaires ou des suggestions afin d'améliorer la clarté des informations au sujet des modifications du parcours 1?

Base : répondants qui prennent le parcours 1 (n = 126).



Voici l'interprétation des commentaires des 55 répondants qui souhaitent améliorer la clarté des informations au sujet du parcours 1 :

**Mise à jour des outils numériques :** de nombreux répondants signalent que **l'application Nomade n'est pas à jour** et ne reflète pas les modifications des trajets et des arrêts. Certains mentionnent leur **manque de confiance**. Plusieurs suggèrent d'intégrer une **carte des nouveaux trajets** et **d'afficher les nouveaux parcours en temps réel**. Enfin, quelques répondants souhaitent que le site internet soit également mis à jour.

**Manque ou information inadéquate sur le terrain :** de nombreux répondants souhaitent l'affichage de **cartes complètes** des nouveaux parcours aux arrêts. Certains signalent que **les flèches** utilisées ne permettent pas de bien s'orienter et que **la hauteur des pancartes** les empêche de lire les informations. Certains souhaitent que les **intersections des nouveaux arrêts** soient affichées aux anciens. En outre, quelques-uns veulent des cartes des nouveaux trajets sous format papier.

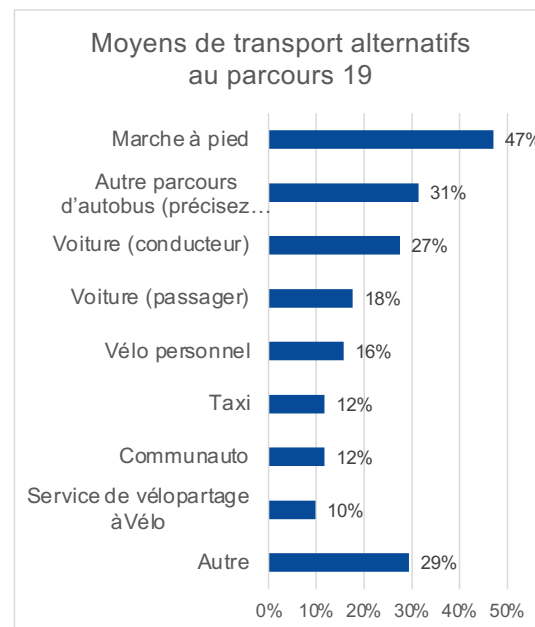
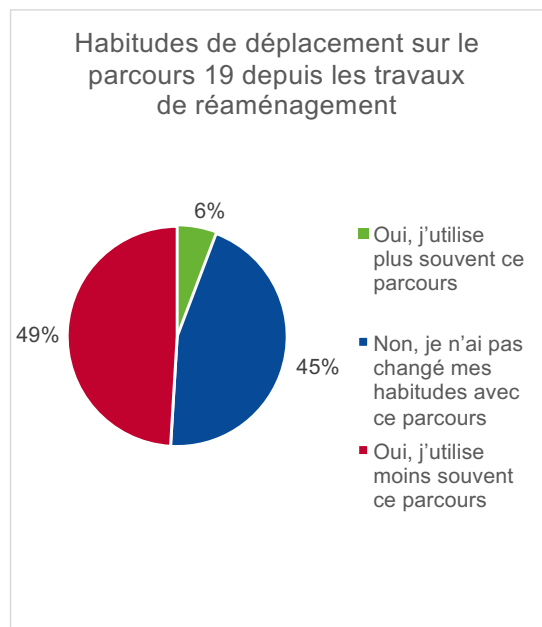
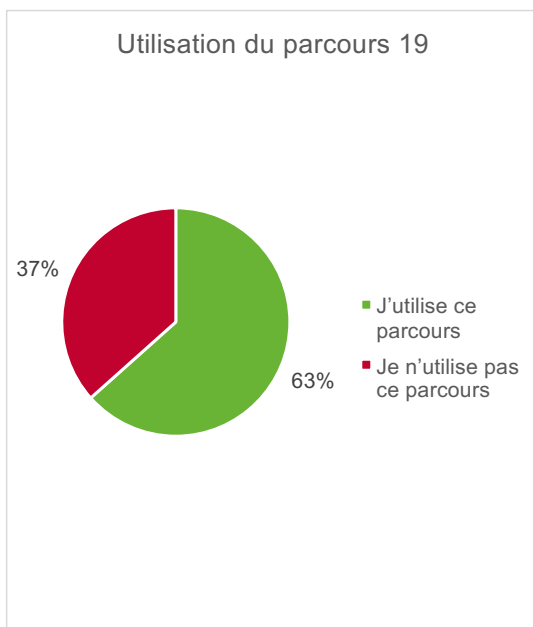
## FRÉQUENCE D'UTILISATION ET ASPECTS IMPORTANTS (PARCOURS 19)

**Q14.** Les prochaines questions s'adressent spécifiquement aux personnes utilisant habituellement le parcours 19 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest.

**Q15.** Depuis le début des travaux de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest, avez-vous modifié vos habitudes de déplacement (...) trajet?

**Q16.** Vous avez mentionné utiliser moins souvent le parcours 19 depuis le début des travaux de réaménagement. Par quel(s) moyen(s) (...) de transport avez-vous remplacé ce parcours dans ce secteur?

Base : Q14. les répondants qui prennent l'autobus (n = 164), Q15. répondants ayant sélectionné « j'utilise ce parcours » à Q14. (n = 104), Q16. répondants ayant sélectionné « moins souvent » à Q15. (n = 51).



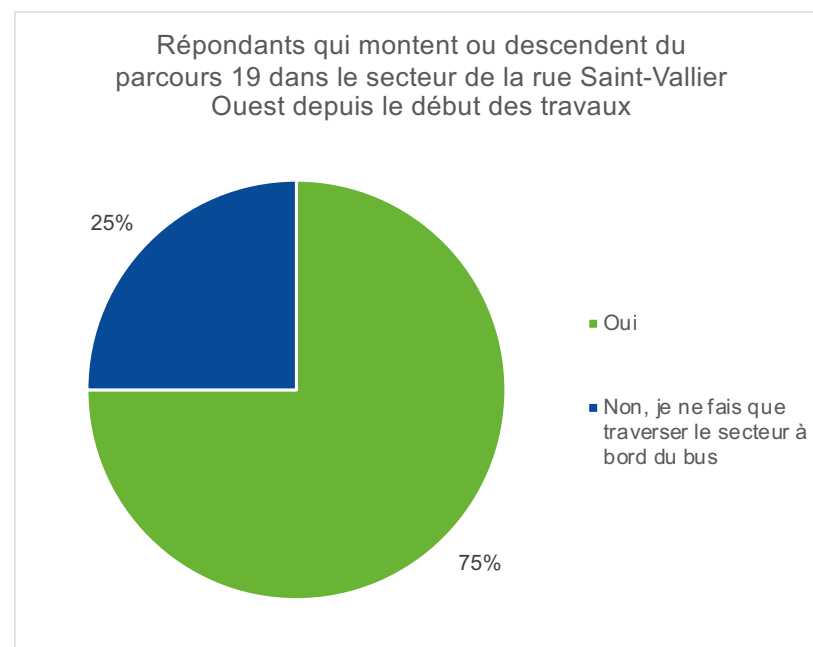
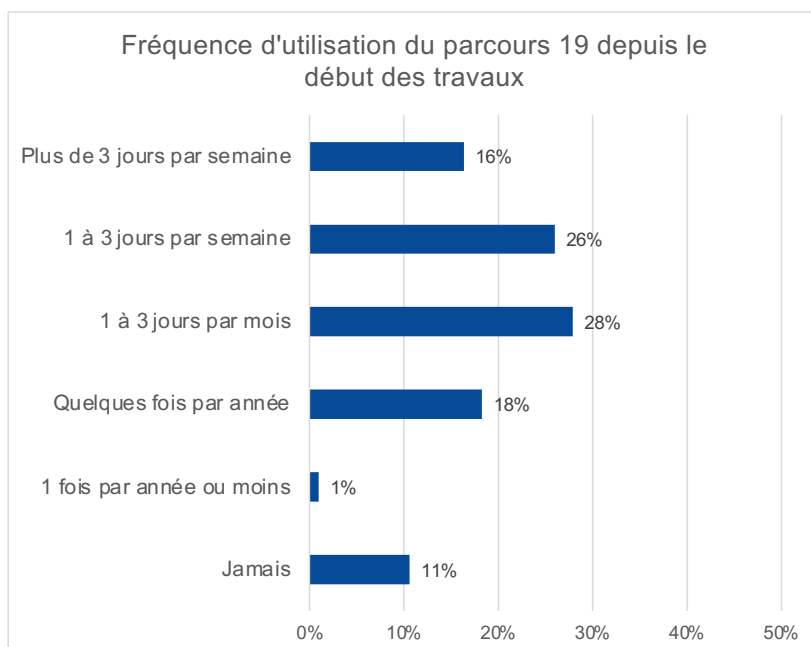
Parmi les réponses « autre » plusieurs ont mentionné **réduire leurs déplacements** ou **d'éviter le secteur**. De ceux ayant choisi d'utiliser un autre parcours, certains ont mentionné qu'ils utilisent dorénavant le **parcours 801** ou **802**. Quelques-uns utilisent également le **parcours 1**.

## FRÉQUENCE D'UTILISATION ET ASPECTS IMPORTANTS (PARCOURS 19)

Q17. À quelle fréquence utilisez-vous le parcours 19 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest depuis le début des travaux?

Q18. Vous arrive-t-il de monter à bord ou de descendre du parcours 19 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest depuis le début des travaux?

Base : répondants ayant sélectionné « oui » à Q14. (n = 104).

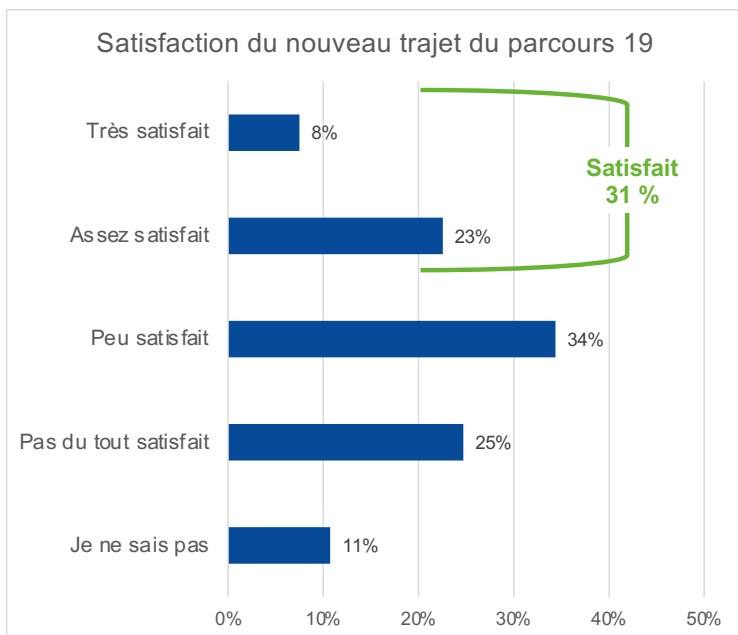


## FRÉQUENCE D'UTILISATION ET ASPECTS IMPORTANTS (PARCOURS 19)

Q19. Dans quelle mesure êtes-vous généralement satisfait du nouveau trajet du parcours 19 (...)?

Q20. Pourquoi êtes-vous peu satisfait ou pas du tout satisfait concernant le nouveau trajet du parcours 19?

Base : Q19. répondants ayant sélectionné « oui » à Q14. (n = 104). Q20. répondants ayant sélectionné « peu satisfait » ou « pas du tout satisfait » à Q19. (n = 55).



Note : le **niveau de satisfaction** des répondants est **similaire**, que ce soit lorsqu'ils **traversent** le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest, **y montent** ou **y descendent**.

Parmi les répondants peu satisfaits ou pas du tout satisfaits du parcours 19, 50 d'entre eux ont mentionné les raisons suivantes :

### Clarté des informations :

De nombreux répondants disent **ignorer où prendre le parcours 19**. Parmi eux, plusieurs soulignent que les **arrêts ne sont pas bien identifiés**, que les renseignements fournis ne sont pas clairs et qu'ils n'arrivent pas à comprendre le parcours temporaire.

### Éloignement des arrêts :

Plusieurs répondants soulèvent l'éloignement des nouveaux arrêts comme raison de leur insatisfaction. Ils sont désormais **éloignés de leurs domiciles, des points d'intérêts**, et rendent **difficile l'accès à la Haute-Ville**. Certains répondants mentionnent que cela augmente considérablement le **temps de marche** (parfois 10 à 20 minutes).

### Retards :

Quelques répondants signalent que le parcours est fréquemment en retard. Parmi eux, certains mentionnent que les retards se sont accentués depuis le début des travaux, tandis que d'autres soulignent qu'ils ont toujours été récurrents.

### Sécurité :

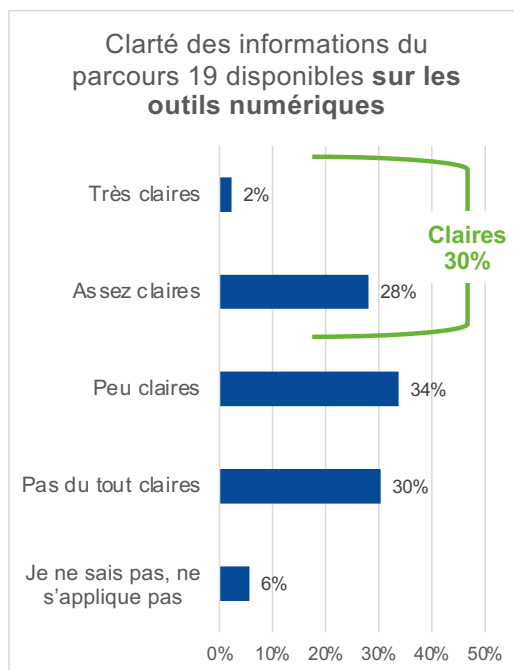
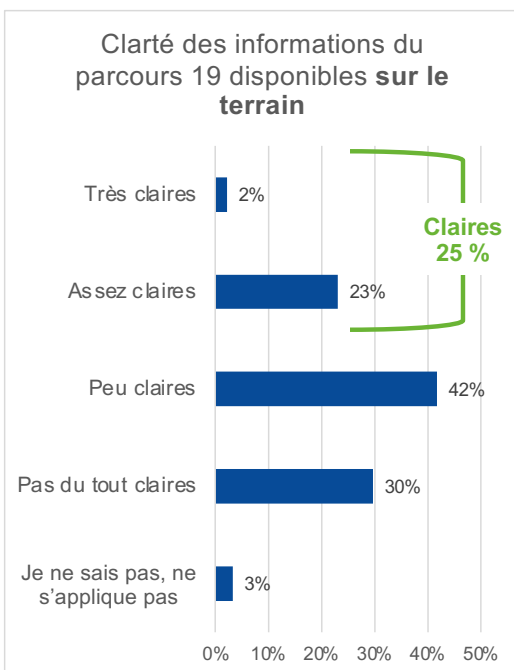
Certains répondants soulèvent que le nouveau parcours entraîne des enjeux de sécurité, notamment pour les aînés et les jeunes enfants. Les rues étroites et les obstacles créés par les travaux sont les principaux éléments mentionnés.

## COMMUNICATIONS SUR LES TRAVAUX (PARCOURS 19)

Q21. En ce qui concerne le parcours 19, diriez-vous que les informations disponibles sur le terrain ou sur les outils numériques au sujet des modifications des trajets sont claires?

Q22. Avez-vous des commentaires ou des suggestions afin d'améliorer la clarté des informations au sujet des modifications du parcours 19?

Base : répondants ayant sélectionné « oui » à Q14. (n = 104),



Voici l'interprétation des commentaires des 41 répondants qui souhaitent améliorer la clarté des informations au sujet du parcours 19 :

**Application mobile Nomade** : l'élément le plus mentionné par les répondants est la mise à jour de l'application Nomade. Plusieurs signalent qu'ils **ne voient pas les arrêts temporaires** sur celle-ci ou que les arrêts **ne sont pas clairement identifiés**. Les répondants souhaitent également que le nouveau trajet soit affiché en temps réel et que les **arrêts non desservis proposent des arrêts alternatifs**.

**Manque d'informations sur le terrain** : plusieurs répondants déplorent le manque d'information aux arrêts. Certains souhaitent que les **noms des rues des nouveaux arrêts** soient affichés, tandis que d'autres veulent que **l'horaire et les nouveaux trajets** soient clairement affichés.

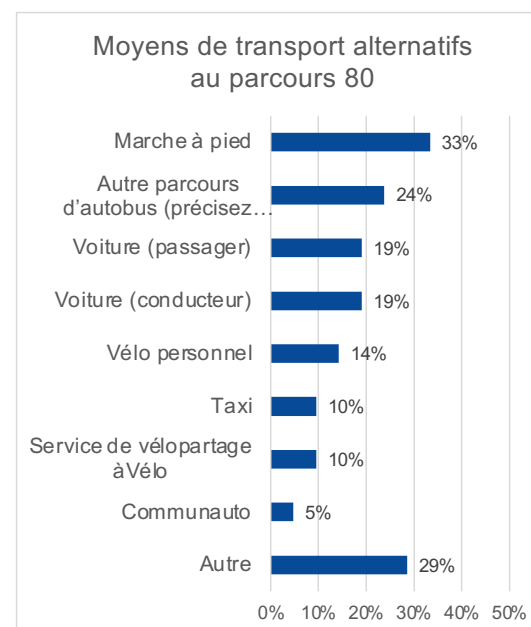
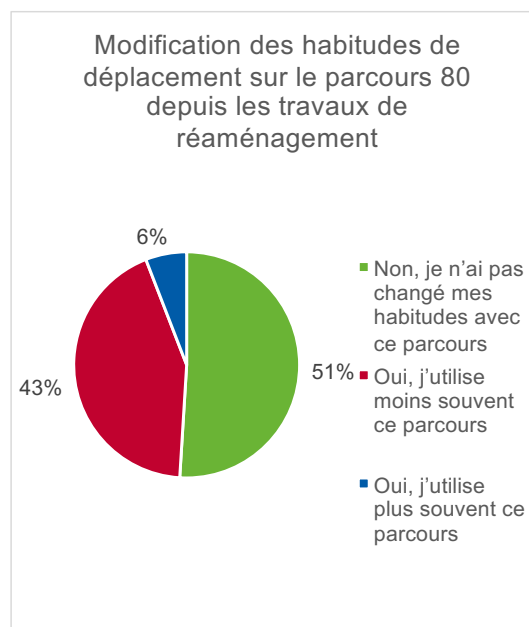
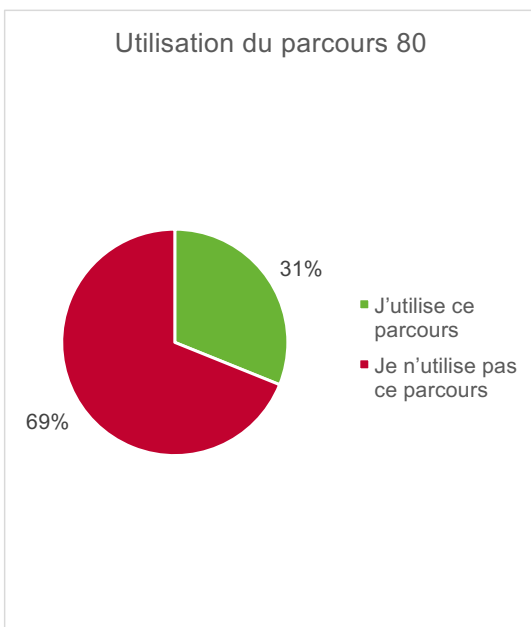
## FRÉQUENCE D'UTILISATION ET ASPECTS IMPORTANTS (PARCOURS 80)

Q23. Les prochaines questions s'adressent spécifiquement aux personnes utilisant habituellement le parcours 80 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest.

Q24. Depuis le début des travaux de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest, avez-vous modifié vos habitudes de déplacement (...) trajet?

Q25. Vous avez mentionné utiliser moins souvent le parcours 80 depuis le début des travaux de réaménagement. Par quel(s) moyen(s) (...) de transport avez-vous remplacé ce parcours dans ce secteur?

Base : Q23. les répondants qui prennent l'autobus (n = 164). Q24. répondants ayant sélectionné « j'utilise ce parcours » à Q23. (n = 51), Q25. répondants ayant sélectionné « moins souvent » à Q24. (n = 22).



Parmi les réponses « autre » quelques-uns ont mentionné qu'ils utilisent dorénavant les parcours 1, 18 ou 19, tandis que d'autres disent éviter le secteur.

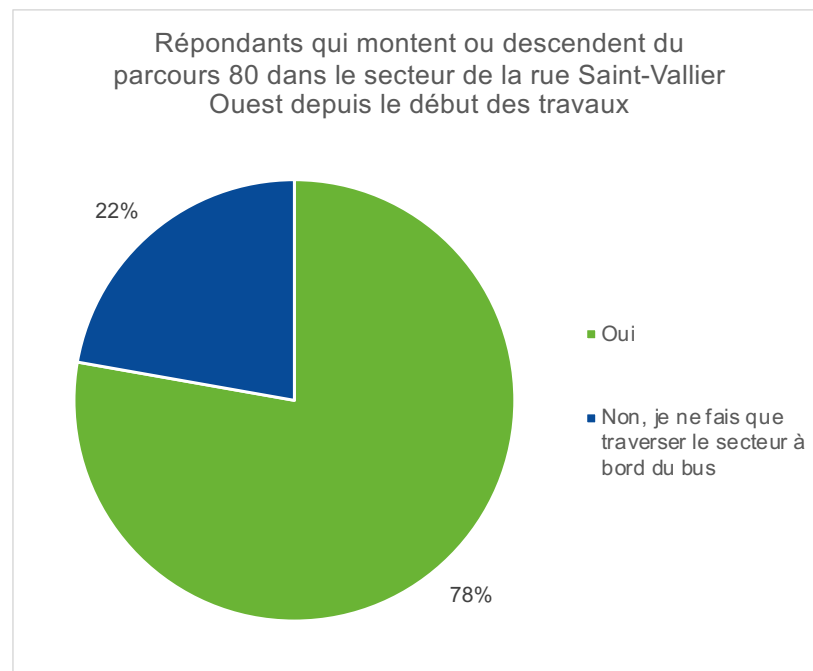
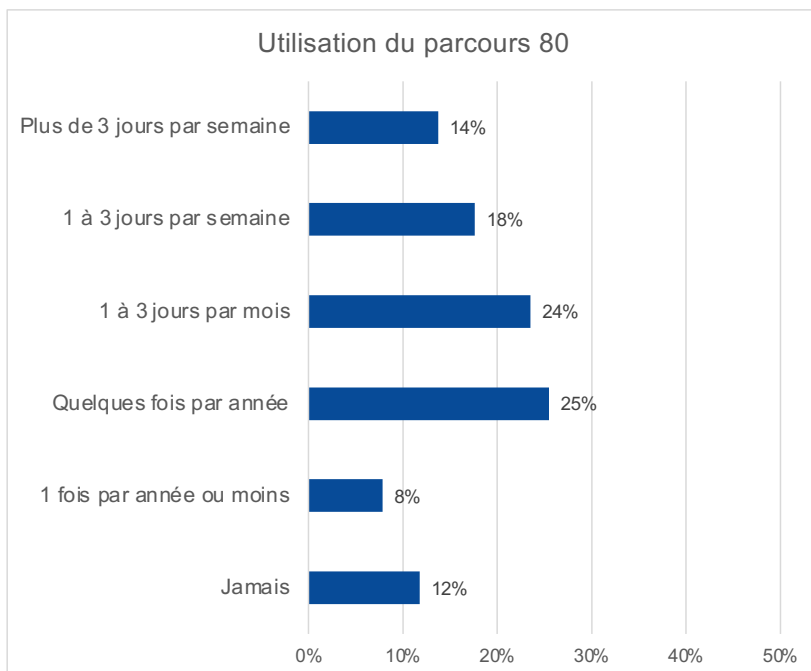


## FRÉQUENCE D'UTILISATION ET ASPECTS IMPORTANTS (PARCOURS 80)

Q26. À quelle fréquence utilisez-vous le parcours 80 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest depuis le début des travaux?

Q27. Vous arrive-t-il de monter à bord ou de descendre du parcours 80 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest depuis le début des travaux?

Base : Q26, Q27, répondants ayant sélectionné « oui » à Q23. (n = 51).

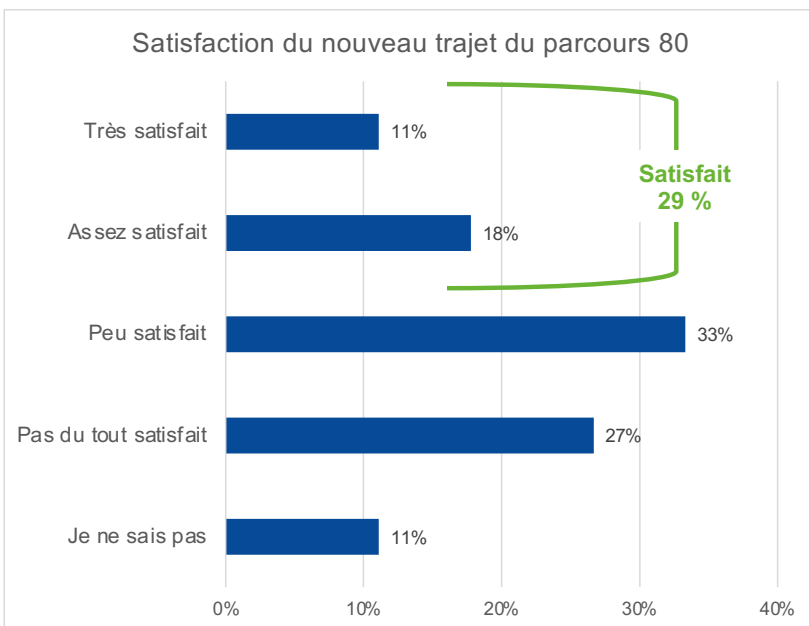


## FRÉQUENCE D'UTILISATION ET ASPECTS IMPORTANTS (PARCOURS 80)

Q28. Dans quelle mesure êtes-vous généralement satisfait du nouveau trajet du parcours 80 (...)?

Q29. Pourquoi êtes-vous peu satisfait ou pas du tout satisfait concernant le nouveau trajet du parcours 80?

Base : Q28. répondants ayant sélectionné « oui » à Q23. (n = 51). Q29. répondants ayant sélectionné « peu satisfait » ou « pas du tout satisfait » à Q28. (n = 27).



Note : le **niveau de satisfaction** des répondants est **similaire**, que ce soit lorsqu'ils **traversent** le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest, **y montent** ou **y descendent**.

Parmi les répondants peu satisfaits ou pas du tout satisfaits du parcours 80, 24 d'entre eux ont mentionné les raisons suivantes :

### Éloignement des arrêts :

Plusieurs répondants soulignent que le nouveau parcours ne dessert pas adéquatement le quartier. Certains précisent que le **secteur Nord est exclu**, tandis que d'autres soulignent que les arrêts sont désormais situés à une distance importante de leur résidence.

### Clarté des informations :

Quelques répondants signalent que les **informations affichées aux arrêts sont incomplètes ou mal conçues**. L'un d'entre eux note notamment que l'indication d'un jour de la semaine, utilisée pour signaler un changement du parcours 80, génère de la confusion, car elle ne précise pas une date exacte.

### Durée et non-respect des trajets :

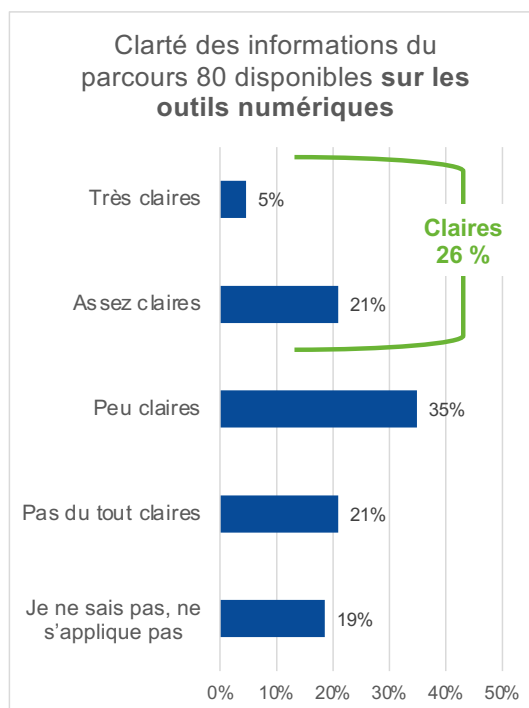
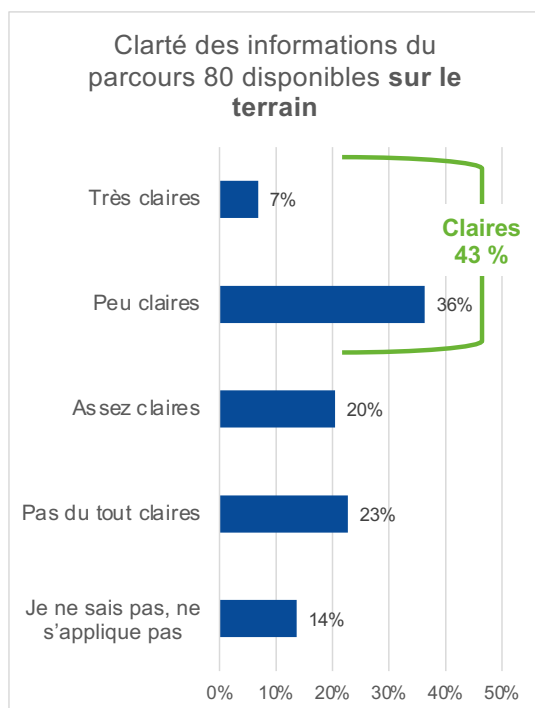
Quelques répondants soulignent également que le trajet a été allongé en raison des détours fréquents, en particulier sur Marie-de-l'Incarnation. D'autres signalent que le parcours 80 est fréquemment annulé, ce qui perturbe leurs activités quotidiennes.

## COMMUNICATIONS SUR LES TRAVAUX (PARCOURS 80)

**Q30.** En ce qui concerne le parcours 80, diriez-vous que les informations disponibles sur le terrain ou sur les outils numériques au sujet des modifications des trajets sont claires?

**Q31.** Avez-vous des commentaires ou des suggestions afin d'améliorer la clarté des informations au sujet des modifications du parcours 80?

Base : répondants ayant sélectionné « oui » à Q23. (n = 51).



Voici l'interprétation des commentaires des 22 répondants qui souhaitent améliorer la clarté des informations au sujet du parcours 80 :

**Application mobile Nomade** : De nombreux répondants signalent que **l'application Nomade n'est pas à jour** et ne reflète pas les modifications des trajets et des arrêts. En outre, ils veulent des **misés à jour en temps réel** qui **indiquent aussi les détours prévus**.

**Manque d'informations sur le terrain** : de nombreux répondants mentionnent que les panneaux d'affichage sur le terrain ne sont **pas toujours clairs ou complets**. Certains d'entre eux suggèrent la mise en place de **cartes détaillées** et de **pancartes avec les noms des rues** accueillant les nouveaux arrêts.

## FRÉQUENCE D'UTILISATION ET ASPECTS IMPORTANTS (PARCOURS 85)

**Q32.** Les prochaines questions s'adressent spécifiquement aux personnes utilisant habituellement le parcours 85 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest.

**Q33.** Depuis le début des travaux de réaménagement de la rue Saint-Vallier Ouest, avez-vous modifié vos habitudes de déplacement (...) trajet?

**Q34.** Vous avez mentionné utiliser moins souvent le parcours 85 depuis le début des travaux de réaménagement. Par quel(s) moyen(s) (...) de transport avez-vous remplacé ce parcours dans ce secteur?

**Q35.** À quelle fréquence utilisez-vous le parcours 85 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest depuis le début des travaux?

**Q36.** Vous arrive-t-il de monter à bord ou de descendre du parcours 85 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest depuis le début des travaux?

Base : Q32. les répondants qui prennent l'autobus (n = 164), Q33. Q35. Q36. répondants ayant sélectionné « j'utilise ce parcours » à Q32. (n = 7), Q34. répondants ayant sélectionné « moins souvent » à Q33. (n = 2).

Au total, **sept (7) répondants utilisent le parcours 85**. Parmi eux, **cinq (5) répondants n'ont pas changé leurs habitudes** de déplacement avec ce parcours, tandis que **deux (2) d'entre eux l'utilisent moins souvent**.

Les deux (2) répondants utilisant moins souvent le parcours 85, mentionnent l'avoir **remplacé par l'utilisation de la voiture (conducteur ou passager) et du vélo personnel**.

Pour ce qui est de la **fréquence d'utilisation**, la **plupart d'entre eux (trois (3) répondants)** utilisent le parcours **1 à 3 fois par semaine**. En outre, deux (2) répondants l'utilisent quelques fois par année et un (1) répondant ne l'utilise jamais. Seulement un (1) répondant utilise le parcours plus de 3 jours par semaine.

De plus, cinq (5) répondants ont indiqué qu'il leur arrive de monter à bord ou de descendre du parcours 85 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest depuis le début des travaux.

## FRÉQUENCE D'UTILISATION ET ASPECTS IMPORTANTS (PARCOURS 85)

Q37. Dans quelle mesure êtes-vous généralement satisfait du nouveau trajet du parcours 85 (...)?

Q38. Pourquoi êtes-vous peu satisfait ou pas du tout satisfait concernant le nouveau trajet du parcours 85?

Q39. En ce qui concerne le parcours 85, diriez-vous que les informations disponibles sur le terrain ou sur les outils numériques au sujet des modifications des trajets sont claires?

Q40. Avez-vous des commentaires ou des suggestions afin d'améliorer la clarté des informations au sujet des modifications du parcours 85?

Base : Q37. (n = 6), Q38. (n = 1), Q39.(n = 6) Q40. (n = 3).

En ce qui concerne la **satisfaction générale** du parcours 85, **trois (3) répondants se disent satisfaits**, un (1) répondant se dit peu satisfait tandis que deux (2) autres répondants ne savent pas.

Le **répondant insatisfait** mentionne les **détours**, les **retards** et l'**absence d'information à jour sur l'application Nomade** pour expliquer son insatisfaction.

Voici la répartition des réponses des répondants quant à la clarté des informations sur le terrain et sur les outils numériques :

Niveau de clarté des informations des informations disponible <b>sur le terrain</b>	n
<b>Très claires</b>	<b>2</b>
<b>Peu claires</b>	<b>3</b>
<b>Pas du tout claires</b>	<b>1</b>

Niveau de clarté des informations des informations disponible <b>sur les outils numériques</b>	n
<b>Assez claires</b>	<b>2</b>
<b>Peu claires</b>	<b>3</b>
<b>Pas du tout claires</b>	<b>1</b>

Sur les six (6) répondants, deux (2) ont laissé des commentaires sur la clarté des informations concernant le parcours d'autobus 85. Ils ont souligné la nécessité d'**indiquer clairement les intersections sur les panneaux temporaires** et de **mettre à jour les détours sur Nomade** pour les travaux de longue durée.

## PROXIMITÉ DE RÉSIDENCE ET IMPACT SUR LE QUOTIDIEN

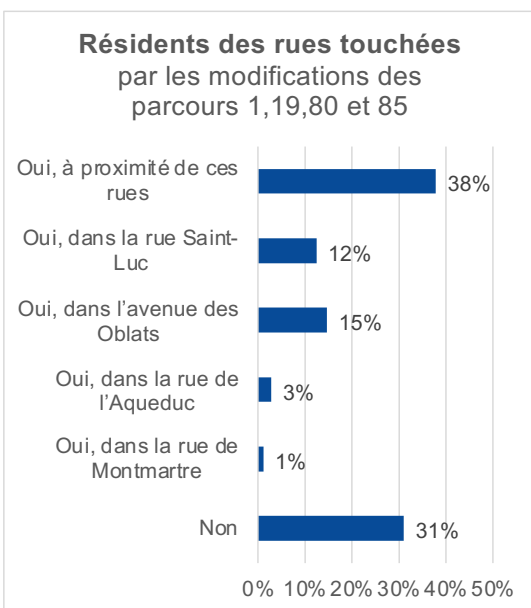
Q41. Habitez-vous dans l'une des rues touchées par les modifications des parcours (...) ou à proximité de ces rues?

Q42. La récente circulation des autobus dans votre rue ou à proximité a-t-elle des impacts dans votre quotidien?

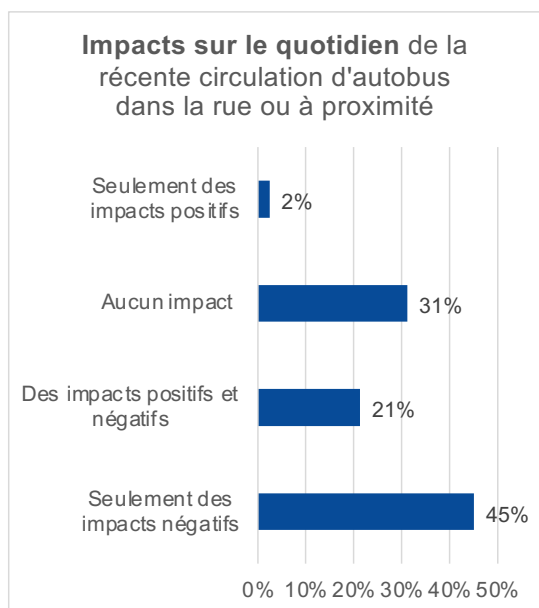
Q43. Quels sont les principaux impacts dans votre quotidien qu'ils soient positifs ou négatifs?

Base : Q41 tous les répondants (n = 177). Q42, Q43. tous les répondants sauf ceux ayant répondu « non » à Q41 (n = 122).

**69 %** des répondants **résident dans les rues touchées** par les modifications de parcours **ou à proximité**.



**66 %** des répondants qui résident dans les rues touchées ont subi des **impacts négatifs** à la suite des modifications de parcours.



**Au total, 78 répondants ont souhaité nous informer des impacts spécifiques que les modifications de parcours ont eu sur leur quotidien.**

**Le bruit** est le thème le plus fréquemment mentionné. Les répondants signalent une augmentation du bruit causé par les autobus, la circulation et les travaux en cours.

**La sécurité**, les répondants soulignent le danger de la circulation, notamment dans les rues étroites et mal adaptées aux autobus.

**L'augmentation du trafic et de la congestion**, particulièrement aux heures de pointe.

Certains répondants mentionnent également l'impact des modifications de parcours sur **la cyclabilité** dans les rues avoisinantes.

Finalement, certains répondants mentionnent la **perte de tranquillité et d'intimité** due à la proximité des arrêts de bus qui exposent leurs maisons à la vue de la rue.

## SECTION POUR LES COMMERÇANTS

**Q44.** Les prochaines questions s'adressent spécifiquement aux commerçants du secteur de la rue Saint-Vallier Ouest, entre le boulevard Langelier et la rue Marie-de-l'Incarnation.

**Q45.** Les modifications apportées aux parcours 1, 19, 80 et 85 ont-elles eu un impact sur les aspects suivants : l'achalandage dans votre commerce, les déplacements de vos employés.

**Q46.** Pouvez-vous expliquer ces impacts, s'il y a lieu, sur votre achalandage et vos employés?

Base : Q44. (n = 177), Q45. (n = 10), Q46. (n = 7).

Au total, sur les 177 répondants, **dix (10) sont des commerçants**. Voici la répartition des **impacts** selon l'**achalandage dans leurs commerces** et selon les **déplacements de leurs employés**.

Achalandage dans le commerce	n
Impact positif	1
Aucun impact	2
Impact négatif	5
Je ne sais pas, ne s'applique pas	2

Déplacements des employés	n
Impact positif	0
Aucun impact	1
Impact négatif	6
Je ne sais pas, ne s'applique pas	3

Sur les dix (10) répondants, **sept (7) ont laissé des commentaires** concernant les impacts des modifications apportées aux différents parcours d'autobus et leurs effets sur l'achalandage de leur commerce et le déplacement de leurs employés.

Parmi eux, certains mentionnent que les **retards des autobus occasionnés par les nouveaux trajets**, le **déplacement des arrêts** à des endroits plus difficiles d'accès ou plus éloignés, ainsi que l'**absence de données à jour sur l'application Nomade**, sont responsables des impacts ressentis.

## COMMENTAIRES

**Q47. Avez-vous d'autres commentaires ou suggestions à faire en lien avec la modification des parcours 1, 19, 80 et 85 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest?**

Base : Tous les répondants au questionnaire (n = 84).

**Voici les principaux thèmes abordés par les répondants au sujet de la modification des parcours 1, 19, 80 et 85 dans le secteur de la rue Saint-Vallier Ouest.**

**Fiabilité des horaires** : un nombre important de citoyens ont exprimé des préoccupations concernant la fiabilité des horaires, notamment pour les **parcours 19 et 80**. Des retards fréquents sont rapportés, ainsi qu'une insatisfaction lors de **l'annulation de certains trajets**, en particulier pour le parcours 80.

**Conservation du double sens sur Saint-Vallier** : de nombreux citoyens s'opposent au sens unique de la circulation sur la rue Saint-Vallier, surtout en ce qui concerne l'impact sur la **fluidité du trafic** et la **sécurité des piétons**. Certains suggèrent de permettre la **circulation à double sens seulement pour les autobus**.

**Préoccupations pour la sécurité des piétons et des cyclistes** : plusieurs citoyens souhaitent que leur sécurité soit priorisée. Ils estiment que la réorientation des parcours, qui fait passer les autobus par des **rues résidentielles et étroites**, augmente des dangers pour les piétons et les cyclistes. Le déplacement des **arrêts à des localisations moins sécuritaires et plus difficiles d'accès** est également mentionné comme élément augmentant les dangers potentiels.

**Modification des trajets** : plusieurs citoyens souhaitent que les parcours empruntent des **rues plus larges et évitent certaines rues** en particulier. Certains citoyens spécifient qu'ils souhaitent que la rue Des Oblats ou le boulevard Charest soient utilisés plutôt que la rue Saint-Luc, par exemple.

**Application Nomade** : certains citoyens soulignent que l'application Nomade n'est pas à jour ce qui altère sa fiabilité. Ces derniers souhaitent une **mise à jour en temps réel** des informations et une **cartographie des nouveaux parcours**.